



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 – Naudos gavėjai – Oro transporto bendrovės, su kuriomis sudarytos sutartys, suteikta nauda – Rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio privataus ūkio subjekto principas – Poveikis valstybių narių tarpusavio prekybai – Žala konkurencijai – Susigrąžinimas – Teisėti lūkesčiai – Pareiga motyvuoti“

Byloje T-8/18

easyJet Airline Co. Ltd, įsteigta Lutone (Jungtinė Karalystė), atstovaujama solisitoriaus P. Willis ir advokato J. Rivas Andrés,

ieškovė,

prieš

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

atsakovė,

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),

kurį sudaro kolegijos pirmininkas S. Papasavvas, teisėjai J. Svenningsen (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 sezoniškumą“ (*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 sezoniškumo 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 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, 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 Patvirtinęs 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 *easyJet Airline Co. Ltd* yra oro transporto bendrovė, turinti Anglijoje ir Velse (Jungtinė Karalystė) įregistruotą licenciją ir eksploatuojanti trumpojo nuotolio maršrutų į Europos Sąjungos oro uostus, įskaitant Algero, Kaljario Elmo ir Olbijos oro uostus, ir iš jų 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 Tada GEASAR ir ieškovė sudarė tris sutartis, pagal kurias ieškovė už atlygį išipareigojo, pirma, išlaikyti arba užtikrinti tiesioginius maršrutus tarp Olbijos ir Bristolio (Jungtinė Karalystė), Bazelio (Šveicarija), Ženevos (Šveicarija), Londono Gatviko (Jungtinė Karalystė), Milano Malpensos (Italija), Berlyno Šenefeldo (Vokietija), Liono (Prancūzija), Paryžiaus Orli (Prancūzija) ir Madrido Barajo (Ispanija) Europos oro uostų ir pasiekti su keleiviais susijusius tikslus, antra, įgyvendinti rinkodaros ir reklamos programą, kuria siekiama reklamuoti Sardinijos salą.
- 26 Pirmoji iš šių sutarčių buvo pasirašyta 2011 m. kovo 17 d. ir apėmė laikotarpį nuo 2010 m. kovo 28 d. iki 2011 m. kovo 27 d. Antroji buvo pasirašyta 2012 m. sausio 25 d. ir apėmė laikotarpį nuo 2011 m. kovo 27 d. iki 2013 m. kovo 30 d. Paskutinė sutartis su GEASAR buvo pasirašyta 2013 m. kovo 1 d. ir apėmė laikotarpį nuo 2013 m. kovo 27 d. iki 2014 m. kovo 30 d.

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

- 27 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.
- 28 Ieškovė pateikė SOGAER trejų metų verslo planą, susijusį su oro maršrutų iš Kaljario ir į jį vystymu, taip pat rinkodaros ir reklamos programą. Ekonominio poveikio tyrime, kurį užsakė išorės konsultantas, grindžiant šį planą padaryta išvada, kad minėtame plane numatytos investicijos į rinkodaros veiklą ieškovei būtų pelningos. Šiame tyrime taip pat teigiama, kad ši investicija vystytų Sardinijos salos ekonomiką ir būtų pelninga SOGAER.
- 29 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.
- 30 Ieškovė ir SOGAER sudarė sutartį Nr. 25/2011 dėl laikotarpio nuo 2010 m. kovo 29 d. iki 2013 m. kovo 28 d. (toliau – sutartis Nr. 25/2011). Joje ieškovė išipareigojo, pirma, išlaikyti arba užtikrinti tiesioginius skrydžius tarp Kaljario Elmo ir Londono Stanstedo (Jungtinė Karalystė), Ženevos, Bazelio, Berlyno Šenefeldo ir pasiekti su keleiviais susijusius tikslus ir, antra, vykdyti rinkodaros ir reklamos veiklą. Šios paslaugos buvo susijusios su 1 ir 2 veiklos rūšimis.
- 31 Šios sutarties 5 straipsnyje buvo nurodyta, kad jos galiojimas priklauso nuo to, ar autonominis regionas toliau vykdys ir atnaujins SOGAER finansavimą.

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

- 32 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“.

- 33 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.
- 34 Vis dėlto, kiek tai susiję su 2010–2013 m. laikotarpiu, ieškovė nesudarė sutarties su SOGEAAL dėl Įstatymu Nr. 10/2010 nustatytos pagalbos priemonės.

B. Dėl ginčijamo sprendimo

- 35 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.
- 36 2013 m. sausio 23 d. raštu Komisija pranešė Italijos Respublikai apie savo sprendimą pradėti SESV 108 straipsnio 2 dalyje numatytą formalią tyrimo procedūrą (toliau – sprendimas pradėti 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.
- 37 Italijos valdžios institucijos ir suinteresuotosios šalys, įskaitant ieškovę ir Algero, Kaljario Elmo ir Olbijos oro uostų valdytojus, pateikė rašytines pastabas. Komisija perdavė suinteresuotųjų šalių pastabas Italijos valdžios institucijoms, ir šios galėjo dėl jų pateikti savo pastabas.
- 38 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). 2014 m. liepos 4 d. ieškovė pateikė pastabas.
- 39 2015 m. kovo 25 d. Komisija paprašė ieškovės pateikti tam tikrus dokumentus. Tų pačių metų kovo 31 d. ieškovė jai juos pateikė kartu su papildomomis pastabomis.
- 40 2015 m. gegužės 14 d. ieškovė ir jos vardu veikianti konsultavimo bendrovė pateikė Komisijai naujas papildomas pastabas.
- 41 Po susitikimo su Komisijos tarnybomis 2015 m. birželio 1 d. ieškovė pateikė naujas pastabas. Paprašytos pateikti savo komentarus šiuo klausimu, 2015 m. rugsėjo 17 d. Italijos valdžios institucijos pateikė pastabas Komisijai.

- 42 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 išpareigojimų vykdymą (OL L 268, 2017, p. 1; toliau – ginčijamas sprendimas). Jo rezoliucinė dalis suformuluota taip:

„1 straipsnis

1. Schema, kurią Italija nustatė [Įstatymu Nr. 10/2010], valstybės pagalbos pagal [SESV] 107 straipsnio 1 dalį įmonei SOGEAAL <...> įmonei SOGAER <...> ir įmonei GEASAR <...> nesuteikta.
2. Schema, kurią Italija nustatė [Įstatymu 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.“

- 43 Dėl ginčijamo sprendimo taikymo srities Komisija to sprendimo 344–346 konstatuojamosiose dalyse nurodė, kad į ją neturi pateikti pagalbos priemonės, dėl kurių jau vyko atskiras tyrimas, nurodytas šio sprendimo 32 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 pateikti visi susitarimai, kuriuos oro transporto bendrovės sudarė su SOGEAAL pagal ginčijamos pagalbos schemą, kitaip tariant, ginčijamų priemonių dalis, susijusi su Algero oro uostu.
- 44 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.
- 45 2016 m. rugpjūčio 1 d. Italijos valdžios institucijos pateikė ieškovei nekonfidencialią ginčijamo sprendimo versiją ir paragino nurodyti, kokie duomenys turi būti pašalinti iš *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje* skelbiamos versijos; ši versija buvo paskelbta 2017 m. spalio 18 d.

II. Procesas ir šalių reikalavimai

- 46 2018 m. sausio 11 d. Bendrojo Teismo kanceliarija gavo šį ieškovės ieškinį.
- 47 Du kartus pasikeitus procesiniais dokumentais ir pasiūlius teisėjui pranešėjui, 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 *Volotea / Komisija* (T-607/17); Bendrasis Teismas galiausiai nusprendė nesujungti bylų dėl klausimų, susijusių su tam tikros informacijos konfidencialumu. Šiuos prašymus jos įvykdė per nustatytą terminą.
- 48 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.
- 49 Šalys buvo išklausytos ir atsakė į Bendrojo Teismo pateiktus klausimus per 2019 m. spalio 2 d. posėdį; jam pasibaigus buvo užbaigta žodinė proceso dalis.
- 50 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 turėjo galimybę pateikti savo pastabas dėl šių dokumentų; jose ji pažymėjo, kad pateikti dokumentai buvo parengti ne proceso, o italų kalba. Bendrasis Teismas

paprašė ieškovės nurodyti, ar šiuo komentaru ji siekia, kad jis nurodytų Komisijai pateikti minėtus dokumentus proceso kalba pagal Procedūros reglamento 46 straipsnį, tačiau ji 2020 m. sausio 29 d. atsakė neprašanti pašalinti šio trūkumo. Šiomis aplinkybėmis 2020 m. vasario 4 d. Bendrasis Teismas užbaigė žodinę proceso dalį.

51 Komisijai paprašius suteikti galimybę pateikti pastabas dėl 2019 m. gruodžio 20 d. ieškovės pastabų, 2020 m. vasario 25 d. nutartimi Bendrasis Teismas nutarė atnaujinti žodinę proceso dalį, o Komisijai pateikus šias pastabas per nustatytą terminą, žodinė proceso dalis buvo dar kartą užbaigta.

52 Ieškovė Bendrojo Teismo prašo:

- panaikinti visą ginčijamą sprendimą ir bet kuriuo atveju tiek, kiek jis susijęs su tariamai neteisėta valstybės pagalba, kuri jai buvo išmokėta,
- priteisti iš Komisijos bylinėjimosi išlaidas.

53 Komisija Bendrojo Teismo prašo:

- atmesti ieškinį,
- priteisti iš ieškovės bylinėjimosi išlaidas.

III. Dėl teisės

A. Dėl priimtino

54 Atsiliepime į ieškinį Komisija teigia, kad ieškinys nepriimtinas tiek, kiek juo siekiama panaikinti, pirma, ginčijamo sprendimo 1 straipsnio 1 dalį ir, antra, to paties sprendimo 1 straipsnio 2 dalį, kiek ši 2 dalis susijusi su kitomis nei ieškovė oro transporto bendrovėmis.

55 Pripažindama, kad ieškovė turi teisę pareikšti ieškinį dėl ginčijamo sprendimo panaikinimo tiek, kiek jis su ja susijęs, ir šiuo pagrindu ginčyti įvairias sprendimo dalis, kuriomis grindžiama ginčijama priemonė, visų pirma susijusias su šio sprendimo 1 straipsnio 2 dalimi, pavyzdžiui, šio sprendimo 7.2.1 skirsnį, Komisija vis dėlto ginčija ieškovės galimybę prašyti panaikinti visą minėtą sprendimą. Iš tikrųjų ieškovė nepaaiškino priežasčių, dėl kurių norėtų, kad šis sprendimas būtų panaikintas kitų subjektų, kaip antai konkuruojančių bendrovių, naudai.

56 Be to, Komisijos teigimu, ieškovė negali tiesiogiai pareikšti ieškinio dėl ginčijamo sprendimo 1 straipsnio 1 dalyje esančio teiginio, kad oro uostai negavo valstybės pagalbos, panaikinimo. Iš tikrųjų šį teiginį patvirtina ginčijamo sprendimo 7.2.2 skirsnyje pateikti argumentai, kurie nėra tiesiogiai ir konkrečiai susiję su ieškove kaip oro transporto bendrove.

57 Ieškovė, remdamasi, be kita ko, 1992 m. rugsėjo 17 d. Sprendimo *NBV ir NVB / Komisija* (T-138/89, EU:T:1992:95) 31 punktu, mano, kad ji turi teisę ginčyti ne tik rezoliucinę dalį, bet ir motyvus, kurie yra būtinas jos pagrindas. Šioje byloje akivaizdu, jog išvada, kad pagalba buvo suteikta oro transporto bendrovėms, kaip antai ieškovei, kurios laikomos realiomis ginčijamos pagalbos gavėjomis, priklausė nuo neatsiejamų išvados, kad pagalba nebuvo suteikta oro uosto valdytojams, kuriuos Komisija pripažino paprasčiausiais „tarpininkais“, autonominio regiono suteiktą finansinę naudą perdavusiais į tolimesnę grandį. Taigi ieškovė turi teisę ginčyti šią išvadą, kad galėtų įrodyti, jog ji nebuvo reali minėtos pagalbos gavėja, todėl Komisija neturėjo pagrindo reikalauti, kad ji grąžintų sumas autonominiam regionui.

- 58 Be to, ieškovė tvirtina galinti prašyti panaikinti visą ginčijamą sprendimą, įskaitant dalis, kuriose ji nebuvo įvardyta, kartu primindama, kad bet kuriuo atveju ji pateikė papildomą prašymą panaikinti šį sprendimą, kiek jis su ja susijęs.
- 59 Šiuo klausimu reikia priminti, kad pagal SESV 263 straipsnio ketvirtą pastraipą kiekvienas fizinis ar juridinis asmuo gali šio straipsnio pirmoje ir antroje pastraipose numatytomis sąlygomis pateikti ieškinį dėl jam skirtų aktų arba aktų, kurie yra tiesiogiai ir konkrečiai su juo susiję, ar dėl reglamentuojamojo pobūdžio teisės aktų, kurie tiesiogiai su juo susiję ir dėl kurių nereikia patvirtinti įgyvendinamųjų priemonių.
- 60 Kadangi ginčijamas sprendimas skirtas tik Italijos Respublikai, reikia priminti, kad pagal suformuotą jurisprudenciją kiti subjektai nei tie, kuriems skirtas sprendimas, gali teigti, kad šis sprendimas yra konkrečiai su jais susijęs, tik tuomet, jeigu toks sprendimas juos paveikia dėl tam tikrų jiems būdingų savybių arba faktinių aplinkybių, kurios juos išskiria iš kitų asmenų, todėl individualizuoja kaip asmenis, kuriems šis sprendimas yra skirtas (1963 m. liepos 15 d. Sprendimas *Plaumann / Komisija*, 25/62, EU:C:1963:17, p. 223, ir 2018 m. birželio 28 d. Sprendimo *Andres (Heitkamp BauHolding bankrotas) / Komisija*, C-203/16 P, EU:C:2018:505, 41 punktą).
- 61 Valstybės pagalbos srityje Teisingumo Teismas yra pažymėjęs, kad įmonė iš esmės negali ginčyti sektorinės pagalbos schemą uždraudžiančio Komisijos sprendimo, jeigu ji susijusi su šiuo sprendimu tik dėl priklausymo atitinkamam sektoriui ir dėl to, kad potencialiai galėjo gauti naudos iš minėtos schemos. Iš tiesų toks sprendimas šiai įmonei yra bendro pobūdžio priemonė, kuri taikoma objektyviai apibrėžtomis situacijoms ir sukelia teisinių pasekmių bendrai ir abstrakčiai numatyta asmenų kategorijai (žr. 2000 m. spalio 19 d. Sprendimo *Italija ir Sardegna Lines / Komisija*, C-15/98 ir C-105/99, EU:C:2000:570, 33 punktą ir jame nurodytą jurisprudenciją ir 2018 m. birželio 28 d. Sprendimo *Andres (Heitkamp BauHolding bankrotas) / Komisija*, C-203/16 P, EU:C:2018:505, 43 punktą).
- 62 Vis dėlto, jei sprendimas paveikia grupę asmenų, kurie buvo nustatyti arba kuriuos buvo galima nustatyti priimant šį aktą dėl grupės nariams būdingų požymių, minėtas aktas gali būti konkrečiai susijęs su šiais asmenimis tiek, kiek jie sudaro apibrėžtą ūkio subjektų grupę (žr. 2008 m. kovo 13 d. Sprendimo *Komisija / Infront WM*, C-125/06 P, EU:C:2008:159, 71 punktą ir jame nurodytą jurisprudenciją; 2014 m. vasario 27 d. Sprendimo *Stichting Woonpunt ir kt. / Komisija*, C-132/12 P, EU:C:2014:100, 59 punktą ir 2018 m. birželio 28 d. Sprendimo *Andres (Heitkamp BauHolding bankrotas) / Komisija*, C-203/16 P, EU:C:2018:505, 44 punktą).
- 63 Taigi pagal pagalbos schemą suteiktos individualios pagalbos, kurią Komisija nurodė susigrąžinti, faktiniai gavėjai dėl šios aplinkybės yra konkrečiai susiję, kaip tai suprantama pagal SESV 263 straipsnio ketvirtą pastraipą (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, 53 punktas ir 2018 m. birželio 28 d. Sprendimo *Andres (Heitkamp BauHolding bankrotas) / Komisija*, C-203/16 P, EU:C:2018:505, 45 punktas; šiuo klausimu taip pat žr. 2000 m. spalio 19 d. Sprendimo *Italija ir Sardegna Lines / Komisija*, C-15/98 ir C-105/99, EU:C:2000:570, 34 ir 35 punktus).
- 64 Ne tik pagalbą gavusi įmonė ar įmonės, bet ir su jomis konkuruojančios įmonės, kurios atliko aktyvų vaidmenį pagal SESV 108 straipsnio 2 dalį pradėtoje procedūroje, buvo pripažintos konkrečiai susijusiomis su Komisijos sprendimu, kuriuo baigiama ši procedūra, jeigu pagalbos priemonė, dėl kurios priimtas ginčijamas sprendimas, gerokai paveikė jų padėtį rinkoje (1986 m. sausio 28 d. Sprendimo *Cofaz ir kt. / Komisija*, 169/84, EU:C:1986:42, 25 punktas; 2007 m. lapkričio 22 d. Sprendimo *Sniace / Komisija*, C-260/05 P, EU:C:2007:700, 55 punktas ir 2015 m. rugsėjo 17 d. Sprendimo *Mory ir kt. / Komisija*, C-33/14 P, EU:C:2015:609, 98 punktas).

