Zbierka súdnych rozhodnutí

ROZSUDOK VŠEOBECNÉHO SÚDU (šiesta rozšírená komora)

z 13. decembra 2018 *

„Štátna pomoc – Dohody uzavreté obchodnou a priemyselnou komorou v Pau-Béarn so spoločnosťou Ryanair a jej dcérskou spoločnosťou Airport Marketing Services – Letiskové služby – Marketingové služby – Rozhodnutie, ktorým sa pomoc vyhlasuje za nezlučiteľnú s vnútorným trhom a nariaďuje sa jej vymáhanie – Pojem štátna pomoc – Pripísateľnosť štátu – Obchodná a priemyselná komora – Výhoda – Kritérium súkromného investora – Vymáhanie – Článok 41 Charty základných práv – Právo na prístup k spisu – Právo byť vypočutý“

Vo veci T-165/15,

Ryanair DAC, predtým Ryanair Ltd, so sídlom v Dubline (Írsko),

Airport Marketing Services Ltd, so sídlom v Dubline,

v zastúpení: G. Berrisch, E. Vahida, I.-G. Metaxas-Maranghidis, advokáti, a B. Byrne, solicitor,

žalobkyne,

proti

Európskej komisii, v zastúpení: L. Flynn a S. Noë, splnomocnení zástupcovia,

žalovanej,

ktorej predmetom je návrh podľa článku 263 ZFEÚ na čiastočné zrušenie rozhodnutia Komisie (EÚ) 2015/1227 z 23. júla 2014 o štátnej pomoci SA.22614 (C 53/07) poskytnutej Francúzskom v prospech Obchodnej a priemyselnej komory v Pau-Béarn a spoločností Ryanair, Airport Marketing Services a Transavia (Ú. v. EÚ L 201, 2015, s. 109),

VŠEOBECNÝ SÚD (šiesta rozšírená komora),

v zložení: predseda komory G. Berardis, sudcovia S. Papasavvas, D. Spielmann (spravodajca), Z. Csehi a O. Spineanu-Matei,

tajomník: P. Cullen, referent,

so zreteľom na písomnú časť konania a po pojednávaní z 25. októbra 2017,

vyhlásil tento

* Jazyk konania: angličtina.

Rozsudok [1]

I. Okolnosti predchádzajúce sporu

A. Sporné opatrenia

1 Prvá žalobkyňa, Ryanair DAC, predtým Ryanair Ltd, je letecká spoločnosť so sídlom v Írsku, ktorá prevádzkuje viac ako 1 600 denných letov spájajúcich 189 destinácií v 30 štátoch v Európe a severnej Afrike, a druhá žalobkyňa, Airport Marketing Services Ltd (ďalej len „AMS“), je dcérska spoločnosť spoločnosti Ryanair, ktorá poskytuje riešenia v oblasti marketingovej stratégie, pričom väčšina jej činností spočíva v predaji reklamného priestoru na internetovej stránke spoločnosti Ryanair.

2 Letisko Pau-Pyrénées (ďalej len „letisko v Pau“) sa nachádza vo Francúzsku v departemente Pyrénées-Atlantiques. Prevádzkuje ho obchodná a priemyselná komora (CCI) Pau Béarn (ďalej len „CCIPB“). Francúzska republika 1. januára 2007 previedla vlastníctvo letiska v Pau na zoskupenie miestnych územných celkov s názvom Syndicat mixte de l'aéroport Pau Pyrénées (zmiešané združenie letiska Pau Pyrenée, ďalej len „zmiešané združenie“), ktorého členmi sú regionálna rada Nového Akvitánska, rada departementu Atlantické Pyreneje, spoločenstvo aglomerácie Pau Béarn Pyrénées a viac ako tucet spoločenstiev obcí. Zmiešané združenie, ktoré sa stalo vlastníkom letiska v Pau, nahradilo štát ako prevádzajúci subjekt a prevzalo práva a povinnosti z koncesnej zmluvy uzavretej s CCIPB, ktorá tak zostala prevádzkovateľom letiska po prevode vlastníctva na zmiešané združenie.

3 Ryanair začala vykonávať svoju činnosť na letisku v Pau v apríli 2003. Počas posudzovaného obdobia od roku 2003 do roku 2011 Ryanair prevádzkovala viacero leteckých spojení do Londýna (Spojené kráľovstvo), Charleroi (Belgicko), Bristolu (Spojené kráľovstvo) a Beauvais (Francúzsko).

4 Dňa 28. januára 2003 uzavrela CCIPB zmluvu so spoločnosťou Ryanair (ďalej len „dohoda z roku 2003“), na základe ktorej začala táto posledná uvedená spoločnosť prevádzkovať každodenné letecké spojenie medzi Pau (Francúzsko) a letiskom Londýn-Stansted, za čo CCIPB jednorazovo zaplatila 80 000 eur. CCIPB sa okrem iného zaviazala platiť mesačnú sumu za každého odlietajúceho cestujúceho vo výške najviac 400 000 eur ročne, vzhľadom na propagáciu letiska v Pau prostredníctvom odkazov na internetovej stránke spoločnosti Ryanair a vzhľadom na niektoré ďalšie propagačné prostriedky. Za platenie letiskových poplatkov CCIPB navyše dodávala služby pozemnej obsluhy a súvisiace služby vzťahujúce sa na lety prevádzkované spoločnosťou Ryanair.

5 Keďže Tribunal administratif de Pau (Správny súd Pau, Francúzsko) zrušil dohodu z roku 2003, 30. júna 2005 bola nahradená dvomi novými zmluvami, z ktorých prvú uzatvorila CCIPB so spoločnosťou Ryanair a druhú s AMS (ďalej len „dohody z roku 2005“). Tieto dohody boli pôvodne uzavreté na päť rokov.

6 Na základe uplatnenia prvej z týchto dohôd s názvom „zmluva o letiskových službách“ (ďalej len „ZLS z roku 2005“) sa Ryanair zaviazala zaručiť prvý letový program s jediným leteckým spojením Pau – Londýn-Stansted na dennom základe. Ryanair mala spraviť všetko, čo bolo v jeho silách [*dôverné*] [2]. Pokiaľ ide o CCIPB, za sprístupnenie letiskovej infraštruktúry dostávala letiskové poplatky podľa právnej úpravy uplatňujúcej sa na letisku (poplatok za odbavenie cestujúcich a pristávací poplatok) a za služby pozemnej obsluhy dostávala letecký poplatok, ktorý nie je stanovený právnou úpravou (a síce poplatok za pozemnú obsluhu).

1 Uvádzajú sa iba tie body rozsudku, ktorých uverejnenie považuje Všeobecný súd za užitočné.

2 Skryté dôverné údaje.

7 Podľa druhej z dohôd, ktoré tvoria dohody z roku 2005, s názvom „Zmluva o marketingových službách“ (ďalej len „ZMS z roku 2005“) sa AMS zaviazala poskytovať marketingové služby na internetovej stránke spoločnosti Ryanair, týkajúce sa najmä stránky o destinácii Pau, za ročnú platbu od CCIPB vo výške 437 000 eur.

8 Zmluvné strany následne formou dodatkov rozšírili ZLS z roku 2005 na ďalšie letecké spojenia, ktoré Ryanair otvorila na letisku v Pau. Uzavreli tiež ďalšie zmluvy o marketingových službách, ako aj ich dodatky.

9 Najskôr dodatok k ZLS z roku 2005, uzatvorený 25. septembra 2007 medzi CCIPB a spoločnosťou Ryanair, predĺžil na dobu piatich rokov podmienky stanovené v uvedenej ZLS na letecké spojenie Pau – Charleroi, ktoré sa malo prevádzkovať v rámci troch letov týždenne. V ten istý deň CCIPB a AMS uzavreli zmluvu o marketingových službách na počiatočné obdobie piatich rokov, ktorou sa AMS zaviazala zahrnúť na belgickej a holandskej domovskej internetovej stránke spoločnosti Ryanair odkaz na internetovú stránku určenú CCIPB, za ročnú platbu vo výške [*dôverné*].

10 Následne 17. marca 2008 CCIPB a Ryanair uzavreli dodatok k ZLS z roku 2005, ktorým boli na dobu piatich rokov predĺžené podmienky stanovené v uvedenej ZLS na letecké spojenie Pau – Bristol, ktoré sa malo prevádzkovať v rámci troch letov týždenne. Dňa 31. marca 2008 CCIPB a AMS uzavreli zmluvu o marketingových službách na obdobie od 16. mája do 13. septembra 2008, ktorou sa AMS zaviazala zahrnúť na anglickej domovskej internetovej stránke spoločnosti Ryanair počas ôsmich dní odkaz na internetovú stránku určenú CCIPB, za ročnú platbu od CCIPB vo výške [*dôverné*].

11 Okrem toho CCIPB a Ryanair uzavreli 16. júna 2009 dodatok k ZLS z roku 2005, ktorým boli predĺžené podmienky stanovené v uvedenej ZLS na letecké spojenie Pau – Bristol na letnú sezónu 2009. V ten istý deň CCIPB a AMS uzavreli zmluvu o marketingových službách týkajúcich sa tohto leteckého spojenia, na obdobie od 1. apríla do 24. októbra 2009, ktorou sa AMS zaviazala zahrnúť na anglickej domovskej internetovej stránke spoločnosti Ryanair počas deviatich dní odkaz na internetovú stránku určenú CCIPB, za platbu od CCIPB vo výške [*dôverné*].

12 Dňa 16. júna 2009 boli medzi CCIPB a AMS uzavreté ďalšie dva dodatky k zmluvám o marketingových službách, ktoré boli uzatvorené predtým. Na jednej strane dodatok k ZMS z roku 2005 týkajúcej sa spojenia Pau – Londýn-Stansted znížil ročnú platbu CCIPB v roku 2009 na [*dôverné*], vzhľadom na zníženie počtu plánovaných letov spoločnosti Ryanair. Na druhej strane dodatok k zmluve o marketingových službách z 25. septembra 2007 týkajúci sa spojenia Pau – Charleroi sa týkal ročnej platby CCIPB vo výške [*dôverné*] od 1. januára 2009 bez zmeny služieb.

13 Napokon CCIPB a AMS uzavreli 28. januára 2010 novú zmluvu o marketingových službách na obdobie začínajúce dňom podpisu a končiace jeden rok po otvorení leteckých spojení. Propagačné činnosti, na ktoré sa zaviazala AMS, sa týkali leteckého spojenia Pau – Londýn-Stansted od 30. marca 2010 s tromi letmi týždenne a minimálnym počtom 220 letov, Pau – Charleroi od toho istého dňa s tromi letmi týždenne a minimálnym počtom 100 letov a Pau – Beauvais od apríla 2010 s tromi letmi týždenne a minimálnym počtom 100 letov. Za zahrnutie odkazu na anglickej, belgickej, holandskej a francúzskej domovskej stránke spoločnosti Ryanair na internetovú stránku určenú CCIPB počas doby 25 alebo 45 dní CCIPB zaplatila sumu [*dôverné*].

14 Keďže Ryanair usúdila, že štyri dotknuté letecké spojenia stratili životaschopnosť, ukončila svoje činnosti na letisku v Pau vo februári 2011.

[omissis]

C. Napadnuté rozhodnutie

25 Na záver konania vo veci formálneho zisťovania Komisia prijala rozhodnutie (EÚ) 2015/1227 z 23. júla 2014 o štátnej pomoci SA.22614 (C 53/07) poskytnutej Francúzskom v prospech CCIPB a spoločností Ryanair, AMS a Transavia (Ú. v. EÚ L 201, 2015, s. 109, ďalej len „napadnuté rozhodnutie“).

26 V napadnutom rozhodnutí Komisia podrobne opísala opatrenia, ktoré boli predmetom rozhodnutia o začatí konania a rozhodnutia o rozšírení konania. Tieto opatrenia spočívali na jednej strane vo finančných príspevkoch pre letisko v Pau týkajúcich sa dotácií na vybavenie, ako aj vo financovaní nákladov spojených s plnením úloh štátnej správy (odôvodnenia 88 až 107 napadnutého rozhodnutia), a na druhej strane v dohodách, ktoré CCIPB uzatvorila so žalobkyňami, najmä v dohode z roku 2003, dohodách z roku 2005, ako aj v rôznych dodatkoch a zmluvách uzatvorených po roku 2005, ako sa uvádza v predchádzajúcom texte (odôvodnenia 38 až 82 napadnutého rozhodnutia).

27 Komisia sa domnievala, že dotácie na vybavenie v rokoch 2004 a 2009 v prospech letiska v Pau predstavujú pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ, ktorá je však zlučiteľná s vnútorným trhom na základe článku 107 ods. 3 písm. c) ZFEÚ. Okrem toho dospela k záveru, že dotácie na financovanie nákladov spojených s výkonom úloh štátnej správy nepredstavuje štátnu pomoc (odôvodnenia 581 a 582 napadnutého rozhodnutia).

28 Pokiaľ ide o zmluvy o marketingových službách a letiskových službách a ich dodatky uzatvorené medzi CCIPB a žalobkyňami, Komisia sa domnievala, že predstavujú štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ.

29 V tejto súvislosti Komisia uviedla, že jednotlivé zmluvy uzatvorené CCIPB sú pripísateľné Francúzskej republike (odôvodnenia 265 a 281 napadnutého rozhodnutia). S cieľom určiť existenciu výhody Komisia preskúmala, či by hypotetický hospodársky subjekt v trhovom hospodárstve na mieste CCIPB, ktorý by sa riadil vyhliadkami ziskovosti, uzavrel podobné zmluvy.

30 V prvom rade Komisia dospela k záveru, že treba po prvé spoločne analyzovať zmluvy o marketingových službách a letiskových službách ako jedno a to isté opatrenie (odôvodnenia 286 až 313 napadnutého rozhodnutia), po druhé konštatovať, že CCIPB konala ako správca letiska v Pau, nie ako verejnoprávny subjekt poverený plnením úloh vo všeobecnom záujme (body 314 až 331 napadnutého rozhodnutia), po tretie, že treba zohľadniť jedine potenciálny pozitívny vplyv marketingových služieb na počet cestujúcich na leteckých spojeniach, ktoré sú predmetom dotknutých zmlúv, počas prevádzkového obdobia týchto spojení, s vylúčením iných výhod považovaných za príliš neisté (body 332 až 358 napadnutého rozhodnutia), po štvrté, že v súvislosti s uplatnením kritéria podnikateľa v trhovom hospodárstve sa treba odkloniť od metódy spočívajúcej v porovnávaní s „trhovou cenou“ (ďalej len „porovnávacia analýza“) a dodržiavať *ex ante* analýzu prírastkovej ziskovosti (ďalej len „analýza prírastkovej ziskovosti“) (odôvodnenia 359 až 372 napadnutého rozhodnutia) a po piate, že treba spoločne posudzovať správanie CCIPB ako celok a jej správanie ako správcu letiska v Pau (odôvodnenia 373 až 376 napadnutého rozhodnutia).

31 V druhom rade Komisia pri každej kombinácii zmluvy o marketingových službách a zmluvy o letiskových službách uskutočnila svoju vlastnú analýzu vzostupnej ziskovosti, na záver ktorej konštatovala, že pri všetkých zmluvách a dodatku zo 16. júna 2009 k ZMS z roku 2005 pre letecké spojenie Pau – Londýn-Stansted boli ročné prírastkové toky (príjmy mínus náklady) záporné. Z toho vyvodila, že zo zmlúv a z uvedeného dodatku vyplývala žalobkyniam hospodárska výhoda (odôvodnenia 354 až 432 napadnutého rozhodnutia).

32 Komisia usúdila, že štátna pomoc poskytnutá žalobkyniam predstavovala prevádzkovú pomoc, ktorá je nezlučiteľná s vnútorným trhom (odôvodneniach 446 až 481 napadnutého rozhodnutia).

33 V treťom rade Komisia určila pri každej transakcii, ktorá pozostávala zo zmluvy o letiskových službách a zmluvy o marketingových službách, výšku pomoci, ktorú je možné vymáhať, vo vzťahu ku každému roku, počas ktorého sa uplatňovali zmluvy tvoriace danú transakciu, zo zápornej časti prírastkového toku predvídateľného v okamihu uzavretia transakcie. Komisia ju vyčíslila v orientačnej kapitálovej výške 1 500 000 až 2 199 999 eur.

[*omissis*]

II. Konanie a návrhy účastníkov konania

35 Návrhom podaným do kancelárie Všeobecného súdu 7. apríla 2015 žalobkyne podali žalobu, na základe ktorej sa začalo toto konanie.

36 Osobitným podaním doručeným do kancelárie Všeobecného súdu 21. októbra 2015 žalobkyne podali návrh na opatrenia na zabezpečenie priebehu konania, ktorým žiadali, aby Komisia predložila určité dokumenty.

37 Komisia predložila svoje pripomienky v stanovenej lehote.

38 Na základe správy sudcu spravodajcu Všeobecný súd v rámci opatrení na zabezpečenie priebehu konania, upravených v článku 89 svojho rokovacieho poriadku, vyzval účastníkov konania, aby odpovedali na niekoľko otázok, a vyzval Komisiu, aby predložila určité dokumenty. Títo účastníci konania odpovedali v stanovenej lehote.

39 Rozhodnutím zo 17. mája 2017 Všeobecný súd rozhodol o postúpení veci šiestej rozšírenej komore.

40 Na základe návrhu sudcu spravodajcu Všeobecný súd rozhodol o otvorení ústnej časti konania.

41 Rozhodnutím predsedu šiestej rozšírenej komory Všeobecného súdu z 28. augusta 2017 po vypočutí účastníkov konania boli veci T-111/15, T-165/15 a T-53/16 spojené na účely písomnej časti konania, v súlade s článkom 68 ods. 1 rokovacieho poriadku.

42 Prednesy účastníkov konania boli vypočuté na pojednávaní 25. októbra 2017.

43 Žalobkyne navrhujú, aby Všeobecný súd:

– zrušil článok 1 ods. 1 a 2 a v rozsahu, v akom sa ich týkajú, aj články 2 až 5 napadnutého rozhodnutia,

– uložil Komisii povinnosť nahradiť trovy konania.

44 Komisia navrhuje, aby Všeobecný súd:

– zamietol žalobu,

– uložil žalobkyniam povinnosť nahradiť trovy konania.

III. Právny stav

45 Žalobkyne uvádzajú na podporu svojej žaloby päť žalobných dôvodov.

46 V odpovedi na písomnú otázku Všeobecného súdu žalobkyne vzali späť piaty žalobný dôvod založený na porušení článku 107 ods. 1 ZFEÚ a článku 108 ods. 2 ZFEÚ, podľa ktorého Komisia vychádzala zo zjavne nesprávneho posúdenia pri stanovení výšky pomoci, ktorá sa má vymáhať.

47 Preto je potrebné preskúmať len prvé štyri žalobné dôvody, z ktorých prvý je založený na porušení zásady riadnej správy vecí verejných zakotvenej v článku 41 Charty základných práv Európskej únie (ďalej len „Charta“) a porušení práva na obhajobu, druhý na nesprávnom pripísaní sporných zmlúv Francúzskej republike, tretí na porušení článku 107 ods. 1 ZFEÚ tým, že Komisia nesprávne uplatnila kritérium podnikateľa v trhovom hospodárstve, a štvrtý na porušení článku 107 ods. 1 ZFEÚ tým, že Komisia nepreukázala, že bola splnená podmienka selektivity.

A. O prvom žalobnom dôvode založenom na porušení zásady riadnej správy vecí verejných zakotvenej v článku 41 Charty a porušení práva na obhajobu

48 Žalobkyne tvrdia, že Komisia porušila zásadu riadnej správy vecí verejných zakotvenú v článku 41 ods. 1 a ods. 2 písm. a) a b) Charty tým, že im nesprístupnila vyšetrovací spis, neinformovala ich o skutkových okolnostiach a úvahách, ktorými chcela odôvodniť svoje rozhodnutie, a teda tým, že im nedala možnosť účinne vyjadriť svoje stanovisko. Podľa žalobkýň tieto procesné vady takisto porušujú ich právo na obhajobu a musia viesť k zrušeniu napadnutého rozhodnutia.

49 Žalobkyne konkrétne tvrdia, že od nadobudnutia účinnosti Zmluvy o fungovaní Európskej únie 1. decembra 2009 je článok 41 Charty súčasťou primárneho práva Európskej únie a má prednosť pred akýmkoľvek protichodným ustanovením sekundárneho práva Únie, akým je nariadenie Rady (ES) č. 659/1999 z 22. marca 1999 ustanovujúce podrobné pravidlá na uplatňovanie článku [108 ZFEÚ] (Ú. v. ES L 83, 1999, s. 1; Mim. vyd. 08/001, s. 339).

50 Na podporu svojho žalobného dôvodu žalobkyne tvrdia, že majú právo dovolávať sa práva na riadnu správu vecí verejných stanoveného v článku 41 Charty, lebo vyšetrovanie v oblasti štátnej pomoci vedené Komisiou vo veci ich obchodných dohôd uzatvorených s CCIPB predstavuje „záležitosť“ žalobkýň v zmysle článku 41 ods. 1 Charty. Domnievajú sa, že majú procesné práva uvedené v článku 41 ods. 1 a 2 Charty, pričom podľa týchto ustanovení sú širšie než práva, ktoré priznáva nariadenie č. 659/1999. Na jednej strane článok 41 ods. 2 písm. b) Charty údajne priznáva každému právo na prístup k spisu, „ktorý sa ho týka“, v prejednávanej veci spis Komisie týkajúci sa štátnej pomoci v súvislosti so zmluvami uzatvorenými medzi žalobkyňami a CCIPB. Na druhej strane právo byť vypočutý uvedené v článku 41 ods. 2 písm. a) Charty vyžaduje, aby mohli žalobkyne účinne vyjadriť svoje stanovisko, čo podľa nich zahŕňa prístup k spisu Komisie, ako aj predbežné oznámenie o skutkových okolnostiach a úvahách, ktorými chcela Komisia odôvodniť svoje konečné rozhodnutie.

51 Komisia nesúhlasí s touto argumentáciou.

52 V tejto súvislosti treba v prvom rade uviesť, že článok 41 Charty upravuje právo na riadnu správu vecí verejných. Podľa znenia odseku 1 tohto článku má každý právo, aby inštitúcie Únie vybavovali jeho záležitosti nestranne, spravodlivo a v primeranej lehote. Podľa znenia článku 41 ods. 2 Charty toto právo zahŕňa po prvé právo každého na vypočutie pred prijatím akéhokoľvek individuálneho opatrenia, ktoré by sa ho mohlo nepriaznivo dotýkať, a po druhé právo každého na prístup k spisu, ktorý sa ho týka, za predpokladu dodržiavania oprávnených záujmov dôvernosti a služobného a obchodného tajomstva.

53 Vysvetlivky k Charte uverejnené v *Úradnom vestníku Európskej únie* 14. decembra 2007 (Ú. v. EÚ C 303, 2007, s. 17) spresňujú, že jej článok 41 vychádza z existencie Únie, ktorá je založená na zásade právneho štátu a ktorej charakteristické znaky boli rozvinuté v judikatúre uvádzajúcej riadnu správu vecí verejných ako všeobecnú právnu zásadu. Okrem toho podľa článku 52 ods. 7 Charty súdy Únie a členských štátov náležite prihliadajú na tieto vysvetlivky.

54 Navyše podľa judikatúry príslušnej inštitúcii prislúcha starostlivo a nestranne preskúmať všetky relevantné skutočnosti predmetného prípadu (rozsudok z 21. novembra 1991, Technische Universität München, C-269/90, EU:C:1991:438, bod 14).

