



Teismo praktikos rinkinys

BENDROJO TEISMO (pirmoji išplėstinė kolegija)

SPRENDIMAS

2020 m. gegužės 13 d.*

„Valstybės pagalba – Oro transporto sektorius – Pagalba, kurią Italija suteikė Sardinijos oro uostams – Sprendimas, kuriuo pagalba pripažinta iš dalies suderinama ir iš dalies nesuderinama su vidaus rinka – Priskyrimas valstybei – Susigrąžinimas – Naudos gavėjai – Oro transporto bendrovėms, su kuriomis sudarytos sutartys, suteikta nauda – Rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio privataus ūkio subjekto principas – Atrankumas – Poveikis valstybių narių tarpusavio prekybai – Žala konkurencijai – Susigrąžinimas – Teisėti lūkesčiai – Pareiga motyvuoti“

Byloje T-607/17

Volotea, SA, įsteigta Barselonoje (Ispanija), atstovaujama advokatų M. Carpagnano ir M. Nordmann,

ieškovė,

prieš

Europos Komisiją, atstovaujamą D. Recchia, D. Grespan ir S. Noë,

atsakovę,

dėl pagal SESV 263 straipsnį pateikto prašymo panaikinti 2016 m. liepos 29 d. Komisijos sprendimą (ES) 2017/1861 dėl valstybės pagalbos SA33983 (2013/C) (ex 2012/NN) (ex 2011/N) – Italija – Kompensacija Sardinijos oro uostams už viešųjų paslaugų įsipareigojimų vykdymą (OL L 268, 2017, p. 1)

BENDRASIS TEISMAS (pirmoji išplėstinė kolegija),

kuri sudaro kolegijos pirmininkas S. Papasavvas, teisėjai J. Senningsen (pranešėjas), V. Valančius, Z. Csehi ir P. Nihoul,

posėdžio sekretorius P. Cullen, administratorius,

atsižvelgęs į rašytinę proceso dalį ir įvykus 2019 m. spalio 2 d. posėdžiui,

priima šį

* Proceso kalba: anglų.

Sprendimą

I. Ginčo aplinkybės

A. Dėl ginčijamų priemonių

1. Sardinijos saloje (Italija) yra penki oro uostai, tarp kurių yra Aljero, Kaljario Elmo ir Olbijos oro uostai.
2. Aljero oro uostą eksploatuoja *So.Ge.A.Al SpA* (toliau – SOGEAAL), kurios visas akcinis kapitalas buvo pasirašytas vietos valdžios institucijų, o didžioji jo akcijų dalis priklauso *Regione autonoma della Sardegna* (Sardinijos autonominis regionas, Italija, toliau – autonominis regionas), įskaitant netiesiogiai per *Società Finanziaria Industriale Regione Sardegna* (SFIRS). Kaljario Elmo oro uostą savo ruožtu eksploatuoja *So.G.Aer SpA* (toliau – SOGAER), bendrovė, kurios didžioji dalis akcijų priklauso Kaljario prekybos rūmams, o Olbijos oro uostą eksploatuoja GEASAR SpA (toliau – GEASAR), Olbijoje registruota bendrovė, kurios dauguma akcijų priklauso privačiai įmonei *Meridiana SpA*.

1. Dėl autonominio regiono priimtų nuostatų

a) Dėl Įstatymo Nr. 10/2010 3 straipsnio

3. 2010 m. balandžio 13 d. autonominis regionas priėmė *legge regionale n. 10 – Misure per lo sviluppo del trasporto aereo* (Regioninis įstatymas Nr. 10 – Priemonės dėl oro transporto vystymo) (*Bollettino ufficiale della Regione autonoma della Sardegna*, Nr. 12, 2010 m. balandžio 16 d.) (toliau – Įstatymas Nr. 10/2010).
4. Įstatymo Nr. 10/2010 3 straipsnis „Paskatos panaikinti salos oro maršrutų sezoniskumą“ (*Incentivi alla destagionalizzazione dei collegamenti aerei isolani*) suformuluotas taip:

„1. Remiantis Komisijos komunikatu 2005/C 312/01 dėl Bendrijos gairių dėl oro uostų finansavimo ir valstybės pagalbos oro transporto bendrovių veiklai iš regioninių oro uostų pradėti, patvirtinamos 19 700 000 [EUR] 2010 m. ir 24 500 000 [EUR] kiekvieniems iš 2011–2013 m. išlaidos, skirtos salos oro uostams finansuoti, siekiant sustiprinti ir vystyti oro transportą, kaip visuotinės ekonominės svarbos paslaugą, įskaitant oro maršrutų sezoniskumo panaikinimą.

2. Transporto pasiūlos kriterijai, pobūdis ir trukmė, taip pat oro uostus valdančių bendrovių veiklos planų rengimo gairės, kuriais atsižvelgiama į 2 straipsnyje nurodytas priemones, susijusias su teritoriniu tęstinumu, apibrėžiami regioninės vykdomosios valdžios rezoliucijoje, kuri turi būti priimta remiantis regioninio patarėjo transporto klausimais pasiūlymu, pritarus patarėjams planavimo, biudžeto, kreditų, regioninio planavimo, turizmo, amatų, prekybos, žemės ūkio, ganyklinio ūkininkavimo reformos, kultūros objektų, informavimo, laisvalaikio ir sporto klausimais.

3. 2 dalyje nurodyta rezoliucija ir veiklos planai, įskaitant tuos, kuriuos šio įstatymo įsigaliojimo dieną jau buvo nustačiusios oro uostų valdymo bendrovės, prie kurių pridėti atitinkami aktai ir sutartys, turi būti finansuojami, jeigu jie parengti atsižvelgiant į transporto pasiūlos kriterijus, pobūdį ir trukmę ir į 2 dalyje nurodytas gaires ir jeigu dėl jų prieš tai kreiptasi į kompetentingą komisiją dėl privalomos nuomonės.“

b) Dėl Įstatymo Nr. 10/2010 įgyvendinimo aktų

- 5 Remdamasi Įstatymo Nr. 10/2010 3 straipsnio 2 dalimi, autonominio regiono vykdomoji valdžia priėmė kelis šiame 3 straipsnyje numatytų priemonių įgyvendinimo aktus (toliau – įgyvendinimo aktai), o būtent 2010 m. liepos 29 d. *deliberazione della Giunta regionale n. 29/36* (Regioninės tarybos sprendimas Nr. 29/36) (toliau – Regioninis sprendimas Nr. 29/36), 2010 m. gruodžio 6 d. *la deliberazione della Giunta regionale n. 43/37* (Regioninės tarybos sprendimas Nr. 43/37) (toliau – Regioninis sprendimas Nr. 43/37) ir 2011 m. gruodžio 23 d. *la deliberazione della Giunta regionale n. 52/117* (Regioninės tarybos sprendimas Nr. 52/117) (toliau – Regioninis sprendimas Nr. 52/117) (toliau kartu su Įstatymo Nr. 10/2010 3 straipsniu – ginčijamos priemonės).
- 6 Šiuose įgyvendinimo aktuose iš esmės apibrėžiamos trys „veiklos rūšys“, už kurias oro uosto valdytojai galėjo gauti kompensaciją iš autonominio regiono 2010–2013 m., t. y.:
 - oro transporto bendrovių vykdomas oro eismo didinimas (toliau – 1 veiklos rūšis),
 - oro transporto bendrovių vykdoma Sardinijos salos, kaip turistinės vietos, reklama (toliau – 2 veiklos rūšis),
 - kita reklamos veikla, kurią oro uosto valdytojai autonominio regiono sąskaita patikėjo tretiesiems paslaugų teikėjams, kurie nėra oro transporto bendrovės (toliau – 3 veiklos rūšis).
- 7 Pirma, Regioniniame sprendime Nr. 29/36 buvo nurodyta, kad pagal Įstatymo Nr. 10/2010 3 straipsnį mažinant oro maršrutų sezoniskumą buvo siekiama padidinti reisų dažnumą vidutinio aktyvumo sezonu ir žiemos sezonu ir pradėti teikti paslaugas naujais oro maršrutais. Antra, šiame sprendime buvo nurodyta, kad galutinis tikslas, kurio siekiama Įstatymo Nr. 10/2010 3 straipsnyje numatytomis regioninės oro transporto politikos skatinimo priemonėmis, yra stiprinti ekonominę, socialinę ir teritorinę sanglaudą ir vystyti vietos ekonomiką, turizmą ir kultūrą Sardinijos saloje.
- 8 Šiuo aspektu Regioniniame sprendime Nr. 29/36 buvo apibrėžti transporto paslaugų, už kurias galėjo būti skirtos kompensacijos už 2010–2013 m., kriterijai, pobūdis ir trukmė, taip pat pateiktos oro uosto valdytojų „veiklos planų“ rengimo ir vertinimo gairės.
- 9 Konkrečiai kalbant, norėdamas gauti Įstatyme Nr. 10/2010 numatytą finansavimą, oro uosto valdytojas turėjo pateikti išsamų veiklos planą tam, kad autonominis regionas jį patvirtintų. Šiame plane turėjo būti nurodyta, kurią iš 1–3 veiklos rūšių oro uosto valdytojas ketina vykdyti siekdamas Įstatymo Nr. 10/2010 tikslų. Šis planas galėjo būti sukonkretintas specialiais oro uosto valdytojo ir oro transporto bendrovių susitarimais.
- 10 Kai oro uosto valdytojas norėdavo gauti finansavimą dėl 1 veiklos rūšies, veiklos plane, kurį jis pateikdavo autonominiam regionui, turėdavo būti nurodyti „strateginių interesų maršrutai“ (nacionaliniai ir tarptautiniai) ir apibrėžti metiniai tikslai dėl reisų dažnumo, naujų maršrutų ir keleivių skaičiaus.
- 11 Italijos valdžios institucijų teigimu, šių strateginių interesų maršrutų eksploatavimas buvo visuotinės ekonominės svarbos paslauga, kurią oro transporto bendrovės teikė mainais už kompensaciją.
- 12 Veiklos plane, kuriame kalbama apie 2 veiklos rūšį, turėjo būti nurodyta speciali rinkodaros ir reklamos veikla, kuria siekiama padidinti keleivių skaičių ir reklamuoti oro uosto pasiekiamumo zoną.
- 13 Regioniniame sprendime Nr. 29/36 buvo numatyta, kad veiklos planai turi būti pagrįsti prognozėmis, susijusiomis su juose nurodytų veiklos rūšių pelningumo perspektyvomis.

- 14 Iš Regioninio sprendimo Nr. 29/36 matyti, kad veiklos planuose turėjo būti laikomasi tam tikrų principų:
- planuose nustatyti strateginių interesų maršrutai negalėjo sutapti su pagal viešosios paslaugos įpareigojimų sistemą jau eksploatuojamais maršrutais,
 - kiekvienam subsidijuojamam maršrutui skirtas finansavimas turėjo būti laipsniškai mažinamas,
 - į su oro transporto bendrovėmis sudarytą finansinę sutartį turėjo būti įtrauktas teritorijos reklamavimo planas.
- 15 Jei autonominis regionas konstatuodavo oro uosto valdytojų pateiktų veiklos planų ir Įstatymo 10/2010 nuostatų bei jo įgyvendinimo aktų neatitikimus, jis galėdavo reikalauti, kad šie veiklos planai būtų pakeisti.
- 16 Patvirtinės įvairius oro uosto valdytojų jam pateiktus veiklos planus, autonominis regionas paskirstė šiems valdytojams turimus finansinius išteklius dėl kiekvienų iš 2010–2013 m.
- 17 Šių kompensacijų dydis buvo apskaičiuotas remiantis skirtumu tarp, viena vertus, oro transporto bendrovių numatomų sąnaudų, siekiant užtikrinti strateginius maršrutus ir įgyvendinti metinius su keleiviais susijusius tikslus, ir, kita vertus, realių ar preziumuojamų pajamų iš bilietų pardavimo keleiviams.
- 18 Tuo atveju, jeigu oro uosto valdytojų prašomos kompensacijos dydis viršijo Įstatyme Nr. 10/2010 numatytą sumą, Regioniniame sprendime Nr. 29/36 buvo numatyti preferenciniai skyrimo kriterijai.
- 19 Galiausiai įgyvendinimo aktuose buvo numatyta, kad oro uosto valdytojai turi užtikrinti oro transporto bendrovių veiklos rezultatų stebėseną. Konkrečiai kalbant, juose nustatyta, kad oro uosto valdytojų ir oro transporto bendrovių sudaryti specialūs susitarimai numato sankcijų taikymą oro transporto bendrovėms, jei nesilaikoma iš anksto nustatytų tikslų, be kita ko, susijusių su reisų dažnumu ir keleivių skaičiumi.

2. Dėl ginčijamų priemonių įgyvendinimo

- 20 Ieškovė *Volotea SA* yra Ispanijoje įsteigta oro transporto bendrovė, eksploatuojanti trumpųjų maršrutų į Europos Sąjungos oro uostus ir iš jų, įskaitant Algero, Kaljario Elmo ir Olbijos oro uostus, tinklą.

a) Įstatymo Nr. 10/2010 įgyvendinimas, kiek tai susiję su Olbijos oro uostu

- 21 Olbijos oro uosto valdytojas savo interneto svetainėje paskelbė kvietimą pareikšti susidomėjimą dėl rinkodaros ir reklamos sutarčių sudarymo.
- 22 Atsakydama į šį kvietimą pareikšti susidomėjimą ieškovė pateikė oro maršrutų į Olbiją ir iš jos vystymo verslo planą, taip pat rinkodaros ir reklamos programą. Ši oro transporto bendrovė paragino GEASAR prisidėti prie investicijų, kurių reikia norint įgyvendinti rinkodaros ir reklamos programą.
- 23 GEASAR išnagrinėjo ieškovės verslo planą ir pateikė savo verslo planą, iš kurio matyti, kad ieškovės pasiūlytas prisidėjimas prie investavimo šiai oro uosto valdytojai būtų pelningas.
- 24 GEASAR autonominiam regionui pateikė veiklos planus dėl 2010 m. ir dėl trejų metų laikotarpio (2011–2013 m.) kartu su paraiškomis dėl atitinkamo finansavimo. Autonominis regionas patvirtino šiuos veiklos planus ir regioniniais sprendimais Nr. 43/37 ir Nr. 52/117 nustatė sumas, kurios turėjo būti skirtos GEASAR 2010 m. ir 2011–2013 m. laikotarpiui.

- 25 2012 m. balandžio 4 d. ir 2013 m. kovo 31 d. GEASAR ir ieškovė sudarė du susitarimus dėl ieškovės vykdomų skrydžių oro maršrutais į Bordo (Prancūzija), Genują (Italija), Nantą (Prancūzija), Palermą (Italija) ir Veneciją (Italija), taip pat dėl rinkodaros ir reklamos paslaugų, susijusių su naujų oro maršrutų atidarymu ir keleivių vietų skaičiaus didinimu.

b) Įstatymo Nr. 10/2010 įgyvendinimas, kiek tai susiję su Kaljario Elmo oro uostu

- 26 SOGAER, eksploatuojanti Kaljario Elmo oro uostą, savo interneto svetainėje paskelbė pranešimą, ragindama oro transporto bendroves pateikti jai verslo planus dėl oro maršrutų iš šio oro uosto ir į jį ir dėl rinkodaros sutarčių sudarymo, siekiant reklamuoti Sardinijos salą.
- 27 Ieškovė pateikė SOGAER verslo planą, susijusį su oro maršrutų iš Kaljario Elmo oro uosto ir į jį vystymu, taip pat rinkodaros ir reklamos programą.
- 28 Bendrovė SOGAER autonominiam regionui pateikė veiklos planus dėl 2010 m. ir dėl trejų metų laikotarpio (2011–2013 m.) kartu su atitinkamomis paraiškomis dėl finansavimo. Šie planai buvo patvirtinti ir SOGAER sumos 2010 m. ir 2011–2013 m. laikotarpiui buvo skirtos atitinkamai regioniniais sprendimais Nr. 43/37 ir Nr. 52/117.
- 29 2012 m. vasario 26 d. ieškovė ir SOGAER sudarė susitarimą dėl rinkodaros veiklos, susijusios su naujų oro maršrutų atidarymu ir keleivių vietų skaičiaus didinimu.

c) Įstatymo Nr. 10/2010 įgyvendinimas, kiek tai susiję su Algero oro uostu

- 30 Dėl Algero oro uosto pažymėtina, kad dėl SOGEAAL ir bendrovės *Ryanair Ltd* jau 2003 m. sudarytų ir vėliau pratėtų sutarčių Italijos oro transporto bendrovė pateikė skundą. Dėl šios priežasties 2007 m. rugsėjo 12 d. Europos Komisija pradėjo SESV 108 straipsnio 2 dalyje numatytą formalią tyrimo procedūrą, kiek tai susiję su preziumuojama valstybės pagalba, kuri buvo suteikta Algero oro uostui ir kurią šis oro uostas suteikė *Ryanair* ir kitiems oro vežėjams (OL C 12, 2008, p. 7). 2012 m. birželio 27 d. ši procedūra buvo išplėsta, kad apimtų papildomas Italijos Respublikos priemones, kurios nebuvo pirminio skundo dalykas (OL C 40, 2013, p. 15), įskaitant „visas priemones, skirtas *Ryanair* ir jos dukterinei bendrovei AMS, taip pat kitoms oro transporto bendrovėms, kurios šiuo oro uostu naudojosi nuo 2000 m. <...> visų pirma finansinius įnašus, kurie buvo suteikti tiesiogiai bendrovės SOGEAAL arba jai tarpininkaujant, nuo 2000 m. sudarius kelias oro uosto paslaugų sutartis ir komercinių paslaugų sutartis su *Ryanair* ir kitais oro vežėjais“.
- 31 Per šią procedūrą Komisija priėmė 2014 m. spalio 1 d. Sprendimą (ES) 2015/1584 dėl valstybės pagalbos SA.23098 (C 37/07) (ex NN 36/07), kurią Italija suteikė bendrovei *Società di Gestione dell'Aeroporto di Algero So.Ge.A.AL S.p.A.* ir įvairiems Algero oro uoste veiklą vykdančioms oro vežėjams (OL L 250, 2015, p. 38, toliau – Sprendimas „Algero“), kuriame ši institucija, be kita ko, taikydama rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio privataus ūkio subjekto principą, padarė išvadą, kad autonominio regiono įgyvendintos priemonės, visų pirma SOGEAAL, kurią kontroliuoja šis regionas, su tam tikromis oro transporto bendrovėmis sudarytos sutartys dėl naujų oro maršrutų iš Algero oro uosto ir į jį reklamos ar pradėjimo, taip pat dėl rinkodaros ir reklamos veiklos, nėra pagalba, kaip tai suprantama pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį.

B. Dėl ginčijamo sprendimo

- 32 2011 m. lapkričio 30 d. Italijos Respublika, remdamasi SESV 108 straipsnio 3 dalimi, pranešė Komisijai apie Įstatymą Nr. 10/2010, ir jis buvo nagrinėjamas pagal 1999 m. kovo 22 d. Tarybos reglamento (EB) Nr. 659/1999, nustatančio išsamias [SESV 108] straipsnio taikymo taisykles (OL L 83, 1999, p. 1; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 8 sk., 1 t., p. 339), III skyrių.

- 33 2013 m. sausio 23 d. raštu Komisija pranešė Italijos Respublikai apie savo sprendimą pradėti SESV 108 straipsnio 2 dalyje numatytą formalią tyrimo procedūrą dėl pagalbos schemos, apie kurią pranešta (toliau – ginčijamos pagalbos schema). 2013 m. gegužės 30 d. paskelbusi šį sprendimą *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje* (OL C 152, 2013, p. 30), Komisija paragino suinteresuotąsias šalis pateikti pastabas dėl preziumuojamos pagalbos schemos.
- 34 Italijos valdžios institucijos ir suinteresuotosios šalys, įskaitant ieškovę ir Algero, Kaljario Elmo ir Olbijos oro uostų valdytojus, pateikė rašytines pastabas.
- 35 2014 m. vasario 24 d. raštais Komisija informavo suinteresuotąsias šalis, kad 2014 m. vasario 20 d. priėmė komunikatą „Valstybės pagalbos oro uostams ir oro transporto bendrovėms gairės“ (OL C 99, 2014, p. 3, toliau – 2014 m. gairės) ir kad šios gairės nagrinėjamu atveju bus taikomos nuo jų paskelbimo Oficialiajame leidinyje dienos. 2014 m. balandžio 15 d. Oficialiajame leidinyje buvo paskelbtas pranešimas, kuriuo valstybių narių ir suinteresuotųjų šalių paprašyta per vieną mėnesį nuo 2014 m. gairių paskelbimo pateikti pastabas dėl šių gairių taikymo šiai bylai (OL C 113, 2014, p. 30).
- 36 2016 m. liepos 29 d. Komisija priėmė Sprendimą (ES) 2017/1861 dėl valstybės pagalbos SA33983 (2013/C) (ex 2012/NN) (ex 2011/N) – Italija – Kompensacija Sardinijos oro uostams už viešųjų paslaugų įsipareigojimų vykdymą (OL L 268, 2017, p. 1; toliau – ginčijamas sprendimas). Jo rezoliucinė dalis suformuluota taip:

„1 straipsnis

1. Schema, kurią Italija nustatė [Istatymu Nr. 10/2010], valstybės pagalbos pagal [SESV] 107 straipsnio 1 dalį įmonei SOGEAAL <...> įmonei SOGAER <...> ir įmonei GEASAR <...> nesuteikta.
2. Schema, kurią Italija nustatė [Istatymu Nr. 10/2010], yra valstybės pagalba pagal [SESV] 107 straipsnio 1 dalį, suteikta bendrovėms „Ryanair“/AMS, [ieškovei], „Air Berlin“, „Meridiana“, „Alitalia“, „Air Italy“, „Volotea“, „Wizzair“, „Norwegian“, „JET2.COM“, „Niki“, „Tourparade“, „Germanwings“, „Air Baltic“ ir „Vueling“, tiek, kiek tai susiję su tų bendrovių skrydžiais, vykdomais Kaljario Elmo ir Olbijos oro uostuose.
3. 2 dalyje nurodytą valstybės pagalbą Italija suteikė pažeisdama [SESV] 108 straipsnio 3 dalį.
4. 2 dalyje nurodyta valstybės pagalba yra nesuderinama su vidaus rinka.

2 straipsnis

1. Italija turi iš pagalbos gavėjų išieškoti 1 straipsnio 2 dalyje nurodytą valstybės pagalbą.
2. Atsižvelgiant į tai, kad taikant šį sprendimą „Ryanair“ ir AMS yra vienas ekonominis vienetas, jos yra solidariai atsakingos už bet kurios iš jų gautos valstybės pagalbos sugrąžinimą.
3. Išieškotinoms sumoms taikomos palūkanos, skaičiuojamos nuo tų sumų suteikimo pagalbos gavėjams dienos iki jų faktinio išieškojimo.

<...>

5. Italija nuo šio sprendimo priėmimo dienos nutraukia visus dar neįvykdytus 1 straipsnio 2 dalyje nurodytos pagalbos mokėjimus.

3 straipsnis

1. 1 straipsnio 2 dalyje nurodyta pagalba susigrąžinama nedelsiant ir veiksmingai.

2. Italija užtikrina, kad šis sprendimas būtų įgyvendintas per keturis mėnesius nuo pranešimo apie šį sprendimą dienos.

4 straipsnis

1. Per du mėnesius nuo pranešimo apie šį sprendimą Italija pateikia Komisijai šią informaciją:

- visų pagalbos gavėjų, kurie pagalbą gavo pagal 1 straipsnio 2 dalyje nurodytą schemą, sąrašą ir bendrą kiekvieno iš jų pagal schemą gautos pagalbos sumą,
- bendrą sumą (pagrindinę sumą ir palūkanas), kuri turi būti išieškota iš kiekvieno gavėjo,
- išsamų priemonių, kurių ėmėsi ar ketina imtis šiam sprendimui įvykdyti, apibūdinimą,
- dokumentus, kuriais įrodoma, kad gavėjų paprašyta pagalbą grąžinti.

2. Italija informuoja Komisiją apie pažangą, padarytą taikant nacionalines priemones, kurių imtasi šiam sprendimui įgyvendinti, kol bus išieškota visa 2 straipsnyje nurodyta pagalba. Komisijos prašymu Italija nedelsdama pateikia informaciją apie priemones, kurių ėmėsi arba ketina imtis šiam sprendimui įgyvendinti. Italija taip pat pateikia išsamią informaciją apie iš pagalbos gavėjų jau išieškotas pagalbos sumas ir palūkanas.

