



Sbírka soudních rozhodnutí

ROZSUDEK TRIBUNÁLU (šestého rozšířeného senátu)

13. prosince 2018*

„Státní podpory – Smlouvy uzavřené mezi obchodní a průmyslovou komorou Nîmes-Uzès-Le Vigan a společností Ryanair a její dceřinou společností Airport Marketing Services – Letištní služby – Marketingové služby – Rozhodnutí prohlašující podporu za neslučitelnou s vnitřním trhem a nařizující její vrácení – Pojem ‚státní podpora‘ – Přičitatelnost státu – Obchodní a průmyslová komora – Výhoda – Kritérium soukromého investora – Vrácení – Článek 41 Listiny základních práv – Právo na přístup ke spisu – Právo být vyslechnut“

Ve věci T-53/16,

Ryanair DAC, původně Ryanair Ltd, se sídlem v Dublinu (Irsko),

Airport Marketing Services Ltd, se sídlem v Dublinu,

zastoupené G. Berrischem, E. Vahidou, I.-G. Metaxasem-Maranghidisem, advokáty, a B. Byrnem, solicitor,

žalobkyně,

proti

Evropské komisi, zastoupené L. Flynnem a S. Noëm, jako zmocněnci,

žalované,

podporované

Radou Evropské unie, zastoupené S. Boelaert, S. Petrovou a J. Knealem, jako zmocněnci,

vedlejší účastnice,

jejímž předmětem je návrh podaný na základě článku 263 SFEU a znějící na částečné zrušení rozhodnutí Komise (EU) 2016/633 ze dne 23. července 2014 o státní podpoře SA.33961 (2012/C) (ex 2012/NN) poskytnuté Francií ve prospěch Obchodní a průmyslové komory Nîmes-Uzès-Le Vigan a společností Veolia Transport Aéroport de Nîmes, Ryanair Ltd a Airport Marketing Services Ltd (Úř. věst. 2016, L 113, s. 32),

TRIBUNÁL (šestý rozšířený senát),

ve složení G. Berardis, předseda, S. Papasavvas, D. Spielmann (zpravodaj), Z. Csehi a O. Spineanu-Matei, soudci,

* Jednací jazyk: angličtina.

vedoucí soudní kanceláře: P. Cullen, rada,

s přihlédnutím k písemné části řízení a po jednání konaném dne 25. října 2017,

vydává tento

Rozsudek¹

I. Skutečnosti předcházející sporu

A. Dotčená opatření

- 1 První žalobkyně Ryanair DAC, původně Ryanair Ltd, je letecká společnost se sídlem v Irsku, která provozuje více než 1 800 denních letů spojujících 200 destinací v 31 zemích v Evropě a severní Africe, a druhá žalobkyně Airport Marketing Services Ltd (dále jen „AMS“) je dceřiná společnost společnosti Ryanair, která poskytuje řešení v oblasti marketingové strategie, přičemž většina jejích činností spočívá v prodeji reklamního prostoru na internetové stránce Ryanair.
- 2 Letiště Nîmes-Garons (dále jen „letiště Nîmes“), jehož vlastníkem je Francouzská republika, se nachází ve Francii v departementu Gard. Uvedené letiště původně provozovala obchodní a průmyslová komora (dále jen „CCI“) Nîmes-Uzès-Le Vigan. Od 1. ledna 2006 byla odpovědnost za úpravu, údržbu, provozování a rozvoj civilní zóny tohoto letiště svěřena smíšenému sdružení pro úpravu a rozvoj letiště Nîmes-Alès-Camargue-Cévennes (dále jen „SMAN“), které je veřejnoprávním subjektem sdružujícím radu departementu Gard, sdružení aglomerace Nîmes Métropole a sdružení aglomerace Grand Alès en Cévennes. V době od 1. února 2006 do 31. prosince 2006 SMAN dočasně svěřilo provozování dotčeného letiště uvedené CCI prostřednictvím pověření veřejnou službou. Na základě veřejné zakázky se SMAN následně rozhodlo, v rámci dohody o pověření veřejnou službou s účinností od 1. ledna 2007, dále delegovat provozování téhož letiště na společnost Veolia Transport, kterou pro provádění dohody nahradila její 100 % dceřiná společnost Veolia Transport Aéroport Nîmes (dále jen „VTAN“).
- 3 Společnost Ryanair zahájila činnost na letišti Nîmes v červnu 2000. Provozování původně jediného leteckého spojení mezi uvedeným letištěm a letištěm Londýn Stansted se rozšířilo na čtyři letecká spojení.
- 4 V tomto ohledu CCI Nîmes-Uzès-Le Vigan uzavřela se společností Ryanair dne 11. dubna 2000 smlouvu o letištních službách na dobu deseti let, kterou se posledně uvedená společnost zavázala provozovat denní letecké spojení mezi letišti Londýn Stansted a Nîmes (dále jen „SLS z roku 2000“).
- 5 SLS z roku 2000 byla změněna po výměně korespondence na konci roku 2001 a v březnu 2004, přičemž stanovovala zvýšení plateb CCI Nîmes-Uzès-Le Vigan společnosti Ryanair na rozvoj dalších spojení. Dne 10. října 2005 byla uzavřena nová smlouva o letištních službách mezi CCI a společností Ryanair na počáteční období pěti let, kterou se posledně uvedená společnost zavázala provozovat určitá letecká spojení na letiště Nîmes. V ten samý den uzavřeli CCI a AMS smlouvu o marketingových službách, které spočívaly v poskytování reklamních služeb na internetové stránce Ryanair a prostřednictvím e-mailů, za úhradu ročních plateb ze strany dotčené CCI.
- 6 Dne 2. ledna 2007 uzavřela VTAN smlouvu o letištních službách se společností Ryanair, v níž byl tomuto dopravci přiznán příspěvek za cestujícího na základě systému podněcování rozvoje dopravy, a smlouvu o marketingových službách se společností AMS na nákup služeb za protiplnění v určené

1 – Jsou uvedeny pouze body tohoto rozsudku, jejichž zveřejnění považuje Tribunál za účelné.

částce. Tyto smlouvy byly platné od 1. ledna 2007 do 31. října 2007. Dne 1. srpna 2007 VTAN a AMS podepsaly dodatek k této posledně uvedené smlouvě, který upravoval dodatečný příspěvek ze strany VTAN. Dne 7. listopadu 2007 uzavřely tytéž strany dvě nové smlouvy s cílem pokračovat v provádění výše uvedených smluv, kterým uplynula doba platnosti. Platby ve prospěch společností Ryanair a AMS se zvýšily. Dne 27. srpna 2008 tytéž strany uzavřely dvě nové smlouvy, kterými byly nahrazeny dřívější smlouvy, s platností od 1. listopadu 2008 na období jednoho roku s možností dvojnásobného prodloužení. První z těchto smluv obsahovala zejména závazek společnosti Ryanair provozovat určitá letecká spojení na letiště Nîmes, jakož i mechanismus na podporu rozvoje dopravy. Dvěma dodatky ze dne 25. srpna 2009 bylo prodlouženo provádění uvedených smluv do 31. prosince 2011. Konečně dne 18. srpna 2010 a 30. listopadu 2010 tytéž strany podepsaly dodatky k druhé z dotčených smluv, které upravovaly zvýšení příspěvku VTAN.

[*omissis*]

II. Řízení a návrhová žádání účastnic řízení

- 24 Návrhem došlým kanceláři Tribunálu dne 5. února 2016 žalobkyně podaly projednávanou žalobu.
- 25 Samostatným podáním došlým kanceláři Tribunálu dne 2. března 2016 žalobkyně podaly návrh na přijetí organizačních procesních opatření, kterými žádaly, aby Komise předložila určité dokumenty.
- 26 Komise předložila svá vyjádření ve stanovené lhůtě.
- 27 Podáním došlým kanceláři Tribunálu dne 26. května 2016 Rada Evropské unie podala návrh na vstup do tohoto řízení jako vedlejší účastnice na podporu návrhových žádání Komise. Rozhodnutím ze dne 5. července 2017 vyhověl předseda šestého senátu Tribunálu tomuto návrhu.
- 28 Rozhodnutím ze dne 21. června 2017 rozhodl Tribunál o postoupení věci šestému rozšířenému senátu.
- 29 Na základě zprávy soudce zpravodaje Tribunál rozhodl o zahájení ústní části řízení, vyzval účastnice řízení k předložení jejich vyjádření k případnému spojení této věci s věcmi T-111/15 a T-165/15 pro účely ústní části řízení a v rámci organizačních procesních opatření, stanovených v článku 89 svého jednacího řádu, vyzval účastnice řízení, aby odpověděly na některé otázky.
- 30 Rozhodnutím předsedy šestého rozšířeného senátu Tribunálu ze dne 28. srpna 2017 byly po vyslechnutí účastnic řízení věci T-111/15, T-165/15 a T-53/16 spojeny pro účely ústní části řízení, v souladu s čl. 68 odst. 1 jednacího řádu.
- 31 Řeči účastnic řízení byly vyslechnuty na jednání dne 26. října 2017.
- 32 Žalobkyně navrhuje, aby Tribunál:
 - zrušil články 1 a 4 až 6 napadeného rozhodnutí;
 - uložil Komisi náhradu nákladů řízení.
- 33 Komise navrhuje, aby Tribunál:
 - zamítl žalobu;
 - uložil žalobkyním náhradu nákladů řízení.

