HOTĂRÂREA TRIBUNALULUI (Camera a șasea extinsă)

13 decembrie 2018 *

„Ajutoare de stat – Acorduri încheiate de Camera de Comerț și Industrie din Pau Béarn cu Ryanair și cu filiala sa Airport Marketing Services – Servicii aeroportuare – Servicii de marketing – Decizie prin care ajutorul este declarat incompatibil cu piața internă și prin care se dispune recuperarea sa – Noțiunea de ajutor de stat – Imputabilitate în sarcina statului – Cameră de comerț și industrie – Avantaj – Criteriul investitorului privat – Recuperare – Articolul 41 din Carta drepturilor fundamentale – Dreptul de acces la dosar – Dreptul de a fi ascultat”

În cauza T-165/15,

Ryanair DAC, fostă Ryanair Ltd, cu sediul în Dublin (Irlanda),

Airport Marketing Services Ltd, cu sediul în Dublin,

reprezentate de G. Berrisch, de E. Vahida, de I.-G. Metaxas-Maranghidis, avocați, și de B. Byrne, solicitor,

reclamante,

împotriva

Comisiei Europene, reprezentată de L. Flynn și de S. Noë, în calitate de agenți,

pârâtă,

având ca obiect o cerere întemeiată pe articolul 263 TFUE prin care se solicită anularea în parte a Deciziei (UE) 2015/1227 a Comisiei din 23 iulie 2014 privind ajutorul de stat SA.22614 (C 53/07) pus în aplicare de Franța în favoarea Camerei de Comerț și Industrie din Pau Béarn, Ryanair, Airport Marketing Services și Transavia (JO 2015, L 201, p. 109),

TRIBUNALUL (Camera a șasea extinsă),

compus din domnii G. Berardis, președinte, S. Papasavvas, D. Spielmann (raportor), Z. Csehi și doamna O. Spineanu-Matei, judecători,

grefier: domnul P. Cullen, administrator,

având în vedere faza scrisă a procedurii și în urma ședinței din 25 octombrie 2017,

pronunță prezenta

* Limba de procedură: engleza.

Hotărâre [1]

I. Istoricul cauzei

A. Măsurile în cauză

1 Reclamantele, Ryanair DAC, fostă Ryanair Ltd, și Airport Marketing Services Ltd (denumită în continuare „AMS”), sunt, prima, o companie aeriană cu sediul în Irlanda care exploatează mai mult de 1 600 de zboruri zilnice care stabilesc legături cu 189 de destinații în 30 de țări din Europa și din Africa de Nord, iar a doua, o filială a Ryanair care furnizează soluții în materie de strategie de marketing, cea mai mare parte a activității sale constând în vânzarea de spații publicitare pe site-ul internet al Ryanair.

2 Aeroportul Pau-Pyrénées (denumit în continuare „aeroportul din Pau”) este situat în departamentul Pyrénées-Atlantiques, în Franța. Acesta este exploatat de Camera de Comerț și Industrie (CCI) din Pau Béarn (denumită în continuare „CCIPB”). La 1 ianuarie 2007, proprietatea aeroportului din Pau a fost transferată de la Republica Franceză la un grup de colectivități locale, syndicat mixte de l'aéroport Pau Pyrénées (Sindicatul Mixt al Aeroportului Pau Pyrénées, denumit în continuare „sindicatul mixt”), ai cărui membri sunt conseil régional Nouvelle-Aquitaine (Consiliul Regional Nouvelle-Aquitaine), conseil départemental des Pyrénées-Atlantiques (Consiliul Departamentului Pyrénées-Atlantiques), communauté d'agglomération Pau Béarn Pyrénées (Comunitatea Aglomerării Pau Béarn Pyrénées) și mai mult de zece comunități ale comunelor. Întrucât a devenit proprietarul aeroportului din Pau, sindicatul mixt a preluat rolul de autoritate concedentă deținut anterior de stat și a preluat contractul de concesiune încheiat cu CCIPB, care a rămas, așadar, operatorul aeroportului după transferul proprietății către sindicatul mixt menționat.

3 Ryanair și-a început activitatea pe aeroportul din Pau în luna aprilie a anului 2003. În perioada analizată, 2003-2011, Ryanair a asigurat mai multe rute aeriene, în special către Londra (Regatul Unit), Charleroi (Belgia), Bristol (Regatul Unit) și Beauvais (Franța).

4 Astfel, la 28 ianuarie 2003, CCIPB a încheiat cu Ryanair un contract (denumit în continuare „acordul din 2003”), care constituia temeiul lansării de aceasta din urmă a unei linii aeriene zilnice între Pau (Franța) și aeroportul Londra Stansted în schimbul plății de către CCIPB a unei sume unice de 80 000 de euro. Pe de altă parte, CCIPB se angaja să plătească o sumă lunară pentru fiecare pasager la plecare, plafonată la un cuantum anual de 400 000 de euro pe an, având în vedere promovarea de care a beneficiat aeroportul din Pau datorită linkurilor furnizate pe site-ul internet al Ryanair și altor mijloace publicitare. Mai mult, CCIPB a furnizat, în schimbul plății unor taxe de aeroport, servicii de handling la sol și servicii asociate, aplicabile zborurilor asigurate de Ryanair.

5 Întrucât acordul din 2003 a fost anulat de tribunal administratif de Pau (Tribunalul Administrativ din Pau, Franța), acesta a fost înlocuit cu două noi contracte încheiate la 30 iunie 2005 de CCIPB, unul cu Ryanair, celălalt cu AMS (denumite în continuare „acordurile din 2005”). Aceste contracte aveau o durată inițială de cinci ani.

6 În temeiul primului contract, denumit „contract de servicii aeroportuare” (în continuare, „CSA din 2005”), Ryanair s-a angajat să asigure zilnic un program de zbor inițial pe o singură linie aeriană, Pau-Londra Stansted. Ryanair trebuia să facă tot ce era posibil [*confidențial*] [2]. La rândul său, CCIPB percepea pentru accesul la infrastructura aeroportuară tarifele aeronautice reglementate, aplicabile aeroportului (în special tariful pentru pasager și tariful pentru aterizare), iar pentru serviciile de handling la sol, un tarif aeronautic nereglementat (și anume tariful pentru handling la sol).

1 Sunt redate numai punctele din prezenta hotărâre a căror publicare este considerată utilă de către Tribunal.

2 Date confidențiale ocultate.

7 Prin intermediul celui de al doilea contract constitutiv al acordurilor din 2005, denumit „contract de servicii de marketing” (în continuare, „CSM din 2005”), AMS s-a angajat să furnizeze servicii publicitare pe site-ul internet al Ryanair, referitoare în special la pagina de destinație a orașului Pau, în schimbul unei plăți anuale efectuate de CCIPB în valoare de 437 000 de euro.

8 Ulterior, părțile au extins prin acte adiționale clauzele cuprinse în CSA din 2005 la liniile suplimentare pe care Ryanair le-a deschis la aeroportul din Pau. Părțile au încheiat și contracte suplimentare de servicii de marketing, precum și acte adiționale.

9 Astfel, mai întâi, un act adițional la CSA din 2005, încheiat la 25 septembrie 2007 între CCIPB și Ryanair, a extins pentru o durată de cinci ani condițiile prevăzute în acest CSA la linia aeriană Pau-Charleroi, care trebuia să fie operată pe baza a trei zboruri pe săptămână. În aceeași zi, CCIPB și AMS au încheiat un contract de servicii de marketing pe o durată inițială de cinci ani, prin intermediul căruia AMS se angaja să prevadă un link către site-ul internet indicat de CCIPB în versiunile belgiană și neerlandeză ale paginii principale a site-ului internet al Ryanair, în schimbul unei plăți anuale efectuate de CCIB în valoare de [*confidențial*].

10 În continuare, la 17 martie 2008, CCIPB și Ryanair au încheiat un act adițional la CSA din 2005, prin care au fost extinse condițiile prevăzute în acest CSA pe o durată de un an la linia aeriană Pau-Bristol, care trebuia să fie operată pe baza a trei zboruri pe săptămână. La 31 martie 2008, CCIPB și AMS au încheiat un contract de servicii de marketing pentru perioada cuprinsă între 16 mai 2008 și 13 septembrie 2008, prin care AMS se angaja se prevadă un link către site-ul indicat de CCIPB în versiunea engleză a paginii principale a site-ului internet al Ryanair timp de opt zile, în schimbul unei plăți anuale efectuate de CCIB în valoare de [*confidențial*].

11 Mai mult, la 16 iunie 2009, între CCIPB și Ryanair a fost încheiat un act adițional la CSA 2005, care a extins la linia aeriană Pau-Bristol condițiile prevăzute în acest CSA pentru sezonul de vară 2009. În aceeași zi, CCIPB și AMS au încheiat un contract de servicii de marketing pentru această linie pentru perioada cuprinsă între 1 aprilie 2009 și 24 octombrie 2009, prin care AMS se angaja se prevadă un link către site-ul indicat de CCIPB în versiunea engleză a paginii principale a site-ului internet al Ryanair timp de nouă zile, în schimbul unei plăți efectuate de CCIB în valoare de [*confidențial*].

12 La 16 iunie 2009, între CCIPB și AMS au fost încheiate alte două acte adiționale la contractele de servicii de marketing care fuseseră încheiate anterior. Pe de o parte, actul adițional la CSM din 2005 referitor la linia Pau-Londra Stansted limita plata anuală efectuată de CCIPB la [*confidențial*] în anul 2009, ținând seama de reducerea numărului de zboruri planificate de Ryanair. Pe de altă parte, actul adițional la contractul de servicii de marketing din 25 septembrie 2007 referitor la linia Pau-Charleroi avea ca obiect cuantumul plății anuale efectuate de CCIPB către [*confidențial*] începând cu 1 ianuarie 2009, fără o modificare a prestațiilor.

13 În sfârșit, la 28 ianuarie 2010, între CCIPB și AMS a fost semnat un nou contract de servicii de marketing, care începea la data semnării sale și înceta la un an după data lansării liniilor aeriene. Acțiunile de promovare la care se angaja AMS priveau linia Pau-Londra Stansted începând cu 30 martie 2010, având o frecvență de trei zboruri pe săptămână și minimum 220 de zboruri, linia Pau-Charleroi începând cu aceeași dată, având o frecvență de trei zboruri pe săptămână și minimum 100 de zboruri, și linia Pau-Beauvais începând din luna aprilie a anului 2010, având o frecvență de trei zboruri pe săptămână și minimum 100 de zboruri. În schimbul unui link către site-ul indicat de CCIPB în versiunile engleză, belgiană, neerlandeză și franceză ale paginii principale a site-ului internet al Ryanair pentru perioade de 25 sau de 45 de zile, CCIPB plătea suma de [*confidențial*].

14 Considerând că cele patru linii în discuție au devenit neviabile, Ryanair și-a încetat activitățile pe aeroportul din Pau în luna februarie a anului 2011.

[*omissis*]

C. Decizia atacată

25 La capătul procedurii oficiale de investigare, Comisia a adoptat Decizia (UE) 2015/1227 din 23 iulie 2014 privind ajutorul de stat SA.22614 (C 53/07) pus în aplicare de Franța în favoarea Camerei de Comerț și Industrie din Pau Béarn, Ryanair, Airport Marketing Services și Transavia (JO 2015, L 201, p. 109, denumită în continuare „decizia atacată”).

26 În decizia atacată, Comisia a descris în detaliu măsurile care au făcut obiectul deciziei de deschidere și al deciziei de extindere. Aceste măsuri au constat, pe de o parte, în contribuții financiare pentru aeroportul din Pau privind subvențiile pentru investiții și finanțarea costurilor legate de atribuțiile de autoritate publică [considerentele (88)-(107) ale deciziei atacate] și, pe de altă parte, în acordurile pe care CCIPB le-a încheiat cu reclamantele, în special acordul din 2003, acordurile din 2005, precum și diferitele contracte și acte adiționale încheiate după anul 2005, astfel cum au fost descrise mai sus [considerentele (38)-(82) ale deciziei atacate].

27 Comisia a considerat că subvențiile pentru investiții din anii 2004 și 2009 în favoarea aeroportului din Pau constituiau ajutoare în sensul articolului 107 alineatul (1) TFUE, care erau însă compatibile cu piața internă în temeiul articolului 107 alineatul (3) litera (c) TFUE. Pe de altă parte, Comisia a considerat că finanțarea costurilor legate de atribuțiile de autoritate publică nu constituia un ajutor de stat [considerentele (581) și (582) ale deciziei atacate].

28 În ceea ce privește contractele de servicii de marketing și de servicii aeroportuare și actele adiționale la acestea, încheiate de CCIPB cu reclamantele, Comisia a considerat că ele constituiau ajutoare de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) TFUE.

29 În această privință, Comisia a apreciat că diferitele contracte încheiate de CCIPB erau imputabile Republicii Franceze [considerentele (265) și (281) ale deciziei atacate]. Pentru stabilirea existenței unui avantaj, Comisia a analizat dacă un operator în economia de piață ipotetic care acționează în locul CCIPB și care se orientează în funcție de perspective de rentabilitate ar fi încheiat contracte similare.

30 Într-o primă etapă, Comisia a apreciat că era necesar, în primul rând, să analizeze în comun contractele de servicii de marketing și de servicii aeroportuare ca reprezentând o singură și unică măsură [considerentele (286)-(313) ale deciziei atacate], în al doilea rând, să considere că CCIPB acționase ca un organism de administrare a aeroportului din Pau, iar nu ca un organism public însărcinat cu o misiune de interes general [considerentele (314)-(331) ale deciziei atacate], în al treilea rând, să ia în considerare doar posibilul efect pozitiv al serviciilor de marketing asupra numărului de pasageri pe rutele vizate de contractele în cauză pe parcursul perioadei de operare a acestor rute, cu excluderea altor beneficii apreciate ca fiind mult prea nesigure [considerentele (332)-(358) ale deciziei atacate], în al patrulea rând, în vederea aplicării criteriului operatorului în economia de piață, să se abată de la metoda care consta în efectuarea unei comparații cu „prețul pieței” (denumită în continuare „analiza comparativă”) și să efectueze o analiză *ex ante* a rentabilității incrementale (denumită în continuare „analiza rentabilității incrementale”) [considerentele (359)-(372) ale deciziei atacate] și, în al cincilea rând, să aprecieze împreună comportamentul CCIPB în ansamblu cu comportamentul organismului de administrare al aeroportului din Pau [considerentele (373)-(376) ale deciziei atacate].

31 Într-o a doua etapă, Comisia a efectuat în cazul fiecărei combinații de contract de servicii de marketing și de contract de servicii aeroportuare propria analiză a rentabilității incrementale, la capătul căreia a constatat că, în cazul tuturor contractelor și al actului adițional din 16 iunie 2009 la CSM din 2005 pentru ruta aeriană Pau-Londra Stansted, fluxurile incrementale anuale (venituri minus costuri) erau negative. Din această situație, Comisia a dedus că aceste contracte și actul adițional menționat conferau reclamantelor un avantaj economic [considerentele (354)-(432) ale deciziei atacate].

32 Comisia a considerat că ajutoarele de stat acordate reclamantelor constituiau ajutoare pentru funcționare care erau incompatibile cu piața internă [considerentele (446)-(481) ale deciziei atacate].

33 Într-o a treia etapă, Comisia a stabilit pentru fiecare tranzacție, constituită eventual dintr-un contract de servicii aeroportuare și un contract de servicii de marketing, cuantumul ajutorului recuperabil pornind de la partea negativă, pentru fiecare an în care au fost aplicate contractele care constituiau tranzacția, a fluxului incremental preconizat la momentul încheierii tranzacției. Comisia l-a evaluat la o valoare orientativă de 1 500 000-2 199 999 de euro în capital.

[*omissis*]

II. Procedura și concluziile părților

35 Prin cererea introductivă depusă la grefa Tribunalului la 7 aprilie 2015, reclamantele au introdus prezenta acțiune.

36 Prin înscrisul separat depus la grefa Tribunalului la 21 octombrie 2015, reclamantele au introdus o cerere de măsuri de organizare a procedurii, prin care au solicitat Comisiei să depună anumite documente.

37 Comisia și-a prezentat observațiile în termenul stabilit.

38 Pe baza raportului judecătorului raportor, Tribunalul, în cadrul măsurilor de organizare a procedurii prevăzute la articolul 89 din Regulamentul de procedură, a invitat părțile să răspundă la anumite întrebări și a solicitat Comisiei să depună anumite documente. Părțile au răspuns în termenele stabilite.

39 Prin Decizia din 17 mai 2017, Tribunalul a decis să trimită cauza în fața Camerei a șasea extinse.

40 Pe baza raportului judecătorului raportor, Tribunalul a decis să deschidă faza orală a procedurii.

41 Prin Decizia din 28 august 2017 a președintelui Camerei a șasea extinse a Tribunalului, după ascultarea părților, cauzele T-111/15, T-165/15 și T-53/16 au fost reunite pentru buna desfășurare a fazei orale a procedurii, în conformitate cu articolul 68 alineatul (1) din Regulamentul de procedură.

42 Pledoariile părților au fost ascultate în ședința din 25 octombrie 2017.

43 Reclamantele solicită Tribunalului:

– anularea articolului 1 alineatele (1) și (2) și, în măsura în care le privesc, a articolelor 2-5 din decizia atacată;

– obligarea Comisiei la plata cheltuielilor de judecată.

44 Comisia solicită Tribunalului:

– respingerea acțiunii;

– obligarea reclamantelor la plata cheltuielilor de judecată.

III. În drept

45 În cadrul cererii introductive, reclamantele invocă cinci motive în susținerea acțiunii.

46 În răspunsul la o întrebare scrisă adresată de Tribunal, reclamantele au renunțat la al cincilea motiv, întemeiat pe încălcarea articolului 107 alineatul (1) TFUE și a articolului 108 alineatul (2) TFUE, potrivit căruia Comisia a săvârșit o eroare vădită atunci când a stabilit cuantumul ajutorului recuperabil.

47 În consecință, trebuie examinate doar primele patru motive, întemeiate, primul, pe încălcarea principiului bunei administrări consacrat la articolul 41 din cartă și a dreptului la apărare, al doilea, pe imputarea eronată a contractelor în cauză Republicii Franceze, al treilea, pe încălcarea articolului 107 alineatul (1) TFUE pentru faptul că Comisia nu a aplicat în mod corect criteriul operatorului în economia de piață și, al patrulea, pe încălcarea articolului 107 alineatul (1) TFUE pentru faptul că Comisia nu a demonstrat că era îndeplinită condiția selectivității.

A. Cu privire la primul motiv, întemeiat pe încălcarea principiului bunei administrări, consacrat la articolul 41 din cartă, și a dreptului la apărare

48 Reclamantele susțin că Comisia a încălcat principiul bunei administrări, consacrat la articolul 41 alineatul (1) și alineatul (2) literele (a) și (b) din cartă, prin faptul că nu le-a acordat acces la dosarul investigației, că nu le-a informat cu privire la faptele și la considerațiile pe care avea intenția să își întemeieze decizia și, prin urmare, că nu le-a dat posibilitatea să își exprime în mod util punctul de vedere. Potrivit reclamantelor, aceste neregularități procedurale au încălcat de asemenea dreptul lor la apărare și ar trebui să conducă la anularea deciziei atacate.

49 În special, reclamantele subliniază că, de la data intrării în vigoare a Tratatului FUE, la 1 decembrie 2009, articolul 41 din cartă face parte din dreptul primar al Uniunii Europene și are prioritate asupra oricărei dispoziții contrare din dreptul derivat al Uniunii precum Regulamentul (CE) nr. 659/1999 al Consiliului din 22 martie 1999 de stabilire a normelor de aplicare a articolului [108 TFUE] (JO 1999, L 83, p. 1, Ediție specială, 08/vol. 1, p. 41).

50 În susținerea motivului invocat, reclamantele arată că au dreptul să invoce dreptul la bună administrare prevăzut la articolul 41 din cartă deoarece investigația în materia ajutorului de stat desfășurată de Comisie în legătură cu acordurile lor comerciale încheiate cu CCIPB constituie o „problemă” a reclamantelor în sensul articolului 41 alineatul (1) din cartă. Ele apreciază că beneficiază de drepturile procedurale prevăzute la articolul 41 alineatele (1) și (2) din cartă, aceste dispoziții depășind drepturile conferite de Regulamentul nr. 659/1999. Pe de o parte, articolul 41 alineatul (2) litera (b) din cartă ar acorda oricărei persoane un drept de acces la dosarul „propriu”, în speță dosarul Comisiei de ajutor de stat referitor la contractele încheiate între reclamante și CCIPB. Pe de altă parte, dreptul de a fi ascultat prevăzut la articolul 41 alineatul (2) litera (a) din cartă ar impune ca reclamantele să fie în măsură să își exprime în mod util punctul de vedere, ceea ce ar implica accesul la dosarul Comisiei, precum și comunicarea prealabilă a faptelor și a considerațiilor pe care Comisia ar intenționa să își întemeieze decizia finală.

51 Comisia contestă această argumentație.

52 În această privință, în primul rând, trebuie arătat că articolul 41 din cartă prevede dreptul la bună administrare. Potrivit alineatului (1) al acestui articol, orice persoană are dreptul de a beneficia, în ceea ce privește problemele sale, de un tratament imparțial, echitabil și într-un termen rezonabil din partea instituțiilor Uniunii. În plus, potrivit articolului 41 alineatul (2) din cartă, acest drept include în principal, *primo*, dreptul oricărei persoane de a fi ascultată înainte de luarea oricărei măsuri individuale care ar putea să îi aducă atingere și, *secundo*, dreptul oricărei persoane de acces la dosarul propriu, cu respectarea intereselor legitime legate de confidențialitate și de secretul profesional și comercial.