5 straipsnis

Šis sprendimas yra skirtas Italijos Respublikai.“

- 37 Dėl ginčijamo sprendimo taikymo srities Komisija to sprendimo 344–346 konstatuojamosiose dalyse nurodė, kad į ją neturi patekti pagalbos priemonės, dėl kurių jau vyko atskiras tyrimas, nurodytas šio sprendimo 30 punkte. Iš tiesų, nors ne visi SOGEAAL mokėjimai už 1 ir 2 veiklos rūšis, numatytas įgyvendinimo aktuose pagal Įstatymą Nr. 10/2010, buvo atlikti pagal sutartis, nagrinėtas atliekant atskirą tyrimą, susijusį tik su Algero oro uostu, Komisija nusprendė, kad didžioji jų dalis buvo vertinta toje kitoje byloje. Be to, Komisija pažymi, kad „ne visais atvejais paprasta aiškiai jas atskirti, nes bendrovės SOGEAAL ir atitinkamo oro vežėjo finansiniai ryšiai atitinkamą laikotarpį gali būti nustatomi pagal įvairias sutartis ir tik kelios iš jų buvo nagrinėtos [toje kitoje byloje]“. Taigi ji nusprendė, kad į ginčijamo sprendimo taikymo sritį neturi patekti visi susitarimai, kuriuos oro transporto bendrovės sudarė su SOGEAAL pagal ginčijamos pagalbos schemą, kitaip tariant, ginčijamų priemonių dalis, susijusi su Algero oro uostu.
- 38 Galiausiai ginčijamame sprendime Komisija laikėsi nuomonės, kad šiuo atveju pradėta procedūra neapėmė potencialios pagalbos, kurią oro uosto valdytojai suteikė kitiems nei oro transporto bendrovės paslaugų teikėjams ir kurią apima 3 veiklos rūšis. Taigi ginčijamo sprendimo 346 konstatuojamojoje dalyje ji nusprendė negalinti pateikti nuomonės šiuo klausimu.
- 39 2016 m. rugpjūčio 4 d. autonominis regionas perdavė ieškovei ginčijamo sprendimo, apie kurį Komisija buvo pranešusi Italijos Respublikai, ištrauką, kad ieškovė pateiktų savo pastabas dėl tam tikrų duomenų konfidencialumo; ji tai padarė 2016 m. rugpjūčio 21 d.
- 40 2016 m. spalio 11 d. ieškovė paprašė Komisijos leisti susipažinti su bylos medžiaga, susijusia su ginčijamu sprendimu. 2016 m. spalio 27 d. Komisija atmetė šį prašymą nurodydama, jog kadangi šis sprendimas dar nebuvo paskelbtas *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*, ieškovės ieškinio dėl minėto sprendimo panaikinimo terminas dar nebuvo prasidėjęs.

- 41 2017 m. birželio 30 d. ieškovė *Tribunale amministrativo regionale per la Sardegna* (Sardinijos regiono administracinis teismas, Italija) pareiškė ieškinį dėl 2017 m. birželio 5 d. autonominio regiono sprendimo, kuriuo jai nurodyta grąžinti 262 297,54 EUR sumą. Šiame ieškinyje pateiktas prašymas taikyti laikinąsias apsaugos priemonės buvo atmestas 2017 m. rugpjūčio 7 d. sprendimu, kuriame minėtas teismas pažymėjo, kad 2017 m. birželio 5 d. autonominis regionas buvo išsiuntęs ginčijamą sprendimą ieškovei. Ieškovė apskundė šį sprendimą *Consiglio di Stato* (Valstybės Taryba, Italija).

II. Procesas ir šalių reikalavimai

- 42 2017 m. rugsėjo 6 d. Bendrojo Teismo kanceliarija gavo šį ieškovės ieškinį.
- 43 2018 m. balandžio 18 d., du kartus pasikeitus procesiniais dokumentais, rašytinė proceso dalis buvo užbaigta.
- 44 2018 m. gegužės 18 d. Bendrasis Teismas, išklausęs šalis, nusprendė sustabdyti bylos nagrinėjimą, kol bus baigta rašytinė proceso dalis susijusiose bylose *Ryanair ir Airport Marketing Services / Komisija* (T-833/17) ir *easyJet Airline / Komisija* (T-8/18); ji šiose bylose buvo vykdoma atitinkamai 2018 m. rugsėjo 21 d. ir liepos 23 d.
- 45 Atsižvelgdamas į teisėjo pranešėjo siūlymą Bendrasis Teismas nusprendė pradėti žodinę proceso dalį. Šiuo tikslu ieškovės ir Komisijos buvo paprašyta pateikti dokumentus ir raštu atsakyti į Bendrojo Teismo taikant proceso organizavimo priemones pateiktus klausimus, taip pat pareikšti nuomonę dėl galimybės sujungti šią bylą su byla *easyJet Airline / Komisija* (T-8/18); Bendrasis Teismas galiausiai nusprendė nesujungti bylą dėl klausimų, susijusių su tam tikros informacijos konfidencialumu. Ieškovė ir Komisija šiuos prašymus įvykdė per nustatytą terminą.
- 46 2019 m. birželio 19 d. Bendrasis Teismas, remdamasis pirmosios kolegijos ir pirmininko pavaduotojo siūlymu, per plenarinę konferenciją pagal Procedūros reglamento 28 straipsnį nusprendė perduoti bylą pirmajai išplėstinei penkių teisėjų kolegijai.
- 47 Šalys buvo išklaustytos ir atsakė į Bendrojo Teismo pateiktus klausimus per 2019 m. spalio 2 d. posėdį; jam pasibaigus buvo užbaigta žodinė proceso dalis.
- 48 2019 m. lapkričio 7 d. nutartimi Bendrasis Teismas nusprendė atnaujinti žodinę proceso dalį. 2019 m. lapkričio 12 d. jis paprašė Komisijos pateikti tam tikrus dokumentus ir ji tai padarė per nustatytą terminą. 2019 m. gruodžio 20 d. ieškovė dėl jų pateikė savo pastabas. 2020 m. sausio 22 d. Bendrasis Teismas užbaigė žodinę proceso dalį.
- 49 Ieškovė Bendrojo Teismo prašo:
- iš dalies panaikinti ginčijamą sprendimą tiek, kiek:
 - jo 1 straipsnio 2 dalyje ji konstatuoja, kad Įstatymu Nr. 10/2010 sukurta schema yra valstybės pagalba, suteikta ieškovės veiklai Kaljario Elmo ir Olbijos oro uostuose,
 - jo 1 straipsnio 3 dalyje ji konstatuoja, kad Įstatymu Nr. 10/2010 sukurta schema yra valstybės pagalba ieškovei, kuri yra neteisėta, kaip tai suprantama pagal SESV 108 straipsnio 3 dalį,
 - jo 1 straipsnio 4 dalyje ji konstatuoja, kad minėta pagalba yra nesuderinama su vidaus rinka,
 - ji nurodo Italijos Respublikai susigrąžinti nagrinėjamą pagalbą iš ieškovės,
 - priteisti iš Komisijos bylinėjimosi išlaidas.

50 Komisija Bendrojo Teismo prašo:

- atmesti ieškinį,
- priteisti iš ieškovės bylinėjimosi išlaidas.

III. Dėl teisės

51 Grįsdama ieškinį ieškovė nurodo penkis ginčijamo sprendimo panaikinimo pagrindus, grindžiamus atitinkamai:

- pirma, klaidingu valstybės pagalbos sąvokos, kaip ji suprantama pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį, aiškinimu,
- antra, klaida dėl galimybės pateisinti ginčijamą pagalbą,
- trečia, teisės klaida nurodant susigrąžinti ginčijamą pagalbą,
- ketvirta, netinkamu tyrimo vykdymu,
- penkta, motyvavimo stoka ir prieštariniais motyvais.

A. Dėl pirmojo pagrindo, grindžiamo klaidingu valstybės pagalbos sąvokos, kaip ji suprantama pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį, aiškinimu

52 Pirmajame pagrinde, kurį sudaro keturios dalys, ieškovė ginčija ginčijamos pagalbos schemos kvalifikavimą pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį kaip „valstybės pagalbos“, kuri jai buvo suteikta.

53 Komisija prašo šį pagrindą atmesti kaip nepagrįstą.

1. Dėl tam tikrų argumentų priimtino

54 Komisija mano, kad pirmajame ieškinio pagrinde ieškovės pateikti argumentai, kuriais siekiama įrodyti, kad ji padarė teisės klaidą ginčijamame sprendime konstatuodama, jog oro uosto valdytojai nebuvo valstybės pagalbos gavėjai, yra nepriimtini ir bet kuriuo atveju netinkami. Iš tikrųjų ieškinys pateiktas tik dėl tos ginčijamo sprendimo dalies, kuri susijusi su ieškove. Be to, išvada, kad ji gavo valstybės pagalbą, nebuvo padaryta dėl to, kad oro uosto valdytojai nebuvo laikomi ginčijamos pagalbos schemos naudoto gavėjais. Taigi ieškovė negali paneigti ginčijamo sprendimo 7.2.2 skirsnyje pateiktų išvadų.

55 Ieškovė atsikerta, kad savo noru apribojo savo ieškinio dalyką ginčijamo sprendimo panaikinimu tiek, kiek jis su ja susijęs. Šiomis aplinkybėmis ji turi teisę įrodyti, kad oro uosto valdytojai gavo pagalbą iš autonominio regiono, nes ginčijamas sprendimas grindžiamas būtent tuo, kad autonominio regiono lėšos oro transporto bendrovėms buvo perduotos per oro uosto valdytojus. Taigi šis sprendimas gali būti užginčytas tik įrodžius, kad šie valdytojai veikė ne kaip autonominio regiono „marionetės“, bet, priešingai, gavo pagalbą, sumažinančią rinkodaros išlaidas, kurių jie paprastai būtų patyrę.

56 Šiuo aspektu reikia pažymėti, kad ieškovė ginčijamo sprendimo 1 straipsnio 2 dalyje nurodyta kaip ginčijamos pagalbos schemos naudoto gavėja. Taigi ji yra tiesiogiai ir konkrečiai susijusi tiek su šia 2 dalimi, tiek su minėto sprendimo 1 straipsnio 3 ir 4 dalimis. Be to, pagal šio sprendimo 2 straipsnį ji turi grąžinti Italijos valdžios institucijoms sumas, kurias ji gavo pagal ginčijamos pagalbos schemą. Taigi šis 2 straipsnis taip pat yra tiesiogiai ir konkrečiai su ja susijęs.

- 57 Tokiomis aplinkybėmis, kiek tai susiję su ieškove, šis ieškinys tiek, kiek jame prašoma panaikinti ginčijamo sprendimo 1 straipsnio 2–4 dalis ir 2 straipsnį, yra priimtinas atsižvelgiant į SESV 263 straipsnio ketvirtą pastraipą.
- 58 Šiame ieškinyje ieškovė, grįsdama savo reikalavimus panaikinti minėtas dvi nuostatas, gali nurodyti bet kokią pagrindą, įrodantį, kad ji nebuvo ginčijamos pagalbos schemos naudos gavėja, įskaitant argumentus, kuriais siekiama įrodyti, kad oro uosto valdytojai, o ne oro transporto bendrovės, kaip antai ieškovė, buvo realūs šios schemos naudos gavėjai.
- 59 Tokiomis aplinkybėmis reikia atmesti Komisijos pateiktus argumentus dėl nepriimtimumo, pažymint, kad ieškinyje neprašoma panaikinti ginčijamo sprendimo 1 straipsnio 1 dalies ir kad bet kuriuo atveju, kadangi ieškovė, kaip oro transporto bendrovė, nekonkuruoja su oro uosto valdytojais ir todėl nėra tiesiogiai ir konkrečiai susijusi su šio 1 straipsnio 1 dalimi, ji neturi teisės prašyti jį panaikinti.

2. Dėl pirmojo pagrindo pirmos dalies, susijusios su klaidingu ginčijamos pagalbos schemos naudos gavėjų nustatymu, ir dėl pirmojo pagrindo antros dalies, susijusios su tuo, kad ieškovė negavo naudos

- 60 Grįsdama pirmojo pagrindo pirmą dalį ieškovė teigia, kad ginčijamos pagalbos schemos naudos gavėjai buvo tik oro uosto valdytojai, o to paties pagrindo antroje dalyje ji siekia įrodyti, kad ji negavo naudos, kaip tai suprantama pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį.
- 61 Komisija prašo atmesti abi pirmojo pagrindo dalis kaip nepagrįstas.
- 62 Kadangi pirmojo pagrindo dviejose dalyse pateikti argumentai iš dalies sutampa, juos reikia nagrinėti kartu.
- 63 Šiuo aspektu Bendrasis Teismas visų pirma konstatuoja, kad ginčydama tai, jog galėjo gauti naudos iš ginčijamos pagalbos schemos, ir tvirtindama, kad tik oro uosto valdytojai yra pagalbos gavėjai, ieškovė ginčija, kad suteikus minėtiems oro uosto valdytojams sumas iš valstybės, šiuo atveju – autonominio regiono, išteklių jas dar buvo galima laikyti valstybės ištekliais, jei minėti valdytojai vėliau jas panaudojo jai atsilygindami. Be to, ji ginčija tai, kad oro uosto valdytojų vaidmuo apsiribojo tarpininkų tarp autonominio regiono ir oro transporto bendrovių vaidmeniu. Taip ji ginčija oro uosto valdytojų komercinių sprendimų priskyrimą autonominiam regionui.

a) Dėl oro uosto valdytojų naudojimosi „valstybės ištekliais“

- 64 Pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį valstybės narės arba iš jos valstybinių išteklių bet kokia forma suteikta pagalba, kuri, palaikydama tam tikras įmones arba tam tikrų prekių gamybą, iškraipo konkurenciją arba gali ją iškraipyti, yra nesuderinama su vidaus rinka, kai ji daro įtaką valstybių narių tarpusavio prekybai. Todėl norint priemonę kvalifikuoti kaip valstybės pagalbą, kaip tai suprantama pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį, turi būti įvykdytos keturios sąlygos, t. y. tai turi būti valstybės arba iš valstybės išteklių suteikta pagalba, ji turi galėti paveikti valstybių narių tarpusavio prekybą, ja turi būti suteikta atrankinė nauda gavėjui ir ji turi iškraipyti konkurenciją arba galėti ją iškraipyti (žr. 2017 m. rugsėjo 13 d. Sprendimo *ENEA*, C-329/15, EU:C:2017:671, 17 punktą ir jame nurodytą jurisprudenciją).
- 65 Kiek tai susiję su pirma sąlyga, susijusia su valstybės arba iš valstybės išteklių suteikta pagalba, tam, kad naudą būtų galima pripažinti pagalba, kaip ji suprantama pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį, ji turi būti, pirma, tiesiogiai arba netiesiogiai suteikta iš valstybės išteklių ir, antra, priskiriama valstybei (žr. 2002 m. gegužės 16 d. Sprendimo *Prancūzija / Komisija*, C-482/99, EU:C:2002:294, 24 punktą ir jame nurodytą jurisprudenciją ir 2017 m. rugsėjo 13 d. Sprendimo *ENEA*, C-329/15, EU:C:2017:671, 20 punktą ir jame nurodytą jurisprudenciją), o šios dvi sąlygos yra kumuliacinės (šiuo klausimu žr.

2019 m. kovo 28 d. Sprendimo *Vokietija / Komisija*, C-405/16 P, EU:C:2019:268, 48 ir 63 punktus ir juose nurodytą jurisprudenciją ir 2006 m. balandžio 5 d. Sprendimo *Deutsche Bahn / Komisija*, T-351/02, EU:T:2006:104, 103 punktą ir jame nurodytą jurisprudenciją).

- 66 Šiuo aspektu valstybės arba iš valstybės išteklių finansuojama intervencija nebūtinai turi būti atitinkamos valstybės centrinės valdžios priimta priemonė. Jos taip pat gali imtis valstybės vidaus institucija, kaip antai autonominis regionas. Iš tiesų teritorinių vienetų, bet ne centrinės valdžios priimta priemonė gali būti pagalba, jei įvykdytos SESV 107 straipsnio 1 dalyje nustatytos sąlygos (1987 m. spalio 14 d. Sprendimo *Vokietija / Komisija*, 248/84, EU:C:1987:437, 17 punktas ir 2006 m. rugsėjo 6 d. Sprendimo *Portugalija / Komisija*, C-88/03, EU:C:2006:511, 55 punktas). Kitaip tariant, valstybių narių vidaus institucijų (decentralizuotų, federalinių, regioninių ar kt.), nepaisant jų teisinio statuso ir pavadinimo, priimtos priemonės, kaip ir federalinės ar centrinės valdžios priimtos priemonės, patenka į SESV 107 straipsnio 1 dalies taikymo sritį, jei įvykdytos šioje nuostatoje numatytos sąlygos (2002 m. kovo 6 d. Sprendimo *Diputación Foral de Álava ir kt. / Komisija*, T-92/00 ir T-103/00, EU:T:2002:61, 57 punktas ir 2011 m. gegužės 12 d. Sprendimo *Région Nord-Pas de Calais ir kt. / Komisija*, T-279/08 ir T-267/08, EU:T:2011:209, 108 punktas).
- 67 Be to, reikia priminti, kad valstybės pagalbos srityje valstybės intervencijomis siekiamo tikslo nepakanka, kad jos nebūtų kvalifikuojamos kaip „pagalba“, kaip ji suprantama pagal SESV 107 straipsnį. Iš tiesų šiame straipsnyje nedaromas skirtumas atsižvelgiant į valstybės intervencijų priežastis ar tikslus, o jos apibrėžiamos pagal jų poveikį (žr. 2008 m. gruodžio 22 d. Sprendimo *British Aggregates / Komisija*, C-487/06 P, EU:C:2008:757, 84 ir 85 punktus ir nurodytą jurisprudenciją ir 2015 m. lapkričio 26 d. Sprendimo *Ispanija / Komisija*, T-461/13, EU:T:2015:891, 39 punktą).
- 68 Todėl tam tikriems fiziniams ar juridiniams asmenims tiesiogiai suteikta nauda gali būti netiesioginė nauda, taigi valstybės pagalba kitiems juridiniams asmenims, kurie yra įmonės (šiuo klausimu žr. 2000 m. rugsėjo 19 d. Sprendimo *Vokietija / Komisija*, C-156/98, EU:C:2000:467, 22–35 punktus; 2002 m. birželio 13 d. Sprendimo *Nyderlandai / Komisija*, C-382/99, EU:C:2002:363, 38 ir 60–66 punktus ir 2010 m. birželio 15 d. Sprendimą *Mediaset / Komisija*, T-177/07, EU:T:2010:233).
- 69 Nagrinėjamu atveju pagal ginčijamos pagalbos schemą neginčytina, kad autonominis regionas oro uosto valdytojams, Įstatyme Nr. 10/2010 ir įgyvendinimo priemonėse nurodytiems kaip „naudos gavėjai“, skyrė lėšų kelerių metų laikotarpiui tam, kad jie imtųsi veiksmų, siekdami reklamuoti Sardinijos regioną kaip turistinę vietą, taip sukeldamas pavojų tikslams, susijusiems su skrydžiais iš salos įvairių oro uostų ir į juos, ir rinkodaros paslaugų teikimui. Ieškovė neginčia, kad šios lėšos, kurių šaltinis yra autonominis regionas ir kurios iš pradžių buvo pervestos oro uosto valdytojams, yra valstybės ištekliai ir kad sprendimą suteikti tokias lėšas oro uosto valdytojams galima priskirti Italijos valstybei. Vis dėlto kyla klausimas, ar sumos, kurias ji gavo iš minėtų valdytojų pagal su jais sudarytas sutartis, buvo ar vis dar buvo „valstybės ištekliai“ ir galėjo būti priskirtos Italijos valstybei, kaip tai suprantama pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį; ieškovė tai ginčia.
- 70 Šiuo atžvilgiu tiek iš autonominio regiono pagal ginčijamos pagalbos schemą nustatyto mechanizmo, tiek iš jo įgyvendinimo praktikoje matyti, kad šio regiono oro uosto valdytojams pervestos lėšos buvo naudojamos atlyginti bendrovėms, su kuriomis buvo sudarytos sutartys, kaip antai ieškovei.
- 71 Iš tiesų, viena vertus, reikia pažymėti, kad pagal ginčijamos pagalbos schemą buvo numatytas tam tikras patvirtinimo mechanizmas. Konkrečiau kalbant, Regiono sprendime Nr. 29/36 buvo numatyta, kad atrinkti oro uosto valdytojai gaus už referencinius metus prašomų lėšų 20 % avansą vėliau dalimis bus išmokėta antra 60 % dalis su sąlyga, kad bus pateiktos ketvirčio ataskaitos, ir galiausiai paskutinė 20 % dalis, pateikus dokumentus, leidžiančius autonominiam regionui patikrinti, ar veikla buvo tinkamai vykdoma, ar buvo pasiekti tikslai ir ar patirtos išlaidos buvo realios. Todėl šiuo kontrolės mechanizmu buvo siekiama sukliudyti bet kuriam oro uosto valdytojui susigrąžinti kitas sumas nei tos, kurias jis įsipareigojo sumokėti oro transporto bendrovėms, su kuriomis buvo sudarytos sutartys, kaip antai

ieškovei, ir kurioms taikoma ginčijamo sprendimo 2 straipsnyje numatyta pareiga susigrąžinti pagalbą. Šio mechanizmo buvimas taip pat patvirtina, kad šių oro transporto bendrovių paslaugas finansavo minėtas regionas, nes sumos, kurias oro uosto valdytojai sumokėjo oro transporto bendrovėms, su kuriomis sudarytos sutartys, atitiko lėšas, kurias pasibaigus procedūrai jie gavo iš autonominio regiono.

- 72 Kita vertus, kaip matyti iš ginčijamo sprendimo 242–246, 313, 314 ir 317 konstatuojamųjų dalių, kuriose išdėstytos pastabos, Kaljario Elmo ir Olbijos oro uostų valdytojų pateiktos per administracinę procedūrą Komisijoje, jie patys paaiškino, kad faktiškai buvo sumokėję sumas, atitinkančias oro transporto bendrovių, su kuriomis sudarytos sutartys ir kurios teikė autonominio regiono norimas paslaugas, susijusias su turizmo Sardinijoje skatinimu, mokėjimus, ir kad vėliau jie pateikė šiam regionui buhalterinės apskaitos ataskaitas, kuriose nurodytos realiai patirtos išlaidos, tam, kad autonominis regionas jas atlygintų. Šiomis aplinkybėmis Kaljario Elmo oro uosto valdytojas net tvirtino, kad autonominis regionas reikalavo, kad jis įrodytų, kad paslaugas teikiančios oro transporto bendrovės gavo visas regionines įmokas, todėl jis buvo tik tarpininkas, perdavęs joms iš autonominio regiono gautas sumas. Be to, kaip matyti iš ginčijamo sprendimo 340 konstatuojamosios dalies, pati Italijos Respublika iš esmės teigė, kad Olbijos oro uosto valdytojas oro transporto bendrovėms, kaip antai ieškovei, perdavė visas įmokas, kurias šis valdytojas buvo gavęs iš autonominio regiono.
- 73 Taigi aišku, kad lėšos, kurias oro uosto valdytojai naudojo atlyginti ieškovei pagal su ja sudarytas sutartis, buvo skiriamos iš autonominio regiono biudžeto, todėl tai yra valstybės ištekliai, kaip tai suprantama pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį. Priešingai, nei teigia ieškovė, šis atitikimas, leidžiantis nustatyti, kad jos gautos sumos yra valstybės ištekliai, yra reikšmingas elementas vertinant, ar ji gavo pagalbą, kaip tai suprantama pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį
- 74 Be to, kalbant apie ieškovės nurodytą aplinkybę, kad 2013 m. oro uosto valdytojai ir toliau mokėjo jai atlygį, nors nebegavo lėšų iš autonominio regiono, reikia konstatuoti, kad, kaip paaiškino Komisija, autonominiam regionui nutraukus šiuos mokėjimus dėl sprendimo sustabdyti ginčijamos pagalbos schemos įgyvendinimą, oro uosto valdytojai tik įvykdė savo sutartinius įsipareigojimus, kai atitinkamose sutartyse nebuvo numatytas šių sutarčių nutraukimas tuo atveju, jeigu netenkama autonominio regiono finansavimo. Kad ir kaip būtų, nors tam tikrais atvejais jie turėjo padengti avansines biudžeto išlaidas, įskaitant atvejus, kai tarpininkavo SFIRS, iš vėliau autonominio regiono grąžintų sumų, tai nepaneigia aplinkybės, kad, remiantis jų pačių pareiškimais ir ginčijamos pagalbos schema, oro uosto valdytojai panaudojo visas lėšas, kurias jiems skyrė minėtas regionas, kad sumokėtų atlygį oro transporto bendrovėms, su kuriomis sudarytos sutartys, kaip antai ieškovei, kurioms vienintelėms taikoma ginčijamo sprendimo 2 straipsnyje numatyta pareiga grąžinti lėšas.
- 75 Konkrečiu ieškovės atveju, priešingai, nei ji pati teigia, lėšų, kurias autonominis regionas skyrė oro uosto valdytojams, ir lėšų, kurias šie valdytojai panaudojo mokėdami atlygį oro transporto bendrovėms, su kuriomis sudarytos sutartys, atitikimą patvirtina ne tik Italijos vyriausybės ir pačių oro uosto valdytojų pareiškimai per administracinę procedūrą, per kurią buvo priimtas ginčijamas sprendimas, ir tame sprendime pateiktos lentelės, bet ir susitarimų, kuriuos ji pasirašė su Kaljario Elmo ir Olbijos oro uostų valdytojais, turinys.
- 76 Iš tiesų 2012 m. vasario 26 d. sutarties, kurią ji sudarė su SOGAER, preambulėje aiškiai nurodyta, kad autonominis regionas nusprendė padidinti rinkodaros investicijas į transporto ir turizmo pramonės šakas, kad šiuo tikslu jis kasmet skyrė SOGAER sumą, kurią ši oro uosto valdytoja turėjo išleisti siekdama šio tikslo, ir kad atsižvelgdama į autonominio regiono norą SOGAER savo interneto svetainėje paskelbė skelbimą, siekdama investuoti į rinkodaros veiklą, kuria reklamuojamos Sardinijos pietuose esančios turistinės vietos. Sutartyje, kurią 2013 m. kovo 31 d. ieškovė sudarė su GEASAR, nurodyta, kad ši oro uosto valdytoja, pritariant autonominiam regionui, aktyviai reklamuos Olbiją ir Sardiniją kaip atostogų vietą ir imsis visų tinkamų rinkodaros, reklamos ir komunikacijos veiksmų ir kad siekiant šio tikslo autonominis regionas kasmet mokės GEASAR sumą, kurią ši oro uosto valdytoja turės išleisti tam, kad ją pasiektų.