- 65 Šiuo atveju ginčijamo sprendimo rezoliucinėje dalyje kalbama tiek apie Italijos Respubliką, tiek apie oro uosto valdytojus ir oro transporto bendroves. Kadangi reikalaujama panaikinti tiek visą šį sprendimą, tiek šį sprendimą, kiek jis susijęs su ieškove, reikia nustatyti, kokia ieškovės galėjimo pareikšti ieškinį dėl minėto sprendimo panaikinimo apimtis.
- 66 Šiuo klausimu ginčijamo sprendimo 1 straipsnio 2 dalyje ieškovė nurodoma kaip ginčijamos pagalbos schemos naudos gavėja. Be to, pagal šio sprendimo 2 straipsnį ji turi grąžinti Italijos valdžios institucijoms sumas, kurias ji gavo pagal ginčijamos pagalbos schemą.
- 67 Šiomis aplinkybėmis ieškinys, kiek juo siekiama, kad būtų panaikintos šios dvi nuostatos, kiek jos susijusios su ieškove, yra priimtinas atsižvelgiant į SESV 263 straipsnio ketvirtą pastraipą, ir šiame ieškinyje ieškovė, grįsdama savo reikalavimus panaikinti šias dvi nuostatas, gali nurodyti bet kokius pagrindus, įrodančius, kad ji nebuvo ginčijamos pagalbos schemos naudos gavėja, įskaitant argumentus, kuriais siekiama įrodyti, kad tikrieji ginčijamos pagalbos schemos naudos gavėjai buvo oro uosto valdytojai, o ne oro transporto bendrovės, kaip antai ieškovė.
- 68 Vis dėlto šiuo ieškiniu į Bendrąjį Teismą kreiptasi tik dėl su ieškove susijusių sprendimo dalių. Taigi sprendimo dalys, susijusios su asmenimis, kurie nėra sprendimo adresatai, nėra teismo sprendžiamo ginčo dalykas (1999 m. rugsėjo 14 d. Sprendimo *Komisija / AssiDomän Kraft Products ir kt.*, C-310/97 P, EU:C:1999:407, 53 punktas). Taigi nagrinėdamas šį ieškinį Bendrasis Teismas gali priimti sprendimą tik dėl ginčijamo sprendimo 1 straipsnio 2 dalies ir 2 straipsnio teisėtumo tiek, kiek šios nuostatos susijusios su ieškove. Todėl tiek, kiek reikalavimais dėl panaikinimo siekiama, kad būtų panaikintos minėtos nuostatos, kiek jos susijusios su kitomis jose nurodytomis oro transporto bendrovėmis, jie yra nepriimtini dėl ieškovės teisės pareikšti ieškinį nebuvimo.
- 69 Be to, priešingai, nei teigia ieškovė, ji negali pareikšti ieškinio tiesiogiai dėl ginčijamo sprendimo 1 straipsnio 1 dalies panaikinimo. Iš tiesų ši nuostata susijusi tik su oro uosto valdytojais, kurių naudai Komisija nusprendė, kad ginčijamos pagalbos schema nėra valstybės pagalba. Kadangi ieškovė, kaip oro transporto bendrovė, nėra šių oro uosto valdytojų konkurentė, ji neturi teisės pareikšti ieškinio dėl ginčijamo sprendimo 1 straipsnio 1 dalies panaikinimo.
- 70 Šiomis aplinkybėmis reikalavimus panaikinti reikia pripažinti priimtiniais tik tiek, kiek jais prašoma panaikinti ginčijamą sprendimą, kiek jis susijęs su ieškove, o likusius reikalavimus atmesti kaip nepriimtinius.

B. Dėl reikalavimų panaikinti

- 71 Grįsdama ieškinį ieškovė nurodo šešis ginčijamo sprendimo panaikinimo pagrindus, siejamus su:
- pirma, akivaizdžia vertinimo klaida, kiek tai susiję su mokėjimų, kuriuos oro uosto valdytojais pervedė ieškovei, kvalifikavimu kaip „valstybės išteklių“, kurių suteikimas gali būti priskirtas Italijos valstybei,
 - antra, akivaizdžia vertinimo klaida, kiek tai susiję su oro transporto bendrovių gauta nauda,
 - trečia, akivaizdžia vertinimo klaida, kiek tai susiję su tuo, kad ginčijamos priemonės iškraipo ar gali iškraipyti konkurenciją ir daro poveikį valstybių narių tarpusavio prekybai,
 - ketvirta, akivaizdžia vertinimo klaida, kiek tai susiję su galimybės pripažinti ginčijamas priemones suderinamomis su vidaus rinka pagal SESV 107 straipsnio 3 dalį nebuvimu,
 - penkta, teisėtų lūkesčių principo pažeidimu, kiek tai susiję su nurodymu susigrąžinti pagalbą iš ieškovės,

– šešta, nepakankamu ginčijamo sprendimo motyvavimu ir prieštarais jo motyvais.

1. Dėl pirmojo pagrindo, grindžiamo akivaizdžia vertinimo klaida, kiek tai susiję su mokėjimu, kuriuos oro uosto valdytojai pervedė ieškovei, kvalifikavimu kaip „valstybės išteklių“, kurių suteikimas gali būti priskirtas Italijos valstybei

- 72 Pirmajame pagrinde ieškovė ginčija Komisijos analizę, pateiktą ginčijamo sprendimo 355–361 konstatuojamosiose dalyse, kuriose teigiama, kad, pirma, autonominis regionas kontroliavo oro uosto valdytojus, o tai reiškia, jog bendrovių SOGAER ir GEASAR sprendimai skirti lėšas oro transporto bendrovėms buvo susiję su valstybės ištekliais ir turėjo būti priskirti Italijos valstybei, ir, antra, oro uosto valdytojai veikė kaip autonominio regiono tarpininkai, nes jų elgesį lėmė Įstatymas 10/2010 ir autonominio regiono patvirtinti veiklos planai, o tai reiškia, jog jų sprendimai pagal sutartis skirti atitinkamas lėšas oro transporto bendrovėms galiausiai turėjo būti priskirti Italijos valstybei.
- 73 Komisija prašo šį pagrindą atmesti kaip nepagrįstą.
- 74 Reikia vieną po kitos išnagrinėti dvi pirmąjį pagrindą sudarančias dalis.

a) Dėl pirmojo pagrindo pirmos dalies, susijusios su autonominio regiono vykdoma oro uosto valdytojų kontrole

- 75 Pateikdama nuorodą į ginčijamo sprendimo 55 ir 58 konstatuojamąsias dalis ieškovė ieškinyje iš pradžių teigia, kad tiek, kiek Komisija savo išvadoje nurodo, jog lėšos, kurias jai pervedė Kaljario Elmo ir Olbijos oro uostų valdytojai, yra valstybės pagalba, motyvuodama tuo, kad abu aptariamus oro uostus kontroliavo Italijos valstybė, šiuo atveju – autonominis regionas, ši išvada yra klaidinga ir turi poveikį ginčijamo sprendimo teisėtumui. Iš tiesų minėtų valdytojų negalima laikyti valstybės įmonėmis. Todėl jų sprendimai, visų pirma sudaryti sutartis su ieškove, neturi būti priskirti Italijos valstybei, taip pat kaip ir jų finansiniai ištekliai, panaudoti atlyginant ieškovei, negali būti laikomi valstybės ištekliais.
- 76 Komisija prašo atmesti šią dalį nurodydama, kad, priešingai, nei teigia ieškovė, ginčijamame sprendime ji nesirėmė tuo, jog oro uosto valdytojai priklausė valstybei, darydama išvadą, kad oro uosto valdytojų atlikti mokėjimai oro transporto bendrovėms, su kuriomis sudarytos sutartys, yra susiję su valstybės ištekliais ir jie turi būti priskirti Italijos valstybei. Taigi ieškovė klysta dėl ginčijamo sprendimo 52–58 konstatuojamųjų dalių turinio ir to, kad su šiuo aspektu susijusioje ginčijamo sprendimo dalyje, t. y. jo 7.2.1.2 skirsnyje, Komisija padarė šią išvadą remdamasi tik tuo, kad minėti valdytojai įgyvendino autonominio regiono parengtą ginčijamos pagalbos schemą. Iš tiesų tai, ar oro uosto valdytojai priklausė valdžios institucijai, neatliko jokio vaidmens prieinančio prie šios išvados, juo labiau kad pagalbos schema nedarant skirtumo buvo taikoma visiems Sardinijos oro uostams, neatsižvelgiant į tai, ar atitinkamų jų kapitalo struktūrų dalys priklausė valstybės subjektams, ar privatiems subjektams.
- 77 Šiuo aspektu reikia priminti, kad pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį valstybės arba iš valstybės išteklių bet kokia forma suteikta pagalba, kuri, palaikydama tam tikras įmones arba tam tikrą prekių gamybą, iškreipia arba gali iškreipti konkurenciją, yra nesuderinama su vidaus rinka, kai 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 iškreipti konkurenciją arba galėti ją iškreipti (žr. 2017 m. rugsėjo 13 d. Sprendimo *ENEA*, C-329/15, EU:C:2017:671, 17 punktą ir jame nurodytą jurisprudenciją).
- 78 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, priskirta 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).

- 79 Šiuo atveju ginčijamo sprendimo 52 konstatuojamojoje dalyje Komisija pažymėjo, kad Algero, Kaljario Elmo ir Olbijos oro uostų valdytojai yra ribotos atsakomybės bendrovės, pirmieji du priklauso viešajam sektoriui, o trečiąjį kontroliuoja oro vežėjas.
- 80 Vis dėlto reikia konstatuoti, kad, priešingai, nei teigia ieškovė, ginčijamame sprendime Komisija nesirėmė vienu iš šių veiksmų, susijusių su Kaljario Elmo ir Olbijos oro uosto valdytojų valstybine ar privačia kapitalo struktūra, kad autonominiam regionui priskirtų lėšas, kurias ieškovė gavo iš šių valdytojų, atsižvelgiant į 2002 m. gegužės 16 d. Sprendime *Prancūzija / Komisija* (C-482/99, EU:C:2002:294) nustatytas sąlygas, pagal kurias valstybės įmonės suteiktas lėšas, kurias iš principo apima sąvoka „valstybės ištekliai“, galima priskirti valstybei.
- 81 Iš tiesų reikšmingoje ginčijamo sprendimo dalyje, konkrečiai 361–355 konstatuojamosiose dalyse, esančiose skirsnyje „7.2.1.2 valstybės ištekliai ir priskirtinumas valstybei“, Komisija, darydama išvadą, kad oro transporto bendrovių gautos lėšos buvo gautos iš Italijos valstybės išteklių, šiuo atveju – iš autonominio regiono, ir buvo priskirtos šiam regionui, iš esmės rėmėsi šio autonominio regiono sukurtu mechanizmu, pagal kurį šis valstybės subjektas teikė finansavimą jo prašantiems oro uosto valdytojams su sąlyga, kad jie jam patvirtinti pateiks veiklos planus, kuriuose šie valdytojai turėjo išsamiai aprašyti, kaip jie ketina panaudoti šias lėšas, be kita ko, siekiant atlyginti oro transporto bendrovėms, su kuriomis sudarytos sutartys.
- 82 Tokiomis aplinkybėmis, kadangi pirmojo pagrindo pirma dalis grindžiama klaidinga prielaida, t. y. kad Komisija priskyrė Italijos valstybei lėšas, kurias ieškovė gavo iš Kaljario Elmo ir Olbijos oro uosto valdytojų, remdamasi tuo, kad šie valdytojai priklauso valdžios institucijai, ji turi būti atmesta kaip nepagrįsta.
- 83 Vis dėlto dublike ieškovė tvirtina, kad net jeigu Komisija nagrinėjamos pagalbos neturėjo priskirti Italijos valstybei remdamasi tuo, kad Kaljario Elmo ir Olbijos oro uostus kontroliavo valstybė, ginčijamas sprendimas yra nenuoseklus, nes, nors pagalba, suteikta Algero oro uosto valdytojiui, priklauso Įstatymu Nr. 10/2010 sukurtai ginčijamos pagalbos schemai, ji buvo vertinama kitaip, motyvuojant tuo, kad šis valdytojas priklausė autonominiam regionui. Konkrečiai kalbant, ieškovė kaltina Komisiją tuo, kad sprendime dėl Algero oro uosto ji neišnagrinėjo klausimo, ar minėto oro uosto valdytojas šiuo atveju veikė kaip autonominio regiono tarpininkas.
- 84 Šiuo atžvilgiu Komisija, paprašyta raštu atsakyti į Bendrojo Teismo klausimą dėl šio aspekto, paaiškino, kad didžioji dalis Algero oro uosto valdytojo mokėjimų pagal ginčijamos pagalbos schemą buvo susiję su susitarimais, sudarytais su oro transporto bendrovėmis iki šios schemos patvirtinimo ir jau įvertintais Sprendime „Algero“. Savo atsakyme ji, remdamasi ginčijamo sprendimo 345 konstatuojamąja dalimi, taip pat priminė, kad dėl sunkumų atskirti finansų judėjimus pagal iki ginčijamos pagalbos schemos sudarytus susitarimus nuo tų, kurie vyko pagal minėtą schemą, ji nusprendė į ginčijamo sprendimo taikymo sritį neįtraukti visų susitarimų, sudarytų tarp Algero oro uosto valdytojo ir šiame oro uoste veikiančių oro transporto bendrovių.
- 85 Taigi atrodo, kad ginčijamame sprendime Komisija formaliai nenagrinėjo mokėjimų, kuriuos Algero oro uosto valdytojas atliko oro transporto bendrovėms, su kuriomis sudarytos sutartys, naudodamasis lėšomis, kurias šiam valdytojiui skyrė autonominis regionas pagal ginčijamos pagalbos schemą. Be to, Sprendime „Algero“ Komisija išnagrinėjo šio oro uosto valdytojo, priklausančio autonominiam regionui, mokėjimus, remdamasi privataus investuotojo kriterijumi. Vis dėlto šie mokėjimai iš esmės

buvo susiję su sutartimis, sudarytomis prieš autonominiam regionui parengiant ginčijamos pagalbos schemą, kurioje buvo numatytas minėto regiono oro uosto valdytojams skirtų lėšų kontrolės mechanizmas.