53 Explicațiile cu privire la cartă, publicate în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* din 14 decembrie 2007 (JO 2007, C 303, p. 17), precizează că articolul 41 din aceasta se întemeiază pe existența Uniunii ca o comunitate de drept ale cărei caracteristici au fost dezvoltate în jurisprudență, care a consacrat buna administrare ca fiind un principiu general de drept. Pe de altă parte, potrivit articolului 52 alineatul (7) din cartă, instanțele Uniunii și ale statelor membre țin seama de aceste explicații.

54 În plus, potrivit jurisprudenței, instituția competentă are obligația de a examina cu atenție și cu imparțialitate toate elementele pertinente ale cauzei (Hotărârea din 21 noiembrie 1991, Technische Universität München, C-269/90, EU:C:1991:438, punctul 14).

55 Pe de altă parte, potrivit unei jurisprudențe constante, respectarea dreptului la apărare în orice procedură inițiată împotriva unei persoane și care poate să conducă la un act cauzator de prejudiciu față de aceasta constituie un principiu fundamental de drept al Uniunii. Acest principiu impune ca persoana împotriva căreia Comisia a inițiat o procedură administrativă să fi fost în măsură, în cursul acestei proceduri, să își facă cunoscut punctul de vedere în mod util cu privire la realitatea și la pertinența faptelor și a circumstanțelor invocate și cu privire la documentele reținute de Comisie în sprijinul afirmației acesteia privind existența unei încălcări a dreptului Uniunii (a se vedea Hotărârea din 30 aprilie 2014, Tisza Erőmű/Comisia, T-468/08, nepublicată, EU:T:2014:235, punctul 204 și jurisprudența citată).

56 În al doilea rând, trebuie amintit că, potrivit unei jurisprudențe constante, procedura de control al ajutoarelor de stat prevăzută la articolul 108 TFUE este o procedură deschisă numai împotriva statului membru care răspunde pentru acordarea ajutorului. Numai statul membru în cauză, în calitate de destinatar al deciziei viitoare a Comisiei, poate, așadar, să se prevaleze de un adevărat drept la apărare. În schimb, întreprinderile beneficiare ale ajutoarelor și concurenții acestora sunt considerate doar părți în cauză în cadrul procedurii, în sensul articolului 108 alineatul (2) TFUE. Nicio dispoziție nu rezervă, printre persoanele în cauză, un rol special beneficiarilor ajutorului. Aceștia nu se pot prevala de drepturi la fel de extinse ca dreptul la apărare ca atare și nu pot pretinde o dezbatere în contradictoriu cu Comisia (a se vedea în acest sens Hotărârea din 24 septembrie 2002, Falck și Acciaierie di Bolzano/Comisia, C-74/00 P și C-75/00 P, EU:C:2002:524, punctele 81-83, și Hotărârea din 12 mai 2011, Région Nord-Pas-de-Calais și Communauté d'agglomération du Douaisis/Comisia, T-267/08 și T-279/08, EU:T:2011:209, punctele 71 și 78).

57 Astfel, persoanele în cauză, spre deosebire de statul membru care răspunde pentru acordarea ajutorului, nu beneficiază, în cadrul procedurii de control al ajutoarelor de stat, de dreptul de a consulta documentele dosarului administrativ al Comisiei (Hotărârea din 29 iunie 2010, Comisia/Technische Glaswerke Ilmenau, C-139/07 P, EU:C:2010:376, punctul 58).

58 Persoanele în cauză au în esență rolul de surse de informare pentru Comisie în procedura de control al ajutoarelor de stat. Rezultă că persoanele în cauză, departe de a putea beneficia de dreptul de apărare recunoscut persoanelor împotriva cărora este inițiată o procedură, dispun numai de dreptul de a fi asociate procedurii administrative într-o măsură adecvată care ține seama de împrejurările cauzei (a se vedea Hotărârea din 12 mai 2011, Région Nord-Pas-de-Calais și Communauté d'agglomération du Douaisis/Comisia, T-267/08 și T-279/08, EU:T:2011:209, punctul 74 și jurisprudența citată).

59 Primul motiv invocat de reclamante trebuie examinat în lumina acestor principii.

60 În această privință, trebuie să se sublinieze că reclamantele sunt părți în cauză în sensul articolului 108 alineatul (2) TFUE, astfel încât ele au dreptul de a observa că investigația Comisiei referitoare la acordurile lor cu CCIPB este desfășurată în mod imparțial și echitabil, în sensul articolului 41 alineatul (1) din cartă, cu atât mai mult cu cât constatarea unui ajutor de stat în privința acordurilor lor comerciale cu aeroportul din Pau poate determina în cazul lor consecințe financiare în termeni de recuperare a sumelor primite.

61 Totuși, raționamentul reclamantelor nu poate fi urmat atunci când ele consideră că articolul 41 alineatul (2) din cartă le acordă dreptul de a avea acces la dosarul administrativ al Comisiei în materie de ajutoare de stat și dreptul de a fi ascultate cu privire la elementele pe care Comisia intenționează să își întemeieze decizia finală.

62 Astfel, deși dreptul la bună administrare prevăzut la articolul 41 alineatul (1) din cartă reflectă obligația de examinare cu atenție și cu imparțialitate a tuturor elementelor cauzei, articolul 41 alineatul (2) din cartă enumeră la rândul său un ansamblu de drepturi care trebuie respectat de administrația Uniunii, inclusiv dreptul la apărare, care cuprind dreptul de a fi ascultat și dreptul de acces la dosar.

63 Or, în procedura de control al ajutoarelor de stat, reclamantele, în calitate de beneficiari ai ajutorului, nu pot să se prevaleze de un adevărat drept la apărare.

64 S-a statuat deja că carta nu are ca obiect modificarea naturii controlului ajutoarelor de stat instituit de Tratatul FUE sau de a conferi terților un drept de control care nu este prevăzut la articolul 108 TFUE (a se vedea în acest sens Hotărârea din 9 decembrie 2014, Netherlands Maritime Technology Association/Comisia, T-140/13, nepublicată, EU:T:2014:1029, punctul 60, și Hotărârea din 6 iulie 2017, SNCM/Comisia, T-1/15, nepublicată, EU:T:2017:470, punctul 86). Argumentul reclamantelor potrivit căruia carta ar fi golită de sens dacă un drept pe care îl prevede ar putea fi înlăturat doar pentru că nu a fost reprodus în mod expres în Tratatul FUE trebuie, așadar, respins.

65 În această privință, Curtea s-a pronunțat în sensul că, dacă persoanele în cauză în cadrul unei proceduri de control al ajutoarelor de stat ar fi în măsură să obțină accesul la documentele dosarului administrativ al Comisiei, sistemul de control al ajutoarelor de stat ar fi contestat. Astfel, indiferent de temeiul juridic pe baza căruia este acordat, accesul la dosar permite persoanelor în cauză să obțină toate observațiile și documentele prezentate de Comisie și, eventual, să adopte o poziție cu privire la aceste elemente în cadrul propriilor observații, fapt ce poate modifica natura procedurii de control al ajutoarelor de stat (a se vedea în acest sens Hotărârea din 29 iunie 2010, Comisia/Technische Glaswerke Ilmenau, C-139/07 P, EU:C:2010:376, punctele 58 și 59).

66 În mod similar, obligația Comisiei de a comunica reclamantelor, în prealabil, elementele pe care intenționează să își întemeieze decizia definitivă ar determina o dezbatere în contradictoriu precum cea de care beneficiază statul membru ce răspunde pentru acordarea ajutorului, deși reclamantele au, în calitate de beneficiari, în esență numai un rol de sursă de informare în cadrul procedurii (Hotărârea din 15 noiembrie 2011, Comisia și Spania/Government of Gibraltar și Regatul Unit, C-106/09 P și C-107/09 P, EU:C:2011:732, punctele 180 și 181).

67 Prin urmare, argumentul reclamantelor potrivit căruia exercitarea drepturilor procedurale suplimentare de acces la dosar și de a fi ascultate, astfel cum sunt invocate în temeiul articolului 41 din cartă, nu este exclusă de articolele 107 și 108 TFUE trebuie respins.

68 Rezultă că, prin adoptarea deciziei atacate fără să fi acordat accesul la dosar și fără să fi comunicat în prealabil faptele și considerațiile pe care intenționa să întemeieze decizia respectivă, Comisia nu a încălcat nici principiul bunei administrări prevăzut la articolul 41 alineatele (1) și (2) din cartă, nici dreptul la apărare al reclamantelor, fără a aduce atingere însă respectării drepturilor lor procedurale în calitate de părți în cauză, garantate la articolul 108 alineatul (2) TFUE.

69 Niciunul dintre celelalte argumente invocate de reclamante nu este de natură să repună în discuție aceste concluzii.

70 În primul rând, reclamantele nu se pot întemeia pe Hotărârea din 12 iulie 1973, Comisia/Germania (70/72, EU:C:1973:87, punctul 19), în ceea ce privește scopul comunicării impuse la articolul 108 alineatul (2) TFUE, pentru a susține că această dispoziție nu exclude acordarea de drepturi suplimentare părților în cauză față de dreptul de a prezenta observații în cursul procedurii

administrative. Dimpotrivă, această jurisprudență conferă în mod esențial persoanelor în cauză rolul de surse de informare. De asemenea, potrivit jurisprudenței, Comisia nu este obligată, potrivit economiei articolelor 107 și 108 TFUE, să determine participarea terților în procedura administrativă în mod extensiv (Hotărârea din 22 octombrie 1996, Skibsværftsforeningen și alții/Comisia, T-266/94, EU:T:1996:153, punctul 258). Prin urmare, din această jurisprudență nu se poate deduce că participarea extensivă terților, astfel cum este invocată de reclamante, ar fi compatibilă cu economia generală a procedurii de control al ajutoarelor de stat instituite prin articolul 108 TFUE.

71 În al doilea rând, reclamantele susțin că respectarea drepturilor de acces la dosar și de a fi ascultate, prevăzute la articolul 41 din cartă, contribuie la obiectivul articolului 108 alineatul (2) TFUE, care constă în colectarea de către Comisie a informațiilor cele mai pertinente și detaliate. Respectarea drepturilor procedurale ale persoanelor în cauză ar fi deosebit de importantă în cadrul procedurilor legate de ajutoare, în care statul membru ce răspunde pentru ajutor și beneficiarul au adesea interese contrare, împrejurare care ar fi fost demonstrată în speță prin existența unui conflict de interese în cazul Republicii Franceze, un acționar important al Air France, care era principalul utilizator al aeroportului, și prin participarea minimă, chiar prejudiciabilă, a Republicii Franceze la investigația desfășurată de Comisie.

72 În această privință, trebuie amintit că, potrivit jurisprudenței, persoanele în cauză nu pot să se prevaleze de un adevărat drept la apărare comparabil cu cel al statului membru, chiar dacă statul membru care a acordat ajutoarele de stat și persoanele în cauză, în calitate de beneficiare al acestora, pot avea interese divergente în cadrul unei astfel de proceduri (a se vedea în acest sens Hotărârea din 15 decembrie 2009, EDF/Comisia, T-156/04, EU:T:2009:505, punctul 104, și Hotărârea din 16 martie 2016, Frucona Košice/Comisia, T-103/14, EU:T:2016:152, punctul 54).

73 Faptul că statul membru în cauză nu apără interesul beneficiarului ajutorului nu poate fi de natură să modifice rolul acestuia din urmă în cadrul procedurii administrative și nici natura participării sale la procedura menționată, astfel încât să îi confere, în ceea ce privește dreptul la apărare, garanții comparabile cu cele ale acestui stat membru (Hotărârea din 16 martie 2016, Frucona Košice/Comisia, T-103/14, EU:T:2016:152, punctul 77).

74 În al treilea rând, în măsura în care reclamantele contestă validitatea Regulamentului nr. 659/1999 ca fiind contrar cartei, este necesară în orice caz respingerea acestui argument întrucât acesta este întemeiat deopotrivă pe premisa eronată că carta ar acorda beneficiarilor ajutoarelor de stat dreptul de acces la dosarul Comisiei în materie de ajutoare de stat și dreptul de a fi informați în prealabil cu privire la faptele și la considerațiile pe care Comisia intenționează să își întemeieze decizia definitivă.

75 Pentru motive identice și în mod contrar celor susținute de reclamante, faptul că ele nu au putut să ia cunoștință decât de elemente pertinente conținute în deciziile de deschidere și de extindere nu poate constitui, în sine, o atingere adusă drepturilor lor.

76 În al patrulea rând, în ceea ce privește argumentul reclamantelor potrivit căruia Hotărârea din 9 decembrie 2014, Netherlands Maritime Technology Association/Comisia (T-140/13, nepublicată, EU:T:2014:1029), ar fi lipsită de pertinență din cauză că reclamantul din acea cauză era autor al unei plângeri, este suficient să se amintească faptul că, potrivit unei jurisprudențe constante, în cadrul controlului ajutoarelor de stat, beneficiarilor nu le este rezervat niciun rol special (a se vedea punctul 56 de mai sus). De asemenea, deși Hotărârea din 29 iunie 2010, Comisia/Technische Glaswerke Ilmenau (C-139/07 P, EU:C:2010:376), privește o procedură privind ajutoare de stat care a fost închisă înaintea includerii cartei în dreptul primar al Uniunii, această hotărâre rămâne pertinentă prin faptul că evidențiază că acordarea unui drept de acces la dosarul Comisiei beneficiarilor de ajutoare ar pune în discuție sistemul de control al ajutoarelor de stat.

77 În al cincilea rând, în măsura în care rezultă din cele ce precedă că Comisia nu a încălcat nici articolul 41 din cartă, nici dreptul la apărare al reclamantelor, nu este util să se examineze teza acestora, potrivit căreia rezultatul procedurii ar fi putut fi diferit în ipoteza în care Comisia ar fi acordat acces la dosar și le-ar fi informat cu privire la considerațiile și la probele pe care intenționa să își întemeieze decizia definitivă.

78 Rezultă de aici că argumentele reclamantelor menționate la punctele 70-77 de mai sus trebuie respinse.

79 Cu toate acestea, în măsura în care, în cadrul prezentului motiv, se invocă încălcarea dreptului la apărare, trebuie să se examineze de asemenea dreptul de care dispun persoanele în cauză, în sensul articolul 108 alineatul (2) TFUE, de a fi asociate la procedura administrativă într-o măsură adecvată, luându-se în considerare împrejurările cauzei (a se vedea jurisprudența citată la punctul 58 de mai sus).

80 În această privință, trebuie amintit că potrivit unei jurisprudențe constante, în cadrul fazei de examinare menționate la articolul 108 alineatul (2) TFUE, Comisia are obligația să solicite părților în cauză să își prezinte observațiile (a se vedea Hotărârea din 8 mai 2008, Ferriere Nord/Comisia, C-49/05 P, nepublicată, EU:C:2008:259, punctul 68 și jurisprudența citată). În ceea ce privește această obligație, Curtea a statuat că publicarea unui aviz în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* constituia un mijloc adecvat de a aduce la cunoștința tuturor persoanelor în cauză deschiderea unei proceduri (Hotărârea din 14 noiembrie 1984, Intermills/Comisia, 323/82, EU:C:1984:345, punctul 17), cu precizarea că această comunicare urmărea numai să obțină din partea persoanelor în cauză toate informațiile destinate să ofere Comisiei clarificări în cadrul acțiunii sale ulterioare (a se vedea Hotărârea din 16 martie 2016, Frucona Košice/Comisia, T-103/14, EU:T:2016:152, punctul 56 și jurisprudența citată).

81 Pe de altă parte, potrivit jurisprudenței, în cazul în care Comisia decide deschiderea procedurii oficiale de investigare, decizia de deschidere se poate limita să recapituleze elementele pertinente de fapt și de drept, să includă o evaluare preliminară a măsurii de stat în cauză, prin care se urmărește să se stabilească dacă aceasta prezintă caracter de ajutor, și să expună motivele care dau naștere la îndoieli privind compatibilitatea acesteia cu piața internă (Hotărârea din 23 octombrie 2002, Diputación Foral de Guipúzcoa și alții/Comisia, T-269/99, T-271/99 și T-272/99, EU:T:2002:258, punctul 104).

82 Decizia de deschidere a procedurii oficiale de investigare trebuie, astfel, să dea posibilitatea persoanelor interesate să participe în mod eficient la procedura respectivă, în cadrul căreia vor putea să își susțină argumentele. În acest scop, este suficient ca părțile în cauză să cunoască raționamentul care a determinat Comisia să considere în mod provizoriu că măsura respectivă putea constitui un ajutor nou incompatibil cu piața internă (Hotărârea din 30 aprilie 2002, Government of Gibraltar/Comisia, T-195/01 și T-207/01, EU:T:2002:111, punctul 138).

83 În speță, este cert că, în urma publicării scrisorilor prin care Republica Franceză a fost informată cu privire la deciziile de deschidere și de extindere, însoțite de un rezumat al acestor decizii prin care toate părțile în cauză era invitate să își prezinte observațiile, Comisia a primit observații din partea reclamantelor. Astfel, prin scrisoarea din 31 august 2011, Ryanair și-a prezentat observațiile cu privire la decizia de deschidere. Pe de altă parte, prin scrisori separate din 30 aprilie 2012, ambele reclamante au depus observații cu privire la decizia de extindere. În plus, în cursul procedurii oficiale de investigare, ele au depus mai multe documente suplimentare.

84 Or, în deciziile de deschidere și de extindere, Comisia a expus suficient de clar motivele pe baza cărora a concluzionat în mod provizoriu că contractele examinate conferau reclamantelor un ajutor în sensul articolului 107 alineatul (1) TFUE și că acest ajutor era incompatibil cu piața internă.

85 Astfel, în decizia de deschidere, Comisia a descris acordurile din 2005 și a evaluat în mod provizoriu ajutoarele potențiale cuprinse în aceste acorduri prin prisma criteriilor care constituie ajutoare de stat, menționate la articolul 107 alineatul (1) TFUE, pentru ca în final să examineze compatibilitatea acestora cu piața internă.

86 În plus, în decizia de extindere, mai întâi, Comisia a prezentat informații generale referitoare la aeroportul din Pau și a descris contractele încheiate între CCIPB și reclamante între anii 2003 și 2008. În continuare, Comisia a efectuat o evaluare provizorie a ajutoarelor potențiale acordate reclamantelor prin prisma criteriilor care constituie ajutoare de stat, inclusiv criteriul investitorului privat în economia de piață, pentru ca, în final, să examineze compatibilitatea acestora în privința pieței interne. În special, în ceea ce privește aplicarea criteriului investitorului privat, Comisia a considerat că, pe baza informațiilor de care dispunea, cele două tipuri de contracte, și anume contractele de servicii aeroportuare și contractele de servicii de marketing, trebuiau evaluate împreună.

87 În ceea ce privește critica reclamantelor potrivit căreia nu au avut acces la raportul consultantului din 30 martie 2011, trebuie să se constate că Comisia a rezumat în decizia de extindere într-un mod suficient de precis îndoielile exprimate în acest raport referitoare la interesul aeroportului din Pau de a achiziționa serviciile de marketing în cauză propuse de reclamante. Pe de altă parte, din decizia atacată nu reiese că Comisia a invocat acest raport în scopul analizării măsurilor în cauză, această analiză fiind întemeiată pe raționamentul cuprins în decizie.

88 Pe de altă parte, este cert că, în urma scrisorilor Comisiei din 24 februarie 2014 și din 13 martie 2014, precum și a publicării anunțului în Jurnalul Oficial din 15 aprilie 2014, Ryanair a prezentat printre altele prin scrisoarea din 2 mai 2014 observații cu privire la metodele stabilite în Orientările din 2014 în scopul aplicării criteriului operatorului în economia de piață, și anume analiza comparativă și analiza rentabilității incrementale.

89 În ceea ce privește numai dreptul acestora de a fi asociate la procedura administrativă într-o măsură adecvată, reclamantele nu au prezentat niciun element care să permită să se demonstreze că nu au cunoscut suficient raționamentul urmat în mod provizoriu și, prin urmare, că nu au fost în măsură să își prezinte în mod util observațiile în această privință.

[*omissis*]

B. Cu privire la al doilea motiv, întemeiat pe lipsa imputabilității măsurilor în cauză în sarcina Republicii Franceze

92 Reclamantele susțin că Comisia ar fi imputat în mod eronat Republicii Franceze încheierea de către CCIPB a contractelor de servicii aeroportuare și a contractelor de servicii de marketing. Pe de o parte, Comisia ar fi săvârșit o eroare concluzionând că CCIPB este o autoritate publică ale cărei decizii erau imputabile automat statului și neluând în considerare rolul său în calitate de întreprindere. Pe de altă parte, motivarea deciziei atacate referitoare la natura CCIPB ar fi contradictorie.