III. Právní otázky

[omissis]

B. K druhému žalobnímu důvodu, vycházejícímu z přičitatelnosti dotčených smluv Francouzské republiky

[omissis]

1. K výhradě týkající se přičitatelnosti rozhodnutí CCI Nîmes-Uzès-Le Vigan Francouzské republiky

[omissis]

b) K údajnému rozpornému odůvodnění

[omissis]

110 Tato výhrada tedy musí být zamítnuta.

2. K výhradě týkající se přičitatelnosti rozhodnutí SMAN Francouzské republiky

111 Žalobkyně tvrdí, že Komise nesprávně přičetla státu rozhodnutí SMAN. V tomto ohledu tvrdí, že SMAN sdružuje veřejnoprávní subjekty a poskytuje letištní služby v postavení jednoho ze správců letiště. Vzhledem k tomu, že SMAN je veřejnoprávní podnik, Komise byla povinna ve smyslu rozsudku ze dne 16. května 2002, Francie v. Komise (C-482/99, EU:C:2002:294) prověřit, zda se veřejné orgány podílely na přijetí opatření přijatých SMAN v jejich prospěch. V rozporu s uvedeným rozsudkem Komise v bodě 573 odůvodnění napadeného rozhodnutí údajně vyvodila svůj závěr týkající se přičitatelnosti státu na základě jediného organického kritéria založeného na majetku, totiž složení výboru sdružení SMAN. Kromě toho Komise v rozporu s požadavky uvedeného rozsudku neprovedla přezkoumání účasti veřejných orgánů na rozhodnutích SMAN na základě vícero kritérií.

112 Žalobkyně se domnívají, že přístup, který zvolila Komise v napadeném rozhodnutí, má za následek, že se kritéria rozsudku ze dne 16. května 2002, Francie v. Komise (C-482/99, EU:C:2002:294), nemohou použít na žádný podnik ve vlastnictví státních subjektů, ať už ústředních nebo místních. Tyto orgány by přitom mohly založit podnik a být jeho jediným akcionářem, aniž se tím uvedený podnik stal veřejnoprávním orgánem. Tento přístup představuje systematické odchylování se od autonomie právní subjektivity právnické osoby, jako kdyby neexistovaly veřejnoprávní společnosti.

113 Rovnou je třeba uvést, že Komise ve své analýze přičitatelnosti dotčených smluv státu vychází, pokud jde o smlouvy uzavřené s CCI Nîmes-Uzès-Le Vigan, pouze z veřejnoprávní povahy posledně uvedené komory, aniž by přidělila nějakou roli SMAN. V důsledku toho je výhrada žalobkyň neúčinná v rozsahu, v němž kritizuje analýzu přičitatelnosti těchto posledně uvedených smluv státu. Naproti tomu, pokud jde o smlouvy uzavřené s VTAN, je třeba zdůraznit, že Komise v bodě 277 odůvodnění napadeného rozhodnutí konstatovala, že obchodní politika VTAN vůči žalobkyním byla ve velké míře ovlivněna rámcem, který stanovilo SMAN, což vedlo VTAN k odchýlení se od běžného chování provozovatele letiště, který je svobodný ve své obchodní politice a je veden vyhlídkami ziskovosti. Na závěr své analýzy Komise dospěla v bodě 299 odůvodnění uvedeného rozhodnutí k závěru, že smlouvy uzavřené s VTAN musejí být považovány za přičitatelné SMAN, a tedy v širším smyslu Francouzské republiky.

- 114 Proto je třeba zkoumat tuto výhradu v rozsahu, v jakém žalobkyně tvrdí, že Komise pochybila, když nekonstatovala, že opatření přijatá SMAN v jejich prospěch, vzhledem k tomu, že vliv obchodní politiky VTAN byl pro ně příznivý, byla v širším smyslu přičitatelná Francouzské republice.
- 115 V tomto ohledu je třeba především připomenout judikaturu, podle které opatření přijatá místními orgány nebo jinými orgány působícími na nižší než celostátní úrovni, stejně jako opatření přijatá ústřední vládou, spadají do působnosti čl. 107 odst. 1 SFEU, pokud jsou splněny podmínky stanovené v tomto ustanovení (viz judikatura citovaná v bodě 85 výše).
- 116 V projednávané věci je třeba konstatovat, že Komise v bodech 26 a 572 napadeného rozhodnutí zdůraznila, že SMAN je veřejnoprávní subjekt, který sdružuje tři místní orgány, totiž radu departementu Gard, sdružení aglomerace Nîmes Métropole a sdružení aglomerace Grand Alès en Cévennes.
- 117 Kromě toho Komise v bodech 572 a 573 odůvodnění napadeného rozhodnutí uvedla, že rozhodnutí místních orgánů musí být považována za přičitatelná státu v širším smyslu a že tento závěr přeneseně platí i pro sdružení místních orgánů, jako je SMAN.
- 118 Komise mimoto v bodě 573 odůvodnění napadeného rozhodnutí konstatovala, že SMAN je spravované výborem sdružení, tvořeném výhradně delegáty zastupující místní orgány, které jsou jeho členy.
- 119 Komise z toho v bodě 573 odůvodnění napadeného rozhodnutí vyvodila, že všechna rozhodnutí SMAN jsou přičitatelná státu.
- 120 S ohledem na judikaturu uvedenou v bodě 85 výše je třeba s tímto závěrem souhlasit.
- 121 Tento závěr není vyvrácen argumentem žalobkyně, podle kterého je SMAN podnikem poskytujícím letištní služby a že z tohoto důvodu byla Komise povinna posoudit přičtení rozhodnutí SMAN státu na základě kritérií stanovených v rozsudku ze dne 16. května 2002, Francie v. Komise (C-482/99, EU:C:2002:294).
- 122 Je totiž třeba zdůraznit, že Komise konstatovala v bodě 277 odůvodnění napadeného rozhodnutí, že chování společnosti VTAN vůči žalobkyním se nemá posuzovat nezávisle na chování SMAN, které je sdružením veřejnoprávních subjektů jednajícím jako udělovací orgán v rámci poskytování a provádění pověření veřejnou službou, a zejména že obchodní politika VTAN vůči žalobkyním byla ve velké míře ovlivněna rámcem, který stanovilo SMAN.
- 123 Ačkoli SMAN může provádět činnosti podniku, stejně jako to mohou udělat jiné státní orgány, je třeba konstatovat, že představuje sdružení územněsprávních celků, které v projednávané věci mimo jiné jedná jako udělovací orgán v pověření veřejnou službou, a že proto, pokud jde o opatření, která přijalo, není třeba prokazovat přičitatelnost státu na základě přístupu uvedeného v rozsudku ze dne 16. května 2002, Francie v. Komise (C-482/99, EU:C:2002:294).
- 124 Tuto výhradu je tedy třeba zamítnout.

3. K výhradě týkající se přičitatelnosti rozhodnutí společnosti VTAN státu

- 125 Žalobkyně uvádějí, že rozhodnutí soukromého podniku, jakým je VTAN, nejsou obecně přičitatelná státu, zvláště pokud neexistuje jakýkoli majetkový podíl státu v dotyčném podniku. Každopádně Komise neprokázala, že rozhodnutí přijatá společností VTAN byla přičitatelná státu. Pouhý vliv SMAN na chování společnosti VTAN prostřednictvím dohody o pověření veřejnou službou v tomto

ohledu nestačí. Kromě toho se SMAN systematicky zdržovalo uplatňování své pravomoci ovlivňovat společnost VTAN v jednáních se společností Ryanair. Navíc podle žalobkyně se VTAN mohla svobodně snažit nahradit společnost Ryanair a měla široký prostor pro jednání s nimi o smlouvách.