- 86 Iš to matyti, kad ieškovės argumentai, susiję su tariamu Komisijos požiūrio nenuoseklumu, turi būti atmesti.
- 87 Bet kuriuo atveju savo argumentais ieškovė negali netiesiogiai ginčyti Sprendimo „Algero“ teisėtumo, motyvuodama tuo, kad tame sprendime Komisija neišnagrinėjo Algero oro uosto valdytojo mokėjimų oro transporto bendrovėms, su kuriomis sudarytos sutartys, iš lėšų, kurias jam skyrė autonominis regionas pagal ginčijamos pagalbos schemą. Iš tiesų, neatsižvelgiant į tai, ar ieškovė, kaip oro transporto bendrovė, turi teisę pareikšti ieškinį dėl minėto sprendimo, reikia konstatuoti, kad, nepareiškus ieškinio pagal SESV 263 straipsnį per nustatytą terminą, Sprendimas „Algero“ tapo galutinis.
- 88 Be to, kalbant apie ginčijamo sprendimo teisėtumą, kiek jame neišnagrinėti Algero oro uosto valdytojo mokėjimai iš lėšų, skirtų pagal ginčijamos pagalbos schemą, oro transporto bendrovėms, su kuriomis jis buvo sudaręs komercines sutartis, reikia konstatuoti, kad ieškovė, kaip oro transporto bendrovė, veikia oro transporto rinkoje, o ne oro uosto paslaugų ir infrastruktūros rinkoje. Tokiomis aplinkybėmis, kadangi ieškovė nekonkuruoja su Algero oro uosto valdytoju, ji neturi teisės pareikšti ieškinio dėl šios ginčijamo sprendimo dalies.
- 89 Galiausiai siekiant išsamumo pažymėtina, kad motyvai, dėl kurių Komisija skirtingai vertino ankstesniame sprendime, t. y. Sprendime „Algero“, nagrinėtą situaciją, bet kuriuo atveju negali turėti poveikio ginčijamo sprendimo teisėtumui (šiuo klausimu žr. 2008 m. liepos 1 d. Sprendimo *Chronopost ir La Poste / UFEX ir kt.*, C-341/06 P ir C-342/06 P, EU:C:2008:375, 95 punktą ir 2018 m. sausio 16 d. Sprendimo *EDF / Komisija*, T-747/15, EU:T:2018:6, 238 punktą).
- 90 Atsižvelgiant į visa tai, kas išdėstyta, reikia atmesti pirmojo pagrindo pirmą dalį.

b) Dėl pirmojo pagrindo antros dalies, susijusios su oro uosto valdytojų vaidmeniu kaip tarpininkų

- 91 Pirmojo pagrindo antroje dalyje ieškovė ginčija tiek, pirma, pinigų, kuriuos oro uosto valdytojais naudojo atlygindami jai pagal su ja sudarytas sutartis, valstybinę kilmę, tiek, antra, oro uosto valdytojų mokėjimų, atliktų vykdant sutartis dėl oro eismo tikslų ir rinkodaros paslaugų teikimo, kurias jie buvo sudarę su oro transporto bendrovėmis, kaip antai ieškove, priskyrimą autonominiam regionui.
- 92 Kalbant apie nagrinėjamų lėšų valstybinę kilmę, reikia priminti, kad 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, priimtose priemonės, kaip ir federalinės ar centrinės valdžios priimtose 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 Iruya 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).

- 93 Nagrinėjamu atveju neginčytina, kad pagal ginčijamos pagalbos schemą autonominis regionas suteikdavo oro uosto valdytojams lėšų keleriems metams, kad jie imtųsi veiksmų Sardinijos regionui kaip turistinei vietai reklamuoti, siekiant tikslų, susijusių su oro transporto paslaugų iš šios salos įvairių oro uostų ir į juos teikimu, ir teikiant rinkodaros paslaugas. Ieškovė neginčija, kad šios lėšos, kurių šaltinis yra autonominis regionas ir kurios iš pradžių buvo pervestos oro uosto valdytojams, yra valstybės ištekliai ir kad sprendimas skirti tokias lėšas oro uosto valdytojams gali būti priskirtas 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 buvo galima jas priskirti Italijos valstybei, kaip tai suprantama pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį (ieškovė tai ginčija).

1) Dėl valstybės išteklių naudojimo

- 94 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.
- 95 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, pateikęs 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.
- 96 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, 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, joms perdavęs iš autonominio regiono gautas sumas. Be to, kaip matyti iš ginčijamo sprendimo 340 konstatuojamosios dalies, pati Italijos Respublika teigė, kad Olbijos oro uosto valdytojas ieškovei perdavė visas įmokas, kurias šis valdytojas buvo gavęs iš autonominio regiono.
- 97 Taigi aišku, kad lėšos, kurias oro uosto valdytojai naudojo atlygindami 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. Be to, nors kartais jie turėjo padengti biudžeto avansą, įskaitant atvejus, kai tarpininkavo SFIRS, nuo sumų, kurias vėliau grąžino autonominis regionas, tai neturi jokios įtakos aplinkybei, kad, remiantis jų pačių pareiškimais ir ginčijamos pagalbos schema, oro uosto valdytojai panaudojo visas lėšas, kurias jiems skyrė šis autonominis regionas, atsilygindami oro transporto bendrovėms, su kuriomis sudarytos sutartys, kaip antai ieškovei, ir kurioms išimtinai taikoma ginčijamo sprendimo 2 straipsnyje numatyta pareiga susigrąžinti pagalbą.

- 98 Todėl reikia atmesti ieškovės argumentus, kad, autonominiam regionui pervedus lėšas oro uosto valdytojams, nebuvo aišku, kad jomis jai buvo atsilyginta. Ieškovės nurodyta aplinkybė, kad lėšų, kurias gavo oro uosto valdytojai, perdavimo oro transporto bendrovėms sąlygos nebuvo nurodytos Įstatyme Nr. 10/2010, taip pat nėra reikšminga, nes pagal ginčijamos pagalbos schemą buvo finansuojami veiksmai, kurių oro uosto valdytojai ėmėsi pagal sutartis, sudarytas su oro transporto bendrovėmis, o tai galiausiai buvo konstatuota remiantis faktinėmis aplinkybėmis ir reiškė, kad lėšos šiems oro transporto bendrovėms buvo perduodamos tarpininkaujant oro uosto valdytojams.
- 99 Konkrečiu ieškovės atveju lėšų, kurias autonominis regionas skyrė oro uosto valdytojams, ir lėšų, kurias šie valdytojai panaudojo oro transporto bendrovėms, su kuriomis sudarytos sutartys, atlyginti, 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.
- 100 Iš tiesų Sutarties Nr. 25/2011, 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 2011 m. kovo 17 d. ieškovė sudarė su GEASAR, nurodyta, kad siekdama plėtoti oro transporto veiklą ieškovė parengė rinkodaros ir reklamos programą Sardinijos regionui reklamuoti, kuri turėjo būti įgyvendinta suinteresuotosioms šalims prisidedant finansais, siekiant vystyti turizmą šioje saloje, šiuo atveju daugiausia ar net išimtinai autonominiame regione.
- 101 Be to, Sutartyje Nr. 25/2011 buvo įtvirtinta sutarties nutraukimo tuo atveju, jei autonominis regionas nutrauktų ar atšauktų finansavimą, sąlyga, patvirtinanti finansinių tarpininkų vaidmenį, kurį Komisija ginčijamame sprendime konstatavo dėl oro uosto valdytojų, kurie, kaip jie patys, visų pirma Kaljario Elmo oro uosto valdytojas, nurodė per administracinę procedūrą, tik pasirinko oro transporto bendroves, galinčias pasiekti metinius tikslus dėl reisų dažnumo ir keleivių skaičiaus strateginiais maršrutais iš atitinkamų oro uostų ir į juos.
- 102 Ieškovė atsikerta, kad, kaip minėta ginčijamo sprendimo 74 konstatuojamojoje dalyje, Regioniniame sprendime Nr. 29/36 aiškiai numatyta, kad veiklos planuose turi būti nurodyta, kiek nuosavų išteklių investuos kiekvienas oro uosto valdytojas ir kiek galimai prisidės kiti privatūs investuotojai, gaunantys naudos dėl oro eismo didėjimo ir veikiantys, pavyzdžiui, turizmo, prekybos, žemės ūkio ir kultūros sektoriuose.
- 103 Vis dėlto, kaip teigia Komisija, šis argumentas netinkamas. Iš tiesų, viena vertus, paklausta ieškovė negalėjo paaiškinti, koks kitas privatus investuotojas būtų susijęs su biudžeto iniciatyva, kurios ėmėsi autonominis regionas Sardinijos salai kaip turistinei vietai reklamuoti, finansuodamas veiklą, kuri vykdoma tarpininkaujant oro uosto valdytojams.
- 104 Kita vertus, bet kuriuo atveju, darant prielaidą, kad oro uosto valdytojų paslaugas iš dalies, kad ir nedaug, kartu finansavo kiti investuotojai, įskaitant pačius šiuos valdytojus, tai nepašalina lėšų, kurias oro uosto valdytojai naudojo atlygindami oro transporto bendrovėms pagal ginčijamos pagalbos schemą (pagal ginčijamą sprendimą minėtos oro transporto bendrovės turi pareigą sugrąžinti Italijos valstybei tik šias lėšas), valstybinio pobūdžio. Be to, jei būtų pritarta ieškovės argumentams, valstybei narei pakaktų paprašyti, jog jos priemonės kartu finansuotų privataus sektoriaus subjektai, kad joms nebūtų taikoma SESV 107 straipsnio 1 dalis.

- 105 Ieškovė dar teigia, kad, kiek tai susiję su lėšomis, kurias autonominis regionas skyrė oro uosto valdytojams įgyvendinant ginčijamos pagalbos schemą, šie valdytojai jas naudojo vien tam, kad padidintų savo pelną ir šių lėšų neadministravo siekdami bendrojo intereso. Kaip teigia ieškovė, minėtiems oro uosto valdytojams pervedus šias valstybės likvidžias lėšas, jos nedarant skirtumo buvo priskiriamos prie jų biudžeto, tapdavo privačiomis ir buvo naudojamos vien pelno tikslais.
- 106 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).
- 107 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.
- 108 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.
- 109 Ieškovės nurodyta aplinkybė, kad autonominis regionas nepaskyrė valstybės institucijos ar subjekto, kuriems būtų pavesta vienintelė užduotis administruoti atitinkamas lėšas, taip pat neturi įtakos ginčijamų mokėjimų ieškovei kvalifikavimui kaip „valstybės išteklių“, kaip tai suprantama pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį.
- 110 Iš tiesų, jau buvo konstatuota, kad pagalbos iš valstybės išteklių sąvoka apima ne tik tiesiogiai valstybės suteiktą naudą, bet ir naudą, kuri suteikta tarpininkaujant valstybiniam ar privačiam subjektui, šios valstybės paskirtam ar įkurtam siekiant administruoti pagalbą (šiuo klausimu žr. 1977 m. kovo 22 d. Sprendimo *Steinike ir Weinlig*, 78/76, EU:C:1977:52, 21 punktą; 1993 m. kovo 17 d. Sprendimo *Sloman Neptun*, C-72/91 ir C-73/91, EU:C:1993:97, 19 punktą ir 2013 m. gegužės 30 d. Sprendimo *Doux Élevage ir Coopérative agricole UKL-ARREE*, C-677/11, EU:C:2013:348, 26 punktą). Taigi Teisingumo Teismas naudos, suteiktos tarpininkaujant skirtingiems valstybės subjektams, įtraukimą į SESV 107 straipsnio 1 dalies taikymo sritį pagrindė būtinybe apsaugoti taisyklių, susijusių su „valstybių suteikta pagalba“, apibrėžtų SESV 107–109 straipsniuose, veiksmingumą, išvengiant to, kad vien įsteigusios autonomines institucijas, kurioms pavesta skirstyti pagalbą, valstybės narės galėtų apeiti taisykles, susijusias su valstybės pagalba (2002 m. gegužės 16 d. Sprendimo *Prancūzija / Komisija*, C-482/99, EU:C:2002:294, 23 punktą).