- 77 Todėl reikia atmesti ieškovės argumentus, kad oro uosto valdytojai iš esmės nemokėjo jai atlygio iš lėšų, gautų iš autonominio regiono.
- 78 Ieškovė taip pat teigia, kad tariamas dviejų finansinių srautų atitikimas nėra pakankamas įrodymas, kad jai atlikti mokėjimai nebuvo realus atlygis už paslaugas, kurias ji suteikė oro uosto valdytojams.
- 79 Šiuo klausimu reikia priminti, kad valstybės pagalbos srityje valstybės intervencijomis siekiamo tikslo nepakanka, kad jos nebūtų kvalifikuojamos kaip „pagalba“, kaip ji suprantama pagal SESV 107 straipsnį. Iš tiesų šiame straipsnyje nedaromas skirtumas atsižvelgiant į valstybės intervencijų priežastis ar tikslus, o jos apibrėžiamos pagal jų poveikį (žr. 2008 m. gruodžio 22 d. Sprendimo *British Aggregates / Komisija*, C-487/06 P, EU:C:2008:757, 84 ir 85 punktus ir nurodytą jurisprudenciją ir 2015 m. lapkričio 26 d. Sprendimo *Ispanija / Komisija*, T-461/13, EU:T:2015:891, 39 punktą).
- 80 Kadangi vertinant priemonę Komisijai gali tekti išnagrinėti, ar gali būti laikoma, kad nauda buvo netiesiogiai suteikta kitiems ūkio subjektams nei tiesioginis perduotų valstybės išteklių gavėjas (šiuo klausimu žr. 2002 m. birželio 13 d. Sprendimo *Nyderlandai / Komisija*, C-382/99, EU:C:2002:363, 61 ir 62 punktus), darytina išvada, kad jeigu, kaip šiuo atveju, galima nustatyti, kad valstybės ištekliais suteiktą naudą tiesioginis jų gavėjas perdavė galutiniam naudos gavėjui, neturi reikšmės tai, kad šis išteklių gavėjas šį perdavimą įvykdė laikydamasis komercinės logikos arba, priešingai, kad šis perdavimas atitiko bendrojo intereso tikslą.
- 81 Tai patvirtina jurisprudencija, pagal kurią tam tikriems fiziniams ar juridiniams asmenims tiesiogiai suteikta nauda gali būti netiesioginė nauda, taigi valstybės pagalba kitiems juridiniams asmenims, kurie yra įmonės (šiuo klausimu žr. 2000 m. rugsėjo 19 d. Sprendimo *Vokietija / Komisija*, C-156/98, EU:C:2000:467, 22–35 punktus, 2002 m. birželio 13 d. Sprendimo *Nyderlandai / Komisija*, C-382/99, EU:C:2002:363, 38 ir 60–66 punktus; 2009 m. kovo 4 d. Sprendimo *Associazione italiana del risparmio gestito et Fineco Asset Management / Komisija*, T-445/05, EU:T:2009:50, 127 punktą ir 2010 m. birželio 15 d. Sprendimą *Mediaset / Komisija*, T-177/07, EU:T:2010:233). Iš tiesų bylose, kuriose buvo priimti šie sprendimai, fizinių ar juridinių asmenų, kurie yra tiesioginiai valstybės išteklių gavėjai, vykdomas naudos perdavimas yra komerciniai santykiai, patvirtinantys, kad perdavimą pagrindžiančio komercinio motyvo egzistavimas neturi įtakos valstybės išteklių perdavimo galutiniam naudos gavėjui vertinimui, atsižvelgiant į SESV 107 straipsnio 1 dalį.
- 82 Tokiomis aplinkybėmis Komisija nepadarė teisės klaidos, kai nusprendė, kad oro uosto valdytojų mokėjimai oro transporto bendrovėms už 1 ir 2 m. veiklos rūšis yra atlikti iš valstybės išteklių.

b) Dėl oro uosto valdytojų sprendimų ir mokėjimų ieškovei priskyrimo autonominiam regionui

- 83 Kiek tai susiję su oro uosto valdytojų sprendimų sudaryti ginčijamas sutartis su ieškove priskyrimu autonominiam regionui, ieškovė ginčija tai, kad minėti valdytojai atliko tik tarpininkų vaidmenį. Iš tiesų, nepaisant to, kad autonominis regionas vykdė jų veiklos planų patvirtinimo procedūrą, oro uosto valdytojai turėjo plačią diskreciją priimdami sprendimus dėl iš autonominio regiono gautų lėšų paskirstymo.
- 84 Šiuo klausimu pažymėtina, kad jurisprudencijoje, nors ir susijusioje su bylomis, kuriose nagrinėjamos lėšos, priešingai nei šiuo atveju, nebuvo tiesiogiai gautos iš valstybės biudžeto arba per jį pervestos, dėl SESV 107 straipsnio 1 dalyje nustatytos sąlygos, susijusios su tiesiogiai ar netiesiogiai iš valstybės išteklių suteikta nauda, patvirtinama, kad lemiamas kriterijus yra valstybės vykdomos naudos suteikimo, visų pirma šios naudos perdavimo kanalo, kontrolės lygis (2000 m. gegužės 16 d. Sprendimo *Prancūzija / Ladbroke Racing ir Komisija*, C-83/98 P, EU:C:2000:248, 50 punktas; 2002 m. gegužės 16 d. Sprendimo *Prancūzija / Komisija*, C-482/99, EU:C:2002:294, 37 punktas ir 2013 m. gruodžio 19 d. Sprendimo *Association Vent De Colère! ir kt.*, C-262/12, EU:C:2013:851, 33 punktas) ir kad tai

galioja net ir tuo atveju, kai šios naudos suteikimas nereiškia formalaus valstybės išteklių perdavimo (žr. 2013 m. gruodžio 19 d. Sprendimo *Association Vent De Colère! ir kt.*, C-262/12, EU:C:2013:851, 19 punktą ir jame nurodytą jurisprudenciją).

- 85 Tiek, kiek valstybės vykdomos naudos suteikimo kontrolės lygis leidžia nustatyti, ar galima laikyti, kad ši nauda suteikta iš „valstybės išteklių“, siekiant išnagrinėti su atitinkamos priemonės priskyrimu valstybei susijusią sąlygą, numatytą SESV 107 straipsnio 1 dalyje, į šį kontrolės lygį taip pat reikia atsižvelgti nagrinėjant klausimą, ar turi būti laikoma, kad valdžios institucijos dalyvavo priimant šią priemonę (šiuo klausimu žr. 2002 m. gegužės 16 d. Sprendimo *Prancūzija / Komisija*, C-482/99, EU:C:2002:294, 52 punktą ir 2019 m. kovo 28 d. Sprendimo *Vokietija / Komisija*, C-405/16 P, EU:C:2019:268, 49 punktą ir jame nurodytą jurisprudenciją); šią išvadą galima daryti atsižvelgiant į šios bylos aplinkybių visumą ir priemonės priėmimo kontekstą, visų pirma jos apimtį, turinį ar sąlygas (šiuo klausimu žr. 2002 m. gegužės 16 d. Sprendimo *Prancūzija / Komisija*, C-482/99, EU:C:2002:294, 52–56 punktus ir 2014 m. rugsėjo 17 d. Sprendimo *Commerz Nederland*, C-242/13, EU:C:2014:2224, 31–33 punktus).
- 86 Nagrinėjamu atveju, ginčijamame sprendime Komisija konstatavo, kad lėšos, kurias autonominis regionas skyrė oro uosto valdytojams, turėjo būti ir faktiškai buvo panaudotos laikantis šio regiono nustatytų taisyklių, šiuo atveju atlyginant už oro transporto bendrovių paslaugas, t. y. naujų oro maršrutų atidarymą, reisų dažnumo padidinimą, su keleivių skaičiumi susijusių tikslų pasiekimą, esamų maršrutų naudojimo laikotarpio pratęsimą ir rinkodaros paslaugų teikimą.
- 87 Kiek tai susiję su ieškovės nesutikimu su ginčijamo sprendimo 357–359 konstatuojamosiose dalyse išdėstytais Komisijos išvadomis, kad oro uosto valdytojų elgesį lėmė autonominis regionas pasitelkdamas Įstatymą Nr. 10/2010 ir veiklos planus, kurie prieš įsigaliojant turėjo būti patvirtinti šio regiono, reikia konstatuoti, kad Įstatyme Nr. 10/2010 aiškiai nurodyta, jog oro uosto valdytojai formaliai yra šiame įstatyme numatytų mokėjimų gavėjai.
- 88 Vis dėlto Įstatymo Nr. 10/2010 3 straipsnio 2 dalyje aiškiai numatyta, kad transporto pasiūlos kriterijai, pobūdis ir trukmė, taip pat oro uosto valdytojų veiklos planų rengimo direktyvos turi būti patvirtinti regioninės vykdomosios valdžios rezoliucijomis, o šio įstatymo 3 straipsnio 3 dalyje taip pat aiškiai nurodyta, kad prie oro uosto valdytojų parengtų veiklos planų turi būti pridėti atitinkami teisės aktai ir sutartys ir kad jie bus finansuojami, tik jeigu bus parengti laikantis regioninės vykdomosios valdžios patvirtintų transporto pasiūlos kriterijų, pobūdžio, trukmės ir direktyvų ir tik jeigu jie prieš tai bus pateikti kompetentingai komisijai tam, kad ši pareikštų privalomą nuomonę.
- 89 Šiuo aspektu iš Įstatymu 10/2010 nustatytos priemonės matyti, kad jo nuostatas būtina reikia aiškinti kartu su aktais, kuriuos, kaip numatyta šiame įstatyme, turi priimti regioninė vykdomoji valdžia ir kurie yra autonominio regiono šioje byloje aptariamiems oro uosto valdytojams mokamų sumų sąlyga. Juose, visų pirma Regioniniame sprendime Nr. 29/36, buvo aiškiai numatyta, kad oro uosto valdytojai turi pateikti savo veiklos planus tvirtinti autonominiam regionui ir kad tam, kad šie planai atitiktų autonominio regiono numatyto finansavimo reikalavimus, jie turi būti parengti laikantis transporto pasiūlos kriterijų, pobūdžio ir trukmės, taip pat regioninės vykdomosios valdžios priimtų direktyvų.
- 90 Be to, oro uosto valdytojų patirtų išlaidų kompensavimo mechanizmas leido autonominiam regionui kontroliuoti oro uosto valdytojų iniciatyvas, nes ginčijamos pagalbos schemoje numatytas finansavimas galėjo būti skirtas tik toms iniciatyvoms, kurios nustatytos pagal jo direktyvas ir pagrįstos pateiktais atitinkamais sutartiniais ir apskaitos dokumentais. Veiklos planai buvo pateikti prieš autonominiam regionui atliekant patvirtinimo procedūrą, o oro uosto valdytojai taip pat turėjo pateikti ketvirčio ataskaitas dėl 60 % pagalbos išmokėjimo ir galėjo gauti paskutinę 20 % mokėjimo dalį tik įrodę, kad laikėsi autonominio regiono nurodymų.

- 91 Autonominio regiono įtaką oro uosto valdytojų iniciatyvų turiniui ir apimčiai patvirtina patys šie subjektai. Iš tiesų, kaip matyti iš ginčijamo sprendimo 237 konstatuojamosios dalies, GEASAR nurodė, kad derėjosi dėl rinkodaros veiklos pasiūlymų su oro transporto bendrovėmis, kurios atsakė į kvietimą pareikšti susidomėjimą, kurį ši oro uosto valdytoja paskelbė savo interneto svetainėje, atsižvelgdama į turizmo rinkodaros planą, kurį autonominis regionas parengė kaip vieną iš planavimo priemonių. Savo ruožtu SOGAER, kaip matyti iš ginčijamo sprendimo 313 konstatuojamosios dalies, teigė, kad pagal ginčijamos pagalbos schemą minėtas regionas teikė kompensaciją, kuri buvo mokama tarpininkaujant oro uosto valdytojui, „vykdant [autonominio] regiono priimtą, finansuojamą ir kontroliuojamą planą“.
- 92 Žinoma, Įstatyme Nr. 10/2010 neminimi specialūs veiksmai, kuriuos turi pasiūlyti oro uosto valdytojai veiklos planuose, ir jame nenurodyta, į kurias oro transporto bendroves reikia kreiptis. Be to, kaip pabrėžia ieškovė, iniciatyva pateikti veiklos planus autonominiam regionui siekiant gauti lėšų, numatytų pagal ginčijamos pagalbos schemą, kaip ir oro transporto bendrovių, su kuriomis sudaromos sutartys, atranka, formaliai tenka oro uosto valdytojams, visų pirma todėl, kad Įstatyme Nr. 10/2010 ir jo įgyvendinimo priemonėse neminimos oro transporto bendrovės, su kuriomis jie būtinai turi užmegzti komercinius ryšius. Todėl oro uosto valdytojams priėmus sprendimą dalyvauti autonominio regiono parengtoje finansavimo programoje, pasinaudojant ginčijamos pagalbos schema, jų diskrecija apibrėžti savo verslo planus ir atrinkti paslaugų teikėjus, su kuriais sudaromos sutartys, buvo gerokai apribota autonominio regiono apibrėžtais kriterijais ir direktyvomis.
- 93 Konkrečiai kalbant, Įstatymo Nr. 10/2010 3 straipsnio 3 dalyje pateikta nuoroda į sutartis, kurias turi pateikti oro uosto valdytojai, ir Regioniniame sprendime Nr. 29/36 pateikta nuoroda į atvejį, kai veiklos planus įgyvendina oro transporto bendrovės, patvirtina, kad, priešingai, nei teigia ieškovė, autonominis regionas skatino oro uosto valdytojus kreiptis į oro transporto bendroves, nes tik šie subjektai gali susitarti su oro transporto bendrovėmis dėl oro maršrutų atidarymo ar išlaikymo, reisų dažnumo ir su keleiviais susijusių tikslų, ir kad šis regionas nusprendė, kuriuos maršrutus laikyti atitinkančiais reikalavimus. Be to, kiek tai susiję su rinkodaros paslaugomis, autonominis regionas atskyrė oro transporto bendrovių siūlomas paslaugas, patvirtinančias oro uosto valdytojų būtiną kreipimąsi į tokias bendroves, nuo tų, kurias siūlo kiti paslaugų teikėjai nei oro transporto bendrovės, kurie, kaip teigia Komisija, šioje byloje nenagrinėjami ir kurių buvimas bet kuriuo atveju negali turėti įtakos klausimui, ar ieškovės gautų lėšų šaltinis yra autonominio regiono biudžetas ir ar jos jam gali būti priskirtos.
- 94 Iš anksto atidžiai tikrindamas oro uosto valdytojų pateiktus veiklos planus, be kita ko, atitinkamus oro maršrutus ir numatytas rinkodaros paslaugas, taip pat sumas, kurias oro uosto valdytojai sumokėjo už oro transporto bendrovių paslaugas, kuriomis Sardinijos sala reklamuojama kaip turistinė vieta, autonominis regionas prisiėmė pakankamą oro uosto valdytojų, nusprendusių prašyti taikyti pagal ginčijamos pagalbos schemą numatytas finansavimo priemones, sutartinių veiksmų kontrolę, kad būtų galima daryti išvadą, jog šie veiksmai jam gali būti priskirti.
- 95 Be to, autonominio regiono 2014 m. birželio 16 d. Sprendime Nr. 300 ir 2013 m. birželio 13 d. Sprendime Nr. 322, kuriais nustatomos galutinės metinės sumos, šis regionas laikėsi nuomonės, kad „Įstatyme [Nr. 10/2010] numatyta pagalba buvo teikiama tarpininkaujant oro uosto valdytojams, kurie atlieka tarpininkų ar parengiamąjį vaidmenį perduodant lėšas oro transporto bendrovėms pagal paties regiono nustatytą tvarką, kaip antai apibūdintą minėtame Įstatyme [Nr. 10/2010] ir įgyvendinimo priemonėse“ (*che l'intervento di cui alla LR. n. 10/2010 si realizza attraverso le società di gestione aeroportuale, che fungono da tramite operativi e da soggetti anticipatori del trasferimento di risorse a favore dei vettori, secondo il percorso dalla Regione stessa disegnato con la sopraccitata legge regionale n. 10/2010 e con e delibere di attuazione della stessa*), ir kad „oro transporto bendrovės turi būti laikomos realiomis ir vienintelėmis finansinių išteklių srauto gavėjomis pagal Įstatymą [Nr. 10/2010] (*che i vettori debbano considerarsi i reali ed unici destinatari dei flussi delle risorse di cui alla predetta legge regionale*).

- 96 Kaip pabrėžia Komisija, 2012 m. vasario 26 d. sutarties, kurią ieškovė sudarė su Kaljario Elmo oro uosto valdytoju, preambulė aiškiai parodo autonominio regiono vykdomos kontrolės mastą, nes iš tiesų joje pažymėta, kad „remdamasi [autonominio] regiono paskelbtomis gairėmis SOGAER parengė veiklos planą, kuriame aprašoma strategija ir veiksmai, kurie turi būti įgyvendinti siekiant eismo plėtros tikslo“, kad „norint gauti veiklos plano finansavimą reikėjo regioninės tarybos komiteto patvirtinimo pagal Įstatymo [Nr. 10/2010] 3 straipsnio 3 dalį“, kad „[autonominis] regionas ir SOGAER tikisi Kaljario, oro uosto ir Sardinijos pietinės dalies bendros reklamos padidėjimo ir kad dėl šių rinkodaros paslaugų tiek [autonominis] regionas, tiek SOGAER tikisi keleivių srauto padidėjimo ir teigiamos ekonominės grąžos Kaljario oro uostui ir jo nuolatinei zonai“.
- 97 Kiek tai susiję su tuo, kad minėti valdytojai kontroliavo veiklos planų įgyvendinimą, tai nereiškia, kad jie savarankiškai įgyvendino ginčijamos pagalbos schemą. Iš tiesų baudžiamųjų sąlygų įtraukimą į su oro transporto bendrovėmis partnerėmis sudarytas sutartis visų pirma paaiškina oro uosto valdytojų susirūpinimas laikytis savo pareigų, numatytų Regioniniame sprendime Nr. 29/36, siekiant užtikrinti, kad jie iš tikrųjų gaus iš autonominio regiono prašomą finansavimą ir kad jie toliau vykdys šias sutartis. Autonominio regiono interesų požiūriu, kaip teigia Komisija, oro uosto valdytojams nustatyta pareiga numatyti sankcijų mechanizmą buvo siekiama apsaugoti valstybės investicijas užtikrinant, kad skirtos lėšos bus teisingai naudojamos ir dėl jų bus teikiamos paslaugos, kurių tikimasi turizmui Sardinijoje skatinti. Tai taip pat pasakytina apie priežiūros mechanizmą, kiek tai susiję tiek su oro uosto valdytojų autonominiam regionui teikiamomis ketvirčio ataskaitomis, tiek su visais pagrindžiančiais apskaitos ir sutarčių dokumentais, siekiant gauti paskutines šio regiono siūlomo finansavimo dalis.
- 98 Atsižvelgiant į visa tai, kas išdėstyta, ieškovės argumentai, susiję su tariama oro uosto valdytojų sprendimų priėmimo autonomija apibrėžiant sutartinius santykius su oro transporto bendrovėmis, su kuriomis sudarytos sutartys pagal ginčijamos pagalbos schemą, turi būti atmesti kaip nepagrįsti. Komisija nepadarė teisės klaidos, kai ginčijamo sprendimo 355–361 konstatuojamosiose dalyse nusprendė, kad oro uosto valdytojai gali būti laikomi tarpininkais tarp autonominio regiono ir oro transporto bendrovių, kurie perdavė visas iš autonominio regiono gautas lėšas ir veikė pagal iš šio regiono gautus nurodymus pagal jo patvirtintus veiklos planus.

c) Dėl klaidingo ginčijamos pagalbos schemos naudos gavėjų nustatymo ir naudos oro transporto bendrovėms nebuvimo

- 99 Ieškovė teigia, kad oro uosto valdytojai gavo naudos iš ginčijamos pagalbos schemos, nes dėl jos sumažėjo jų sąnaudos, kurių jie paprastai turėtų patirti norėdami gauti paslaugas, kurios yra ginčijamų sutarčių dalykas, tiek susijusias su skrydžių dažnumo ir keleivių skaičiaus tikslais, tiek su rinkodara. Taigi, ginčijamos pagalbos schema yra oro uosto valdytojų subsidijavimo mechanizmas siekiant padėti jiems nusipirkti iš oro transporto bendrovių paslaugas, susijusias su 1 ir 2 veiklos rūšimis. Šis mechanizmas sumažina sąnaudas, kurių oro uosto valdytojai paprastai būtų turėję patirti vystydami savo veiklą. Taigi minėti oro uosto valdytojai gavo ekonominę grąžą sudarydami sutartis su ieškove, be kita ko, kiek tai susiję su jų pasiekiamumo zonos išplėtimu ir keleivių srauto padidėjimu.
- 100 Tai, kad ieškovė, kaip oro transporto bendrovė, pagal minėtas sutartis vykdė rinkodaros veiklą pristatydama jos eksploatuojamus oro maršrutus, nepanaikina oro uosto valdytojų ekonominio intereso gauti tokias paslaugas sudarant sutartis. Iš tiesų šių valdytojų ir ieškovės sudarytos sutartys atskleidė realų jų ekonominį suinteresuotumą gauti ginčijamas paslaugas, kurį Komisija pripažino ankstesniuose sprendimuose ir kuris skatina daug oro uostų naudotis analogiškais oro transporto bendrovių paslaugomis. Galiausiai šie susitarimai yra įprasti aviacijos srityje, kaip tai patvirtina aplinkybė, kad šioje byloje aptariami oro uosto valdytojai iš dalies finansavo šias sutartis savo nuosavomis lėšomis. Taigi paslaugos, kurias ji teikė pagal minėtas sutartis, buvo realios ir, nors jose

nurodyta veikla atitiko jos pačios ekonominius interesus, tai, kad ji galėjo gauti ekonominės naudos iš minėtų komercinių susitarimų, neįrodo, kad ieškovė iš autonominio regiono gavo neteisėtą valstybės pagalbą.