1. Cu privire la prima critică, întemeiată pe natura CCIPB

93 Reclamantele recunosc că deciziile unei autorități publice sunt întotdeauna imputabile statului membru în cauză, însă menționează că, după cum s-a arătat în Hotărârea din 16 mai 2002, Franța/Comisia (C-482/99, EU:C:2002:294), deciziile întreprinderilor publice pot fi considerate imputabile statului membru respectiv numai în prezența anumitor indicii care să demonstreze că acest stat a exercitat un control în legătură cu decizia în cauză. În speță, Comisia ar fi săvârșit o eroare considerând că CCIPB trebuia considerată autoritate publică, toate deciziile acesteia fiind în mod obligatoriu imputabile Republicii Franceze, deși CCI ar fi entități hibride care au un rol statutar și real atât de reprezentare a

întreprinderilor, cât și de întreprindere de sine stătătoare. Comisia ar fi considerat că activitățile comerciale ale CCIPB erau doar accesorii, având în vedere exercitarea misiunilor sale de interes general, fără a furniza nicio probă că aceste misiuni ar fi avut prioritate față de aceste activități. Or, activitățile comerciale ale CCI ar fi în general predominante, deseori reglementate de dreptul privat și supuse competențelor instanțelor civile și comerciale. Chiar dacă activitatea comercială a CCIPB ar trebui privită ca fiind secundară, ar fi vorba totuși de activitatea de administrare a aeroportului din Pau în privința căreia CCIPB îndeplinește un rol clar economic, astfel încât ar fi trebuit să fie considerată întreprindere. În consecință, Comisia ar fi calificat CCIPB în mod eronat ca fiind autoritate publică și nu și-ar fi motivat în mod adecvat concluzia potrivit căreia CCIPB era doar sau cel puțin în principal o autoritate publică, iar nu o întreprindere. Din cauza acestei nemotivări, reclamantele nu ar fi fost în măsură să verifice dacă refuzul Comisiei de a aplica indiciile din Hotărârea din 16 mai 2002, Franța/Comisia (C-482/99, EU:C:2002:294), era justificat.

94 Comisia contestă această argumentație.

95 Cu titlu introductiv, trebuie amintit că articolul 107 alineatul (1) TFUE declară că sunt incompatibile cu piața internă ajutoarele acordate de state sau prin intermediul resurselor de stat, sub orice formă, care denaturează sau amenință să denatureze concurența prin favorizarea anumitor întreprinderi sau a producerii anumitor bunuri, în măsura în care acestea afectează schimburile comerciale dintre statele membre.

96 În această privință, pentru ca avantajele să poată fi calificate drept ajutoare în sensul articolului 107 alineatul (1) TFUE, acestea trebuie, pe de o parte, să fie acordate direct sau indirect prin intermediul resurselor de stat și, pe de altă parte, să fie imputabile statului (a se vedea Hotărârea din 15 iulie 2004, Pearle și alții, C-345/02, EU:C:2004:448, punctul 35 și jurisprudența citată).

97 Pe de altă parte, trebuie să se sublinieze că o măsură finanțată prin intervenția statului sau prin intermediul resurselor de stat nu trebuie să fie în mod necesar o măsură adoptată de puterea centralizată a statului membru respectiv. Aceasta poate la fel de bine să emane de la o autoritate infrastatală. Potrivit unei jurisprudențe constante, o măsură adoptată de o colectivitate teritorială, iar nu de autoritățile centrale, este susceptibilă să constituie un ajutor din momentul în care sunt îndeplinite condițiile prevăzute la articolul 107 alineatul (1) TFUE (Hotărârea din 14 octombrie 1987, Germania/Comisia, 248/84, EU:C:1987:437, punctul 17, și Hotărârea din 6 septembrie 2006, Portugalia/Comisia, C-88/03, EU:C:2006:511, punctul 55). Cu alte cuvinte, măsurile adoptate de autoritățile infrastatale (descentralizate, federate, regionale sau altele) ale statelor membre, indiferent de statutul juridic și de denumirea acestora, intră în sfera de aplicare a articolului 107 alineatul (1) TFUE, la fel ca măsurile luate de autoritățile federale sau centrale, dacă sunt îndeplinite condițiile prevăzute de această dispoziție (a se vedea Hotărârea din 12 mai 2011, Région Nord-Pas-de-Calais și Communauté d'agglomération du Douaisis/Comisia, T-267/08 și T-279/08, EU:T:2011:209, punctele 108 și 110 și jurisprudența citată).

98 În speță, trebuie să se arate de la bun început că este cert că aeroportul din Pau a fost proprietatea Republicii Franceze până la 1 ianuarie 2007, iar ulterior proprietatea unei grupări de colectivități locale, sindicatul mixt. La rândul său, administrarea aeroportului este asigurată de CCIPB, îndeosebi de un serviciu specializat din cadrul CCIPB.

99 În plus, din decizia atacată reiese că principiile fundamentale ale legislației franceze privind CCI au rămas neschimbate în perioada supusă examinării. Astfel, ele sunt organisme publice înființate prin lege, administrate de membri ai conducerilor întreprinderilor aleși și aflate sub supravegherea tutelară a statului. Mai mult, Codul comercial francez califică CCI drept corpuri intermediare ale statului, primul lor obiectiv fiind acela de a îndeplini misiuni de interes general care le sunt încredințate prin lege, și anume în esență reprezentarea intereselor industriei, ale comerțului și ale serviciilor în fața autorităților publice, acordarea de sprijin întreprinderilor locale și dezvoltarea atractivității și a amenajării teritoriului. Decizia atacată explică de asemenea că activitățile industriale și comerciale ale CCI,

precum administrarea instalațiilor aeroportuare, sunt accesorii exercitării misiunilor lor de interes general și sunt concepute pentru a contribui la realizarea acestora. Pe de altă parte, legislația națională prevede modalități de finanțare specifice pentru CCI. În această privință, resursele lor sunt constituite din venituri fiscale, din subvenții sau provin din activități de formare și de gestionare a infrastructurilor de transport, ceea ce ar confirma faptul că activitățile lor industriale și comerciale sunt accesorii misiunilor lor de interes general [considerentele (265)-(270) ale deciziei atacate].

100 În ceea ce privește CCIPB, căreia i-a fost încredințată administrarea aeroportului din Pau, decizia atacată a făcut trimitere la afirmațiile autorităților franceze potrivit cărora, în cazul CCIPB, o activitate comercială precum gestionarea aeroportului din Pau nu era desfășurată în vederea obținerii unui profit, ci în scopul de a contribui la realizarea misiunilor de interes general care i-au fost încredințate, și anume dezvoltarea activității economice și a atractivității teritoriului [considerentele (271)-(273) ale deciziei atacate].

101 În acest context, Comisia a putut să considere în mod întemeiat, conform jurisprudenței citate la punctul 97 de mai sus, pe baza tuturor elementelor de fapt, că CCI, precum CCIPB, trebuiau să fie considerate autorități publice ale căror decizii, în aceeași măsură ca deciziile administrației publice centrale sau ale colectivităților locale, erau în întregime imputabile statului [considerentul (274) al deciziei atacate].

102 Acest rezultat nu este contrazis de argumentele reclamantelor întemeiate pe natura hibridă a CCI și pe caracterul economic al activității de administrare aeroportuară desfășurată de CCIPB. Pe de o parte, desigur, aceasta din urmă asigură, în cadrul organizării sale, administrarea aeroportului din Pau și a decis să încheie acorduri comerciale cu reclamantele, referitoare la exploatarea liniilor aeriene. Dacă este necesar, prin urmare, să se considere că, sub acest aspect, CCIPB desfășoară activități economice (Hotărârea din 24 martie 2011, Freistaat Sachsen și Land Sachsen-Anhalt/Comisia, T-443/08 și T-455/08, EU:T:2011:117, punctul 93), este totuși cert că administrarea aeroportului din Pau a fost integrată în structurile CCIPB, pe care Comisia a considerat-o, pe baza unei serii de indicii, ca fiind autoritate publică. Or, nu este exclus ca o activitate economică să fie exercitată de un organ al statului (a se vedea în acest sens Hotărârea din 23 aprilie 1991, Höfner și Elser, C-41/90, EU:C:1991:161, punctul 21), indiferent care ar fi, de altfel, poziția acestui organ în organizarea statului, dacă aparține administrației centrale sau este o entitate descentralizată precum CCIPB.

103 Pe de altă parte, din moment ce acordurile în discuție au fost încheiate de CCIPB, care este un organ de stat, nu era necesar ca, prin prisma criteriilor stabilite în Hotărârea din 16 mai 2002, Franța/Comisia (C-482/99, EU:C:2002:294), Comisia să determine imputabilitatea în sarcina statului. Astfel, această jurisprudență a fost întemeiată pe Curte pe constatarea, cuprinsă la punctul 52 din hotărârea menționată, că o întreprindere publică putea să acționeze mai mult sau mai puțin independent în funcție de gradul de autonomie care îi era atribuit de stat și că, prin urmare, exercitarea efectivă a controlului statului într-un caz concret nu poate fi prezumată în mod automat. Or, situația CCIPB este diferită deoarece această entitate, chiar dacă desfășoară o activitate economică și a încheiat contractele în cauză, este un organ al statului având în vedere elementele menționate la punctele 99 și 100 de mai sus.

104 Pe de altă parte, aceste elemente reținute de Comisie pentru a concluziona că CCIPB constituie un organ al statului, și anume statutul său de organism public, misiunile sale de interes general și faptul că este supusă supravegherii tutelare din partea statului, corespund anumitor indicii pe care jurisprudența le-a identificat drept pertinente pentru ca statului să îi fie imputate măsurile luate de o întreprindere publică (a se vedea în acest sens Hotărârea din 16 mai 2002, Franța/Comisia, C-482/99, EU:C:2002:294, punctul 56, și Hotărârea din 27 februarie 2013, Nitrogénművek Vegyipari/Comisia, T-387/11, nepublicată, EU:T:2013:98, punctele 63-65).

105 În sfârșit, Comisia a constatat în decizia atacată, deși cu titlu suplimentar, că nu era necesar să se diferențieze între CCIPB și serviciul specific al CCIPB care desfășura activitatea economică de administrare a aeroportului din Pau, acest serviciu neavând personalitate juridică proprie, diferită de CCIPB, el nefiind decât o parte a serviciilor interne ale CCIPB lipsită de autonomie decizională, în afara deciziilor care erau legate de administrarea zilnică a aeroportului din Pau. Astfel, Comisia a constatat că diferitele contracte de servicii aeroportuare și de servicii de marketing fuseseră semnate de președintele CCIPB după obținerea autorizației din partea adunării generale a CCIPB. De asemenea, autoritățile franceze nu au susținut că încheierea acordurilor cu reclamantele trebuia să fie imputată doar acestui serviciu [considerentul (280) al deciziei atacate].

106 În aceste condiții, Comisia a putut să considere în mod întemeiat că măsurile luate de CCIPB, inclusiv încheierea contractelor în cauză, erau imputabile statului.

107 Niciunul dintre celelalte argumente invocate de reclamante nu este de natură să răstoarne această concluzie.

108 Astfel, în primul rând, în ceea ce privește argumentul reclamantelor potrivit căruia Comisia nu a indicat motivul pentru care a dat întâietate misiunilor de drept public ale CCIPB în raport cu activitățile sale comerciale și predominante, trebuie să se arate că, astfel cum reiese din decizia atacată [considerentele (26)-(210)], Comisia și-a întemeiat constatarea privind rolul primordial al misiunilor de interes general ale CCI și caracterul accesoriu al activităților lor comerciale atât pe dispozitivul legislativ referitor la CCI, cât și pe declarațiile autorităților franceze. Or, reclamantele nu au prezentat niciun element care să permită repunerea în discuție a acestei analize.

109 În al doilea rând, în ceea ce privește argumentul reclamantelor potrivit căruia CCI se supun dreptului privat și competențelor instanțelor civile și comerciale, trebuie să se sublinieze că, dacă se admite că această constatare, în măsura în care este corectă, poate constitui un element pertinent pentru a refuza CCIPB calificarea drept autoritate publică, ea nu constituie decât un element printre altele pentru a fi analizată natura entității în cauză, care nu repune în discuție, privită individual, calificarea drept autoritate publică întemeiată pe toate celelalte elemente amintite în decizia atacată (a se vedea punctele 99 și 100 de mai sus).

110 În al treilea rând, în ceea ce privește argumentul reclamantelor potrivit căruia Comisia ar fi considerat în alt pasaj al deciziei atacate că CCIPB a acționat în calitate de organism de administrare a aeroportului, iar nu în calitate de autoritate publică în cadrul misiunii sale de dezvoltare economică [considerentul (328) al deciziei atacate], trebuie să se arate că acest pasaj, care analizează aplicarea criteriului operatorului în economia de piață, se înscrie în raționamentul Comisiei potrivit căruia, în cadrul unei prime abordări pe care a reținut-o, comportamentul CCIPB în calitate de organism de administrare a aeroportului trebuia să fie comparat cu cel al unui organism ipotetic de administrare a unui aeroport privat [considerentele (315)-(320) ale deciziei atacate]. În schimb, potrivit Comisiei, nu era necesar să se rețină a doua abordare, și anume că CCIPB a acționat în calitate de entitate publică însărcinată cu o misiune de interes general, în speță dezvoltarea economică a regiunii Pau [considerentele (316) și (320) ale deciziei atacate]. Din pasajul menționat nu se poate deduce că, prin faptul că a reținut prima abordare, Comisia ar fi admis că CCIPB nu era o autoritate publică [a se vedea considerentele (314)-(331) ale deciziei atacate]. Astfel, potrivit unei jurisprudențe constante, în cadrul aplicării criteriului investitorului privat, trebuie comparat comportamentul unei autorități publice care acționează în calitatea sa de operator economic cu cel al unui operator privat (a se vedea în acest sens Hotărârea din 5 iunie 2012, Comisia/EDF, C-124/10 P, EU:C:2012:318, punctele 78, 81, 92 și 103, și Hotărârea din 16 martie 2016, Frucona Košice/Comisia, T-103/14, EU:T:2016:152, punctele 95, 115 și 118), astfel cum Comisia a procedat în speță.

111 În al patrulea rând, trebuie respins argumentul reclamantelor, întemeiat pe nemotivare, potrivit căruia nu erau în măsură să verifice dacă refuzul Comisiei de a aplica indiciile din Hotărârea din 16 mai 2002, Franța/Comisia (C-482/99, EU:C:2002:294), era justificat. Astfel, în considerentele (269)-(276) ale

deciziei atacate, Comisia a prezentat suficient de clar motivele pentru care situația CCI, care combină misiuni de interes general și exercitarea unor activități economice, se diferențiază de situația întreprinderilor publice în legătură cu care Curtea a pronunțat hotărârea sus-menționată.

112 Având în vedere cele ce precedă, trebuie respinsă prima critică din cadrul celui de al doilea motiv.

2. Cu privire la a doua critică, întemeiată pe motivarea contradictorie a deciziei atacate

113 Reclamantele formulează o a doua critică, afirmând că decizia atacată nu este motivată corect deoarece conține o contradicție în legătură cu natura CCIPB. Astfel, Comisia ar fi considerat că CCIPB făcea parte din administrația publică și, în același timp, în cadrul aceleiași activități, era o întreprindere beneficiară a unui ajutor de stat [considerentele (487) și (488) și articolul 2 din decizia atacată]. Din această cauză, Comisia ar fi săvârșit și o eroare de drept. Aceeași entitate nu ar putea să facă parte simultan din administrația publică și să fie beneficiară a unui ajutor în legătură cu aceeași activitate, aceste două calificări excluzându-se reciproc.

114 În această privință, reclamantele recunosc că aceeași entitate poate în egală măsură să acorde și să primească un ajutor de stat, însă arată că, în cele două cazuri, această entitate trebuie considerată întreprindere. Aprecierea imputabilității în sarcina statului a deciziei de acordare a unui ajutor ar trebui, prin urmare, să fie realizată pe baza indiciilor menționate în Hotărârea din 16 mai 2002, Franța/Comisia (C-482/99, EU:C:2002:294). Omițând să califice CCIPB fie drept întreprindere, fie drept altă entitate, decizia atacată nu ar permite reclamantelor să stabilească ce criteriu de imputare în sarcina statului se aplică în cazul CCIPB, și anume indiciile menționate în Hotărârea din 16 mai 2002, Franța/Comisia (C-482/99, EU:C:2002:294), sau simplul fapt de a face parte din administrația publică. În consecință, decizia atacată ar afectată de o lacună în motivarea calificării CCIPB.

115 Comisia contestă această argumentație.

116 În această privință, mai întâi, trebuie să se arate că, în cadrul examinării măsurilor dispuse în favoarea CCIPB în calitate de organism de administrare a aeroportului din Pau, Comisia a constatat că CCIPB asigura exploatarea comercială a infrastructurii și a echipamentelor aeroportuare și că subvențiile pentru investiții care i-au fost acordate în anii 2004 și 2009 constituiau ajutoare de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) TFUE [considerentele (488)-(531) ale deciziei atacate].

117 În continuare, trebuie să se arate că, în cadrul examinării ajutoarelor acordate reclamantelor, Comisia s-a întemeiat pe numeroase elemente precum statutul de organism public înființat prin lege, îndeplinirea misiunilor de interes general, caracterul accesoriu al activităților economice și supravegherea tutelară a statului, pentru a deduce din acestea că CCIPB făcea parte din administrația publică și constituia o autoritate publică al cărei comportament era imputabil statului [considerentele (269)-(276) ale deciziei atacate]. Or, încheierea acordurilor comerciale cu reclamantele se încadra în acest comportament.

118 Se impune, așadar, constatarea că Comisia a considerat că CCIPB, prin activitatea sa economică, beneficia de ajutoare de stat, în speță subvenții pentru investiții, dar în egală măsură era o entitate care, privită în calitate de entitate publică, aprobase acordarea unui ajutor reclamantelor, în speță, prin încheierea acordurilor comerciale în cauză.

119 Cu toate acestea, întrucât ajutoarele de stat în discuție erau diferite și întrucât acestea au făcut, de altfel, obiectul unei examinări separate în decizia atacată, nu se poate considera, astfel cum susțin reclamantele, că aceste calificări drept beneficiar al unui ajutor și entitate calificată drept autoritate publică sunt, în speță, incompatibile. Într-adevăr, o entitate publică poate fi beneficiarul unui ajutor de stat, atât timp cât este vorba despre o întreprindere activă pe o piață. Totuși, nu este exclus ca organismul public care a fost învestit cu misiuni de interes general sub supravegherea tutelară a

statului și care desfășoară în acest cadru o activitate economică să poată fi considerat nu doar o autoritate publică, ci și, în contextul unei măsuri diferite, că acordă un ajutor unor întreprinderi precum reclamantele (a se vedea în acest sens Hotărârea din 24 martie 2011, Freistaat Sachsen și Land Sachsen-Anhalt/Comisia, T-443/08 și T-455/08, EU:T:2011:117, punctele 143 și 145).

120 În această privință, trebuie amintit că nimic nu se opune ca exercitarea unei activități economice să fie integrată în structurile administrației publice (Hotărârea din 23 aprilie 1991, Höfner și Elser, C-41/90, EU:C:1991:161, punctul 21). De asemenea, faptul că o entitate desfășoară atât activități economice, cât și activități neeconomice nu împiedică calificarea acesteia drept întreprindere în sensul normelor privind ajutorul de stat în ceea ce privește activitățile inițiale (a se vedea în acest sens Hotărârea din 24 octombrie 2002, Aéroports de Paris/Comisia, C-82/01 P, EU:C:2002:617, punctul 74).

121 Mai mult, integrarea unei entități precum un operator aeroportuar în administrația publică nu se opune ca această entitate să poată beneficia de ajutoare de stat. Astfel, trebuie amintit că existența sau inexistența unei personalități juridice distincte de cea a statului, pe care dreptul național o atribuie unui organ care desfășoară activități economice, nu are efect asupra existenței relațiilor financiare dintre stat și acest organ și, prin urmare, asupra posibilității organului respectiv de a beneficia de un ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) TFUE (a se vedea în acest sens Hotărârea din 24 martie 2011, Freistaat Sachsen și Land Sachsen-Anhalt/Comisia, T-443/08 și T-455/08, EU:T:2011:117, punctele 128 și 129 și jurisprudența citată).

122 Rezultă din cele arătate că, în mod contrar celor susținute de reclamante, decizia atacată nu este afectată nici de o contradicție, nici de o eroare de drept sau de o nemotivare în sensul că în aceasta CCIPB este calificată atât ca beneficiar al ajutorului, cât și ca autoritate publică.

123 Prin urmare, a doua critică din cadrul celui de al doilea motiv trebuie respinsă.

124 Având în vedere cele ce precedă, al doilea motiv trebuie respins în totalitate.

C. Cu privire la al treilea motiv, întemeiat pe aplicarea eronată a criteriului operatorului în economia de piață

125 Prin intermediul celui de al treilea motiv, reclamantele susțin că Comisia nu a aplicat în mod corect criteriul operatorului în economia de piață și, din această cauză, a încălcat articolul 107 alineatul (1) TFUE.

126 Acest motiv cuprinde două aspecte. În primul rând, Comisia ar fi refuzat în mod eronat să efectueze o analiză comparativă, cu toate că realizarea unei asemenea analize ar fi condus-o să concluzioneze că ajutorul era inexistent. În plus, decizia atacată ar fi viciată de nemotivări cu privire la acest subiect. În al doilea rând, Comisia ar fi săvârșit erori vădite de apreciere în cadrul analizei sale a rentabilității incrementale și nu ar fi motivat-o suficient.

127 Comisia respinge această argumentație.

128 Înainte de examinarea celor două aspecte ale prezentului motiv, trebuie amintit cu titlu introductiv că, potrivit unei jurisprudențe constante a Curții, noțiunea de ajutor de stat, astfel cum este definită în Tratatul FUE, are caracter juridic și trebuie interpretată pe baza unor elemente obiective. Din acest motiv, instanța Uniunii, în principiu și ținând seama atât de elementele concrete ale litigiului cu care este sesizată, cât și de caracterul tehnic sau complex al aprecierilor efectuate de Comisie, trebuie să exercite un control deplin în ceea ce privește chestiunea dacă o măsură intră în domeniul de aplicare al articolului 107 alineatul (1) TFUE (a se vedea Hotărârea din 30 noiembrie 2016, Comisia/Franța și Orange, C-486/15 P, EU:C:2016:912, punctul 87 și jurisprudența citată).