- 111 Vis dėlto remiantis šia jurisprudencija negalima daryti išvados, kad į SESV 107 straipsnio 1 dalyje nustatyto draudimo taikymo sritį patenka tik valstybės tiesiogiai, t. y. be tarpininkų, ir tarpininkaujant įstaigoms, kurioms suteiktos viešosios valdžios prerogatyvos ar bendrojo intereso užduotys ir kurios įsteigtos ar paskirtos pagalbai administruoti, suteikta nauda. Priešingai, kaip jau buvo priminta, netgi tam tikriems fiziniams ar juridiniams asmenims tiesiogiai suteikta nauda gali būti netiesioginė nauda, taigi valstybės pagalba kitiems juridiniams asmenims, kurie yra įmonės (žr. šio sprendimo 108 punktą), ir nereikalaujama, kad atitinkama nauda būtų suteikta tarpininkaujant įstaigai, kurią ši valstybė paskyrė ar sukūrė konkrečiai pagalbai administruoti.
- 112 Dėl ieškovės nuorodos į 2000 m. gegužės 16 d. Sprendimą *Prancūzija / Ladbroke Racing ir Komisija* (C-83/98 P, EU:C:2000:248, 50 punktas) ir 2013 m. sausio 15 d. Sprendimą *Aiscat / Komisija* (T-182/10, EU:T:2013:9, 104 punktas) reikia pažymėti, kad šios bylos buvo susijusios su situacijomis, kai reikėjo nustatyti, ar privačių įmonių, veikiančių pagal koncesiją ar turinčių monopolį, surinktos lėšos galėjo būti valstybės ištekliai, kaip tai suprantama pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį, net jeigu jos niekada formaliai nebuvo įtrauktos į atitinkamų valstybių narių kreditų apskaitą.
- 113 Šiose bylose sąvoka „valstybiniai ištekliai“ buvo išplėsta taip, kad SESV 107 straipsnio 1 dalis apimtų visas pinigines priemones, kurias viešosios valdžios institucijos gali realiai panaudoti įmonėms remti, nesvarbu, ar tos priemonės nuolat priklauso valstybės turtui. Todėl buvo nuspręsta, kad net jei sumos nuolat nepriklauso valstybės biudžetui, to, kad jas nuolat kontroliuoja valstybė, taigi jas nuolat turi kompetentingos nacionalinės valdžios institucijos, pakanka, kad jos būtų laikomos „valstybiniais ištekliais“ (2000 m. gegužės 16 d. Sprendimo *Prancūzija / Ladbroke Racing ir Komisija*, C-83/98 P, EU:C:2000:248, 50 punktas ir 2002 m. gegužės 16 d. Sprendimo *Prancūzija / Komisija*, C-482/99, EU:C:2002:294, 37 punktas).
- 114 Byloje, kurioje buvo priimtas 2013 m. gruodžio 19 d. Sprendimas *Association Vent De Colère! ir kt.* (C-262/12, EU:C:2013:851), kurį taip pat nurodo ieškovė, taip pat buvo keliamas klausimas, ar papildomų išlaidų, kurios teko galutiniam vartotojui ir kurių įmonės turėjo patirti dėl pareigos pirkti vėjo jėgainių gaminamą elektrą didesne už rinkos kainą, visapusiškos kompensacijos mechanizmui galėjo būti taikoma SESV 107 straipsnio 1 dalis. Konkrečiau kalbant, kilo klausimas dėl lėšų, kurias surinko specialiai joms administruoti paskirta įstaiga, kvalifikavimo kaip valstybės išteklių, kai nebūtina visos jos buvo skiriamos tarpininkaujant šiai įstaigai. Minėto sprendimo 33 punkte Teisingumo Teismas nusprendė, kad visas šias lėšas kontroliavo valstybė, o tai pateisina jų kvalifikavimą kaip „valstybės išteklių“.
- 115 Taigi, nors šie sprendimai susiję su bylomis, kuriose nagrinėjamos lėšos, priešingai nei šioje byloje, nebuvo gaunamos tiesiogiai iš valstybės biudžeto arba iš jo pervedamos per tarpininkus, kiek tai susiję su SESV 107 straipsnio 1 dalyje nustatyta sąlyga dėl tiesiogiai ar netiesiogiai iš valstybės išteklių suteiktos naudos buvimo, šie sprendimai patvirtina, 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, jeigu šios naudos suteikimas nereiškia formalaus valstybės išteklių pervedimo (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).
- 116 Vis dėlto, atsižvelgiant į ieškovės argumentus, susijusius su 2000 m. gegužės 16 d. Sprendimu *Prancūzija / Ladbroke Racing ir Komisija* (C-83/98 P, EU:C:2000:248), 2002 m. gegužės 16 d. Sprendimu *Prancūzija / Komisija* (C-482/99, EU:C:2002:294) ir 2013 m. gruodžio 19 d. Sprendimu *Association Vent De Colère! ir kt.* (C-262/12, EU:C:2013:851), kuriuose kalbama tiek apie „valstybės išteklių“ sąlygą, tiek apie priskyrimo valstybei sąlygą, taip pat reikia nustatyti, ar šiuo atveju sumas, kurias oro uosto valdytojai sumokėjo oro transporto bendrovėms, kaip antai ieškovei, ir kurių šaltinis yra Italijos valstybės, šiuo atveju autonominio regiono, biudžetas, dar galima kvalifikuoti kaip

„valstybės išteklius“ ir ar mokėjimus, kuriuos oro uosto valdytojai pagal sutartis atliko oro transporto bendrovėms, su kuriomis sudarytos sutartys, galima priskirti Italijos valstybei, šiuo atveju autonominiam regionui.

2) *Dėl oro uosto valdytojų mokėjimų oro transporto bendrovėms priskyrimo autonominiam regionui*

- 117 Šiuo aspektu 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. rugšėjo 17 d. Sprendimo *Commerz Nederland*, C-242/13, EU:C:2014:2224, 31–33 punktus).
- 118 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, esamų maršrutų eksploatavimo laikotarpio pratęsimą, su keleivių skaičiumi susijusių tikslų pasiekimą ir rinkodaros paslaugų teikimą.
- 119 Iš pradžių reikia atmesti ieškovės argumentą, kad sprendimo pradėti procedūrą 75 punkte Komisija pripažino, jog Įstatyme Nr. 10/2010 oro uosto valdytojams nebuvo nustatyta pareiga perduoti tam tikrą kompensacijos dalį oro transporto bendrovėms, su kuriomis sudarytos sutartys, o tai užkirto jai kelią paskui padaryti priešingą išvadą ginčijamame sprendime. Iš tiesų, kadangi formalios tyrimo procedūros tikslas yra išplėsti priemonės, apie kurią pranešė valstybės narė, nagrinėjimą, patį šio išsamesnio priemonės tyrimo pobūdį ir tikslą atitinka tai, kad Komisija, atlikusi tokį tyrimą, gali priėti prie kitokių išvadų nei preliminaros išvados, kurias ji išdėstė sprendime pradėti formalią tyrimo procedūrą siekdama pateisinti šį pradėjimą (šiuo klausimu žr. 2009 m. kovo 4 d. Sprendimo *Italija / Komisija*, T-424/05, nepaskelbtas Rink., EU:T:2009:49, 69 punktą).
- 120 Toliau, kalbant apie ieškovės ginčijamas ginčijamo sprendimo 357–359 konstatuojamosiose dalyse pateiktas Komisijos išvadas, kad oro uosto valdytojų elgesį lėmė autonominis regionas, remiantis Įstatymu Nr. 10/2010 ir veiklos planais, kurie prieš įsigaliojant turėjo būti patvirtinti autonominio regiono, reikia konstatuoti, kad Įstatyme Nr. 10/2010 oro uosto valdytojai formaliai laikomi jame numatytų mokėjimų gavėjais.
- 121 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 gairės turi būti patvirtinti regioninės vykdomosios valdžios rezoliucijomis, o šio įstatymo 3 straipsnio 3 dalyje taip pat aiškiai nustatyta, kad prie oro uosto valdytojų parengtų veiklos planų turi būti pridėti atitinkami aktai ir sutartys ir kad pagal juos bus teikiamas finansavimas, tik jeigu jie parengti laikantis regioninės vykdomosios valdžios priimtų transporto pasiūlos kriterijų, pobūdžio ir trukmės bei direktyvų ir tik jeigu jie prieš tai buvo pateikti privalomai kompetentingos komisijos nuomonei gauti.
- 122 Priešingai, nei teigia ieškovė, visų pirma tvirtindama, kad Įstatyme 10/2010 nėra jokių konkrečių gairių ar privalomų nurodymų oro uosto valdytojams dėl to, kaip turi būti naudojamos lėšos, kurių autonominis regionas turi jiems skirti pagal ginčijamas priemones, iš Įstatymo 10/2010 nustatytos priemonės matyti, kad jo nuostatas būtina reikiai aiškinti kartu su aktais, kuriuos, kaip numatyta šiame įstatyme, turi priimti regioninė vykdomoji valdžia ir kurie yra autonominio regiono šioje byloje

aptariamais 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.

- 123 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. Šiuo klausimu ieškovė tvirtina, kad pagal autonominio regiono įdiegtą sistemą oro uosto valdytojai buvo kontroliuojami tik tada, kai jie jau buvo gavę 80 % numatyto finansavimo. Vis dėlto reikia konstatuoti, kad, be to, jog veiklos planai buvo pateikti prieš autonominiam regionui atliekant patvirtinimo procedūrą, oro uosto valdytojai taip pat turėjo pateikti ketvirčio ataskaitas dėl 60 % pagalbos išmokėjimo ir kad jie galėjo gauti paskutinę 20 % mokėjimo dalį tik įrodę, jog laikėsi autonominio regiono nurodymų.
- 124 Šiuo klausimu tai, kad nėra konkrečios kiekvieno oro uosto valdytojo gautų lėšų paskirstymo tvarkos, neturi reikšmės, nes bet kuriuo atveju, viena vertus, šie valdytojai su oro transporto bendrovėmis sudarydavo sutartis tik turėdami autonominio regiono garantiją, kad jie iš jo gaus atitinkamų lėšų, ir, kita vertus, ieškovė nepaaiškino, pagal kokią šiomis aplinkybėmis sudarytą sutartį autonominis regionas neteikė finansavimo dėl to, kad buvo išnaudota biudžeto suma, kurią šis regionas iš pradžių buvo nustatęs.
- 125 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 šis oro uosto valdytojas 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“.
- 126 Žinoma, kaip pabrėžia ieškovė, 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. Tuo remdamasi ieškovė daro išvadą, kad Regioniniame sprendime Nr. 29/36 įtvirtinti bendrieji principai, kurių turi būti laikomasi rengiant veiklos planus, negali būti laikomi „išsamiais specialiais reikalavimais“, susijusiais su konkrečių lėšų pervedimu oro transporto bendrovėms.
- 127 Šiuo klausimu reikia konstatuoti, kad iš tiesų 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, kaip pabrėžia ieškovė, 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.
- 128 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.

- 129 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.
- 130 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*)“.
- 131 Be to, kaip pabrėžia Komisija, Sutarties Nr. 25/2011 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 ir konsolidavimo tikslo“, ir kad „norint gauti veiklos plano finansavimą reikėjo regioninės tarybos komiteto patvirtinimo pagal Įstatymo [Nr. 10/2010] 3 straipsnio 3 dalį“.
- 132 Atsižvelgiant į visa tai, kas išdėstyta, ieškovės argumentai, susiję su tariama oro uosto valdytojų sprendimų priėmimo autonomija apibrėžiant jų sutartinius santykius su oro transporto bendrovėmis, su kuriomis sudarytos sutartys pagal ginčijamos pagalbos schemą, turi būti atmesti kaip nepagrįsti.
- 133 Ieškovės nurodyta aplinkybė, kad tam tikruose oro uosto valdytojų pateiktuose veiklos planuose buvo pateikti išsamūs trečiosioms šalims, šiuo atveju oro transporto bendrovėms, mokėtinų kompensacijos ir oro transporto bendrovių teikiamų paslaugų tikėtinų ekonominės naudos pusiausvyros skaičiavimai, neįrodo, kad jie veikė siekdami maksimizuoti savo investicijas. Iš tiesų nagrinėjama kompensacija, kuriai taikoma ginčijamo sprendimo 2 straipsnyje numatyta pareiga grąžinti, yra ne šių oro uosto valdytojų investicija į jų nuosavą lėšą, o tik investicija, kuri galiausiai daroma autonominio regiono, kuris veikė siekdamas Sardinijos ekonominės plėtros, vardu ir sąskaita, be kita ko, didinant reisų į šią salą dažnumą ir keleivių skaičių.
- 134 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. Vis dėlto tai nepaneigia fakto, kad kainą, sutartyse numatytą už oro transporto bendrovių paslaugas, kurios atžvilgiu ginčijamo sprendimo 2 straipsnyje nustatyta pareiga grąžinti, finansiškai padengė autonominis regionas, o ne oro uosto valdytojai. Šiuo aspektu neturi reikšmės tai, kad dėl tam tikrų sutarčių, kuriose

nenumatyta tokia sutarties nutraukimo sąlyga, kokia įtvirtinta Sutartyje Nr. 25/2011, tam tikriems oro uosto valdytojams galėjo tekti padengti likusią kai kurių oro transporto bendrovių sumą, kai jiems negalėjo būti visiškai atlygintos iš anksto pervestos sumos dėl to, kad vykdant šias sutartis autonominis regionas priėmė sprendimą sustabdyti ginčijamos pagalbos schemos įgyvendinimą. Iš tikrųjų, pirma, labai didelę sutarčių dalį finansavo autonominis regionas. Antra, bet kuriuo atveju šių likutinių sumų neapėmė sumos, kurias Komisija skaičiuodama laikė nauda oro transporto bendrovėms.

- 135 Be to, reikia konstatuoti, kad, priešingai, nei teigia ieškovė, Įstatymo Nr. 10/2010 3 straipsnio 3 dalyje buvo aiškiai nurodyta, kad oro uosto valdytojai turi pateikti sutartis, o Regioniniame sprendime Nr. 29/36 buvo nustatyta, kad turi būti pateiktos ketvirčio ataskaitos ir dokumentai, susiję su veikla. Todėl Komisija ginčijamame sprendime galėjo daryti išvadą, kad autonominis regionas galėjo patikrinti, ar šiuos reikalavimus, nustatytus Įstatyme Nr. 10/2010 ir jo įgyvendinimo priemonėse, atitinka paslaugų teikimo sutartys, kurias oro uosto valdytojai sudarė su oro transporto bendrovėmis ir kurias šie valdytojai turėjo pateikti autonominiam regionui bent jau tam, kad būtų skirta paskutinė finansavimo dalis.
- 136 Kalbant apie oro uosto valdytojų pareigą, visų pirma numatytą Regioniniame sprendime Nr. 29/36, sukurti, kiek tai susiję su oro transporto bendrovių parengtais veiklos planais, sankcijų sistemą, skirtą užkirsti kelią tam, kad jos nevykdytų savo pareigų oro uosto valdytojų atžvilgiu, visų pirma dėl reisų dažnumo, keleivių skaičiaus ir siūlomų vietų skaičiaus užtikrinimo, reikia konstatuoti, kad, priešingai, nei teigia ieškovė, tai, kad oro uosto valdytojai įtraukia šias sąlygas į sutartis, sudaromas su oro transporto bendrovėmis, nereiškia, kad kyla komercinė rizika, nuo kurios siekė apsaugoti šie valdytojai tam, kad apsaugotų savo investicijas. Iš tiesų nagrinėjamos investicijos, kaip tai patvirtino patys oro uosto valdytojai, buvo suteiktos tik siekiant, kad jas vėliau visiškai kompensuotų autonominis regionas.
- 137 Taigi minėtų 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 pagrindžiamaisiais apskaitos ir sutarčių dokumentais, siekiant gauti paskutines šio regiono siūlomo finansavimo dalis.
- 138 Atsižvelgiant į visa tai, kas išdėstyta, Komisija nepadarė teisės klaidos ar, konkrečiai kalbant, akivaizdžios vertinimo 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.
- 139 Tokiomis aplinkybėmis Komisija nepadarė teisės klaidos, kai nusprendė, kad oro uosto valdytojų mokėjimai oro transporto bendrovėms už 1 ir 2 veiklos rūšis buvo padaryti iš valstybės išteklių ir kad jie gali būti priskirti Italijos valstybei.
- 140 Todėl pirmojo pagrindo antrą dalį, taigi ir visą pirmąjį pagrindą reikia atmesti kaip nepagrįstą.