55 Okrem iného podľa ustálenej judikatúry dodržiavanie práva na obhajobu v každom konaní začatom proti osobe, ktoré by mohlo viesť k prijatiu aktu spôsobujúceho ujmu tejto osobe, predstavuje základnú zásadu práva Únie. Táto zásada vyžaduje, aby sa osobe, proti ktorej Komisia začala správne konanie, umožnilo počas tohto konania účinne vyjadriť svoje stanovisko k existencii a relevantnosti uvádzaných skutočností a okolností, ako aj k dokumentom, ktoré má Komisia a o ktoré opiera svoje tvrdenie o existencii porušenia práva Únie (pozri rozsudok z 30. apríla 2014, Akhras/Rada, T-468/08, neuverejnený, EU:T:2014:235, bod 204 a citovanú judikatúru).

56 V druhom rade je potrebné pripomenúť, že podľa ustálenej judikatúry je konanie o preskúmaní štátnej pomoci upravené v článku 108 ZFEÚ konaním, ktoré je začaté jedine voči členskému štátu zodpovednému za poskytnutie pomoci. Jedine dotknutý členský štát ako osoba, ktorej bude určené budúce rozhodnutie Komisie, sa teda môže dovolávať skutočného práva na obhajobu. Naproti tomu podniky, ktoré sú príjemcami pomoci, a ich konkurenti sa v tomto konaní považujú iba za dotknuté osoby v zmysle článku 108 ods. 2 ZFEÚ. Nijaké ustanovenie nepriznáva príjemcom pomoci osobitné postavenie medzi dotknutými osobami. Dotknuté osoby sa nemôžu dovolávať takých rozsiahlych práv, ako je právo na obhajobu ako také, a nemôžu sa úspešne domáhať kontradiktórnej diskusie s Komisiou (pozri v tomto zmysle rozsudky z 24. septembra 2002, Falck a Acciaierie di Bolzano/Komisia, C-74/00 P a C-75/00 P, EU:C:2002:524, body 81 až 83, a z 12. mája 2011, Région Nord-Pas-de-Calais a Communauté d'agglomération du Douaisis/Komisia, T-267/08 a T-279/08, EU:T:2011:209, body 71 a 78).

57 Na rozdiel od členského štátu zodpovedného za poskytnutie pomoci dotknuté osoby nemajú v rámci konania o preskúmaní štátnej pomoci právo nahliadať do dokumentov založených v administratívnom spise Komisie (rozsudok z 29. júna 2010, Komisia/Technische Glaswerke Ilmenau, C-139/07 P, EU:C:2010:376, bod 58).

58 Dotknuté osoby majú v zásade úlohu zdrojov informácií pre Komisiu v konaní o preskúmaní štátnej pomoci. Z toho vyplýva, že dotknuté osoby sa ani zďaleka nemôžu domáhať práva na obhajobu priznaného osobám, voči ktorým sa vedie konanie, a majú len právo zúčastniť sa na konaní v primeranom rozsahu so zreteľom na okolnosti prejednávaného prípadu (pozri rozsudok z 12. mája 2011, Région Nord-Pas-de-Calais a Communauté d'agglomération du Douaisis/Komisia, T-267/08 a T-279/08, EU:T:2011:209, bod 74 a citovanú judikatúru).

59 Práve z hľadiska týchto zásad treba preskúmať prvý žalobný dôvod žalobkýň.

60 V tejto súvislosti je potrebné zdôrazniť, že žalobkyne sú dotknutými osobami v zmysle článku 108 ods. 2 ZFEÚ, a preto majú právo na to, aby sa vyšetrovanie Komisie týkajúce sa ich dohôd s CCIPB viedlo nestranným a spravodlivým spôsobom v zmysle článku 41 ods. 1 Charty, a to tým viac, že konštatovanie štátnej pomoci v súvislosti s ich obchodnými dohodami s letiskom v Pau môže mať pre nich finančné dôsledky, pokiaľ ide o vymáhanie vyplatených súm.

61 Nemožno však vyhovieť uvažovaniu žalobkýň, na základe ktorého sa domnievajú, že článok 41 ods. 2 Charty im priznáva právo na prístup k spisu správneho konania Komisie v oblasti štátnej pomoci a právo na vypočutie ku skutočnostiam, z ktorých chce Komisia vychádzať vo svojom konečnom rozhodnutí.

62 Hoci totiž právo na riadnu správu vecí verejných upravené v článku 41 ods. 1 Charty odzrkadľuje povinnosť starostlivo a nestranne preskúmať všetky okolnosti veci, článok 41 ods. 2 Charty zavádza súbor práv, ktoré musí dodržiavať administratíva Únie, vrátane práva na obhajobu, ktorého súčasťou je právo byť vypočutý a právo na prístup k spisu.

63 V konaní o preskúmaní štátnej pomoci sa však žalobkyne ako príjemcovia pomoci nemôžu dovolávať skutočného práva na obhajobu.

64 Už bolo rozhodnuté, že cieľom Charty nebolo zmeniť povahu preskúmania štátnej pomoci, ktoré bolo zavedené Zmluvou o FEÚ, ani priznať tretím osobám právo na nahliadnutie, ktoré článok 108 ZFEÚ neupravuje (pozri v tomto zmysle rozsudky z 9. decembra 2014, Netherlands Maritime Technology Association/Komisia, T-140/13, neuverejnený, EU:T:2014:1029, bod 60, a zo 6. júla 2017, SNCM/Komisia, T-1/15, neuverejnený, EU:T:2017:470, bod 86). Tvrdenie žalobkýň, že Charta by nemala zmysel, ak by sa právo, ktoré upravuje, mohlo nepriznať len z dôvodu, že nie je výslovne zopakované v Zmluve o FEÚ, sa teda musí odmietnuť.

65 V tejto súvislosti Súdny dvor rozhodol, že ak by sa dotknutým osobám v rámci konania o preskúmaní štátnej pomoci umožnilo získať prístup k dokumentom založeným v spise správneho konania Komisie, režim preskúmavania štátnej pomoci by bol ohrozený. Bez ohľadu na právny základ priznania prístupu k spisu totiž tento prístup umožňuje dotknutým osobám získať všetky pripomienky a dokumenty predložené Komisii a prípadne zaujať stanovisko k týmto dôkazom vo svojich vlastných pripomienkach, čo by mohlo zmeniť povahu konania o preskúmaní štátnej pomoci (pozri v tomto zmysle rozsudok z 29. júna 2010, Komisia/Technische Glaswerke Ilmenau, C-139/07 P, EU:C:2010:376, body 58 a 59).

66 Rovnako povinnosť Komisie vopred oznámiť žalobkyniam skutočnosti, z ktorých chce vychádzať vo svojom konečnom rozhodnutí, by znamenalo vytvorenie kontradiktórnej diskusie, ako je tá, ktorá sa vedie s členským štátom zodpovedným za poskytnutie pomoci, hoci žalobkyne ako príjemcovia pomoci majú v konaní v podstate iba úlohu zdroja informácií (rozsudok z 15. novembra 2011, Komisia a Španielsko/Government of Gibraltar a Spojené kráľovstvo, C-106/09 P a C-107/09 P, EU:C:2011:732, body 180 a 181).

67 Tvrdenie žalobkýň, podľa ktorého výkon ďalších procesných práv na prístup k spisu a práva byť vypočutý, ako sa požaduje podľa článku 41 Charty základných práv, nie je podľa článkov 107 a 108 ZFEÚ vylúčený, sa preto musí odmietnuť.

68 Z toho vyplýva, že Komisia tým, že prijala napadnuté rozhodnutie bez toho, aby umožnila prístup k spisu a vopred oznámila skutočnosti a okolnosti, z ktorých chcela vychádzať pri uvedenom rozhodnutí, neporušila zásadu riadnej správy vecí verejných stanovenú v článku 41 ods. 1 a 2 Charty, ani právo žalobkýň na obhajobu, pričom nebolo dotknuté dodržanie ich procesných práv ako dotknutých osôb, zaručených článkom 108 ods. 2 ZFEÚ.

69 Žiadne z ostatných tvrdení žalobkýň nemôže spochybniť tento záver.

70 V prvom rade sa žalobkyne nemôžu odvolávať na rozsudok z 12. júla 1973, Komisia/Nemecko (70/72, EU:C:1973:87, bod 19), pokiaľ ide o účel oznámenia podľa článku 108 ods. 2 ZFEÚ, keď uvádzajú, že toto ustanovenie nevylučuje priznanie ďalších práv dotknutým osobám okrem práva predložiť svoje pripomienky v priebehu správneho konania. Naopak, táto judikatúra v podstate priznáva dotknutým osobám úlohu zdroja informácií. Rovnako podľa judikatúry Komisia nie je povinná v súlade so štruktúrou článkov 107 a 108 ZFEÚ zapojiť tretie osoby do správneho konania extenzívnym spôsobom (rozsudok z 22. októbra 1996, Skibsværftsforeningen a i./Komisia, T-266/94, EU:T:1996:153, bod 258). Preto z tejto judikatúry nemožno vyvodiť, že rozsiahle zapojenie tretích osôb, ako je to, ktorého sa domáhajú žalobkyne, je v súlade so všeobecnou štruktúrou konania o preskúmaní štátnej pomoci zavedeného článkom 108 ZFEÚ.

71 V druhom rade žalobkyne tvrdia, že dodržanie práva na prístup k spisu a práva byť vypočutý stanovené článkom 41 Charty prispieva k dosiahnutiu cieľa článku 108 ods. 2 ZFEÚ, ktorý spočíva v tom, aby Komisia získala čo najviac relevantné a podrobné informácie. Dodržiavanie procesných práv dotknutých osôb je obzvlášť dôležité v konaniach o štátnej pomoci, kde majú zodpovedný členský štát

a príjemca pomoci často protichodné záujmy, čo je v prejednávanej veci preukázané existenciou konfliktu záujmov Francúzskej republiky ako dôležitého akcionára v spoločnosti Air France, ktorá bola hlavným užívateľom letiska v Pau, a minimálnou účasťou, ktorá jej dokonca môže poškodiť, Francúzskej republiky na vyšetrovaní, ktoré viedla Komisia.

72 V tejto súvislosti je potrebné pripomenúť, že podľa judikatúry sa dotknuté osoby nemôžu dovolávať skutočného práva na obhajobu porovnateľného s právom členského štátu ani vtedy, ak tento štát, ktorý poskytol štátnu pomoc, a dotknuté osoby, o ktoré ide, ako príjemcovia môžu mať rozdielne záujmy v rámci takéhoto konania (pozri v tomto zmysle rozsudky z 15. decembra 2009, EDF/Komisia, T-156/04, EU:T:2009:505, bod 104, a zo 16. marca 2016, Frucona Košice/Komisia, T-103/14, EU:T:2016:152, bod 54).

73 Skutočnosť, že dotknutý členský štát neobhajuje záujmy príjemcu pomoci, nemôže byť spôsobilá zmeniť úlohu tohto príjemcu v správnom konaní, ani povahu jeho účasti na uvedenom konaní do takej miery, že by sa mu priznali porovnateľné záruky v súvislosti s právom na obhajobu ako tomuto členskému štátu (rozsudok zo 16. marca 2016, Frucona Košice/Komisia, T-103/14 P, EU:C:2016:152, bod 77).

74 V treťom rade v rozsahu, v akom žalobkyne spochybňujú platnosť nariadenia č. 659/1999, keďže podľa nich je v rozpore s Chartou, je potrebné v každom prípade odmietnuť toto tvrdenie, keďže rovnako vychádza z nesprávneho predpokladu, že Charta priznáva príjemcom štátnej pomoci právo na prístup k spisu Komisie v oblasti štátnej pomoci a právo byť vopred informovaný o skutočnostiach a okolnostiach, z ktorých chce Komisia vychádzať vo svojom konečnom rozhodnutí.

75 Z rovnakých dôvodov a na rozdiel od toho, čo tvrdia žalobkyne, skutočnosť, že sa mohli oboznámiť iba s relevantnými okolnosťami uvedenými v rozhodnutiach o začatí a rozšírení konania, nemôže sama osebe predstavovať porušenie ich práv.

76 Vo štvrtom rade, pokiaľ ide o tvrdenie žalobkýň, podľa ktorého rozsudok z 9. decembra 2014, Netherlands Maritime Technology Association/Komisia (T-140/13, neuverejnený, EU:T:2014:1029), nie je relevantný, vzhľadom na skutočnosť, že žalobca v tejto veci bol sťažovateľom, stačí pripomenúť, že podľa ustálenej judikatúry príjemca nemá v rámci preskúmania štátnej pomoci žiadnu osobitnú úlohu (pozri bod 56 vyššie). Rovnako platí, že hoci rozsudok z 29. júna 2010, Komisia/Technische Glaswerke Ilmenau (C-139/07 P, EU:C:2010:376), sa týka konania o štátnej pomoci, ktoré sa skončilo predtým, ako sa Charta stala súčasťou primárneho práva Únie, tento rozsudok je aj naďalej relevantný, keďže zdôrazňuje skutočnosť, že priznanie práva na prístup k spisu Komisie príjemcom pomoci by ohrozilo režim preskúmania štátnej pomoci.

77 V piatom rade, keďže z toho, čo bolo uvedené vyššie, vyplýva, že Komisia neporušila článok 41 Charty, ani právo žalobkýň na obhajobu, nie je potrebné skúmať ich tvrdenia, že výsledok konania mohol byť odlišný, ak by im Komisia umožnila prístup k spisu a informovala ich o úvahách a dôkazoch, z ktorých chcela vychádzať vo svojom konečnom rozhodnutí.

78 Z toho vyplýva, že tvrdenia žalobkýň uvedené v bodoch 70 až 77 vyššie musia byť odmietnuté.

79 Pokiaľ sa však v rámci tohto žalobného dôvodu namieta porušenie práva na obhajobu, je potrebné preskúmať aj právo, ktoré majú dotknuté osoby v zmysle článku 108 ods. 2 ZFEÚ, zúčastniť sa správneho konania v primeranom rozsahu so zreteľom na okolnosti prejednávaného prípadu (pozri judikatúru citovanú v bode 58 vyššie).

80 V tejto súvislosti treba po prvé pripomenúť, že z ustálenej judikatúry vyplýva, že počas fázy preskúmania uvedenej v článku 108 ods. 2 ZFEÚ je Komisia povinná vyzvať dotknuté osoby, aby predložili svoje pripomienky (pozri rozsudok z 8. mája 2008, Ferriere Nord/Komisia, C-49/05 P, neuverejnený, EU:C:2008:259, bod 68 a citovanú judikatúru). Pokiaľ ide o túto povinnosť, Súdny dvor rozhodol, že uverejnenie oznámenia v *Úradnom vestníku Európskej únie* je primeraným prostriedkom

na upovedomenie všetkých dotknutých osôb o začatí konania (rozsudok zo 14. novembra 1984, Intermills/Komisia, 323/82, EU:C:1984:345, bod 17), pričom spresnil, že jediným cieľom tohto oznámenia je získať od dotknutých osôb všetky informácie, ktoré majú pomôcť Komisii pri jej budúcich úkonoch (pozri rozsudok zo 16. marca 2016, Frucona Košice/Komisia, T-103/14, EU:T:2016:152, bod 56 a citovanú judikatúru).

81 Okrem toho podľa judikatúry platí, že ak Komisia rozhodne o začatí konania vo veci formálneho zisťovania, toto rozhodnutie sa môže obmedziť na zhrnutie relevantných skutkových a právnych okolností, uvedenie predbežného posúdenia dotknutého štátneho opatrenia s cieľom určiť, či má povahu pomoci, a vyjadrenie dôvodov, ktoré vedú k pochybnostiam o jeho zlučiteľnosti s vnútorným trhom (rozsudok z 23. októbra 2002, Diputación Foral de Guipúzcoa a i./Komisia, T-269/99, T-271/99 a T-272/99, EU:T:2002:258, bod 104).

82 Rozhodnutie o začatí konania vo veci formálneho zisťovania musí teda umožniť dotknutým osobám účinne sa zúčastniť na uvedenom konaní, v rámci ktorého budú mať možnosť uplatniť svoje tvrdenia. V tejto súvislosti stačí, ak sa dotknuté osoby môžu zoznámiť s úvahami, ktoré viedli Komisiu k predbežnej domnienke, že dotknuté opatrenie by mohlo byť novou pomocou nezlučiteľnou so spoločným trhom (rozsudok z 30. apríla 2002, Government of Gibraltar/Komisia, T-195/01 a T-207/01, EU:T:2002:111, bod 138).

83 V prejednávanej veci je nesporné, že po uverejnení listov, informujúcich Francúzsku republiku o rozhodnutiach o začatí a rozšírení konania, ku ktorým bolo priložené zhrnutie týchto rozhodnutí, pričom všetky dotknuté osoby boli vyzvané, aby predložili svoje pripomienky, Komisia dostala pripomienky žalobkýň. Ryanair tak predložila pripomienky k rozhodnutiu o začatí konania listom z 31. augusta 2011. Okrem iného osobitnými listami z 30. apríla 2012 obidve žalobkyne predložili svoje pripomienky k rozhodnutiu o rozšírení konania. Navyše počas konania vo veci formálneho zisťovania predložili niekoľko doplňujúcich dokumentov.

84 V rozhodnutiach o začatí a rozšírení konania pritom Komisia dostatočne jasne uviedla dôvody, na základe ktorých predbežne dospela k záveru, že preskúmanými zmluvami sa žalobkyniam poskytovala štátna pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ a že táto pomoc je nezlučiteľná s vnútorným trhom.

85 V rozhodnutí o začatí konania totiž Komisia uviedla opis dohôd z roku 2005 a predbežné posúdenie potenciálnej pomoci podľa týchto dohôd vzhľadom na kritériá štátnej pomoci stanovené v článku 107 ods. 1 ZFEÚ, aby napokon preskúmala ich zlučiteľnosť s vnútorným trhom.

86 Okrem toho v rozhodnutí o rozšírení konania Komisia najskôr uviedla všeobecné informácie týkajúce sa letiska v Pau a opísala zmluvy uzatvorené medzi CCIPB a žalobkyňami v rokoch 2003 až 2008. Ďalej predbežne posúdila potenciálnu pomoc poskytnutú žalobkyniam vzhľadom na kritériá štátnej pomoci, vrátane kritéria súkromného investora v trhovom hospodárstve, aby napokon preskúmala ich zlučiteľnosť s vnútorným trhom. Konkrétne, pokiaľ ide o uplatnenie kritéria súkromného investora, Komisia sa domnievala, že na základe informácií, ktoré má k dispozícii, obidva typy zmlúv, konkrétne zmluvy o letiskových službách a zmluvy o marketingových službách, mali byť posudzované spoločne.

87 Pokiaľ ide o výhradu žalobkýň, že nemali prístup k správe konzultanta z 30. marca 2011, treba konštatovať, že Komisia v rozhodnutí o rozšírení konania dostatočne presne zhrnula pochybnosti vyjadrené v tejto správe, pokiaľ ide o záujem letiska v Pau o nákup dotknutých marketingových služieb navrhnutých žalobkyňami. Okrem toho z napadnutého rozhodnutia nevyplýva, že by sa Komisia odvolávala na túto správu pri posúdení dotknutých opatrení, keďže toto posúdenie vychádzalo z odôvodnenia uvedeného v rozhodnutí.

88 Okrem toho je nesporné, že v nadväznosti na listy Komisie z 24. februára a 13. marca 2014, ako aj uverejnenie oznámenia z 15. apríla 2014 v úradnom vestníku Ryanair predovšetkým listom z 2. mája 2014 predložila pripomienky k prístupom uvedeným v usmerneniach z roku 2014 pre uplatňovanie kritéria podnikateľa v trhovom hospodárstve na rok 2014, a síce k porovnávacej analýze prírastkovej ziskovosti.

89 Pokiaľ ide o samotné právo žalobkýň na účasť na správnom konaní v primeranom rozsahu, nepredložili žiadny dôkaz, ktorý by preukázal, že nemali dostatočné vedomosti o predbežne použitom odôvodnení a že preto nemohli účinne predložiť svoje pripomienky.

[*omissis*]

B. O druhom žalobnom dôvode založenom na neexistencii pripísateľnosti sporných opatrení Francúzskej republike

92 Žalobkyne tvrdia, že Komisia nesprávne pripísala Francúzskej republike uzatvorenie zmluvy o letiskových službách a zmluvy o marketingových službách zo strany CCIPB. Na jednej strane Komisia podľa nich pochybila, keď dospela k záveru, že CCIPB je orgánom verejnej moci, ktorého rozhodnutia sú automaticky pripísateľné štátu, a nezohľadnila pritom jej úlohu podniku. Na druhej strane odôvodnenie napadnutého rozhodnutia týkajúce sa povahy CCIPB si údajne odporuje.

1. O prvej výhrade založenej na povahe CCIPB

93 Žalobkyne uznávajú, že rozhodnutia orgánu verejnej moci sú vždy pripísateľné dotknutému členskému štátu, ale tvrdia, že ako bolo uvedené v rozsudku zo 16. mája 2002, Francúzsko/Komisia (C-482/99, EU:C:2002:294), rozhodnutia verejnoprávnych podnikov možno považovať za pripísateľné uvedenému členskému štátu iba vtedy, ak určité nepriame dôkazy o tom, že tento členský štát uplatňuje kontrolu v súvislosti s dotknutým rozhodnutím. V prejednávanej veci Komisia údajne pochybila, keď sa domnievala, že CCIPB sa musí považovať za orgán verejnej moci, ktorého všetky rozhodnutia sú nevyhnutne pripísateľné Francúzskej republike, zatiaľ čo obchodná a priemyselná komora je zmiešaným subjektom, ktoré si plní úlohy v súlade s právnou úpravou aj skutočné úlohy ako zástupca podnikov, rovnako ako úplne samostatný podnik. Komisia sa údajne domnievala, že obchodné činnosti CCIPB mali iba vedľajšiu povahu vo vzťahu k plneniu úloh vo všeobecnom záujme, ale neposkytla akýkoľvek dôkaz, že tieto úlohy mali prednosť pred týmito činnosťami. Obchodné činnosti obchodnej a priemyselnej komory sú však podľa nich prevažujúce, často sa riadia súkromným právom a podliehajú právomoci občianskoprávnych a obchodných súdov. Aj keby sa obchodná činnosť CCIPB musela považovať za sekundárnu, napriek tomu by išlo o činnosť riadenia letiska v Pau, pri ktorej CCIPB plní jednoznačne hospodársku úlohu, v dôsledku čoho sa mala považovať za podnik. Komisia preto údajne nesprávne kvalifikovala CCIPB ako orgán verejnej moci a nedostatočne odôvodnila svoj záver, podľa ktorého CCIPB vystupovala výlučne alebo prinajmenšom prevažne ako orgán verejnej moci, nie ako podnik. Z dôvodu tohto nedostatku odôvodnenia žalobkyne neboli schopné overiť, či odmietnutie Komisie uplatniť usmernenia uvedené v rozsudku zo 16. mája 2002, Francúzsko/Komisia (C-482/99, EU:C:2002:294), bolo odôvodnené.

94 Komisia nesúhlasí s touto argumentáciou.

95 Na úvod treba pripomenúť, že článok 107 ods. 1 ZFEÚ vyhlasuje za nezlučiteľnú s vnútorným trhom pomoc poskytovanú členským štátom alebo akoukoľvek formou zo štátnych zdrojov, ktorá narúša hospodársku súťaž alebo hrozí narušením hospodárskej súťaže tým, že zvýhodňuje určitých podnikateľov alebo výrobu určitých druhov tovaru, pokiaľ ovplyvňuje obchod medzi členskými štátmi.