- 101 Bet kuriuo atveju, ieškovės nuomone, Komisija negalėjo atmesti galimybės, kad oro uosto valdytojai buvo ginčijamos pagalbos schemos naudos gavėjai, nors jie buvo tiesioginiai autonominio regiono mokėjimų gavėjai, juo labiau pateikdama nelogišką argumentą, kad minėta schema nebuvo sukurta siekiant nukreipti jos šalutinį poveikį į oro uostus.
- 102 Šiuo aspektu, žinoma, oro uosto valdytojai buvo suinteresuoti kaip tarpininkai dalyvauti įgyvendinant ginčijamos pagalbos schemą, nes oro transporto bendrovėms vykdant savo pareigas, susijusias su reisų dažnumu ir tikslais dėl keleivių, taip pat jiems teikiant rinkodaros paslaugas padidėjo atitinkamų oro uostų lankomumas ir neišvengiamai jų valdytojų su oro uostais susijusios ir nesusijusios pajamos.
- 103 Vis dėlto, kaip visų pirma per posėdį pabrėžė Komisija, mažai tikėtina, kad, nefinansuojami autonominio regiono, oro uosto valdytojai būtų turėję pakankamai lėšų, šiuo atveju kelias dešimtis milijonų eurų, kad būtų galėję atlikti tokio masto išigijimus iš oro transporto bendrovių, įvykdyti pareigas atidaryti naujus oro maršrutus, taip pat pasiekti su keleivių srautu susijusius tikslus ir teikti rinkodaros paslaugas ar kad jie vykdydami savo plėtros strategijas neišvengiamai būtų sudarę tokios rūšies sutartis. Priešingai, atrodo, kad minėti valdytojai su oro transporto bendrovėmis sudarė sutartis tik užsitikrinę autonominio regiono garantiją, kad gaus iš jo atitinkamas lėšas.
- 104 Tai patvirtina aplinkybė, kad nagrinėjamu atveju Kaljario Elmo ir Olbijos oro uosto valdytojai, prieš pradėdami įgyvendinti ginčijamos pagalbos schemą, nesinaudojo ieškovės rinkodaros paslaugomis ir nesudarė sutarčių dėl reisų dažnumo ar su keleiviais susijusių tikslų ir kad sustabdžius minėtos schemos įgyvendinimą šie valdytojai, negaudami autonominio regiono finansavimo, nusprendė nesudaryti su ieškove naujų sutarčių dėl analogiškų paslaugų. Galiausiai, kaip pažymėjo Komisija, minėtų paslaugų pirkimas buvo susijęs ne tiek su oro uosto valdytojų komerciniais poreikiais, kiek su jų sprendimu suteikti pagalbą įgyvendinant autonominio regiono sukurtą ginčijamos pagalbos schemą. Taigi ieškovė neturi pagrindo teigti, kad dėl ginčijamos pagalbos schemos sumažėjo autonominio regiono išlaidos, kurias paprastai būtų turėję padengti Kaljario Elmo ir Olbijos oro uosto valdytojai.
- 105 Šios išvados nepaneigia ieškovės teiginys, kad oro uosto valdytojai mokėjo oro transporto bendrovėms atlygį ir iš nuosavų lėšų. Iš tiesų, viena vertus, ieškovė neįrodė, kokias sumas oro uosto valdytojai sumokėjo iš nuosavų lėšų, jų negaudami arba vėliau neprašydami autonominio regiono jų grąžinti pagal ginčijamos pagalbos schemą, nors Komisija teigia, o ieškovė nepateikia priešingų įrodymų, kad oro uosto valdytojai naudojo tik labai nedidelę nuosavų lėšų dalį ir tik siekdami įvykdyti sutartinius įsipareigojimus, kurie dar nebuvo įvykdyti autonominiam regionui sustabdžius ginčijamos pagalbos schemos įgyvendinimą. Kita vertus, reikia priminti, kad bet kuriuo atveju šių tariamų oro uosto valdytojų nuosavų investicijų neapima ginčijamo sprendimo 2 straipsnyje numatyta grąžinimo pareiga ir jos nereiškia didelės komercinės rizikos, susijusios su autonominio regiono lėšų naudojimu.
- 106 Kalbant apie paslaugas, dėl kurių buvo sudarytos ginčijamos sutartys, be to, kad oro transporto bendrovės, su kuriomis sudarytos sutartys, nebuvo atrinktos per procedūrą, kuri užtikrintų, kad autonominis regionas per oro uosto valdytojus joms atlygina rinkos kainą, reikia konstatuoti, kad, Bendrajam Teismui pasiūlius pateikti šiuo klausimu patvirtinamuosius dokumentus, ieškovė pateikė reklamos ir sutarčių medžiagą, įrodančią, kad, kaip ginčijamo sprendimo 368 konstatuojamojoje dalyje nurodė pati Komisija, tam tikrų miestų ir regionų, kuriuose ieškovė teikia paslaugas, reklama jos interneto svetainėje paprastai yra neatsiejama nuo jos vykdomų skrydžių reklamos. Taigi, priešingai, nei teigia ieškovė, negalima atmesti galimybės, kad nesant su SOGAER ir GEASAR pasirašytų rinkodaros sutarčių ieškovė vis dėlto būtų organizavusi savo skrydžių iš Sardijos ir į ją reklamą, ir neįrodyta, jog vykdydama šias sutartis ieškovė vykdė iš esmės didesnę reklaminę veiklą nei įprasta reklama, kuria tiesiogiai reklamuojami jos skrydžiai.

- 107 Taigi Komisija nepadarė teisės klaidos, kai ginčijamame sprendime pažymėjo, kad aptariamai oro uosto valdytojai įsigijo rinkodaros paslaugas, šiuo atveju iš autonominio regiono jiems suteiktų lėšų, kad reklamuotų oro transporto bendrovių, su kuriomis sudarytos sutartys, maršrutą ar maršrutus, už kurių atidarymą ar išlaikymą joms buvo mokamas atlygis dėl 1 veiklos rūšies
- 108 Be to, Komisija taip pat galėjo padaryti išvadą, kad autonominis regionas mokėjo atlygį oro transporto bendrovėms siekiant reklamuoti jų, kaip oro transporto bendrovių, paslaugas (šiuo klausimu žr. 2018 m. gruodžio 13 d. Sprendimo *Ryanair ir Airport Marketing Services / Komisija*, T-53/16, nepaskelbtas Rink., EU:T:2018:943, 271 punktą; 2018 m. gruodžio 13 d. Sprendimo *Ryanair ir Airport Marketing Services / Komisija*, T-165/16, nepaskelbtas Rink., EU:T:2018:952, 167 punktą; 2018 m. gruodžio 13 d. Sprendimo *Ryanair ir Airport Marketing Services / Komisija*, T-165/15, nepaskelbtas Rink., EU:T:2018:953, 230 punktą ir 2018 m. gruodžio 13 d. Sprendimo *Ryanair ir Airport Marketing Services / Komisija*, T-111/15, nepaskelbtas Rink., EU:T:2018:954, 232 punktą), nors tai yra rinkodaros ir reklamos išlaidos, kurias iš principo turėjo padengti aptariamos oro transporto bendrovės, įskaitant ieškovę.
- 109 Komisija taip pat galėjo padaryti išvadą, kad oro uosto valdytojai nebuvo ginčijamos pagalbos schemos naudos gavėjai. Iš tiesų oro transporto bendrovių, su kuriomis sudarytos sutartys, paslaugų, kurių pageidavo ir kurias finansavo autonominis regionas, teikimas padidino oro eismą ir keleivių skaičių į atitinkamus oro uostus ir iš jų, dėl ko padidėjo oro uosto valdytojų su oro uostais susiję ir nesusiję ištekliai. Vis dėlto, kaip teigia Komisija, tai yra ginčijamos pagalbos schemos šalutinis poveikis, kurį patyrė visas Sardinijos turizmo sektorius, įskaitant ir ieškovę, kuri tam tikru būdu taip pat gavo tokią šalutinę naudą padidindama savo orlaiviuose siūlomų paslaugų pardavimą. Vis dėlto tiesioginę naudą, kuri buvo ginčijamos pagalbos schemos dalykas ir kuri nebūtų gauta įprastomis rinkos sąlygomis, sudarė mokėjimai oro transporto bendrovėms.
- 110 Atsižvelgiant į tai, kas išdėstyta, reikia atmesti ieškovės argumentus, susijusius su tariama Komisijos klaida nustatant ginčijamos pagalbos schemos naudos gavėjus ir konstatuojant ieškovės gautą naudą.

d) Dėl rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio privataus ūkio subjekto principo

- 111 Ieškovė kaltina Komisiją tuo, kad ši tinkamai neįvertino ginčijamos pagalbos schemos, nes netaikė, nors turėjo tai padaryti, rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio privataus investuotojo kriterijaus tiek autonominiam regionui, tiek oro uosto valdytojams. Ieškovė ją taip pat kaltina motyvų stoka. Šiuo aspektu ieškovė konstatuoja, kad jos vykdoma veikla reikšmingai prisidėjo prie Kaljario Elmo ir Olbijos oro uostų plėtros ir kad bet kuriuo atveju tai, kad oro uosto valdytojai 2013 m. ir toliau finansavo veiklą, apie kurią kalbama nagrinėjamoje sutartyse, įrodo, jog 2012 finansiniai metai taip pat atitiko privataus investuotojo kriterijų.
- 112 Komisija mano, kad ginčijamame sprendime ji atsižvelgė į rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio privataus ūkio subjekto principą tiek dėl autonominio regiono, tiek dėl oro uosto valdytojų. Vis dėlto šio principo, kylančio iš SESV 345 straipsnio, taikymas neišvengiamai reiškia, kad atitinkama valdžios institucija prisiima išipareigojimus pagal ekonominį sandorį ir kad ji yra susijusi su naudos gavėju, kaip jo savininkė, akcininkė ar kaip šio subjekto akcijų turėtoja.
- 113 Viena vertus, Komisija pažymi, kad per administracinę procedūrą Italijos Respublika nepasiūlė taikyti rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio privataus ūkio subjekto principo autonominiam regionui ir kad bet kuriuo atveju buvo aišku, jog minėtas regionas siekė ne gauti pelno, bet įgyvendinti viešosios politikos tikslus, be kita ko, apskritai sustiprinti ekonomiką pritraukiant daugiau turistų. Investuojantis privatus ūkio subjektas į tokį tikslą nebūtų atsižvelgęs. Bet kuriuo atveju autonominis regionas negalėjo būti laikomas oro uosto valdytoju, siekiančiu investuoti, ypač dėl to, kad jis kontroliuoja tik Algero oro uostą, kuris šioje byloje nenagrinėjamas. Taigi negalima teigti, kad ginčijamos pagalbos schemos sukūrimas yra valstybės, kaip akcininkės, sprendimas investuoti.

114 Kita vertus, kiek tai susiję su oro uosto valdytojais, Komisija mano, kad taip pat negalima pateisinti rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio privataus ūkio subjekto principo taikymo, nes sudarydami įvairius susitarimus su oro transporto bendrovėmis jie tik įgyvendino autonominio regiono sumatytą ginčijamos pagalbos schemą, kuria siekiama padidinti turistų, kurie naudojami oro transportu, salos lankomumą. Taigi, kai mokėjo už paslaugas pagal šiuos susitarimus, šie valdytojai naudojo ne savo nuosavus išteklius, bet autonominio regiono skirtas lėšas, perduodami valstybės išteklius pagal autonominio regiono norą ir nurodymus. Todėl šie sandoriai nebuvo vykdomi įprastomis rinkos sąlygomis nesikišant valstybei, turint omenyje ir tai, kad šioje byloje aptariamai oro uosto valdytojai nepriklauso valdžios institucijoms.

1) Dėl rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio privataus ūkio subjekto principo taikymo oro uosto valdytojų ir oro transporto bendrovių sutartiniams santykiams

115 Ginčijamame sprendime Komisija pateisino rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio privataus ūkio subjekto principo netaikymą oro uosto valdytojų ir oro transporto bendrovių sandoriams, iš esmės motyvuodama tuo, kad nagrinėjamos priemonės yra viešosios valdžios institucijos dėl viešosios politikos priežasčių sukurta pagalbos schema, apimanti kelis oro uostus, iš kurių tik vienas priklausė autonominiam regionui, o ne individualus oro uosto ir oro transporto bendrovės susitarimas. Be to, Komisijos nuomone, buvo aišku, kad sudarydami įvairias sutartis su oro transporto bendrovėmis oro uosto valdytojai neveikė kaip rinkos ekonomikos sąlygomis veikiantys ūkio subjektai. Iš tikrųjų jie tik įgyvendino autonominio regiono parengtą pagalbos schemą oro transportui skatinti bendrai Sardinijos salos teritorijoje.

116 Šiuo aspektu ieškovės argumentus, susijusius su rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio privataus ūkio subjekto principo taikymu, atsižvelgiant į oro uosto valdytojų savarankiškumą naudojant autonominio regiono skirtas lėšas ir apibrėžiant jų sutartinius santykius su oro transporto bendrovėmis, reikia atmesti dėl šio sprendimo 102–110 punktuose jau išdėstytų priežasčių.

117 Be to, reikia konstatuoti, kad, kaip pripažįsta ieškovė, priešingai nei ankstesniuose Komisijos sprendimuose, kuriais ji remiasi, du šioje byloje nagrinėjami oro uostų valdytojai, t. y. Kaljario Elmo ir Olbijos, bet kuriuo atveju autonominiam regionui nepriklauso. Kaip teisingai teigia Komisija, norint rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio privataus ūkio subjekto principą taikyti dviejų įmonių finansiniam sandoriui, siekiant išsiaiškinti, ar, atsižvelgiant į SESV 107 straipsnio 1 dalį, aiškinamą kartu su SESV 345 straipsniu (šiuo klausimu žr. 1990 m. kovo 21 d. Sprendimo *Belgija / Komisija*, C-142/87, EU:C:1990:125, 29 punktą; 1991 m. kovo 21 d. Sprendimo *Italija / Komisija*, C-303/88, EU:C:1991:136, 20 punktą ir 1996 m. gruodžio 12 d. Sprendimo *Air France / Komisija*, T-358/94, EU:T:1996:194, 70 punktą), šis sandoris atitinka ekonominę logiką ir dėl to galima atmesti tai, kad pirmoji įmonė suteikia naudos antrajai, dar reikia, kad pirmoji įmonė priklausytų valstybei ir kad galima būtų laikyti, jog ji veikė kaip investuotojas, kuris iš savo investicijų tikisi ekonominės naudos ilgesniu ar trumpesniu laikotarpiu.

118 Šiomis aplinkybėmis, neatsižvelgiant į tai, ar oro transporto bendrovės parengė veiklos planus, ir (arba) į oro uosto valdytojų atliktų investicijų pelningumo *ex ante* analizę (tuo rėmėsi ieškovė), atrodo, kad, pirma, šie valdytojai nepriklausė autonominiam regionui ir, antra, bet kuriuo atveju jie tik panaudojo šio regiono jiems suteiktus pinigus įsigydamai paslaugas pagal jo nurodymus.

119 Iš to matyti, kad, kaip teisingai ginčijamame sprendime nurodė Komisija, oro uosto valdytojai iš esmės tik įgyvendino ginčijamos pagalbos schemą. Be to, kadangi šie valdytojai nepriklausė valstybei, oro transporto bendrovių ir oro uosto valdytojų sudaryti sandoriai neturėjo būti nagrinėjami atsižvelgiant į rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio privataus ūkio subjekto kriterijų, net jeigu šie sandoriai buvo vykdomi panaudojant valstybės, šiuo atveju autonominio regiono, išteklius.

120 Šios išvados nepaneigia aplinkybė, darant prielaidą, kad ji įrodyta, jog oro uosto valdytojai oro transporto bendrovėms taip pat mokėjo atlygį iš savo nuosavų lėšų. Iš tiesų, pirma, ieškovė nenurodė, kokias sumas oro uosto valdytojai sumokėjo iš savo nuosavų lėšų, vėliau negaudami ir neprašydami atlygio iš autonominio regiono pagal ginčijamos pagalbos schemą, nors Komisija teigia, o ieškovė nepateikia tai paneigiančių įrodymų, kad oro uosto valdytojai naudojo tik labai nedaug nuosavų lėšų ir tik siekdami įvykdyti savo sutartinius įsipareigojimus, kurie dar buvo neįvykdyti autonominiam regionui sustabdžius ginčijamos pagalbos schemos įgyvendinimą. Antra, reikia priminti, kad bet kuriuo atveju šių tariamų oro uosto valdytojų investicijų neapima ginčijamo sprendimo 2 straipsnyje numatyta grąžinimo pareiga ir jos nereikia didelės komercinės rizikos, susijusios su iš autonominio regiono gautų lėšų naudojimu.

121 Taigi reikia atmesti ieškovės argumentus, susijusius su rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio privataus ūkio subjekto principo taikymu oro uosto valdytojams.

2) Dėl rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio privataus ūkio subjekto principo taikymo autonominiam regionui

122 Ginčijamo sprendimo 380–388 konstatuojamosiose dalyse Komisija pirmiausia pažymėjo, kad Italijos Respublika nepasiūlė remtis rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio privataus ūkio subjekto principu, kad nėra jokių požymių, jog autonominis regionas, nustatydamas ginčijamos pagalbos schemą, veikė pagal šį principą, ir kad buvo aišku, jog sukurdamas šią schemą jis siekė viešosios politikos tikslų, ypač regioninės ekonomikos sustiprinimo pritraukiant daugiau turistų, o ne gauti pelno kaip savininkas. Paskui Komisija išnagrinėjo galimybę taikyti šį principą oro uosto valdytojams ir autonominiam regionui ir padarė išvadą, kad šiuo atveju jos nebuvo.

123 Ieškovė mano, kad ginčijamo sprendimo 380 konstatuojamojoje dalyje esanti Komisijos išvada, jog autonominis regionas neveikė kaip rinkos ekonomikos sąlygomis veikiantis privatus investuotojas, yra klaidinga.

124 Vis dėlto, kadangi šiuo atveju autonominiam regionui nepriklauso Kaljario Elmo ir Olbijos oro uostai, kurie vieninteliai svarbūs ieškovės atveju, negalima teigti, kad jis veikė kaip investuotojas. Atvirkščiai, aišku, kad autonominis regionas sukūrė ginčijamos pagalbos schemą tik tam, kad vystytų Sardinijos salos ekonomiką.

125 Šiomis aplinkybėmis Komisija, be kita ko, ginčijamo sprendimo 380–384 konstatuojamosiose dalyse padarė teisingą išvadą, kad ji nenagrinėjo, ar teikdamas finansavimą, kuris yra ginčijamos pagalbos schemos dalykas, autonominis regionas atliko investicijas, panašias į privataus investuotojo investicijas. Todėl ji galėjo nuspręsti, kad oro uosto valdytojų ir ieškovės sudarytų paslaugų sutarčių ekonominio pelningumo *ex ante* analizė yra nesvarbi, nes šiuo atveju autonominis regionas, veikiantis vien kaip viešosios valdžios subjektas, negalėjo tikėtis dividendų, kapitalo prieaugio ar kokios nors kitos formos pelno, panašaus į tą, kurį gautų privatus investuotojas.

126 Šiuo klausimu, priešingai, nei teigia ieškovė, galimas valstybės subjekto, kaip antai autonominio regiono, mokestinių išteklių padidėjimas priėmus viešosios politikos priemones negali būti nei prilyginamas pelnui, kurio privatus investuotojas tikėtusi iš savo investicijų, nei su juo palyginamas, nes jis nėra tokio paties pobūdžio kaip finansinė nauda, kurios tikisi ūkio subjektas iš savo investicijos. Iš tiesų šiuo atveju kalbama apie makroekonominę vertę, laukiamą iš valstybės įsikišimo vykdant ekonominę politiką, kuriam taikomas ne rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio privataus ūkio subjekto principas, o viešųjų išlaidų racionalizavimo principai.

- 127 Todėl reikia atmesti ieškovės argumentus, kuriais grindžiama išvada, kad autonominis regionas, įgyvendindamas ginčijamos pagalbos schemą, patvirtintą vykdant bendrą ekonominę politiką, veikė kaip investuotojas, o tai pateisino rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio privataus investuotojo principo taikymą.
- 128 Atsižvelgiant į tai reikia pažymėti, kad ginčijamo sprendimo 377 konstatuojamojoje dalyje Komisija nusprendė, jog mokėjimai, kuriuos autonominis regionas dėl 1 ir 2 veiklos rūšių atliko oro transporto bendrovėms tarpininkaujamas oro uosto valdytojų, turi būti laikomi subsidijomis oro transporto bendrovėms tam, kad jos vykdytų daugiau skrydžių į Sardinijos salą ir iš jos.
- 129 Taip pat reikia pažymėti: kadangi autonominiam regionui priklausė ne visi Sardinijos salos oro uostai, kurie yra vieninteliai subjektai, galintys sudaryti sutartis dėl jų valdomos oro uosto infrastruktūros naudojimo, ypač dėl naujų oro maršrutų atidarymo, autonominis regionas, kaip valdžios institucija, negalėjo pirkti šios rūšies paslaugų tiesiogiai iš oro transporto bendrovių. Kaip matyti iš ginčijamo sprendimo 312 ir 314 konstatuojamųjų dalių, Kaljario Elmo oro uosto valdytojas patvirtino, pirma, kad autonominis regionas, pasinaudodamas ginčijamos pagalbos schema, paprašė paslaugos, kurią sudaro oro transporto bendrovių, galinčių pasiekti metinius tikslus dėl dažnumo ir keleivių skaičiaus vykdant skrydžius strateginiais maršrutais iš Kaljario Elmo oro uosto ir į jį, atranka, ir, antra, kad šią paslaugą teikė oro transporto bendrovės, su kuriomis sudarytos sutartys ir kurias pasirinko oro uosto valdytojai.
- 130 Iš ginčijamos pagalbos schemos taip pat matyti, kad oro transporto bendrovių teikiamų rinkodaros paslaugų tikslas buvo reklamuoti Sardinijos salą kaip turistinę vietą.
- 131 Todėl, nors negalima teigti, kad, sukurdamas ginčijamos pagalbos schemą, autonominis regionas veikė kaip investuotojas, vis dėlto reikia pripažinti, jog minėtas regionas veikė kaip paslaugų, visų pirma rinkodaros, pirkėjas. Beje, būtent tai ieškovė pabrėžė, be kita ko, savo dublike, kai teigė, kad autonominis regionas „paskatino rinkoje orientuotą bendrovę pirkti paslaugas, t. y. rinkodaros paslaugas ir tam tikrą skaičių keleivių vietų“.
- 132 Iš tiesų, pirma, sumos, kurias gavo ieškovė, atitiko paslaugas, teiktas atsakant į autonominio regiono, dėl kurio oro uosto valdytojai atliko tarpininkų tarp perkančiosios įstaigos ir šių paslaugų teikėjų vaidmenį, prašymą. Antra, kaip teigia ieškovė, oro transporto bendrovės teikė paslaugas, susijusias tiek su įsipareigojimais dėl oro maršrutų ir keleivių transporto apimtimi, tiek su rinkodara, kurios gali būti pasiūlytos oro uosto valdytojams oro transporto sektoriuje.
- 133 Šiuo aspektu vien dėl to, kad šalys įsipareigojo viena kitai teikti paslaugas, įmonei skirta valstybės priemonė negali būti *a priori* pašalinta iš valstybės pagalbos sąvokos, vartojamos SESV 107 straipsnyje, taikymo srities (šiuo klausimu žr. 1999 m. sausio 28 d. Sprendimo *BAI / Komisija*, T-14/96, EU:T:1999:12, 71 punktą).
- 134 Konkrečiai kalbant apie viešosios valdžios institucijų vykdomą paslaugų pirkimą, pažymėtina, kad šis pirkimas iš principo turi būti vykdomas laikantis antrinėje Sąjungos teisėje numatytų viešojo pirkimo sutarčių sudarymo taisyklių. Tokiu atveju to, kad tokia viešųjų pirkimų procedūra buvo įvykdyta prieš valstybės narės valdžios institucijai perkant paslaugas, paprastai pakanka, kad būtų atmesta tai, jog ši valstybė narė galėjo suteikti naudą paslaugas teikiančiai įmonei, kurios ši nebūtų gavusi įprastomis rinkos sąlygomis (šiuo klausimu žr. 2003 m. rugpjūčio 5 d. Sprendimo *P & O European Ferries (Vizcaya) ir Diputación Foral de Vizcaya / Komisija*, T-116/01 ir T-118/01, EU:T:2003:217, 118 punktą).
- 135 Šioje byloje nagrinėjamas paslaugas pirkio ne pats autonominis regionas, kuriam, kaip valdžios institucijai, buvo taikomos Sąjungos taisyklės, susijusios su viešųjų pirkimų sutarčių sudarymu. Iš tiesų šis pirkimas buvo įvykdytas tarpininkaujant kitiems ūkio subjektams, kuriems šioje situacijoje netaikomos minėtos taisyklės, šiuo atveju oro uosto valdytojams, kuriems buvo pavesta rinkoje gauti autonominio regiono pageidaujamų ir jo finansuojamų paslaugų.