2. Dėl antrojo pagrindo, grindžiamo akivaizdžia vertinimo klaida dėl oro transporto bendrovių gautos naudos

- 141 Antrąjį pagrindą ieškovė iš esmės suskirsto į keturias dalis, kuriomis siekia užginčyti ginčijamą sprendimą, nes Komisija esą klaidingai nusprendė, pirma, kad ginčijamos pagalbos schema yra „pagalbos schema“, kaip ji suprantama pagal 2015 m. liepos 13 d. Tarybos reglamento (ES) 2015/1589, nustatančio išsamias SESV 108 straipsnio taikymo taisykles (OL L 249, 2015, p. 9), 1 straipsnio d punktą, antra, kad autonominis regionas veiklą vykde ne pagal rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio privataus investuotojo principą, trečia, kad privataus investuotojo principo nebuvo galima taikyti ir oro uosto valdytojui bei oro transporto bendrovių finansiniams santykiams ir, ketvirta, kad oro uosto valdytojai pagal Įstatymą Nr. 10/2010 iš autonominio regiono negavo jokios netinkamos pagalbos.
- 142 Pirmiausia reikia išnagrinėti antrojo pagrindo pirmą dalį, paskui kartu – antrą ir trečią jo dalis, o galiausiai – paskutinę ketvirtą šio pagrindo dalį.

a) Dėl antrojo pagrindo pirmos dalies, susijusios su Reglamentu Nr. 2015/1589 1 straipsnio d punkte pateiktos „pagalbos schemas“ apibrėžties nepaisymu

- 143 Antrojo pagrindo pirmoje dalyje ieškovė ginčija tai, kad Komisija ginčijamas priemones kvalifikavo kaip „pagalbos schema“, motyvuodama tuo, kad ši institucija klaidingai taikė Reglamento Nr. 2015/1589 1 straipsnio d punkto pirmoje dalyje pateiktą apibrėžtį: „bet kuris teisės aktas, pagal kurį bendrai ir abstrakčiai teisės aktuose apibrėžtomis įmonėms netaikant kitų įgyvendinimo priemonių galima teikti individualią pagalbą“. Anot ieškovės, Komisija šiuo atveju negalėjo atsižvelgti į Įstatymo Nr. 10/2010 įgyvendinimo priemones, kaip į šios schemas sudedamąsias dalis, nes tai leistų jai apeiti problemą, susijusią su tuo, kad dėl šio įstatymo reikėjo priimti papildomas įgyvendinimo priemones, kad jį būtų galima taikyti. Taigi taikydama Reglamento Nr. 2015/1589 1 straipsnio d punktą Komisija negali atsižvelgti į atitinkamos valstybės narės priimtas įgyvendinimo priemones, todėl ginčijamo sprendimo 349 konstatuojamojoje dalyje pateikta išvada yra klaidinga.
- 144 Ieškovė mano, kad šiuo atveju juo labiau nebuvo įvykdyta sąlyga, susijusi su poreikio taikyti „kitas įgyvendinimo priemones“ nebuvimu, atsižvelgiant į tai, kad Italijos Respublika po to, kai buvo pranešta apie ginčijamas priemones, dar priėmė įgyvendinimo priemones, kaip antai 2012 m. rugpjūčio 7 d. Regioninį įstatymą Nr. 15, 2012 m. spalio 2 d. Sprendimą Nr. 649 ir 2014 m. vasario 5 d. Sprendimą Nr. 4/34, kurie paminėti ginčijamo sprendimo 40 ir 41 konstatuojamosiose dalyse ir kurių Komisija nenagrinėjo kaip ginčijamos pagalbos schemas sudedamųjų dalių.
- 145 Be to, ieškovė pabrėžia, kad, priešingai, nei reikalaujama pagal Reglamento Nr. 2015/1589 1 straipsnio d punktą, Įstatyme Nr. 10/2010 oro transporto bendrovės nėra „bendrai ir abstrakčiai“ apibrėžiamos kaip individualios pagalbos potencialios gavėjos, nes, atvirkščiai, tiek šiame įstatyme, tiek įgyvendinimo priemonėse nėra vartojama sąvoka „oro transporto bendrovės“. Tik Regioniniame sprendime Nr. 29/36 yra minimi finansavimo gavėjai, t. y. Sardinijos Algero, Kaljario Elmo, Olbijos, Oristano ir Tortolio oro uostai, o tai patvirtina, kad jie buvo vieninteliai ginčijamų priemonių naudos gavėjai.
- 146 Ieškovė daro išvadą: kadangi Komisija nebuvo susidūrusi su autonominio regiono patvirtinta pagalbos schema, ji turėjo išnagrinėti ginčijamas priemones remdamasi privataus investuotojo kriterijumi. Bet kuriuo atveju Komisija ginčijamame sprendime padarė klaidingą išvadą, kad pagalbos schemas, kurią ieškovė ginčija, egzistavimas neleidžia jai individualiai išnagrinėti oro uostų ir oro transporto bendrovių sudarytų sutarčių, taip pat ir atsižvelgiant į privataus investuotojo kriterijų. Privataus investuotojo kriterijaus taikymas buvo išnagrinėtas keliuose bylose, susijusiose su pagalbos schemomis, kaip antai vadinamaisiais „Prodi“ Italijos teisės aktais, nustatančiais specialią administravimo procedūrą

didelėms sunkumų patiriančioms įmonėms byloje, kuriose buvo priimtas 1998 m. gruodžio 1 d. Sprendimas *Ecotrade* (C-200/97, EU:C:1998:579) ir 1999 m. birželio 17 d. Sprendimas *Piaggio* (C-295/97, EU:C:1999:313).

- 147 Komisija prašo atmesti antrojo pagrindo pirmą dalį kaip nepagrįstą, teigdama, kad ieškovė klysta dėl pagalbos schemos apibrėžties. Iš tikrųjų labai svarbu, kad pagal minėtą schemą naudą gavėjai būtų apibrėžti bendrai ir abstrakčiai. Vis dėlto, jei jie taip nebėra apibrėžti, taip yra tik todėl, kad, Komisijos teigimu, tokiu atveju yra taikoma pati ši schema. Nagrinėjamu atveju pagalbos schemą sudarė Įstatymas Nr. 10/2010 ir įvairūs įgyvendinimo aktai. Komisija pripažįsta, kad tam tikrais išimtiniais atvejais pagalbos schemą galima vertinti atsižvelgiant į rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio privataus investuotojo kriterijų. Taip yra tuo atveju, kai valstybei priklauso visi tokios schemos naudą gavėjai ir ji juos kontroliuoja. Vis dėlto akivaizdu, kad taip nėra šioje byloje, juo labiau kad ginčijamos pagalbos schema aiškiai siekiama viešosios politikos tikslų.
- 148 Šiuo klausimu reikia priminti, kad pagal Reglamento Nr. 2015/1589 1 straipsnio d punktą „pagalbos schema“ – tai visų pirma „bet kuris teisės aktas, pagal kurį bendrai ir abstrakčiai teisės aktuose apibrėžtomis įmonėms netaikant kitų įgyvendinimo priemonių galima teikti individualią pagalbą“. Kadangi Komisija, atsakydama į Bendrojo Teismo klausimą, sutiko, kad šioje nuostatoje numatyta antroji pagalbos schemos sąvokos apibrėžtis netaikytina šioje byloje, reikia nustatyti, ar ginčijamos pagalbos schema iš tikrųjų yra pagalbos schema, kaip tai suprantama Reglamento Nr. 2015/1589 1 straipsnio d punkto pirmą dalį.
- 149 Dėl šios apibrėžties Bendrasis Teismas jau yra nusprendęs, kad, pirma, atsižvelgiant į tai, kad individuali pagalba teikiama netaikant papildomų įgyvendinimo priemonių, pagrindiniai atitinkamos pagalbos schemos aspektai turi būti numatyti nuostatose, kurios laikomos minėtos schemos pagrindu. Antra, taikydamos minėtą schemą nacionalinės valdžios institucijos negali turėti diskrecijos dėl atitinkamos pagalbos pagrindinių aspektų nustatymo ir dėl jos suteikimo tikslingumo. Iš tikrųjų tam, kad būtų galima teigti, jog tokių įgyvendinimo priemonių nėra, nacionalinės valdžios institucijos turi galėti tik paprastai techniškai taikyti nuostatas, kurios laikomos atitinkama pagalbos schema, esant reikalui, patikrinusios, ar pareiškėjai atitinka iš anksto nustatytas jos taikymo sąlygas. Trečia, iš Reglamento Nr. 2015/1589 1 straipsnio d punkto matyti, kad aktuose, kuriais grindžiama pagalbos schema, turi būti bendrai ir abstrakčiai apibrėžti pagalbos gavėjai, net jei jiems suteikta pagalba lieka neapibrėžta (2019 m. vasario 14 d. Sprendimo *Belgija ir Magnetrol International / Komisija*, T-131/16 ir T-263/16, dėl kurio pateiktas apeliacinis skundas, EU:T:2019:91, 86–88 punktai).
- 150 Be to, reikia priminti, kad visų valstybės narės valdžios institucijų priimtų priemonių kvalifikavimas kaip pagalbos schemos reiškia, kad, įskaitant ir atvejį, kai siekiama sumažinti šios institucijos administracinę naštą, Komisija gali apsiriboti nagrinėjamos schemos požymių analize tam, kad nagrinėjamo sprendimo motyvuose įvertintų, ar dėl savo sąlygų ši schema suteikia didelę naudą pagalbos gavėjams, palyginti su jų konkurentais, ir iš esmės yra naudinga įmonėms, kurios dalyvauja valstybių narių tarpusavio prekyboje. Taigi sprendime dėl tokios schemos Komisija neturi kiekvieną atskiru atveju atlikti skirtos pagalbos analizės pagal tokią pagalbos schemą. Tik susigrąžinant pagalbą, šiuo atveju nacionaliniu lygmeniu, būtina tikrinti kiekvienos susijusios įmonės individualią padėtį (šiuo klausimu žr. 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 ir jame nurodytą jurisprudenciją).
- 151 Šiuo atveju Komisija ginčijamo sprendimo 349 konstatuojamojoje dalyje padarė išvadą, kad priemonės, apie kurias pranešta, yra pagalbos schema, kaip ji suprantama pagal Reglamento Nr. 2015/1589 1 straipsnio d punktą, motyvuodama tuo, kad „[r]emiantis [ginčijamo] sprendimo 2 skirsnioje apibūdinta teisine sistema, be jau aprašytų priemonių nereikalaujant jokių papildomų įgyvendinimo priemonių, individuali pagalba gali būti skiriama Įstatyme Nr. 10/2010 bendrai ir abstrakčiai (t. y. nenurodant jokių konkrečių bendrovių) apibrėžtomis įmonėms (pvz., oro vežėjams)“.

- 152 Šis teisinis pagrindas yra nurodytas ginčijamo sprendimo 2.3 skirsnyje „Teisinis pagrindas“: Įstatymo Nr. 10/2010 3 straipsnis, 2010 m. gegužės 17 d. Regioninis dekretas Nr. 122/347, kuriame nurodyta, kad Įstatyme Nr. 10/2010 nustatytos sumos turi būti dengiamos iš regioninio biudžeto, regioniniai sprendimai Nr. 29/36, 43/37 ir 52/117, 2011 m. sausio 19 d. Regioninis įstatymas Nr. 1, kuriuo įmokos, kurias autonominis regionas skyrė oro uosto valdytojams, buvo sumažintos atitinkamai iki 21 100 000 EUR 2011 m. ir 21 500 000 EUR 2012 ir 2013 m., 2011 m. birželio 30 d. Regioninis įstatymas Nr. 12, kuriuo sukuriama išankstinio finansavimo mechanizmas, administruojamas tarpininkaujant *ad hoc* finansiniam fondui, įkurtam SFIRS, iš dalies pakeistas 2012 m. rugpjūčio 7 d. Regioniniu įstatymu Nr. 15 ir įgyvendintas 2012 m. spalio 2 d. Sprendimu Nr. 694, ir galiausiai 2014 m. vasario 5 d. Sprendimas Nr. 4/34, kuriuo iš dalies keičiamas regioninių įmokų skyrimas už 2013 m., siekiant atsižvelgti į šių įmokų sumažinimą, dėl kurio nuspręsta sudarant autonominio regiono biudžetą pagal Įstatymą Nr. 10/2010, taip pat į oro uosto valdytojų faktiškai patirtas išlaidas.
- 153 Šiuo klausimu visų pirma, kaip pabrėžia ieškovė, Komisija iš tikrųjų į teisinį pagrindą, kuris, kaip ji mano, sudaro ginčijamos pagalbos schemą, įtraukė autonominio regiono aktus, priimtus po to, kai Italijos Respublika pranešė apie ginčijamame sprendime nagrinėjamą priemonę.
- 154 Vis dėlto gali atsitikti taip, kad per formalią tyrimo procedūrą Komisijai bus pateikta naujų įrodymų arba kad jos analizė pasikeis, palyginti su sprendimu pradėti šią procedūrą. Taigi tuo atveju, jeigu Komisija, priėmusi sprendimą pradėti formalią tyrimo procedūrą, suprastų, kad ji pagrįsta neišsamiais aplinkybėmis arba šių aplinkybių klaidingu teisiniu kvalifikavimu, ji turėtų turėti galimybę pakoreguoti savo poziciją, priimdama ištaisomąjį sprendimą (2011 m. rugsėjo 20 d. Sprendimo *Regione autonoma della Sardegna ir kt. / Komisija*, T-394/08, T-408/08, T-453/08 ir T-454/08, EU:T:2011:493, 71 punktą). Vis dėlto toks sprendimas nepagrįstas, jeigu sprendime pradėti formalią tyrimo procedūrą nustatyti tyrimo pagrindai nebuvo iš esmės pakeisti ir jeigu faktinės ir teisinės aplinkybės, kuriomis grindžiami Komisijos argumentai, iš esmės yra tokios pačios (2015 m. liepos 2 d. Sprendimo *Prancūzija ir Orange / Komisija*, T-425/04 RENV ir T-444/04 RENV, EU:T:2015:450, 134 punktą).
- 155 Šiuo atveju, viena vertus, ginčijamo sprendimo priėmimo dieną ir tomis dienomis, kai suinteresuotosios šalys, įskaitant ieškovę, pateikė savo pastabas per administracinę procedūrą, ieškovės paminėti aktai, kurie nebuvo nurodyti sprendime pradėti procedūrą, t. y. 2012 m. rugpjūčio 7 d. Regioninis įstatymas Nr. 15, 2012 m. spalio 2 d. Sprendimas Nr. 694 ir 2014 m. vasario 5 d. Sprendimas Nr. 4/34, jau buvo priimti ir galiojo. Kita vertus, visų pirma iš ginčijamo sprendimo 67 konstatuojamosios dalies matyti, kad per visą ginčijamos pagalbos schemos įgyvendinimo laikotarpį autonominis regionas laipsniškai mažino sumas, kurios iš pradžių buvo skirtos tai schemai finansuoti. Ieškovės nurodyti aktai yra būtent tie, kuriais šios sumos buvo pakeistos, nepakeičiant priemonės esmės. Taigi ginčijamame sprendime Komisija galėjo atsižvelgti į šiuos aktus, nors jie buvo priimti vėliau, nei Italijos Respublika pranešė apie ginčijamos pagalbos schemą.
- 156 Toliau, priešingai, nei tvirtina ieškovė, Komisija galėjo atsižvelgti į autonominio regiono priimtas Įstatymo Nr. 10/2010 įgyvendinimo nuostatas kaip į ginčijamos pagalbos schemos sudedamąsias dalis. Iš tiesų Reglamento Nr. 2015/1589 1 straipsnio d punkto formuluotėje neatmetama galimybė pagalbos schema laikyti visas bendrąsias nuostatas ir jų įgyvendinimo nuostatas. Atvirkščiai, šioje nuostatoje numatyta, kad norint skirti pagalbą individualiems gavėjams nereikia priimti „kitų“ įgyvendinimo priemonių.
- 157 Nagrinėjamu atveju autonominio regiono vykdomosios valdžios teikiamo finansavimo skyrimas nepriklausė nuo to, ar minėtas autonominis regionas priėmė „kitas“ įgyvendinimo priemones, palyginti su jau priimtomis ir išvardytomis ginčijamo sprendimo 2.3 skirsnyje.