96 V tejto súvislosti platí, že na to, aby mohli byť zvýhodnenia označené za pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ, musia byť na jednej strane poskytnuté priamo alebo nepriamo prostredníctvom štátnych prostriedkov a na druhej strane musia byť pripísateľné štátu (pozri rozsudok z 15. júla 2004, Pearle a i., C-345/02, EU:C:2004:448, bod 35 a citovanú judikatúru).

97 Okrem iného treba zdôrazniť, že zásah štátu alebo zo štátnych prostriedkov nemusí nevyhnutne spočívať v opatrení vydanom ústrednými orgánmi štátnej správy dotknutého štátu. Môže byť vydané aj miestnym orgánom štátnej správy alebo orgánom miestnej samosprávy. Podľa ustálenej judikatúry môže opatrenie prijaté samosprávnym územným celkom a nie ústredným orgánom štátnej správy takisto predstavovať pomoc, pokiaľ sú splnené podmienky stanovené v článku 107 ods. 1 ZFEÚ (rozsudky zo 14. októbra 1987, Nemecko/Komisia, 248/84, EU:C:1987:437, bod 17, a zo 6. septembra 2006, Portugalsko/Komisia, C-88/03, EU:C:2006:511, bod 55). Inými slovami, opatrenia prijaté orgánmi členských štátov pôsobiacimi na inej než celoštátnej úrovni (decentralizovanými, federálnymi, regionálnymi alebo inými), bez ohľadu na ich právne postavenie či zameranie, spadajú z rovnakého dôvodu ako opatrenia prijaté federálnou alebo ústrednou vládou do pôsobnosti článku 107 ods. 1 ZFEÚ, ak sú splnené podmienky upravené týmto ustanovením (pozri rozsudok z 12. mája 2011, Région Nord-Pas-de-Calais a Communauté d'agglomération du Douaisis/Komisia, T-267/08 a T-279/08, EU:T:2011:209, body 108 a 110 a citovanú judikatúru).

98 V prejednávanej veci treba najskôr uviesť, že je nesporné, že letisko v Pau bolo do 1. januára 2007 vo vlastníctve Francúzskej republiky a následne bolo vo vlastníctve zoskupenia miestnych územných celkov, zmiešaného združenia. Správu letiska zabezpečovala CCIPB najmä prostredníctvom špecializovanej služby v rámci CCIPB.

99 Okrem toho z napadnutého rozhodnutia vyplýva, že základné zásady francúzskej právnej úpravy obchodných a priemyselných komôr zostali v priebehu posudzovaného obdobia nezmenené. Sú teda verejnoprávnymi inštitúciami zriadenými zákonom, ktoré spravujú volení vedúci predstavitelia podnikov a ktoré podliehajú štátnemu dohľadu. Francúzsky obchodný zákonník navyše kvalifikuje obchodné a priemyselné komory ako sprostredkovateľské orgány štátu, keďže ich prvotným cieľom je vykonávať úlohy vo verejnom záujme, ktoré sú im zverené zo zákona, t. j. najmä zastupovať záujmy priemyslu, obchodu a služieb pri styku s orgánmi štátnej moci, podporovať miestne podniky a rozvíjať príťažlivosť a plánovanie jednotlivých území. Napadnuté rozhodnutie tiež vysvetľuje, že priemyselné a obchodné činnosti obchodných a priemyselných komôr, ako sú správa zariadení letísk, sú pridružené k výkonu úloh vo verejnom záujme a ich cieľom je prispievať k plneniu týchto úloh. Vnútroštátna právna úprava okrem iného upravuje osobitné podmienky financovania obchodných a priemyselných komôr. V tejto súvislosti pochádzajú ich príjmy z daňových príjmov, dotácií alebo z prostriedkov vytvorených v rámci vzdelávacích činností alebo správy dopravnej infraštruktúry, čo potvrdzuje skutočnosť, že ich priemyselné a obchodné činnosti sú vedľajšie vo vzťahu k ich úlohám vo verejnom záujme (odôvodnenia 265 až 270 napadnutého rozhodnutia).

100 Pokiaľ ide o CCIPB, ktorej bola zverená správa letiska v Pau, napadnuté rozhodnutie odkazuje na tvrdenia francúzskych orgánov, podľa ktorých v prípade CCIPB obchodná činnosť, akou je správa letiska v Pau, nebola vykonávaná v záujme ziskovosti, ale s cieľom napomáhať plneniu úloh vo všeobecnom záujme, ktoré jej boli zverené, konkrétne rozvoj hospodárskej činnosti a zvyšovanie príťažlivosti územia (odôvodnenia 271 až 273 napadnutého rozhodnutia).

101 V tejto súvislosti sa Komisia v súlade s judikatúrou citovanou v bode 97 vyššie mohla na základe všetkých týchto skutkových okolností oprávnene domnievať, že obchodné a priemyselné komory, ako je CCIPB, sa musia považovať za orgány verejnej moci, ktorých všetky rozhodnutia sú nevyhnutne pripísateľné štátu z rovnakého dôvodu ako rozhodnutia ústredných orgánov štátnej správy alebo regionálnych a miestnych orgánov (odôvodnenie 274 napadnutého rozhodnutia).

102 Tento výsledok nie je spochybnený tvrdeniami žalobkýň založenými na zmiešanej povahe obchodných a priemyselných komôr a hospodárskej povahe činnosti riadenia letiska CCIPB. Na jednej strane je pravda, že táto obchodná a priemyselná komora v rámci svojej organizácie zabezpečuje správu letiska v Pau a rozhoduje o uzatváraní obchodných dohôd so žalobkyňami týkajúcich sa prevádzkovania leteckých spojení. Hoci je preto z tohto pohľadu vhodné usudzovať, že CCIPB vykonáva hospodárske činnosti (rozsudok z 24. marca 2011, Freistaat Sachsen a Land Sachsen-Anhalt/Komisia, T-443/08 a T-455/08, EU:T:2011:117, bod 93), napriek tomu je nesporné, že správa letiska v Pau bola integrovaná do štruktúr CCIPB, ktorú Komisia považovala na základe súboru nepriamych dôkazov za orgán verejnej moci. Pritom nič nevylučuje, aby štátny orgán vykonával hospodársku činnosť (pozri v tomto zmysle rozsudok z 23. apríla 1991, Höfner a Elser, C-41/90, EU:C:1991:161, bod 21), bez ohľadu na postavenie tohto orgánu v rámci organizácie štátu, či už patrí medzi ústredné orgány alebo je decentralizovaným subjektom, akým je CCIPB.

103 Na druhej strane vzhľadom na to, že dotknuté dohody boli uzatvorené zo strany CCIPB, ktorá je orgánom štátu, nebolo potrebné, aby Komisia určila pripísateľnosť štátu v zmysle rozsudku zo 16. mája 2002, Francúzsko/Komisia (C-482/99, EU:C:2002:294). Táto judikatúra totiž bola založená na konštatovaní Súdneho dvora nachádzajúcom sa v bode 52 uvedeného rozsudku, podľa ktorého verejnoprávny podnik môže konať s väčšou alebo menšou mierou nezávislosti, podľa miery samostatnosti, ktorú mu štát ponechal, a preto skutočné uplatňovanie kontroly štátu v konkrétnom prípade nemožno automaticky predpokladať. Situácia CCIPB je však odlišná, keďže tento subjekt, ktorý vykonáva hospodársku činnosť a uzatvára zmluvy, o ktoré ide, je napriek tomu orgánom štátu, vzhľadom na okolnosti uvedené v bodoch 99 a 100 vyššie.

104 Okrem toho tieto okolnosti uvedené Komisiou v súvislosti so záverom, že CCIPB je orgánom štátu, konkrétne jej postavenie verejnoprávnej inštitúcie, jej úlohy vo všeobecnom záujme, a jej podliehanie štátnemu dohľadu zodpovedajú určitým nepriamym dôkazom, ktoré judikatúra identifikovala ako relevantné na to, aby sa opatrenie prijaté verejnoprávnym podnik pripísalo štátu (pozri v tomto zmysle rozsudky zo 16. mája 2002, Francúzsko/Komisia, C-482/99, EU:C:2002:294, bod 56, a z 27. februára 2013, Nitrogénművek Vegyipari/Komisia, T-387/11, neuverejnený, EU:T:2013:98, body 63 až 65).

105 Komisia v napadnutom rozhodnutí pre úplnosť zdôraznila, že nebolo potrebné rozlišovať medzi CCIPB a konkrétnou službou CCIPB, ktorá vykonávala hospodársku činnosť správy letiska v Pau, keďže táto služba nemá svoju vlastnú právnu subjektivitu odlišnú od právnej subjektivity CCIPB a je iba súčasťou vnútorných služieb CCIPB, pričom nemá vlastnú rozhodovaciu samostatnosť, s výnimkou rozhodnutí týkajúcich sa každodennej správy letiska v Pau. Komisia pritom konštatovala, že jednotlivé zmluvy o letiskových službách a marketingových službách boli podpísané predsedom CCIPB na základe predchádzajúceho súhlasu valného zhromaždenia CCIPB. Francúzske orgány tiež netvrdili, že uzavretie dohôd so žalobkyňami sa malo pripísať jedine tejto službe (odôvodnenie 280 napadnutého rozhodnutia).

106 Za týchto okolností sa Komisia mohla oprávnene domnievať, že opatrenia prijaté CCIPB, vrátane uzavretia dotknutých zmlúv, boli pripísateľné štátu.

107 Žiadne z tvrdení uvedených žalobkyňami nemôže spochybniť tento záver.

108 Pokiaľ ide v prvom rade o tvrdenie žalobkýň, podľa ktorého Komisia neuviedla dôvod, prečo uprednostnila verejnoprávne úlohy CCIPB v porovnaní s jej prevažujúcimi obchodnými činnosťami, treba uviesť, že ako vyplýva z napadnutého rozhodnutia (odôvodnenia 26 až 210), Komisia pri konštatovaní kľúčovej povahy úloh obchodnej a priemyselnej komory vo všeobecnom záujme a vedľajšej povahy ich obchodnej činnosti vychádzala tak z právnej úpravy obchodných a priemyselných komôr, ako aj z vyhlásení francúzskych orgánov. Žalobkyne však nepredložili žiadny dôkaz, ktorý by mohol spochybniť túto analýzu.

109 Pokiaľ ide v druhom rade o tvrdenie žalobkýň, podľa ktorého sa na obchodné a priemyselné komory vzťahuje súkromné právo a právomoci občianskoprávnych a obchodných súdov, treba zdôrazniť, že aj keby sa pripustilo, že pokiaľ je toto konštatovanie správne, môže predstavovať relevantný prvok na to, aby sa CCIPB nepriznalo postavenie orgánu verejnej moci, predstavuje iba jeden z viacerých prvkov pri posúdení povahy dotknutého subjektu, ktorý sám osebe nespochybňuje kvalifikáciu orgánu verejnej moci založenú na všetkých ostatných skutočnostiach uvedených v napadnutom rozhodnutí (pozri body 99 a 100 vyššie).

110 V treťom rade, pokiaľ ide o tvrdenie žalobkýň, podľa ktorého Komisia v inej časti napadnutého rozhodnutia údajne uviedla, že CCIPB konala ako správca letiska, a nie ako orgán verejnej moci v rámci svojej úlohy rozvoja miestneho hospodárstva (odôvodnenie 328 napadnutého rozhodnutia), treba uviesť, že táto časť, ktorá sa týka uplatnenia kritéria súkromného podnikateľa v trhovom hospodárstve, je súčasťou odôvodnenia Komisie, podľa ktorého v rámci prvého prístupu, ktorý si zvolila, správanie CCIPB ako správcu letiska sa muselo porovnať so správaním hypotetického súkromného prevádzkovateľa letiska (odôvodnenia 315 a 320 napadnutého rozhodnutia). Naproti tomu podľa názoru Komisie sa nemal uplatniť druhý prístup, a to, že CCIPB konala ako verejnoprávny subjekt poverený plnením úloh vo všeobecnom záujme, v danom prípade hospodárskeho rozvoja regiónu Pau (odôvodnenia 316 a 320 napadnutého rozhodnutia). Z uvedenej časti však nemožno vyvodiť, že uplatnením prvého prístupu Komisia pripustila, že CCIPB nie je orgánom verejnej moci (pozri odôvodnenia 314 až 331 napadnutého rozhodnutia). Podľa ustálenej judikatúry totiž treba v rámci uplatnenia kritéria súkromného investora porovnať správanie orgánu verejnej moci konajúceho vo svojom postavení hospodárskeho subjektu so správaním súkromného subjektu (pozri v tomto zmysle rozsudky z 5. júna 2012, Komisia/EDF, C-124/10 P, EU:C:2012:318, body 78, 81, 92 a 103, a zo 16. marca 2016, Frucona Košice/Komisia, T-103/14, EU:T:2016:152, body 95, 115 a 118), čo Komisia v prejednávanej veci urobila.

111 Vo štvrtom rade treba odmietnuť tvrdenie žalobkýň založené na nedostatku odôvodnenia, podľa ktorého neboli schopné overiť, či odmietnutie Komisie uplatniť usmernenia uvedené v rozsudku zo 16. mája 2002, Francúzsko/Komisia (C-482/99, EU:C:2002:294), bolo odôvodnené. Komisia totiž v odôvodneniach 269 až 276 napadnutého rozhodnutia dostatočne jasne uviedla, v čom sa situácia obchodnej a priemyselnej komory, v ktorej sa spájajú úlohy vo všeobecnom záujme s hospodárskymi činnosťami, odlišuje od situácie verejnoprávnych podnikov, v súvislosti s ktorými Súdny dvor vydal uvedený rozsudok.

112 Vzhľadom na to, čo bolo uvedené, treba zamietnuť prvú výhradu druhého žalobného dôvodu.

2. O druhej výhrade týkajúcej sa rozporuplnosti odôvodnenia napadnutého rozhodnutia

113 Žalobkyne vo svojej druhej výhrade tvrdia, že napadnuté rozhodnutie nie je správne odôvodnené, lebo si protirečí, pokiaľ ide o povahu CCIPB. Komisia sa totiž podľa nich domnievala, že CCIPB je súčasťou verejnej správy a súčasne v súvislosti s tou istou činnosťou je podnikom, ktorý prijal štátnu pomoc (odôvodnenia 487 a 488 a článok 2 napadnutého rozhodnutia). Komisia z tohto dôvodu údajne vychádzala z nesprávneho právneho posúdenia. Ten istý subjekt údajne nemôže byť súčasťou verejnej správy a zároveň byť podnikom prijímajúcim pomoc v súvislosti s tou istou činnosťou, keďže tieto dve kvalifikácie sa navzájom vylučujú.

114 V tejto súvislosti žalobkyne uznávajú, že jeden subjekt môže súčasne poskytovať aj prijímať štátnu pomoc, ale tvrdia, že v obidvoch prípadoch sa tento subjekt musí považovať za jeden podnik. Posúdenie pripísateľnosti rozhodnutia o poskytnutí pomoci štátu by sa preto malo uskutočniť na základe usmernení uvedených v rozsudku zo 16. mája 2002, Francúzsko/Komisia (C-482/99, EU:C:2002:294). Napadnuté rozhodnutie tým, že nekvalifikovalo CCIPB buď ako podnik, alebo ako iný subjekt, údajne neumožňuje žalobkyniam určiť, ktoré kritérium pripísania zodpovednosti štátu sa

uplatnilo v prípade CCIPB, čiže či usmernenia uvedené v rozsudku zo 16. mája 2002, Francúzsko/Komisia (C-482/99, EU:C:2002:294), alebo samotná skutočnosť, že je súčasťou verejnej správy. Napadnuté rozhodnutie je preto postihnuté vadou odôvodnenia kvalifikácie CCIPB.

115 Komisia nesúhlasí s touto argumentáciou.

116 V tejto súvislosti treba najprv uviesť, že v rámci preskúmania opatrení poskytnutých CCIPB ako správcom letiska v Pau Komisia konštatovala, že CCIPB zabezpečovala prevádzku komerčného využívania infraštruktúry a zariadení letiska a že dotácie na vybavenie, ktoré jej boli poskytnuté v rokoch 2004 a 2009, predstavujú štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ (odôvodnenia 488 a 531 napadnutého rozhodnutia).

117 Ďalej treba uviesť, že v rámci preskúmania pomoci poskytnutej žalobkyniam Komisia vychádzala z viacerých okolností, ako je postavenie verejnoprávnej inštitúcie zriadenej zákonom, plnenie úloh vo verejnom záujme, vedľajšia povaha hospodárskych činností a štátny dohľad, pričom z nich vyvodila záver, že CCIPB je súčasťou verejnej správy a predstavuje orgán verejnej moci, ktorého správanie je pripísateľné štátu (odôvodnenia 269 až 276 napadnutého rozhodnutia). Uzatváranie obchodných dohôd so žalobkyňami bolo pritom súčasťou tohto správania.

118 Preto treba konštatovať, že Komisia sa domnievala, že CCIPB svojou hospodárskou činnosťou bola príjemcom štátnej pomoci, v danom prípade dotácií na vybavenie, ale že tiež bola subjektom, ktorý sa považuje za verejnoprávny subjekt a ktorý súhlasil s poskytnutím pomoci žalobkyniam, v danom prípade uzatvorením dotknutých obchodných dohôd.

119 Vzhľadom na to, že dotknuté štátne pomoci boli odlišné a okrem toho boli predmetom samostatného posúdenia v napadnutom rozhodnutí, nemožno usudzovať, že ako tvrdia žalobkyne, kvalifikácia príjemcu pomoci a kvalifikácia subjektu, ktorý sa považuje za orgán verejnej moci, sú v danom prípade nezlučiteľné. Verejnoprávny subjekt totiž môže byť príjemcom štátnej pomoci, ak ide o podnik, ktorý je aktívny na trhu. Nič však nevylučuje, aby verejnoprávna inštitúcia, ktorej bolo zverené plnenie úloh vo verejnom záujme a ktorá je pod dohľadom štátu a v rámci toho vykonáva hospodársku činnosť, sa mohla považovať nielen za orgán verejnej moci, ale v rámci odlišného opatrenia aj za poskytovateľa pomoci podnikom, ako sú žalobkyne (pozri v tomto zmysle rozsudok z 24. marca 2011, Freistaat Sachsen a Land Sachsen-Anhalt/Komisia, T-443/08 a T-455/08, EU:T:2011:117, body 143 a 145).

120 V tejto súvislosti treba pripomenúť, že nič nebráni tomu, aby bol výkon hospodárskej činnosti integrovaný do sústavy, ktorá je súčasťou verejnej správy (rozsudok z 23. apríla 1991, Höfner a Elser, C-41/90, EU:C:1991:161, bod 21). Rovnako ani skutočnosť, že subjekt vykonáva hospodárske aj nehospodárske činnosti, neznamená, že nemôže byť kvalifikovaný ako podnik v zmysle pravidiel o štátnej pomoci, pokiaľ ide o vykonávanie hospodárskej činnosti (pozri v tomto zmysle rozsudok z 24. októbra 2002, Aéroports de Paris/Komisia, C-82/01 P, EU:C:2002:617, bod 74).

121 Okrem toho integrácia subjektu, ako je prevádzkovateľ letiska, do sústavy verejnej správy nebráni tomu, aby tento subjekt mohol získať štátnu pomoc. Treba totiž pripomenúť, že existencia alebo neexistencia právnej subjektivity odlišnej od štátu, ktorú vnútroštátne právo priznáva orgánu vykonávajúcemu hospodársku činnosť, nemá navyše vplyv na existenciu finančných vzťahov medzi štátom a týmto orgánom, a preto na možnosť uvedeného orgánu byť príjemcom štátnej pomoci v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ (pozri v tomto zmysle rozsudok z 24. marca 2011, Freistaat Sachsen a Land Sachsen-Anhalt/Komisia, T-443/08 a T-455/08, EU:T:2011:117, body 128 a 129 a citovanú judikatúru).

122 Z toho vyplýva, že na rozdiel od toho, čo tvrdia žalobkyne, napadnuté rozhodnutie nie je poznačené protirečivosťou, ani nesprávnym právnym posúdením alebo nedostatkom odôvodnenia, pokiaľ kvalifikuje CCIPB ako príjemcu pomoci a súčasne orgán verejnej moci.

123 Druhá výhrada druhého žalobného dôvodu sa preto musí zamietnuť.

124 Vzhľadom na to, čo bolo uvedené, treba zamietnuť druhý žalobný dôvod ako celok.

C. O treťom žalobnom dôvode založenom na nesprávnom uplatnení kritéria subjektu v trhovom hospodárstve

125 Svojím tretím žalobným dôvodom žalobkyne uvádzajú, že Komisia nesprávne uplatnila kritérium podnikateľa v trhovom hospodárstve a z tohto dôvodu porušila článok 107 ods. 1 ZFEÚ.

126 Tento žalobný dôvod sa delí na dve časti. V prvom rade Komisia údajne nesprávne odmietla vykonať porovnávaciu analýzu, pričom uskutočnenie takejto analýzy by viedlo k záveru, že nešlo o pomoc. Napadnuté rozhodnutie je v tomto smere okrem toho poznačené nedostatkom odôvodnenia. V druhom rade údajne vychádzala zo zjavne nesprávneho posúdenia pri svojej analýze prírastkovej ziskovosti, ktorá tiež nebola dostatočne odôvodnená.

127 Komisia odmieta túto argumentáciu.

128 Pred preskúmaním dvoch častí tohto žalobného dôvodu treba najskôr pripomenúť, že podľa ustálenej judikatúry Súdneho dvora má pojem štátna pomoc, ako je vymedzený v Zmluve o FEÚ, právnu povahu a musí sa vykladať na základe objektívnych skutočností. Z tohto dôvodu musí súd Únie v zásade a s ohľadom jednak na konkrétne okolnosti sporu, o ktorom rozhoduje, a jednak na technickú alebo zložitú povahu hodnotení uskutočnených Komisiou vykonávať celkové preskúmavanie, pokiaľ ide o otázku, či opatrenie patrí do pôsobnosti článku 107 ods. 1 ZFEÚ (pozri rozsudok z 30. novembra 2016, Komisia/Francúzsko a Orange, C-486/15 P, EU:C:2016:912, bod 87 a citovanú judikatúru).

129 Súdny dvor však rozhodol, že súdne preskúmanie je obmedzené, pokiaľ ide o otázku, či určité opatrenie patrí do pôsobnosti článku 107 ods. 1 ZFEÚ, ak sú posúdenia, ktoré vykonala Komisia, technickej povahy alebo sa vyznačujú zložitosťou (rozsudok z 30. novembra 2016, Komisia/Francúzsko a Orange, C-486/15 P, EU:C:2016:912, bod 88).

130 V tejto súvislosti v prípade, že Komisia musí na účely overenia, či určité opatrenie patrí do pôsobnosti článku 107 ods. 1 ZFEÚ, uplatniť kritérium súkromného investora v trhovom hospodárstve, uplatnenie tohto kritéria si vo všeobecnosti vyžaduje, aby Komisia vykonala zložité hospodárske posúdenie (rozsudok z 30. novembra 2016, Komisia/Francúzsko a Orange, C-486/15 P, EU:C:2016:912, bod 89).