129 Curtea a statuat însă că, în cazul în care aprecierile Comisiei aveau caracter tehnic sau complex, controlul jurisdicțional era limitat în ceea ce privește problema dacă o măsură intră în domeniul de aplicare al articolului 107 alineatul (1) TFUE (Hotărârea din 30 noiembrie 2016, Comisia/Franța și Orange, C-486/15 P, EU:C:2016:912, punctul 88).

130 În această privință, atunci când Comisia trebuie să aplice criteriul investitorului privat avizat într-o economie de piață, pentru a verifica dacă o măsură intră în domeniul de aplicare al articolului 107 alineatul (1) TFUE, utilizarea acestui criteriu implică, în general, o apreciere economică complexă din partea Comisiei (Hotărârea din 30 noiembrie 2016, Comisia/Franța și Orange, C-486/15 P, EU:C:2016:912, punctul 89).

131 Totuși, chiar dacă Tribunalul nu are competența de a înlocui aprecierea economică a Comisiei cu propria apreciere, dintr-o jurisprudență în prezent constantă a Curții rezultă că instanța Uniunii trebuie printre altele nu numai să verifice exactitatea materială a elementelor de probă invocate, fiabilitatea și coerența acestora, ci și să controleze dacă aceste elemente constituie ansamblul datelor pertinente care trebuie luate în considerare pentru aprecierea unei situații complexe și dacă sunt de natură să susțină concluziile deduse din acestea (a se vedea în acest sens Hotărârea din 30 noiembrie 2016, Comisia/Franța și Orange, C-486/15 P, EU:C:2016:912, punctul 91 și jurisprudența citată).

1. Cu privire la primul aspect, întemeiat pe erori de apreciere și pe nemotivări, săvârșite de Comisie prin faptul că a refuzat să realizeze o analiză comparativă în ceea ce privește contractele de servicii aeroportuare și contractele de servicii de marketing

[*omissis*]

a) Cu privire la respingerea analizei comparative ca metodă de aplicare a criteriului operatorului în economia de piață

138 Reclamantele susțin că Comisia nu a ținut seama de faptul că analiza comparativă era metoda principală de apreciere în scopul aplicării criteriului operatorului în economia de piață pentru a determina dacă acordul a conferit un avantaj părții private, această metodă fiind, de altfel, conformă cu principiul securității juridice. Întemeindu-se pe Hotărârea din 3 iulie 2003, Chronopost și alții/Ufex și alții (C-83/01 P, C-93/01 P și C-94/01 P, EU:C:2003:388, punctele 38 și 39), ele susțin că, pe baza unui principiu general al dreptului Uniunii, Comisia se putea întemeia pe o analiză a rentabilității incrementale numai în ipoteza în care nu ar fi fost posibilă o analiză comparativă, în special în cazul unei comparații cu un investitor privat.

139 În această privință, reiese dintr-o jurisprudență constantă că condițiile pe care trebuie să le îndeplinească o măsură pentru a se încadra în noțiunea „ajutor” în sensul articolului 107 TFUE nu sunt îndeplinite dacă întreprinderea publică beneficiară putea obține același avantaj precum cel care i-a fost pus la dispoziție prin intermediul resurselor de stat în împrejurări care corespund condițiilor normale ale pieței (Hotărârea din 5 iunie 2012, Comisia/EDF, C-124/10 P, EU:C:2012:318, punctul 78, și Hotărârea din 24 ianuarie 2013, Frucona Košice/Comisia, C-73/11 P, EU:C:2013:32, punctul 70). Această apreciere se efectuează, în principiu, prin aplicarea criteriului operatorului în economia de piață (a se vedea în acest sens și prin analogie Hotărârea din 24 ianuarie 2013, Frucona Košice/Comisia, C-73/11 P, EU:C:2013:32, punctul71).

140 Pentru a se stabili dacă o măsură de stat constituie un ajutor, trebuie să se analizeze dacă, în împrejurări similare, un operator în economia de piață având o dimensiune care poate fi comparată cu cea a organismelor care administrează sectorul public ar fi putut să încheie contractele în discuție (a se vedea în acest sens și prin analogie Hotărârea din 21 martie 1990, Belgia/Comisia, C-142/87, EU:C:1990:125, punctul 29, și Hotărârea din 3 iulie 2014, Spania și alții/Comisia, T-319/12 și T-321/12, nepublicată, EU:T:2014:604, punctele 40 și 42).

141 Cu toate acestea, a determina dacă un operator în economia de piață ar fi recurs la un acord precum cel în cauză nu poate implica în mod necesar obligația Comisiei de a utiliza metoda analizei comparative. Astfel, această metodă nu constituie decât unul dintre instrumentele analitice utilizate pentru a se stabili dacă întreprinderea beneficiară a obținut un avantaj economic pe care nu l-ar fi obținut în condiții normale de piață (a se vedea în acest sens și prin analogie Hotărârea din 6 martie 2003, Westdeutsche Landesbank Girozentrale și Land Nordrhein-Westfalen/Comisia, T-228/99 și T-233/99, EU:T:2003:57, punctele 250 și 254, și Hotărârea din 3 iulie 2014, Spania și alții/Comisia, T-319/12 și T-321/12, nepublicată, EU:T:2014:604, punctele 43 și 44).

142 Astfel, alegerea instrumentului adecvat revine Comisiei, în cadrul obligației sale de a face o analiză completă a tuturor elementelor pertinente ale operațiunii în litigiu și a contextului acesteia, inclusiv a situației întreprinderii beneficiare și a pieței relevante, pentru a verifica dacă întreprinderea beneficiară a primit un avantaj economic pe care nu l-ar fi putut obține în condiții normale de piață (a se vedea în acest sens și prin analogie Hotărârea din 6 martie 2003, Westdeutsche Landesbank Girozentrale și Land Nordrhein-Westfalen/Comisia, T-228/99 și T-233/99, EU:T:2003:57, punctele 251 și 258, și Hotărârea din 3 iulie 2014, Spania și alții/Comisia, T-319/12 și T-321/12, nepublicată, EU:T:2014:604, punctul 45).

143 În speță, fără să fie necesar să se aprecieze în acest stadiu temeinicia motivelor invocate de Comisie pentru a înlătura, în prezenta cauză, analiza comparativă, trebuie să se considere că aceasta putea, așadar, fără a săvârși o eroare, să analizeze în mod detaliat, în considerentele (359)-(372) ale deciziei atacate, metoda de evaluare cea mai adecvată ce urma să fie aleasă în scopul aplicării criteriului operatorului în economia de piață. Astfel, având îndoieli că a fost posibil să se definească un indicator de referință adecvat pentru stabilirea unui preț de piață real pentru serviciile aeroportuare și luând în considerare diferențele dintre costuri și venituri între aeroporturi, slaba comparabilitate a tranzacțiilor dintre aeroporturi și companiile aeriene, dificultatea de a ajunge la un eșantion de aeroporturi și de tranzacții comparabile și furnizarea serviciilor la un preț care determină o pierdere incrementală, Comisia a reținut metoda analizei rentabilității incrementale și s-a abătut de la analiza comparativă.

144 Această metodă a Comisiei nu este infirmată de jurisprudența invocată de reclamante, și anume Hotărârea din 3 iulie 2003, Chronopost și alții/Ufex și alții (C-83/01 P, C-93/01 P și C-94/01 P, EU:C:2003:388, punctele 38 și 39), potrivit căreia, în lipsa oricărei posibilități de a compara situația unei întreprinderi publice cu cea a unei întreprinderi private care nu își desfășoară activitatea într-un sector rezervat, condițiile normale de piață, care nu sunt în mod necesar ipotetice, trebuie apreciate prin referire la elementele obiective și verificabile care sunt disponibile, precum costurile suportate de întreprinderea publică. Astfel, această jurisprudență trebuie să fie interpretată în contextul împrejurărilor cauzei în care s-a pronunțat hotărârea menționată, și anume imposibilitatea de a aplica o analiză comparativă și, prin urmare, lipsa unei alegeri între o asemenea analiză și alte metode. Prin urmare, în hotărârea sus-menționată, în mod contrar celor susținute în esență de reclamante, Curtea nu s-a pronunțat cu privire la existența unei ierarhii între analiza comparativă și alte metode, ci doar a constatat imposibilitatea de a recurge la o analiză comparativă în acea cauză.

145 Rezultă că argumentul reclamantelor întemeiat pe existența unui principiu general al dreptului Uniunii pretins amintit în Hotărârea din 3 iulie 2003, Chronopost și alții/Ufex și alții (C-83/01 P, C-93/01 P și C-94/01 P, EU:C:2003:388), care ar stabili o ierarhie între analiza comparativă și alte metode, nu poate fi admis.

146 De asemenea, reclamantele nu se pot întemeia pe faptul că Hotărârea din 6 martie 2003, Westdeutsche Landesbank Girozentrale și Land Nordrhein-Westfalen/Comisia (T-228/99 și T-233/99, EU:T:2003:57), și Hotărârea din 3 iulie 2014, Spania și alții/Comisia (T-319/12 și T-321/12, nepublicată, EU:T:2014:604), priveau instrumentul analitic reprezentat de randamentul mediu din sector, întrucât, în acele hotărâri, Tribunalul a considerat că utilizarea randamentului mediu din sector constituia doar unul dintre instrumentele analitice utilizate în cadrul aplicării articolului 107 alineatul (2) TFUE.

147 Reclamantele nu se pot întemeia în mod valabil nici pe jurisprudența potrivit căreia faptul că operațiunea în litigiu este rezonabilă pentru autoritatea publică nu exonerează Comisia de obligația de a verifica dacă măsura în cauză conferă întreprinderii beneficiare un avantaj economic pe care nu l-ar fi obținut în condiții de piață normale (Hotărârea din 6 martie 2003, Westdeutsche Landesbank Girozentrale și Land Nordrhein-Westfalen/Comisia, T-228/99 și T-233/99, EU:T:2003:57, punctul 315, și Hotărârea din 13 septembrie 2010, Grecia și alții/Comisia, T-415/05, T-416/05 și T-423/05, EU:T:2010:386, punctul 213). Astfel, analiza rentabilității incrementale urmărește tocmai să verifice dacă, prin încheierea acordului, autoritatea publică, care acționează ca un operator în economia de piață ce se află, în măsura în care este posibil, în aceeași situație, a făcut ca cealaltă parte la acord să beneficieze de un avantaj economic pe care aceasta nu l-ar fi putut obține în condiții normale de piață.

148 În sfârșit, în ceea ce privește argumentul reclamantelor potrivit căruia încheierea unui contract care nu este profitabilă pentru aeroportul public din cauza propriei ineficiențe nu acordă un avantaj pentru compania aeriană în raport cu condițiile normale de piață, trebuie subliniat că, potrivit jurisprudenței (punctul 140 de mai sus și punctul 181 de mai jos), aplicarea criteriului operatorului în economia de piață nu urmărește să impună o eficiență minimă în desfășurarea unei activități determinate, ci să stabilească dacă un investitor privat comparabil ar fi putut să fie determinat să adopte măsura în discuție. În această privință, trebuie luată în considerare structura costurilor și a veniturilor entității publice al cărei comportament este comparat cu cel al unui operator în economia de piață. Prin urmare, argumentul reclamantelor trebuie respins.

149 Rezultă din cele arătate că argumentația reclamantelor potrivit căreia Comisia trebuia să realizeze o analiză comparativă pentru a aplica criteriul operatorului privat în economia de piață trebuie respinsă.

b) Cu privire la motivele invocate de Comisie în decizia atacată pentru a se abate, în prezenta cauză, de la analiza comparativă

150 Reclamantele contestă motivele specifice pe care Comisia le-a invocat în considerentele (360)-(369) ale deciziei atacate pentru a se abate, în prezenta cauză, de la analiza comparativă.

151 În special, ele invocă în esență cinci critici, potrivit cărora aceste motive conțin erori de apreciere și nemotivări.

1) Cu privire la prima critică, întemeiată pe faptul că Comisia a considerat în mod eronat că diversitatea aeroporturilor invalida analiza comparativă

152 Reclamantele susțin că Comisia a săvârșit o eroare prin faptul că a declarat că diversitatea situațiilor aeroporturilor europene invalida analiza comparativă.

153 În primul rând, în ceea ce privește motivul referitor la diferența structurilor costurilor, ale veniturilor și a altor condiții între aeroporturi [considerentul (362) al deciziei atacate], reclamantele arată că Comisia nu a prezentat nicio dată și niciun exemplu pentru a explica nivelul și importanța acestor diferențe. Or, Comisia avea obligația să prezinte argumente specifice cauzei pentru a justifica respingerea analizei comparative, care ar fi metoda principală de evaluare în scopul aplicării criteriului investitorului privat.

154 În această privință, este suficient să se arate că, în considerentul (362) al deciziei atacate, Comisia a constatat că structura costurilor și a veniturilor tindea să varieze foarte mult de la un aeroport la altul și pe baza acestei constatări a enumerat o serie de indicatori de divergență privind costurile și veniturile. Mai mult, reclamantele nu au formulat niciun argument concret care să dea posibilitatea să se considere că expunerea indicatorilor menționați ar fi viciată de o eroare vădită de apreciere.

155 În al doilea rând, în ceea ce privește comparabilitatea redusă a tranzacțiilor dintre aeroporturi și companiile aeriene [considerentul (363) al deciziei atacate], reclamantele arată că Comisia a susținut în mod eronat că taxele de aeroport nu erau în general comparabile între aeroporturi.

156 În această privință, trebuie să se constate că reclamantele efectuează o interpretare eronată a deciziei atacate atunci când susțin că Comisia a considerat că taxele de aeroport nu erau comparabile între aeroporturi. Astfel, în considerentul (363) al deciziei atacate, Comisia a explicat că, astfel cum atesta cazul de față, relațiile comerciale dintre aeroporturi și companii aeriene nu se bazau neapărat pe o listă de prețuri publice pentru servicii individuale, ci erau deosebit de variate și erau, așadar, în mică măsură comparabile între ele pe baza unui preț per rotație sau per pasager. Pe de altă parte, reiese din dosar că acordurile dintre aeroportul din Pau și reclamante au depășit cu mult o simplă aplicare a tarifelor standard în vigoare în aeroport în materia taxelor de aeroport și au constat în încheierea unor contracte de servicii aeroportuare și a contractelor de servicii de marketing.

157 De asemenea, argumentul reclamantelor potrivit căruia Comisia a săvârșit o eroare în considerentul (363) al deciziei atacate susținând că listele de prețuri publice nu reprezentau în mod necesar acordurile comerciale încheiate între aeroporturi și companiile aeriene nu poate fi acceptat.

158 Astfel, în mod contrar celor susținute de reclamante, nivelul taxelor negociate individual între aeroporturi și anumite companii aeriene, inferior prețurilor publice, nu este suficient în sine pentru a se considera că o analiză comparativă pe baza listelor cu prețuri publice constituie o metodă pertinentă. În această privință, trebuie să se arate că, în considerentul (366) al deciziei atacate, Comisia a apreciat că tranzacțiile în cauză conțineau mai multe prețuri, și anume taxele de aeroport, prețul pentru serviciile de handling la sol și prețul serviciilor de marketing, situație care nu este contestată de reclamante. Or, astfel cum reiese din considerentul (367) al deciziei atacate, asemenea tranzacții nu pot fi comparate în mod util prin limitarea la taxele cuprinse în listele de prețuri publice, fiind omisă, astfel, luarea în considerare îndeosebi a remunerării serviciilor de marketing.

159 În rest, în ceea ce privește argumentul reclamantelor potrivit căruia Comisia nu putea invoca liberalizarea sectorului transportului aerian în Europa pentru a justifica respingerea analizei comparative fără a prezenta elemente de natură să o susțină, trebuie să se sublinieze că, în considerentul (363) al deciziei atacate, Comisia a menționat liberalizarea pentru a explica caracterul eterogen al practicilor comerciale între aeroporturi, care ar fi făcut mai complicată orice analiză pur comparativă. În mod contrar celor afirmate de reclamante, decizia atacată nu urmărește să excludă analiza comparativă pentru a se stabili dacă un operator în economia de piață ar fi recurs la un acord dat în sectoarele liberalizate sau chiar în toate sectoarele.

160 În al treilea rând, în ceea ce privește argumentul reclamantelor potrivit căruia respingerea analizei comparative a aeroporturilor ar fi în contradicție cu abordarea Comisiei din alte sectoare, trebuie amintit că noțiunea de ajutor de stat are un caracter juridic și trebuie interpretată doar pe baza articolului 107 alineatul (1) TFUE, iar nu pe baza oricărei practici administrative anterioare a Comisiei, presupunând că aceasta este consacrată (a se vedea Hotărârea din 3 iulie 2014, Spania și alții/Comisia, T-319/12 și T-321/12, nepublicată, EU:T:2014:604, punctul 46 și jurisprudența citată).

161 Pe de altă parte, simpla împrejurare că Comisia nu a utilizat datele colectate prin intermediul solicitărilor sale de informații referitoare la compararea aeroporturilor nu repune în discuție credibilitatea deciziei atacate. Astfel, după cum explică Comisia, nu i se poate imputa că nu a reținut date pe care, în definitiv, nu le-a considerat pertinente pentru metoda adoptată. Or, în considerentul (365) al deciziei atacate, a constatat că nici alte părți terțe interesate nu i-au propus un eșantion de aeroporturi care să fie suficient de comparabile cu aeroportul din Pau prin prisma unui număr de parametri determinați.

162 Prin urmare, având în vedere toate cele ce precedă, trebuie să se constate că argumentația reclamantelor potrivit căreia Comisia a considerat în mod eronat că diversitatea situațiilor aeroporturilor invalida, în prezenta cauză, „analiza comparativă a Ryanair” trebuie respinsă.

2) Cu privire la a doua critică, întemeiată pe referirea eronată la contractele de servicii de marketing încheiate cu AMS

163 Cu titlu introductiv, trebuie să se arate că reclamantele se prevalează de un raport elaborat de consultantul lor economic pe care l-au prezentat Comisiei în cadrul procedurii administrative (denumit în continuare „studiul din 31 august 2011”). Mai întâi, acest studiu identifică, pe baza unei metodologii definite în prealabil, trei aeroporturi de comparație. În continuare, studiul compară taxele plătite de Ryanair aeroportului din Pau cu cheltuielile plătite de aceasta aeroporturilor respective. În sfârșit, studiul concluzionează că nivelul taxelor plătite de Ryanair aeroportului din Pau este substanțial mai ridicat decât cel al taxelor plătite aeroporturilor de comparație, atât pe baza unui preț per rotație, cât și pe baza unui a unui preț per pasager. Potrivit studiului menționat, aceste rezultate sugerează că taxele plătite de Ryanair aeroportului din Pau aveau un nivel conform taxelor care i-ar fi fost propuse în împrejurări similare de un investitor privat în economia de piață care deține un aeroport. Pe de altă parte, studiul din 31 august 2011 menționează că analiza efectuată nu ia în considerare acordurile de marketing, și anume contractele de servicii de marketing încheiate între aeroportul din Pau și AMS.

164 Reclamantele susțin că Comisia a respins în mod eronat studiul din 31 august 2011 ca fiind inutil pentru motivul că acesta se limitează la plățile rezultate din contractele de servicii aeroportuare, fără a ține seama de plățile rezultate din contractele de servicii de marketing. Potrivit reclamantelor, prețul serviciilor de marketing reflectă o valoare comercială independentă, astfel cum a fost demonstrată de numeroase studii economice care au fost prezentate în cursul procedurii administrative, iar acest preț compensează integral această valoare, care conduce la un rezultat net egal cu zero. Faptul că contractele de servicii aeroportuare și contractele de servicii de marketing au fost semnate la aceeași dată și de societăți care aparțin aceluiași grup nu ar permite Comisiei să trateze plățile efectuate în temeiul contractelor de servicii de marketing ca fiind o reducere privind taxele de aeroport prevăzute în contractele de servicii aeroportuare.

165 În această privință, trebuie amintit că, atunci când Comisia verifică dacă o anumită operațiune conține elemente de ajutor de stat, ea are obligația să ia în considerare contextul în care are loc operațiunea (a se vedea în acest sens Hotărârea din 13 decembrie 2011, Konsum Nord/Comisia, T-244/08, nepublicată, EU:T:2011:732, punctul 57). Astfel, examinarea unei operațiuni în afara contextului său ar putea conduce la rezultate pur formale care nu corespund realității economice (Hotărârea din 8 ianuarie 2015, Club Hotel Loutraki și alții/Comisia, T-58/13, nepublicată, EU:T:2015:1, punctul 91 și jurisprudența citată).

166 În cadrul aplicării criteriului investitorului privat este necesar să se aibă în vedere tranzacția comercială în ansamblul său pentru a se verifica dacă entitatea statală s-a comportat ca un operator rațional în economia de piață. Astfel, la evaluarea măsurilor în litigiu, Comisia are obligația să țină seama de toate elementele pertinente și de contextul acestora (a se vedea Hotărârea din 17 decembrie 2008, Ryanair/Comisia, T-196/04, EU:T:2008:585, punctul 59 și jurisprudența citată).