- 158 Šiuo atžvilgiu, priešingai, nei teigia ieškovė, veiklos planų priėmimas ir oro uosto valdytojų ir oro transporto bendrovių individualių sutarčių sudarymas nebuvo pagalbos schemos „kitos“ įgyvendinimo nuostatos, bet tai buvo individualizuoto šios schemos įgyvendinimo dalis, t. y. individualus pagalbos suteikimas iš pradžių tiesioginiams gavėjams – oro uosto valdytojams, o paskui galutiniams gavėjams – oro transporto bendrovėms.
- 159 Iš tiesų reikia konstatuoti, kad teisės aktai, į kuriuos Komisija atsižvelgė kaip į ginčijamos pagalbos schemos sudedamąsias dalis, apibrėžė esminius nagrinėjamos pagalbos schemos aspektus ir leido suteikti individualią pagalbą be papildomų įgyvendinimo priemonių, jei tenkinamos šiuose teisės aktuose numatytos sąlygos, o tai, be kita ko, reiškia, kad, pirma, autonominis regionas patvirtino oro uosto valdytojų veiklos planus, apibrėžiančius Sardinijos regiono, kaip turistinės vietos, reklamos priemones, ir, antra, tam, jog oro uosto valdytojams būtų sumokėtos sumos, kurias jie iš anksto sumokėjo vykdydami sutartis, kurias šiuo tikslu buvo sudarę su oro transporto bendrovėmis, autonominiam regionui turėjo būti pateiktos šios sutartys ir patirtas išlaidas pagrindžiantys apskaitos dokumentai.
- 160 Iš nuostatų, kurias Komisija nurodė kaip ginčijamą pagalbos schemą, taip pat matyti, kad kai nacionalinės valdžios institucijos, t. y. autonominio regiono vykdomoji valdžia, taikė minėtą schemą, jos neturėjo diskrecijos nustatyti esminių nagrinėjamos pagalbos elementų ir jos suteikimo tikslingumo. Iš tiesų atrodo, kad metiniai biudžeto asignavimai iš pradžių buvo numatyti Įstatyme Nr. 10/2010, kad jie buvo pakoreguoti įgyvendinant ginčijamą priemonę ir kad įgyvendinimo nuostatose, visų pirma Sprendime Nr. 29/36, buvo numatyti lėšų paskirstymo oro uosto valdytojams kriterijai, kai jų prašomos sumos viršijo bendrą numatytą sumą, tačiau autonominis regionas faktiškai neturėjo taikyti šių kriterijų ir gavęs prašymus atlygindavo beveik visas sumas, kurias nurodydavo oro uosto valdytojai.
- 161 Taigi, pirma, oro uosto valdytojų veiklos planų priėmimo etapu, antra, jų ir oro transporto bendrovių sutarčių sudarymo etapu, trečia, etapu, kai šie valdytojai teikė paraiškas dėl finansavimo, ir, ketvirta, etapu, kai autonominis regionas atlygindavo iš anksto sumokėtas sumas, jo vykdomoji valdžia tik techniškai taikė nuostatas, sudarančias nagrinėjamą schemą, prireikus patikrinusi, ar pareiškėjai įvykdė pagalbai gauti numatytas sąlygas.
- 162 Galiausiai, kaip numatyta Reglamento Nr. 2015/1589 1 straipsnio d punkte, teisės aktuose, kuriais grindžiama ginčijamos pagalbos schema, tiesioginiai gavėjai apibrėžti bendrai ir abstrakčiai, t. y. oro uosto valdytojai, tačiau nenustatoma, kokia individuali pagalba jiems bus suteikta.
- 163 Kalbant apie oro transporto bendroves, su kuriomis sudarytos sutartys ir kurias Komisija laikė galutinėmis, taigi ir realiomis ginčijamų pagalbos priemonių gavėjomis, viena vertus, bendrai pažymėtina, kad formalus tokių gavėjų nurodymo nebuvimas savaime nėra kliūtis priemonei kvalifikuoti kaip „pagalbos schemą“, nes tam tikrais atvejais ši sąvoka netektų veiksmingumo, įpareigojant Komisiją, įskaitant atvejus, nagrinėtus byloje, kuriose priimtas 2000 m. rugsėjo 19 d. Sprendimas *Vokietija / Komisija* (C-156/98, EU:C:2000:467, 22–35 punktai), 2002 m. birželio 13 d. Sprendimas *Nyderlandai / Komisija* (C-382/99, EU:C:2002:363), 2009 m. kovo 4 d. Sprendimas *Associazione italiana del risparmio gestito et Fineco Asset Management / Komisija* (T-445/05, EU:T:2009:50) ir 2010 m. birželio 15 d. Sprendimas *Mediaset / Komisija* (T-177/07, EU:T:2010:233), išnagrinėti potencialiai didelį skaičių realių individualių gavėjų, nors pagalba jiems buvo suteikta pagal bendrą priemonę.
- 164 Tai patvirtina aplinkybė, kad netgi neidentifikavus teisės akto, kuriuo sukuriamą tokia pagalbos schema, Komisija gali remtis aplinkybių visuma, iš kurios būtų galima nustatyti, kad pagalbos schema iš tikrųjų buvo sukurta (šiuo klausimu žr. 1994 m. balandžio 13 d. Sprendimo *Vokietija ir Pleuger Worthington / Komisija*, C-324/90 ir C-342/90, EU:C:1994:129, 14 ir 15 punktus). Todėl šioje byloje nagrinėjamu atveju, net jei oro transporto bendrovės formaliai nebuvo įvardytos kaip ginčijamos pagalbos schemos

naudos gavėjos, Komisija galėjo remtis visais oro uosto valdytojų naudai formaliai nustatytos priemonės elementais, kad padarytų išvadą, jog iš tikrųjų egzistuoja oro transporto bendrovės, kaip realioms ir galutinėms šios priemonės naudos gavėjoms, skirta pagalbos schema.

- 165 Kita vertus, bet kuriuo atveju reikia konstatuoti, kad, priešingai, nei teigia ieškovė, nors Įstatyme Nr. 10/2010 neminimas oro transporto bendrovių dalyvavimas numatytoje finansavimo sistemoje, vis dėlto jame kalbama apie tai, kad turi būti pateiktos sutartys, šiuo atveju sudarytos su šiomis bendrovėmis, o Regioniniame sprendime Nr. 29/36 aiškiai nurodyta, kad oro transporto bendrovės privalo numatyti sankcijų sistemą tuo atveju, kai oro transporto bendrovės buvo parengusios veiklos planus. Taigi ginčijamos pagalbos schemoje oro transporto bendrovės bendrai ir abstrakčiai įvardytos kaip autonominio regiono sukurtos finansavimo sistemos dalyvės. Be to, nepaisant to, kad Regioniniame sprendime Nr. 29/36 oro uosto valdytojai įvardyti, kaip priimtų priemonių naudos gavėjai, pats autonominis regionas minėtuose sprendimuose Nr. 300 ir 322 pripažino, kad oro transporto bendrovės turi būti laikomos realiomis šių priemonių naudos gavėjomis.
- 166 Atsižvelgiant į visa tai, kas išdėstyta, Komisija pagrįstai visas ginčijamo sprendimo 35–41 konstatuojamosiose dalyse nurodytas nuostatas galėjo laikyti „pagalbos schema“, kaip tai suprantama pagal Reglamento Nr. 2015/1589 1 straipsnio d punktą.
- 167 Be to, priešingai, nei teigia ieškovė, ginčijamame sprendime Komisija nepagrindė atsisakymo nagrinėjamu atveju taikyti rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio privataus ūkio subjekto principą, motyvuodama tuo, kad toks principas negalėjo būti taikomas pagalbos schemas, kaip ji suprantama pagal Reglamento Nr. 2015/1589 1 straipsnio d punktą, atveju. Be to, su šiuo principu susiję ieškovės argumentai bus nagrinėjami analizuojant antrojo pagrindo antrą dalį.
- 168 Todėl antrojo pagrindo pirmą dalį reikia atmesti kaip nepagrįstą.

b) Dėl antrojo pagrindo antros ir trečios dalių, susijusių su rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio privataus ūkio subjekto principo taikymu autonominiam regionui ir oro uosto valdytojams

- 169 Antrojo pagrindo antroje ir trečioje dalyse ieškovė tvirtina, kad Komisija padarė teisės klaidą atsisakydama taikyti rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio privataus ūkio subjekto principą tiek autonominiam regionui, tiek oro uosto valdytojams. Komisija savo ruožtu prašo atmesti abi dalis kaip nepagrįstas.
- 170 Reikia vieną po kitos išnagrinėti antrojo pagrindo trečią ir antrą dalis.

1) Dėl antrojo pagrindo trečios dalies, susijusios su privataus investuotojo principo taikymu oro uosto valdytojų ir oro transporto bendrovių sutartiniais santykiais

- 171 Antrojo pagrindo trečioje dalyje ieškovė tvirtina, kad Komisija turėjo išnagrinėti, ar privataus investuotojo kriterijus galėjo būti taikomas ne tik autonominio regiono sprendimo paskirstyti lėšas oro uosto valdytojams atžvilgiu, bet ir šių valdytojų sprendimų atlyginti oro transporto bendrovėms už paslaugas, kurias jos jiems teikė pagal su jomis sudarytas sutartis, atžvilgiu, ypač dėl Olbijos ir Kaljario Elmo oro uostų.
- 172 Pirmiausia reikia pažymėti, kad 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 ginčijamos pagalbos schemą oro transportui skatinti bendrai Sardinijos salos teritorijoje.

- 173 Šiuo klausimu ieškovė mano, kad Komisija negalėjo atmesti privataus investuotojo kriterijaus taikymo motyvuodama tuo, kad oro uosto valdytojai tariamai turėjo įgyvendinti bendrąją pagalbos schemą, todėl jie negalėjo veikti kaip rinkos ekonomikos sąlygomis veikiantys ūkio subjektai.
- 174 Ieškovės argumentus, susijusius su rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio privataus ūkio subjekto principo taikymu oro uosto valdytojų savarankiškumui naudojant autonominio regiono skirtas lėšas ir apibrėžiant jų sutartinius santykius su oro transporto bendrovėmis, reikia atmesti dėl nagrinėjant pirmojo pagrindo antrą dalį jau išdėstytų motyvų.
- 175 Be to, reikia konstatuoti, kad, kaip pripažįsta ieškovė, du šioje byloje nagrinėjami oro uostų valdytojai, t. y. Kaljario Elmo ir Olbijos, bet kuriuo atveju nepriklauso autonominiam regionui. 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 privatus investuotojas, kuris iš savo investicijų tikisi ekonominės naudos ilgesniu ar trumpesniu laikotarpiu.
- 176 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.
- 177 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.
- 178 Šios išvados nepaneigia aplinkybė, darant prielaidą, kad ji įrodyta, jog oro uosto valdytojai oro transporto bendrovėms taip pat mokėjo atlygį iš 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 schemas įgyvendinimą. Antra, reikia priminti, kad bet kuriuo atveju šių tariamų oro uosto valdytojų investicijų neapima ginčijamo sprendimo 2 straipsnyje numatyta grąžinimo pareiga ir jos nereiškia didelės komercinės rizikos, susijusios su iš autonominio regiono gautų lėšų naudojimu.
- 179 Be to, kaip tvirtina Komisija, oro transporto bendrovės buvo atrinktos tik tam, kad oro uosto valdytojai gautų regioninį finansavimą, skirtą atlyginti už jų paslaugas. Vis dėlto, kaip 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 įsigijimus iš oro transporto bendrovių ir įvykdyti pareigas atidaryti naujus oro maršrutus, pasiekti su keleiviais susijusius tikslus ir teikti rinkodaros paslaugas. Be to, net jeigu, kaip teigia ieškovė, oro uosto valdytojai dėl oro transporto bendrovių pagal ginčijamos pagalbos schemą teikiamų paslaugų teigiamo

poveikio galėjo patirti su veikla oro uostuose susijusių ir nesusijusių išteklių padidėjimo netiesioginių padarinių, tai neleidžia daryti išvados, kad sutartis, kurias jie sudarė su šiomis oro transporto bendrovėmis pagal ginčijamos pagalbos schemą, buvo galima nagrinėti atsižvelgiant į privataus investuotojo kriterijų.

- 180 Kalbant apie Aljero oro uosto valdytoją, pažymėtina, kad, priešingai, nei teigia ieškovė, kaip konstatuota anksčiau, Komisija nei ginčijamame sprendime, nei Sprendime „Algero“ nenagrinėjo priemonių, kurių buvo imtasi dėl šio oro uosto pagal ginčijamos pagalbos schemą. Be to, aplinkybė, kad, kiek tai susiję su Aljero oro uosto valdytojo sudarytomis rinkodaros sutartimis, analogiškoms nagrinėjamoms šioje byloje, Komisija priėjo prie išvados, kad kai kurioms iš jų taikomas privataus investuotojo principas, nes šios sutartys buvo pripažintos pelningomis Aljero oro uostui, negali įrodyti, kad privataus investuotojo principas šiuo atveju turi būti taikomas Kaljario Elmo ir Olbijos oro uosto valdytojams. Iš tiesų, viena vertus, Aljero oro uosto valdytojas priklauso autonominiam regionui, o taip nėra Kaljario Elmo ir Olbijos oro uostų atveju. Kita vertus, Sprendime „Algero“ Komisija išreiškė nuomonę dėl finansų judėjimo tarp autonominio regiono, Aljero oro uosto valdytojo ir jo oro transporto bendrovių, su kuriomis sudarytos sutartys, ne dėl pagal ginčijamos pagalbos schemą įvykusių judėjimų, o tik dėl judėjimų, kuriuos lemia sutartys, sudarytos prieš sukuriant šią pagalbos schemą.
- 181 Turint omenyje šias išvadas, ieškovė klaidingai teigia, kad Sprendimas „Algero“ patvirtina, jog Komisija negalėjo nagrinėti ginčijamų priemonių kaip pagalbos schemos, kai vieno iš oro uosto naudos gavėjo atveju ji nagrinėjo (o taip nėra šiuo atveju) jo iš autonominio regiono gautą finansavimą kaip individualią priemonę ir galiausiai nusprendė, kad tam tikrais atvejais tai nebuvo pagalba.
- 182 Atsižvelgiant į tai, kas išdėstyta, antrojo pagrindo trečią dalį reikia atmesti kaip nepagrįstą.