131 Hoci Všeobecnému súdu neprináleží, aby svojím vlastným posúdením nahradil hospodárske posúdenie Komisie, z judikatúry Súdneho dvora, ktorá už bola ustálená, vyplýva, že súd Únie musí najmä nielen overiť vecnú presnosť, spoľahlivosť a súladnosť predložených dôkazov, ale aj preskúmať, či tieto dôkazy predstavujú celok relevantných údajov, ktoré musia byť zohľadnené pri posúdení komplexnej situácie, a či sú spôsobilé podporiť závery, ktoré sa z nich vyvodili (pozri v tomto zmysle rozsudok z 30. novembra 2016, Komisia/Francúzsko a Orange, C-486/15 P, EU:C:2016:912, bod 91 a citovanú judikatúru).

1. O prvej časti založenej na nesprávnom posúdení a na nedostatku odôvodnenia, ktorého sa Komisia údajne dopustila tým, že odmietla vykonať porovnávaciu analýzu, pokiaľ ide o zmluvy o letiskových službách a zmluvy o marketingových službách

[*omissis*]

a) O odmietnutí porovnávacej analýzy ako metódy uplatnenia kritéria podnikateľa v trhovom hospodárstve

138 Žalobkyne tvrdia, že Komisia nezohľadnila, že porovnávacia analýza je hlavnou metódou posúdenia v súvislosti s uplatnením kritéria podnikateľa v trhovom hospodárstve pri určení toho, či dohoda poskytla výhodu súkromnoprávnemu účastníkovi, pričom táto metóda je navyše v súlade so zásadou právnej istoty. Vychádzajúc z rozsudku z 3. júla 2003, Chronopost a i./Ufex a i. (C-83/01 P, C-93/01 P a C-94/01 P, EU:C:2003:388, body 38 a 39), tvrdia, že podľa všeobecnej zásady práva Únie sa Komisia mohla opierať o analýzu prírastkovej ziskovosti iba za predpokladu, že porovnávacia analýza, najmä v rámci porovnania so súkromným investorom, by nebola možná.

139 V tejto súvislosti z ustálenej judikatúry vyplýva, že podmienky, ktoré musí opatrenie spĺňať na to, aby sa mohlo považovať za „pomoc“ v zmysle článku 107 ZFEÚ, nie sú splnené, ak zvýhodnený podnik, ktorý je prijímateľom, môže za okolností zodpovedajúcich bežným trhovým podmienkam získať rovnakú výhodu, ako mu bola poskytnutá zo štátnych prostriedkov (rozsudky z 5. júna 2012, Komisia/EDF, C-124/10 P, EU:C:2012:318, bod 78, a z 24. januára 2013, Frucona Košice/Komisia, C-73/11 P, EU:C:2013:32, bod 70). Toto posúdenie sa v zásade uskutočňuje uplatnením kritéria subjektu v trhovom hospodárstve (pozri v tomto zmysle a analogicky rozsudok z 24. januára 2013, Frucona Košice/Komisia, C-73/11 P, EU:C:2013:32, bod 71).

140 S cieľom určiť, či štátne opatrenie predstavuje štátnu pomoc, treba posúdiť, či by za podobných okolností podnikateľ v trhovom hospodárstve s veľkosťou porovnateľnou s veľkosťou spravujúcej organizácie vo verejnom sektore, mohol byť podnecovaný k tomu, aby uzavrel dotknuté zmluvy (pozri v tomto zmysle a analogicky rozsudky z 21. marca 1990, Belgicko/Komisia, C-142/87, EU:C:1990:125, bod 29, a z 3. júla 2014, Španielsko a i./Komisia, T-319/12 a T-321/12, neuverejnený, EU:T:2014:604, body 40 a 42).

141 Posúdenie toho, či by podnikateľ v trhovom hospodárstve uzavrel také dohody, ako sú tie, o ktoré ide, však nemusí nevyhnutne znamenať, že Komisia je povinná uplatniť metódu porovnávacej analýzy. Táto metóda je totiž len jedným spomedzi mnohých analytických nástrojov na určenie toho, či podnik príjemcu získal hospodársku výhodu, ktorú by nezískal za bežných trhových podmienok (pozri v tomto zmysle a analogicky rozsudky zo 6. marca 2003, Westdeutsche Landesbank Girozentrale a Land Nordrhein-Westfalen/Komisia, T-228/99 a T-233/99, EU:T:2003:57, body 250 a 254, a z 3. júla 2014, Španielsko a i./Komisia, T-319/12 a T-321/12, neuverejnený, EU:T:2014:604, body 43 a 44).

142 Výber vhodného nástroja totiž Komisii prislúcha v rámci jej povinnosti vykonať úplnú analýzu všetkých relevantných zložiek spornej transakcie a jej kontextu, vrátane situácie prijímajúceho podniku a relevantného trhu, aby overila, či podnik získal hospodársku výhodu, ktorú by nezískal za bežných trhových podmienok (pozri v tomto zmysle a analogicky rozsudky zo 6. marca 2003, Westdeutsche Landesbank Girozentrale a Land Nordrhein-Westfalen/Komisia, T-228/99 a T-233/99, EU:T:2003:57, body 251 a 258, a z 3. júla 2014, Španielsko a i./Komisia, T-319/12 a T-321/12, neuverejnený, EU:T:2014:604, bod 45).

143 Bez toho, aby bolo v tomto štádiu potrebné posúdiť opodstatnenosť dôvodov, ktoré uviedla Komisia v súvislosti s odchýlením sa od porovnávacej analýzy v prejednávanej veci, treba v danom prípade usudzovať, že Komisia mohla bez toho, aby pochybila, v odôvodneniach 359 až 372 napadnutého rozhodnutia podrobne analyzovať, ktorú metódu je najvhodnejšie zvoliť s cieľom uplatniť kritérium podnikateľa v trhovom hospodárstve. Keďže pochybovala, či je možné určiť vhodný porovnávací prvok na stanovenie skutočnej trhovej ceny za letiskové služby, a vzhľadom na rozdielne náklady a príjmy medzi letiskami, nízku úroveň porovnateľnosti transakcií medzi letiskami a leteckými spoločnosťami, ťažkosti pri hľadaní vzorky letísk a porovnateľných transakcií a dodávok služieb za ceny, ktoré vedú k prírastkovej strate, Komisia uplatnila metódu analýzy prírastkovej ziskovosti a odchýlila sa od porovnávacej analýzy.

144 Tento prístup Komisie nie je v rozpore s judikatúrou uvádzanou žalobkyňami, a síce rozsudkom z 3. júla 2003, Chronopost a i./Ufex a i. (C-83/01 P, C-93/01 P a C-94/01 P, EU:C:2003:388, body 38 a 39), podľa ktorého pri absencii akejkoľvek možnosti porovnať situáciu verejnoprávneho podniku so situáciou súkromného podniku, ktoré nepôsobia vo vyhradenom odvetví, sa bežné podmienky na trhu, ktoré sú nevyhnutne hypotetické, musia posudzovať s odkazom na dostupné objektívne a overiteľné skutočnosti, ako sú náklady, ktoré znáša verejnoprávny podnik. Táto judikatúra sa totiž musí vykladať v kontexte okolností veci, v ktorej bol vydaný uvedený rozsudok, t. j. v kontexte nemožnosti uplatniť porovnávaciu analýzu, a teda nemožnosti voľby medzi takouto analýzou a inými metódami. V dôsledku toho v uvedenom rozsudku na rozdiel od toho, čo v podstate tvrdia žalobkyne, Súdny dvor nerozhodol o existencii hierarchie medzi porovnávacou analýzou a inými metódami, ale iba konštatoval nemožnosť použiť porovnávaciu analýzu v danom prípade.

145 Z toho vyplýva, že tvrdenie žalobkýň založené na existencii všeobecnej právnej zásady Únie, ktorá bola údajne vyslovená v rozsudku z 3. júla 2003, Chronopost a i./Ufex a i. (C-83/01 P, C-93/01 P a C-94/01 P, EU:C:2003:388) a ktorá vytvára hierarchiu medzi porovnávacou analýzou a inými metódami, nemôže uspieť.

146 Žalobkyne tiež nemôžu oprávnene vychádzať zo skutočnosti, že rozsudky zo 6. marca 2003, Westdeutsche Landesbank Girozentrale a Land Nordrhein-Westfalen/Komisia (T-228/99 a T-233/99, EU:T:2003:57), a z 3. júla 2014, Španielsko a i./Komisia (T-319/12 a T-321/12, neuverejnený, EU:T:2014:604), sa týkajú nástroja analýzy priemerného výnosu v odvetví, keďže v týchto rozsudkoch Všeobecný súd rozhodol, že použitie priemerného výnosu v odvetví predstavuje iba jeden z viacerých analytických nástrojov v rámci uplatnenia článku 107 ods. 2 ZFEÚ.

147 Žalobkyne sa tiež nemôžu platne opierať o judikatúru, podľa ktorej skutočnosť, že sporná transakcia je pre orgány verejnej moci primeraná, nezbavuje Komisiu povinnosti preveriť, či dotknuté opatrenie priznáva prijímajúcemu podniku hospodársku výhodu, ktorú by nezískal za bežných trhových podmienok (rozsudky zo 6. marca 2003, Westdeutsche Landesbank Girozentrale a Land Nordrhein-Westfalen/Komisia, T-228/99 a T-233/99, EU:T:2003:57, bod 315, a z 13. septembra 2010, Grécko a i./Komisia, T-415/05, T-416/05 a T-423/05, EU:T:2010:386, bod 213). Cieľom analýzy prírastkovej ziskovosti je totiž práve overiť, či uzavretím dohody orgán verejnej moci, ktorý koná ako podnikateľ v trhovom hospodárstve nachádzajúci sa v čo najväčšej možnej miere v rovnakej situácii, umožnil získať druhej zmluvnej strane hospodársku výhodu, ktorú by nemohla získať za bežných trhových podmienok.

148 Pokiaľ ide napokon o tvrdenie žalobkýň, podľa ktorého uzatvorenie zmluvy, ktorá pre verejné letisko nie je zisková z dôvodu jeho vlastnej neefektívnosti, neposkytuje leteckej spoločnosti výhodu z hľadiska bežných trhových podmienok, je potrebné poznamenať, že podľa judikatúry (bod 140 vyššie a bod 181 nižšie), cieľom uplatňovania kritéria operátora v trhovom hospodárstve nie je vyžadovať minimálnu efektívnosť pri prevádzkovaní určitej činnosti, ale určiť, či by za podobných okolností porovnateľný súkromný investor mohol byť vedený prijať dotknuté opatrenie. V tejto súvislosti treba zohľadniť štruktúru nákladov a príjmov verejnoprávneho subjektu, ktorého správanie sa porovnáva so správaním podnikateľa v trhovom hospodárstve. Tvrdenie žalobkýň sa preto musí zamietnuť.

149 Z toho vyplýva, že argumentácia žalobkýň, podľa ktorej bola Komisia povinná uskutočniť porovnávaciu analýzu s cieľom uplatniť kritérium podnikateľa v trhovom hospodárstve, musí byť odmietnutá.

b) O dôvodov, ktoré uviedla Komisia v napadnutom rozhodnutí v súvislosti s odchýlením sa od porovnávacej analýzy v prejednávanej veci

150 Žalobkyne spochybňujú osobitné dôvody, ktoré Komisia uviedla v odôvodneniach 360 až 369 napadnutého rozhodnutia s cieľom odchýliť sa v prejednávanej veci od porovnávacej analýzy.

151 Predovšetkým v podstate uviedli päť výhrad, podľa ktorých tieto dôvody obsahujú nesprávne posúdenie a nedostatok odôvodnenia.

1) O prvej výhrade založenej na tom, že Komisia nesprávne usúdila, že rozdielnosť letísk znehodnocuje porovnávaciu analýzu

152 Žalobkyne tvrdia, že Komisia pochybila pri tvrdení, že rôznorodosť situácií európskych letísk znehodnocuje porovnávaciu analýzu.

153 Po prvé, pokiaľ ide o dôvod týkajúci sa rozdielnosti štruktúr nákladov, príjmov a iných podmienok medzi letiskami (odôvodnenie 362 napadnutého rozhodnutia), žalobkyne tvrdia, že Komisia neposkytla žiadny údaj ani príklad na vysvetlenie úrovne a významu týchto rozdielov. Komisii však údajne prislúchalo, aby uviedla tvrdenia, ktoré sú špecifické pre túto vec a ktoré opodstatňujú odmietnutie porovnávacej analýzy, ktorá je podľa nich hlavnou metódou hodnotenia v súvislosti s uplatnením kritéria súkromného investora.

154 V tejto súvislosti stačí uviesť, že Komisia v odôvodnení 362 napadnutého rozhodnutia konštatovala, že štruktúra nákladov a príjmov sa značne líšili od jedného letiska k druhému a okrem toho na podporu tohto konštatovania uviedla zoznam ukazovateľov rozdielov medzi nákladmi a príjmami. Žalobkyne navyše neuviedli žiadne konkrétne tvrdenie, ktoré by umožnilo usudzovať, že uvedenie týchto ukazovateľov je poznačené zjavne nesprávnym posúdením.

155 Pokiaľ ide po druhé o dôvod týkajúci sa nízkej porovnateľnosti transakcií medzi letiskami a leteckými spoločnosťami (odôvodnenie 363 napadnutého rozhodnutia), žalobkyne tvrdia, že Komisia nesprávne uviedla, že letiskové poplatky nie sú vo všeobecnosti porovnateľné medzi letiskami.

156 V tejto súvislosti treba konštatovať, že žalobkyne si nesprávne vykladajú napadnuté rozhodnutie, pokiaľ tvrdia, že Komisia usúdila, že letiskové poplatky nie sú porovnateľné medzi letiskami. Komisia v odôvodnení 363 napadnutého rozhodnutia vysvetlila, že ako to dokazuje prejednávaná vec, obchodné vzťahy medzi letiskami a leteckými spoločnosťami nie sú nevyhnutne založené na zozname verejných cien vo vzťahu k jednotlivým službám, ale sa vyznačujú veľkou rozmanitosťou, a preto sú ťažko porovnateľné na základe ceny za spiatočný let alebo za cestujúceho. Okrem toho zo spisu vyplýva, že dohody medzi letiskom v Pau a žalobkyňami išli nad rámec jednoduchého uplatnenia všeobecného sadzobníka platného na letisku, pokiaľ ide o letiskové poplatky, a spočívali v uzavretí zmlúv o letiskových službách a marketingových službách.

157 Rovnako nemožno prijať tvrdenie žalobkýň, podľa ktorého Komisia pochybila v odôvodnení 363 napadnutého rozhodnutia, v ktorom uviedla, že verejné cenníky nevyhnutne nepredstavujú obchodné dohody uzavreté medzi letiskami a leteckými spoločnosťami.

158 Na rozdiel od toho, čo tvrdia žalobkyne, totiž výška poplatkov, ktoré boli individuálne dojednané medzi letiskami a niektorými leteckými spoločnosťami a ktoré sú nižšie než verejné ceny, sama osebe nestačí na vyvodenie záveru, že porovnávacia analýza na základe verejných cenníkov predstavuje relevantný prístup. V tejto súvislosti je potrebné poznamenať, že Komisia v odôvodnení 366 napadnutého rozhodnutia uviedla, že dotknuté operácie obsahovali viacero cien, a to letiskové poplatky, cenu za služby pozemnej obsluhy a cenu za marketingové služby, čo žalobkyne nespochybňujú. Ako pritom vyplýva z odôvodnenia 367 napadnutého rozhodnutia, takéto transakcie nemôžu byť užitočne porovnané pri obmedzení sa na poplatky podľa verejných cenníkov a z tohto dôvodu vynechaní zohľadnenia najmä odmeny za marketingové služby.

159 Navyše pokiaľ ide o tvrdenie žalobkýň, podľa ktorého sa Komisia nemohla opierať o liberalizáciu odvetvia leteckej dopravy v Európe, aby odôvodnila odmietnutie porovnávacej analýzy bez predloženia dôkazov, ktoré to môžu podporiť, treba zdôrazniť, že Komisia v odôvodnení 363 napadnutého

rozhodnutia uviedla liberalizáciu, aby vysvetlila rôznorodosť obchodných praktík medzi letiskami, čím by sa akákoľvek čisto porovnávacia analýza stala zložitejšia. Na rozdiel od toho, čo tvrdia žalobkyne, napadnuté rozhodnutie nevylučuje porovnávaciu analýzu v súvislosti s určením, či by mal podnikateľ v trhovom hospodárstve pristúpiť k danej dohode v liberalizovaných odvetviach alebo dokonca vo všetkých odvetviach.

160 Po tretie, pokiaľ ide o tvrdenie žalobkýň, podľa ktorého odmietnutie porovnávacej analýzy letísk by bolo v rozpore s prístupom Komisie v iných odvetviach, je potrebné pripomenúť, že pojem štátna pomoc má právnu povahu a musí sa vykladať jedine na základe článku 107 ods. 1 ZFEÚ, a nie na základe akejkoľvek predchádzajúcej správnej praxe Komisie, aj keby bola ustálená (pozri rozsudok z 3. júla 2014, Španielsko a i./Komisia, T-319/12 a T-321/12, neuverejnený, EU:T:2014:604, bod 46 a citovanú judikatúru).

161 Okrem toho samotná skutočnosť, že Komisia nepoužila údaje zozbierané na základe svojich žiadostí o informácie týkajúcich sa porovnania letísk, nespochybňuje dôveryhodnosť napadnutého rozhodnutia. Ako totiž vysvetľuje Komisia, nemožno jej vytýkať, že nezískala údaje, ktoré v konečnom dôsledku nepovažovala za relevantné pre prijatý prístup. V odôvodnení 365 napadnutého rozhodnutia však konštatovala, že žiadna dotknutá tretia osoba jej nenavrhla vzorku letísk, ktoré by boli dostatočne porovnateľné s letiskom Pau vo vzťahu k množstvu určených parametrov.

162 Preto vzhľadom na všetko, čo bolo uvedené, treba konštatovať, že argumentácia žalobkýň, podľa ktorej Komisia nesprávne usúdila, že rôznorodosť situácií letísk v prejednávanej veci znehodnocuje „porovnávaciu analýzu spoločnosti Ryanair“, musí byť zamietnutá.

2) O druhej výhrade založenej na nesprávnom odkaze na zmluvy o marketingových službách uzavreté s AMS

163 Najskôr je potrebné uviesť, že žalobkyne vychádzajú zo správy vypracovanej ich ekonomickým poradcom, ktorú predložili Komisii v rámci správneho konania (ďalej len „štúdia z 31. augusta 2011“). Táto štúdia najprv identifikuje na základe vopred definovanej metodiky tri letiská na porovnanie. Následne porovnáva poplatky, ktoré platila Ryanair letisku v Pau, s poplatkami, ktoré platí na uvedených letiskách. Štúdia napokon dospieva k záveru, že úroveň poplatkov platených spoločnosťou Ryanair na letisku v Pau je podstatne vyššia než úroveň poplatkov platených na týchto porovnávacích letiskách, a to tak na základe ceny za spiatočný let, ako aj na základe ceny za cestujúceho. Podľa uvedenej štúdie tieto výsledky naznačujú, že poplatky platené spoločnosťou Ryanair na letisku v Pau boli na úrovni, ktorá je v súlade s poplatkami, aké by jej ponúkol za podobných okolností súkromný investor v trhovom hospodárstve vlastniaci letisko. Štúdia z 31. augusta 2011 okrem toho uvádza, že vykonaná analýza nezohľadňuje marketingové dohody, to znamená zmluvy o marketingových službách existujúce medzi letiskom v Pau a AMS.

164 Žalobkyne tvrdia, že Komisia nesprávne odmietla štúdiu z 31. augusta 2011 ako neužitočnú z dôvodu, že sa obmedzila na platby vychádzajúce zo zmlúv o letiskových službách bez toho, aby zohľadnila platby vychádzajúce zo zmlúv o marketingových službách. Podľa žalobkýň cena za marketingové služby odráža nezávislú trhovú hodnotu, ako ju preukazujú viaceré ekonomické štúdie, ktoré boli predložené počas správneho konania, a táto cena úplne kompenzuje túto hodnotu, čo vedie k nulovému čistému výsledku. Skutočnosť, že zmluvy o letiskových službách a zmluvy o marketingových službách boli podpísané v ten istý deň a spoločnosťami patriacimi do tej istej skupiny, údajne neznamená, že Komisia mohla považovať platby na základe zmluvy o marketingových službách za zníženie letiskových poplatkov upravených zmluvami o letiskových službách.

165 V tejto súvislosti je potrebné pripomenúť, že ak Komisia overuje, či konkrétna transakcia obsahuje prvky štátnej pomoci, je povinná zohľadniť kontext, v ktorom sa odohráva táto transakcia (pozri v tomto zmysle rozsudok z 13. decembra 2011, Konsum Nord/Komisia, T-244/08, neuverejnený,

EU:T:2011:732, bod 57). Preskúmanie transakcie mimo jej kontextu by totiž mohlo viesť k čisto formálnym výsledkom, ktoré nezodpovedajú hospodárskej realite (rozsudok z 8. januára 2015, Club Hotel Loutraki a i./Komisia, T-58/13, neuverejnený EU:T:2015:1, bod 91 a citovaná judikatúra).

166 V rámci uplatnenia kritéria súkromného investora je nevyhnutné posudzovať obchodnú transakciu ako celok s cieľom overiť, či sa štátny subjekt správal ako rozumný podnikateľ v trhovom hospodárstve. Komisia má totiž pri hodnotení sporných opatrení povinnosť zohľadniť všetky relevantné skutočnosti a ich kontext (pozri rozsudok zo 17. decembra 2008, Ryanair/Komisia, T-196/04, EU:T:2008:585, bod 59 a citovanú judikatúru).

167 V prejednávanej veci Komisia v napadnutom rozhodnutí uviedla, že každá zmluva o marketingových službách bola neoddeliteľne spojená so zmluvou o letiskových službách a že preto bolo pri každej zmluve o marketingových službách potrebné analyzovať túto zmluvu aj zmluvu o letiskových službách, ktorá bola uzavretá súbežne, ako jediné opatrenie (odôvodnenia 286 až 313 napadnutého rozhodnutia). Pri dosiahnutí tohto záveru v odôvodneniach 289 a 290 napadnutého rozhodnutia predovšetkým konštatovala, že všetky zmluvy o marketingových službách a zodpovedajúce zmluvy o letiskových službách boli uzavreté takmer súčasne a medzi tými istými účastníkmi, ktorí tvoria jediný hospodársky subjekt. Komisia navyše uviedla v bodoch 291 až 313 napadnutého rozhodnutia určitý počet ďalších prvkov, ktoré dokazovali ďalšie a silnejšie väzby medzi zmluvami o marketingových službách a zmluvami o letiskových službách, ktoré boli uzavreté súbežne. Takže po preskúmaní obsahu rôznych zmlúv o marketingových službách Komisia v odôvodnení 305 napadnutého rozhodnutia konštatovala, že dodanie služieb bolo tak svojím trvaním, ako aj svojou povahou úzko spojené so službami leteckej dopravy spoločnosti Ryanair, ktoré boli predmetom zmlúv o letiskových službách. V tejto súvislosti poznamenala, že zmluvy o marketingových službách uvádzali, že vychádzajú zo záväzku spoločnosti Ryanair prevádzkovať dotknuté letecké dopravné služby. Konštatovala tiež, že marketingové služby sa zďaleka nezameriavajú na všeobecné a neoddeliteľné zvyšovanie návštevnosti mesta Pau a okolitého regiónu turistami a podnikateľmi, ale sa sústreďujú konkrétne na osoby, ktoré môžu využiť dopravné služby spoločnosti Ryanair a ich hlavným cieľom je propagovať tieto služby. Komisia navyše v odôvodnení 306 napadnutého rozhodnutia konštatovala, že zo zistených skutkových okolností vyplývalo, že ak by neexistovali dotknuté letecké spojenia, a teda ani zmluvy o letiskových službách, ktorá sa ich týkajú, neboli by uzavreté ani zmluvy o marketingových službách. Komisia napokon z vyhlásení francúzskych orgánov vyvodila, že uzatvorenie všetkých zmlúv o letiskových službách bolo podmienené uzatvorením zmlúv o marketingových službách (pozri odôvodnenia 309 až 311 napadnutého rozhodnutia).