- 136 Tokiu atveju vien to, kad valstybė narė perka paslaugas, kurios, kaip teigia ieškovė, buvo pasiūlytos rinkos sąlygomis, nepakanka, kad šis sandoris būtų komercinis sandoris, sudarytas sąlygomis, su kuriomis privatus ūkio subjektas būtų sutikęs, arba, kitaip tariant, įprastas komercinis sandoris. Iš tiesų tokioje situacijoje reikia, pirma, kad valstybei iš tikrųjų būtų kilęs šių paslaugų poreikis ir, antra, kad šių paslaugų pirkimas būtų įvykdytas taikant atvirą, skaidrią ir nediskriminacinę procedūrą, kai galima užtikrinti vienodą požiūrį į paslaugų teikėjus, galinčius teikti atitinkamas paslaugas, ir tai, kad atitinkamos paslaugos būtų įsigytos rinkos kaina, kuri užtikrina, kad pirkdama šias paslaugas valdžios institucija nesuteikia naudos atrinktam paslaugų teikėjui (šiuo klausimu žr. 2003 m. rugpjūčio 5 d. Sprendimo *P & O European Ferries (Vizcaya) ir Diputación Foral de Vizcaya / Komisija*, T-116/01 ir T-118/01, EU:T:2003:217, 112–120 punktus; pagal analogiją taip pat žr. 2013 m. spalio 24 d. Sprendimo *Land Burgenland ir kt. / Komisija*, C-214/12 P, C-215/12 P ir C-223/12 P, EU:C:2013:682, 93 ir 94 punktus ir 2015 m. liepos 16 d. Sprendimo BVVG, C-39/14, EU:C:2015:470, 32 punktą).
- 137 Šiuo atveju ginčijamo sprendimo 386 konstatuojamojoje dalyje Komisija nusprendė, kad pagal ginčijamos pagalbos schemą suteiktas finansavimas nėra atlygis už tikruosius autonominio regiono poreikius tenkinančius produktus ar paslaugas ir kad nebuvo vykdoma jokia atvira ir skaidri konkurso procedūra siekiant teikti finansinę paramą atitinkamoms oro transporto bendrovėms.
- 138 Šiuo atžvilgiu, priešingai, nei teigia Komisija, autonominis regionas, kaip viešosios valdžios subjektas, siekiantis ekonominės politikos tikslų, galėjo manyti, kad jam reikia reklamuoti Sardinijos salą kaip turistinę vietą, kad būtų prisidėta prie salos ekonominio vystymosi.
- 139 Vis dėlto, pirma, kaip teigia Komisija, pagal ginčijamos pagalbos schemą finansuojamų rinkodaros paslaugų mastas leidžia suabejoti tuo, kad šios paslaugos proporcingai ir atsižvelgiant į valstybės išlaidų racionalizavimo principus atitiko realius autonominio regiono poreikius, siekiant Sardinijos salos ekonominio vystymosi tikslų.
- 140 Antra, bet kuriuo atveju ginčijamame sprendime buvo nagrinėjamas viešųjų pirkimų konkurso, skirto oro uosto valdytojams sudaryti sutartis, organizavimo klausimas, nes tokių konkursų organizavimas galėjo įrodyti rinkos sąlygų buvimą, taigi naudos nebuvimą, kaip tai suprantama pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį.
- 141 Šiuo aspektu reikia konstatuoti, kad, kaip teigia Komisija, norėdami įsigyti oro eismo didinimo ir rinkodaros paslaugų nei autonominis regionas, nei oro uosto valdytojai, veikę kaip tarpininkai, neorganizavo atvirų ir skaidrių viešojo pirkimo procedūrų, galinčių užtikrinti vienodo požiūrio į paslaugų teikėjus principo laikymąsi ir minėtų paslaugų įsigijimą rinkos kaina, kuri vykdytų autonominis regionas naudodamasis valstybės ištekliais, suteikiamais oro uosto valdytojams.
- 142 Iš tiesų neginčytina, kad oro uosto valdytojai atitinkamose savo interneto svetainėse paskelbė kvietimus pareikšti susidomėjimą, pagal kuriuos oro transporto bendrovės, suinteresuotos atidaryti tam tikrus oro maršrutus ar panaikinti jų sezoniškumą bei teikti rinkodaros paslaugas, išskyrus tas, kurios jau turėjo su viešosiomis paslaugomis susijusių įsipareigojimų, galėjo siūlyti savo paslaugas oro uosto valdytojams.
- 143 Vis dėlto šie kvietimai pareikšti susidomėjimą negali būti laikomi lygiaverčiais konkurso procedūroms. Iš tiesų, Bendrojo Teismo paprašyta pateikti šiuos kvietimus ir Kaljario Elmo ir Olbijos oro uostų valdytojams pateiktus pasiūlymus, ieškovė jų nepateikė ir nurodė, kad šių dokumentų neišsaugojo. Komisija taip pat negalėjo pateikti šių kvietimų. Be to, iš bylos medžiagos nematyti, kad buvo nustatyti tikslūs kriterijai siekiant atrinkti oro transporto bendroves, su kuriomis sudaromos sutartys. Atvirkščiai, atrodo, kad visi pasiūlymus pateikę subjektai buvo pakviesti sudaryti sutartis su atitinkamais oro uosto valdytojais ir kad, kiek tai susiję su siūlomų paslaugų tarifais, oro transporto bendrovių taikomi tarifai skyrėsi. Nors oro transporto bendrovių finansiniai reikalavimai atrodė kaip neišsamūs ir suapvalinti apskaičiavimai, dėl jų autonominis regionas beveik visiškai atlygino oro uosto valdytojams, iš anksto sumokėjusiems už minėtas paslaugas.

- 144 Kiek tai susiję su siūlomų paslaugų tikrumu, ieškovė iš tikrųjų nenurodė, kaip ji konkrečiai teikė nagrinėjamas, be kita ko, rinkodaros paslaugas, susijusias konkrečiai su sutartimis, sudarytomis su Kaljario Elmo ir Olbijos oro uosto valdytojais. Iš tiesų Bendrojo Teismo prašymu pateiktos reklamos priemonės yra skirtos ne nagrinėjamoms reklamos kampanijoms, o 2015 m. kampanijoms, susijusioms su Pietų Italijos oro uostais. Kalbant apie paslaugas teikusio trečiojo asmens, kurio, kaip teigia ieškovė, ji paprašė sukurti pasiūlymus dėl sutarčių su šiais oro uosto valdytojais, sąskaitas faktūras, šio paslaugų teikėjo sąskaitose kas mėnesį buvo nurodytos tik kelių tūkstančių eurų sumos, taigi labai nedidelės, palyginti su iš autonominio regiono gautu finansavimu, ir bet kuriuo atveju neįrodyta, kad jos susijusios su paslaugomis, skirtomis tik Kaljario Elmo ir Olbijos oro uostų valdytojams.
- 145 Šiomis aplinkybėmis ginčijamo sprendimo 7.2.1.3 skirsnyje „Ekonominis pranašumas“ Komisija galėjo konstatuoti, kad oro transporto bendrovių, su kuriomis sudarytos sutartys, kaip antai ieškovės, gauti mokėjimai negali būti laikomi tikru atlygiu už suteiktas rinkodaros paslaugas.
- 146 Be to, kad oro transporto bendrovės, su kuriomis sudarytos sutartys, nebuvo atrinktos per procedūrą, kuri užtikrintų, kad autonominis regionas per oro uosto valdytojus joms atlygina rinkos kainą, reikia konstatuoti, kad, Bendrajam Teismui pasiūlius pateikti šiuo klausimu patvirtinamuosius dokumentus, ieškovė pateikė reklamos ir sutarčių medžiagą, įrodančią, kad, kaip ginčijamo sprendimo 368 konstatuojamojoje dalyje nurodė pati Komisija, tam tikrų miestų ir regionų, kuriuose ieškovė teikia paslaugas, reklama jos interneto svetainėje paprastai yra neatsiejama nuo jos vykdomų skrydžių reklamos.
- 147 Taigi ginčijamame sprendime Komisija teisingai pažymėjo, kad aptariamai oro uosto valdytojai įsigijo rinkodaros paslaugas dėl 2 veiklos rūšies, šiuo atveju iš autonominio regiono jiems suteiktų lėšų, kad reklamuotų oro transporto bendrovių, su kuriomis sudarytos sutartys, maršrutus, už kurių atidarymą ar išlaikymą joms buvo mokamas atlygis dėl 1 veiklos rūšies.
- 148 Šiomis aplinkybėmis Komisija galėjo padaryti išvadą, kad autonominis regionas mokėjo atlygį oro transporto bendrovėms siekiant reklamuoti jų, kaip oro transporto bendrovių, paslaugas (šiuo klausimu žr. 2018 m. gruodžio 13 d. Sprendimo *Ryanair ir Airport Marketing Services / Komisija*, T-53/16, nepaskelbtas Rink., EU:T:2018:943, 271 punktą; 2018 m. gruodžio 13 d. Sprendimo *Ryanair ir Airport Marketing Services / Komisija*, T-165/16, nepaskelbtas Rink., EU:T:2018:952, 167 punktą; 2018 m. gruodžio 13 d. Sprendimo *Ryanair ir Airport Marketing Services / Komisija*, T-165/15, nepaskelbtas Rink., EU:T:2018:953, 229 punktą ir 2018 m. gruodžio 13 d. Sprendimo *Ryanair ir Airport Marketing Services / Komisija*, T-111/15, nepaskelbtas Rink., EU:T:2018:954, 232 punktą), nors tai yra rinkodaros ir reklamos išlaidos, kurias iš principo turėjo padengti aptariamos oro transporto bendrovės, įskaitant ieškovę. Galiausiai dėl tikslų, susijusių su reisų dažnumu ir keleivių skaičiumi, kurie yra 1 veiklos rūšies dalykas, pasiekimo, taip pat rinkodaros paslaugų teikimo pagal 2 veiklos rūšį plėtėsi ieškovės ekonominė veikla.
- 149 Be to, taip pat reikia konstatuoti, kad, kaip teigia Komisija, jei autonominis regionas nebūtų suteikęs finansavimo, oro uosto valdytojai vykdydami savo plėtros strategijas nebūtinais būtų sudarę susitarimus ir nebūtinais tokio masto ar net nebūtų galėję to daryti finansiškai. Šią išvadą patvirtina tai, kad šiuo atveju oro uosto valdytojai, prieš sukuriant ginčijamos pagalbos schemą, nesinaudojo ieškovės rinkodaros paslaugomis, ir tai, kad sustabdžius šios schemos įgyvendinimą šie valdytojai, nesant autonominio regiono finansavimo, nesudarė naujų sutarčių dėl analogiškų paslaugų.
- 150 Tokiomis aplinkybėmis ginčijamo sprendimo 388 konstatuojamojoje dalyje Komisija galėjo padaryti išvadą, kad finansavimas, kurį autonominis regionas per oro uosto valdytojus teikė oro transporto bendrovėms, kaip antai ieškovei, dėl 1 ir 2 veiklos rūšių pagal ginčijamos pagalbos schemą, suteikė ekonominę naudą atitinkamoms oro transporto bendrovėms, o tai yra atlygis, kurio jos nebūtų gavusios įprastomis rinkos sąlygomis.

151 Iš to, kas išdėstyta, matyti, kad ieškovės argumentai dėl rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio privataus ūkio subjekto principo taikymo autonominiam regionui turi būti atmesti kaip nepagrįsti.

3) Dėl galimybės su Olbijos oro uostu susijusį finansavimą laikyti pagalba rinkodaros veiklai, investicijoms ar regioniniams oro uostams

152 Ieškovė kelia klausimą, kodėl „netiesioginė valstybės parama rinkodarai per [ją]“ tampa neteisėta pagalba, nors „rinkodarai skirta tiesioginė valstybės parama oro uosto valdytojams nėra neteisėta, atsižvelgiant į naujausius pakeitimus“ 2014 m. birželio 17 d. Komisijos reglamente (ES) Nr. 651/2014, kuriuo tam tikrų kategorijų pagalba skelbiama suderinama su vidaus rinka taikant [SESV] 107 ir 108 straipsnius (OL L 187, 2014, p. 1). Be to, anot jos, nagrinėjama pagalba galėjo būti laikoma pagalba investicijoms, nes Olbijos oro uostas per metus priima mažiau nei tris milijonus keleivių.

153 Komisija teigia, kad ieškovės argumentas yra susijęs su galimybe taikyti pagalbos rinkodaros veiklai išimtį pagal Reglamentą Nr. 651/2014 ir tvirtina, pirma, kad ši išimtis taikoma tik oro uostams, priimančioms mažiau nei 200 000 keleivių per metus, o taip nėra Kaljario Elmo ir Olbijos oro uostų atveju, ir, antra, tai yra pagalba, suteikta oro uosto valdytojams, o ne, kaip šiuo atveju, oro transporto bendrovėms. Galiausiai sumos, pervestos už rinkodaros veiklą, negali būti laikomos „pagalba investicijoms“, nes jos nebuvo skirtos ilgalaikiam turtui finansuoti, ir bet kuriuo atveju kaltinimas yra nepriimtinas, nes ieškovė jį pirmą kartą pateikė dublike.

154 Šiuo klausimu ginčijamo sprendimo 408 konstatuojamojoje dalyje Komisija konstatavo, kad ginčijamos pagalbos schemos neapima joks išimčių kategorijų reglamentas, įskaitant ir ieškovės nurodytą Reglamentą Nr. 651/2014.

155 Be to, iš Reglamento Nr. 651/2014 14 straipsnio 1–3 dalių aiškiai matyti, kad regioninėms investicijoms skirtos pagalbos priemonės yra suderinamos su vidaus rinka, kaip tai suprantama pagal SESV 107 straipsnio 3 dalį, ir joms netaikomas reikalavimas pranešti, numatytas SESV 108 straipsnio 3 dalyje, jeigu tenkinamos, be kita ko, šiame straipsnyje numatytos sąlygos, tarp kurių yra reikalavimas, kad pagalba būtų suteikta remiamose vietovėse, o tai pagal minėto reglamento 2 straipsnio 27 dalį yra „vietovės, taikant Sutarties 107 straipsnio 3 dalies a ir c punktus, nurodytos patvirtintiname [2014 m. liepos 1 d.–2020 m. gruodžio 31 d.] laikotarpio regioninės pagalbos žemėlapyje“. Kalbant apie Italiją, Komisijos komunikate „2014–2020 m. regioninės valstybės pagalbos gairės“ (OL C 209, 2013, p. 1) nurodyti tik Kampanijos, Apulijos, Bazilikatos, Kalabrijos ir Sicilijos regionai. Kadangi Sardinijos regionas nėra nurodytas atitinkamo laikotarpio regioninės pagalbos žemėlapyje, ieškovė negali remtis Reglamento Nr. 651/2014 14 straipsniu.

156 Be to, nagrinėjamai pagalbai negali būti taikomas Reglamento Nr. 651/2014 51 straipsnis, nes ši nuostata susijusi tik su pagalba atokiuose regionuose esantiems oro uostams, o tai nebūtinai yra Sardinijos oro uostų atveju ir joje reikalaujama, kad ši pagalba būtų naudinga visiems galutiniams vartotojams, kurių įprasta gyvenamoji vieta yra atokiame regione, o tai akivaizdžiai nenumatyta ginčijamos pagalbos schemoje.

157 Net darant prielaidą, kaip tai daro Komisija, kad ieškovė ketino remtis Reglamento Nr. 651/2014 56a straipsniu, reikia konstatuoti, kad jis buvo įtrauktas 2017 m. birželio 14 d. Komisijos reglamentu (ES) 2017/1084, kuriuo dėl pagalbos uostų ir oro uostų infrastruktūrai, dėl pranešimo apie pagalbą kultūrai ir paveldo išsaugojimui ir pagalbą sporto ir daugiaviečių laisvalaikio infrastruktūroms ribų ir dėl atokiausiems regionams skirtų regioninės veiklos pagalbos schemų iš dalies keičiamas Reglamentas (ES) Nr. 651/2014 ir dėl tinkamų finansuoti išlaidų apskaičiavimo iš dalies keičiamas Reglamentas (ES) Nr. 702/2014 (OL L 156, 2017, p. 1), ir kad todėl jis negalėjo būti

taikomas *ratione temporis* priimant ginčijamą sprendimą. Bet kuriuo atveju, kaip pabrėžia Komisija, ginčijamos pagalbos schemos negalima kvalifikuoti kaip pagalbos investicijoms, nes ji nebuvo susijusi su ilgalaikiu oro uosto valdytojų turtu, bet buvo naudinga oro transporto bendrovėms.

- 158 Todėl, nepaisant aiškumo stokos, kuri pateisintų ieškovės argumentų atmetimą kaip nepriimtinių, reikia daryti išvadą, kad šie argumentai, net bandant juos suprasti, gali būti tik atmesti kaip akivaizdžiai nepagrįsti, nes, priešingai, nei teigia ieškovė, tokios rūšies pagalba, kokia nagrinėjama šioje byloje, negalėtų būti pripažinta suderinama su vidaus rinka pagal Reglamentą Nr. 651/2014, net jei ji būtų buvusi pripažinta suteikta oro uosto valdytojams.
- 159 Atsižvelgiant į tai, kas išdėstyta, pirmojo pagrindo pirmą ir antrą dalis reikia atmesti kaip nepagrįstas.

3. Dėl pirmojo pagrindo trečios dalies, susijusios su pagalbos priemonės atrankinio pobūdžio nebuvimu

- 160 Pirmojo pagrindo trečioje dalyje, darant prielaidą, kad ieškovė gali būti laikoma nagrinėjamos pagalbos priemonės naudos gavėja, ji nesutinka, kad ši priemonė gali būti laikoma „atrankine“. Oro transporto bendrovių, vykdančių skrydžius iš Aljero, Kaljario Elmo ir Olbijos ir į juos, padėtis yra panaši ir jos tarpusavyje konkuruoja. Jos galėjo vienodai naudotis autonominio regiono finansavimu, kad reklamuotų oro transportą, ir visos galėjo derėtis su oro uosto valdytojais dėl oro uosto ir rinkodaros paslaugų sutarčių. Be to, oro transporto bendrovės, kurios nėra naudos gavėjos, nusprendė nedalyvauti ir todėl nebuvo diskriminuojamos. Oro transporto bendrovės, sudariusias sutartis su oro uosto valdytojais, tie valdytojai pasirinko atsižvelgdami į jų pasiūlymų naudingumą, o ne į autonominio regiono nustatytus reikalavimus. Taigi Komisija neįrodė pagalbos atrankinio pobūdžio.
- 161 Komisija prašo atmesti pirmojo pagrindo trečią dalį kaip nepagrįstą ir teigia, kad tokie argumentai, kokius pateikė ieškovė, jurisprudencijoje buvo ne kartą atmesti (2012 m. rugsėjo 13 d. Sprendimo *Italija / Komisija*, T-379/09, nepaskelbtas Rink., EU:T:2012:422, 47 ir 48 punktai). Kadangi Kaljario Elmo ir Olbijos oro uostuose veiklą vykdančioms oro transporto bendrovėms, nesudariusioms sutarčių su atitinkamais oro uosto valdytojais, ginčijamos pagalbos schema netaikoma, nustatyta, kad minėta schema buvo atrankinė. Šiuo atžvilgiu aplinkybė, kad oro transporto bendrovės naudos gavėjos buvo atrinktos po internete paskelbtų kvietimų pareikšti susidomėjimą, neturi reikšmės. Iš tiesų vien to, kad priemonė yra atvira visoms įmonėms, pasirengusioms ja pasinaudoti, nepakanka, kad ši priemonė nebūtų atrankinio pobūdžio, nes tam tikrais atvejais kiltų rizika, kad SESV 107 straipsnis neteks veiksmingumo. Kad ir kaip būtų, šiuo atveju ginčijamos pagalbos schemoje naudos gavėjai nėra identifikuojami remiantis objektyviais ir nediskriminaciniais kriterijais. Iš tiesų priemonės taikymas priklausė nuo derybų su oro uosto valdytojais, todėl ji negarantavo suinteresuotosioms oro transporto bendrovėms, kad jos gaus naudą ar jos dydžio, ir tai neužtikrino, jog šios bendrovės buvo atrinktos nediskriminaciniu būdu.
- 162 Iš pradžių reikia priminti, kad valstybės pagalbos priemonės specifika, t. y. atrankinis pobūdis, yra vienas iš valstybės pagalbos sąvokos požymių, kaip tai suprantama pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį. Siekiant patikrinti, ar ši sąlyga įvykdyta, reikia nustatyti, ar pagal konkrečią teisinę sistemą dėl valstybės priemonės gali būti palaikomos tam tikros įmonės ar tam tikrų prekių gamyba, palyginti su kitomis įmonėmis, kurių faktinė ir teisinė padėtis yra panaši, atsižvelgiant į atitinkama priemone siekiamą tikslą, pažymint, kad pagal suformuotą jurisprudenciją valstybės pagalbos sąvoka neapima valstybės priemonių, diferencijuojančių įmones ir todėl *a priori* atrankinių, kai ši diferenciacija atsiranda dėl mokesčių sistemos, kuriai jos priklauso, pobūdžio ar struktūros (žr. 2009 m. lapkričio 30 d. Sprendimo *France ir France Télécom / Komisija*, T-427/04 ir T-17/05, EU:T:2009:474, 228 ir 229 punktus ir juose nurodytą jurisprudenciją).

- 163 Šiuo atveju ginčijamo sprendimo 389 konstatuojamojoje dalyje Komisija ginčijamos pagalbos schemos atrankinį pobūdį grindė tuo, kad ji negali būti laikoma visuotinai taikoma schema, ir tuo, kad jos koncepcija ir įgyvendinimas buvo susiję tik su tam tikromis įmonėmis arba tam tikrais veiklos sektoriais, t. y. oro transporto bendrovėmis, kurias per oro uosto valdytojus finansuoja autonominis regionas. Ji pažymėjo, kad oro transporto bendrovės, vykdančios skrydžius iš Kaljario Elmo ir Olbijos oro uostų ir į juos ir nesudariusios susitarimo su oro uosto valdytojais, negavo tokios pačios finansinės paramos iš autonominio regiono, bent jau Įstatyme Nr. 10/2010 numatytais sąlygomis. Komisijos teigimu, kadangi nagrinėjama ekonominė nauda buvo suteikta tik tam tikroms konkrečioms konkrečiam sektoriaus, t. y. oro transporto, įmonėms, ginčijamos pagalbos schema buvo atrankinė.
- 164 Šiuo klausimu reikia konstatuoti, kad ne visos oro transporto bendrovės, vykdančios skrydžius iš Sardinijos, ypač Kaljario Elmo ir Olbijos oro uostų, ir į juos, manė esant naudinga siūlyti paslaugas oro uosto valdytojams įgyvendinant ginčijamos pagalbos schemą. Be to, net jei ieškovė nepatvirtino šios aplinkybės motyvuodama atitinkamų oro transporto bendrovių komercine paslaptimi, negalima atmesti to, kad oro maršrutais, kuriais ieškovė vykdė tiesioginius skrydžius, jungiančius Kaljario Elmo bei Olbijos oro uostus su Europos oro uostais, kitos oro transporto bendrovės galėjo arba gali pasiūlyti lygiavertį vežimą su persėdimu kituose Europos oro uostuose, o tai reiškia, kad jos konkuruoja su ieškove. Be to, ji konkuruoja su oro transporto bendrovėmis, teikiančiomis paslaugas maršrutais iš Sardinijos oro uostų ir į juos, kuriuos apima su viešąja paslauga susiję išipareigojimai ir kuriems netaikoma ginčijamos pagalbos schema.
- 165 Kadangi šios su ieškove konkuruojančios bendrovės nesudarė sutarčių su oro uosto valdytojais arba negalėjo sudaryti tokių sutarčių dėl to, kad jos eksploatavo oro maršrutus, kuriems netaikoma ginčijamos pagalbos schema, jos negavo tariamos naudos, nors, atsižvelgiant į ginčijamos pagalbos schemos tikslą ir priemones, kurių imtasi vykdant 1 ir 2 veiklos rūšis, šios naudos negaunančios oro transporto bendrovės taip pat teikė oro transporto paslaugas turistams, visų pirma iš kontinentinės Europos, pageidaujantiems aplankyti Sardinijos salą.
- 166 Todėl, turint omenyje tai, kad priemonės atrankinis pobūdis vertinamas atsižvelgiant į visas įmones, o ne į įmones, kurios gauna tokią pačią naudą toje pačioje grupėje (2009 m. birželio 11 d. Sprendimo *Italija / Komisija*, T-222/04, EU:T:2009:194, 66 punktą), reikia konstatuoti, kad ginčijamos pagalbos schema buvo naudinga tam tikroms įmonėms, palyginti su kitomis įmonėmis, kurių faktinė ir teisinė padėtis yra panaši, atsižvelgiant į atitinkama priemonę siekiamą tikslą.
- 167 Be to, aplinkybė, kad oro transporto bendrovės, kurios yra naudos gavėjos, buvo atrinktos po internete paskelbtų kvietimų pareikšti susidomėjimą, bet kuriuo atveju neturi reikšmės. Iš tiesų tokiu atveju valstybės narės galėtų šiuos kvietimus skelbti siekdamas atrinkti pagalbos gavėjus tam, kad išvengtų SESV 107 straipsnio taikymo, o tai pakenktų šios nuostatos veiksmingumui.
- 168 Beje, būtent dėl šios priežasties vien tai, kad priemonė gali būti naudinga visiems ūkio subjektams, atitinkantiems numatytas sąlygas, t. y. kad jos taikymo sritis apibrėžta remiantis objektyviais kriterijais, savaime neįrodo bendro šios priemonės pobūdžio ir neužkerta kelio pripažinti ją atrankine (žr. 2012 m. rugsėjo 13 d. Sprendimo *Italija / Komisija*, T-379/09, nepaskelbtas Rink., EU:T:2012:422, 47 punktą ir jame nurodytą jurisprudenciją).
- 169 Be to, įgyvendindami ginčijamos pagalbos schemą oro uosto valdytojai, administruodami jiems autonominio regiono suteiktas valstybės lėšas, individualiai derėjosi dėl finansinių paskatų, susijusių su eismo tikslais, ir rinkodaros paslaugų kainos, kurią jiems kompensavo minėtas regionas. Be to, kontroliuojami autonominio regiono, jie nustatydavo šiomis kainomis iš oro transporto bendrovių išgytinių paslaugų mastą. Ši diskrecija nustatant taip pagal sutartis iš autonominio regiono lėšų valdytojams mokamas individualias sumas juo labiau patvirtina ginčijamos pagalbos schemos atrankinį pobūdį (šiuo klausimu žr. 1996 m. rugsėjo 26 d. Sprendimo *Prancūzija / Komisija*, C-241/94, EU:C:1996:353, 23 ir 24 punktus ir 2002 m. kovo 6 d. Sprendimo *Diputación Foral de Álava ir kt. / Komisija*, T-127/99, T-129/99 ir T-148/99, EU:T:2002:59, 154 punktą).