126 Komise argumentaci žalobkyně zpochybňuje.

127 V tomto ohledu je třeba připomenout, že podle ustálené judikatury není třeba rozlišovat mezi případy, kdy je podpora poskytnuta přímo státem, a případy, kdy je poskytnuta veřejnými nebo soukromými subjekty, které byly zřízeny nebo pověřeny státem za účelem spravování podpor. Unijní právo totiž nemůže připustit, aby pouhé vytvoření nezávislých orgánů pověřených rozdělováním podpor umožnilo obcházet pravidla pro státní podporu (viz rozsudek ze dne 16. května 2002, Francie v. Komise, C-482/99, EU:C:2002:294, bod 23 a citovaná judikatura).

128 Stejně tak určení soukromého subjektu ze strany státu na poskytování podpory samo o sobě nemůže znamenat, že na opatření přijatá tímto subjektem se nepoužijí tato pravidla.

129 Pokud jde o podmínku přičitatelnosti opatření, je třeba zkoumat, zda musí být na veřejné orgány nahlíženo tak, že se podílely na přijetí uvedeného opatření (viz rozsudek ze dne 19. prosince 2013, Association Vent De Colère! a další, C-262/12, EU:C:2013:851, bod 17 a citovaná judikatura). V důsledku toho je třeba zkoumat, zda Komise byla oprávněna domnívat se na základě své analýzy přičitatelnosti státu, že SMAN se podílelo na uzavírání smluv, které VTAN uzavřela se žalobkyněmi.

130 V tomto ohledu je třeba konstatovat, že Komise identifikovala v bodech 278 až 299 odůvodnění napadeného rozhodnutí soubor ukazatelů na podporu takového zapojení ze strany SMAN.

131 Zprvce Komise konstatovala, že dohoda o pověření veřejnou službou uzavřená mezi sdružením SMAN a společností Veolia Transport, jejíž provádění bylo svěřeno společnosti VTAN, nebyla omezena na to, aby posledně uvedené společnosti svěřila obchodní provozování letiště Nîmes, ale pověřila ji také rozvojem dopravy. Podle ní tak tato dohoda o pověření veřejnou službou omezuje a ovlivňuje obchodní politiku společnosti VTAN vůči leteckým společnostem, a to tím více, že rozvoj provozu není sám o sobě konečným cílem, který sleduje soukromý provozovatel letiště zcela volně rozhodující o své obchodní politice. Cílem sledovaným takovým soukromým provozovatelem je maximalizace své ziskovosti, což však není za všech okolností slučitelné s rozvojem dopravy (body 278 až 281 odůvodnění napadeného rozhodnutí). Navíc konstatovala, že odpověď společnosti Veolia Transport na výběrové řízení ovlivnil cíl rozvoje provozu stanovený sdružením SMAN a obecněji cíle místního hospodářského rozvoje, které sledovalo sdružení SMAN (body 282 až 285 uvedeného rozhodnutí). Zadruhé konstatovala, že různá tvrzení společnosti Veolia Transport během výběrového řízení potvrzují, že si byla vědoma skutečnosti, že obchodní vztah se společností Ryanair mohl poškodit ziskovost provozování letiště Nîmes a že byla připravena pokračovat v tomto vztahu, za podobných podmínek jako byly podmínky, které předtím zavedla CCI Nîmes-Uzès-Le Vigan, pouze z důvodu cílů sdružení SMAN v oblasti rozvoje dopravy, závazků převzatých vůči SMAN s cílem získat správu tohoto letiště a paušálního příspěvku nabídnutého sdružením SMAN, a aby zajistila finanční rovnováhu koncese (bod 287 tohoto rozhodnutí). Zatřetí, pokud jde o tuto paušální provozní dotaci, konstatovala, že ziskovost koncese společnosti VTAN je založena na tomto příspěvku, že jeho výše byla vypočtena na základě předběžného rozpočtu, který zahrnoval náklady a příjmy spojené s dotčenými smlouvami, a že SMAN proto poskytlo společnosti VTAN příspěvek pojatý tak, aby umožnil pokračování činnosti společnosti Ryanair za takových podmínek, jaké byly podobné podmínkám, za kterých tato společnost nabízela své služby z letiště Nîmes v době, kdy jeho provozování zabezpečovala CCI Nîmes-Uzès-Le Vigan. Mimo jiné zdůraznila, že modulace paušálního příspěvku v závislosti na činnosti společnosti Ryanair oslabila podněty pro společnost VTAN přijmout rozhodnutí ke způsobení snížení objemu dopravy společnosti Ryanair (body 288, 289 a 291 téhož rozhodnutí).

- 132 Je třeba konstatovat, že Komise právně dostačujícím způsobem prokázala, jak uvedla v bodech 292 a 293 napadeného rozhodnutí, že rámec stanovený sdružením SMAN prostřednictvím výběrového řízení, cíle stanovené dohodou o pověření veřejnou službou uzavřenou mezi sdružením SMAN a společností Veolia Transport, jakož i paušální příspěvek měly dostatečně rozhodující vliv na chování společnosti VTAN vůči žalobkyním k tomu, aby se dotčené smlouvy mohly považovat za přičitatelné státu ve smyslu judikatury. Proto je třeba souhlasit se závěrem Komise uvedeným v bodě 299 odůvodnění uvedeného rozhodnutí, podle kterého příčinná souvislost mezi podmínkami uvedené dohody, procesem veřejných zakázek a paušálním příspěvkem na jedné straně, a smlouvami uzavřenými společností VTAN se žalobkyněmi na druhé straně, byla dostatečně silná k prokázání jasného zapojení se sdružení SMAN do dotčených opatření, takže tato opatření musejí být připsána sdružení SMAN.
- 133 Žádný z argumentů uvedených žalobkyní nemůže tento závěr vyvrátit.
- 134 Zaprvé žalobkyně tvrdí, že pouhý vliv sdružení SMAN na chování společnosti VTAN prostřednictvím dohody o pověření veřejnou službou uzavřené mezi sdružením SMAN a společností Veolia Transport se totiž nerovná kontrole státu a neumožňuje připsání státu. Toto tvrzení je však výsledkem nesprávného výkladu napadeného rozhodnutí, který je založen na souboru ukazatelů v souvislosti s konstatováním, že SMAN uplatňovalo rozhodující vliv na rozhodnutí přijatá společností VTAN týkající se žalobkyň. Komise se proto v uvedeném rozhodnutí neomezila na prokázání existence pouhého vlivu státu na chování podniku s cílem vyvodit závěr o přičitatelnosti státu.
- 135 Zadruhé žalobkyně tvrdí, že se SMAN systematicky zdržovalo výkonu své pravomoci ovlivňovat chování společnosti VTAN při jednáních se společností Ryanair. Tento argument však není relevantní. Z bodu 296 odůvodnění napadeného rozhodnutí totiž vyplývá, že samotná možnost sdružení SMAN zapojit se do jednání mu dávala určitý vliv a že mohl zasáhnout, kdyby se společnost VTAN snažila vnutit společnosti Ryanair podmínky, které by mohly podnítit tuto posledně uvedenou společnost, aby snížila svou dopravu na letišti Nîmes. Jak uvádí Komise, VTAN věděla, že SMAN může zasáhnout a měla všechny důvody zohlednit tuto okolnost při svých vlastních rozhodnutích, která ostatně již spadala do rámce stanoveného ze strany sdružení SMAN.
- 136 Zatřetí žalobkyně tvrdí, že VTAN měla široký rozhodovací prostor, když s nimi dojednávala smlouvy. V tomto ohledu je třeba zdůraznit, že ačkoli Komise v napadeném rozhodnutí uvádí, že dohoda o pověření veřejnou službou uzavřená mezi sdružením SMAN a společností Veolia Transport uvádí „plnou pravomoc“ pro společnost VTAN vyjednávat smlouvy, které uzavírá s uživateli leteckých služeb, následně vysvětluje, že se tato pravomoc mohla uplatňovat pouze v obecném rámci stanoveném v uvedené dohodě a závazcích společnosti Veolia Transport v odpovědi na výzvu k podávání nabídek, které byly takové povahy, že omezovaly a značně ovlivňovaly chování společnosti VTAN. Mimoto je třeba konstatovat, že bez ohledu na existenci určitého obchodního manévrovacího prostoru ve prospěch VTAN pro sjednávání smluv (body 292 a 299 odůvodnění uvedeného rozhodnutí), Komise právně dostačujícím způsobem prokázala, na základě shodujících se ukazatelů vyjmenovaných v bodě 131 výše, že tento obecný rámec vedl k tomu, že SMAN vykonává dostatečně rozhodující vliv na obchodní vztahy společnosti VTAN se žalobkyněmi k tomu, aby se dalo dojít k závěru o přičitatelnosti státu. Žalobkyně nepředložily žádný důkaz o tom, že existence obchodního manévrovacího prostoru ve prospěch společnosti VTAN zpochybňuje tuto analýzu Komise týkající se přičitatelnosti.
- 137 Začtvrté se žalobkyně domnívají, že z napadeného rozhodnutí vyplývá, že francouzské orgány potvrdily smluvní autonomii společnosti VTAN. Jak však správně poznamenává Komise, bod 92 odůvodnění uvedeného rozhodnutí, o který se opírají žalobkyně, pouze uvádí informace poskytnuté členským státem, pokud jde o postup, prováděný v rámci samotné společnosti VTAN za účelem přijímání jejích rozhodnutí, a v tomto bodě odůvodnění se nevyjádřila k vlivu sdružení SMAN na obsah smluv uzavřených společností VTAN.