168 Žalobkyne pritom nedokázali vyvrátiť túto analýzu. Komisia nevychádzala jedine zo skutočnosti, že každá zmluva o marketingových službách bola podpísaná takmer v rovnaký deň ako zmluva o letiskových službách zmluvnými stranami patriacimi do tej istej skupiny spoločností. Zohľadnila nielen tieto prvky, ale aj iné prvky, ako sú najmä rovnaké znenie zmlúv o marketingových službách a konštatovanie, že v prípade neexistencie dotknutých leteckých spojení by zmluvy o marketingových službách neboli uzavreté. V tejto súvislosti treba poznamenať, že dotknuté zmluvy o marketingových službách výslovne uvádzali, že vychádzajú zo záväzku spoločnosti Ryanair prevádzkovať letecké spojenie z letiska v Pau.

169 Navyše žalobkyne nepredložili žiadny dôkaz, ktorý by vyvrátil analýzu Komisie, podľa ktorej každá zmluva o marketingových službách úzko súvisí so zmluvou o letiskových službách a službami leteckej dopravy, ktoré sú jej predmetom.

170 Z toho vyplýva, že bez toho, aby pochybila, mohla Komisia usudzovať, že je vhodné pri každej zmluve o marketingových službách analyzovať túto zmluvu aj zmluvu o letiskových službách, uzatvorenú súbežne, ako jedno a to isté opatrenie.

171 V dôsledku toho mohla Komisia bez toho, aby pochybila, usudzovať, že transakciami, ktoré sa majú analyzovať, boli komplexné celky tvorené zmluvou o letiskových službách a zmluvou o marketingových službách a že porovnávacia analýza jedine letiskových poplatkov fakturovaných zo strany CCIPB dotknutým leteckým spoločnostiam v porovnaní s letiskovými poplatkami fakturovanými na iných letiskách vôbec neposkytne užitočný ukazovateľ, pokiaľ ide o kritérium podnikateľa v trhovom hospodárstve (odôvodnenie 367 napadnutého rozhodnutia). Štúdia z 31. augusta 2011 sa totiž obmedzila na porovnanie letiskových poplatkov, zatiaľ čo správne uplatnenie kritéria podnikateľa v trhovom hospodárstve znamenalo, že v prejednávanej veci sa zmluvy o letiskových službách a zmluvy o marketingových službách považujú za jedinú transakciu.

172 Tvrdenie žalobkýň, podľa ktorého cena marketingových služieb kompenzuje hodnotu uvedených služieb, musí byť odmietnuté. Toto tvrdenie totiž vychádza z nesprávneho predpokladu, že marketingové služby a letiskové služby sú odlišné a samostatné (pozri body 165 až 170 vyššie) a že z tohto dôvodu sa cena za nákup marketingových služieb nemôže odpočítať od letiskových poplatkov týkajúcich sa leteckého spojenia prevádzkovaného spoločnosťou Ryanair, ktoré bolo predmetom zmluvy o letiskových službách uzavretej súbežne s príslušnou zmluvou o marketingových službách.

173 Z toho vyplýva, že tvrdenie žalobkýň, podľa ktorého cena zaplatená za marketingové služby úplne kompenzuje hodnotu týchto služieb, musí byť odmietnuté.

174 Preto je potrebné odmietnuť tvrdenie žalobkýň založené na nesprávnom odkaze na zmluvy o marketingových službách uzavreté s AMS.

3) O tretej výhrade založenej na odmietnutí porovnávacej analýzy z dôvodu, že skúmané zmluvy viedli k dodatočným nákladom vyšším než prírastkové príjmy

175 Žalobkyne tvrdia, že Komisia pochybila, keď odmietla porovnávaciu analýzu z dôvodu, že údajne sa dalo predvídať, že skúmané zmluvy viedli k dodatočným nákladom vyšším než prírastkové príjmy. Prístup Komisie údajne znamenal uskutočnenie analýzy prírastkovej ziskovosti v rámci porovnávacej analýzy, a teda aj spoločné uplatnenie týchto dvoch analýz, čo je podľa nich v rozpore s judikatúrou.

176 V tejto súvislosti je nepochybne pravda, že Komisia v napadnutom rozhodnutí uviedla, že aj za predpokladu, že by bolo možné na základe vhodnej porovnávacej analýzy stanoviť, že predmetné ceny, uvedené v jednotlivých transakciách, ktoré sú predmetom tohto vyšetrovania, sú rovnaké alebo sú vyššie ako trhové ceny stanovené na základe zoznamu porovnateľných transakcií, na základe toho by nemohla dospieť k záveru, že tieto transakcie zodpovedajú trhovým cenám, ak je zrejmé, že pri ich realizácii správca letiska mohol očakávať, že ich dôsledkom budú dodatočné náklady vyššie ako prírastkové príjmy. Podľa Komisie žiaden subjekt v trhovom hospodárstve nemá ani najmenší záujem ponúkať tovary alebo služby za trhovú cenu, ak by takéto správanie viedlo k prírastkovej strate (odôvodnenie 368 napadnutého rozhodnutia).

177 Treba však pripomenúť, že porovnávacia analýza je len jedným z viacerých analytických nástrojov v súvislosti s uplatnením kritéria súkromného investora v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ a že použitie tejto metódy analýzy nemôže zbaviť Komisiu povinnosti vykonať úplnú analýzu všetkých relevantných prvkov spornej transakcie a jej kontextu. Komisia preto mohla zohľadniť skutočnosť, že v danej transakcii bolo možné predvídať záporný výnos (pozri v tomto zmysle rozsudok z 3. júla 2014, Španielsko a i./Komisia, T-319/12 a T-321/12, neuverejnený, EU:T:2014:604, body 44 a 45).

178 Komisia preto v danom prípade nepochybila, keď uviedla záporný výnos sporných zmlúv pri svojom skúmaní primeranosti porovnávacej analýzy.

[*omissis*]

c) O výhrade založenej na tom, že porovnávacia analýza údajne preukazuje, že zo zmlúv o marketingových službách a zmlúv o letiskových službách nevyplývala žiadna výhoda

228 Žalobkyne s odkazom na ekonomické správy a iné dôkazy založené do spisu správneho konania tvrdia, že porovnávacia analýza preukazuje, že zmluva o marketingových službách a zmluva o letiskových službách nevytvárajú žiadnu hospodársku výhodu. Na jednej strane z viacerých ekonomických správ údajne vyplýva, že cena uvedená v zmluve o marketingových službách bola v súlade s trhovou cenou získanou spoločnosťou AMS od súkromných zákazníkov alebo s trhovou cenou zaplatenou súkromnými zákazníkmi za porovnateľné služby poskytované inými dodávateľmi služieb. Na druhej strane štúdia z 31. augusta 2011 údajne dokazuje, že letiskové poplatky platené spoločnosťou Ryanair na letisku Pau sú na úrovni, ktorá je v súlade s úrovňou poplatkov, ktoré jej boli ponúknuté za podobných okolností podnikateľom v trhovom hospodárstve, ktorý vlastní letisko.

229 V tejto súvislosti je potrebné zdôrazniť, že ako uviedla Komisia, argumentácia žalobkýň, ktorá vychádza z uvedených ekonomických správ a štúdie z 31. augusta 2011, je neúčinná, pretože je založená na nesprávnom predpoklade, že marketingové služby a letiskové služby sú odlišné a samostatné, zatiaľ čo, pokiaľ ide o dotknuté zmluvy, bolo pri každej zmluve o marketingových službách potrebné analyzovať túto zmluvu a zodpovedajúcu zmluvu o letiskových službách ako jedno a to isté opatrenie, s cieľom určiť, či predstavovali výhodu (pozri body 165 až 170 vyššie).

230 Pokiaľ ide o zmluvy o marketingových službách, treba pripomenúť, že dotknuté ekonomické správy nezohľadňujú skutočnosť, že letisko Pau prijímalo marketingové služby spoločnosti AMS, aby nimi propagovalo prevádzkovanie leteckých spojení zabezpečovaných spoločnosťou Ryanair. Dve ekonomické správy tak porovnávali ceny reklamných priestorov a marketingu na internetovej stránke spoločnosti Ryanair s cenami, ktoré fakturovali internetové stránky iných leteckých spoločností alebo iné internetové stránky o cestovaní za reklamu na internete. Rovnako ďalšia ekonomická správa porovnáva ceny uvedené v sadzobníku spoločnosti AMS s cenami podľa sadzobníkov reklamných služieb na širokej škále iných európskych internetových stránok o cestovaní. Správy predovšetkým netvrdia, že inzerenti na iných internetových stránkach o cestovaní sú porovnateľní s letiskami, ktoré nakupujú marketingové služby spojené so službami leteckej dopravy leteckej spoločnosti.

231 Okrem toho predložené ekonomické správy, o ktoré ide, vychádzajú z predpokladu, že marketingové služby a letiskové služby sú odlišné a samostatné, pričom sa vôbec nesnažia spochybniť analýzu Komisie, podľa ktorej zmluvy o marketingových službách sú neoddeliteľne spojené so zmluvami o letiskových službách a službami leteckej dopravy, ktoré sú ich predmetom. Žalobkyne sa preto nemôžu platne odvolávať na tieto ekonomické správy, aby vyvrátili túto analýzu.

232 Pokiaľ ide o príklady zmlúv o marketingových službách, ktorými si niektoré súkromné letiská kúpili služby AMS, stačí konštatovať, že žalobkyne nepreukázali, že súkromné letiská sa nachádzali v porovnateľnej situácii ako letisko v Pau, keď uzavreli tieto zmluvy.

233 Pokiaľ ide o zmluvy o letiskových službách, štúdia z 31. augusta 2011 sa obmedzuje na porovnanie letiskových poplatkov uložených na letisku v Pau s letiskovými poplatkami uloženými na porovnávaných letiskách bez toho, aby zohľadnila zodpovedajúcu zmluvu o marketingových službách, hoci obidva druhy zmlúv sa museli považovať za jedno a to isté opatrenie.

234 V dôsledku toho treba zamietnuť túto výhradu žalobkýň.

[*omissis*]

2. O druhej časti založenej na nesprávnom posúdení a nedostatku odôvodnenia, pokiaľ ide o analýzu prírastkovej ziskovosti

[*omissis*]

a) O tom, že v analýze prírastkovej ziskovosti Komisia nepriznala primeranú hodnotu marketingovým službám spoločnosti AMS

250 Žalobkyne tvrdia, že Komisia priradila celkové náklady vynaložené na základe zmluvy o marketingových službách k zmluvám o letiskových službách, pričom uviedla, že jedinou výhodou, ktorú CCIPB mohla očakávať zo zmlúv o marketingových službách, bol nárast objemu dopravy (v danom prípade zabezpečenie 85 % miery naplnenia letov) počas prevádzkového obdobia liniek spoločnosti Ryanair, pričom ostatné výhody boli príliš neisté na to, aby sa mohli zohľadniť pri výpočte ziskovosti zmlúv. Komisia tak údajne rozdelila celkové náklady na marketingové služby na dobu trvania skúmaných zmlúv bez toho, aby zahrnula ďalšie výhody vyplývajúce zo zmlúv o marketingových službách.

251 Žalobkyne v prvom rade predovšetkým tvrdia, že vzhľadom na neexistenciu dôkazov o neprimerane vysokej cene by bola vhodnou hodnotou služby, vrátane marketingovej alebo reklamnej služby, trhová cena. Vzhľadom na to, že Komisia prevzala sumy, ktoré letisko v Pau zaplatilo spoločnosti AMS, medzi náklady vo svojej analýze prírastkovej ziskovosti, hodnota služieb poskytnutých spoločnosťou AMS podľa nich mala byť zahrnutá do zisku, a teda mala viesť k celkovému nulovému výsledku.

252 V druhom rade žalobkyne tvrdia, že cieľom zmlúv o marketingových službách nebolo zabezpečenie vysokej miery naplnenia liniek spoločnosti Ryanair. Letisko Pau by údajne dosiahlo požadovanú úroveň objemu dopravy prostredníctvom zmlúv o letiskových službách, zatiaľ čo vysoká miera naplnenia liniek by bola zabezpečená spoločnosťou Ryanair prostredníctvom jej vlastného marketingu, najmä prostredníctvom oznámení o nízkych cenách na vybraných linkách počas krátkych období v častých intervaloch. Letisko údajne nemohlo urobiť túto prácu pre spoločnosť Ryanair prostredníctvom marketingu spoločnosti AMS.

253 V treťom rade žalobkyne tvrdia, že Komisia nesprávne uviedla, že internetová stránka spoločnosti Ryanair mohla byť užitočná len na propagovanie liniek spoločnosti Ryanair a mohla poskytnúť iba marketing s krátkodobým účinkom, pretože nebol taký účinný ako marketing na súbore iných internetových stránok. Údajne nepreskúmala dôkazy, ktoré poskytla spoločnosť Ryanair a ktoré preukazovali veľkú popularitu internetovej stránky tejto spoločnosti, ale jednoducho uviedla, že táto stránka nebola účinná v porovnaní s inými internetovými stránkami a že reklama v televízii a na plagátoch by zasiahla viac spotrebiteľov.

254 Z tohto dôvodu Komisia údajne vychádzala zo zjavne nesprávneho posúdenia a dopustila sa nedostatku odôvodnenia, keď marketingovým službám spoločnosti AMS nepriznala primeranú hodnotu.

255 Komisia spochybňuje tvrdenia uvádzané žalobkyňami.

256 Najprv treba uviesť, že žalobkyne svojimi tvrdeniami predloženými na podporu tejto výhrady spochybňujú spôsob, akým bola hodnota marketingových služieb zahrnutá do analýzy prírastkovej ziskovosti týkajúcej sa dotknutých zmlúv.

257 V tejto súvislosti treba uviesť, že Komisia v napadnutom rozhodnutí analyzovala, aký zisk by mohol na základe zmlúv o marketingových službách očakávať podnikateľ v trhovom hospodárstve v postavení CCIPB. Predovšetkým konštatovala, že marketingové služby môžu podnietiť využívanie leteckých spojení, ktorých sa týkajú dotknuté zmluvy. Dodala, že z tohto efektu mala prospech nielen letecká spoločnosť, ale aj letisko v Pau, lebo nárast počtu cestujúcich by sa pre správcu letiska mohol prejaviť

zvýšením príjmov z poskytovania letiskových a iných služieb. Z toho vyvodila, že pri posudzovaní záujmu o uzavretie skúmaných zmlúv by mohol podnikateľ v trhovom hospodárstve zohľadniť tento pozitívny účinok (odôvodnenia 332 až 335 napadnutého rozhodnutia). Naproti tomu Komisia odmietla ako príliš neisté všetky výhody zmluvy o marketingových službách idúce nad rámec leteckých spojení, na ktoré sa vzťahovali dotknuté zmluvy, a nad rámec ich trvania (odôvodnenia 337 až 358 napadnutého rozhodnutia). Následne Komisia v rámci svojej analýzy prírastkovej ziskovosti zahrnula tento možný prospešný účinok do miery obsadenosti vybranej pre spojenia, na ktoré sa vzťahovali zmluvy (odôvodnenie 401 napadnutého rozhodnutia). Naproti tomu sumy zaplatené CCIPB spoločnosti AMS za kúpené marketingová služby zahrnula medzi náklady, ktoré majú byť odpočítané od prírastkových výnosov spojených s dotknutými leteckými spojeniami (odôvodnenia 416 a 429 napadnutého rozhodnutia).

258 Treba uviesť, že argumentácia založená na nedostatku odôvodnenia napadnutého rozhodnutia musí byť vzhľadom na to, čo bolo uvedené vyššie, zamietnutá. Spôsob, akým Komisia zohľadnila hodnotu marketingových služieb poskytnutých spoločnosťou AMS v analýze prírastkovej ziskovosti, totiž z napadnutého rozhodnutia vyplýva jednoznačne.

259 Okrem toho Komisia nevychádzala zo zjavne nesprávneho posúdenia.

260 Po prvé, pokiaľ ide o tvrdenie žalobkýň, ktorým kritizujú analýzu Komisie týkajúcu sa užitočnosti internetovej stránky spoločnosti Ryanair, ktoré sa musí preskúmať pred ostatnými tvrdeniami, totiž na jednej strane treba poznamenať, že pri posudzovaní dlhodobosti pozitívnych účinkov zmluvy o marketingových službách, ktoré by predpokladal podnikateľ v trhovom hospodárstve, Komisia nespochybnila popularitu internetovej stránky spoločnosti Ryanair, ako vyplýva z predložených dôkazov, pokiaľ ide o počet priamych návštev alebo návštev cez vyhľadávače, ale skúmala jej vplyv na nákupné správanie ľudí, ktorí ju navštívili. Komisia sa predovšetkým domnievala, že je málo pravdepodobné, aby spomienka návštevníkov internetovej stránky spoločnosti Ryanair na propagáciu Pau a jeho regiónu ako turistickej destinácie pretrvala a ovplyvnila ich nákup leteniek viac než niekoľko týždňov (odôvodnenie 341 napadnutého rozhodnutia).

261 V dôsledku toho musí byť odmietnuté tvrdenie žalobkýň, podľa ktorého Komisia nepreskúmala dôkazy preukazujúce popularitu internetovej stránky spoločnosti Ryanair. Ako totiž správne uvádza Komisia, popularita, ktorú má táto internetová stránka, neumožňuje vyvodiť závery o očakávaných dlhodobých účinkoch návštevy na tejto internetovej stránke venovanej Pau na správanie spotrebiteľov a na objem dopravy na letisko v Pau, vzhľadom na obmedzené trvanie takejto reklamy a skutočnosť, že bola takmer výhradne obmedzená na podstránku tej istej stránky venovanú Pau, a nebola viditeľná na celej uvedenej internetovej stránke.

262 Na druhej strane Komisia s cieľom posúdiť účinky na správanie spotrebiteľov v odôvodnení 341 napadnutého rozhodnutia usúdila, že reklamná kampaň môže mať trvalý vplyv, ak sa reklamné činnosti vykonávajú pomocou jedného alebo viacerých reklamných prostriedkov, ktorým sú spotrebitelia často vystavení počas daného obdobia. Ako príklad uviedla reklamnú kampaň na televíznych staniciach a v rozhlasových staniciach všeobecného zamerania, na súbore internetových stránok alebo na súbore billboardov umiestnených vonku alebo vo verejných priestoroch, pričom takáto kampaň môže mať takýto trvalý účinok na spotrebiteľov, ak mali prístup k týmto prostriedkom pasívne a opakovane. Naproti tomu sa domnievala, že reklamná činnosť, ktorá sa obmedzuje len na niektoré podstránky hlavnej stránky spoločnosti Ryanair, má malý potenciál dosiahnuť účinok, ktorý významne presahuje rámec trvania tejto reklamnej činnosti. Podľa nej je málo pravdepodobné, že by si návštevníci internetovej stránky spoločnosti Ryanair zachovali spomienku na zobrazenú reklamu na Pau a jeho región, ktorá by bola trvalá a mohla by ovplyvniť ich nákupy leteniek nad rámec niekoľkých týždňov. V tejto súvislosti v odôvodnení 342 napadnutého rozhodnutia uviedla, že je pravdepodobné, že návšteva dotknutej internetovej stránky nebude dostatočne častá na to, aby sama osebe vyvolala v spotrebiteľovi trvalú spomienku, že táto stránka obsahuje propagáciu určitej destinácie.

263 Z toho vyplýva, že pri posudzovaní účinkov marketingových služieb Komisia v zásade vychádzala hlavne z rozlišovania medzi na jednej strane účinkami kampaní, ktorým boli spotrebitelia často alebo dokonca pasívne a opakovane vystavovaní, a na druhej strane reklamnými činnosťami na internetovej stránke spoločnosti Ryanair, ktoré boli obmedzené na niektoré podstránky počas obmedzeného počtu dní v rámci obdobia piatich rokov, a teda nemali trvalé účinky nad rámec doby trvania reklamy.

264 Žalobkyne tvrdia, že stanovisko Komisie zanedbáva mimoriadne dlhé trvanie návštev na internetových stránkach spoločnosti Ryanair a ignoruje názory marketingových odborníkov, ktorí zistili, že cielené marketingové operácie zamerané na cieľovú verejnosť sú účinnejšie a rentabilnejšie než necielené a pasívne operácie zamerané na širokú verejnosť. V tejto súvislosti vychádzajú z dvoch ekonomických správ.

265 V tejto súvislosti treba uviesť, že Komisia vysvetlila a v odôvodnení 342 napadnutého rozhodnutia konštatovala, že propagovanie regiónu Pau na domovskej internetovej stránke spoločnosti Ryanair spočívalo v jednoduchom odkaze na internetovú stránku, určenú CCIPB, počas obmedzených alebo dokonca veľmi krátkych období, pokiaľ ide o počet dní, čo by len ťažko mohlo vyvolať trvalé účinky po skončení týchto propagačných aktivít. Najmä vysvetlila, že žalobkyne sa nepokúšali analyzovať ani vyčísliť zmierňujúce účinky marketingových služieb na základe zmlúv o marketingových službách na správanie spotrebiteľov a ich dlhodobý vplyv na objem dopravy na letisku v Pau.

266 Hoci pasáže dotknutých ekonomických správ všeobecne vysvetľujú výhody cielenej reklamy na cieľovú skupinu verejnosti, najmä prostredníctvom AMS, neumožňujú dostatočne vyvodiť závery o skutočných dlhodobých účinkoch takejto reklamy na nákupné správanie návštevníkov internetovej stránky spoločnosti Ryanair a na využívanie leteckých liniek, na ktoré sa vzťahujú dotknuté zmluvy.

267 V dôsledku toho sa žalobkyniam nepodarilo preukázať, že Komisia vychádzala zo zjavne nesprávneho posúdenia, keď v odôvodneniach 341 a 342 napadnutého rozhodnutia uviedla, že bolo málo pravdepodobné, že by prístup k propagácii destinácie Pau na internetovej stránke spoločnosti Ryanair mohol nabádať návštevníkov uvedenej stránky na kúpu leteniek spoločnosti Ryanair do Pau nad rámec niekoľkých týždňov po tomto prístupe, alebo že by reklama na tejto stránke mohla mať vplyv, ktorý by významne presahoval rámec tejto reklamnej činnosti.

268 Preto treba odmietnuť tvrdenie žalobkýň, podľa ktorého Komisia nesprávne usúdila, že propagácia na internetovej stránke spoločnosti Ryanair mala iba krátkodobý účinok nepresahujúci rámec trvania dotknutých zmlúv alebo spojení, na ktoré sa nevzťahovali tieto zmluvy.