167 În speță, Comisia a considerat în decizia atacată că fiecare contract de servicii de marketing era indisociabil de contractul de servicii aeroportuare subiacent și că, în consecință, în cazul fiecărui contract de servicii de marketing trebuia să se analizeze acest contract și contractul de servicii aeroportuare încheiat în același timp ca fiind o singură și unică măsură [considerentele (286)-(313) ale deciziei atacate]. Pentru a ajunge la această concluzie, în considerentele (289) și (290) ale deciziei atacate, Comisia a constatat în special că toate contractele de servicii de marketing și contractele de servicii aeroportuare corespunzătoare au fost încheiate aproape în același timp și de către aceleași

părți, care constituiau o singură entitate economică. În plus, Comisia a menționat, în considerentele (291)-(313) ale deciziei atacate, un anumit număr de alte elemente care evidențiau legături suplimentare și strânse între contractele de servicii de marketing și contractele de servicii aeroportuare încheiate în același timp. Astfel, după o examinare a conținutului diferitor contracte de servicii de marketing, Comisia a constatat, în considerentul (305) al deciziei atacate, că serviciile de marketing erau, prin natura și durata lor, strâns legate de serviciile de transport aerian oferite de Ryanair, care făceau obiectul unor contracte de servicii aeroportuare. În această privință, Comisia a observat că contractele de servicii de marketing indicau că ele își aveau originea în angajamentul Ryanair de a opera serviciile de transport aerian în cauză. Comisia a constatat de asemenea că, departe de a fi concepute pentru a crește în general și nediferențiat gradul de vizitare a orașului Pau și a regiunii sale de către turiști și oameni de afaceri, serviciile de marketing erau destinate în mod specific persoanelor care puteau utiliza serviciile de transport ale Ryanair și care aveau ca obiectiv principal promovarea acestor servicii. În plus, Comisia a constatat în considerentul (306) al deciziei atacate că elementele factuale prezentate mai sus demonstrau că, în lipsa rutelor aeriene în cauză și, prin urmare, a contractelor de servicii aeroportuare referitoare la acestea, contractele de servicii de marketing nu ar fi fost încheiate. În sfârșit, Comisia a dedus din declarațiile autorităților franceze că încheierea tuturor contractelor de servicii aeroportuare părea să fi fost condiționată de încheierea contractelor de servicii de marketing [a se vedea considerentele (309)-(311) ale deciziei atacate].

168 Or, reclamantele nu reușesc să conteste această analiză. Comisia nu s-a întemeiat doar pe faptul că fiecare contract de servicii de marketing a fost încheiat aproape în aceeași zi ca un contract de servicii aeroportuare de părțile care aparțin aceluiași grup de societăți. Comisia a luat în considerare nu numai aceste elemente, ci și alte elemente, cum ar fi în special termenii înșiși ai contractelor de servicii de marketing și constatarea că, în lipsa rutelor aeriene în cauză, contractele de servicii de marketing nu ar fi fost încheiate. În această privință, trebuie să se arate că contractele de servicii de marketing în cauză prevedeau în mod explicit că își aveau originea în angajamentul Ryanair de a opera o legătură aeriană cu plecare de pe aeroportul din Pau.

169 În plus, reclamantele nu prezintă niciun element de natură să infirme analiza Comisiei potrivit căreia fiecare contract de servicii de marketing este strâns legat de un contract de servicii aeroportuare și de servicii de transport aerian care fac obiectul acestuia.

170 Din cele arătate rezultă că, în cazul fiecărui contract de servicii, Comisia putea să considere fără a săvârși o eroare de drept că trebuia să analizeze acest contract și contractul de servicii aeroportuare încheiat în același timp ca fiind o singură și unică măsură.

171 În consecință, Comisia a putut considera fără a săvârși vreo eroare că tranzacțiile care trebuiau analizate erau ansambluri complexe formate dintr-un contract de servicii aeroportuare și un contract de servicii de marketing și că o analiză comparativă doar a taxelor de aeroport facturate de CCIPB companiilor aeriene în cauză și a taxelor de aeroport facturate în alte aeroporturi nu furniza nicio informație utilă cu privire la respectarea principiului operatorului în economia de piață [considerentul (367) al deciziei atacate]. Astfel, studiul din 31 august 2011 se limita la compararea taxelor de aeroport, deși aplicarea corectă a criteriului operatorului în economia de piață presupunea ca, în speță, contractele de servicii aeroportuare și de servicii de marketing să fie luate în considerare ca fiind o singură tranzacție.

172 Argumentul reclamantelor potrivit căruia prețul serviciilor de marketing compensa valoarea serviciilor respective trebuie respins. Astfel, acest argument este întemeiat pe ipoteza eronată că serviciile de marketing și serviciile aeroportuare erau separate și autonome (a se vedea punctele 165-170 de mai sus) și că, prin urmare, prețul de achiziționare a serviciilor de marketing nu poate fi dedus din taxele de aeroport provenite de la ruta aeriană operată de Ryanair și care fac obiectul contractului de servicii aeroportuare încheiat în același timp cu contractul de servicii de marketing în cauză.

173 De aici rezultă că afirmația reclamantelor potrivit căreia prețul plătit pentru serviciile de marketing ar compensa integral valoarea acestor servicii trebuie respinsă.

174 Prin urmare, trebuie respins argumentul reclamantelor întemeiat pe referirea eronată la contractele de servicii de marketing încheiate cu AMS.

3) Cu privire la a treia critică, întemeiată pe respingerea analizei comparative pentru motivul că contractele examinate ar genera costuri incrementale mai mari decât veniturile incrementale

175 Reclamantele susțin că Comisia a săvârșit o eroare prin respingerea analizei comparative pentru motivul că ar fi fost previzibil ca acele contracte examinate să genereze costuri incrementale mai mari decât veniturile incrementale. Metoda Comisiei ar implica realizarea unei analize a rentabilității incrementale în cadrul analizei comparative și, așadar, o aplicare cumulativă a celor două analize, care ar fi contrară jurisprudenței.

176 În această privință, Comisia a considerat în decizia atacată că, presupunând că s-ar putea demonstra, pe baza unei analize comparative întemeiate, că prețurile în cauză pentru diversele tranzacții care făceau obiectul prezentei analize erau egale cu sau mai mari decât prețul pieței stabilit prin intermediul eșantionului de tranzacții de referință, ea nu putea totuși să concluzioneze că aceste tranzacții au fost conforme cu prețul pieței, în cazul în care se constata că, la momentul încheierii acestora, organismul de administrare a aeroportului se putea aștepta ca acestea să genereze costuri incrementale superioare veniturilor incrementale. Potrivit Comisiei, un operator în economia de piață nu are niciun interes să ofere bunuri sau servicii la prețul pieței atunci când un astfel de comportament determină o pierdere incrementală [considerentul (368) al deciziei atacate].

177 Or, trebuie amintit că analiza comparativă nu constituie decât unul dintre instrumentele analitice utilizate pentru aplicarea criteriului investitorului privat în sensul articolului 107 alineatul (1) TFUE și că utilizarea acestei metode nu poate exonera Comisia de obligația sa de a face o analiză completă a tuturor elementelor pertinente ale operațiunii în litigiu și a contextului acesteia. Așadar, Comisia putea să țină seama de faptul că în cadrul unei tranzacții determinate era previzibil un randament negativ (a se vedea în acest sens Hotărârea din 3 iulie 2014, Spania și alții/Comisia, T-319/12 și T-321/12, nepublicată, EU:T:2014:604, punctele 44 și 45).

178 Prin urmare, în speță, Comisia nu a săvârșit o eroare prin faptul că a menționat randamentul negativ al contractelor în cauză în cadrul examinării pe care a efectuat-o asupra caracterului adecvat al analizei comparative.

[*omissis*]

c) Cu privire la critica întemeiată pe faptul că analiza comparativă ar demonstra că nu a fost conferit niciun avantaj prin intermediul contractelor de servicii de marketing și al contractelor de servicii aeroportuare

228 Reclamantele susțin, făcând trimitere la rapoartele economice și la alte elemente de probă din dosarul administrativ, că analiza comparativă arată că contractul de servicii de marketing și contractul de servicii aeroportuare nu au conferit niciun avantaj economic. Pe de o parte, ar reieși din mai multe rapoarte economice că prețul menționat în contractul de servicii de marketing ar fi conform cu prețul pieței obținut de AMS din partea clienților privați sau cu prețul de piață plătit de clienți privați pentru servicii comparabile furnizate de alți furnizori de servicii. Pe de altă parte, studiul din 31 august 2011 ar arăta că taxele de aeroport plătite de Ryanair aeroportului din Pau ar fi la un nivel conform cu cel al taxelor care i-ar fi fost propuse în condiții similare de un operator în economia de piață care deține un aeroport.

229 În această privință, trebuie să se sublinieze că, astfel cum arată Comisia, argumentația reclamantelor care se întemeiază pe rapoartele economice menționate și pe studiul din 31 august 2011 este inoperantă deoarece pornește de la postulatul eronat potrivit căruia serviciile de marketing și serviciile aeroportuare sunt separate și autonome, deși, în ceea ce privește contractele în cauză, în cazul fiecărui contract de servicii de marketing trebuia să se analizeze acest contract și contractul de servicii aeroportuare corespunzător ca fiind o singură și unică măsură pentru a stabili dacă ele constituiau un avantaj (a se vedea punctele 165-170 de mai sus).

230 În ceea ce privește contractele de servicii de marketing, trebuie amintit că rapoartele economice în cauză nu iau în considerare faptul că serviciile de marketing ale AMS au fost achiziționate de aeroportul din Pau pentru promovarea exploatării liniilor aeriene asigurate de Ryanair. Astfel, două rapoarte economice compară prețurile spațiilor publicitare și de marketing pe site-ul internet al Ryanair cu prețurile practicate pe site-urile altor companii aeriene sau pe alte site-uri de călătorii pentru reclame pe internet. De asemenea, un alt raport economic compară prețurile indicate în grilele tarifare ale AMS cu prețurile din grilele tarifare de servicii de publicitate pe o gamă largă de alte site-uri internet de călătorii europene. Rapoartele nu susțin în mod special că entitățile care publică anunțuri pe alte site-uri internet de călătorii sunt comparabile cu aeroporturile care achiziționează servicii de marketing legate de serviciile de transport aerian ale unei companii aeriene.

231 Pe de altă parte, rapoartele economice prezentate în cauză, care se bazează pe ipoteza unor servicii de marketing și servicii aeroportuare separate și autonome, nu încearcă în niciun fel să repună în discuție analiza Comisiei potrivit căreia contractele de servicii de marketing nu pot fi separate de contractele de servicii aeroportuare și de serviciile de transport aerian care constituie obiectul acestora. Prin urmare, reclamantele nu pot invoca în mod întemeiat aceste rapoarte economice pentru a combate această analiză.

232 În ceea ce privește exemplele de contracte de servicii de marketing prin care anumite aeroporturi private au achiziționat servicii de la AMS, este suficient să se constate că reclamantele nu demonstrează că aeroporturile private se aflau într-o situație comparabilă cu cea a aeroportului din Pau atunci când au încheiat aceste contracte.

233 În ceea ce privește serviciile aeroportuare, studiul din 31 august 2011 se limitează să compare taxele de aeroport aplicate de aeroportul din Pau cu taxele de aeroport aplicate în aeroporturile de comparație fără a ține seama de contractul de servicii de marketing corespunzător, deși cele două tipuri de contracte trebuie să fie considerate ca o singură și unică măsură.

234 Prin urmare, critica reclamantelor trebuie respinsă.

[*omissis*]

2. Cu privire la al doilea aspect, întemeiat pe erori de apreciere și pe o motivare insuficientă în ceea ce privește analiza rentabilității incrementale

[*omissis*]

a) Cu privire la neatribuirea de către Comisie, în analiza rentabilității incrementale, a unei valori adecvate serviciilor de marketing ale AMS

250 Reclamantele susțin că Comisia a alocat toate costurile generate de contractele de servicii de marketing contractelor de servicii aeroportuare, afirmând în același timp că singurul beneficiu pe care CCIPB putea să îl aștepte de pe urma contractelor de servicii de marketing era creșterea traficului (în speță, asigurarea unui grad de ocupare a zborurilor de 85 %) pe durata operării rutelor de către Ryanair, celelalte beneficii fiind mult prea nesigure pentru a fi luate în considerare în cadrul calculului

rentabilității contractelor. Comisia ar fi repartizat astfel toate costurile determinate de serviciile de marketing pe durata contractelor examinate, fără a include celelalte beneficii rezultate din contractele de servicii de marketing.

251 În special, în primul rând, reclamantele susțin că, în lipsa dovezii privind un preț excesiv, valoarea adecvată a unui serviciu, inclusiv a unui serviciu de marketing sau de publicitate, ar fi prețul pieței. Întrucât, în analiza sa a rentabilității incrementale, Comisia a inclus sumele plătite de aeroportul din Pau către AMS printre costuri, valoarea serviciilor furnizate de AMS ar fi trebuit să fie inclusă printre beneficii și, prin urmare, să conducă la un rezultat net egal cu zero.

252 În al doilea rând, reclamantele susțin că contractele de servicii de marketing nu au ca obiect să asigure un grad de ocupare ridicat pe liniile Ryanair. Aeroportul din Pau ar obține nivelul de trafic dorit prin intermediul contractelor de servicii aeroportuare, în timp ce gradele de ocupare ridicate ale rutelor oferite de Ryanair prin intermediul marketingului propriu, în special prin anunțurile referitoare la prețuri scăzute pe liniile selectate pe perioade scurte, la intervale frecvente. Un aeroport nu ar putea să efectueze această activitate pentru Ryanair prin intermediul marketingului efectuat de AMS.

253 În al treilea rând, reclamantele susțin că Comisia a afirmat în mod greșit că site-ul internet al Ryanair putea fi util doar pentru a promova liniile Ryanair și putea să propună doar un marketing cu efect pe termen scurt, deoarece nu era la fel de eficient ca un ansamblu de alte site-uri internet. Comisia nu ar fi examinat dovezile furnizate de Ryanair, care demonstrau popularitatea mare a site-ului internet al acesteia din urmă, ci a afirmat doar că acest site internet nu este eficient comparativ cu alte site-uri internet și că anunțurile publicitare difuzate la televizor și afișele ar ajunge la mai mulți consumatori.

254 Din această cauză, Comisia ar fi săvârșit o eroare vădită de apreciere și o nemotivare prin faptul că nu a atribuit o valoare adecvată serviciilor de marketing ale AMS.

255 Comisia respinge argumentele invocate de reclamante.

256 Cu titlu introductiv, trebuie să se arate că, prin intermediul argumentelor invocate în susținerea prezentei critici, reclamantele pun în discuție modul în care valoarea serviciilor de marketing a fost încorporată în analiza rentabilității incrementale în ceea ce privește contractele în cauză.

257 În această privință, trebuie să se arate că, în decizia atacată, Comisia a analizat beneficiile la care un operator în economia de piață, care acționează în locul CCIPB, s-ar fi putut aștepta de pe urma contractului de servicii de marketing. În special, ea a constatat că serviciile de marketing puteau să încurajeze utilizarea rutelor aeriene vizate de contractele în cauză. Comisia a adăugat că de acest efect beneficia nu numai compania aeriană, ci și aeroportul din Pau, întrucât creșterea numărului de pasageri se putea traduce, pentru organismul de administrare a aeroportului, printr-o creștere a veniturilor aeroportuare și nonaeroportuare. Din aceste împrejurări, Comisia a dedus că, la evaluarea interesului de a încheia contractele examinate, un operator în economia de piață ar fi putut să ia în considerare acest efect pozitiv [considerentele (332)-(335) ale deciziei atacate]. În schimb, Comisia a respins ca fiind prea nesigure toate beneficiile contractului de servicii de marketing în plus față de rutele aeriene vizate de contractele în cauză și de durata acestora [considerentele (337)-(358) ale deciziei atacate]. În continuare, Comisia a integrat, în analiza sa a rentabilității incrementale, acest posibil efect benefic în gradul de ocupare ales pentru rutele care fac obiectul contractelor [considerentul (401) al deciziei atacate]. În mod contrar, ea a inclus sumele plătite AMS de către CCIPB pentru achiziționarea serviciilor de marketing printre costurile care trebuiau deduse din veniturile incrementale legate de liniile aeriene în cauză [considerentele (416) și (429) ale deciziei atacate].

258 Având în vedere cele ce precedă, este necesar să se rețină că argumentația întemeiată pe o motivare insuficientă a deciziei atacate trebuie înlăturată. Astfel, modul în care Comisia a luat în considerare, în cadrul analizei rentabilității incrementale, valoarea serviciilor de marketing furnizate de AMS reiese în mod clar din decizia atacată.

259 În plus, Comisia nu a săvârșit o eroare vădită de apreciere.

260 Astfel, în primul rând, în ceea ce privește argumentul reclamantelor prin care este criticată evaluarea Comisiei cu privire la utilitatea site-ului internet al Ryanair, care trebuie examinat înainte de examinarea celorlalte argumente, pe de o parte, trebuie să se sublinieze că, prin faptul că a evaluat caracterul durabil al efectelor pozitive ale acordului de servicii de marketing pe care un operator în economia de piață l-ar fi preconizat, Comisia nu a pus în discuție popularitatea site-ului internet al Ryanair, astfel cum reieșea din elementele de probă furnizate în ceea ce privește numărul de consultări directe sau prin intermediul unui motor de căutare, ci a examinat impactul acestui site asupra comportamentului de cumpărare al persoanelor care tocmai îl consultaseră. Comisia a considerat printre altele că era puțin probabil ca amintirea pe care persoanele care au consultat site-ul internet al Ryanair ar păstra-o în privința promovării orașului Pau și a regiunii sale ca destinație de călătorie să fi putut să persiste și să influențeze achiziționarea de bilete de avion de către aceste persoane după câteva săptămâni [considerentul (341) al deciziei atacate].

261 În consecință, argumentul reclamantelor potrivit căruia Comisia nu ar fi analizat probele care demonstrează popularitatea site-ului internet al Ryanair trebuie respins. Astfel, după cum arată Comisia în mod întemeiat, popularitatea de care se bucură acest site internet nu permite să se tragă concluzii cu privire la efectele pe termen lung preconizate, în privința comportamentului consumatorilor și a traficului către aeroportul din Pau, ale unei consultări a paginii acestui site internet consacrate orașului Pau, având în vedere durata limitată a unei asemenea reclame și faptul că aceasta era aproape exclusiv limitată la o pagină a aceluiași site consacrată orașului Pau, nefiind vizibilă pe tot acest site internet.

262 Pe de altă parte, pentru a stabili efectele asupra comportamentului consumatorilor, Comisia a apreciat, în considerentul (341) al deciziei atacate, că o campanie publicitară era susceptibilă să aibă efecte durabile atunci când operațiunile de promovare erau realizate cu ajutorul unuia sau mai multor mijloace de publicitate la care consumatorii erau expuși în mod frecvent de-a lungul unei perioade determinate. Comisia menționează ca exemple o campanie publicitară la posturile de televiziune și de radio generaliste, pe mai multe site-uri internet și/sau prin intermediul unor panouri publicitare amplasate în aer liber sau în locuri publice, o asemenea campanie fiind de natură să producă un astfel de efect durabil în cazul în care consumatorii aveau acces la aceste mijloace în mod pasiv și repetat. În schimb, Comisia a apreciat că era puțin probabil ca o operațiune de promovare limitată la anumite pagini de pe site-ul internet al Ryanair să aibă un efect semnificativ ulterior perioadei aferente operațiunii de promovare. Potrivit Comisiei, era puțin probabil ca amintirea vizitatorilor site-ului internet al Ryanair privind reclama la orașul Pau și la regiunea acestuia vizualizată să fi putut să persiste și să influențeze achiziționarea de bilete de avion pe o durată mai lungă de câteva săptămâni. În această privință, Comisia a apreciat, în considerentul (342) al deciziei atacate, că era foarte probabil ca această consultare a site-ului internet al Ryanair să nu fie suficient de frecventă pentru ca, prin propriile mijloace, să poată lăsa consumatorului o amintire de durată a promovării unei anumite destinații.

263 De aici rezultă că, pentru a evalua efectele serviciilor de marketing, Comisia s-a întemeiat în principal pe diferența dintre, pe de o parte, efectele campaniilor la care consumatorii erau expuși în mod frecvent, chiar în mod pasiv și repetat, și, pe de altă parte, efectele acțiunii promoționale de pe site-ul internet al Ryanair, limitată la anumite pagini într-un număr limitat de zile pentru o perioadă de cinci ani și fiind, așadar, lipsită de efecte durabile după durata de promovare.

264 Reclamantele susțin că Comisia nu ia în considerare durata extrem de lungă a consultărilor pe site-ul internet al Ryanair și nu ține seama de opiniile exprimate de experții în marketing, care au stabilit că operațiunile de marketing direcționate către publicul captiv erau mai eficiente și mai rentabile decât operațiunile nedirecționate și pasive care vizau publicul larg. Reclamantele se întemeiază în această privință pe două rapoarte economice.

265 În această privință, trebuie să se arate că Comisia a explicat și a constatat, în considerentul (342) al deciziei atacate, că promovarea regiunii Pau pe pagina principală a site-ului internet al Ryanair se rezuma la un simplu link către un site internet desemnat de CCIPB pe parcursul unor perioade limitate, chiar foarte scurte în ceea ce privește numărul de zile, care nu putea exercita efecte durabile după încetarea acestor operațiuni de promovare. În special, aceasta a explicat că reclamantele nu au încercat nici să analizeze, nici să cuantifice efectele de facilitare exercitate de serviciile de marketing în temeiul contractelor de servicii de marketing asupra comportamentului consumatorilor și impactul lor pe termen lung asupra traficului de pe aeroportul din Pau.