2) Dėl antrojo pagrindo antros dalies, susijusios su rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio privataus ūkio subjekto principo taikymu autonominio regiono sprendimams

- 183 Kiek tai susiję su rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio privataus ūkio subjekto principo taikymu autonominiam regionui, kuris yra antrojo pagrindo antros dalies dalykas, ieškovė visų pirma kaltina Komisiją tuo, kad ši atmetė galimybę taikyti privataus investuotojo kriterijų dėl to, kad per formalią tyrimo procedūrą atitinkama valstybė narė nesirėmė šiuo kriterijumi, kad įrodytų priemonės suderinamumą su vidaus rinka. Iš tiesų, ieškovės teigimu, Komisija privalo išnagrinėti šio principo taikymą, kuris gali lemti išvadą, kad ginčijama priemonė nėra valstybės pagalba, net jei atitinkama valstybė narė ja nesiremia. Konkrečiai kalbant, ginčijamo sprendimo 112 išnašoje Komisija klysta dėl 2012 m. birželio 5 d. Sprendime *Komisija / EDF* (C-124/10 P, EU:C:2012:318, 104 punktas) suformuotos jurisprudencijos apimtį, be kita ko, dėl to, kad tame sprendime Teisingumo Teismas tik priminė Komisijos pareigą išnagrinėti minėto principo taikymą, kai juo remiasi atitinkama valstybė narė, tačiau šis teismas nepriėmė sprendimo dėl priešingo atvejo, kaip antai nagrinėjamo šioje byloje, kai atitinkama valstybė narė šiuo principu neįsiviešo savo priemonės.
- 184 Komisija savo ruožtu mano teisingai taikiusi jurisprudenciją, nes Italijos Respublika nesirėmė rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio privataus ūkio subjekto principu ir taip pat neatrodė, kad šis principas galėjo būti taikomas tuo atveju, kai autonominis regionas siekė viešosios ekonominės politikos tikslų norėdamas pritraukti turistus, o tai negali būti susiję su privataus investuotojo tikslu. Iš tiesų naudą, kurios buvo tikimasi iš ginčijamos pagalbos schemos, sudarė ne padidėję dividendai, kapitalo prieaugis ar kokia nors kita finansinės naudos forma, bet tik Sardinijos salos ekonominio vystymosi skatinimas, įskaitant darbo vietų kūrimą.
- 185 Šiuo klausimu, kaip teisingai priminė ieškovė, rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio privataus ūkio subjekto kriterijus nėra išimtis, kuri taikoma tik valstybės narės prašymu. Iš tiesų šis kriterijus, jei taikomas, yra vienas iš veiksnių, į kuriuos Komisija privalo atsižvelgti, siekdama nustatyti tokios

pagalbos buvimą. Todėl, jei paaiškėja, kad privataus ūkio subjekto kriterijus galėtų būti taikomas, Komisija privalo paprašyti atitinkamos valstybės narės jai pateikti visą reikšmingą informaciją, kuri leistų patikrinti, ar galimybės taikyti šį kriterijų ir jo taikymo sąlygos yra tenkinamos; ji gali atsisakyti nagrinėti tokią informaciją, tik jei pateikti įrodymai buvo nustatyti priėmus sprendimą vykdyti atitinkamą sandorį (2012 m. birželio 5 d. Sprendimo *Komisija / EDF*, C-124/10 P, EU:C:2012:318, 103 ir 104 punktai).

- 186 Vis dėlto šioje byloje Komisija rėmėsi ne vien tuo, kad Italijos Respublika nesirėmė rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio privataus ūkio subjekto principu, kad paaiškintų savo vertinimą, jog nėra galimybės pateisinti ginčijamos pagalbos schemos atsižvelgiant į minėtą principą.
- 187 Ginčijamo sprendimo 380–388 konstatuojamosiose dalyse Komisija pirmiausia pažymėjo, kad Italijos Respublika nepasiūlė taikyti rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio privataus ūkio subjekto principo autonominiam regionui, 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.
- 188 Todėl ieškovės kaltinimą, susijusį su tuo, kad Komisija tariamai neišnagrinėjo galimybės taikyti rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio privataus ūkio subjekto principą, reikia atmesti kaip nepagrįstą.
- 189 Be to, ieškovė mano, kad ginčijamo sprendimo 380 konstatuojamojoje dalyje esanti Komisijos išvada, jog autonominis regionas neveikė kaip rinkos ekonomikos sąlygomis veikiantis privatus investuotojas, yra klaidinga, nes, kaip manė Komisija, ši regioninė institucija siekė viešosios politikos tikslų, visų pirma stiprindama regioninę ekonomiką, kad pritrauktų daugiau turistų, o ne gauti pelno kaip oro uosto savininkė.
- 190 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.
- 191 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. 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 tikėtųsi iš savo investicijų, nei su juo palyginamas.
- 192 Be to, Komisija teisingai pabrėžė, kad iš tikrųjų SOGAER ir ieškovės sudarytame susitarime buvo numatytas Kaljario Elmo oro uosto valdytojo pajamų padidėjimas 3 mln. EUR, tačiau dėl to autonominis regionas negavo naudos, nes jam nepriklausė SOGAER. Kita vertus, ji pabrėžė, kad laukiamas poveikis turizmui yra vertinamas 47 mln. EUR, o kartu su kitais netiesioginiais sukeltais padariniais – 139 mln. EUR. Kaip teigia Komisija, ši nauda, kurios galėjo tikėtis ir kurią galėjo gauti autonominis regionas kaip viešosios valdžios subjektas, nėra panaši ir nėra tokio paties pobūdžio kaip finansinė nauda, kurios tikisi ūkio subjektas iš savo investicijų. Iš tiesų šiuo atveju tai yra makroekonominė nauda, kurios tikimasi dėl valstybės intervencijos vykdančios ekonominę politiką, kuriai taikomas ne rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio privataus ūkio subjekto principas, bet valstybės išteklių racionalizavimo principai.

- 193 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.
- 194 Ieškovė taip pat teigia, kad, siekdama teisingai įvertinti ginčijamas priemones privataus investuotojo kriterijaus atžvilgiu, Komisija turėjo išnagrinėti, ar autonominiam regionui iš tikrųjų reikėjo siekti padidinti keleivių oro transportą sudarant oro uostų ir oro transporto bendrovių rinkodaros sutartis ir ar, siekdama patenkinti šį poreikį kaip Algero ir Kaljario oro uostų valdytoja, ji mokėjo kainą, atitinkančią rinkos sąlygas, kaip būtų daręs bet kuris kitas ūkio subjektas, visų pirma siekdama vystyti savo aviacijos sektorių, o kartu užtikrinti geresnį susisiekimą oro transportu, reklamuoti šią salą kaip turistinę vietą, panaikinti sezoniškumą ir padidinti savo pajamas didinant įplaukas iš su oro uostu susijusios veiklos. Be to, oro transporto bendrovių teikiamos paslaugos, įskaitant rinkodaros srityje, buvo realios paslaugos, kurios skiriasi nuo veiklos, susijusios su oro maršrutų eksploatavimu.
- 195 Šiuo klausimu Bendrasis Teismas pažymi, 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, kad jos vykdytų daugiau skrydžių į Sardinijos salą ir iš jos.
- 196 Taip pat reikia pažymėti: kadangi autonominiam regionui priklauso 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. Be to, 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, šią paslaugą teikė oro transporto bendrovės, su kuriomis sudarytos sutartys ir kurias pasirinko oro uosto valdytojai.
- 197 Iš ginčijamos pagalbos schemos taip pat matyti, kad oro transporto bendrovių teikiamų rinkodaros paslaugų tikslas buvo reklamuoti Sardinijos salą kaip turistinę vietą.
- 198 Todėl, nors negalima teigti, kad, sukurdamas ginčijamos pagalbos schemą, autonominis regionas veikė kaip investuotojas, vis dėlto reikia pripažinti, jog, kaip teigė ieškovė, nors ir subsidiariai, atsakydama į vieną iš Bendrojo Teismo rašytinių klausimų, minėtas regionas veikė kaip paslaugų, be kita ko, rinkodaros, pirkėjas.
- 199 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.
- 200 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).
- 201 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).

- 202 Šioje byloje nagrinėjamas paslaugas pirkto 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.
- 203 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 išgytos 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).
- 204 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.
- 205 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.
- 206 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.
- 207 Antra, bet kuriuo atveju atsiliepime į ieškinį Komisija pažymėjo, kad 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.
- 208 Šiuo aspektu reikia konstatuoti, kad, kaip teigia Komisija, norėdami išgyti 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, kurį vykdytų autonominis regionas naudodamasis valstybės ištekliais, suteikiamais oro uosto valdytojams.
- 209 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 sezoniskumą ir teikti rinkodaros paslaugas, išskyrus tas, kurios jau turėjo su viešosiomis paslaugomis susijusių išpareigojimų, galėjo siūlyti savo paslaugas oro uosto valdytojams.

- 210 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.
- 211 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.
- 212 Šiuo klausimu ieškovė taip pat ginčija ginčijamo sprendimo 362–374 konstatuojamąsias dalis ir teigia, kad Komisija negalėjo nuspręsti, jog oro transporto bendrovės, kaip antai ieškovė, bet kuriuo atveju reklamavo savo oro maršrutus ir kad dėl to ginčijamos priemonės buvo naudojamos sąnaudoms, kurias jos kitu atveju būtų patyrusios, padengti. Iš tikrųjų, nesant ieškovės ir Olbijos bei Kaljario Elmo oro uostų sudarytų susitarimų, ieškovė šioms paskirties vietoms nebūtina būtų pirmenybės tvarka rezervavusi geriausias reklamos vietas savo interneto svetainėje. Konkrečiai kalbant, ieškovė tvirtina, kad oro uosto valdytojai gavo realias paslaugas, dėl kurių jie gaudavo materialinę naudą, kaip tai patvirtina aplinkybė, kad prieš sudarant sutartis su oro transporto bendrovėmis buvo atlikti rinkos tyrimai ir kad oro uosto valdytojai šias sutartis finansavo ir savo lėšomis. Galiausiai oro uosto valdytojų oro transporto bendrovėms mokama kaina buvo rinkos kaina už tokios rūšies rinkodaros paslaugas, ir šiuo klausimu ieškovė primena, kad „kai praktika objektyviai pateisinama komerciniais sumetimais, tai, kad ji taip pat atitinka politinį tikslą, nereiškia, jog tai yra valstybės pagalba, kaip ji suprantama pagal [SESV 107] straipsnį“ (1996 m. vasario 29 d. Sprendimo *Belgija / Komisija*, C-56/93, EU:C:1996:64, 79 punktas).
- 213 Šiuo klausimu, 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 kaina, 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. Be to, per posėdį ieškovė patvirtino, kad ji savo interneto svetainėje vis dar reklamavo Sardinijos paskirties vietas, net ir nesant tokių sutartinių įsipareigojimų, priimtų su oro uosto valdytojais sudarytose sutartyse.
- 214 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.
- 215 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, 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 aptariamoms oro transporto bendrovėms, 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.

- 216 Be to, taip pat reikia konstatuoti, kad, kaip teigia Komisija, jei autonominis regionas nebūtų suteikęs finansavimo, oro uosto valdytojai vykdydami savo plėtros strategijas nebūtinais būdais sudarę susitarimus ir nebūtinais tokio masto ar net nebūtų galėję to daryti finansiškai, todėl, priešingai, nei teigia ieškovė, Komisija neprivalėjo nuspręsti, kad tik ta oro uosto valdytojų mokėjimų dalis, kuri tariamai viršijo rinkos kainą, turėtų būti laikoma valstybės pagalba.
- 217 Tai, kad oro uosto valdytojai nėra linkę sudaryti ginčijamų sutarčių nefinansuojami autonominio regiono, patvirtina aplinkybė, kad, pirma, sustabdžius ginčijamos pagalbos schemos įgyvendinimą ieškovė su Olbijos oro uosto valdytoju sudarė tik nedidelį skaičių sutarčių ir tik dėl rinkodaros, o Kaljario Elmo oro uosto valdytojas nesinaudojo jos paslaugomis ir, antra, neįrodyta, jog prieš sukuriant ginčijamos pagalbos schemą ieškovė buvo sudariusi tokias sutartis. Iš tiesų Bendrojo Teismo paprašyta nurodyti, ar ji buvo sudariusi analogiškus susitarimus iki ginčijamos pagalbos schemos ir po šios schemos įgyvendinimo sustabdymo, ieškovė patvirtino, kad buvo sutarčių, sudarytų iki ginčijamos pagalbos schemos, tačiau nepateikė šių sutarčių buvimo įrodymų. Be to, ji neabejotinai įrodė, kad analogiškos sutartys, šiuo atveju susijusios atitinkamai su laikotarpiais nuo 2015 m. birželio mėn. iki gruodžio mėn., nuo 2017 m. kovo mėn. iki gruodžio mėn. ir nuo 2018 m. spalio mėn. iki 2019 m. kovo mėn., buvo sudarytos po ginčijamos pagalbos schemos įgyvendinimo sustabdymo. Vis dėlto, nors pagal ginčijamos pagalbos schemą ieškovė gavo 750 000 EUR atlygį už laikotarpį nuo 2010 m. kovo mėn. iki 2011 m. kovo mėn., 750 000 EUR – už laikotarpį nuo 2011 m. vasaros iki 2011–2012 m. žiemos ir 1 mln. EUR – už laikotarpį nuo 2012 m. vasaros iki 2012–2013 m. žiemos, ji pagal tris sutartis, sudarytas po ginčijamos pagalbos schemos, galiausiai gavo tik 65 000 EUR, 165 000 EUR ir 132 800 EUR sumas, t. y. sumas, kurios buvo akivaizdžiai mažesnės už tas, kurias reikėjo sumokėti pagal sutartis, patenkančias į ginčijamos pagalbos schemos taikymo sritį.
- 218 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.
- 219 Atsižvelgiant į visa tai, kas išdėstyta, antrojo pagrindo pirmą dalį reikia atmesti kaip nepagrįstą.

c) Dėl antrojo pagrindo ketvirtos dalies, susijusios su tuo, kaip oro uosto valdytojai suvokė autonominio regiono pagal Įstatymą Nr. 10/2010 suteiktą nepagrįstą naudą

- 220 Grįsdama antrojo pagrindo ketvirtą dalį ieškovė tvirtina, kad ginčijamo sprendimo 398–406 konstatuojamosiose dalyse Komisija padarė klaidingą išvadą, jog oro uosto valdytojai negavo jokios, net netiesioginės, naudos, nes jie buvo paprasčiausi tarpininkai, užtikrinantys autonominio regiono pagalbos perdavimą oro transporto bendrovėms. Iš tiesų, pirma, oro uostų valdytojai buvo aiškiai nurodyti kaip išimtiniai ginčijamų priemonių naudos gavėjai. Antra, jie turėjo diskreciją naudoti jiems skirtas lėšas ir pasirinkti paslaugų teikėjus, o tai įrodo, kad jie veikė ne kaip paprasti tarpininkai. Trečia, kadangi ginčijamame sprendime pati Komisija pripažino, kad ginčijamomis priemonėmis buvo siekiama padidinti oro eismą atitinkamuose oro uostuose arba jos turėjo tokį poveikį, aišku, kad šių oro uostų įplaukos tapo didesnės dėl šio padidėjimo, kiek tai susiję tiek su skrydžių paslaugomis, tiek su kitokio pobūdžio paslaugomis. Priešingai, nei ginčijamo sprendimo 403 konstatuojamojoje dalyje nurodė Komisija, negalima teigti, kad šis poveikis yra šalutinis, nes „schema nebuvo parengta taip, kad pagal ją oro uostus valdančioms įmonėms būtų daromas antrinis poveikis“, nes buvo atvirkščiai – ji

buvo parengta taip, kad naudos gautų visas turizmo sektorius. Anot ieškovės, pagrindinis poveikis, kurio buvo tikimasi, t. y. oro eismo padidėjimas, sumišo su nauda, kurios oro uosto valdytojai gavo pasiekus minėtą tikslą.