- 138 Zapáté žalobkyně tvrdí, že se VTAN mohla svobodně snažit nahradit Ryanair a že na tento typ rozhodnutí se nevztahovala žádná sankce. Jak však správně uvádí Komise, tato okolnost nemůže mít vliv na otázku přičitatelnosti dotčených smluv státu. SMAN se totiž mohlo stejně dobře spokojit s jiným dopravcem vybraným společností VTAN. Nic to nemění na tom, že SMAN na základě obecného rámce stanoveného prostřednictvím výběrového řízení, cílů v oblasti rozvoje dopravy stanovených v dohodě o pověření veřejnou službou mezi sdružením SMAN a společností Veolia Transport, jakož i paušálním příspěvkem uplatňovalo rozhodující vliv na podmínky, které VTAN navrhovala leteckým společnostem. Kromě toho, jak správně zdůrazňuje Komise, možnost nahradit činnost společnosti Ryanair uvedená v bodě 411 odůvodnění napadeného rozhodnutí byla zvažována pouze z dlouhodobého hlediska, a nikoli během období, kterého se týká uvedené rozhodnutí.
- 139 Zašesté žalobkyně tvrdí, že nebyla upravena žádná sankce pro případ, že VTAN nesplní své závazky vůči SMAN, pokud se nepočítá riziko poškození dobré pověsti. Toto tvrzení však vychází z nesprávného výkladu napadeného rozhodnutí. Bod 286 odůvodnění tohoto rozhodnutí totiž vůbec neodkazuje na sankce, ale konstatuje, že chování společnosti VTAN vůči žalobkyním bylo zásadně ovlivněno cílem rozvoje dopravy, který stanovilo SMAN. V této souvislosti Komise v uvedeném bodě odůvodnění poznamenala, že nabídka poskytovatele, jenž byl nakonec vybrán, ho nutně vázala po celou dobu trvání koncese z právního hlediska, ale i z jiných hledisek, a domnívala se, že podnik, který by formuloval cíle a závazky v reakci na výběrové řízení organizované územněsprávním celkem a který by pak jednal v rozporu s těmito cíli a závazky, by riskoval ohrožení své dobré pověsti u územněsprávních celků. Z toho vyvodila, že Veolia Transport, která se v roce 2007 snažila proniknout na trh letištní správy, by takové riziko nepodstoupila.
- 140 Zasedmé a konečně, pokud jde o argument žalobkyň, podle kterého SMAN dalo společnosti VTAN nanejvýš záruky na pokrytí určitých ztrát v případě, že by se VTAN rozhodla pokračovat s nimi v „zdeděné situaci“, je třeba zdůraznit, že Komise vyvodila v bodech 278 až 299 odůvodnění napadeného rozhodnutí přičitatelnost dotčených smluv státu nejen na základě poskytnutí paušálního příspěvku k zajištění vyrovnanosti letiště Nîmes, ale i na základě souboru skutečností, včetně mimo jiné závazků týkajících se rozvoje dopravy, které mohly poškozovat ziskovost uvedeného letiště a byly by přijatelné pouze tehdy, pokud by se poskytla finanční kompenzace.
- 141 Vzhledem k předcházejícím úvahám je třeba zamítnout tuto výhradu, a v důsledku toho i druhý žalobní důvod.

C. K třetímu žalobnímu důvodu, vycházejícímu z porušení čl. 107 odst. 1 SFEU vzhledem k tomu, že Komise se nesprávně domnívala, že prostředky společnosti VTAN jsou státními prostředky

- 142 Žalobkyně tvrdí, že Komise neprokázala, že byla splněna podmínka použití státních prostředků. Paušální příspěvek sdružení SMAN ve prospěch společnosti VTAN totiž údajně vyplýval z kontroly posledně uvedené společnosti, která měla právo svobodně rozhodovat o jeho použití a nepřevést jej na žalobkyně. Prostředky společnosti VTAN tedy nebyly nepřetržitě pod veřejnou kontrolou ve smyslu judikatury.
- 143 V tomto ohledu je třeba nejprve připomenout, že k tomu, aby mohly být výhody kvalifikovány jako podpory ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU, musejí být kromě jiných podmínek poskytnuté přímo nebo nepřímo za použití státních prostředků (v tomto smyslu viz rozsudky ze dne 16. května 2002, Francie v. Komise, C-482/99, EU:C:2002:294, bod 24, a ze dne 19. prosince 2013, Association Vent De Colere! a další, C-262/12, EU:C:2013:851, bod 16).
- 144 V tomto ohledu pojem zásah za použití státních prostředků má totiž kromě výhod poskytnutých přímo státem zahrnout i výhody poskytnuté prostřednictvím veřejné nebo soukromé organizace, která byla určena nebo zřízena tímto státem za účelem správy podpory (rozsudek ze dne 19. prosince 2013, Association Vent De Colere! a další, C-262/12, EU:C:2013:851, bod 20 a citovaná judikatura).

- 145 Soudní dvůr rovněž rozhodl, že čl. 107 odst. 1 SFEU zahrnuje veškeré finanční prostředky, které mohou orgány veřejné moci skutečně použít k podpoře podniků, přičemž není rozhodné, zda jsou tyto prostředky trvale v majetku státu, či nikoli. I když tedy částky odpovídající dotčenému opatření nejsou trvale ve vlastnictví státních orgánů, skutečnost, že zůstávají trvale pod kontrolou veřejné správy, a tudíž k dispozici příslušným státním orgánům, tak postačuje k tomu, aby byly kvalifikovány jako státní prostředky (viz rozsudek ze dne 19. prosince 2013, Association Vent De Colère! a další, C-262/12, EU:C:2013:851, bod 21 a citovaná judikatura).
- 146 Skutečnost, že dotčené prostředky jsou spravovány subjekty, které jsou odlišné od orgánu veřejné moci, je v tomto ohledu nepodstatná (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 2. července 1974, Itálie v. Komise, 173/73, EU:C:1974:71, bod 35)
- 147 V projednávané věci je nesporné, že státní prostředky byly převedeny ze sdružení SMAN, ve formě paušálního příspěvku, do společnosti VTAN, která je soukromým podnikem provozujícím letiště.
- 148 Mimo jiné je třeba konstatovat, že Komise uvedla v bodě 300 odůvodnění napadeného rozhodnutí, s odkazem na bod 298 odůvodnění uvedeného rozhodnutí, že finanční rovnováha provozování letiště Nîmes byla založena na paušálním příspěvku, který poskytovalo SMAN a jehož výše se určila zejména v závislosti na parametrech obchodního vztahu mezi CCI de Nîmes-Uzès-Le Vigan a žalobkyněmi v roce 2006, a tedy tak, aby se společnosti Ryanair umožnilo pokračovat v její činnosti z letiště Nîmes za stejných podmínek jako v době, kdy toto letiště provozovala uvedená CCI. Komise z toho v téměř bodě odůvodnění vyvodila, že výhody poskytnuté žalobkyním těmito smlouvami byly financovány prostřednictvím tohoto paušálního příspěvku, a v důsledku toho prostřednictvím státních prostředků.
- 149 Komise mimo jiné v bodě 288 odůvodnění napadeného rozhodnutí konstatovala, že ziskovost koncese pro společnost VTAN se zakládá na paušální dotaci vyplácené sdružením SMAN, které se tedy přímo podílelo na financování provozu letiště Nîmes. Vysvětlila, že existence této dotace poskytnuté sdružením SMAN prokazuje vliv tohoto sdružení na obchodní vztahy společnosti VTAN se žalobkyněmi, neboť bez této dotace by pravděpodobně žádný provozovatel nesouhlasil s provozováním uvedeného letiště na základě koncese, jejíž obchodní model vycházel z cíle rozvoje dopravy a ze vztahů s leteckou společností, které mohly vést k záporné marži na úrovni řízení letiště. Domnívala se, že poskytnutí dotčené dotace tedy patří mezi okolnosti, které umožnily uzavření smluv se žalobkyněmi.
- 150 Za těchto podmínek jsou splněna kritéria stanovená judikaturou uvedená v bodě 145 výše. Z napadeného rozhodnutí totiž vyplývá, že SMAN poskytlo společnosti VTAN příspěvek pojatý tak, aby umožnil pokračování činnosti společnosti Ryanair za podmínek podobných těm, které platily v době, kdy letiště Nîmes provozovala CCI Nîmes-Uzès-Le Vigan (viz rovněž bod 289 uvedeného rozhodnutí), a že bez tohoto příspěvku by VTAN nesla všechny výhody poskytnuté žalobkyním podle dohodnutých smluv.
- 151 Okolnost, že VTAN měla určitou pravomoc pro sjednávání svých smluv se žalobkyněmi a že neexistovalo mechanické spojení mezi výší paušálního příspěvku a parametry sjednávaných smluv, nemá za následek odstranění souvislosti existující mezi tímto příspěvkem a výhodou, kterou žalobkyně měly. Je totiž třeba konstatovat, že z hospodářského hlediska paušální příspěvek ve prospěch společnosti VTAN umožnil uzavírání smluv se žalobkyněmi a umožnil společnosti VTAN, aby nemusela nést náklady na výhody přiznané žalobkyním na základě těchto smluv. Tyto výhody jsou tedy výsledkem placení paušálního příspěvku vůči společnosti VTAN (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 19. září 2000, Německo v. Komise, C-156/98, EU:C:2000:467, body 26 a 27).
- 152 S ohledem na předcházející úvahy je třeba třetí žalobní důvod zamítnout.