170 Iš to, kas išdėstyta, matyti, kad pirmojo pagrindo trečią dalį reikia atmesti kaip nepagrįstą.

4. Dėl pirmojo pagrindo ketvirtos dalies, susijusios su konkurencijos iškraipymo ir poveikio valstybių narių tarpusavio prekybai nebuvimu

171 Pirmojo pagrindo ketvirtoje dalyje ieškovė tvirtina, kad Kaljario Elmo ir Olbijos oro uosto valdytojų jai atlikti mokėjimai neiškraipė konkurencijos ir nepaveikė valstybių narių tarpusavio prekybos. Konkrečiai kalbant, jiems taikomas 2012 m. balandžio 25 d. Komisijos reglamentas (ES) Nr. 360/2012 dėl [SESV] 107 ir 108 straipsnių taikymo *de minimis* pagalbai, skiriamai visuotinės ekonominės svarbos paslaugas teikiančioms įmonėms (OL L 114, 2012, p. 8), visų pirma dėl to, kad jie yra mažesni nei šio reglamento 2 straipsnyje numatyta 500 000 EUR riba.

172 Komisija prašo atmesti pirmojo pagrindo ketvirtą dalį kaip nepagrįstą.

173 Atsižvelgiant į pirmojo pagrindo ketvirtos dalies pavadinimą, reikia suprasti, kad ieškovė mano, jog, be kita ko, dėl to, kad su ja susijusi ginčijama pagalba buvo mažesnė nei ši Reglamente Nr. 360/2012 numatyta 500 000 EUR riba, o tai reikės išnagrinėti pirmiausiai, ši pagalba negalėjo paveikti valstybių narių tarpusavio prekybos ar iškraipyti konkurencijos ar kelti tokio iškraipymo grėsmės – tai reikės išnagrinėti vėliau.

a) Dėl galimybės su ieškove susijusią ginčijamą pagalbą laikyti patenkančia į Reglamente Nr. 360/2012 numatytos „de minimis“ išimties taikymo sritį

174 Pirmiausia reikia priminti, kad prie ES ir ESV sutarčių pridėto Protokolo (Nr. 26) dėl bendrus interesus tenkinančių paslaugų (OL C 83, 2010, p. 308) 1 straipsnyje nacionalinėms, regioninėms ir vietos valdžios institucijoms suteikiamas esminis vaidmuo ir didelė diskrecija teikiant, pavedant teikti ir organizuojant bendros ekonominės svarbos paslaugas (BESP) taip, kad tai kuo labiau atitiktų vartotojų poreikius. Šiuo klausimu SESV 106 straipsnio 2 dalyje visų pirma numatyta, kad įmonėms, kurioms patikėta teikti BESP, Sutartyse nustatytos taisyklės, ypač konkurencijos taisyklės, yra taikomos, jei jų taikymas nei teisiškai, nei faktiškai netrukdo atlikti joms patiktų specialių uždavinių.

175 Iš tiesų SESV 106 straipsnio 2 dalimi, pagal kurią tam tikromis sąlygomis leidžiama nukrypti nuo bendrųjų Sutarties taisyklių, siekiama suderinti valstybių narių interesą naudoti tam tikras, visų pirma viešojo sektoriaus, įmones kaip ekonominės arba socialinės politikos instrumentą su Sąjungos interesu, kad būtų laikomasi konkurencijos taisyklių ir kad būtų apsaugota vientisa vidaus rinka. Atsižvelgiant į taip apibrėžtą valstybių narių interesą, joms negali būti uždrausta apibrėžiant BESP, kurias jos paveda teikti tam tikroms įmonėms, atsižvelgti į jų nacionalinės politikos tikslus ir pamėginti juos pasiekti pareigomis ir prievolėmis, kurias jie nustato šioms įmonėms (šiuo klausimu žr. 1997 m. spalio 23 d. Sprendimo *Komisija / Prancūzija*, C-159/94, EU:C:1997:501, 55 ir 56 punktus ir 1999 m. rugsėjo 21 d. Sprendimo *Albany*, C-67/96, EU:C:1999:430, 103 ir 104 punktus).

176 Šiuo aspektu, nepažeidžiant visų pirma reglamento, kuris šiuo klausimu priimtas pagal SESV 14 straipsnį, valstybės narės turi didelę diskreciją bendrai apibrėžti tai, ką jos laiko BESP, t. y. paslaugomis, pasižyminčiomis specialiomis savybėmis, palyginti su kitos ekonominės veiklos bendru ekonominiu interesu (šiuo klausimu žr. 1991 m. gruodžio 10 d. Sprendimo *Merci convenzionali porto di Genova*, C-179/90, EU:C:1991:464, 27 punktą ir 1998 m. birželio 18 d. Sprendimo *Corsica Ferries France*, C-266/96, EU:C:1998:306, 45 punktą), ir visų pirma uždavinį, kurį jos patiki dėl šių BESP (2012 m. lapkričio 7 d. Sprendimo *CBI / Komisija*, T-137/10, EU:T:2012:584, 191 punktą). Todėl valstybės narės pateiktą šių paslaugų apibrėžtį Komisija gali ginčyti tik akivaizdžios klaidos atveju (2005 m. birželio 15 d. Sprendimo *Olsen / Komisija*, T-17/02, EU:T:2005:218, 216 punktą ir 2008 m. vasario 12 d. Sprendimo *BUFA ir kt. / Komisija*, T-289/03, EU:T:2008:29, 166 ir 169 punktai), be kita

ko, kai valstybė narė šia diskrecija naudojosi savavališkai vien siekdama, kad konkrečiam sektoriui nebūtų taikomos konkurencijos taisyklės (2008 m. vasario 12 d. Sprendimo *BUPA ir kt. / Komisija*, T-289/03, EU:T:2008:29, 168 punktas).

- 177 Vis dėlto, kalbant apie nukrypimą nuo pagrindinių Sutarties taisyklių, valstybė narė, kuri remiasi SESV 106 straipsnio 2 dalimi, turi įrodyti, kad įvykdytos šios nuostatos taikymo sąlygos (1997 m. spalio 23 d. Sprendimo *Komisija / Prancūzija*, C-159/94, EU:C:1997:501, 94 punktas). Pirmoji iš šių sąlygų yra ta, kad pagalbą gaunančiai įmonei turi būti iš tikrųjų pavesta vykdyti su viešąja paslauga susijusius įsipareigojimus ir šie įsipareigojimai turi būti aiškiai apibrėžti (2003 m. liepos 24 d. Sprendimo *Altmark Trans ir Regierungspräsidium Magdeburg*, C-280/00, EU:C:2003:415, 89 punktas).
- 178 Reglamentu Nr. 360/2012, kuriuo remiasi ieškovė, tik įgyvendinamos šios jurisprudencijos kryptys. Reglamento Nr. 360/2012 2 straipsnio 1 dalyje primenama, kad „įmonėms skiriama pagalba [BESP] teikti laikoma neatitinkančia visų Sutarties 107 straipsnio 1 dalies kriterijų, todėl jai netaikomas Sutarties 108 straipsnio 3 dalyje numatytas pranešimo reikalavimas“.
- 179 Ginčijamame sprendime, konkrečiai kalbant, jo 379 ir 411 konstatuojamosiose dalyse, Komisija pažymėjo, kad maršrutams, kuriems nustatyti su viešąja paslauga susiję įsipareigojimai pagal 2008 m. rugsėjo 24 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 1008/2008 dėl oro susisiekimo paslaugų teikimo Bendrijoje bendrųjų taisyklių (nauja redakcija) (OL L 93, 2008, p. 3), Sardinijoje aiškiai netaikomas Įstatymas Nr. 10/2010, kuris akivaizdžiai sukurtas kaip lygiagreti viešųjų paslaugų įsipareigojimų pagal Reglamentą Nr. 1008/2008 sistema. Be to, Komisija konstatavo, kad su BESP susiję įsipareigojimai gali būti nustatyti tik konkrečiam maršrutui ar maršrutų grupei ir negali būti bendrai nustatyti jokiame reguliariame maršrutui iš tam tikro oro uosto, miesto ar regiono.
- 180 Šiuo klausimu reikia konstatuoti, kad ieškovė neįrodė, jog jai buvo patikėta teikti BESP dėl kiekvieno oro maršruto, kuris buvo atrinktas ir finansuojamas įgyvendinant ginčijamos pagalbos schemą.
- 181 Iš tiesų, pirma, kaip ginčijamame sprendime nurodė Komisija, pačiame Regioniniame sprendime Nr. 29/36 atmetama tai, kad strateginių interesų maršrutai, nustatyti veiklos planuose, pateiktuose pagal ginčijamos pagalbos schemą, gali sutapti su pagal viešųjų paslaugų įsipareigojimų schemą jau naudojamais maršrutais. Antra, SESV 106 straipsnio 2 dalies taikymą pateisina grėsmė specialių uždavinių, tenkančių įmonei, kuriai patikėta teikti BESP vykdant jai tenkančius viešosios paslaugos įsipareigojimus, vykdymui (šiuo klausimu žr. 1997 m. spalio 23 d. Sprendimo *Komisija / Prancūzija*, C-159/94, EU:C:1997:501, 95 punktą).
- 182 Šiuo atveju, kalbant apie ieškovės eksploatuojamus oro maršrutus, kurie buvo finansuojami pagal ginčijamos pagalbos schemą, ieškovė neturi pagrindo teigti, kad jai buvo nustatyti su viešąja paslauga susiję įsipareigojimai arba kad jai buvo pavesti specialūs uždaviniai, kaip tai suprantama pagal SESV 106 straipsnio 2 dalį, juo labiau kad neginčytina, jog daugumą šių oro maršrutų per laikotarpį, kuriam taikoma ginčijamos pagalbos schema, eksploatavo ir ieškovė įprastomis rinkos sąlygomis ir be valdžios institucijų įsikišimo. Taigi aplinkybės, kad sukurdamas ginčijamos pagalbos schemą autonominis regionas padarė išvadą, jog šių oro maršrutų, kurie laikomi atitinkančiais strateginius interesus, eksploatavimas yra BESP, nepakanka, ypač dėl to, kad šis regionas tiksliai neapibrėžė ieškovei nustatytą su viešąja paslauga susijusių įsipareigojimų.
- 183 Kadangi ieškovei ir kitoms oro transporto bendrovėms, kurios yra ginčijamos pagalbos schemos naudos gavėjos, nebuvo patikėta teikti BESP, ginčijamame sprendime Komisija teisingai nenagrinėjo galimybes šioje byloje taikyti Reglamentą Nr. 360/2012. Siekiant išsamumo reikia konstatuoti, kad pagal su oro uosto valdytojais sudarytas ginčijamas sutartis, kaip patvirtino ieškovė atsakydama į Bendrojo Teismo klausimą, ji turėjo gauti 580 000 EUR sumą, o vykdydama šias sutartis gavo 670 298,75 EUR sumą, viršijančią minėtame reglamente numatytą 500 000 EUR ribą.

b) Dėl konkurencijos iškreipymo ir ginčijamos pagalbos schemos poveikio Bendrijos vidaus prekybai

- 184 Iš pradžių reikia priminti, kad, norint nacionalinę priemonę kvalifikuoti kaip valstybės pagalbą, reikia ne nustatyti atitinkamos pagalbos realų poveikį valstybių narių tarpusavio prekybai ir faktinį konkurencijos iškreipimą, bet tik išnagrinėti, ar ši pagalba gali paveikti prekybą ir iškreipyti konkurenciją (šiuo klausimu žr. 2005 m. gruodžio 15 d. Sprendimo *Italija / Komisija*, C-66/02, EU:C:2005:768, 111 punktą ir 2011 m. birželio 9 d. Sprendimo *Comitato « Venezia vuole vivere » ir kt. / Komisija*, C-71/09 P, C-73/09 P ir C-76/09 P, EU:C:2011:368, 134 punktą).
- 185 Konkrečiai kalbant, kai valstybės narės suteikta pagalba sustiprina įmonės padėtį, palyginti su kitų Sąjungos vidaus prekyboje konkuruojančių įmonių padėtimi, reikia laikyti, kad pagalba turėjo įtakos šiai prekybai (žr. 2014 m. spalio 9 d. Sprendimo *Ministerio de Defensa et Navantia*, C-522/13, EU:C:2014:2262, 52 punktą ir jame nurodytą jurisprudenciją).
- 186 Be to, pagalbos schemos atveju Komisija gali apsiriboti atitinkamos schemos požymių vertinimu, kad sprendimo motyvuose išnagrinėtų, ar dėl didelių pagalbos sumų ar procentinės dalies, palaikomų investicijų savybių ar kitų sąlygų, kurios numatytos šioje schemoje, ji suteikia jos gavėjams didelę naudą konkurentų atžvilgiu ir gali būti naudingiausia įmonėms, užsiimančioms prekyba tarp valstybių narių. Taigi sprendime dėl tokios schemos Komisija neturi kiekvienu konkrečiu atveju atlikti pagal šią schemą skirtos pagalbos analizės. Tik susigrąžinant pagalbą būtina tikrinti kiekvienos susijusios įmonės individualią padėtį (šiuo klausimu žr. 1987 m. spalio 14 d. Sprendimo *Vokietija / Komisija*, 248/84, EU:C:1987:437, 18 punktą ir 2011 m. birželio 9 d. Sprendimo *Comitato « Venezia vuole vivere » ir kt. / Komisija*, C-71/09 P, C-73/09 P ir C-76/09 P, EU:C:2011:368, 63 punktą).
- 187 Ginčijamo sprendimo 390–392 konstatuojamosiose dalyse Komisija pakankamai paaiškino, kad oro transporto bendrovės, gaunančios oro uosto valdytojų mokėjimus pagal ginčijamos pagalbos schemą, veiklą vykdė sektoriuje, kuriam būdinga intensyvi ūkio subjektų iš skirtingų valstybių narių konkurencija, taigi vykdė prekybą Sąjungoje.
- 188 Priešingai, nei teigia ieškovė, tokių motyvų savaime pakanka atsižvelgiant į Komisijai tenkančią pareigą motyvuoti (šiuo klausimu žr. 2002 m. kovo 7 d. Sprendimo *Italija / Komisija*, C-310/99, EU:C:2002:143, 88 ir 89 punktus ir 2011 m. birželio 9 d. Sprendimo *Comitato « Venezia vuole vivere » ir kt. / Komisija*, C-71/09 P, C-73/09 P et C-76/09 P, EU:C:2011:368, 114 ir 121 punktus).
- 189 Be to, Komisija nepažeidė SESV 107 straipsnio 1 dalyje vartojamos valstybės pagalbos sąvokos, kai nusprendė, kad akivaizdus tarpvalstybinis nagrinėjamos veiklos, t. y. keleivių oro transporto paslaugų, pobūdis reiškia, kad ginčijamos pagalbos schema galėjo iškreipyti konkurenciją ir paveikti valstybių narių tarpusavio prekybą, sustiprindama oro transporto bendrovių, pasinaudojusių minėta schema, padėtį rinkoje. Iš tiesų oro vežėjai, kaip antai ieškovė, konkuruoja Europos oro transporto rinkoje, todėl pagalbos suteikimas oro transporto bendrovėms, kaip antai ieškovei, sudariusioms sutartis su Kaljario Elmo ir Olbijos oro uosto valdytojais, sustiprina šių pagalbą gavusių įmonių konkurencinę padėtį, palyginti su kitų Europos lygmeniu konkuruojančių oro transporto įmonių, užtikrinančių ar neužtikrinančių tiesioginius oro maršrutus į Sardinijos salą ir iš jos, padėtimi.
- 190 Bet kuriuo atveju, viena vertus, kaip pripažino ieškovė, vykdydama skrydžius maršrutais iš Sardinijos oro uostų ir į juos ji konkuruoja su Europos oro transporto bendrovėmis, vykdančiomis keleivių vežimą iš tų pačių kontinentinių oro uostų ir į juos, kai persėdama kituose oro uostuose. Kiek tai susiję su šiais jungiamaisiais skrydžiais, konkuruojančiais su ieškovės tiesioginiais skrydžiais, šios oro transporto bendrovės nebuvo ginčijamos pagalbos schemos naudos gavėjos, nes ši schema apėmė tik tiesioginius skrydžius (*point-to-point*), bet kuriuo atveju kiek tai susiję su oro maršrutų segmentais, aptarnaujamais ne iš jungiamojo oro uosto, todėl naudos gavėjų, kaip antai ieškovės, konkurencinė padėtis neišvengiamai buvo sustiprinta, palyginti su oro transporto bendrovių, kurios nėra naudos gavėjos, padėtimi.

- 191 Taip pat negalima pritarti ieškovės argumentui, kad tam tikros bendrovės, visų pirma vykdančios reguliarius skrydžius, negalėjo pasinaudoti ginčijamos pagalbos schema tik todėl, kad jos nepateikė bendradarbiavimo pasiūlymų pagal oro uosto valdytojų paskelbtus kvietimus pareikšti susidomėjimą. Iš tiesų poveikis valstybių narių tarpusavio prekybai, kaip tai suprantama pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį, šiuo atveju negali priklausyti nuo to, ar visos oro transporto bendrovės gavo ar galėjo gauti naudos iš atitinkamos priemonės. Bet kuriuo atveju, net jeigu (tai šiuo atveju neįrodyta) visos Europos oro transporto bendrovės, vykdančios tiesioginius skrydžius iš Sardinijos oro uostų ir į juos, būtų galėjusios pasinaudoti ginčijamos pagalbos schema, ši aplinkybė, susijusi su ginčijamų priemonių atrankumu, nebūtų turėjusi jokios įtakos Komisijos išvada, kad ši schema paveikė valstybių narių tarpusavio prekybą, kiek ji sustiprina šių oro transporto bendrovių konkurencinę padėtį Europos rinkoje, palyginti su jų konkurentėmis, kurios nevykdo skrydžių į Sardinijos salą ir iš jos.
- 192 Iš to, kas išdėstyta, matyti, kad pirmojo pagrindo ketvirtą dalį reikia atmesti kaip nepagrįstą, todėl turi būti atmestas visas pirmasis pagrindas.

B. Dėl antrojo pagrindo, grindžiamo klaida, susijusia su galimybe pateisinti ginčijamą pagalbą

- 193 Grįsdama antrąjį pagrindą ieškovė visų pirma teigia, kad jai pavestas paslaugas apima Komisijos komunikatas „Europos Sąjungos bendrosios nuostatos dėl valstybės pagalbos kompensacijos už viešąją paslaugą formą“ (OL C 8, 2012, p. 15). Taigi nagrinėjama schema galėjo būti laikoma pateisinama kaip BESP. Ginčijamame sprendime neišnagrinėjusi šio klausimo Komisija padarė teisės klaidą, arba bent jau šis sprendimas yra nepakankamai motyvuotas.
- 194 Kadangi šie argumentai analogiškai pateiktiesiems pirmojo pagrindo ketvirtoje dalyje, dėl tų pačių priežasčių, susijusių su tuo, kad ieškovei nebuvo aiškiai patikėta teikti BESP, jie, kaip prašė Komisija, turi būti atmesti kaip nepagrįsti.
- 195 Toliau ieškovė tvirtina, kad ginčijamos pagalbos schema patenka į Komisijos komunikato 2005/C 312/01 – Bendrijos gairės dėl oro uostų finansavimo ir valstybės pagalbos oro transporto bendrovių veiklai iš regioninių oro uostų pradėti (OL C 312, 2005, p. 1, toliau – 2005 m. gairės), kuris taikomas *ratione temporis*, o ne 2014 m. gairių taikymo sritį. Minėta schema atitinka įvairius 2005 m. gairių 79 punkte numatytus kriterijus. Autonominio regiono numatytas finansavimas sumažėjo nuo 21 mln. EUR 2012 m. iki 17,5 mln. EUR 2013 m. Taip pat pažymėtina, kad veiklos planuose ir su oro transporto bendrovėmis sudarytose sutartyse buvo numatyta, kad finansiniai įnašai už kiekvieną subsidijuojamą oro maršrutą laikui bėgant turi mažėti. Be to, pagal ginčijamos pagalbos schemą suteiktos lėšos padengė rinkodaros ir reklamos išlaidas, susijusias su naujų oro maršrutų atidarymu. Be to, 2005 m. gairių 79 punkto f papunktyje nustatyta sąlyga šioje byloje buvo „beveik“ įvykdyta. Minėtų gairių 79 punkto h papunktyje numatyta paskelbimo sąlyga taip pat buvo įvykdyta, nes oro uosto valdytojų interneto svetainėse buvo paskelbti kvietimai pareikšti susidomėjimą siekiant sudaryti sutartis su oro transporto bendrovėmis. Galiausiai ieškovė ginčija Komisijos poziciją, kad 2005 m. gairių 81 punkte numatyta išimtis negali būti taikoma, jei negalima taikyti išimties pagal 79 punktą.
- 196 Komisija prašo atmesti šiuos argumentus kaip nepagrįstus ir teigia, kad ginčijamos pagalbos schema, kiek tai susiję su ieškove, negalėjo būti pripažinta suderinama su vidaus rinka kaip pagalba veiklai pradėti nei pagal 2005 m. gairių 79 punktą, nei pagal jų 81 punktą.
- 197 Pagal SESV 107 straipsnio 3 dalies c punktą su vidaus rinka suderinama gali būti laikoma, be kita ko, pagalba, skirta tam tikros ekonominės veiklos rūšių arba tam tikrų ekonomikos sričių plėtrai skatinti, jeigu ji netrikdo prekybos sąlygų taip, kad prieštarautų bendram interesui, o ši sąlyga turi būti vertinama pagal būtinumo ir proporcingumo kriterijus (2015 m. vasario 26 d. Sprendimo *Orange / Komisija*, T-385/12, nepaskelbtas Rink., EU:T:2015:117, 80 punktas).