266 Deși pasajele din rapoartele economice în cauză explică în general avantajele unei publicități destinate unui public captiv, în special prin intermediul AMS, ele nu permit în mod suficient să se tragă concluzii cu privire la efectele reale pe termen lung ale unei asemenea publicități asupra comportamentului de cumpărare al persoanelor care au consultat site-ul internet al Ryanair și asupra utilizării rutelor aeriene care fac obiectul contractelor în cauză.

267 În consecință, reclamantele nu reușesc să demonstreze că Comisia a săvârșit o eroare vădită de apreciere atunci când a estimat, în considerentele (341) și (342) ale deciziei atacate, că era puțin probabil ca accesul la promovarea ca destinație a orașului Pau pe site-ul internet al Ryanair să fi putut încuraja persoanele care au consultat site-ul internet menționat să cumpere bilete Ryanair cu destinația Pau la câteva săptămâni după ce au avut acest acces sau ca promovarea pe acest site internet să fi putut avea un efect semnificativ ulterior operațiunii de promovare.

268 Prin urmare, se impune respingerea argumentului reclamantelor potrivit căruia Comisia ar fi considerat în mod eronat că promovarea pe site-ul internet al Ryanair nu a avut decât un efect pe termen scurt care nu depășea durata contractelor în cauză sau nu depășea cadrul rutelor care nu erau vizate de aceste contracte.

269 Așadar, din aceste considerații rezultă că reclamantele nu au reușit să demonstreze că Comisia a săvârșit o eroare vădită de apreciere atunci când a estimat în considerentul (344) al deciziei atacate că, în cazul în care serviciile de marketing ar fi putut încuraja utilizarea rutelor aeriene care făceau obiectul contractelor de servicii de marketing în perioada furnizării acestor servicii, ar fi fost foarte probabil ca un astfel de efect să fi fost zero sau neglijabil după acea perioadă sau pe alte rute.

270 Pentru motive identice, trebuie respins argumentul reclamantelor potrivit căruia Comisia nu ar fi examinat, în mod eronat, dacă publicitatea efectuată pe site-ul internet al Ryanair a crescut vizibilitatea generală a aeroportului din Pau față de toți pasagerii potențiali ai Ryanair, precum și față de societățile specializate în comerțul cu amănuntul în aeroport.

271 În consecință, trebuie respins argumentul reclamantelor potrivit căruia Comisia ar fi evaluat în mod eronat efectul de marketing al site-ului internet al Ryanair.

272 În al doilea rând, în ceea ce privește argumentul potrivit căruia, întrucât valoarea serviciilor de marketing este egală cu prețul pieței, ea compensa prețul de achiziționare a acestor servicii în calitate de cost în cadrul analizei rentabilității incrementale, trebuie să se considere că serviciile de marketing și serviciile aeroportuare sunt servicii separate și autonome și că, așadar, valoarea serviciilor de marketing trebuie apreciată separat de operarea de către Ryanair a rutelor aeriene ce fac obiectul contractelor de servicii aeroportuare care le privesc.

273 Or, reclamantele nu combat în mod întemeiat metoda opusă, reținută în decizia atacată, potrivit căreia contractul de servicii de marketing și contractul de servicii aeroportuare sunt strâns legate, în sensul că serviciile de marketing sunt concepute în esență pentru promovarea rutelor aeriene (a se vedea punctele 165-170 de mai sus și punctele 279 și 280 de mai jos). În cadrul acestei metode, Comisia a putut să considere, fără a săvârși o eroare, că prețul de achiziționare a serviciilor de marketing este un cost incremental care trebuie dedus din veniturile incrementale provenite din rutele aeriene în cauză.

274 Mai mult, reclamantele nu combat în mod întemeiat nici analiza Comisiei potrivit căreia un operator în economia de piață ar fi considerat orice alt beneficiu decât cel rezultat din efectul pozitiv al utilizării rutelor aeriene operate de Ryanair ca fiind mult prea nesigur pentru a fi luat în considerare în mod cuantificat [a se vedea considerentele (337)-(358) ale deciziei atacate].

275 Astfel, pe de o parte, Comisia a constatat că, deși serviciile de marketing ar fi putut încuraja utilizarea rutelor aeriene vizate de contractele în cauză pe durata acestora, era foarte probabil ca un asemenea efect să fi fost zero sau neglijabil după această perioadă sau cu privire la alte rute [considerentele (339)-(342) și (344) ale deciziei atacate]. Or, reclamantele nu au reușit să repună în discuție această constatare (a se vedea punctele 260-268 de mai sus).

276 Pe de altă parte, reclamantele nu au prezentat niciun element prin care să combată analiza Comisiei potrivit căreia cele două metode propuse de Ryanair în studiile din 17 și din 31 ianuarie 2014 în cursul procedurii administrative pentru a evalua beneficiile de pe urma contractelor de servicii de marketing care depășesc sfera de cuprindere a rutelor aeriene în cauză și perioada de operare a acestor rute dădeau rezultate foarte incerte și foarte puțin fiabile [considerentele (345)-(357) ale deciziei atacate].

277 În aceste împrejurări, reclamantele nu demonstrează că Comisia a săvârșit o eroare vădită de apreciere pentru că și-a întemeiat analiza rentabilității incrementale pe ipoteza că un operator în economia de piață ar lua în considerare contractul de servicii de marketing numai pentru efectul pozitiv asupra numărului de pasageri care utilizează ruta aeriană asigurată de către Ryanair și, prin urmare, asupra veniturilor incrementale suplimentare legate de traficul de pasageri pe această rută, considerând, în același timp, prețul de achiziționare a serviciilor de marketing care trebuie plătit AMS ca fiind un cost incremental al aeroportului din Pau care trebuie dedus din veniturile incrementale, iar nu ca fiind compensat de valoarea serviciilor de marketing.

278 În al treilea rând, trebuie respins argumentul reclamantelor potrivit căruia Comisia a considerat în mod eronat că contractul de servicii de marketing avea ca obiect asigurarea unui grad ridicat de ocupare a liniilor operate de Ryanair.

279 În această privință, trebuie să se arate că Comisia a considerat, pe baza diferitor elemente referitoare la contractele de servicii de marketing, astfel cum sunt descrise în considerentele (292)-(304) ale deciziei atacate, că serviciile de marketing vizau în mod specific persoanele care ar putea utiliza serviciile de transport ale Ryanair și aveau ca obiectiv principal promovarea acestor servicii, iar nu în mod general și nediferențiat vizitarea orașului Pau și a regiunii sale de către turiști și de către persoanele care călătoresc în scopuri de afaceri [considerentul (305) al deciziei atacate].

280 Trebuie aprobată această analiză, care se întemeiază pe constatarea că serviciile de marketing furnizate operatorilor de administrare a aeroportului din Pau se adresau pasagerilor potențiali ai Ryanair care vor utiliza rutele aeriene operate de această companie aeriană către sau de la aeroportul din Pau, chiar dacă aceste servicii promovau atracțiile turistice și de afaceri din regiunea Pau. Astfel, aceste servicii se evidențiau ca fiind strâns legate de rutele aeriene operate de Ryanair.

281 Pe de altă parte, promovarea rutelor aeriene ale Ryanair prin intermediul serviciilor de marketing achiziționate de la AMS nu împiedica Ryanair să asigure ea însăși grade de ocupare ridicate printr-o promovare proprie.

282 În al patrulea rând, în replică, reclamantele susțin că, în analiza sa a rentabilității incrementale, Comisia s-a abținut în mod eronat să includă avantajele serviciilor de marketing pentru motivul, menționat în considerentul (379) al deciziei atacate, că un operator în economia de piață ar fi refuzat să încheie o tranzacție cuprinsă în sfera contractului de servicii de marketing și a contractului de servicii aeroportuare dacă costurile incrementale determinate de această tranzacție ar depăși veniturile incrementale în valoare actualizată, chiar dacă prețul care trebuia plătit pentru aceste servicii pe piață ar fi fost mai mic sau egal cu prețul pieței.

283 Potrivit reclamantelor, această afirmație a Comisiei nu ar ține seama de realitatea economică. Pe de o parte, societățile private ar investi adesea sume importante în programe pentru dezvoltarea mărcii lor, suferind în același timp pierderi incrementale la momentul inițial sau în perioada de pornire. Obiectivul nu ar consta în obținerea imediată a unui profit din investiție, ci în obținerea de beneficii pe termen lung. Reclamantele invocă practica decizională anterioară a Comisiei, care ar fi ținut seama, în analiza rentabilității incrementale, de obiectivele calitative și strategice ale aeroporturilor care depășeau o simplă analiză a costurilor și a beneficiilor. Contribuția marketingului la imaginea aeroportului ar fi fost de asemenea reținută în favoarea acestei analize. În plus, reclamantele fac trimitere la punctul 66 din Orientările din 2014, care prevăd că, atunci când evaluează acordurile dintre aeroporturi și companiile aeriene, Comisia ia în calcul și în ce măsură acordurile pot fi considerate ca înscriindu-se în cadrul unei strategii globale a aeroporturilor care este menită să restabilească rentabilitatea cel puțin pe termen lung. Pe de altă parte, pierderile marginale ar fi, conform jurisprudenței, compatibile cu criteriul operatorului în economia de piață în lipsa unei alternative mai bune. Un preț de vânzare negativ ar putea să fie compatibil cu acest criteriu, cu excepția situațiilor în care există alte opțiuni precum falimentul, iar pierderea să fie astfel inferioară pentru stat, care ar avea calitatea de vânzător. Or, în mod eronat, Comisia nu ar fi evaluat pierderile pe care le-ar fi determinat închiderea aeroportului.

284 În această privință, trebuie subliniat de la bun început că, potrivit jurisprudenței, calificarea unei măsuri drept ajutor de stat nu poate depinde de o apreciere subiectivă a Comisiei și trebuie să fie stabilită independent de orice practică administrativă anterioară a acesteia, presupunând că aceasta ar fi consacrată (a se vedea Hotărârea din 3 iulie 2014, Spania și alții/Comisia, T-319/12 și T-321/12, nepublicată, EU:T:2014:604, punctul 46 și jurisprudența citată).

285 Rezultă de aici că nu este util să se examineze dacă practica decizională anterioară a Comisiei invocată de reclamante este dovedită.

286 În schimb, trebuie examinat argumentul reclamantelor în lumina criteriului operatorului în economia de piață, astfel cum reiese din articolul 107 alineatul (1) TFUE.

287 În speță, în considerentul (379) al deciziei atacate, Comisia a constatat că un operator ipotetic în economia de piață care se orientează în funcție de perspectiva rentabilității nu ar fi dispus să achiziționeze servicii de marketing în cazul în care ar prevedea că, în pofida impactului pozitiv al acestor servicii asupra utilizării rutelor aeriene în cauză, costurile incrementale generate de contracte ar depăși veniturile incrementale în valoare actualizată.

288 Or, fără a fi necesară pronunțarea asupra chestiunii dacă, în lumina articolului 107 alineatul (1) TFUE, un operator în economia de piață care operează un aeroport ar putea să achiziționeze servicii de marketing suferind o pierdere incrementală în valoare actuală netă, trebuie să se constate că, în orice caz, reclamantele nu demonstrează că un asemenea operator care acționează în locul CCIPB ar fi fost dispus, în speță, să acționeze într-un asemenea mod.

289 În cazul de față, reclamantele se limitează, în argumentația lor, să afirme, la modul general, că societățile private implică adesea sume mari în dezvoltarea propriilor mărci, suferind totodată pierderi incrementale inițiale, fără să obțină un profit imediat din investiție, însă în scopul de a realiza beneficii pe termen lung. Ele nu demonstrează că Comisia ar fi săvârșit o eroare vădită de apreciere apreciind, în

considerentele (345)-(357) ale deciziei atacate, că beneficiile de pe urma contractelor de servicii de marketing care depășeau cadrul rutelor aeriene vizate de contracte și durata de operare a acestor rute aeriene erau extrem de nesigure și nu puteau să fie cuantificate cu un grad de fiabilitate care să fi fost considerat suficient de un operator în economia de piață.

290 În special, reclamantele nu au prezentat niciun element prin care să combată analiza Comisiei potrivit căreia cele două metode propuse de Ryanair în studiile din 17 și din 31 ianuarie 2014 în cursul procedurii administrative pentru a evalua beneficiile de pe urma contractelor de servicii de marketing ce depășeau cadrul rutelor aeriene în cauză și durata lor de operare, cu alte cuvinte veniturile viitoare generate inclusiv de notorietatea și de imaginea de marcă puternică datorate serviciilor de marketing, arătau rezultate foarte nesigure și foarte puțin fiabile [a se vedea considerentele (347)-(350) și (353) ale deciziei atacate].

291 Din cele arătate rezultă că reclamantele nu demonstrează că un operator în economia de piață care acționează în locul operatorilor aeroportului din Pau ar fi considerat că serviciile de marketing achiziționate de la AMS constituiau o investiție susceptibilă să genereze beneficii pe termen mai lung.

292 În sfârșit, în ceea ce privește argumentul reclamantelor întemeiat pe soluția cea mai puțin costisitoare, trebuie să se sublinieze că în decizia atacată Comisia a constatat fără să săvârșească o eroare că un operator în economia de piață aflat în situația organismului de administrare a aeroportului din Pau s-ar fi așteptat ca aceste contracte în cauză să nu fie rentabile. Prin urmare, astfel cum arată în mod întemeiat Comisia, renunțarea la semnarea contractelor în cauză s-ar fi dovedit a fi o alternativă mai bună pentru un astfel de operator, dat fiind că aceste contracte aveau o rentabilitate incrementală negativă și că, așadar, încheierea lor ar fi deteriorat situația financiară a aeroportului menționat.

293 Prin urmare, chiar dacă se presupune că închiderea aeroportului din Pau ar fi determinat o pierdere mai mare pentru proprietarul său decât pierderea incrementală preconizată ca urmare a combinării contractelor în cauză, un operator în economia de piață care se orientează în funcție de perspective de rentabilitate, ce ar fi acționat în locul organismului de administrare a aeroportului respectiv, ar fi preferat mai degrabă, în speță, să renunțe la încheierea acestor contracte.

294 De aici rezultă că argumentația reclamantelor trebuie respinsă.

295 Având în vedere toate cele ce precedă, trebuie să se concluzioneze că, fără a săvârși o eroare vădită de apreciere, Comisia a putut să ia în considerare în cadrul analizei rentabilității incrementale doar veniturile generate de rutele aeriene care făceau obiectul contractelor examinate pe durata prevăzută a acestor contracte, chiar dacă a inclus costurile legate de contractul de servicii de marketing, care erau prezumate a fi generate în întregime în cursul perioadei respective.

296 Rezultă că toate argumentele reclamantelor potrivit cărora Comisia nu ar fi atribuit o valoare adecvată serviciilor de marketing ale AMS trebuie respinse.

297 În sfârșit, în replică, reclamantele arată că afirmația Comisiei din memoriul în apărare potrivit căreia un operator în economia de piață nu ar fi dispus să plătească clientului său o perioadă de până la opt ani așteptând să recupereze suma cheltuită în anii următori este neîntemeiată.

298 În această privință, reclamantele susțin că, pe de o parte, aeroporturile sunt mari proiecte de infrastructură pe termen lung, în care orizontul de investiții acoperă mai multe decenii, și, pe de altă parte, în conformitate cu literatura economică și financiară, rentabilitatea investițiilor nu ar trebui să se limiteze în mod necesar la valoarea actualizată preconizată a viitoarelor fluxuri financiare generate de această investiție, ci ar putea de asemenea să includă valoarea opțiunilor strategice. Un operator în economia de piață ar putea realiza o investiție care înregistrează pierderi pe termen scurt, având chiar o valoare actualizată netă egală cu zero sau negativă, dacă ar avea o valoare strategică și ar oferi întreprinderii posibilitatea de a realiza investiții mai rentabile pe termen lung care ar compensa

pierderile inițiale. Astfel, un program de publicitate care înregistrează pierderi ar putea constitui o investiție strategică în sensul dezvoltării valorii mărcii și al creșterii în acest mod a rentabilității societății pe termen lung.

299 În această privință, pe de o parte, fără a săvârși o eroare vădită de apreciere, Comisia putea considera că un operator în economia de piață care se află în situația organismului de administrare a aeroportului din Pau nu ar fi mizat pe reînnoirea contractelor în cauză și, prin urmare, nu ar fi acceptat să sufere pierderi pe durata prevăzută a contractelor pentru motivul că din acestea va obține o compensare prin profituri viitoare (a se vedea punctele 365-380 de mai sus).

300 Pe de altă parte, trebuie să se arate că, astfel cum indică Comisia, reclamantele nu demonstrează că literatura economică și financiară care privește domeniul energiei electrice și proiectele de investiții de capital ar fi pertinentă pentru a aprecia comportamentul organismului de administrare a aeroportului din Pau atunci când acesta recurge la deschiderea unei noi rute aeriene. În toate cazurile, în ceea ce privește dezvoltarea valorii mărcii pe termen lung prin punerea în aplicare a unui program de marketing, este suficient să se facă trimitere la punctele 289 și 290 de mai sus.

301 Prin urmare, se impun înlăturarea argumentului reclamantelor și concluzia respingerii acestei critici în totalitate.

b) Cu privire la respingerea motivelor care stau la baza deciziei organismului de administrare a aeroportului din Pau de a încheia contractul de servicii de marketing

302 Reclamantele susțin încă o dată că afirmația Comisiei cuprinsă în considerentul (379) al deciziei atacate, potrivit căreia un operator care se orientează în funcție de perspectiva rentabilității nu ar fi dispus să încheie un contract de servicii de marketing în cazul în care ar prevedea că costurile incrementale generate de contractele în cauză ar depăși veniturile incrementale, nu ține seama de realitatea comercială. Societățile private ar investi adesea sume importante pentru dezvoltarea mărcilor, știind în același timp că vor suferi pierderi incrementale la momentul inițial. Scopul lor nu este de a realiza un profit imediat din investiție, ci de a obține beneficii pe termen lung.

303 Reclamantele arată că Comisia a ignorat numeroasele beneficii calitative și strategice pe care CCIPB putea să le aștepte în mod rezonabil de pe urma contractelor de servicii de marketing, și anume îmbunătățirea imaginii aeroportului din Pau și creșterea valorii sale comerciale, diversificarea companiilor aeriene și creșterea proporției pasagerilor la sosire.

304 Reclamantele invocă jurisprudența care obligă Comisia să țină seama, la evaluarea măsurilor în litigiu, de toate elementele pertinente, de practica decizională anterioară a Comisiei privind măsurile de ajutor pentru aeroporturi, care ar fi luat în considerare obiectivele de calitate și de strategie în plus față de analiza cost-beneficii, și de punctul 66 din Orientările din 2014. În replică, reclamantele adaugă că includerea beneficiilor previzibile în analiză ar fi condus la situația în care costurile incrementale să nu depășească veniturile incrementale în valoare actualizată.

305 Comisia consideră că condiția rentabilității suplimentare prevăzută la punctul 63 din Orientările din 2014, potrivit căruia un acord încheiat între un aeroport și o companie aeriană îndeplinește testul operatorului în economia de piață atunci când acesta contribuie în mod progresiv, dintr-o perspectivă *ex ante*, la rentabilitatea aeroportului, și condiția luării în calcul a măsurii în care acordul poate fi considerat ca înscriindu-se în cadrul unei strategii globale a aeroportului menită să restabilească rentabilitatea cel puțin pe termen lung, prevăzută la punctul 66 din aceleași orientări, sunt condiții cumulative. Comisia explică faptul că, după ce a constatat că niciunul dintre contractele în cauză nu îndeplinea condiția rentabilității suplimentare, a putut să concluzioneze că niciunul din aceste contracte nu a respectat criteriul operatorului în economia de piață, fără a trebui să examineze cealaltă condiție cumulativă prevăzută la punctul 66 din Orientările din 2014.

306 În această privință, trebuie subliniat de la bun început că, potrivit jurisprudenței, calificarea unei măsuri drept ajutor de stat nu poate depinde de o apreciere subiectivă a Comisiei, astfel încât nu este util să se examineze dacă practica decizională anterioară a Comisiei invocată de reclamante este consacrată (a se vedea punctele 284 și 285 de mai sus).

307 Trebuie examinată critica reclamantelor potrivit căreia Comisia nu a luat în considerare în mod eronat motivele care stau la baza deciziei organismului de administrare a aeroportului din Pau să încheie contractul de servicii de marketing, din perspectiva principiului operatorului în economia de piață, astfel cum rezultă din articolul 107 alineatul (1) TFUE.

308 Trebuie amintit că, în cadrul aplicării criteriului investitorului privat, Comisia are obligația să țină seama la evaluarea unei măsuri de toate elementele pertinente și de contextul acesteia (a se vedea în acest sens Hotărârea din 17 decembrie 2008, Ryanair/Comisia, T-196/04, EU:T:2008:585, punctul 59 și jurisprudența citată).

309 În speță, în considerentul (379) al deciziei atacate, Comisia a constatat că un operator ipotetic în economia de piață care se orientează în funcție de perspectiva rentabilității nu ar fi dispus să achiziționeze servicii de marketing în cazul în care ar prevedea că, în pofida impactului pozitiv al acestor servicii asupra utilizării rutelor aeriene în cauză, costurile incrementale generate de contracte ar depăși veniturile incrementale în valoare actualizată.