D. Ke čtvrtému žalobnímu důvodu, vycházejícímu z porušení čl. 107 odst. 1 SFEU vzhledem ke skutečnosti, že Komise neprokázala existenci selektivní výhody

[omissis]

2. K druhé části, vycházející z nesprávných posouzení a nedostatku odůvodnění, pokud jde o rozhodnutí odchýlit se v projednávané věci od srovnávací analýzy

[omissis]

b) K výhradám týkajícím se důvodů uvedených v napadeném rozhodnutí v souvislosti s odchýlením se od srovnávací analýzy v projednávané věci

[omissis]

2) K výhradě vycházející ze skutečnosti, že Komise se nesprávně domnívala, že srovnávací analýza by měla vycházet z porovnání dotčených smluv posuzovaných společně s ostatními podobnými transakcemi

3) K výhradě vycházející z toho, že Komise se nesprávně domnívala, že dotčené smlouvy vedly k dodatečným nákladům vyšším než inkrementální příjmy

4) K výhradě vycházející z toho, že Komise nesprávně usoudila, že důkazy předložené společností Ryanair neprokazují, že letiště vybraná ve studii ze dne 28. září 2012 byla dostatečně srovnatelná s letištěm Nîmes, a z nedostatku odůvodnění v tomto ohledu

226 Žalobkyně tvrdí, že Komise nesprávně uvedla, že Ryanair neprokázala, že pět letišť vybraných do studie ze dne 28. září 2012 bylo dostatečně srovnatelných s letištěm Nîmes. V tomto ohledu na jedné straně uvádějí, že Komise nevyvrátila „specifický výběr“ referenčních letišť ani podrobná tvrzení uvedená v uvedené studii, která byla doplněna dodatečnými studiemi. Za takových okolností skutečnost, že Komise odmítla kritéria výběru uvedená v této studii, údajně představuje zjevně nesprávné posouzení a nedostatek odůvodnění. V replice žalobkyně uvádí, že tvrzení, která uvedla Komise před Tribunálem za účelem zpochybnění výběru referenčních letišť ve studii ze dne 28. září 2012, se nenachází v napadeném rozhodnutí, a nemohou *a posteriori* napravit pochybení, k němuž došlo, ani nedostatek odůvodnění. Na druhé straně tvrdí, že Komise se nikdy neobrátila na soukromé letiště nebo letiště provozované soukromým provozovatelem, aby získala informace o uplatňovaných cenách, a v důsledku toho nevyvinula žádné úsilí o nalezení referenčního letiště, vzdor jejich zjevné existenci.

227 Pokud jde v tomto ohledu o argumentaci založenou na tom, že Komise údajně nesprávně usoudila, že důkazy předložené společností Ryanair neprokazují, že letiště vybraná ve studii ze dne 28. září 2012 jsou dostatečně srovnatelná s letištěm Nîmes, je třeba uvést, že jak uvedla Komise, už to, že uvedená studie nezohlednila smlouvy o marketingových službách, stačilo k vyloučení metody použité v uvedené studii (bod 383 odůvodnění napadeného rozhodnutí). Uplatnění kritéria soukromého investora v projednávané věci totiž vyžadovalo, aby se všechny kombinace smlouvy o letištních službách a odpovídající smlouvy o marketingových službách, které pokaždé měly být považovány za jedinou transakci, analyzovaly společně (viz body 207 až 212 výše). Tato argumentace musí být tedy zamítnuta jako neúčinná.

228 Kromě toho okolnost, že napadené rozhodnutí neupřesňuje pro každé z letišť vybraných ve studii ze dne 28. září 2012 důvody, ze kterých nemohly být použity jako prvky srovnání, jako taková neumožňuje učinit závěr o nedostatku odůvodnění ve smyslu článku 296 SFEU.

- 229 V tomto ohledu je třeba připomenout, že podle ustálené judikatury musí být odůvodnění vyžadované článkem 296 SFEU přizpůsobeno povaze dotčeného aktu a musejí z něho jasně a jednoznačně vyplývat úvahy orgánu, jenž akt vydal, tak aby se zúčastněné osoby mohly seznámit s důvody, které vedly k přijetí opatření, a příslušný soud mohl vykonávat svůj přezkum. Požadavek na odůvodnění musí být posuzován v závislosti na okolnostech případu, zejména v závislosti na obsahu aktu, povaze dovolávaných důvodů a zájmu, který mohou mít osoby, kterým je akt určen, nebo jiné osoby, kterých se akt bezprostředně a osobně dotýká, na získání těchto vysvětlení. Není požadováno, aby odůvodnění vylíčko všechny relevantní skutkové a právní okolnosti, jelikož otázka, zda odůvodnění aktu splňuje požadavky výše uvedeného článku 296, musí být posuzována s ohledem nejen na jeho znění, ale také s ohledem na jeho kontext, jakož i s ohledem na všechna právní pravidla upravující dotčenou oblast (viz rozsudek ze dne 2. dubna 1998, Komise v. Sytraval a Brink's France, C-367/95 P, EU:C:1998:154, bod 63 a citovaná judikatura).
- 230 V projednávaném případě Komise připomněla v bodě 378 odůvodnění napadeného rozhodnutí své pochybnosti, jak jsou vyjádřeny v bodě 59 pokynů z roku 2014, zda je v současnosti možné určit vhodný referenční prvek, který by ukázal pravdivou tržní cenu služeb, jež letiště poskytují. Navíc s odkazem na parametry uvedené v bodě 60 uvedených pokynů Komise konstatovala v bodě 384 odůvodnění uvedeného rozhodnutí, že Ryanair neprokázala, v čem jsou letiště, které uváděla, dostatečně srovnatelná, pokud jde o objem dopravy, druh dopravy, druh a úroveň poskytovaných letištních služeb, blízkost letiště k velkému městu, počet obyvatel ve spádové oblasti letiště, prosperitu okolní oblasti a existenci jiných zeměpisných oblastí, z nichž by bylo možné přilákat cestující.
- 231 Je pravda, že Komise v napadeném rozhodnutí podrobněji neupřesňuje důvody, proč nepoužila vzorek letišť vybraných ve studii ze dne 28. září 2012 jako platný prvek ke srovnání.
- 232 Pokud však jde o určení referenčních letišť, nelze zpochybnit, že spadá do komplexních technických posouzení. Pokud z uvedeného rozhodnutí jasně vyplývají úvahy Komise umožňující následně zpochybnit jeho opodstatněnost před příslušným soudem, bylo by nepřiměřené požadovat zvláštní odůvodnění pro každou technickou volbu nebo každou číselnou hodnotu, o které se tyto úvahy opírají (v tomto smyslu viz rozsudky ze dne 1. července 2008, Chronopost a La Poste v. UFX a další, C-341/06 P a C-342/06 P, EU:C:2008:375, bod 108, a ze dne 27. dubna 2017, Germanwings v. Komise, T-375/15, nezveřejněný, EU:T:2017:289, bod 45; viz rovněž obdobně rozsudek ze dne 12. července 2005, Alliance for Natural Health a další, C-154/04 a C-155/04, EU:C:2005:449, bod 134).
- 233 Proto se vysvětlení důvodů pro každé z letišť vybraných ve studii ze dne 28. září 2012, ze kterých tato letiště nemohla být použita, nejeví být v napadeném rozhodnutí nezbytné k tomu, aby mohly žalobkyně pochopit úvahy Komise.
- 234 Žalobkyně tedy mohly zpochybnit před Tribunálem, že Komise odmítla vzorek letišť vybraných ve studii ze dne 28. září 2012.
- 235 Argumentaci žalobkyň založenou na nedostatku odůvodnění je proto třeba odmítnout.
- 236 Navíc se žalobkyním nepodařilo prokázat, že Komise vycházela ze zjevně nesprávného posouzení, pokud jde o metodu výběru porovnávaných letišť. V tomto ohledu tvrdí, že Komise nesprávně usoudila, že Ryanair nenavrhla vzorek referenčních letišť, který zahrnoval letiště dostatečně srovnatelná s letištem Nîmes. Tvrdí, že studie ze dne 28. září 2012 předložená společností Ryanair obsahovala systematické srovnání podmínek upravených smlouvami o letištních službách podepsanými s jinými letišti, z nichž většina byla soukromá, soukromě provozována nebo působící jako investor v tržním hospodářství a která měla několik společných vlastností podobných těm, které má letiště Nîmes.
- 237 Komise odpovídá, že toto tvrzení je vyvráceno podrobným zkoumáním letišť vybraných ve studii ze dne 28. září 2012.