269 Z toho teda vyplýva, že žalobkyniam sa nepodarilo preukázať, že Komisia vychádzala zo zjavne nesprávneho posúdenia, keď v bode 344 napadnutého rozhodnutia uviedla, že ak by marketingové služby mohli podnietiť využívanie leteckých spojení, na ktoré sa zameriavajú zmluvy o marketingových službách počas obdobia vykonávania týchto služieb, je veľmi pravdepodobné, že tento vplyv by bol nulový alebo zanedbateľný po skončení tohto obdobia alebo v súvislosti s inými spojeniami.

270 Z tých istých dôvodov treba odmietnuť tvrdenie žalobkýň, podľa ktorého Komisia pochybila tým, že nepreskúmala, či reklama na internetovej stránke spoločnosti Ryanair zvýšila všeobecnú viditeľnosť letiska v Pau voči všetkým potenciálnym cestujúcim spoločnosti Ryanair, ako aj voči obchodným spoločnostiam špecializovaným na maloobchodný predaj na letiskách.

271 Preto treba odmietnuť tvrdenie žalobkýň, podľa ktorého Komisia nesprávne posúdila marketingový účinok internetovej stránky spoločnosti Ryanair.

272 Pokiaľ ide po druhé o tvrdenie, že hodnota marketingových služieb sa rovnala trhovej cene, kompenzovala nákupnú cenu týchto služieb ako náklady v analýze prírastkovej ziskovosti, znovu vychádza z toho, že marketingové služby a letiskové služby sú odlišnými a samostatnými službami a že

hodnota marketingových služieb sa teda musí posudzovať nezávisle od toho, ako Ryanair prevádzkuje letecké spojenia liniek, ktoré sú predmetom zmlúv o poskytovaní letiskových služieb, ktoré sa ich týkajú.

273 Žalobkyne však platne nevyvrátili opačný prístup prijatý v napadnutom rozhodnutí, podľa ktorého sú zmluva o marketingových službách a zmluva o letiskových službách úzko spojené v tom zmysle, že marketingové služby sú zásadne určené na propagovanie leteckých liniek (pozri body 165 až 170 vyššie a body 279 a 280 nižšie). Týmto prístupom mohla Komisia bez toho, aby akokoľvek pochybila, považovať cenu za nákup marketingových služieb za prírastkový náklad, ktorý sa mal odpočítať od prírastkových príjmov pochádzajúcich z dotknutých leteckých spojení.

274 Okrem toho žalobkyne platne nevyvrátili ani analýzu Komisie, podľa ktorej by podnikateľ v trhovom hospodárstve považoval akúkoľvek inú výhodu než tú, ktorá vyplýva z pozitívneho účinku na využívanie leteckých spojení prevádzkovaných spoločnosťou Ryanair, za príliš neistú na to, aby sa mohla zohľadniť kvantifikovaným spôsobom (pozri odôvodnenia 337 až 358 napadnutého rozhodnutia).

275 Na jednej strane totiž Komisia konštatovala, že aj za predpokladu, že by marketingové služby mohli podnietiť využívanie leteckých liniek, na ktoré sa vzťahujú dotknuté zmluvy, počas trvania týchto zmlúv, bolo veľmi pravdepodobné, že takýto účinok by bol nulový alebo zanedbateľný nad rámec tohto obdobia alebo na iných spojeniach (odôvodnenia 339 až 342 a 344 napadnutého rozhodnutia). Žalobkyne pritom nedokázali spochybniť toto konštatovanie (pozri body 260 až 268 vyššie).

276 Na druhej strane žalobkyne nepredložili nijaký dôkaz, ktorý by vyvrátil analýzu Komisie, podľa ktorej dve metódy, navrhnuté spoločnosťou Ryanair v štúdiách zo 17. a z 31. januára 2014 počas správneho konania, na vyhodnotenie výhod vyplývajúcich zo zmlúv o marketingových službách, ktoré idú nad rámec dotknutých leteckých spojení, a dobu trvania prevádzkovania týchto leteckých spojení, mali veľmi neisté a nespoľahlivé výsledky (odôvodnenia 345 až 357 napadnutého rozhodnutia).

277 Za týchto okolností žalobkyne nepreukázali, že Komisia vychádzala zo zjavne nesprávneho posúdenia, keď založila analýzu prírastkovej ziskovosti na predpoklade, že podnikateľ v trhovom hospodárstve by zohľadnil zmluvu o marketingových službách iba v súvislosti s pozitívnym účinkom na počet cestujúcich, ktorí využívajú letecké spojenie zabezpečované spoločnosťou Ryanair a tým aj v súvislosti s dodatočnými prírastkovými príjmami spojenými s objemom dopravy cestujúcich na tomto spojení, pričom cenu za nákup marketingových služieb, ktorá sa mala platiť spoločnosti AMS, by zohľadnil ako dodatočné náklady pre letisko v Pau, ktoré sa majú odpočítať od prírastkových príjmov, a nie ako náklady kompenzované hodnotou marketingových služieb.

278 V treťom rade treba odmietnuť tvrdenie žalobkýň, podľa ktorého sa Komisia nesprávne domnievala, že predmetom zmluvy o marketingových službách bolo zaručiť vysokú mieru obsadenosti na spojeniach prevádzkovaných spoločnosťou Ryanair.

279 V tejto súvislosti treba poznamenať, že Komisia na základe rôznych prvkov, ktoré sa týkajú obstarávania marketingových služieb, ako sú opísané v bodoch 292 až 304 napadnutého rozhodnutia, dospela k záveru, že marketingové služby sa zameriavali špeciálne na osoby, ktoré mohli využívať dopravné služby spoločnosti Ryanair, a ich hlavným cieľom bolo propagovať tieto služby, nie všeobecne a všestranne propagovať navštevovanie mesta Pau a jeho región u turistov a obchodných cestujúcich (bod 305 napadnutého rozhodnutia).

280 Treba schváliť túto analýzu, ktorá vychádza z konštatovania, že marketingové služby dodávané správcom letiska v Pau boli určené potenciálnym cestujúcim spoločnosti Ryanair, ktorí využívali letecké spojenia prevádzkované touto leteckou spoločnosťou do letiska v Pau alebo z tohto letiska, hoci tieto služby propagovali turistické atrakcie a obchodné stretnutia v regióne Pau. Uvedené sa teda neprejavovali ako úzko spojené s leteckými spojeniami prevádzkovanými spoločnosťou Ryanair.

281 Okrem toho propagácia leteckých spojení spoločnosti Ryanair prostredníctvom marketingových služieb zakúpených od spoločnosti AMS nebránila spoločnosti Ryanair, aby si sama zabezpečila vysokú mieru obsadenosti svojou vlastnou reklamou.

282 Po štvrté žalobkyne vo svojej replike tvrdia, že Komisia nesprávne opomenula zahrnúť do svojej analýzy prírastkovej ziskovosti výhody marketingových služieb, z dôvodu uvedeného v bode 379 napadnutého rozhodnutia, že podnikateľ v trhovom hospodárstve by údajne odmietol uzavrieť transakciu podľa zmluvy o marketingových službách a zmluvy o letiskových službách, ak by dodatočné náklady vynaložené pri tejto transakcii prekročili prírastkové príjmy vyjadrené v aktualizovanej hodnote, a to aj v prípade, že cena, ktorá sa má zaplatiť za tieto služby na trhu, bola nižšia než trhová cena alebo sa rovná trhovej cene.

283 Podľa žalobkýň toto tvrdenie Komisie nezohľadňuje hospodársku realitu. Na jednej strane totiž súkromné spoločnosti údajne často investujú veľké sumy do programov na rozvoj svojej značky, pričom na začiatku alebo v počiatočnej fáze im vznikajú prírastkové straty. Cieľom podľa nich nebolo okamžité získanie návratnosti investícií, ale získanie dlhodobých výhod. Žalobkyne sa odvolávajú na predchádzajúcu rozhodovaciu prax Komisie, ktorá v rámci analýzy prírastkovej ziskovosti údajne zohľadňuje kvalitatívne a strategické ciele letísk idúce nad rámec jednoduchej analýzy nákladov a výnosov. Príspevok marketingu k imidžu letiska by sa podľa nich pri tejto analýze takisto zaradil medzi výhody. Okrem toho odkazujú na bod 66 usmernení z roku 2014, ktorý uvádza, že Komisia pri posudzovaní dohôd uzatvorených medzi letiskom a leteckou spoločnosťou zohľadní aj mieru, do akej možno posudzované dohody považovať za súčasť vykonávania celkovej stratégie letiska zameranej na dosiahnutie aspoň dlhodobej ziskovosti. Na druhej strane podľa judikatúry údajne platí, že ak niet lepšej alternatívy, marginálne straty sú zlučiteľné s kritériom podnikateľa v trhovom hospodárstve. Záporná predajná cena by podľa nich mohla byť v súlade s týmto kritériom, pokiaľ neexistujú iné možnosti, ako napríklad konkurz, a ak je teda strata pre štát, ktorý bol predávajúcim, nižšia. Komisia však údajne nesprávne vyhodnotila straty, ktoré by vyplynuli z uzavretia letiska.

284 V tejto súvislosti treba najskôr zdôrazniť, že podľa judikatúry kvalifikovanie opatrenia ako štátnej pomoci nezávisí od subjektívneho hodnotenia Komisie a musí byť určené nezávisle od akejkoľvek predchádzajúcej administratívnej praxe tejto inštitúcie, aj keby sa preukázala (pozri rozsudok z 3. júla 2014, Španielsko a i./Komisia, T-319/12 a T-321/12, neuverejnený, EU:T:2014:604, bod 46 a citovanú judikatúru).

285 Z toho vyplýva, že nie je potrebné skúmať, či sa preukázala predchádzajúca rozhodovacia prax Komisie uvádzaná žalobkyňami.

286 Naproti tomu treba preskúmať tvrdenie žalobkýň v súvislosti s kritériom podnikateľa v trhovom hospodárstve, ako vyplýva z článku 107 ods. 1 ZFEÚ.

287 V prejednávanej veci Komisia v odôvodnení 379 napadnutého rozhodnutia konštatovala, že hypotetický podnikateľ v trhovom hospodárstve, ktorý sa riadi vyhliadkami na ziskovosť, by nebol pripravený kúpiť si marketingové služby, ak by predpokladal, že napriek pozitívnemu účinku týchto služieb na využívanie dotknutých leteckých spojení by dodatočné náklady vyplývajúce zo zmlúv prekračovali prírastkové príjmy vyjadrené v aktualizovanej hodnote.

288 Pritom bez toho, aby bolo potrebné rozhodnúť o otázke, či by vzhľadom na článok 107 ods. 1 ZFEÚ podnikateľ v trhovom hospodárstve prevádzkujúci letisko mohol nakupovať marketingové služby bez toho, aby vykázal inkrementálnu stratu vyjadrenú v čistej aktualizovanej hodnote, je potrebné poznamenať, že v každom prípade žalobkyne nepreukázali, že takýto subjekt konajúci na mieste CCIPB by bol pripravený v danom prípade konať takýmto spôsobom.

289 V prejednávanej veci sa žalobkyne vo svojej argumentácii obmedzili na všeobecné tvrdenie, že súkromné spoločnosti často investujú veľké sumy do rozvoja svojej značky, pričom znášajú počiatočné prírastkové straty bez toho, aby ihneď získali návratnosť investícií, avšak s cieľom dosiahnuť výhody z dlhodobého hľadiska. Nepreukázali, že by Komisia vychádzala zo zjavne nesprávneho posúdenia, keď v bodoch 345 až 357 napadnutého rozhodnutia uviedla, že výhody zo zmlúv o marketingových službách presahujúce rámec leteckých spojení, ktoré boli predmetom zmlúv, a dobu prevádzkovania týchto leteckých spojení, boli mimoriadne neisté a nemožno ich vyčísliť v dostatočne spoľahlivej miere, ktorú by podnikateľ v trhovom hospodárstve považoval za postačujúcu.

290 Žalobkyne najmä nepredložili žiadne dôkazy, ktoré by vyvrátili analýzu Komisie, podľa ktorej počas správneho konania obidve metódy, ktoré navrhla Ryanair v štúdiách zo 17. a z 31. januára 2014, na hodnotenie výhod zo zmlúv o marketingových službách presahujúcich rámec dotknutých leteckých spojení a dobu využívania týchto leteckých spojení, to znamená budúce príjmy pochádzajúce zo všeobecnej známosti a silného imidžu značky vďaka marketingovým službám, viedli k veľmi neistým a veľmi nespoľahlivým výsledkom (pozri odôvodnenia 347 až 350 a 353 napadnutého rozhodnutia).

291 Z toho vyplýva, že žalobkyne nepreukázali, že podnikateľ v trhovom hospodárstve konajúci v postavení prevádzkovateľov letiska v Pau by sa domnieval, že marketingové služby zakúpené od spoločnosti AMS predstavujú investíciu, ktorá môže vytvoriť výhody z dlhodobého hľadiska.

292 Pokiaľ ide napokon o tvrdenie žalobkýň založené na najmenej nákladnom riešení, treba zdôrazniť, že Komisia bez toho, aby pochybila, v napadnutom rozhodnutí konštatovala, že podnikateľ v trhovom hospodárstve nachádzajúci sa v postavení správcu letiska v Pau by očakával, že dotknuté zmluvy nebudú ziskové. Preto ako správne uviedla Komisia, nepodpísanie dotknutých zmlúv by sa pre takéhoto podnikateľa ukázalo ako lepšia alternatíva, keďže tieto zmluvy mali negatívnu prírastkovú ziskovosť a ich uzavretie by viedlo k zhoršeniu finančnej situácie uvedeného letiska.

293 Preto aj za predpokladu, že uzavretie letiska v Pau by pre jeho vlastníka viedlo k vyššej strate, než je prírastková strata očakávaná vzhľadom na uplatňovanie kombinácie dotknutých zmlúv, podnikateľ v trhovom hospodárstve, riadiaci sa vyhliadkami ziskovosti, v postavení správcu uvedeného letiska by v danom prípade skôr uprednostnil neuzavretie týchto zmlúv.

294 Z toho vyplýva, že argumentáciu žalobkýň je potrebné zamietnuť.

295 Vzhľadom na všetko, čo bolo uvedené, treba dospieť k záveru, že Komisia bez toho, aby vychádzala zo zjavne nesprávneho posúdenia, mohla v analýze prírastkovej ziskovosti zohľadniť iba príjmy vyplývajúce z leteckých spojení, ktoré boli predmetom skúmaných zmlúv, počas doby trvania týchto zmlúv, aj keď zohľadnila náklady spojené so zmluvou o marketingových službách, ktoré mali vzniknúť v plnej výške počas uvedeného obdobia.

296 Z toho vyplýva, že všetky tvrdenia žalobkýň, podľa ktorých Komisia nepriznala primeranú hodnotu marketingovým službám spoločnosti AMS, sa musia odmietnuť.

297 Napokon žalobkyne vo svojej replike uvádzajú, že tvrdenie Komisie vo vyjadrení k žalobe, podľa ktorého podnikateľ v trhovom hospodárstve by nebol ochotný zaplatiť svojmu klientovi za obdobie dosahujúce až osem rokov, pričom by očakával návratnosť vynaložených peňažných prostriedkov počas nasledujúcich rokov, nie je opodstatnené.

298 V tejto súvislosti žalobkyne na jednej strane tvrdia, že letiská sú veľké dlhodobé infraštruktúrne projekty, ktorých investičný horizont zahŕňa niekoľko desaťročí, a na strane druhej, že podľa ekonomickej a finančnej literatúry by sa ziskovosť investície nemala nevyhnutne obmedzovať na očakávanú čistú aktualizovanú hodnotu budúcich finančných tokov vytvorených touto investíciou, ale mohla by tiež zahŕňať hodnotu strategických možností. Podnikateľ v trhovom hospodárstve by údajne mohol z krátkodobého hľadiska realizovať stratovú investíciu, a to aj s nulovou alebo zápornou čistou

aktualizovanou hodnotou, ak by mala strategický význam a poskytla by podniku príležitosť dosiahnuť z dlhodobého hľadiska ziskovejšie investície, ktoré by kompenzovali počiatočné straty. Stratový reklamný program by mohol predstavovať strategickú investíciu v tom, že by rozvíjal hodnotu značky a tým zvyšoval ziskovosť spoločnosti z dlhodobého hľadiska.

299 V tejto súvislosti na jednej strane sa Komisia bez toho, aby vychádzala zo zjavne nesprávneho posúdenia, mohla domnievať, že podnikateľ v trhovom hospodárstve nachádzajúci sa v postavení správcu letiska v Pau by sa nespoliehal na obnovenie dotknutých zmlúv, a preto by nesúhlasil so vznikom strát počas očakávanej doby trvania zmlúv, z dôvodu, že by za ne získal kompenzáciu z budúcich ziskov (pozri body 365 až 380 vyššie).

300 Na druhej strane treba poznamenať, že ako uvádza Komisia, žalobkyne nepreukázali, že hospodárska a finančná literatúra týkajúca sa odvetvia elektrickej energie a kapitálových investičných projektov je relevantná pri posúdení správania správcu letiska v Pau pri otvorení nového leteckého spojenia. V každom prípade, pokiaľ ide o vývoj značky z dlhodobého hľadiska prostredníctvom zavedenia marketingového programu, stačí odkázať na body 289 a 290 vyššie.

301 Preto treba odmietnuť tvrdenie žalobkýň a dospieť k záveru, že výhrada ako celok sa musí zamietnuť.

b) O odmietnutí dôvodov, z ktorých vychádzalo rozhodnutie správcu letiska v Pau uzavrieť zmluvu o marketingových službách

302 Žalobkyne namietajú, že tvrdenie Komisie uvedené v odôvodnení 379 napadnutého rozhodnutia, podľa ktorého podnikateľ riadiaci sa vyhliadkami ziskovosti by nebol pripravený uzavrieť zmluvu o marketingových službách, ak by stanovovala, že dodatočné náklady vyvolané dotknutými zmluvami prevyšujú prírastkové príjmy, nezohľadňuje obchodnú realitu. Súkromné spoločnosti údajne často investujú značné sumy do rozvoja značiek, pričom vedia, že na začiatku utrpia prírastkové straty. Ich cieľom nie je dosiahnuť okamžitú návratnosť investícií, ale vykázať zisk z dlhodobého hľadiska.

303 Žalobkyne tvrdia, že Komisia nezohľadnila početné kvalitatívne a strategické výhody, ktoré mohla CCIPB odôvodnene očakávať od zmlúv o marketingových službách, konkrétne zlepšenie imidžu letiska v Pau a zvýšenie jeho trhovej hodnoty, diverzifikáciu leteckých spoločností a zvýšenie podielu prichádzajúcich cestujúcich.

304 Žalobkyne sa odvolávajú na judikatúru, ktorá Komisii pri posudzovaní sporných opatrení prikazuje vziať do úvahy všetky relevantné skutočnosti, predchádzajúcu rozhodovaciu prax Komisie týkajúcu sa opatrení na pomoc letiskám, ktoré údajne zohľadňujú kvalitatívne a strategické ciele, navyše oproti analýze nákladov a výnosov, a bod 66 usmernení z roku 2014. V replike dodali, že zahrnutie predvídateľných ziskov do analýzy by znamenalo, že dodatočné náklady neprekračujú prírastkové príjmy v aktualizovanej hodnote.

305 Komisia sa domnieva, že podmienka dodatočnej ziskovosti stanovená v bode 63 usmernení z roku 2014, podľa ktorej možno dohodu uzatvorenú medzi letiskom a leteckou spoločnosťou považovať za dohodu v súlade s kritériom podnikateľa v trhovom hospodárstve vtedy, keď z pohľadu *ex ante* postupne prispieva k ziskovosti letiska, a podmienka, aby sa zohľadnil rozsah, v ktorom sa dohoda môže považovať za súčasť celkovej stratégie letiska vedúcej k dosiahnutiu ziskovosti prinajmenšom z dlhodobého hľadiska, stanovená v bode 66 týchto istých usmernení, sú kumulatívne podmienky. Komisia vysvetľuje, že po tom, čo konštatovala, že všetky dotknuté zmluvy nespĺňajú podmienku dodatočnej ziskovosti, mohla dospieť k záveru, že žiadna z týchto zmlúv nenaplnila kritérium podnikateľa v trhovom hospodárstve, pričom nemusela skúmať druhú kumulatívnu podmienku uvedenú v bode 66 usmernení z roku 2014.

306 V tejto súvislosti treba najskôr pripomenúť, že podľa judikatúry kvalifikovanie opatrenia ako štátnej pomoci nezávisí od subjektívneho hodnotenia Komisie, v dôsledku čoho netreba skúmať, či je preukázaná predchádzajúca rozhodovacia prax Komisie, ktorú uvádzajú žalobkyne (pozri body 284 a 285 vyššie).

307 Je potrebné preskúmať výhradu žalobkýň, podľa ktorej Komisia nesprávne nezohľadnila dôvody, z ktorých vychádza rozhodnutie správcu letiska v Pau uzavrieť zmluvu o marketingových službách vzhľadom na kritérium podnikateľa v trhovom hospodárstve, ako vyplýva z článku 107 ods. 1 ZFEÚ.

308 Treba pripomenúť, že Komisia má pri hodnotení sporných opatrení v rámci uplatnenia kritéria súkromného investora povinnosť zohľadniť všetky relevantné skutočnosti a ich kontext (pozri rozsudok zo 17. decembra 2008, Ryanair/Komisia, T-196/04, EU:T:2008:585, bod 59 a citovanú judikatúru).

309 V prejednávanej veci Komisia v odôvodnení 379 napadnutého rozhodnutia konštatovala, že hypotetický podnikateľ v trhovom hospodárstve, ktorý sa riadi vyhliadkami na ziskovosť, by nebol pripravený kúpiť si marketingové služby, ak by predpokladal, že napriek pozitívnemu účinku týchto služieb na využívanie dotknutých leteckých spojení by dodatočné náklady vyplývajúce zo zmlúv prekračovali prírastkové príjmy v aktualizovanej hodnote.

310 Bez toho, aby bolo potrebné rozhodnúť o tvrdení Komisie, že dohodu uzatvorenú medzi letiskom a leteckou spoločnosťou, ktorá má za následok prírastkovú stratu v čistej aktualizovanej hodnote, nemožno považovať za dohodu, ktorá spĺňa kritérium podnikateľa v trhovom hospodárstve z dôvodu, že je súčasťou celkovej stratégie letiska, ktorá má viesť k ziskovosti z dlhodobého hľadiska, treba v každom prípade konštatovať, že z dôvodov uvedených nižšie žalobkyne v prejednávanej veci nepreukázali, že Komisia vychádzala zo zjavne nesprávneho posúdenia, keď nezohľadnila tzv. kvalitatívne a strategické výhody uvádzané žalobkyňami.

311 V prvom rade žalobkyne tvrdia, že Komisia, ktorá sa opierala najmä o ekonomickú správu a určité vyhlásenia CCIPB počas správneho konania, bola povinná zohľadniť skutočnosť, že z pohľadu CCIPB bolo cieľom zmlúv o marketingových službách dostať do povedomia letisko v Pau najmä u verejnosti v štátoch na druhom konci leteckých spojení zabezpečovaných spoločnosťou Ryanair a zvýšiť všeobecnú známosť a atraktívnosť tohto letiska. Reklama je pre regionálne letiská údajne nevyhnutnosťou. CCIPB mohla údajne odôvodnene očakávať zlepšenie imidžu letiska a z dlhodobého hľadiska aj zvýšenie jeho trhovej hodnoty pre jeho vlastníkov.