310 Fără a fi necesară pronunțarea asupra tezei Comisiei potrivit căreia un acord încheiat între un aeroport și o companie aeriană ar determina o pierdere incrementală în valoarea netă actuală nu poate fi considerat ca fiind conform cu criteriul operatorului în economia privată pentru motivul că se înscrie în cadrul unei strategii globale a aeroportului menită să conducă la rentabilitate pe termen lung, trebuie să se constate că, în orice caz, pentru motivele expuse în continuare, reclamantele nu demonstrează că în speță Comisia a săvârșit o eroare vădită de apreciere prin faptul că nu a luat în considerare avantajele așa-numite de calitate și strategice, invocate de reclamante.

311 În primul rând, reclamantele susțin că, întemeindu-se în special pe un raport economic și pe anumite declarații ale CCIPB pe parcursul procedurii administrative, Comisia ar fi trebuit să ia în considerare faptul că, pentru CCIPB, contractele de servicii de marketing au avut drept scop promovarea aeroportului din Pau, în special pentru publicul din țările situate la cealaltă extremitate a rutelor aeriene deservite de Ryanair, și creșterea notorietății și a atractivității aeroportului din Pau. Publicitatea ar fi o necesitate pentru aeroporturile regionale. CCIPB putea preconiza în mod rezonabil ca imaginea aeroportului și, în final, valoarea sa comercială pentru proprietari să se îmbunătățească.

312 În această privință, trebuie să se constate de la bun început că, în decizia atacată, Comisia nu a contestat utilitatea, nici chiar necesitatea ca aeroporturile regionale să elaboreze o strategie de marketing.

313 În schimb, Comisia a considerat, în decizia atacată, că serviciile de marketing ale AMS nu erau susceptibile să îmbunătățească imaginea aeroportului din Pau pe termen lung. Or, reclamantele nu au prezentat niciun element prin care să demonstreze că analiza Comisiei era viciată de o eroare vădită de apreciere în această privință (a se vedea punctele 260-268, 289 și 290 de mai sus).

314 Pe de altă parte, reiese din dosar că, astfel cum a explicat Comisia, pasajele din raportul economic pe care se întemeiază reclamantele nu precizează ce tip de publicitate prestată de AMS ar putea avea efecte durabile și nici nu indică în mod specific dacă serviciile de marketing ale AMS achiziționate de către organismul de administrare a aeroportului din Pau puteau să influențeze comportamentul clienților și să îmbunătățească imaginea aeroportului în mod durabil după încheierea perioadei acoperite de contractele de servicii de marketing sau în privința altor rute aeriene decât cele operate

de Ryanair cu plecare din aeroportul din Pau. În plus, astfel cum Comisia explică, pasajele din raportul respectiv nu iau în considerare obiectul exact al contractelor menționate, în mod contrar deciziei atacate.

315 Prin urmare, trebuie respins argumentul reclamantelor potrivit căruia Comisia ar fi săvârșit o eroare vădită de apreciere în ceea ce privește luarea în considerare a voinței de îmbunătățire a imaginii și, în consecință, a valorii comerciale a aeroportului din Pau datorită contractelor de servicii de marketing.

316 În al doilea rând, reclamantele susțin că CCIPB s-ar fi putut aștepta ca aceste contracte de servicii de marketing să contribuie la diversificarea companiilor aeriene pe aeroportul din Pau. Pe baza unui raport economic, ele explică faptul că proba succesului unui aeroport care a făcut publicitate pentru propria promovare ar putea să încurajeze alte companii aeriene să includă aeroportul respectiv în programul lor. Reclamantele subliniază că, dacă la momentul începerii activităților Ryanair la Pau aeroportul era deservit în principal de Air France și, prin urmare, depindea în mare măsură de această companie aeriană, acest rol a fost erodat treptat de legăturile feroviare de mare viteză. Pentru aeroportul din Pau, ar fi justificată din punct de vedere comercial alocarea capacității neutilizate către o companie aeriană care l-ar ajuta să devină mai puțin dependent de grupul Air France.

317 Cu toate acestea, trebuie să se constate că reclamantele nu au reușit să demonstreze că serviciile de marketing furnizate de AMS ar fi permis unui operator în economia de piață care acționează în locul CCIPB să atragă alte companii aeriene pe aeroportul din Pau. În special în considerentele (337)-(358) ale deciziei atacate, Comisia a constatat că singurul beneficiu cert pe care un asemenea operator ar fi putut să îl aștepte de pe urma contractelor de servicii de marketing consta în creșterea numărului de pasageri pe rutele operate de Ryanair. În schimb, Comisia a considerat că orice beneficiu care depășea cadrul acestor rute era mult prea nesigur pentru a fi luat în considerare în mod cuantificat. Reclamantele nu au prezentat niciun element care să repună în discuție această apreciere a Comisiei.

318 Pe de altă parte, astfel cum arată Comisia în mod întemeiat, în cazul în care voința de a atrage alte companii aeriene pentru a acoperi capacitatea neutilizată a unui aeroport poate constitui o strategie rațională din punct de vedere economic, un operator în economia de piață, în împrejurări precum cele din speță, ar solicita cel puțin ca intrarea unei noi companii aeriene să nu implice costuri incrementale care depășesc veniturile incrementale.

319 Răspunzând la afirmația formulată de reclamante în replică potrivit căreia rețeaua internațională extinsă a Ryanair compensa lipsa de recunoaștere a aeroportului din Pau în străinătate, Comisia a explicat în mod plauzibil că călătorii din întreaga lume erau în măsură să se deplaseze către aeroportul din Pau recurgând la Air France *via* Paris (Franța) și că Ryanair era o companie aeriană care asigura doar legături directe „punct cu punct” și care nu ar oferi niciun serviciu de corespondență cu alte destinații.

320 Prin urmare, trebuie să se respingă critica invocată de reclamante potrivit căreia Comisia ar fi săvârșit erori vădite de apreciere în ceea ce privește avantajul constituit de diversificarea companiilor aeriene la aeroportul din Pau.

321 În al treilea rând, reclamantele susțin că Comisia nu s-a pronunțat cu privire la problema dacă contractele de servicii de marketing aveau drept obiectiv creșterea proporției pasagerilor care provin de la cealaltă extremitate a rutelor către Pau (pasageri la sosire) din numărul total de pasageri pe care Ryanair se angajase să îi aducă la aeroportul din Pau. Creșterea acestei proporții în numărul total de pasageri Ryanair la aeroport nu ar fi legată de creșterea numărului total de pasageri. Prima creștere privește divizarea între pasagerii care provin din zona deservită de acest aeroport („pasageri la plecare”) și pasagerii care provin de la cealaltă extremitate a liniilor cu destinația Pau („pasageri la sosire”), în timp ce a doua creștere privește cifre absolute. Obiectivul de creștere a proporției de „pasageri la sosire”, ar ocupa un loc important în chiar termenii acestor contracte. În consecință, dat fiind că „pasagerii la sosire” au potențialul de a genera venituri non-aeronautice mai ridicate decât

pasagerii la plecare, analiza rentabilității incrementale a Comisiei ar risca să subestimeze nivelul veniturilor nonaeronautice pe care aeroportul în cauză le putea prevedea în mod rezonabil de pe urma acestor contracte.

322 În această privință, Comisia a explicat că, în locul proporției „pasagerilor la sosire” în raport cu numărul total de pasageri, ar fi trebuit mai degrabă să fie avut în vedere numărul absolut de „pasageri la sosire” întrucât acest factor era important pentru veniturile realizate atât de către Ryanair, cât și de CCIPB datorită taxelor de aeroport, care se bazau parțial pe numărul de pasageri și pe veniturile nonaeronautice. Mai mult, Comisia a arătat că, spre deosebire de proporția „pasagerilor la sosire” în raport cu numărul total de pasageri, numărul absolut de „pasageri la sosire” era legat efectiv de creșterea numărului total de pasageri, deoarece acesta constituia suma „pasagerilor la sosire” și a „pasagerilor la plecare”. Pe de altă parte, Comisia a arătat că efectele contractelor de servicii de marketing asupra numărului absolut de „pasageri la sosire”, ca subcategorie a numărului total de pasageri pe rutele în cauză, a servit drept bază pentru estimarea fluxurilor de venituri rezultate din taxele de aeroport și din veniturile nonaeronautice.

323 Reclamantele răspund că Ryanair și organismele de administrare a aeroportului din Pau nu au aceleași interese, întrucât Ryanair asigură numărul absolut de pasageri și beneficiază în egală măsură de transportul de „pasageri la sosire” sau de „pasageri la plecare”, în timp ce aeroportul are interesul să se asigure ca acest număr absolut să includă cel mai mare număr posibil de „pasageri la sosire”. Prin urmare, afirmația Comisiei potrivit căreia numărul absolut de „pasageri la sosire” este legat efectiv de creșterea numărului total de pasageri ar constitui o generalizare eronată.

324 În această privință, presupunând că numărul absolut de pasageri și proporția „pasagerilor la sosire” nu se află în mod necesar într-un raport invariabil, trebuie să se constate că, după cum a arătat Comisia, aceasta a efectuat, în decizia atacată, analiza impactului contractelor de servicii de marketing asupra veniturilor incrementale preconizate, în scopul aplicării criteriului operatorului în economia de piață, întemeindu-se, în ceea ce privește veniturile nonaeronautice, pe mediile mobile pe trei ani ale veniturilor istorice ale aeroportului din Pau, ajustate pentru a ține cont de inflație și de un grad de ocupare de 85 % pe zbor, care era favorabil reclamantelor [a se vedea considerentele (401), (414) și (415) ale deciziei atacate].

325 În aceste împrejurări, nu se poate susține în mod întemeiat că Comisia a săvârșit o eroare vădită de apreciere prin efectuarea unei analize pe baza numărului total de „pasageri la sosire”, fără să se facă o ajustare pe baza raportului dintre „pasagerii la sosire” și „pasageri la plecare”, cu atât mai mult cu cât organismul de administrare a aeroportului din Pau nu întocmise la rândul său o evaluare *ex ante* a veniturilor nonaeronautice viitoare prezumate că rezultă din contractele de servicii de marketing.

326 Prin urmare, trebuie respinsă argumentația reclamantelor privind beneficiile legate de creșterea traficului la sosire.

327 Având în vedere cele ce precedă, trebuie respinsă argumentația reclamantelor în legătură cu respingerea motivelor care stau la baza deciziei aeroportului din Pau de a încheia contractul de servicii de marketing.

c) Cu privire la respingerea posibilității ca o parte dintre serviciile de marketing să fi putut fi achiziționate în scopul interesului general

328 Reclamantele arată că Comisia a respins în mod eronat eventualitatea ca o parte dintre serviciile de marketing să fi fost achiziționate în scopul interesului general. În această privință, ele critică poziția Comisiei exprimată în considerentul (324) al deciziei atacate potrivit căreia o entitate publică nu poate considera că achiziționarea unor servicii de marketing care să asigure promovarea unor activități ale unor anumitor întreprinderi face parte dintre obligațiile specifice ale unei entități publice ce constau

în promovarea dezvoltării locale, eludând din această cauză articolul 107 alineatul (1) TFUE. Această poziție ar ignora faptul că marketingul efectuat pe site-ul internet al Ryanair în cadrul executării contractelor de servicii de marketing urmărea promovarea regiunii orașului Pau, iar nu serviciile de transport aerian ale Ryanair. În plus, această poziție a Comisiei ar introduce o interdicție generală a achizițiilor de către entitățile publice ale unor servicii de marketing de la întreprinderi care ar furniza alte servicii pe plan local, independent de conținutul serviciilor de marketing și de aplicarea prețului pieței.

329 Comisia respinge argumentația prezentată de reclamante.

330 Trebuie să se constate mai întâi că, în considerentele (323) și (324) ale deciziei atacate, Comisia a examinat serviciile de marketing din perspectiva operatorului aeroportului din Pau care acționează ca o entitate însărcinată cu o misiune de interes general. Astfel, pentru Comisie se ridica problema dacă, admițând că comportamentul operatorului aeroportului din Pau trebuia să fie apreciat în lumina rolului său de entitate publică însărcinată cu o misiune de interes general, în speță dezvoltarea orașului Pau și a regiunii acestuia, iar nu în calitatea sa de organism de administrare a aeroportului, serviciile de marketing specifice în cauză puteau fi considerate că răspundeau nevoilor reale ale unui achizitor public [considerentele (315), (316) și (322) ale deciziei atacate].

331 În acest context, în considerentul (323) al deciziei atacate, Comisia a considerat că, deși nu putea fi exclusă ipoteza ca, în exercitarea misiunii sale de dezvoltare economică a regiunii orașului Pau, CCIPB să simtă nevoia de a apela la furnizori comerciali cu scopul de a realiza activități de promovare a teritoriului, serviciile de marketing ale AMS priveau totuși o activitate promoțională care era orientată precis către activitatea comercială a două întreprinderi clar determinate, și anume Ryanair și organismul de administrare a aeroportului din Pau. În considerentul (324) al deciziei atacate, Comisia a adăugat că a permite unei entități însărcinate cu dezvoltarea economică locală să achiziționeze servicii de marketing care urmăresc în principal promovarea anumitor întreprinderi sau servicii locale pe baza faptului că promovează dezvoltarea economică locală, fără ca aceste măsuri să constituie ajutoare de stat, ar determina eludarea articolului 107 alineatul (1) TFUE. De aici, Comisia a dedus în considerentul (325) al deciziei atacate că serviciile de marketing achiziționate de organismul de administrare a aeroportului din Pau nu puteau fi considerate că răspundeau unei nevoi reale.

332 Critica reclamantelor potrivit căreia serviciile de marketing urmăreau promovarea regiunii, iar nu serviciile de transport aerian ale Ryanair nu poate fi acceptată. Astfel, din cuprinsul punctelor 165-170, precum și al punctelor 279 și 280 de mai sus reiese că Comisia a putut să considere, fără a săvârși o eroare, că diferitele contracte de servicii de marketing erau strâns legate de serviciile de transport aerian ale Ryanair și că, departe de a fi concepute pentru a crește în general și în mod nediferențiat gradul de vizitare a orașului Pau și a regiunii sale de către turiști și oameni de afaceri, serviciile de marketing erau destinate în mod specific persoanelor care ar putea utiliza serviciile de transport ale companiei Ryanair și care aveau ca obiectiv principal promovarea acestor din urmă servicii [a se vedea în special considerentele (292)-(305) ale deciziei atacate].

333 Această constatare nu este infirmată de faptul că autoritățile regionale au luat cunoștință, prin lectura unui studiu al CCIPB, de avantajele economice ale afluxului de vizitatori în regiunea lor și că una dintre misiunile lor consta în promovarea regiunii. Pe de altă parte, reclamantele nu au prezentat niciun alt element care să repună în discuție constatarea Comisiei.

334 În sfârșit, nu poate fi reținut argumentul reclamantelor potrivit căruia poziția Comisiei exprimată în considerentele (323) și (324) ale deciziei atacate impunea o interdicție foarte largă în privința achiziționării serviciilor de marketing de către autoritățile publice. Astfel, problema evidențiată de Comisie în considerentele menționate privea faptul că serviciile de marketing achiziționate de o entitate publică puteau servi drept instrument care să urmărească în principal promovarea zborurilor

Ryanair având ca destinație aeroportul din Pau. În mod contrar celor susținute de reclamante, Comisia nu avea în vedere, așadar, achizițiile de servicii de marketing de la o societate ce furniza pe plan local alte servicii, independent de conținutul serviciilor de marketing.

335 Prin urmare, argumentația reclamantelor trebuie respinsă.

d) Cu privire la evaluarea contractelor încheiate cu AMS fără să se fi luat în considerare punctul de vedere al unui operator în economia de piață proprietar al aeroportului, distinct de punctul de vedere al unui operator în economia de piață care exploatează aeroportul

336 Reclamantele arată că, în mod eronat, Comisia nu a examinat CCIPB și sindicatul mixt ca fiind operatori în economia de piață care au interese distincte, chiar dacă sunt strâns legate, și anume interese ale organismului de administrare și, respectiv, cele ale proprietarului aeroportului din Pau. În analiza sa privind contractele de servicii de marketing, Comisia nu ar fi inclus în mod special sindicatul mixt, deși CCIPB avea o obligație de a-i restitui aeroportul și activele sale nemateriale, inclusiv imaginea mărcii, la expirarea iminentă a contractului de concesiune prevăzută la 31 decembrie 2015. Din partea sindicatului mixt ar fi fost rezonabil să se acorde o importanță mai mare imaginii mărcii și valorii pe termen lung a aeroportului, în timp ce interesele CCIPB se apreciau mai degrabă în lumina expirării iminente a concesiunii, chiar dacă CCIPB încerca să maximizeze valoarea aeroportului și, astfel, să își demonstreze competența în scopul de a i se reatribui concesiunea.

337 În această privință, trebuie amintit că, în cadrul aplicării criteriului investitorului privat, este necesar să se aibă în vedere tranzacția comercială în ansamblul său. Astfel, la evaluarea măsurilor în litigiu, Comisia are obligația să țină seama de toate elementele pertinente și de contextul acestora (a se vedea Hotărârea din 17 decembrie 2008, Ryanair/Comisia, T-196/04, EU:T:2008:585, punctul 59 și jurisprudența citată), inclusiv de cele referitoare la situația autorității sau a autorităților care adoptă măsurile în litigiu.

338 În speță, chiar dacă se presupune că obligația CCIPB de restituire a bunurilor aeroportului în perfectă stare a inclus imaginea mărcii aeroportului din Pau, trebuie să se constate de la bun început că aceste contracte de servicii de marketing au fost încheiate doar de CCIPB, care este organismul de administrare a aeroportului, iar nu de proprietarul acestuia.

339 Pe de altă parte, din decizia atacată reiese că contractele de servicii de marketing nu puteau avea efecte de durată asupra imaginii și a vizibilității aeroportului din Pau după expirarea acestora [a se vedea considerentele (345)-(353) ale deciziei atacate] și că niciunul dintre aceste contracte nu a rămas în vigoare după 1 aprilie 2011. În aceste condiții, astfel cum Comisia subliniază în mod întemeiat, aceste contracte nu puteau să aibă un impact direct asupra situației sindicatului mixt, care nu trebuia să reia posesia aeroportului înainte de 31 decembrie 2015.

340 Rezultă din cele arătate că, fără a săvârși o eroare vădită de apreciere, Comisia a putut să aplice criteriul operatorului în economia de piață în cazul contractelor de servicii aeroportuare fără să se pronunțe asupra interesului sindicatului mixt de a i se restitui aeroportul din Pau la 31 decembrie 2015, și anume la mai mult de patru ani după ajungerea la termen a contractelor de servicii de marketing.

[*omissis*]

f) Cu privire la aplicarea unui orizont de timp foarte scurt în analiza operatorului în economia de piață efectuată de Comisie

365 Reclamantele arată că, prin faptul că s-a limitat la durata fiecăruia dintre contractele examinate, Comisia a reținut un orizont de timp foarte scurt în cadrul aplicării criteriului operatorului în economia de piață.

366 În această privință, în primul rând, ele susțin că metoda reținută de Comisie este contrazisă de realitatea comercială a aeroporturilor mari, care nu beneficiază frecvent de niciun angajament din partea companiilor aeriene și funcționează pe baza unor condiții comerciale generale care permite companiilor respective să își înceteze imediat activitățile pe aeroport. Planurile de afaceri al aeroporturilor ar fi întocmite pe mai multe decenii, iar proiecțiile lor privind veniturile și costurile ar fi întemeiate pe o analiză rezonabilă a capacității aeroportului în lipsa oricărui angajament contractual din partea companiilor aeriene. Planurile de afaceri pe termen scurt care se întemeiază pe durata fiecărui contract individual, precum cele propuse de Comisie, ar conduce probabil la rezultate negative.

367 În al doilea rând, reclamantele arată că Comisia a considerat în mod eronat că un operator în economia de piață nu ar fi contat pe reînnoirea contractelor în cauză la încetarea acestora și nici nu ar fi ignorat faptul că companiile aeriene low-cost ca Ryanair erau cunoscute pentru modul dinamic în care asigură evoluția activităților lor. Pe de o parte, aeroporturile administrate în mod rațional ar avea speranța de a intra într-o relație comercială pe termen lung cu companiile aeriene, care să depășească acordul inițial. Un operator în economia de piață ar fi pregătit, într-o perioadă inițială, să își asume riscuri și să încheie contracte care ar părea defavorabile, în așteptarea dezvoltării activității și a reînnoirii contractului. În cazul Ryanair, angajamentul de a deschide o nouă rută aeriană nu ar constitui decât un risc justificat în așteptarea unei relații comerciale pe termen lung, aspect care ar fi confirmat de clauzele specifice din contractul de servicii aeroportuare. Pe de altă parte, majoritatea aeroporturilor care negociază cu Ryanair s-ar aștepta ca relația lor comercială să se prelungească după încetarea acordului inițial. Astfel, profilul obișnuit al relațiilor comerciale ale Ryanair cu aeroporturile ar arăta că aceste relații sunt dezvoltate pe termen lung și depășesc în ansamblu orizontul de cinci ani. În plus, întrucât reclamantele și CCIPB au încheiat o serie de contracte de servicii aeroportuare și de contracte de servicii de marketing, primul fiind semnat în anul 2003, iar ultimul în anul 2010, un operator în economia de piață ar fi presupus că o cooperare comercială pe termen lung care depășește durata inițială a contractelor în cauză a fost construită cel târziu în anul 2005.

368 Comisia solicită respingerea argumentației reclamantelor.

369 Reiese din jurisprudență (a se vedea punctul 140 de mai sus) că trebuie să se examineze dacă Comisia a putut să considere, fără a săvârși o eroare, că un operator în economia de piață care acționează în locul CCIPB ar fi evaluat interesul de a încheia fiecare dintre contractele examinate reținând un orizont de timp limitat la durata contractelor în cauză.