- 238 V tomto ohledu Komise na jedné straně uvedla, že pokud jde o otázku stanovení spolehlivých referenčních prvků, zaprvé letiště Bournemouth patřilo subjektu ve většinovém vlastnictví státu a v roce 2012 mělo zápornou ziskovost, zadruhé letiště Prestwick bylo ve ztrátě, dokud ho soukromý vlastník nepřevodil na skotskou vládu v listopadu 2013, zatřetí letiště Maastricht dostávalo od roku 2004 značné dotace a od roku 2013 přešlo do rukou veřejnoprávních akcionářů poté, co zjevně muselo být zachráněné nizozemským státem, a začtvrté letiště Knock, ačkoli v soukromém vlastnictví, obdrželo značné veřejné prostředky, konkrétně kapitálové dotace ve výši 13 milionů eur od roku 1997 do roku 2012.
- 239 Na druhé straně, pokud jde o vlastnosti letišť vybraných ve studii ze dne 28. září 2012 ve smyslu bodu 60 pokynů v roce 2014, Komise vysvětlila, že každopádně se zdaleka nepodobaly letišti Nîmes:
- ze studie ze dne 28. září 2012 vyplývá, že celkový objem dopravy cestujících na letišti se podstatně lišil od jednoho letiště k druhému, a ještě výrazněji, pokud šlo o objem pasažérů cestujících se společnostmi Ryanair na těchto letištích,
 - činnosti letiště Grenoble byly silně soustředěny na zimní sezónu,
 - letiště Maastricht provádělo ve značné míře činnosti v oblasti nákladní dopravy,
 - města nejbližší ke každému letišti měla velmi rozdílné velikosti, a pokud jde o parametr blízkosti velkého města, studie ze dne 28. září 2012 uváděla město Nîmes a pro letiště Knock město Sligo (Irsko), ale vzdálenosti se značně lišily,
 - pokud jde o parametr počtu obyvatel ve spádové oblasti letiště, studie ze dne 28. září 2012 odkazuje jedině na počet obyvatel největšího města v okruhu 150 kilometrů, a nikoli počet obyvatel ve spádové oblasti letiště,
 - pokud jde o parametr prosperity okolní oblasti, prvky ke srovnání regionů vybraných ve studii ze dne 28. září 2012 neodrážejí přesně okolní oblasti dotčených letišť a prosperita se podstatně liší od jednoho regionu k druhému, a
 - parametr zázemí letiště nebyl přítomen ve studii ze dne 28. září 2012, ať už jde o odlétající nebo přilétající cestující; přitom vzhledem k turistické přitažlivosti pobřeží Středozemního moře se letiště Nîmes zaměřovalo především na přilétající cestující, zatímco letiště Prestwick a Bournemouth měly potenciální klienty mezi odletajícími cestujícími.
- 240 Z toho vyplývá, že na základě všech těchto okolností mohla Komise usuzovat, aniž se dopustila zjevně nesprávného posouzení, že letiště vybraná ve studii ze dne 28. září 2012 nebyla dostatečně srovnatelná s letištěm Nîmes.
- 241 Tvrzení uvedená žalobkyněmi nemohou zpochybnit tento závěr.
- 242 Pokud jde zaprvé o tvrzení, podle kterého letiště Bournemouth dosahovalo od roku 2001 do roku 2011 zisk, aniž dostávalo dotace, je třeba zdůraznit, že ačkoliv je pravda, že tato skutečnost je relevantní pro považování chování tohoto letiště za chování subjektu v tržním hospodářství, nic to nemění na tom, že toto letiště patří veřejné entitě.
- 243 Pokud jde zadruhé o tvrzení žalobkyně, že letiště Prestwick bylo nejen soukromé, ale také dosahovalo zisk od roku 2000 do roku 2008, je třeba konstatovat, že ačkoli tyto okolnosti svědčí ve prospěch chování subjektu v tržním hospodářství, nezpochybňují údaj, který uvedla Komise ve svých písemnostech a na jednání a podle kterých se letiště dostalo do ztráty a muselo být převedeno na skotskou vládu v roce 2013, a proto nebylo vhodným prvkem ke srovnání za účelem stanovení pravdivé tržní ceny za letištní služby (viz bod 378 odůvodnění napadeného rozhodnutí).