312 V tejto súvislosti treba najprv konštatovať, že v napadnutom rozhodnutí Komisia nespochybnila užitočnosť, či dokonca nevyhnutnosť regionálnych letísk vypracovať marketingovú stratégiu.

313 Na druhej strane Komisia v napadnutom rozhodnutí usúdila, že marketingové služby spoločnosti AMS nemohli pozdvihnúť imidž letiska v Pau z dlhodobého hľadiska. Žalobkyne nepredložili žiaden dôkaz, ktorý by preukazoval, že analýza Komisie bola v tejto súvislosti poznačená zjavne nesprávnym posúdením (pozri body 260 až 268, 289 a 290 vyššie).

314 Okrem toho zo spisu vyplýva, že ako vysvetlila Komisia, časti ekonomickej správy, na ktoré sa odvolávajú žalobkyne, nespresňujú, ktorý typ reklamy spoločnosti AMS by mohol vyvolať trvalé účinky, ani konkrétne neuvádzajú, či marketingové služby spoločnosti AMS zakúpené správcom letiska v Pau mohli ovplyvniť správanie zákazníkov a zlepšiť imidž letiska trvalým spôsobom nad rámec obdobia, na ktoré sa vzťahovali zmluvy o marketingových službách alebo na iných leteckých spojeniach, než sú tie, ktoré prevádzkovala Ryanair z letiska v Pau. Navyše ako vysvetľuje Komisia, na rozdiel od napadnutého rozhodnutia časti dotknutej správy nezohľadňujú presný obsah týchto zmlúv.

315 Preto treba odmietnuť tvrdenie žalobkýň, podľa ktorého Komisia vychádzala zo zjavne nesprávneho posúdenia týkajúceho sa zohľadnenia snahy zlepšiť imidž a v dôsledku toho trhovú hodnotu letiska v Pau vďaka zmluvám o marketingových službách.

316 V druhom rade žalobkyne tvrdia, že CCIPB mohla od zmlúv o marketingových službách očakávať, že prispejú k diverzifikácii leteckých spoločností na letisku v Pau. Na základe ekonomickej správy vysvetľujú, že dôkaz o úspechu letiska, ktoré si zadávalo reklamu na svoju vlastnú propagáciu, môže povzbudiť iné letecké spoločnosti, aby zahrnuli toto letisko do svojho programu. Žalobkyne zdôrazňujú, že hoci na začiatku výkonu činnosti spoločnosti Ryanair v Pau bolo letisko využívané hlavne spoločnosťou Air France, a preto vo veľkej miere záviselo od tejto leteckej spoločnosti, táto úloha sa postupne znižovala vysokorýchlostnými železničnými spojmi. Pre letisko Pau bolo údajne z obchodného hľadiska racionálne prideliť takto nevyužitú kapacitu leteckej spoločnosti, ktorá by jej pomohla stať sa menej závislou od skupiny Air France.

317 Treba však konštatovať, že žalobkyniam sa nepodarilo preukázať, že marketingové služby poskytnuté spoločnosťou AMS by umožnili podnikateľovi v trhovom hospodárstve konajúcemu na mieste CCIPB prilákať ďalšie letecké spoločnosti na letisko v Pau. Komisia najmä v odôvodneniach 337 až 358 napadnutého rozhodnutia konštatovala, že jedinú istú výhodu, ktorú by takýto podnikateľ mohol očakávať od zmlúv o marketingových službách, predstavovalo zvýšenie počtu cestujúcich na leteckých spojeniach prevádzkovaných spoločnosťou Ryanair. Na druhej strane sa domnievala, že akákoľvek výhoda, ktorá prekračuje rámec týchto spojení, bola príliš neistá na to, aby sa mohla zohľadniť kvantifikovaným spôsobom. Žalobkyne nepredložili žiadny dôkaz, ktorý by spochybnil toto posúdenie Komisie.

318 Okrem toho, ako správne uvádza Komisia, hoci snaha prilákať iné letecké spoločnosti na vyplnenie nevyužitej kapacity letiska môže predstavovať ekonomicky racionálnu stratégiu, za okolností prejednávanej veci by podnikateľ v trhovom hospodárstve vyžadoval prinajmenšom to, aby príchod novej leteckej spoločnosti nevyvolal dodatočné náklady presahujúce prírastkové príjmy.

319 V reakcii na tvrdenie, ktoré žalobkyne uviedli v replike a podľa ktorého rozsiahla medzinárodná sieť spoločnosti Ryanair kompenzovala nedostatok známosti letiska v Pau v zahraničí, Komisia vierohodne vysvetlila, že cestujúci z celého sveta sa tam mohli dostať prostredníctvom spoločnosti Air France cez Paríž (Francúzsko) a Ryanair je letecká spoločnosť, ktorá zabezpečuje iba priame spojenia „point-to-point“ a neponúka prestupy do iných destinácií.

320 Preto treba zamietnuť výhradu žalobkýň, podľa ktorej Komisia vychádzala zo zjavne nesprávneho posúdenia týkajúceho sa výhody, ktorú pre letisko v Pau predstavovala diverzifikácia leteckých spoločností.

321 V treťom rade žalobkyne tvrdia, že Komisia sa nevyjadrila k otázke, či cieľom zmlúv o marketingových službách bolo zvýšiť podiel cestujúcich pochádzajúcich z druhého konca leteckých spojení do Pau (prichádzajúci cestujúci) na celkovom počte cestujúcich, ktorých sa Ryanair zaviazala priviesť na letisko v Pau. Zvýšenie tohto podielu na celkovom počte cestujúcich spoločnosti Ryanair na letisku údajne nebolo spojené s nárastom celkového počtu cestujúcich. Prvý nárast sa týka rozdelenia medzi cestujúcich pochádzajúcich zo spádovej oblasti tohto letiska (odchádzajúci cestujúci) a cestujúcich pochádzajúcich z druhého konca leteckých spojení do Pau (prichádzajúci cestujúci), zatiaľ čo druhý nárast sa týka absolútnych čísel. Cieľ zvýšenia podielu „prichádzajúcich cestujúcich“ bol údajne dôležitou súčasťou samotných podmienok uvedených zmlúv. V dôsledku toho vzhľadom na to, že „prichádzajúci cestujúci“ mohli vytvoriť vyššie príjmy mimo leteckej dopravy než „odchádzajúci cestujúci“, pri analýze prírastkovej ziskovosti Komisie hrozilo podhodnotenie úrovne príjmov nepochádzajúcich z leteckej dopravy, ktoré mohlo dotknuté letisko odôvodnene očakávať z týchto zmlúv.

322 V tejto súvislosti Komisia vysvetlila, že skôr než na podiel „prichádzajúcich cestujúcich“ vo vzťahu k celkovému počtu cestujúcich by bolo potrebné zamerať sa na absolútny počet „prichádzajúcich cestujúcich“, keďže tento ukazovateľ bol dôležitý pre príjmy dosiahnuté tak spoločnosťou Ryanair, ako aj CCIPB prostredníctvom letiskových poplatkov, ktoré boli čiastočne založené na počte cestujúcich, a prostredníctvom príjmov nepochádzajúcich z leteckej dopravy. Okrem toho uviedla, že na rozdiel od podielu „prichádzajúcich cestujúcich“ vo vzťahu k celkovému počtu cestujúcich absolútny počet „prichádzajúcich cestujúcich“ bol skutočne spojený s nárastom celkového počtu cestujúcich, keďže tento nárast predstavoval súčet „prichádzajúcich cestujúcich“ a „odchádzajúcich cestujúcich“. Okrem iného Komisia vysvetlila, že vplyv zmlúv o marketingových službách na absolútny počet prichádzajúcich cestujúcich ako podskupinu celkového počtu cestujúcich na dotknutých leteckých spojeniach tvoril základ pre odhad toku príjmov vyplývajúcich z letiskových poplatkov a príjmov nepochádzajúcich z leteckej dopravy.

323 Žalobkyne odpovedali, že Ryanair a správcovia letiska v Pau nemali rovnaké záujmy, keďže Ryanair zabezpečuje absolútny počet cestujúcich a má prospech tak z prepravy „prichádzajúcich cestujúcich“, ako aj z prepravy „odchádzajúcich cestujúcich“, zatiaľ čo letisko má záujem zabezpečiť, aby tento absolútny počet zahŕňal čo najviac prichádzajúcich cestujúcich. Preto tvrdenie Komisie, že absolútny počet „prichádzajúcich cestujúcich“ je skutočne spojený s nárastom celkového počtu cestujúcich, údajne predstavuje chybné zovšeobecnenie.

324 V tejto súvislosti aj za predpokladu, že absolútny počet cestujúcich a podiel „prichádzajúcich cestujúcich“ sa nevyhnutne nenachádzajú v nemennom vzťahu, treba konštatovať, že ako uvádza Komisia, v napadnutom rozhodnutí pristúpila k analýze vplyvu zmlúv o marketingových službách na očakávané prírastkové príjmy v súvislosti s uplatnením kritéria podnikateľa v trhovom hospodárstve, pričom pri príjmoch nepochádzajúcich z leteckej dopravy vychádzala z trojročného historického pohyblivého priemeru týchto príjmov upraveného tak, aby zohľadňoval infláciu, a uplatnila 85 % mieru obsadenosti letu, ktorá bola priaznivá pre žalobkyne (odôvodnenia 401, 414 a 415 napadnutého rozhodnutia).

325 Za týchto okolností nemožno platne tvrdiť, že Komisia vychádzala zo zjavne nesprávneho posúdenia, keď uskutočnila analýzu na základe celkového počtu „prichádzajúcich cestujúcich“ bez toho, aby vykonala úpravu zohľadňujúcu pomer medzi „prichádzajúcimi cestujúcimi“ a „odchádzajúcimi cestujúci“, navyše keď ani sám správca letiska v Pau nevypracoval *ex ante* odhad budúcich príjmov nepochádzajúcich z leteckej dopravy, ktoré by mali vyplývať zo zmlúv o marketingových službách.

326 Preto je potrebné zamietnuť argumentáciu žalobkýň týkajúcu sa príjmov spojených s nárastom objemu prichádzajúcej dopravy.

327 Vzhľadom na to, čo bolo uvedené vyššie, je potrebné zamietnuť argumentáciu žalobkýň týkajúcu sa odmietnutia dôvodov, z ktorých vychádza rozhodnutie letiska v Pau uzavrieť zmluvu o marketingových službách.

c) O odmietnutí možnosti, že časť marketingových služieb mohla byť zakúpená z dôvodov všeobecného záujmu

328 Žalobkyne tvrdia, že Komisia nesprávne odmietla možnosť, že časť marketingových služieb bola zakúpená z dôvodov všeobecného záujmu. V tejto súvislosti kritizujú stanovisko Komisie vyjadrené v odôvodnení 324 napadnutého rozhodnutia, podľa ktorého sa verejnoprávny subjekt nemôže domnievať, že nákup marketingových služieb slúžiacich na propagáciu činností určených podnikov tvorí súčasť úloh, ktoré sú vlastné verejnoprávnemu subjektu a ktoré spočívajú v podpore miestneho rozvoja, a tým obchádzajú článok 107 ods. 1 ZFEÚ. Toto stanovisko údajne neberie do úvahy skutočnosť, že cieľom marketingu vykonávaného na internetovej stránke spoločnosti Ryanair na základe uplatnenia zmlúv o marketingových službách bolo propagovať región Pau, a nie letecké

dopravné služby spoločnosti Ryanair. Toto stanovisko Komisie by navyše podľa nich viedlo k všeobecnému zákazu nákupov marketingových služieb verejnoprávnymi subjektmi od podnikov, ktoré poskytujú iné služby na miestnej úrovni, nezávisle od obsahu marketingových služieb a uplatnenia trhovej ceny.

329 Komisia odmieta argumentáciu, ktorú uvádzajú žalobkyne.

330 Najprv treba konštatovať, že Komisia v odôvodneniach 323 a 324 napadnutého rozhodnutia preskúmala marketingové služby z pohľadu prevádzkovateľa letiska v Pau, ktorý koná ako subjekt poverený úlohami vo všeobecnom záujme. Pre Komisiu totiž išlo o otázku, či za predpokladu, že správanie prevádzkovateľa letiska v Pau sa malo posudzovať vzhľadom na jeho úlohu verejnoprávneho subjektu povereného úlohami vo všeobecnom záujme, v danom prípade úlohami rozvoja mesta Pau a jeho regiónu, a nie ako správcu letiska, sa dotknuté špecifické marketingové služby mohli považovať za zodpovedajúce skutočným potrebám verejného obstarávateľa (odôvodnenia 315, 316 a 322 napadnutého rozhodnutia).

331 V tejto súvislosti Komisia v odôvodnení 323 napadnutého rozhodnutia uviedla, že hoci nemožno vylúčiť, že CCIPB pri svojej úlohe hospodárskeho rozvoja regiónu Pau cítila potrebu obrátiť sa na podnikateľské subjekty s cieľom vykonať reklamné činnosti na propagáciu regiónu, marketingové služby spoločnosti AMS sa však týkali propagačnej činnosti zameranej na obchodnú činnosť dvoch presne určených spoločností, a to spoločnosti Ryanair a správcu letiska v Pau. V odôvodnení 324 napadnutého rozhodnutia dodala, že umožniť subjektu poverenému miestnym hospodárskym rozvojom zakúpiť si marketingové služby zásadne určené na propagáciu výrobkov alebo služieb určitých miestnych podnikov z dôvodu, že tieto služby napomáhajú miestnemu hospodárskemu rozvoju bez toho, aby takéto opatrenia predstavovali štátnu pomoc, by bolo obchádzaním článku 107 ods. 1 ZFEÚ. Komisia z toho v odôvodnení 325 napadnutého rozhodnutia vyvodila, že marketingové služby zakúpené správcom letiska v Pau nemožno považovať za odpovedajúce skutočnej potrebe.

332 Kritiku žalobkýň, podľa ktorej mali marketingové služby slúžiť na propagáciu regiónu, nie leteckých dopravných služieb spoločnosti Ryanair, nemožno prijať. Z bodov 165 až 170, ako aj 279 a 280 vyššie totiž vyplýva, že Komisia bez toho, aby pochybila, sa mohla domnievať, že jednotlivé zmluvy o marketingových službách boli úzko spojené s leteckými dopravnými službami spoločnosti Ryanair a že zďaleka neboli určené na všeobecný a nediferencovaný nárast návštevnosti mesta Pau a jeho regiónu turistami a obchodnými cestujúcimi, keďže marketingové služby sa špecificky sústreďovali na osoby, ktoré mohli využiť letecké dopravné služby spoločnosti Ryanair a ich hlavným cieľom bolo propagovať tieto služby (pozri najmä odôvodnenia 292 až 305 napadnutého rozhodnutia).

333 Toto konštatovanie nie je vyvrátené skutočnosťou, že orgány miestnej správy prostredníctvom oboznámenia sa so štúdiou CCIPB spoznali hospodárske prínosy prílivu návštevníkov do svojho regiónu a že jednou z úloh bola propagácia regiónu. Žalobkyne okrem iného nepredložili žiadny iný dôkaz spochybňujúci toto konštatovanie Komisie.

334 Napokon tvrdenie žalobkýň, podľa ktorého stanovisko Komisie vyjadrené v odôvodneniach 323 a 324 napadnutého rozhodnutia ukladá príliš široký zákaz nákupu marketingových služieb orgánmi verejnej moci, nemožno prijať. Problém, ktorý spomenula Komisia v uvedených odôvodneniach, sa totiž týkal skutočnosti, že marketingové služby zakúpené verejnoprávnym subjektom mohli slúžiť ako nástroj, ktorý je zásadne určený na propagáciu letov spoločnosti Ryanair do letiska v Pau. Na rozdiel od toho, čo tvrdia žalobkyne, sa teda Komisia nezamerala na nákup marketingových služieb od spoločnosti, ktorá miestne poskytovala iné služby, bez ohľadu na obsah marketingových služieb.

335 Argumentáciu žalobkýň preto treba zamietnuť.

d) O posúdení zmlúv uzavretých so spoločnosťou AMS bez zohľadnenia pohľadu podnikateľa v trhovom hospodárstve vlastniaceho letisko, ktorý je odlišný od pohľadu podnikateľa v trhovom hospodárstve prevádzkujúceho letisko

336 Žalobkyne tvrdia, že Komisia pochybila, keď nepovažovala CCIPB a zmiešané združenie za podnikateľov v trhovom hospodárstve, ktorí majú odlišné, hoci úzko spojené záujmy, a to záujmy správcu a záujmy majiteľa letiska v Pau. Do svojej analýzy zmlúv o marketingových službách údajne nezahrnula zmiešané združenie, hoci CCIPB mala povinnosť vrátiť mu letisko a jeho duševné vlastníctvo, vrátane imidžu značky, ihneď po uplynutí doby účinnosti koncesnej zmluvy, ktorá mala platiť do 31. decembra 2015. Zo strany zmiešaného združenia by bolo údajne primerané prisúdiť väčšiu hodnotu imidžu značky hodnote letiska z dlhodobého hľadiska, zatiaľ čo záujmy CCIPB sa posudzovali skôr vzhľadom na blízke uplynutie platnosti koncesie, hoci sa snažila maximalizovať hodnotu letiska a tým preukázať svoje schopnosti, aby sa jej znovu pridelila koncesia.

337 V tejto súvislosti treba pripomenúť, že v rámci uplatnenia kritéria súkromného investora je nevyhnutné posudzovať obchodnú transakciu ako celok. Komisia má totiž pri hodnotení sporných opatrení povinnosť zohľadniť všetky relevantné skutočnosti a ich kontext (pozri rozsudok zo 17. decembra 2008, Ryanair/Komisia, T-196/04, EU:T:2008:585, bod 59 a citovanú judikatúru), vrátane tých, ktoré sa týkajú situácie orgánu alebo orgánov prijímajúcich sporné opatrenia.

338 V prejednávanej veci aj za predpokladu, že povinnosť CCIPB vrátiť majetok letiska v bezchybnom stave by bola súčasťou imidžu značky letiska v Pau, treba najskôr konštatovať, že zmluvy o marketingových službách boli uzavreté iba tým subjektom, ktorý je prevádzkovateľom letiska, a nie vlastníkom letiska.

339 Okrem toho z napadnutého rozhodnutia vyplýva, že marketingové služby spoločnosti nemohli mať dlhodobé účinky na imidž značky a viditeľnosť letiska v Pau nad rámec doby ich trvania (pozri odôvodnenia 345 až 353 napadnutého rozhodnutia) a že po 1. apríli 2011 už nebola účinná žiadna z týchto zmlúv. Ako správne zdôrazňuje Komisia, za týchto okolností tieto zmluvy nemohli mať priamy vplyv na situáciu zmiešaného združenia, ktoré do 31. decembra 2015 nemalo prevziať späť držbu letiska.

340 Z toho vyplýva, že Komisia bez toho, aby vychádzala zo zjavne nesprávneho posúdenia, mohla uplatniť kritérium podnikateľa v trhovom hospodárstve na zmluvy o letiskových službách bez toho, aby sa vyjadrila k záujmu zmiešaného združenia na vrátení letiska v Pau k 31. decembru 2015, teda viac než štyri roky po uplynutí doby účinnosti zmlúv o marketingových službách.

[*omissis*]

f) O uplatnení príliš krátkeho časového horizontu prijatého Komisiou v súvislosti s analýzou podnikateľa v trhovom hospodárstve

365 Žalobkyne tvrdia, že Komisia tým, že sa obmedzila na dobu trvania každej zo skúmaných zmlúv, stanovila príliš krátky časový horizont na uplatnenie kritéria podnikateľa v trhovom hospodárstve.

366 V tejto súvislosti v prvom rade tvrdia, že prístup použitý Komisiou je v rozpore s obchodnou realitou veľkých letísk, ktoré často nemajú žiadny záväzok leteckých spoločností a sú prevádzkované na základe všeobecných obchodných podmienok, ktoré umožňujú uvedeným leteckým spoločnostiam okamžite ukončiť svoje činnosti na letisku. Obchodné plány letísk sa údajne tvoria na niekoľko desaťročí a ich prognózy príjmov a výdavkov sú údajne založené na primeranej analýze kapacity letiska bez akéhokoľvek zmluvného záväzku zo strany leteckých spoločností. Krátkodobé obchodné plány založené na trvaní každej individuálnej zmluvy, ako to navrhuje Komisia, by pravdepodobne viedli k záporným výsledkom.

367 V druhom rade žalobkyne tvrdia, že Komisia sa nesprávne domnievala, že podnikateľ v trhovom hospodárstve by sa nespoliehal na obnovenie dotknutých zmlúv po uplynutí doby ich účinnosti, ani by neignoroval skutočnosť, že nízkonákladové letecké spoločnosti ako Ryanair boli známe tým, že veľmi dynamicky rozvíjali svoje činnosti. Na jednej strane by sa racionálne spravované letiská podľa nich snažili vstúpiť do dlhodobých obchodných vzťahov s leteckými spoločnosťami, ktoré výrazne prekračujú pôvodnú dohodu. Podnikateľ v trhovom hospodárstve by bol údajne ochotný prevziať riziká a uzatvoriť obchody, ktoré sú spočiatku stratové, s vyhliadkou na rozvoj činností a obnovenie zmluvy. Pre spoločnosť Ryanair záväzok otvoriť nové letecké spojenie údajne predstavoval iba oprávnené riziko v očakávaní dlhodobého obchodného vzťahu, čo sa potvrdilo osobitnými doložkami v zmluve o poskytovaní letiskových služieb. Na druhej strane väčšina letísk, ktoré rokujú so spoločnosťou Ryanair, podľa nich očakáva, že ich obchodný vzťah bude dlhší než trvanie pôvodnej dohody. Zvyčajný profil obchodných vzťahov spoločnosti Ryanair s letiskami tak údajne preukazuje, že tieto vzťahy sa rozvíjajú z dlhodobého hľadiska a ako celok presahujú horizont piatich rokov. Okrem toho vzhľadom na to, že žalobkyne a CCIPB uzavreli sériu zmlúv o letiskových službách a zmlúv o marketingových službách, pričom prvá bola podpísaná v roku 2003 a posledná v roku 2010, podnikateľ v trhovom hospodárstve by predpokladal, že dlhodobá obchodná spolupráca presahujúca počiatočné trvanie dotknutých zmlúv by bola vytvorená najneskôr v roku 2005.

368 Komisia navrhuje zamietnuť argumentáciu žalobkýň.

369 Z judikatúry vyplýva (pozri bod 140 vyššie), že je potrebné preskúmať, či sa Komisia bez toho, aby sa dopustila pochybenia, mohla domnievať, že podnikateľ v trhovom hospodárstve konajúci na mieste CCIPB by hodnotil záujem na uzatvorení každej zo skúmaných zmlúv v časovom horizonte obmedzenom na trvanie dotknutých zmlúv.

370 Správanie podnikateľa v trhovom hospodárstve sa riadi vyhliadkami na ziskovosť z dlhodobého hľadiska (rozsudok z 21. marca 1991, Taliansko/Komisia, C-305/89, EU:C:1991:142, bod 20). Takýto podnikateľ, ktorý chce maximalizovať svoj zisk, je pripravený znášať riziká vyčíslené pri stanovení primeranej odmeny, s ktorou môže počítať pri svojej investícii.