370 Comportamentul unui operator într-o economie de piață este ghidat de perspective de rentabilitate pe termen mai lung (Hotărârea din 21 martie 1991, Italia/Comisia, C-305/89, EU:C:1991:142, punctul 20). Un asemenea operator care dorește să își maximizeze profiturile este pregătit să suporte riscuri calculate în cadrul stabilirii remunerației adecvate care urmează să fie luată în calcul pentru investiția sa.

371 În speță, Comisia a considerat în decizia atacată că, la evaluarea interesului de a încheia un contract de servicii aeroportuare sau un contract de servicii de marketing, un operator în economia de piață ar fi ales ca orizont de timp pentru evaluarea sa durata contractelor menționate [considerentul (393) al deciziei atacate]. Comisia a considerat de asemenea că un operator în economia de piață nu ar fi luat în considerare reînnoirea acestor contracte, la încetarea lor, în aceiași termeni sau în termeni diferiți, cu atât mai mult cu cât companiile low-cost precum reclamanta erau cunoscute pentru modul dinamic în care asigură evoluția activităților în ceea ce privește deschiderea și închiderea rutelor și creșterea și reducerea frecvenței zborurilor. Comisia a apreciat că orice reînnoire a contractelor reprezenta, așadar, o perspectivă îndepărtată și mult prea nesigură pentru ca un operator în economia de piață să își poată întemeia pe această perspectivă unele decizii economice rezonabile [considerentele (393) și (394) ale deciziei atacate].

372 Pe de altă parte, este cert că contractele de servicii aeroportuare și contractele de servicii de marketing au fost încheiate pentru perioade determinate. Este de asemenea cert, astfel cum menționează Comisia fără a fi contrazisă de reclamante, că, la momentul încheierii fiecăruia dintre contractele în cauză cu reclamantele, CCIPB nu întocmise niciun plan de afaceri și nu efectuase nicio analiză a rentabilității incrementale în care să evalueze angajamentele luate de aeroportul din Pau față de reclamante.

373 În acest context, fără a săvârși o eroare, Comisia putea să considere că un operator în economia de piață ar fi evaluat rentabilitatea contractelor având în vedere costurile și veniturile preconizate pentru durata aplicării lor.

374 De asemenea, fără a săvârși o eroare vădită de apreciere, Comisia a putut să considere că pentru un organism de administrare a unui aeroport era foarte dificil să evalueze probabilitatea ca o companie aeriană să dorească să opereze în continuare o rută aeriană după expirarea perioadei în care s-a angajat să o opereze în contractul de servicii aeroportuare, având în vedere că companiile aeriene, în special cele low-cost, au arătat că gestionau într-un mod foarte dinamic deschiderea și închiderea rutelor aeriene [a se vedea considerentele (355) și (394) ale deciziei atacate]. În aceste condiții, Comisia a putut să considere fără a săvârși o eroare că un operator în economia de piață prudent care ar fi acționat în locul CCIPB nu ar fi mizat pe voința Ryanair de a prelungi operarea rutei aeriene în cauză la expirarea contractului.

375 Faptul că acordul din 2003 și CSM din 2005 au fost încheiate cu prevederea posibilității unor prelungiri pe perioade suplimentare de cinci ani nu permite, în sine, să se presupună, în mod contrar celor susținute de reclamante, că un operator în economia de piață ar fi contat deja pe reînnoirea rutelor aeriene în cauză la momentul încheierii contractelor. Pe de altă parte, trebuie să se arate că, astfel cum Comisia menționează fără a fi contrazisă de reclamante, Ryanair putea să abandoneze ruta aeriană cu o relativă ușurință înainte de încetarea contractului, în schimbul plății unor penalități.

376 Desigur, un operator în economia de piață prudent și suficient de prudent și de diligent poate fi dispus să își asume un risc comercial încheind un acord care este defavorabil pe întreaga durată prevăzută, cu perspectiva reală de a reînnoi acest acord și, prin urmare, a unor beneficii viitoare care să compenseze aceste pierderi. Acest comportament care urmărește rentabilitatea pe termen lung poate să răspundă unei raționalități economice. Totuși, din cele de mai sus reiese că, fără a săvârși o eroare vădită de apreciere, Comisia putea să considere că, în speță, un asemenea operator nu ar fi mizat pe reînnoirea contractului la încetarea sa. În plus, trebuie amintit că reclamantele nu au reușit să demonstreze că Comisia a săvârșit o eroare vădită de apreciere prin faptul că a considerat că un operator în economia de piață care acționează în locul CCIPB ar fi apreciat că, în afara posibilului efect pozitiv al serviciilor de marketing asupra numărului de pasageri care utilizau rutele prevăzute de contractele în cauză pe durata operării acestor rute aeriene, celelalte beneficii eventuale pe termen mai lung au fost mult prea nesigure pentru a fi luate în considerare în mod cuantificat (a se vedea punctele 260-270, 276 și 290 de mai sus).

377 În ceea ce privește faptul că reclamantele și CCIPB au încheiat o serie de contracte și de acte adiționale între anii 2003 și 2010, trebuie să se sublinieze că toate acestea au fost încheiate pe durată determinată, în special când au urmărit deschiderea unor noi rute aeriene. În aceste condiții, Comisia a putut să considere fără a săvârși o eroare vădită de apreciere că un operator în economia de piață care acționează în locul CCIPB nu ar fi mizat pe voința Ryanair de a prelungi operarea unei legături la încetarea contractului sau a actului adițional în cauză.

378 În sfârșit, elementele prezentate de Ryanair pentru a demonstra că durata medie a legăturilor comerciale dintre ea și aeroporturile pe care își desfășura activitatea depășea cinci ani nu permit să se stabilească durata rutelor aeriene dinspre sau către aeroportul din Pau. Astfel, după cum Comisia explică în mod întemeiat, durata totală a legăturilor comerciale dintre Ryanair și aeroporturile respective nu garantează caracterul durabil al celorlalte rute individuale. Mai mult, comportamentul unui operator în economia de piață trebuie apreciat prin plasarea acestuia în situația cea mai

apropiată posibil de cea organismului de administrare a aeroportului din Pau. După cum Comisia arată în mod întemeiat, menținerea activității Ryanair într-un aeroport depinde de situația specifică a acestuia și de condițiile specifice care îi sunt oferite în acel aeroport.

379 De asemenea, elementele prezentate de Ryanair referitoare la durata medie a relațiilor sale comerciale cu aeroporturile în care a fost prezentă nu infirmă constatarea Comisiei potrivit căreia companiile aeriene low-cost sunt cunoscute pentru modul dinamic în care asigură evoluția activităților atât în ceea ce privește deschiderea și închiderea rutelor, cât și creșterea și reducerea frecvenței zborurilor. Aceste elemente permit cel mult să se demonstreze caracterul durabil al anumitor rute individuale.

380 Prin urmare, trebuie să se respingă argumentul reclamantelor prin care Comisiei i se impută că, în vederea efectuării analizei rentabilității incrementale, a limitat proiectarea sa temporală la durata contractelor.

g) Cu privire la faptul că Comisia și-a întemeiat în mod eronat aprecierea pe rutele aeriene care făceau obiectul contractelor în cauză

381 Reclamantele arată că Comisia și-a întemeiat în mod eronat aprecierea doar pe rutele care făceau obiectul contractelor în cauză.

382 În această privință, ele susțin că Ryanair și-a mărit în mod real numărul de rute aeriene în anul 2003 până la trei rute în anul 2008, în conformitate cu așteptările rezonabile pe care le-ar fi putut avea un operator în economia de piață în cursul anilor precedenți. Această perspectivă s-ar reflecta și în angajamentul asumat de Ryanair în acordul din 2003 și în CSM din 2005 de a dezvolta linii și frecvențe suplimentare. Pe de altă parte, dezvoltarea activităților la Pau ar corespunde creșterii generale a activității Ryanair în alte aeroporturi franceze. Un operator în economia de piață ar fi considerat, așadar, că era foarte probabil ca numărul și frecvența rutelor Ryanair să fi crescut până la sfârșitul celor cinci ani.

383 Comisia solicită respingerea argumentației reclamantelor.

384 Reiese din jurisprudență (a se vedea punctul 140 de mai sus) că trebuie să se examineze dacă Comisia a putut să considere fără a săvârși o eroare, în cadrul analizei rentabilității incrementale, că un operator în economia de piață care acționează în locul organismului de administrare a aeroportului din Pau ar fi evaluat interesul de a concluziona contractele în cauză limitându-se să ia în calcul rutele aeriene care făceau obiectul acelor contracte.

385 Trebuie să se constate de la bun început că este cert că Comisia și-a întemeiat propria analiză a rentabilității incrementale pe rutele aeriene vizate de contractele și de actele adiționale în discuție.

386 În această privință, trebuie să se arate că, fără a fi contrazisă de reclamante, Comisia a menționat că, deși anumite contracte menționau alte rute aeriene decât cele acoperite de contractele în discuție, aceste stipulații erau întotdeauna integrate într-o clauză privind efortul maxim.

387 Pe de altă parte, Comisia a explicat, fără a fi contrazisă de reclamante, că deschiderea de noi rute aeriene era întotdeauna legată de încheierea de noi contracte și, în cazul CCIPB, de noi plăți mai ridicate, în contrapartida serviciilor de marketing, și nu putea, așadar, să fie însoțită de speranța, în cazul unui operator în economia de piață, că rentabilitatea aeroportului din Pau ar fi îmbunătățită din această cauză.

388 În plus, trebuie amintit că elementele prezentate de Ryanair care demonstrează că numărul mare de aeroporturi pe care le deservea în Franța îi permitea să asigure mai multe linii aeriene nu pot fi determinante, întrucât comportamentul unui operator în economia de piață trebuie să fie apreciat prin plasarea acestuia în situația cât mai apropiată posibil de situația organismului de administrare a aeroportului din Pau.

389 În ceea ce privește argumentul reclamantelor potrivit căruia Comisia nu a ținut seama de efectul benefic al economiilor de scară, care ar rezulta din creșterea numărului de pasageri, asupra costurilor incrementale și a veniturilor nonaeronautice ale aeroportului din Pau, trebuie să se arate că, fără a fi contrazisă de reclamante, Comisia a menționat că autoritățile franceze nu au evidențiat economii de scară și nici nu au încercat să le cuantifice, că aeroportul din Pau nu a întocmit niciun plan de afaceri în amonte față de încheierea contractelor și că economiile de scară realizate de acest aeroport proveneau în principal din activitățile Air France. Elementele de probă furnizate de reclamante referitoare la amplificarea economiilor de scară în funcție de creșterea numărului de pasageri și de dimensiunea aeroporturilor nu repun în discuție explicațiile date de Comisie. Mai mult, astfel cum arată Comisia în mod întemeiat, simplul fapt că încheierea unui contract poate să crească numărul de pasageri într-un aeroport nu este suficient, în sine, pentru ca un operator în economia de piață să accepte o asemenea încheiere, indiferent de condițiile care îi sunt atașate.

390 Având în vedere cele ce precedă, Comisia a putut să considere fără a săvârși o eroare vădită de apreciere că un operator în economia de piață avizat, aflat în situația CCIPB, nu și-ar fi întemeiat evaluarea rentabilității pe perspectiva unei eventuale rute aeriene suplimentare.

h) Cu privire la faptul că Comisia a acționat în mod eronat neluând în considerare beneficiile mai largi pentru aeroportul din Pau rezultate din relațiile sale cu Ryanair

391 Reclamantele consideră că, în analiza sa a rentabilității incrementale, Comisia nu a ținut seama, în mod eronat, de efectele de rețea pozitive pe care un operator în economia de piață putea să le aștepte din activitățile Ryanair în aeroportul din Pau și nici de efectele pe termen mai lung rezultate din serviciile de marketing ale AMS. Numărul mai ridicat de utilizatori ai aeroportului din Pau rezultat din prezența Ryanair ar mări atractivitatea acestui aeroport și ar determina posibilități de deschidere a unor noi linii și de implantare a altor companii aeriene și comerciale.

392 În această privință, trebuie să se arate că, astfel cum arată Comisia, noțiunea de externalități de rețea, în modul în care este invocată de reclamante, este legată de perspectiva unui număr mai mare de pasageri.

393 Or, din cele ce precedă reiese că Comisia a putut să aprecieze, fără a săvârși o eroare, că un operator în economia de piață avizat, care acționează în locul CCIPB, nu ar miza pe faptul că relația comercială cu Ryanair s-ar extinde dincolo de cadrul operării rutelor aeriene vizate de contractele în cauză. În consecință, trebuie să se admită că un operator care acționează în calitate de organism de administrare a unui aeroport, suficient de prudent și de diligent, nu și-ar fi realizat calculele privind veniturile și costurile pe baza unui număr mai mare de pasageri rezultat dintr-o utilizare sporită a rutelor aeriene existente sau din instituirea de către Ryanair a unor rute suplimentare.

394 În același mod, un operator în economia de piață rațional nu ar lua în calcul implantarea altor companii aeriene sau comerciale în aeroportul în cauză care să depășească cadrul stabilit de durata contractelor și a actelor adiționale încheiate cu Ryanair.

395 În aceste condiții, Comisia nu a săvârșit o eroare vădită de apreciere prin faptul că nu a ținut seama de efectele de rețea mult prea nesigure.

396 Așadar, al treilea motiv trebuie respins.

D. Cu privire la al patrulea motiv, întemeiat pe încălcarea articolului 107 alineatul (1) TFUE din cauză că Comisia nu a demonstrat că era îndeplinită condiția selectivității

397 Reclamantele arată, întemeindu-se pe Hotărârea din 9 septembrie 2014, Hansestadt Lübeck/Comisia (T-461/12, EU:T:2014:758), că Comisia nu a demonstrat că au obținut un avantaj selectiv deoarece nu toate măsurile contractuale nu ar fi în mod necesar selective. În special, Comisia nu ar fi verificat dacă aceleași avantaje erau propuse celorlalți utilizatori, actuali sau potențiali, ai aeroportului din Pau.

398 În această privință, trebuie amintit că articolul 107 alineatul (1) TFUE interzice ajutoarele „[care favorizează anumite întreprinderi sau producerea] anumitor bunuri”, cu alte cuvinte ajutoarele selective (Hotărârea din 14 ianuarie 2015, Eventech, C-518/13, EU:C:2015:9, punctul 54).

399 Trebuie să se amintească de asemenea că cerința selectivității care decurge din articolul 107 alineatul (1) TFUE trebuie diferențiată în mod clar de identificarea concomitentă a unui avantaj economic, în sensul că, atunci când Comisia a identificat prezența unui avantaj, privit în sens larg, care decurge în mod direct sau indirect dintr-o anumită măsură, aceasta are obligația să stabilească, în plus, că de acest avantaj beneficiază în mod special una sau mai multe întreprinderi. În acest scop, îi revine sarcina de a demonstra în special că măsura în cauză introduce diferențieri între întreprinderile care se găsesc într-o situație comparabilă în raport cu obiectivul urmărit. Prin urmare, este necesar ca avantajul să fie acordat în mod selectiv și să fie susceptibil să plaseze anumite întreprinderi într-o situație mai favorabilă decât altele (Hotărârea din 4 iunie 2015, Comisia/MOL, C-15/14 P, EU:C:2015:362, punctul 59, și Hotărârea din 30 iunie 2016, Belgia/Comisia, C-270/15 P, EU:C:2016:489, punctul 48).

400 Trebuie să se observe însă că cerința selectivității diferă după cum măsura în cauză este avută în vedere ca o schemă generală de ajutor sau ca un ajutor individual. În acest din urmă caz, identificarea avantajului economic permite, în principiu, să se prezume selectivitatea acestuia. În schimb, în cadrul examinării unei scheme generale de ajutor, este necesar să se determine dacă măsura în cauză, în pofida constatării că furnizează un avantaj cu aplicabilitate generală, operează astfel exclusiv în favoarea anumitor întreprinderi sau a anumitor domenii de activitate (a se vedea în acest sens Hotărârea din 4 iunie 2015, Comisia/MOL, C-15/14 P, EU:C:2015:362, punctul 60, și Hotărârea din 30 iunie 2016, Belgia/Comisia, C-270/15 P, EU:C:2016:489, punctul 49).

401 În speță, contractele în cauză, astfel cum au fost analizate în decizia atacată, trebuie avute în vedere în sensul că reprezintă un ajutor individual.

402 Într-adevăr, în considerentul (432) al deciziei atacate, Comisia a constatat că avantajul conferit reclamantelor era selectiv deoarece rezulta din dispoziții contractuale specifice în privința Ryanair și a AMS.

403 Această constatare trebuie aprobată. Contractele de servicii aeroportuare și contractele de servicii de marketing corespunzătoare, care trebuie examinate ca fiind o singură și unică măsură (a se vedea punctele 165-174 de mai sus, în special punctul 172), cuprind termeni conveniți în mod individual între părți. Aceștia precizează, pe de o parte, rutele aeriene care trebuie să fie asigurate de Ryanair și serviciile aeroportuare pe care CCIPB trebuie să le furnizeze Ryanair și, pe de altă parte, serviciile de marketing pe care AMS se angajează să le furnizeze aeroportului din Pau. Aceștia prevăd în detaliu taxele de aeroport și remunerarea serviciilor de marketing pe care le vor plăti reclamantele și CCIPB. În special, din decizia atacată reiese că remunerarea serviciilor de marketing, astfel cum a fost negociată între CCIPB și reclamante, reprezenta o parte substanțială a costurilor incrementale și, așadar, un element important care contribuia la fluxul incremental negativ previzibil (venituri minus costuri) ce reprezintă avantajul în favoarea reclamantelor [a se vedea considerentele (416) și (417) și tabelele 7-11 din decizia atacată]. Deși taxele aeroportuare reglementate sunt, în principiu, aplicabile tuturor companiilor aeriene care utilizează aeroportul din Pau, remunerarea serviciilor de marketing era specifică relației dintre CCIPB și reclamante.

404 În aceste împrejurări, întrucât contractele în cauză cuprindeau condiții consimțite în mod specific între aeroportul din Pau și reclamante și determinau un avantaj în favoarea acestora, au din această cauză un caracter selectiv.

405 De asemenea, nu este necesar să se verifice dacă aceste contracte acordă avantaje reclamantelor în raport cu alți operatori care se află într-o situație factuală și juridică ce este comparabilă (a se vedea în acest sens Hotărârea din 26 februarie 2015, Orange/Comisia, T-385/12, nepublicată, EU:T:2015:117, punctul 52).

406 Astfel, criteriul comparării beneficiarului cu alți operatori care se află într-o situație factuală și juridică ce este comparabilă din perspectiva obiectivului urmărit de măsură își află originea și justificarea în cadrul aprecierii caracterului selectiv al unor măsuri de aplicare potențial generală. Un asemenea criteriu nu este, așadar, relevant atunci când este vorba, precum în speță, despre aprecierea caracterului selectiv al unei măsuri ad-hoc, care nu privește decât o singură întreprindere și care vizează să modifice anumite constrângeri concurențiale care îi sunt specifice (Hotărârea din 26 octombrie 2016, Orange/Comisia, C-211/15 P, EU:C:2016:798, punctele 53 și 54, și Hotărârea din 26 februarie 2015, Orange/Comisia, T-385/12, nepublicată, EU:T:2015:117, punctul 53).

407 În ceea ce privește Hotărârea din 9 septembrie 2014, Hansestadt Lübeck/Comisia (T-461/12, EU:T:2014:758), trebuie să se arate că aceasta nu este relevantă în speță, întrucât viza o măsură care se aplica unui ansamblu de operatori economici, a cărei examinare a selectivității trebuia să fie efectuată în cadrul regimului juridic determinat pentru a se aprecia dacă, în acel cadru, măsura respectivă constituia un avantaj pentru anumite întreprinderi în raport cu altele care se aflau, din perspectiva obiectivului urmărit de acel regim, într-o situație factuală și juridică ce era comparabilă (Hotărârea din 21 decembrie 2016, Comisia/Hansestadt Lübeck, C-524/14 P, EU:C:2016:971, punctele 53 și 54), situație care este diferită de prezenta cauză, îndeosebi din perspectiva remunerării serviciilor de marketing care a fost convenită în mod specific între aeroportul din Pau și reclamante pe baza grilei tarifare a AMS.

408 Rezultă că se impune respingerea celui de al patrulea motiv, ca și a acțiunii în totalitate.

409 Prin urmare, acțiunea trebuie respinsă în totalitate, fără a fi necesară pronunțarea asupra cererii reclamantelor privind măsurile de organizare a procedurii în măsura în care în aceasta sunt avute în vedere alte măsuri decât cele care au fost deja dispuse.

IV. Cu privire la cheltuielile de judecată

410 Potrivit articolului 134 alineatul (1) din Regulamentul de procedură, partea care cade în pretenții este obligată, la cerere, la plata cheltuielilor de judecată. Întrucât reclamantele au căzut în pretenții, se impune obligarea acestora să suporte propriile cheltuieli de judecată, precum și pe cele ale Comisiei, conform concluziilor acesteia din urmă.

Pentru aceste motive,

TRIBUNALUL (Camera a șasea extinsă)

declară și hotărăște:

1) Respinge acțiunea.

2) Obligă Ryanair DAC și Airport Marketing Services Ltd să suporte propriile cheltuieli de judecată, precum și pe cele efectuate de Comisia Europeană.

Berardis Papasavvas Spielmann

Csehi Spineanu-Matei

Pronunțată astfel în ședință publică la Luxemburg, la 13 decembrie 2018.

Semnături

[*omissis*]