- 244 Pokud jde zatřetí o argument žalobkyně, podle kterého na jedné straně Ryanair provozovala několik letních spojení z letiště Grenoble a na toto letiště od roku 2006 do roku 2009 a na druhé straně bylo toto letiště provozované soukromým provozovatelem, který ukládal nejvyšší letištní poplatky z referenčních letišť, je třeba konstatovat, že ačkoli Ryanair provozovala letecká spojení mimo zimní sezónu, nezdá se, že tyto činnosti vedly k zachování těchto služeb během celého roku. V tomto ohledu argument žalobkyně nevyvrací konstatování Komise, podle kterého bylo letiště Grenoble značně zaměřeno na zimní sezónu, což ho odlišovalo od situace letiště Nîmes, kde Ryanair zajišťovala přinejmenším určitý počet každodenních spojení během celého roku, jak vyplývá z napadeného rozhodnutí.
- 245 Pokud jde začtvrté o argument žalobkyně, že podle informací poskytnutých Komisí kapitálové vklady do letiště Knock představovaly pouze 6 % aktiv tohoto letiště v období od roku 2002 do roku 2012, je třeba poznamenat, že se Komise mohla domnívat, aniž se dopustila zjevně nesprávného posouzení, že vklad z veřejných prostředků takového rozsahu představoval relevantní okolnost při jejím hodnocení vhodnosti tohoto letiště jako referenčního prvku.
- 246 Pokud jde zapáté o argument žalobkyně, podle kterého mezi srovnávanými letišti byla čtyři podobná letišti Nîmes, co se týče parametru celkové dopravy nebo dopravy společnosti Ryanair, je třeba se domnívat, že jak uvádí Komise, číselné údaje uvedené ve studii ze dne 28. září 2012 ukazují, že celková doprava cestujících na letištích a doprava společnosti Ryanair na těchto letištích se značně lišily od jednoho letiště k druhému, a ve vztahu k letišti Nîmes. Z uvedené studie tedy vyplývá, že existují zejména významné rozdíly mezi dopravou na letišti Nîmes a dopravou na letištích Prestwick (za celé dotčené období), Bournemouth a Knock (za poslední část dotčeného období).
- 247 Stejně tak, pokud jde o argument žalobkyně, podle kterého studie ze dne 28. září 2012 obsahuje, co se týče parametru prosperity okolního území, údaje pro letiště Knock na regionální úrovni pro srovnání ročního hrubého domácího produktu na obyvatele, ačkoli odhad týkající se měsíčního příjmu byl předložen pro celé Irsko, je třeba konstatovat, že toto tvrzení nemůže vyvrátit zjištění Komise v souvislosti s některými dalšími parametry.
- 248 V důsledku toho navzdory zjištěním uvedeným v bodech 242 a 243 výše je třeba dospět k závěru, že s ohledem na všechny spolehlivé referenční prvky a jednotlivé parametry uvedené v bodě 365 odůvodnění napadeného rozhodnutí se Komise nedopustila zjevně nesprávného posouzení, když odmítla vzorek letišť ke srovnání navržených ve studii ze dne 28. září 2012.
- 249 Pokud jde o argument žalobkyně vycházející z nedostatku úsilí Komise získat informace od soukromých letišť nebo letišť, které jsou provozovány soukromě, s cílem nalézt srovnávací kritéria, je třeba uvést, že tato výtku se týká rozsahu vyšetřovací povinnosti Komise, pokud je vyzvána uplatnit kritérium subjektu v tržním hospodářství na dotčené smlouvy.
- 250 V souladu s judikaturou má Komise při hodnocení sporných opatření v rámci uplatnění kritéria soukromého investora povinnost zohlednit všechny relevantní skutečnosti a jejich kontext (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 17. prosince 2008, Ryanair v. Komise, T-196/04, EU:T:2008:585, bod 59).
- 251 V tomto ohledu se za relevantní musí považovat jakákoliv informace, která může nezanedbatelným způsobem ovlivnit rozhodovací proces běžně opatrného a pečlivého subjektu v tržním hospodářství, jenž se nachází v situaci, jež se co možná nejvíce podobá situaci dotčeného členského státu (obdobně viz rozsudek ze dne 20. září 2017, Komise v. Frucona Košice, C-300/16 P, EU:C:2017:706, bod 60).
- 252 Je rovněž třeba připomenout, že legalita rozhodnutí ve věci státních podpor musí být unijním soudem posuzována v závislosti na informacích, které mohla mít Komise k dispozici v okamžiku, kdy jej přijala (viz rozsudek ze dne 20. září 2017, Komise v. Frucona Košice, C-300/16 P, EU:C:2017:706, bod 70).

- 253 Informace, které Komise „mohla mít k dispozici“, přitom zahrnují informace, které se zdály být relevantní pro posouzení, jež je třeba provést v souladu s judikaturou připomenutou v bodě 251 výše, a které mohla na svou žádost získat v průběhu správního řízení (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 20. září 2017, Komise v. Frucona Košice, C-300/16 P, EU:C:2017:706, bod 71).
- 254 V projednávané věci je třeba nejprve uvést, že v bodě 378 odůvodnění napadeného rozhodnutí Komise připomněla své pochybnosti, jak jsou vyjádřeny v pokynech z roku 2014 bez ohledu na to, zda je aktuálně možné určit vhodné prvky ke srovnání za účelem stanovení pravdivé tržní ceny služeb poskytovaných letišti. Komise v bodech 56 až 58 uvedených pokynů zejména uvádí skutečnost, že velká většina letišť v Unii dostává veřejné prostředky, že orgány veřejné moci tradičně považují veřejné letiště za infrastrukturu určenou k usnadnění místního rozvoje, a nikoli za podniky vykonávající činnosti podle tržních pravidel, že poplatky na veřejných letištích tedy obecně nejsou stanoveny na základě tržních úvah, ale s přihlédnutím k sociálním aspektům nebo regionální politice, a že dokonce i poplatky na soukromých letištích mohou být silně ovlivněny poplatky, které uplatňuje většina letišť přijímajících veřejné dotace. Proto i když není vyloučeno, že by bylo možné najít dostatečný počet vhodných letišť ke srovnání, jak vysvětlila Komise na jednání, domnívala se, že v souladu s odstavcem 61 pokynů z roku 2014 analýza inkrementální ziskovosti představuje nejrelevantnější kritérium za účelem posouzení dotčených smluv.
- 255 Zadruhé je třeba připomenout, že Komise v napadeném rozhodnutí uvedla rozdíl ve struktuře nákladů a příjmů letišť a nízkou srovnatelnost transakcí mezi letišti jako úvahy odůvodňující odchýlení se od srovnávací analýzy (body 362 a 363 napadeného rozhodnutí).
- 256 Zatřetí je třeba uvést, že v rozhodnutí o zahájení řízení Komise vyzvala zúčastněné strany, aby předložily svá vyjádření, přičemž v uvedeném rozhodnutí dále uvedla, že francouzské orgány neposkytly žádný srovnávací nástroj, který by umožnil posoudit, zda cena placená společností Ryanair odpovídala běžné tržní ceně.
- 257 Během správního řízení tedy Ryanair předložila studii ze dne 28. září 2012, předkládající vzorek letišť ke srovnání.
- 258 V odpovědi na otázku Tribunálu na jednání Komise vysvětlila, že ačkoli pokyny z roku 2014 upravují možnost provedení srovnávací analýzy, důkazy obsažené ve spisu neumožňovaly uskutečnit v projednávané věci takovou analýzu užitečným způsobem.
- 259 Začtvrté, jak uvádí Komise, k posouzení poplatků za letištní služby, je třeba zohlednit nejen zveřejněné ceny, ale i širokou škálu slev na míru dohodnutých s každou leteckou společností, jakož i všechny smlouvy o marketingových službách. Obecně jsou tyto posledně uvedené informace důvěrné a Komise k nim nemůže mít volný přístup.
- 260 Za těchto podmínek mohla Komise, aniž se dopustila pochybení, v projednávaném případě přistoupit k analýze inkrementální ziskovosti, a nikoli k srovnávací analýze, přičemž se ve svém šetření nemusela obracet na soukromá letiště nebo letiště provozovaná soukromě, s cílem identifikovat letiště, která by byla případně dostatečně srovnatelná s letištem Nîmes, a najít v těchto letištích vzorek srovnatelných transakcí.
- 261 Vzhledem ke všem předcházejícím úvahám je tedy třeba zamítnout výtku žalobkyň vycházející z toho, že Komise nesprávně usoudila, že důkazy poskytnuté společností Ryanair nedokazují, že letiště vybraná ve studii ze dne 28. září 2012 byla dostatečně srovnatelná s letištem Nîmes, a z nedostatku odůvodnění v tomto ohledu.

5) K výhradě vycházející z toho, že Komise pochybila, když neprovedla „společnou“ srovnávací analýzu

- 262 Žalobkyně tvrdí, že i za předpokladu, že pro účely srovnávací analýzy by se platby AMS za marketingové služby musely odečíst od letištních poplatků placených společnostmi Ryanair, Komise i tak vycházela ze zjevně nesprávného posouzení, když neprovedla takovou „společnou“ analýzu. Předložily studii ze dne 2. února 2016 obsahující analýzu, kterou vypracoval jejich ekonomický konzultant a podle níž čisté poplatky zaplacené společnostmi Ryanair letišti Nîmes, při zohlednění plateb přijatých společnostmi AMS na základě smluv o marketingových službách, byly vyšší než průměrné čisté poplatky placené na srovnatelných letištích, a to jak za cestujícího, tak vzhledem k rotacím.
- 263 V tomto ohledu je třeba připomenout, že podle judikatury nemůže být Komisi vytýkáno, že nepřihlédla k případným skutkovým či právním skutečnostem, které jí mohly být, ale nebyly předloženy během správního řízení, vzhledem k tomu, že Komise není povinna bez návrhu a odhadem zkoumat, jaké skutečnosti jí mohly být předloženy (rozsudky ze dne 2. dubna 1998, Komise v. Sytraval a Brink's France, C-367/95 P, EU:C:1998:154, bod 60, a ze dne 14. ledna 2004, Fleuren Compost v. Komise, T-109/01, EU:T:2004:4, bod 49). Kromě toho musí být podle judikatury legalita rozhodnutí v oblasti státních podpor posuzována unijním soudem v závislosti na informacích, které mohla mít Komise k dispozici v okamžiku, kdy je přijala (viz bod 252 výše).
- 264 Komise je však povinna provést pečlivý a nestranný přezkum dotyčných opatření, aby měla při přijímání konečného rozhodnutí k tomuto účelu úplné a spolehlivé poznatky (rozsudky ze dne 2. září 2010, Komise v. Scott, C-290/07 P, EU:C:2010:480, bod 90, a ze dne 16. března 2016, Frucona Košice v. Komise, T-103/14, EU:T: 2016:152, bod 141).
- 265 V projednávané věci je třeba připomenout, že v rozhodnutí o zahájení řízení Komise uvedla, že se v této fázi domnívala, že pro účely použití kritéria soukromého investora je třeba posuzovat společně smlouvy o letištních službách a smlouvy o marketingových službách.
- 266 Žalobkyně se však dovolávájí společné srovnávací analýzy letištních poplatků po odečtení plateb za marketingové služby, kterou vypracoval jejich ekonomický poradce ve studii ze dne 2. března 2016 a která byla poprvé předložena až v řízení před Tribunálem. Komisi proto nelze vytýkat, že ji nezohlednila.
- 267 Navíc z důvodů vysvětlených v bodech 254 až 260 výše Komise nebyla v projednávané věci povinna přijmout jiná opatření k získání údajů s cílem uskutečnit společnou srovnávací analýzu.
- 268 Výhrada žalobkyň vycházející z toho, že Komise pochybila, když neprovedla „společnou“ srovnávací analýzu, tedy musí být zamítnuta.