371 V prejednávanej veci sa Komisia v napadnutom rozhodnutí domnievala, že pri posudzovaní záujmu o uzatvorenie zmluvy o letiskových službách a/alebo zmluvy o marketingových službách by si podnikateľ v trhovom hospodárstve zvolil za časový rámec posudzovania obdobie platnosti dotknutých zmlúv (odôvodnenie 393 napadnutého rozhodnutia). Tiež uviedla, že podnikateľ v trhovom hospodárstve by nerátal s obnovením týchto zmlúv po uplynutí doby ich účinnosti, či už za rovnakých, alebo iných podmienok, a to tým viac, že nízkonákladové letecké spoločnosti ako Ryanair sú známe veľmi dynamickým rozvojom svojich činností, pokiaľ ide o otvorenie a uzavretie leteckých spojení alebo o zvýšenie a zníženie ich frekvencií. Domnievala sa, že akékoľvek obnovenie zmlúv by pre podnikateľa v trhovom hospodárstve prestavovalo dlhodobú a príliš neistú vyhliadku do budúcnosti na to, aby mohol na takejto vyhliadke zakladať rozumné ekonomické rozhodnutia (odôvodnenia 393 a 394 napadnutého rozhodnutia).

372 Okrem iného je nesporné, že zmluvy o letiskových službách a zmluvy o marketingových službách boli uzavreté na dobu určitú. Tiež je nesporné, ako Komisia uvádza, pričom žalobkyne jej neprotirečia, že v okamihu uzatvárania každej z dotknutých zmlúv so žalobcami CCIPB nevypracovala žiadny obchodný plán a neuskutočnila žiadnu analýzu prírastkovej ziskovosti, ktorou by sa ocenili záväzky prijaté letiskom v Pau voči žalobkyniam.

373 V tejto súvislosti mohla Komisia bez toho, sa dopustila chyby, usudzovať, že podnikateľ v trhovom hospodárstve by posudzoval ziskovosť zmlúv vzhľadom na náklady a výnosy očakávané počas doby je uplatňovania.

374 Rovnako mohla Komisia bez toho, aby vychádzala zo zjavne nesprávneho posúdenia, usudzovať, že pre správcu letiska je veľmi ťažké posúdiť pravdepodobnosť, či bude letecká spoločnosť pokračovať v prevádzkovaní leteckého spojenia nad rámec doby, na ktorú sa zaviazala zmluvou o letiskových službách, keďže vie, že letecké spoločnosti, najmä nízkonákladové, preukázali, že k otvoreniu a uzavretiu leteckých spojení pristupujú veľmi dynamickým spôsobom (pozri odôvodnenia 355 a 394 napadnutého rozhodnutia). Za týchto okolností mohla Komisia bez toho, aby sa dopustila chyby, usudzovať, že primerane opatrný a starostlivý podnikateľ v trhovom hospodárstve konajúci na mieste CCIPB by sa nespoliehal na ochotu spoločnosti Ryanair predĺžiť prevádzkovanie dotknutého leteckého spojenia po uplynutí doby účinnosti zmluvy.

375 Skutočnosť, že dohoda z roku 2003 a ZMS z roku 2005 boli uzavreté tak, že upravovali možnosť predĺženia o dodatočné päťročné obdobia, na rozdiel od toho, čo tvrdia žalobkyne, sama osebe neumožňuje predpokladať, že podnikateľ v trhovom hospodárstve by už v čase uzatvárania zmlúv počítal s obnovením dotknutých leteckých spojení. Okrem toho treba zdôrazniť, ako uvádza Komisia bez toho, aby jej žalobkyne protirečili, že Ryanair mohla relatívne ľahko prestať prevádzkovať plánované letecké spojenie pred skončením zmluvy po zaplatení pokuty.

376 Je pravda, že primerane opatrný a starostlivý podnikateľ v trhovom hospodárstve môže byť ochotný prijať obchodné riziko uzavretím dohody, ktorá je počas celej stanovenej doby trvania stratová, ak v skutočnosti očakáva obnovenie dohody a v dôsledku toho budúce zisky, ktoré vynahradia tieto straty. Toto správanie s cieľom ziskovosti z dlhodobého hľadiska môže byť ekonomicky racionálne. Z toho, čo bolo uvedené vyššie, však vyplýva, že Komisia mohla bez toho, aby vychádzala zo zjavne nesprávneho posúdenia, usudzovať, že takýto podnikateľ by sa v prejednávanej veci nespoliehal na obnovenie zmluvy pri je skončení. Navyše treba pripomenúť, že žalobkyniam sa nepodarilo preukázať, že Komisia vychádzala zo zjavne nesprávneho posúdenia, keď uviedla, že podnikateľ v trhovom hospodárstve konajúci na mieste CCIPB by usudzoval, že okrem potenciálne pozitívneho vplyvu marketingových služieb na počet cestujúcich na leteckých spojeniach, ktoré boli predmetom dotknutých zmlúv, počas obdobia prevádzkovania týchto leteckých spojení, boli ďalšie potenciálne dlhodobé výhody príliš neisté na to, aby sa mohli zohľadniť kvantifikovaným spôsobom (pozri body 260 až 270, 276 a 290 vyššie).

377 Pokiaľ ide o skutočnosť, že žalobkyne a CCIPB uzavreli sériu zmlúv a dodatkov od roku 2003 do roku 2010, treba zdôrazniť, že všetky boli uzavreté na dobu určitú, najmä pokiaľ sa týkali otvorenia nových leteckých spojení. Za týchto okolností mohla Komisia bez toho, aby vychádzala zo zjavne nesprávneho posúdenia, usudzovať, že podnikateľ v trhovom hospodárstve konajúci na mieste CCIPB by sa nespoliehal na ochotu spoločnosti Ryanair predĺžiť prevádzkovanie leteckého spojenia po uplynutí doby účinnosti dotknutej zmluvy alebo dotknutého dodatku.

378 Napokon dôkazy, ktoré predložila Ryanair na preukázanie toho, že priemerná dĺžka jej obchodných vzťahov s letiskami, na ktorých vykonáva činnosti, presahuje päť rokov, neumožňujú preukázať dĺžku trvania prevádzkovania leteckých spojení do letiska v Pau alebo z tohto letiska. Ako totiž správne vysvetľuje Komisia, celková dĺžka trvania obchodných vzťahov medzi spoločnosťou Ryanair a uvedenými letiskami nezaručuje trvanlivosť ostatných jednotlivých spojení. Navyše správanie podnikateľa v trhovom hospodárstve sa musí posudzovať tak, že tento podnikateľ sa postaví do situácie čo najbližšej situácii správcu letiska v Pau. Ako správne uviedla Komisia, zachovanie činnosti spoločnosti Ryanair na letisku závisí od konkrétnej situácie dotknutého letiska a od osobitných podmienok, ktoré sa na ňom ponúkajú.

379 Rovnako dôkazy predložené spoločnosťou Ryanair, ktoré sa týkajú priemernej dĺžky trvania jej obchodných vzťahov s letiskami, na ktorých sa nachádza, nevyvracajú konštatovanie Komisie, že nízkonákladové letecké spoločnosti ako Ryanair sú známe dynamickým rozvojom svojich činností, tak pokiaľ ide o otvorenie a uzavretie leteckých spojení, ako aj o zvýšenie a zníženie ich frekvencií. Tieto dôkazy umožňujú nanajvýš stanoviť trvanlivosť určitých jednotlivých leteckých spojení.

380 Preto je potrebné odmietnuť tvrdenie žalobkýň, ktorým vytýkajú Komisii, že v súvislosti so svojou analýzou prírastkovej ziskovosti obmedzila svoju časovú projekciu na dobu trvania zmlúv.

g) O skutočnosti, že Komisia údajne nesprávne založila svoje posúdenie na leteckých spojeniach, ktoré sú predmetom dotknutých zmlúv

381 Žalobkyne tvrdia, že Komisia nesprávne založila svoje posúdenie výlučne na leteckých spojeniach, ktoré sú predmetom dotknutých zmlúv.

382 V tejto súvislosti tvrdia, že Ryanair skutočne zvýšila počet leteckých spojení z roku 2003 až na tri letecké spojenia v roku 2008 v súlade s primeranými očakávaniami, ktoré by mohol mať podnikateľ v trhovom hospodárstve počas predchádzajúcich rokov. Táto perspektíva by sa tiež odrazila aj v záväzku, ktorý Ryanair prevzala v dohode z roku 2003 a ZMS z roku 2005, rozvíjať letecké spojenia a ich frekvencie. Okrem toho rozvoj činností v Pau údajne zodpovedal všeobecnému nárastu činností spoločnosti Ryanair na iných francúzskych letiskách. Podnikateľ v trhovom hospodárstve by sa podľa nich domnieval, že je vysoko pravdepodobné, že počet a frekvencia leteckých spojení spoločnosti Ryanair sa do konca prvých piatich rokov zvýši.

383 Komisia navrhuje zamietnuť argumentáciu žalobkýň.

384 Z judikatúry vyplýva (pozri bod 140 vyššie), že je potrebné preskúmať, či Komisia mohla bez toho, aby sa dopustila chyby, v rámci analýzy prírastkovej ziskovosti usudzovať, že podnikateľ v trhovom hospodárstve konajúci na mieste CCIPB by sa pri hodnotení záujmu na uzavretí dotknutých zmlúv obmedzil na zohľadnenie leteckých spojení, ktoré boli predmetom uvedených zmlúv.

385 Najskôr je potrebné konštatovať, že je nesporné, že Komisia vychádzala pri svojej vlastnej analýze prírastkovej ziskovosti z leteckých spojení, na ktoré sa vzťahujú dotknuté zmluvy a dodatky.

386 V tejto súvislosti treba uviesť, že Komisia uviedla, pričom žalobkyne jej protirečili, že hoci niektoré zmluvy uvádzali iné letecké spojenia, než sú tie, na ktoré sa vzťahovali dotknuté zmluvy, tieto ustanovenia boli vždy súčasťou doložiek o vyvinutí maximálneho úsilia.

387 Okrem toho Komisia vysvetlila, pričom žalobkyne jej neprotirečili, že otvorenie nových leteckých spojení bolo vždy spojené s uzatvorením nových zmlúv a v prípade CCIPB s novými vyššími platbami ako protihodnotou za marketingové služby, a teda nemohlo byť sprevádzané nádejami podnikateľa v trhovom hospodárstve, že sa zlepší ziskovosť letiska v Pau.

388 Navyše je potrebné pripomenúť, že dôkazy poskytnuté spoločnosťou Ryanair, ktoré preukazujú, že veľký počet letísk, ktoré využívala vo Francúzsku, umožňoval zabezpečenie viacerých leteckých spojení, nemôžu byť rozhodujúce, keďže správanie podnikateľa v trhovom hospodárstve sa musí posudzovať tak, že sa umiestni do situácie, ktorá je čo najbližšia situácii správcu letiska v Pau.

389 Pokiaľ ide o tvrdenie žalobkýň, podľa ktorého Komisia nezohľadnila priaznivý účinok úspor z rozsahu, ktoré údajne vyplývali z nárastu počtu cestujúcich, v súvislosti s dodatočnými nákladmi a príjmami nepochádzajúcimi z leteckej dopravy na letisku v Pau treba poznamenať, že Komisia bez toho, aby jej žalobkyne protirečili, uviedla jednak, že francúzske orgány neuvádzali úspory z rozsahu, ba ani sa ich nepokúsili vyčísliť, ďalej že pre letisko v Pau nebol pred uzavretím zmlúv vypracovaný žiadny obchodný plán a napokon že úspory z rozsahu dosiahnuté na uvedenom letisku pochádzali najmä z činnosti spoločnosti Air France. Dôkazy poskytnuté žalobkyňami, ktoré sa týkajú znásobenia úspor z rozsahu vzhľadom na nárast počtu cestujúcich a veľkosť letísk, nespochybňujú vysvetlenia poskytnuté Komisiou. Navyše ako správne uvádza Komisia, jednoduchá skutočnosť, že uzavretie zmluvy môže zvýšiť počet cestujúcich na letisku, sama osebe nepostačuje na to, aby podnikateľ v trhovom hospodárstve prijal takýto záver bez ohľadu na podmienky, ktoré sú s ním spojené.

390 Vzhľadom na to, čo bolo uvedené, mohla Komisia bez toho, aby vychádzala zo zjavne nesprávneho posúdenia, usudzovať, že obozretný podnikateľ v trhovom hospodárstve nachádzajúci sa v situácii CCIPB by pri svojom ocenení ziskovosti nevychádzal z vyhliadok na prípadné dodatočné letecké spojenia.

h) O skutočnosti, že Komisia nesprávne nezohľadnila širšie výhody, ktoré získalo letisko v Pau zo svojich vzťahov so spoločnosťou Ryanair

391 Žalobkyne sa domnievajú, že Komisia vo svojej analýze prírastkovej ziskovosti nesprávne nezohľadnila kladné sieťové účinky, ktoré mohol podnikateľ v trhovom hospodárstve očakávať od činností spoločnosti Ryanair na letisku v Pau, ani dlhodobejšie účinky vyplývajúce z marketingových služieb spoločnosti AMS. Vyšší počet užívateľov letiska v Pau vyplývajúci z prítomnosti spoločnosti Ryanair údajne zvyšuje príťažlivosť uvedeného letiska a otvára možnosť otvorenia nových leteckých spojení a príchodu ďalších leteckých spoločností a podnikov.

392 V tejto súvislosti treba poznamenať, že ako uviedla Komisia, pojem sieťových externalít, na ktorý sa odvolávajú žalobkyne, je spojený s vyhliadkou väčšieho počtu cestujúcich.

393 Z toho, čo bolo uvedené, však vyplýva, že Komisia mohla bez toho, aby pochybila, usudzovať, že obozretný podnikateľ v trhovom hospodárstve konajúci na mieste CCIPB by sa nespoliehal na skutočnosť, že obchodný vzťah so spoločnosťou Ryanair sa rozšíri nad rámec prevádzkovania leteckých liniek, na ktoré sa vzťahujú dotknuté zmluvy. V dôsledku toho treba pripustiť, že podnikateľ konajúci v postavení primerane opatrného a starostlivého správcu letiska by nezakladal svoje vyčíslenie príjmov a nákladov na väčšom počte cestujúcich pochádzajúcich zo zvýšenej frekvencie existujúcich leteckých spojení alebo z vytvorenia ďalších leteckých spojení spoločnosťou Ryanair.

394 Rovnako by sa racionálny podnikateľ v trhovom hospodárstve nespoliehal na príchod ďalších leteckých spoločností alebo podnikov na dotknuté letisko nad rámec doby trvania zmlúv a dodatkov uzavretých so spoločnosťou Ryanair.

395 Za týchto okolností Komisia nevychádzala zo zjavne nesprávneho posúdenia, keď nezohľadnila sieťové účinky, ktoré sú príliš neisté.

396 Tretí žalobný dôvod sa teda musí zamietnuť.

D. O štvrtom žalobnom dôvode založenom na porušení článku 107 ods. 1 ZFEÚ vzhľadom na skutočnosť, že Komisia nepreukázala splnenie podmienky selektivity

397 Žalobcovia poukazujú na rozsudok z 9. septembra 2014, Hansestadt Lübeck/Komisia (T-461/12, EÚ:T:2014:758), na základe ktorého tvrdia, že Komisia nepreukázala, že získali selektívnu výhodu, pretože nie všetky zmluvné opatrenia sú podľa nich nevyhnutne selektívne. Komisia najmä údajne nepreverila, či letisko v Pau ponúklo rovnaké výhody ostatným vtedajším alebo potenciálnym užívateľom.

398 V tejto súvislosti treba pripomenúť, že článok 107 ods. 1 ZFEÚ zakazuje pomoc, „ktorá zvýhodňuje určitých podnikateľov alebo výrobu určitých druhov tovaru“, teda selektívnu pomoc (rozsudok zo 14. januára 2015, Eventech, C-518/13, EU:C:2015:9, bod 54).

399 Treba pripomenúť, že požiadavku selektivity vyplývajúcu z článku 107 ods. 1 ZFEÚ treba jasne odlíšiť od súčasného zistenia ekonomickej výhody tým, že keď Komisia zistila existenciu ekonomickej výhody v širokom zmysle, ktorá priamo alebo nepriamo vyplýva z daného opatrenia, okrem iného musí preukázať, že táto výhoda sa špecificky týka jedného alebo viacerých podnikov. Komisia musí najmä preukázať, že dotknuté opatrenie zavádza rozdiely medzi podnikmi, ktoré sa vzhľadom na sledovaný

cieľ nachádzajú v porovnateľnej situácii. Je teda potrebné, aby bola výhoda poskytnutá selektívne a aby mohla viesť k tomu, že určité podniky sa budú nachádzať vo výhodnejšej situácii ako iné podniky (rozsudky zo 4. júna 2015, Komisia/MOL, C-15/14 P, EU:C:2015:362, bod 59, a z 30. júna 2016, Belgicko/Komisia, C-270/15 P, EU:C:2016:489, bod 48).

400 Treba však poznamenať, že požiadavka selektivity sa rozlišuje podľa toho, či je predmetné opatrenie koncipované ako všeobecná schéma pomoci alebo ako individuálna pomoc. V tomto poslednom prípade určenie ekonomickej výhody v zásade umožňuje predpokladať jeho selektivitu. Naproti tomu pri skúmaní schémy všeobecnej pomoci je potrebné určiť, či predmetné opatrenie napriek zisteniu, že poskytuje výhodu so všeobecnou pôsobnosťou, neposkytuje túto výhodu výlučne v prospech určitých podnikateľov alebo určitých odvetví činností (pozri v tomto zmysle rozsudky zo 4. júna 2015, Komisia/MOL, C-15/14 P, EU:C:2015:362, bod 60, a z 30. júna 2016, Belgicko/Komisia, C-270/15 P, EU:C:2016:489, bod 49).

401 V prejednávanej veci sa dotknuté zmluvy analyzované v napadnutom rozhodnutí musia posudzovať ako zmluvy obsahujúce individuálnu pomoc.

402 Komisia totiž v odôvodnení 432 napadnutého rozhodnutia konštatovala, že výhoda poskytnutá žalobkyniam bola selektívna, pretože vyplývala zo zmluvných ustanovení, ktoré boli špecifické pre Ryanair alebo AMS.

403 Toto zistenie musí byť schválené. Zmluvy o poskytovaní letiskových služieb a zodpovedajúce zmluvy o marketingových službách, ktoré sa musia preskúmať ako jedno a to isté opatrenie (pozri body 165 až 174 vyššie a najmä bod 172), obsahujú podmienky, ktoré boli individuálne dohodnuté medzi zmluvnými stranami. Spresňujú na jednej strane letecké spojenia, ktoré musí zabezpečiť Ryanair, a letiskové služby, ktoré je CCIPB povinná poskytnúť spoločnosti Ryanair, a na druhej strane marketingové služby, ktoré sa AMS zaviazala poskytovať letisku v Pau. Podrobne stanovujú letiskové poplatky a odmenu za marketingové služby, ktoré majú zaplatiť žalobkyne a CCIPB. Z napadnutého rozhodnutia predovšetkým vyplýva, že odmena za marketingové služby, ako bola dohodnutá medzi CCIPB a žalobkyňami, predstavovala podstatnú časť dodatočných nákladov, a teda je dôležitým prvkom, ktorý prispieval k očakávanému zápornému prírastkovému toku (príjmy mínus náklady), ktorý predstavuje výhodu pre žalobkyne (odôvodnenia 416 a 417 a tabuľky 7 až 11 napadnutého rozhodnutia). Hoci sa regulované letiskové poplatky v zásade uplatňujú na všetky letecké spoločnosti využívajúce letisko v Pau, odmena za marketingové služby bola špecifická pre vzťah medzi CCIPB a žalobkyňami.

404 Keďže za týchto okolností dotknuté zmluvy obsahovali podmienky, ktoré boli osobitne dohodnuté medzi letiskom v Pau a žalobkyňami, a poskytovali žalobkyniam zvýhodnenie, z tohto dôvodu majú selektívnu povahu.

405 Rovnako nie je nevyhnutné overovať, či dotknuté zmluvy poskytujú žalobkyniam výhodu v porovnaní s inými prevádzkovateľmi nachádzajúcimi sa v porovnateľnej skutkovej a právnej situácii (pozri v tomto zmysle rozsudok z 26. februára 2015, Orange/Komisia, T-385/12, neuverejnený, EU:T:2015:117, bod 52).

406 Kritérium porovnania príjemcu s inými prevádzkovateľmi nachádzajúcimi sa v porovnateľnej skutkovej a právnej situácii vzhľadom na cieľ sledovaný opatrením má svoj pôvod a svoje odôvodnenie v rámci posúdenia selektívnej povahy opatrení, ktoré sa potenciálne uplatňujú všeobecne. Takéto kritérium teda nie je relevantné, keď sa má tak ako v prejednávanej veci posúdiť selektívna povaha *ad hoc* opatrenia, ktoré sa týka iba jedného podniku a ktoré smeruje k zmene určitých konkurenčných obmedzení, ktoré sú pre neho špecifické (rozsudky z 26. októbra 2016, Orange/Komisia, C-211/15 P, EU:C:2016:798, body 53 a 54, a z 26. februára 2015, Orange/Komisia, T-385/12, neuverejnený, EU:T:2015:117, bod 53).

407 Pokiaľ ide o rozsudok z 9. septembra 2014, Hansestadt Lübeck/Komisia (T-461/12, EU:T:2014:758), treba uviesť, že v prejednávanej veci nie je relevantný, pretože sa týkal opatrenia, ktoré sa vzťahovalo na zoskupenie hospodárskych subjektov a ktorého preskúmanie selektivity sa muselo vykonať v rámci osobitného právneho režimu s cieľom posúdiť, či v tomto rámci uvedené opatrenie predstavuje výhodu pre niektoré podniky v porovnaní s inými podnikmi, ktoré sa vzhľadom na cieľ sledovaný týmto režimom nachádzali v porovnateľnej skutkovej a právnej situácii (rozsudok z 21. decembra 2016, Komisia/Hansestadt Lübeck, C-524/14 P, EU:C:2016:971, body 53 a 54), čo neplatí v prejednávanej veci, najmä vzhľadom na odmenu za marketingové služby, ktorá bola osobitne dohodnutá medzi letiskom v Pau a žalobkyňami na základe sadzobníka AMS.

408 Z toho vyplýva, že štvrtý žalobný dôvod, ako aj žaloba ako celok sa musia zamietnuť.

409 Preto treba zamietnuť žalobu ako celok bez toho, aby bolo potrebné rozhodnúť o návrhu žalobkýň na organizačné opatrenia v rozsahu, v akom sa týka iných opatrení než tých, ktoré už boli nariadené.

IV. O trovách

410 Podľa článku 134 ods. 1 rokovacieho poriadku účastník konania, ktorý vo veci nemal úspech, je povinný nahradiť trovy konania, ak to bolo v tomto zmysle navrhnuté. Keďže žalobkyne nemali vo veci úspech, je opodstatnené rozhodnúť, že znášajú svoje vlastné trovy konania a sú povinné nahradiť trovy konania Komisie v súlade s jej návrhom.

Z týchto dôvodov

VŠEOBECNÝ SÚD (šiesta rozšírená komora)

rozhodol takto:

1. **Žaloba sa zamieta.**

2. **Ryanair DAC a Airport Marketing Services Ltd znášajú svoje vlastné trovy konania a sú povinné nahradiť trovy konania, ktoré vynaložila Európska komisia.**

Berardis Papasavvas Spielmann

Csehi Spineanu-Matei

Rozsudok bol vyhlásený na verejnom pojednávaní v Luxemburgu 13. decembra 2018.

Podpisy

[*omissis*]