- 198 Vis dėlto pagal suformuotą jurisprudenciją SESV 107 straipsnio 1 dalyje įtvirtintas bendrasis valstybės pagalbos draudimo principas, o šio principo išimtys, numatytos minėto 107 straipsnio 3 dalyje, turi būti aiškinamos siaurai (2004 m. balandžio 29 d. Sprendimo *Vokietija / Komisija*, C-277/00, EU:C:2004:238, 20 punktas; 2006 m. vasario 23 d. Sprendimo *Atzeni ir kt.*, C-346/03 ir C-529/03, EU:C:2006:130, 79 punktas ir 2015 m. vasario 26 d. Sprendimo *Orange / Komisija*, T-385/12, nepaskelbtas Rink., EU:T:2015:117, 81 punktas).
- 199 Be to, remiantis suformuota jurisprudencija, taikydama SESV 107 straipsnio 3 dalies c punktą Komisija turi didelę diskreciją, kurios įgyvendinimas apima sudėtingus ekonominius ir socialinius vertinimus. Taigi šiai diskrecijai taikoma teisminė kontrolė skirta tik įvertinti, ar laikomasi procedūrinių ir motyvavimo taisyklių, patikrinti nurodytų faktinių aplinkybių tikslumui ir nustatyti, ar nebuvo padaryta teisės klaida, akivaizdi faktinių aplinkybių vertinimo klaida ir ar nebuvo piktnaudžiauta įgaliojimais (2002 m. rugsėjo 26 d. Sprendimo *Ispanija / Komisija*, C-351/98, EU:C:2002:530, 74 punktas; 2004 m. balandžio 29 d. Sprendimo *Italija / Komisija*, C-372/97, EU:C:2004:234, 83 punktas ir 2016 m. gruodžio 15 d. Sprendimo *Abertis Telecom Terrestre ir Telecom Castilla-La Mancha / Komisija*, T-37/15 ir T-38/15, nepaskelbtas Rink., EU:T:2016:743, 160 punktas).
- 200 Kaip matyti, be kita ko, iš 2005 m. gairių 24 punkto, jomis siekiama patikslinti atvejus, kai valstybės finansavimas oro uostams ir oro transporto bendrovėms yra valstybės pagalba, o kai tai yra pagalba – sąlygas, kuriomis ji gali būti pripažinta suderinama su vidaus rinka pagal SESV 107 straipsnio 3 dalies c punktą.
- 201 Šiuo klausimu, kaip pabrėžia ieškovė ir kaip ginčijamo sprendimo 412–414 konstatuojamosiose dalyse nurodė Komisija, ginčijamos pagalbos schema, darant prielaidą, kad ji gali būti analizuojama kaip pagalba naujų oro maršrutų atidarymui, iš tikrųjų patenka į 2005 m. gairių taikymo sritį. Remiantis tuo, kas numatyta 2014 m. gairių 174 punkte, pagalba, apie kurią pranešta prieš įsigaliojant šioms gairėms, po 2014 m. balandžio 4 d. iš esmės galėjo būti nagrinėjama atsižvelgiant į šias gaires. Vis dėlto pagalba, apie kurią buvo ar nebuvo pranešta, suteikta, kaip šioje byloje, prieš Komisijai priimant sprendimą dėl priemonių, apie kurias pranešė Italijos Respublika, todėl neteisėta atsižvelgiant į SESV 108 straipsnio 3 dalyje numatytą pareigą sustabdyti priemonės įgyvendinimą, turi būti nagrinėjama atsižvelgiant į 2005 m. gaires.
- 202 Šioje byloje reikšmingas 2005 m. gairių 79 punktas suformuluotas taip:
- „Atsižvelgdama į pirmiau minėtus tikslus ir didelius sunkumus, kurių gali kilti atidarant naują maršrutą, Komisija galės patvirtinti tokią pagalbą, kuri atitiks šiuos reikalavimus:
- <...>
- d) Ilgalakis gyvybingumas ir laipsniškas pagalbos mažinimas: ilgainiui [naujas] maršrutas turi išsilaikyti pats, t. y. turi be viešojo finansavimo padengti bent jau savo sąnaudas. Todėl pagalba turi būti laipsniškai mažėjanti ir teikiama apibrėžtą laikotarpį.
- e) Papildomos išlaidos, susijusios su naujo maršruto atidarymu: pagalbos sumos dydis yra neatsiejamas nuo papildomų išlaidų, susidarantių pradedant veiklą, susijusių su naujo maršruto atidarymu arba reisų skaičiaus padidinimu, kurių oro vežėjas nebūtų patyręs vykdydamas įprastą veiklą. Šias išlaidas konkrečiai sudaro rinkodaros ir reklamos išlaidos pradiniam etape, būtinos pristatant vartotojams naują maršrutą arba jos gali apimti įsikūrimo išlaidas, kurias patiria oro transporto bendrovė, atidarydama naują maršrutą tam tikrame regioniniame oro uoste, jei tai C ar D kategorijos oro uostas ir jei pagalba, skirta padengti tokias pat išlaidas, dar nebuvo gauta. Tačiau pagalba negali būti skiriama nuolatinėmis eksploatavimo išlaidomis, pavyzdžiui, lėktuvų nuomai ar nusidėvėjimui, degalams, ekipažų narių atlyginimams, oro uosto mokesčiams, keleivių maitinimui (angl. *catering*). Finansavimo reikalavimus atitinkančios išlaidos turi atitikti realias išlaidas, kurių patiriama įprastomis rinkos sąlygomis.

- f) Pagalbos dydis ir teikimo trukmė: laipsniškai mažėjanti pagalba gali būti teikiama ne daugiau kaip 3 metams. Pagalba gali padengti kasmet ne daugiau kaip 50 % tais metais patirtų reikalavimus atitinkančių išlaidų, o per visą pagalbos teikimo laiką – vidutiniškai 30 % patirtų reikalavimus atitinkančių išlaidų.

Maršrutams iš nepalankioje padėtyje esančių regionų, t. y. iš atokiausių Bendrijos regionų, regionų, minimų [EB Sutarties] 87 straipsnio 3 dalies a punkte ir regionų, kur gyventojų tankumas yra mažas, laipsniškai mažėjanti pagalba gali būti teikiama ne daugiau nei 5 metus. Pagalba gali padengti kasmet ne daugiau kaip 50 % tais metais patirtų reikalavimus atitinkančių išlaidų, o per visą pagalbos teikimo laiką – vidutiniškai 40 % patirtų reikalavimus atitinkančių išlaidų. Jei pagalba skiriama 5 metams, pirmuosius trejus metus gali būti padengiama 50 % reikalavimus atitinkančių išlaidų.

Visais atvejais bendrovei skirtos pagalbos veiklai pradėti teikimo laikotarpis turi būti kur kas trumpesnis už tą laikotarpį, per kurį ši bendrovė įsipareigoja vykdyti savo veiklą atitinkamame oro uoste, nurodytame būtiname verslo plane, minimame šių Gairių 79 dalies i punkte. Be to, pagalba turi būti nutraukta, kai tik pasiekiamas užsibrėžtas keleivių kiekis arba kai maršrutas tampa rentabilus, net jei tai atsitinka prieš pasibaigiant laikotarpiui, per kurį buvo numatyta teikti pagalbą.

<...>

- h) Nediskriminuojantis pagalbos skyrimas: kiekviena viešoji institucija, numatanti bendrovei (tarpininkaujant oro uostui arba ne) teikti pagalbą naujam maršrutui atidaryti, apie savo ketinimus turi pranešti viešai, pakankamai anksti ir pakankamai plačiai, kad visos suinteresuotos oro transporto bendrovės galėtų pasiūlyti savo paslaugas. Šiame pranešime turi būti pateiktas maršruto aprašas, taip pat su pagalbos suma ir trukme susiję objektyvūs kriterijai. Turi būti laikomasi taisyklių ir principų, susijusių su viešaisiais pirkimais ir koncesijomis, kai jie yra taikytini.

<...>“

- 203 Ginčijamame sprendime, šiuo atveju 410–421 konstatuojamosiose dalyse, Komisija nusprendė, kad oro uosto valdytojų oro transporto bendrovėms pagal ginčijamos pagalbos schemą suteikta finansinė kompensacija negali būti laikoma suderinama su vidaus rinka, nes nebuvo įvykdyti minėtame 2005 m. gairių 79 punkte nurodyti suderinamumo kriterijai.
- 204 Pateikdama antrąjį ieškinio pagrindą ieškovė iš esmės siekia įrodyti, kad jos individualiu atveju gauta pagalba, kurią sudaro sumos, kurias Kaljario Elmo ir Olbijos oro uostų valdytojai jai pervedė pagal su ja sudarytas sutartis, atitiko 2005 m. gairių 79 punkte nustatytas sąlygas ir kad priešingu atveju ji vis dėlto galėjo būti pripažinta suderinama su vidaus rinka pagal minėtų gairių 81 punktą arba, neatsižvelgiant į šias gaires, kaip pagalba turizmo plėtrai pagal SESV 107 straipsnio 3 dalies c punktą.
- 205 Šiuo klausimu vis dėlto reikia konstatuoti, kad, kaip teigia Komisija, ieškovės pateikti argumentai negali paneigti ginčijamame sprendime pateiktos jos išvados, kad ginčijamos pagalbos schema neatitinka 2005 m. gairių 79 punkte numatytų kumuliacinių kriterijų, o tai reiškia, kad vieno iš jų nesilaikymo pakanka, kad būtų atmesta galimybė pagalbą kvalifikuoti kaip su vidaus rinka pagal šias gaires suderinamą „pagalbą veiklai pradėti“.
- 206 Visų pirma reikia pažymėti, kad, kaip matyti iš ginčijamo sprendimo 410 konstatuojamosios dalies, pati Italijos Respublika tvirtino, kad ginčijamos pagalbos schema nebuvo sukurta kaip schema, kuria siekiama paremti naujų oro maršrutų atidarymą, ir kad ji neatitinka 2005 m. gairių 79 punkte nurodytų sąlygų.

- 207 Be to, kiek tai susiję su 2005 m. gairių 79 punkto d papunktyje nustatyta sąlyga, net darant prielaidą, kuri neįrodyta, kad oro uosto valdytojų ir oro transporto bendrovių komerciniai susitarimai buvo sudaryti turint ekonominio rentabilumo tikslą, analizuojamą atliekant oro transporto bendrovių pateiktų verslo planų ir oro uosto valdytojų parengtų ekonominių analizių gyvybingumo ir rentabilumo *ex ante* vertinimą, pagal ginčijamos pagalbos schemą nebuvo sukurta sistema pagalbos, kuri laikui bėgant mažėja dėl kiekvieno oro maršruto, dėl kurio oro uosto valdytojai ir oro transporto bendrovės yra sudariusios sutartis, ir kuri bet kuriuo atveju nėra „nauja“, kaip tai suprantama pagal šias gaires. Konkrečiai kalbant, kiekviena oro transporto bendrovė gavo bendras sumas, atitinkančias veiklos laikotarpius, tačiau finansavimas faktiškai nebuvo individualizuotas dėl atskirų maršrutų iš kiekvieno atitinkamo oro uosto ir į jį. Šiuo aspektu teiginys, kad už 2012 ir 2013 m. sumokėta pagalba sumažėjo nuo 21 mln. EUR iki 17,5 mln. EUR, neturi reikšmės, nes pagal 2005 m. gaires mažėjimas turi būti susijęs su kiekvienu atitinkamu oro maršrutu.
- 208 Savo konkrečiu atveju ieškovė neginčija, kad pagalba, kurią ji gavo dėl visų oro maršrutų, kuriuos ji užtikrina iš Olbijos oro uosto, dėl šio oro uosto nebuvo mažėjanti, nes pagal ginčijamos pagalbos schemą ji iš šio oro uosto valdytojo gavo arba turėjo gauti atlygį, kuris, priešingai, laikui bėgant didėjo: nuo 280 000 EUR už laikotarpį nuo 2012 m. gegužės mėn. iki 2013 m. kovo mėn. ir 300 000 EUR už laikotarpį nuo 2013 m. birželio iki gruodžio mėn. Kiek tai susiję su Kaljario Elmo oro uostu, buvo numatyta, kad ji gaus 74 450 EUR sumą už laikotarpį nuo 2012 m. gruodžio mėn. iki 2013 m. sausio mėn. Vis dėlto iš ginčijamos pagalbos schemos ar ieškovės pateiktų dokumentų nematyti, kad oro maršrutai, dėl kurių šios sumos apskritai buvo suteiktos, be aptariamo finansavimo buvo pelningi ar kad pagalba gali būti individualizuojama kiekvieno iš šių maršrutų atveju, kad būtų galima dėl kiekvieno iš jų konstatuoti, jog atitinkamiems maršrutams suteikta pagalba mažėjo.
- 209 Kalbant apie autonominio regiono sukurtą mokėjimų pagal ginčijamos pagalbos schemą priežiūros mechanizmą, neatrodo, kad, atsižvelgiant į 2005 m. gairių 79 punkto e papunktyje nustatytą kriterijų, jis garantavo, kad skirtas valstybės finansavimas buvo būtinas daliai atitinkamų oro maršrutų atidarymo sąnaudų padengti, kad jis buvo susijęs tik su faktinėmis oro uosto valdytojų sąnaudomis ir kad jis buvo taikomas tik šioms sąnaudoms. Juo labiau taip nėra atsižvelgiant į tai, kad kiekvienai oro transporto bendrovei suteikta pagalba nebuvo išskirstyta pagal atskirus oro maršrutus, vykdomus iš kiekvieno susijusio Sardinijos oro uosto ir į jį.
- 210 Šiuo atžvilgiu neturi reikšmės tai, kad oro uosto valdytojai tariamai būtų savo lėšomis (be to, neaišku kiek) padengę papildomas išlaidas, ar tai, kad ieškovė nebūtų atidariusi ar išlaikiusi atitinkamų oro maršrutų, jei nebūtų gavusi finansinės paramos iš Kaljario Elmo ir Olbijos oro uostų valdytojų. Be to, ginčijamos pagalbos schemoje ir sutartyse, kurias oro uosto valdytojai sudarė su oro transporto bendrovėmis, dėl atitinkamų oro maršrutų nenurodyta, kiek patirta papildomų sąnaudų dėl kiekvieno iš jų atidarymo.
- 211 Taip pat, kalbant apie 2005 m. gairių 79 punkto f papunktyje nustatytą sąlygą, pažymėtina, kad ji aiškiai neįvykdyta, nes akivaizdu, jog ginčijamos pagalbos schemoje ir sutartyse, kurias oro uosto valdytojai sudarė su oro transporto bendrovėmis, nenustatyta, kokios išlaidos atitinka reikalavimus. Iš tiesų, kadangi nenurodytos reikalavimus atitinkančios išlaidos, neįmanoma įvertinti, ar įvykdyta sąlyga, kad būtų finansuojama daugiausia 50 % reikalavimus atitinkančių išlaidų per metus, nustatant maksimalų vidutinį 30 % finansavimo dydį. Atvirkščiai, iš bylos medžiagos matyti, kad autonominis regionas, gavęs prašymą, atlygindavo oro uosto valdytojų oro transporto bendrovėms sumokėtas sumas ir kad šios sumos buvo fiksuoto dydžio, dažnai suapvalintos ir nurodytos nepateikiant kitų paaiškinimų, be to, bet kuriuo atveju neindividualizuojant dėl kiekvieno atitinkamo oro maršruto.
- 212 Dėl ieškovės teiginio, kad Sardinija yra nepalankioje padėtyje esantis Sąjungos ekonominis regionas, kaip tai suprantama pagal 2005 m. gairių 79 punkto f papunkčio antrą pastraipą, reikia konstatuoti, kad, kaip pabrėžia Komisija, šis regionas neatitinka sąlygų, numatytų 2007–2013 m. nacionalinės regioninės pagalbos teikimo gairėse (OL C 54, 2006, p. 13).

- 213 Kalbant apie 2005 m. gairių 79 punkto h papunktyje nurodytą sąlygą, susijusią su nediskriminaciniu pagalbos skyrimu veiklai pradėti, dėl motyvų, kurie šiame sprendime jau buvo nurodyti grindžiant pirmojo pagrindo antros dalies atmetimą, reikia atmesti ieškovės argumentus, kad oro uosto valdytojai surengė procedūrą, užtikrinančią oro transporto bendrovių konkurenciją, skaidrumą, pakankamą viešumą, diskriminacijos nebuvimą ir ekonomiškai naudingiausių pasiūlymų atranką.
- 214 Taigi akivaizdu, kad ginčijamos pagalbos schema, įskaitant ir ieškovės individualiai gautą pagalbą, neatitinka 2005 m. gairių 79 punkte numatytų kriterijų.
- 215 Šiomis aplinkybėmis, atsižvelgiant į Komisijos diskreciją šioje srityje ir į būtinybę griežtai aiškinti valstybės pagalbos draudimo principo išimtis, Komisija, nepaisydama Italijos Respublikos šiuo klausimu per administracinę procedūrą pateikto prašymo, galėjo nuspręsti, kad taip pat nereikia nukrypti nuo kriterijų, nustatytų 2005 m. gairių 81 punkte, pagal kurį Komisija gali „atskirai nagrinėti ir tokius pagalbos ar pagalbos sistemos atvejus, kurie atitinka ne visus [79 punkto] kriterijus, bet dėl kurių galiausiai susidarytų panaši situacija“. Iš tiesų bet kuriuo atveju ginčijamos pagalbos schema, kuri neatitinka daugumos 2005 m. gairių 79 punkte numatytų kriterijų, negali būti laikoma sukuriančia situaciją, panašią į minėtus reikalavimus atitinkančią pagalbą.
- 216 Kiek tai susiję su pirmą kartą dublike pateiktu ieškovės reikalavimu, kuris visgi bet kuriuo atveju yra priimtinas, kad ginčijamos pagalbos schema, neatsižvelgiant į 2005 m. gaires, būtų patvirtinta pagal SESV 107 straipsnio 3 dalies c punktą tiek, kiek ja siekiama skatinti turizmą Sardinijoje ir Sardinijos oro uostų valdytojų komercinę veiklą, pirma, Italijos Respublika per administracinę procedūrą neprašė leisti pasinaudoti šia išimtimi, kuri taikoma griežtai. Antra, ginčijamos pagalbos schema dėl pagal ją teikiamo finansavimo masto negalėjo nepakeisti prekybos sąlygų taip, kad prieštarautų bendram interesui.
- 217 Iš viso to, kas išdėstyta, matyti, kad antrąjį pagrindą reikia atmesti kaip nepagrįstą.

C. Dėl trečiojo pagrindo, grindžiamo teisės klaida įpareigojant susigrąžinti ginčijamą pagalbą

- 218 Trečiajame pagrinde ieškovė kaltina Komisiją, kad ši neatsižvelgė į jos teisėtus interesus, kai ginčijamame sprendime nurodė Italijos Respublikai iš ieškovės susigrąžinti ginčijamą pagalbą. Atsižvelgiant į nedidelį pagalbos, kuri, kaip pripažinta, buvo suteikta netiesiogiai, atvejų skaičių ir į pačios Komisijos netikrumą dėl to, kaip vertinti šį atvejį, ieškovė gali remtis teisėtais lūkesčiais, kad Įstatymu Nr. 10/2010 sukurtas mechanizmas nebus kvalifikuotas kaip „valstybės pagalba“, skirta oro transporto bendrovėms. Šiuo klausimu ji pabrėžia, jog negalėjo žinoti, kad ją su oro uosto valdytojais siejančios sutartys reiškė pagalbą, kaip ji suprantama pagal SESV 107 straipsnį.
- 219 Komisija prašo atmesti trečiąjį pagrindą kaip nepagrįstą. Konkrečiai kalbant, aplinkybė, kad, anot ieškovės, nėra aišku, kaip netiesioginės pagalbos sąvoką vertinti pagal valstybės pagalbos teisę, visiškai nekliudo Komisijai nurodyti susigrąžinti pagalbą, juo labiau kad šioje byloje pagalba buvo aiškiai neteisėta dėl to, kad Italijos Respublika iš anksto nepranešė apie ginčijamos pagalbos schemą, o ieškovė ginčijamame sprendime buvo laikoma tiesiogine ginčijamos pagalbos schemos naudos gavėja. Bet kuriuo atveju abejonės dėl pagalbos buvimo nesukuria jos gavėjui teisėtų lūkesčių.
- 220 Pagal suformuotą jurisprudenciją teisę remtis teisėtų lūkesčių apsaugos principu turi visi subjektai, kuriems Sąjungos institucija sukėlė pagrįstų lūkesčių. Be to, niekas negali remtis šio principo pažeidimu, jei administracija nesuteikė tikslių garantijų (žr. 2005 m. lapkričio 24 d. Sprendimo *Vokietija / Komisija*, C-506/03, nepaskelbto Rink., EU:C:2005:715, 58 punktą ir jame nurodytą jurisprudenciją). Taip pat pažymėtina, kad jei atidus ir informuotas ūkio subjektas galėjo numatyti, jog Sąjungos priemonės priėmimas gali paveikti jo interesus, jis negali remtis šiuo principu priėmus tą priemonę (žr. 1987 m. kovo 11 d. Sprendimo *Van den Bergh en Jurgens ir Van Dijk Food Products*

(*Lopik*) / *Komisija*, 265/85, EU:C:1987:121, 44 punktą ir jame nurodytą jurisprudenciją ir 2006 m. birželio 22 d. Sprendimo *Belgija ir Forum 187* / *Komisija*, C-182/03 ir C-217/03, EU:C:2006:416, 147 punktą ir jame nurodytą jurisprudenciją).

- 221 Atsižvelgiant į esminį pareigos pranešti vaidmenį, t. y. kad Komisija galėtų atlikti veiksmingą valstybės pagalbos kontrolę, kuri yra būtina, pagalbos gavėjai iš principo gali pagrįstai tikėtis, kad ši pagalba teisėta, tik jeigu ji buvo suteikta laikantis SESV 108 straipsnyje numatytos procedūros, o rūpestingas ūkio subjektas paprastai turi galėti įsitikinti, ar šios procedūros buvo laikomasi. Konkrečiai kalbant, kaip pabrėžė Komisija, pagalbos gavėjas iš principo negali turėti teisėtų lūkesčių dėl šios pagalbos suteikimo teisėtumo tuomet, kai pagalba buvo suteikta iš anksto nepranešus Komisijai arba, kaip šiuo atveju, nesulaukus Komisijos sprendimo, kuriuo užbaigiama procedūra, todėl ji neteisėta pagal SESV 108 straipsnio 3 dalį (šiuo klausimu žr. 2012 m. rugsėjo 27 d. Sprendimo *Producteurs de légumes de France* / *Komisija*, T-328/09, nepaskelbtas Rink., EU:T:2012:498, 20 ir 21 punktus ir juose nurodytą jurisprudenciją).
- 222 Nagrinėjamu atveju, kaip teigia Komisija, ji niekada nesuteikė ieškovei garantijų dėl ginčijamos pagalbos schemos suderinamumo su vidaus rinka, juo labiau kad Italijos Respublika įgyvendino minėtą schemą nelaukdama, kol Komisija dėl jos priims sprendimą pagal SESV 108 straipsnį, o tai reiškė, kad ši schema yra neteisėta.
- 223 Kalbant apie tariamus ieškovės teisėtus lūkesčius, kad jos sutartiniai santykiai su Kaljario Elmo ir Olbijos oro uostų valdytojais yra griežtai komercinio pobūdžio, dėl kurių ji negalėjo turėti įtarimų dėl veiksmų ir šių valdytojų naudotų lėšų valstybinės kilmės, reikia konstatuoti, kad, pirma, neatrodo, jog oro uosto valdytojų gautų lėšų valstybinė kilmė buvo nuslėpta kvietimuose pareikšti susidomėjimą, kuriuos jie paskelbė savo interneto svetainėse, ir, antra, bet kuriuo atveju sutartyje, kuri ieškovę siejo su Kaljario Elmo oro uosto valdytoju, buvo labai aiškiai nurodyta, kad autonominis regionas finansuoja šios sutarties vykdymą, ir apie tai buvo kalbama 2013 m. kovo 31 d. sutartyje, sudarytoje su Olbijos oro uosto valdytoju.
- 224 Be to, kadangi Įstatymas Nr. 10/2010 buvo paskelbtas *Bollettino ufficiale della Regione autonoma della Sardegna*, ieškovė, kaip informuotas ūkio subjektas, vykdamas veiklą Italijos oro transporto rinkoje, negalėjo nežinoti apie jį (pagal analogiją žr. 2008 m. lapkričio 20 d. Sprendimo *Heuschen & Schrouff Oriental Foods Trading* / *Komisija*, C-38/07 P, EU:C:2008:641, 61 punktą), taigi ir apie finansavimo mechanizmus, kurie jame buvo numatyti, ir riziką, kad, pirma, jie gali būti pripažinti pagalbos schema, kaip tai suprantama pagal Reglamento Nr. 2015/1589 1 straipsnio d punktą, ir, antra, oro transporto bendrovės gali būti pripažintos realiomis šios schemos naudos gavėjomis.
- 225 Šiuo atžvilgiu ieškovės argumentams, susijusiems su sunkumais siekiant suprasti netiesioginių ar galutinių valstybės pagalbos gavėjų sąvoką, negalima pritarti. Iš tiesų, pirma, dviejose iš trijų sutarčių, kurias ji sudarė su oro uosto valdytojais, buvo aiškiai nurodytas autonominio regiono vykdomas šių valdytojų užsakytų paslaugų finansavimas. Antra, kaip ir bet kuris kitas rūpestingas ūkio subjektas, ieškovė turėjo žinoti, kad tai, jog pagalba netiesioginė, neturi jokios įtakos jos susigrąžinimui (2010 m. birželio 15 d. Sprendimo *Mediaset* / *Komisija*, T-177/07, EU:T:2010:233, 177 punktas), todėl tai jokių būdu nėra išimtinė aplinkybė, leidžianti jai išvengti SESV 107 straipsnio 1 dalyje nustatyto draudimo tiesioginio poveikio. Be to, 2005 m. gairių 79 punkto h papunktyje, kuriuo remiasi ieškovė, aiškiai nurodyta, kad viešasis subjektas gali suteikti pagalbą oro transporto bendrovei „per oro uostą“, patvirtinant, kad sutartinių santykių egzistavimas savaime neužkerta kelio oro transporto bendrovėms suteiktos ginčijamos pagalbos schemą pripažinti su vidaus rinka nesuderinama valstybės pagalba.
- 226 Atsižvelgiant į tai, kas išdėstyta, trečiąjį pagrindą reikia atmesti kaip nepagrįstą.