[omissis]

3. K třetí části, vycházející ze zjevně nesprávného posouzení a nedostatku odůvodnění, pokud jde o analýzu inkrementální ziskovosti [omissis]

b) K výhradě týkající se důvodů, z nichž vycházelo rozhodnutí správců letiště Nîmes uzavřít smlouvu o marketingových službách

c) K výhradě vycházející z nezohlednění možnosti, že část marketingových služeb mohla být zakoupena z důvodů obecného zájmu

d) K výhradě vycházející z nesprávného tvrzení, podle kterého SMAN a VTAN představují jediný subjekt

372 Žalobkyně tvrdí, že Komise pochybila, když měla za to, že VTAN a SMAN představují jediný subjekt pro účely použití kritéria subjektu v tržním hospodářství. Komise rozhodnutím, že vlastnický vztah není nezbytnou podmínkou a stačí hospodářské vazby mezi těmito dvěma subjekty, údajně vycházela z nesprávného výkladu judikatury a dopustila se zjevně nesprávného posouzení.

373 V tomto ohledu je třeba připomenout, že bylo rozhodnuto, že je nezbytné v rámci použití kritéria soukromého investora posuzovat obchodní transakci jako celek, aby se ověřilo, zda státní entita a entita jí ovládaná se společně chovaly jako hospodárné subjekty v tržním hospodářství. Komise má totiž povinnost při hodnocení sporných opatření zohlednit všechny relevantní skutečnosti a jejich kontext, včetně těch, které se týkají situace orgánu nebo orgánů poskytujících sporná opatření (viz rozsudek ze dne 17. prosince 2008, Ryanair v. Komise, T-196/04, EU:T:2008:585, bod 59 a citovaná judikatura).

374 Přestože v projednávané věci neexistuje mezi SMAN a společností VTAN vlastnický vztah, Komise přesto uvedla v bodech 277 až 299 napadeného rozhodnutí, že SMAN uplatňovalo rozhodující vliv na rozhodnutí přijatá společností VTAN vůči žalobkyním.

375 Za těchto okolností je třeba konstatovat, že se Komise správně domnívala, že mezi SMAN a společností VTAN existovaly hospodářské vazby dostatečně úzké na to, aby jejich chování ve vztazích se žalobkyněmi byla posuzována společně pro účely použití kritéria subjektu v tržním hospodářství (body 307 až 309 napadeného rozhodnutí).

376 Výhrada žalobkyň založená na tom, že je nesprávné tvrdit, že SMAN a VTAN představují jediný subjekt, proto musí být zamítnuta.

f) K výhradě vycházející z odmítnutí zohlednit širší výhody vyplývající ze vztahů letiště Nîmes se společností Ryanair

[omissis]

g) K výhradě vycházející z neověření údajů, které poskytlo letiště Nîmes, a neporovnání s letištěm, které je řádně spravováno

415 Žalobkyně tvrdí, že Komise pochybila, když neověřila údaje týkající se nákladů, které poskytlo letiště Nîmes, a neporovnala je s údaji typickými pro letiště, které je řádně spravováno. V projednávané věci inkrementální provozní náklady vynaložené letištěm v Nîmes, jak byly uvedeny Komisí v napadeném rozhodnutí, výrazně převyšují náklady, které byly řádně zjištěny v jiných věcech, z čehož údajně vyplývá, že toto posledně uvedené letiště bylo spravováno velmi neefektivně. V důsledku toho tyto

náklady údajně neodpovídají tržním nákladům, které by vznikly efektivně spravovanému letišti, a proto by neměly sloužit jako základ pro posouzení toho, zda byla společnosti Ryanair poskytnuta výhoda, kterou by nezískal subjekt v tržním hospodářství.

- 416 V tomto ohledu je třeba připomenout, že podle judikatury Komise přísluší posoudit, zda subjekt v tržním hospodářství nacházející se v situaci, jež se co možná nejvíce podobá situaci dotyčného veřejnoprávního subjektu, mohl být motivován přijmout dotčené opatření (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 5. června 2012, Komise v. EDF, C-124/10 P, EU:C:2012:318, bod 84). Proto je třeba zohlednit strukturu skutečných nákladů a příjmů veřejnoprávního subjektu, jehož chování je porovnáváno s chováním subjektu v tržním hospodářství.
- 417 Z toho tedy vyplývá, že na rozdíl od toho, co tvrdí žalobkyně, v projednávané věci Komisi nepříslušelo, aby v rámci uplatnění kritéria subjektu v tržním hospodářství ověřovala, zda přírůstkové provozní náklady a příjmy nepocházející z letecké dopravy na letišti Nîmes odpovídaly těm, které by bylo možné očekávat od průměrného letiště nebo letiště, které je řádně spravováno a efektivní. Komise proto mohla, aniž se dopustila chyby, použít předpokládané skutečné náklady a příjmy letiště v Nîmes při posouzení, zda žalobkyně získaly hospodářskou výhodu.
- 418 Ze stejných důvodů Komise nebyla povinna zohlednit ani náklady konstatované na jiných letištích, nežli na letišti Nîmes.
- 419 Kromě toho by revize vedoucí ke skutečným číselným údajům o nákladech a příjmech veřejnoprávního podniku byla v rozporu s pravidlem v čl. 107 odst. 1 SFEU, který nerozlišuje podle důvodů nebo cílů státních zásahů veřejnoprávního subjektu, ale definuje je na základě jejich účinků (rozsudek ze dne 5. června 2012, Komise v. EDF, C-124/10 P, EU:C:2012:318, bod 77).
- 420 V důsledku toho se Komise nedopustila zjevně nesprávného posouzení, když neověřila, zda náklady a příjmy, které poskytlo letiště Nîmes, odpovídají těm, které se obecně spojují s řádně řízeným nebo efektivním letištěm.
- 421 Třetí žalobní důvod tedy musí být zamítnut jako neopodstatněný.
- 422 Je tedy třeba žalobu zamítnout v plném rozsahu, aniž je nezbytné rozhodnout o návrhu žalobkyň na nařízení organizačních procesních opatření v rozsahu, v němž se týká jiných opatření, než jsou ta, která již byla nařízena.

IV. K nákladům řízení

- 423 Podle čl. 134 odst. 1 jednacího řádu se účastníku řízení, který neměl úspěch ve věci, uloží náhrada nákladů řízení, pokud to účastník řízení, který měl ve věci úspěch, požadoval. Vzhledem k tomu, že Komise požadovala náhradu nákladů řízení a žalobkyně neměly ve věci úspěch, je důvodné posledně uvedeným uložit povinnost nést vlastní náklady řízení a nahradit náklady řízení Komise.
- 424 V souladu s čl. 138 odst. 1 jednacího řádu ponese Komise vlastní náklady řízení.

Z těchto důvodů

TRIBUNÁL (šestý rozšířený senát)

rozhodl takto:

1) Žaloba se zamítá.

- 2) **Ryanair DAC a Airport Marketing Services Ltd ponesou vlastní náklady řízení a nahradí náklady řízení, které vynaložila Evropská komise.**
- 3) **Rada Evropské unie ponese vlastní náklady řízení.**

Berardis

Papasavvas

Spielmann

Csehi

Spineanu-Matei

Takto vyhlášeno na veřejném zasedání v Lucemburku dne 13. prosince 2018.

Podpisy.