D. Dėl ketvirtąjo pagrindo, grindžiamo netinkamu tyrimo vykdymu

- 227 Ketvirtajame pagrinde ieškovė kaltina Komisiją nepakankamu rūpestingumu ir nešališkumu vykdant tyrimą, po kurio buvo priimtas ginčijamas sprendimas. Tai, be kita ko, įrodo Komisijos atsisakymas išsamiai išnagrinėti privataus investuotojo kriterijaus taikymą.
- 228 Komisija prašo atmesti ieškinio pagrindą kaip nepriimtina ir nurodo, kad, pažeidžiant Procedūros reglamento 76 straipsnio d punktą, jis pagrįstas vos viename ieškinio punkte. Bet kuriuo atveju, net darant prielaidą, kad Komisija neteisingai taikė privataus investuotojo principą, tai neįrodo, kad administracinis tyrimas nebuvo tinkamai atliktas.
- 229 Šiuo klausimu primintina, kad pagal Europos Sąjungos Teisingumo Teismo statuto 21 straipsnio pirmą pastraipą, kuri pagal šio statuto 53 straipsnio pirmą pastraipą yra taikoma procesui Bendrajame Teisme, ir pagal Procedūros reglamento 76 straipsnio d punktą ieškinyje turi būti nurodytas ginčo dalykas ir pateikta pagrindų, kuriais remiamasi, santrauka. Iš jurisprudencijos matyti, kad ši santrauka turi būti pakankamai aiški ir tiksli, kad atsakovas galėtų pasirengti gynybai, o Bendrasis Teismas – vykdyti kontrolę. Tuo remiantis darytina išvada, kad pagrindinės teisinės ir faktinės aplinkybės, kuriomis grindžiamas ieškinyje, turi būti nuosekliai ir suprantamai išdėstytos pačiame ieškinio tekste. Ieškinyje turi būti paaiškintas pagrindas, kurio grindžiamas ieškinyje, todėl vien abstraktus jo nurodymas neatitinka Procedūros reglamento reikalavimų (žr. 2012 m. vasario 14 d. Sprendimo *Italija / Komisija*, T-267/06, nepaskelbtas Rink., EU:T:2012:69, 35 punktą ir jame nurodytą jurisprudenciją ir 2019 m. birželio 13 d. Sprendimo *Strabag Belgium / Parlamentas*, T-299/18, nepaskelbtas Rink., EU:T:2019:411, 127 punktą ir jame nurodytą jurisprudenciją).
- 230 Šiuo atveju reikia konstatuoti, kad ieškovė niekaip nepagrindė ketvirtąjo pagrindo, kuriuo ji remiasi ir kuris ieškinyje pateiktas tik viename punkte.
- 231 Todėl jis turi būti atmestas kaip nepriimtinas, siekiant išsamumo pažymint, kad, priešingai, nei teigia ieškovė, Komisija pakankamai išsamiai išnagrinėjo rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio privataus ūkio subjekto principo taikymo ginčijamos pagalbos schemai klausimą.

E. Dėl penktojo pagrindo, grindžiamo motyvų stoka ir prieštaravimu

- 232 Penktajame pagrinde ieškovė teigia, kad ginčijamas sprendimas pasižymi motyvų stoka keliais aspektais ir motyvų prieštaravimu.
- 233 Komisija prašo atmesti šį pagrindą kaip nepagrįstą, pabrėždama, kad ginčijamame sprendime ji laikėsi jurisprudencijoje nustatytų reikalavimų, susijusių su pareiga motyvuoti. Iš tikrųjų daug ieškovės pateiktų kaltinimų dėl pareigos motyvuoti pažeidimo labiau susiję su sprendimo pagrįstumu įvairiais aspektais, nurodytais ankstesniuose pagrinduose.
- 234 Pagal suformuotą jurisprudenciją akto motyvai turi atitikti jo pobūdį ir iš jų turi būti aiškiai matomi jį priėmusios institucijos argumentai, kad, viena vertus, suinteresuotieji asmenys galėtų suprasti, kuo jis grindžiamas, ir prireikus ginčyti jo teisėtumą Sąjungos teisme ir, kita vertus, teismas galėtų vykdyti pagrįstumo kontrolę, tačiau nereikalaujama, kad institucija nurodytų visas reikšmingas teisines ir faktines aplinkybes, nes klausimas, ar jis atitinka SESV 296 straipsnio reikalavimus, turi būti vertinamas atsižvelgiant tiek į šio akto tekstą, tiek į jo teisinį ir faktinį kontekstą (šiuo klausimu žr. 2004 m. liepos 15 d. Sprendimo *Ispanija / Komisija*, C-501/00, EU:C:2004:438, 73 punktą ir 2005 m. gruodžio 14 d. Sprendimo *Regione autonoma della Sardegna / Komisija*, T-200/04, nepaskelbtas Rink., EU:T:2005:460, 63 punktą ir jame nurodytą jurisprudenciją).

- 235 Be to, nagrinėjant pagrindą, grindžiamą motyvų nepateikimu ar jų nepakankamumu, kaltinimai ir argumentai, kuriais siekiama užginčyti ginčijamo sprendimo pagrįstumą, yra netinkami ir nereikšmingi (žr. 2005 m. birželio 15 d. Sprendimo *Corsica Ferries France / Komisija*, T-349/03, EU:T:2005:221, 59 punktą ir jame nurodytą jurisprudenciją).
- 236 Šiuo atveju, priešingai, nei teigia ieškovė, Komisija išsamiai išnagrinėjo ekonominės naudos buvimo klausimą, šiuo atveju – ginčijamo sprendimo 362–388 konstatuojamosiose dalyse.
- 237 Dėl priemonės atrankinio pobūdžio pažymėtina, kad Komisija tikrai tik vieną ginčijamo sprendimo konstatuojamąją dalį, t. y. 389 konstatuojamąją dalį, skyrė klausimui, ar ši SESV 107 straipsnio 1 dalyje nurodyta sąlyga buvo įvykdyta. Vis dėlto, priešingai, nei teigia ieškovė, tokie motyvai savaime yra pakankami atsižvelgiant į Komisijai tenkančią pareigą motyvuoti (šiuo klausimu žr. 2002 m. kovo 7 d. Sprendimo *Italija / Komisija*, C-310/99, EU:C:2002:143, 88 ir 89 punktus ir 2011 m. birželio 9 d. Sprendimo *Comitato « Venezia vuole vivere » ir kt. / Komisija*, C-71/09 P, C-73/09 P ir C-76/09 P, EU:C:2011:368, 114 ir 121 punktus) visų pirma todėl, kad ieškovė galėjo suprasti Komisijos argumentus ir juos užginčyti pateikdama pirmojo pagrindo trečiąją dalį.
- 238 Tas pats pasakytina ir apie konkurencijos iškraipymo buvimo nagrinėjimą, pateiktą ginčijamo sprendimo 390–392 konstatuojamosiose dalyse.
- 239 Kiek tai susiję su *de minimis* ribos, numatytos, be kita ko, Reglamente Nr. 360/2012, taikymu BESP, Komisija neturėjo nagrinėti šio klausimo, nes 379 ir 411 konstatuojamosiose dalyse ji konstatavo, priešingai, nei teigia ieškovė, šiuo klausimu pateikdama reikalingus motyvus, kad ieškovei nebuvo pavesta teikti BESP, atsižvelgiant į pirmąją SESV 106 straipsnio taikymo sąlygą ir 2003 m. liepos 24 d. Sprendime *Altmark Trans ir Regierungspräsidium Magdeburg* (C-280/00, EU:C:2003:415) suformuotą jurisprudenciją.
- 240 Dėl tvirtinimo, kad nebuvo atsižvelgta į ieškovės teisėtus lūkesčius, susijusius su tariamai neteisėtos pagalbos susigrąžinimu, reikia konstatuoti, kad Komisija neturėjo nagrinėti šio klausimo, nes, viena vertus, ieškovė per administracinę procedūrą nepateikė pastabų, taigi neišklė šio klausimo ir, kita vertus, Komisija nagrinėjo neteisėtą pagalbos schemą, nes ji buvo sukurta prieš Komisijai priimant sprendimą dėl jos suderinamumo su vidaus rinka. Pagal jurisprudenciją, kuri jau buvo priminta atmetant trečiąją pagrindą, dėl ginčijamos pagalbos schemos neteisėtumo pagalbos gavėjai bet kuriuo atveju negalėjo remtis teisėtais lūkesčiais.
- 241 Kalbant apie rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio privataus investuotojo kriterijaus taikymą, priešingai, nei teigia ieškovė, šis klausimas buvo išnagrinėtas. Iš tikrųjų ginčijamo sprendimo 380–387 konstatuojamosiose dalyse Komisija aiškiai paaikškino priežastis, dėl kurių netaikė rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio privataus ūkio subjekto principo, įskaitant privataus investuotojo kriterijų, ir nusprendė, kad ieškovė gavo ekonominę naudą. Šiose konstatuojamosiose dalyse ji, be kita ko, paaikškino priežastis, dėl kurių, jos nuomone, nebuvo surengta jokia konkurso procedūra, siekiant, kad oro uosto valdytojai sudarytų paslaugų sutartis su oro transporto bendrovėms. Kaip pabrėžia Komisija, remiantis šiuo vertinimu galima daryti išvadą, kad oro uosto valdytojų už rinkodaros paslaugas oro transporto bendrovėms mokama kaina nebuvo rinkos kaina. Be to, priešingai, nei teigia ieškovė, Komisija, be kita ko, ginčijamo sprendimo 382 konstatuojamojoje dalyje paaikškino, kodėl ji manė, kad priimdamas ginčijamos pagalbos schemą autonominis regionas negalėjo tikėtis grąžos, panašios į tą, kurios tikėtusi privatus investuotojas.
- 242 Dėl klausimo, ar suteiktos paslaugos tenkina tikruosius autonominio regiono poreikius, Komisija šiuo atveju ginčijamo sprendimo 386 ir 387 konstatuojamosiose dalyse paaikškino priežastis, dėl kurių ginčijamos pagalbos schema neatitiko tikrųjų autonominio regiono poreikių, net jei tai darydama ji priėjo prie klaidingos išvados, o ją Bendrasis Teismas nurodė nagrinėdamas pirmojo pagrindo antrą dalį. Be to, ginčijamo sprendimo 7.2.1.3 skyriuje Komisija paaikškino, kodėl manė, kad oro transporto

bendrovėms atlikti mokėjimai negali būti laikomi tikru atlygiu už rinkodaros paslaugas, nes, kaip teigia Komisija, šiomis rinkodaros paslaugomis visų pirma siekiama reklamuoti oro transporto bendrovių oro maršrutus.

- 243 Kiek tai susiję su baudžiamųjų sąlygų, numatytų su oro uosto valdytojais sudarytose sutartyse, apimtimi, Komisija ginčijamo sprendimo 359 konstatuojamojoje dalyje padarė išvadą, kad to sprendimo 2.7.3 skirsnyje aprašytas stebėjimo mechanizmas, kuris, kaip nurodoma 80 konstatuojamojoje dalyje, apima oro uosto valdytojų sankcijų taikymą oro transporto bendrovėms, užtikrina autonominio regiono oro uosto valdytojams nustatytų pareigų laikymąsi. Kadangi Komisija manė, kad šis mechanizmas, įskaitant baudžiamąsias sąlygas, oro uosto valdytojų numatytas siekiant laikytis Regiono sprendimo Nr. 29/36, padėjo oro uosto valdytojų sutartinius veiksmus priskirti autonominiam regionui, ji neturėjo iš naujo vertinti šio klausimo nagrinėdama rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio privataus ūkio subjekto principo taikymą, juo labiau Kaljario Elmo ir Olbijos oro uosto valdytojų lygiu, nes pastarieji autonominiam regionui nepriklausė.
- 244 Kalbant apie galimybę pripažinti ginčijamos pagalbos schemą suderinama su vidaus rinka pagal SESV 107 straipsnio 3 dalies c punktą, pažymėtina, kad Komisija neturėjo jos nagrinėti savo iniciatyva, nes Italijos Respublika neketino pateisinti ginčijamos pagalbos schemos pagal šioje nuostatoje numatytą nukrypti leidžiančią nuostatą.
- 245 Kiek tai susiję su klausimu, ar ginčijamos pagalbos schema yra pagalbos schema, kaip ji suprantama pagal Reglamento Nr. 2015/1589 1 straipsnio d punktą, Komisija ginčijamo sprendimo 349 konstatuojamojoje dalyje galėjo padaryti išvadą, kad taip yra nuo to momento, kai jokia individuali įmonė, kurią ji laikė pagalbos gavėja, šiuo atveju oro transporto bendrovė, nebuvo nurodyta ginčijamo sprendimo 2 skirsnyje aprašytuose teisės aktuose, kuriuos ji laikė ginčijamos pagalbos schema. Šių motyvų pakako, kad ieškovė galėtų suprasti, jog šiame skirsnyje pateiktas schemos aprašymas, Komisijos nuomone, atitiko sąlygas, numatytas pirmuoju atveju, kurį apima Reglamento Nr. 2015/1589 1 straipsnio d punkte pateikta pagalbos schemos apibrėžtis.
- 246 Ieškovė taip pat kaltina Komisiją tuo, kad ši nepaaiškino, kodėl papildomo pelningumo *ex ante* analizė, nurodyta 2014 m. gairių 61–66 punktuose, šioje byloje netaikytina. Vis dėlto ši kaltinimą reikia atmesti. Iš tiesų ginčijamo sprendimo 381–384 konstatuojamosiose dalyse Komisija grindė minėtuose 61–66 punktuose nurodytos *ex ante* analizės nereikšmingumą tuo, kad, pirma, Italijos Respublika nepateikė papildomo pelningumo *ex ante* analizės ir, antra, autonominiam regionui priklausė tik vienas iš trijų atitinkamų oro uostų, t. y. Aljero oro uostas. Be to, atsižvelgiant į tai, kad ji laikėsi nuomonės, jog Kaljario Elmo ir Olbijos oro uostų valdytojai tik įgyvendino ginčijamos pagalbos schemą, tokios rūšies analizė yra nereikšminga ir kalbant apie rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio privataus ūkio subjekto principo taikymą šioms valdytojams.
- 247 Dėl teiginio, kad Komisija neįrodė, jog oro transporto bendrovių iš oro uosto valdytojų gautos lėšos buvo gautos iš autonominio regiono ir kodėl oro uosto valdytojai buvo tik tarpininkai autonominiam regionui perduodant lėšas oro transporto bendrovėms kaip naudos gavėjoms, reikia konstatuoti, kad ginčijamo sprendimo 357–360 konstatuojamosiose dalyse Komisija aiškiai paaiškino priežastis, dėl kurių manė, kad oro uosto valdytojai atliko tarpininkų, per kuriuos autonominio regiono lėšos buvo pervedamos oro transporto bendrovėms, vaidmenį. Be to, kaip jau buvo konstatuota nagrinėjant pirmąjį pagrindą, aišku, kad lėšos, kurias oro uosto valdytojai naudojo atlygindami oro transporto bendrovėms, buvo tos, kurias jiems skyrė autonominis regionas.
- 248 Dėl kaltinimo, kad Komisija neatsižvelgė arba nepakankamai atsižvelgė į bendrovių *Ryanair* ir *easyJet* per administracinę procedūrą pateiktus argumentus, išdėstytus, be kita ko, ginčijamo sprendimo 116, 118, 131, 136, 145, 152, 166, 172, 177 ir 199 konstatuojamosiose dalyse, be to, kad jie iš esmės buvo susiję su šių oro transporto bendrovių, kurios turi geresnę galimybę įvertinti Komisijos atsakant nurodytų motyvų pakankamumą, padėtimi, reikia konstatuoti, kad ieškovės požiūris nepagrįstas

faktais, nes Komisija į šiuos argumentus atsakė ginčijamame sprendime. Be to, kadangi Komisija sprendė dėl pagalbos schemos egzistavimo, ji, priešingai, nei teigia ieškovė, neturėjo išsamiai nagrinėti visų sutarčių, kurias oro uosto valdytojai sudarė su visomis oro transporto bendrovėmis, turinio.

- 249 Anot ieškovės, galiausiai ginčijamame sprendime yra prieštarų motyvų, be kita ko, dėl 2005 m. ir 2014 m. gairių taikymo ir oro transporto bendrovių oro uosto valdytojams siūlomų rinkodaros paslaugų tikslų.
- 250 Šiuo klausimu ginčijamo sprendimo 414 konstatuojamojoje dalyje Komisija paaiškino, kodėl ginčijamos pagalbos schema, kiek ji yra pagalba oro transporto bendrovėms, patenka į 2005 m., o ne 2014 m. gairių taikymo sritį. Taigi šio sprendimo 407–420 konstatuojamosiose dalyse ji išnagrinėjo šios pagalbos teisėtumą atsižvelgdama į 2005 m. gaires. Tiesa, ginčijamo sprendimo 379–387 konstatuojamosiose dalyse, susijusiose su naudos buvimu, Komisija rėmėsi tam tikrais metodais, susijusiais su rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio privataus ūkio subjekto principo taikymu, kuriuos ši institucija jau buvo pateikusi 2014 m. gairėse. Vis dėlto tai darydama Komisija tik taikė koncepcijas, kurias bet kuriuo atveju būtų buvę galima taikyti net ir nesant minėtų gairių. Šiomis aplinkybėmis nuoroda į 2014 m. gaires nagrinėjant rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio privataus ūkio subjekto principo taikymą neprieštarauja būtinybei išnagrinėti pagalbą oro transporto bendrovėms atsižvelgiant į 2005 m. gaires (šiuo klausimu žr. 2018 m. gruodžio 13 d. Sprendimo *Transavia Airlines / Komisija*, T-591/15, EU:T:2018:946, 157–163 punktus).
- 251 Kiek tai susiję su oro transporto bendrovių oro uosto valdytojams siūlomų rinkodaros paslaugų tikslais, ieškovė nurodo nenuoseklumą šiuo klausimu. Vis dėlto Bendrasis Teismas negali suprasti šio kaltinimo formuluotės, todėl jį reikia atmesti kaip nepriimtina.
- 252 Iš to, kas išdėstyta, matyti, kad ginčijamame sprendime nėra nei motyvų stokos, nei jų prieštaravimų, o, be to, kaltinimai ir argumentai, kuriais siekiama užginčyti ginčijamo sprendimo pagrįstumą, yra netinkami ir nereikšmingi nagrinėjant šį pagrindą.
- 253 Ieškovės reikalavimą nustatyti Komisijai padidintą pareigą motyvuoti, kai ji nurodo susigrąžinti pagalbą, reikia atmesti. Šiuo klausimu pakanka priminti, kad pagal jurisprudenciją neteisėtai suteiktos valstybės pagalbos panaikinimas ją susigrąžinant yra logiška jos pripažinimo neteisėta pasekmė. Dėl sugrąžinimo, kuris negali būti laikomas sankcija, gavėjas praranda rinkoje prieš konkurentus įgytą pranašumą, o tai leidžia atkurti iki pagalbos suteikimo buvusią padėtį (1999 m. birželio 17 d. Sprendimo *Belgija / Komisija*, C-75/97, EU:C:1999:311, 64 ir 65 punktai). Vadinas, ginčijamo sprendimo 421 konstatuojamojoje dalyje konstatavus, kad autonominio regiono oro transporto bendrovėms suteikta valstybės pagalba yra su vidaus rinka nesuderinama neteisėta valstybės pagalba, ginčijamo sprendimo 422–426 konstatuojamosiose dalyse pateiktų motyvų pakako tam, kad būtų nurodyta susigrąžinti pagalbą, įskaitant ir ieškovės atveju.
- 254 Iš to, kas išdėstyta, matyti, kad reikia atmesti penktąjį pagrindą, taigi ir visą ieškinį.

IV. Dėl bylinėjimosi išlaidų

- 255 Pagal Procedūros reglamento 134 straipsnio 1 dalį iš pralaimėjusios šalies priteisiamos bylinėjimosi išlaidos, jei laimėjusi šalis to reikalavo. Kadangi ieškovė bylą pralaimėjo, iš jos priteisiamos bylinėjimosi išlaidos pagal Komisijos pateiktus reikalavimus.

Remdamasis šiais motyvais,

BENDRASIS TEISMAS (pirmoji išplėstinė kolegija)

nusprendžia:

- 1. Atmesti ieškinį.**
- 2. Priteisti iš *Volotea, SA* bylinėjimosi išlaidas.**

Papasavvas

Svenningsen

Valančius

Csehi

Nihoul

Paskelbtas 2020 m. gegužės 13 d. viešame teismo posėdyje Liuksemburge.

Parašai.

Turinys

I. Ginčo aplinkybės	1
A. Dėl ginčijamų priemonių	2
1. Dėl autonominio regiono priimtų nuostatų	2
a) Dėl Įstatymo Nr. 10/2010 3 straipsnio	2
b) Dėl Įstatymo Nr. 10/2010 įgyvendinimo aktų	3
2. Dėl ginčijamų priemonių įgyvendinimo	4
a) Įstatymo Nr. 10/2010 įgyvendinimas, kiek tai susiję su Olbijos oro uostu	4
b) Įstatymo Nr. 10/2010 įgyvendinimas, kiek tai susiję su Kaljario Elmo oro uostu	5
c) Įstatymo Nr. 10/2010 įgyvendinimas, kiek tai susiję su Algero oro uostu	5
B. Dėl ginčijamo sprendimo	5
II. Procesas ir šalių reikalavimai	8
III. Dėl teisės	9
A. Dėl pirmojo pagrindo, grindžiamo klaidingu valstybės pagalbos sąvokos, kaip ji suprantama pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį, aiškinimu	9
1. Dėl tam tikrų argumentų priimtumo	9
2. Dėl pirmojo pagrindo pirmos dalies, susijusios su klaidingu ginčijamos pagalbos schemos naudos gavėjų nustatymu, ir dėl pirmojo pagrindo antros dalies, susijusios su tuo, kad ieškovė negavo naudos	10
a) Dėl oro uosto valdytojų naudojimosi „valstybės ištekliais“	10
b) Dėl oro uosto valdytojų sprendimų ir mokėjimų ieškovei priskyrimo autonominiam regionui	13
c) Dėl klaidingo ginčijamos pagalbos schemos naudos gavėjų nustatymo ir naudos oro transporto bendrovėms nebuvimo	16
d) Dėl rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio privataus ūkio subjekto principo	18
1) Dėl rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio privataus ūkio subjekto principo taikymo oro uosto valdytojų ir oro transporto bendrovių sutartiniais santykiais ...	19
2) Dėl rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio privataus ūkio subjekto principo taikymo autonominiam regionui	20
3) Dėl galimybės su Olbijos oro uostu susijusį finansavimą laikyti pagalba rinkodaros veiklai, investicijoms ar regioniniams oro uostams	24

3. Dėl pirmojo pagrindo trečios dalies, susijusios su pagalbos priemonės atrankinio pobūdžio nebuvimu	25
4. Dėl pirmojo pagrindo ketvirtos dalies, susijusios su konkurencijos iškraipymo ir poveikio valstybių narių tarpusavio prekybai nebuvimu	27
a) Dėl galimybės su ieškove susijusią ginčijamą pagalbą laikyti patenkančia į Reglamente Nr. 360/2012 numatytos „de minimis“ išimties taikymo sritį.....	27
b) Dėl konkurencijos iškraipymo ir ginčijamos pagalbos schemos poveikio Bendrijos vidaus prekybai	29
B. Dėl antrojo pagrindo, grindžiamo klaida, susijusia su galimybe pateisinti ginčijamą pagalbą	30
C. Dėl trečiojo pagrindo, grindžiamo teisės klaida įpareigojant susigrąžinti ginčijamą pagalbą.....	34
D. Dėl ketvirtojo pagrindo, grindžiamo netinkamu tyrimo vykdymu	36
E. Dėl penktojo pagrindo, grindžiamo motyvų stoka ir prieštaravimu	36
IV. Dėl bylinėjimosi išlaidų	39