- 221 Komisija visų pirma tvirtina, kad antrojo pagrindo ketvirta dalis yra nepriimtina tiek, kiek ji pateikta dėl ginčijamo sprendimo 1 straipsnio 1 dalies, kuri susijusi tik su oro uosto valdytojais, su kuriais ieškovė nekonkuruoja. Šiuo klausimu ji teigia, kad išvada, jog aptariamoms oro transporto bendrovėms buvo taikoma valstybės pagalbos schema, nebuvo pagrįsta išvada, kad oro uosto valdytojai negavo valstybės pagalbos. Bet kuriuo atveju, kadangi ieškovė neginčija, kad oro uosto valdytojai perdavė visas pagal ginčijamos pagalbos schemą iš autonominio regiono gautas lėšas, Komisijos išvada, kad šie valdytojai veikė tik kaip tarpininkai ir nebuvo tikrieji minėtų priemonių naudos gavėjai, yra teisinga. Šiems valdytojams oro eismas ir keleivių skaičius padidėjo nebent tik kaip visiems kitiems ūkio subjektams kituose sektoriuose, kaip antai automobilių nuomos, viešbučių, restoranų, degalinių, maisto parduotuvių ir mažmeninės prekybos centrų sektoriuose.
- 222 Šiuo klausimu reikia pažymėti, jog antrojo pagrindo ketvirtoje dalyje ieškovė kaltina Komisiją tuo, kad ši nenusprendė, šiuo atveju ginčijamo sprendimo 1 straipsnio 1 dalyje ir 7.2.2 skirsnyje išplėtotose 394–406 konstatuojamosiose dalyse, kad oro uosto valdytojai buvo ginčijamos pagalbos schemos naudos gavėjai.
- 223 Nagrinėjamu atveju ieškovė, kaip oro transporto bendrovė, vykdo veiklą oro transporto rinkoje, o ne oro uosto paslaugų ir infrastruktūros rinkoje. Todėl, kaip konstatuota šio sprendimo 59–70 punktuose, ieškovės konkurencinei padėčiai neturi įtakos išvada, kad oro uosto valdytojai nebuvo ginčijamos pagalbos schemos naudos gavėjai, taigi ji neturi teisės pareikšti ieškinio dėl ginčijamo sprendimo 1 straipsnio 1 dalies panaikinimo, ir šiuo aspektu nereikia nagrinėti antrojo pagrindo ketvirtos dalis.
- 224 Šiuo atžvilgiu antrojo pagrindo ketvirta dalis turi būti atmesta kaip nepriimtina.
- 225 Be to, bet kuriuo atveju reikia konstatuoti: kadangi oro uosto valdytojai oro transporto bendrovėms perdavė visas lėšas, kurias jie gavo iš autonominio regiono tam, kad joms atlygintų pagal paslaugų sutartis, atitinkančias ginčijamos pagalbos schemos reikalavimus, jie negavo naudos, kaip tai suprantama pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį. Tai patvirtina aplinkybė, kad nesant tokio finansavimo jie nebūtų pasitelkę tokių sutarčių arba bent jau ne tokiomis proporcijomis, turint omenyje tai, kad ieškovė neįrodė, kad prieš sukuriant ginčijamos pagalbos schemą Kaljario Elmo ir Olbijos oro uostų valdytojai su ja buvo sudarę susitarimus dėl rinkodaros paslaugų arba dėl skydžių dažnumo ar su keleiviais susijusio tikslo ir kad sustabdžius šios schemos įgyvendinimą sudaryti susitarimai buvo susiję su daug mažesnės apimties paslaugomis ir atlygiais, palyginti su tais, dėl kurių buvo susitarta, kai buvo teikiamas finansavimas pagal ginčijamos pagalbos schemą. Galiausiai, kaip pažymėjo Komisija, minėtų paslaugų pirkimas buvo susijęs ne tiek su oro uosto valdytojų komerciniu poreikiu, kiek su pastarųjų sprendimu padėti įgyvendinti autonominio regiono sukurtą pagalbos schemą. Taigi ieškovė negali teigti, kad dėl ginčijamos pagalbos schemos autonominis regionas padengė dalį išlaidų, kurių paprastai turėjo patirti Kaljario Elmo ir Olbijos oro uosto valdytojai.
- 226 Žinoma, 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 būtu 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.

227 Tokiomis aplinkybėmis antrojo pagrindo ketvirtą dalį, taigi ir visą antrąjį pagrindą reikia atmesti kaip nepagrįstus.

3. Dėl trečiojo pagrindo, grindžiamo akivaizdžia vertinimo klaida, susijusia su tuo, kad ginčijamos priemonės iškreipia konkurenciją arba gali ją iškreipti ir daro poveikį valstybių narių tarpusavio prekybai

228 Trečiajame pagrinde ieškovė ginčija tai, kad ginčijamos priemonės iškreipė arba galėjo iškreipti konkurenciją oro transporto iš Sardinijos salos oro uostų, bent jau Olbijos ir Kaljario Elmo, arba į juos rinkoje, be kita ko, dėl to, kad, kiek tai susiję su jos vykdomais maršrutais, sudarius ieškovės ir šių oro uostų valdytojų susitarimus dėl rinkodaros, jokia kita oro transporto bendrovė nevykdė skrydžių šiais komerciniais maršrutais. Šiuo klausimu Komisija nepakankamai atsižvelgė į ieškovės 2013 m. liepos 30 d. pastabose pateiktus argumentus. Be to, kadangi minėti oro uosto valdytojai bendrovės, su kuriomis sudarytos sutartys, atrinko per konkurso procedūrą, Komisija padarė teisės klaidą, kai nusprendė, kad ginčijamos priemonės turėjo neigiamą poveikį konkurencijai dėl prieigos prie nagrinėjamų oro maršrutų. Iš tiesų kiekviena Europos oro transporto bendrovė galėjo pateikti pasiūlymą vykstant šiems konkursams, todėl, kaip Komisija konstatavo byloje dėl greitkelio Graikijos centre projekto, dėl šios atrankos tvarkos buvo atmesta tai, kad ginčijamos priemonės gali daryti neigiamą poveikį prekybai Sąjungoje ir konkurencijai.

229 Komisija prašo atmesti trečiąjį pagrindą kaip nepagrįstą, pabrėždama, kad poveikis konkurencijai konstatuojamas kiekvieną kartą, kai pagalbos gavėjas konkuruoja su įmonėmis konkurencijai atvirose rinkose, o taip yra šiuo atveju, nes aptariamoms oro transporto bendrovėms, vykdančios veiklą ypač konkurencingoje oro transporto rinkoje, gavo finansinę kompensaciją.

230 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 iškreipti 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).

231 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).

232 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).

233 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.

- 234 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).
- 235 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 iškraipyti 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.
- 236 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 su persėdimu 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*), apskritai kalbant kiek tai susiję su oro maršrutų segmentais, vykdomais 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.
- 237 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, kurio, kaip ieškovė patvirtino per teismo posėdį, ji neginčijo, nebūtų turėjusi jokios įtakos Komisijos išvada, kad ši schema paveikė valstybių narių tarpusavio prekybą, kiek ji sustiprino šių oro transporto bendrovių konkurencinę padėtį Europos rinkoje, palyginti su jų konkurentėmis, nevykdančiomis skrydžių iš Sardinijos salos ir į ją.
- 238 Atsižvelgiant į tai, kas pasakyta, trečiąją pagrindą reikia atmesti kaip nepagrįstą.

4. Dėl ketvirtojo pagrindo, grindžiamo akivaizdžia vertinimo klaida, kiek tai susiję su galimybės pripažinti ginčijamas priemones suderinamomis su vidaus rinka pagal SESV 107 straipsnio 3 dalį nebuvimu

- 239 Grįsdama ketvirtąją pagrindą ieškovė teigia, kad tiek, kiek jis grindžiamas tam tikrų sąlygų, numatytų Komisijos komunikate 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), nesilaikymu, Komisijos išvada, kad ginčijamos priemonės negalėjo būti pripažintos suderinamomis su vidaus rinka, yra klaidinga.
- 240 Komisija prašo atmesti ketvirtąją pagrindą kaip nepagrįstą.

- 241 Pagal SESV 107 straipsnio 3 dalies c punktą vidaus rinkai neprieštaraujančia gali būti laikoma 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).
- 242 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).
- 243 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).
- 244 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.
- 245 Šiuo klausimu, 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.
- 246 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.

<...>“

247 Ginčijamame sprendime, šiuo atveju 421–410 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.

248 Ketvirtajame pagrinde ieškovė siekia įrodyti, kad individualiu atveju jos 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, jei to nebuvo, ji vis dėlto galėjo būti pripažinta suderinama su vidaus rinka pagal minėtų gairių 81 punktą arba, neatsižvelgiant į šias gaires, kaip SESV 107 straipsnio 3 dalies c punkte numatyta pagalba turizmui skatinti.

249 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“.

- 250 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.
- 251 Be to, kiek tai susiję su 2005 m. gairių 79 punkto d papunktyje nustatyta sąlyga, net darant prielaidą, kad, kaip tvirtina ieškovė, 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 analizų 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.
- 252 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 atlygį, kuris, priešingai, laikui bėgant didėjo: nuo 750 000 EUR už laikotarpį nuo 2010 m. kovo mėn. iki 2011 m. kovo mėn. ir 750 000 EUR už laikotarpį nuo 2011 m. vasaros iki 2011–2012 m. žiemos iki 1 mln. EUR už laikotarpį nuo 2012 m. vasaros iki 2012–2013 m. žiemos. Kiek tai susiję su Kaljario Elmo oro uostu, žinoma, ieškovė, kaip ji pabrėžia, gavo faktiškai mažėjantį atlygį, t. y. 800 000 EUR už laikotarpį nuo 2010 m. kovo mėn. iki 2011 m. kovo mėn., 700 000 EUR – už laikotarpį nuo 2011 m. kovo mėn. iki 2012 m. kovo mėn. ir 600 000 EUR už laikotarpį nuo 2012 m. kovo mėn. iki 2013 m. kovo 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.
- 253 Kalbant apie autonominio regiono sukurtą mokėjimų pagal ginčijamos pagalbos schemą priežiūros mechanizmą, priešingai, nei teigia ieškovė, 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.
- 254 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.
- 255 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.

- 256 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).
- 257 Kalbant apie 2005 m. gairių 79 punkto h papunktyje nurodytą sąlygą, susijusią su nediskriminaciniu pagalbos skyrimu veiklai pradėti, dėl motyvų, kurie jau buvo nurodyti šiame sprendime grindžiant antrojo 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.
- 258 Taigi akivaizdu, kad ginčijamos pagalbos schema, įskaitant ir ieškovės individualiai gautą pagalbą, neatitinka 2005 m. gairių 79 punkte numatytų kriterijų.
- 259 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 kurią 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.
- 260 Kiek tai susiję su ieškovės reikalavimu, 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 šiomis išimtimis, kurios taikomos griežtai. Antra, darant prielaidą, kad ieškovė konkrečiai nurodo išimtį, susijusią su pagalba, skirta tam tikroms veiklos rūšims arba tam tikrų ekonominių regionų plėtrai skatinti, ginčijamos pagalbos schema dėl pagal ją teikiamo finansavimo masto negalėjo nepakeisti prekybos sąlygų taip, kad prieštarautų bendram interesui.
- 261 Iš viso to, kas išdėstyta, matyti, kad ketvirtąjį pagrindą reikia atmesti kaip nepagrįstą.

5. Dėl penktojo pagrindo, grindžiamo teisėtų lūkesčių apsaugos principo pažeidimu, kiek tai susiję su nurodymu susigrąžinti pagalbą iš ieškovės

- 262 Penktajame pagrinde ieškovė tvirtina, kad Komisija pažeidė teisėtų lūkesčių apsaugos principą, ginčijamo sprendimo 2 straipsnyje reikalaujama, kad Italijos valdžios institucijos susigrąžintų iš ieškovės sumas, kurias ši gavo pagal sutartis, ją siejančias su oro uosto valdytojais, ir kurių šaltinis yra lėšos, šių valdytojų gautos iš autonominio regiono biudžeto. Rūpestingas ūkio subjektas, kuris įprastomis konkurencijos sąlygomis sudarytų tokias sutartis su privačiais ūkio subjektais, kaipantai oro uosto valdytojais, nebūtų turėjęs jokios priežasties abejoti minėtų sutarčių komerciniu pobūdžiu, todėl nebūtų galėjęs pagrįstai įtarti, kad tokiomis aplinkybėmis šie valdytojai administruoja ne savo lėšas, ar iš anksto numatyti, kad vėliau jis gali būti pripažintas nurodytos valstybės pagalbos gavėju.
- 263 Konkrečiai kalbant, toks ūkio subjektas nebūtinai žinojo, kad lėšos, kurias šie valdytojai panaudojo jam atsilygindami, bent jau iš dalies atitinka lėšas, kurias jiems pagal ginčijamas priemones pervedė autonominis regionas. Taigi rūpestingas ūkio subjektas nebūtų manęs, kad reikia patikrinti šių lėšų kilmę ir galimą jų nesuderinamumą su vidaus rinka pagal SESV 107 straipsnio 3 dalį. Be to, oro uosto valdytojų viešųjų pirkimų organizavimas, taip pat rinkos ar net didesnių tarifų taikymas ir baudžiamųjų sąlygų paslaugų sutartyse, sudarytose pridėdant veiklos planus ir pagrindžiančius tyrimus, buvimas galėjo tik sustiprinti ieškovės manymą, kad jos ekonominiai santykiai su kiekvienu iš šioje byloje

aptariamų oro uosto valdytojų buvo visiškai komerciniai, o ne valstybiniai. Bet kuriuo atveju, pasak ieškovės, oro transporto srityje apdairus ūkio subjektas, atsižvelgdamas į Komisijos praktiką šiuo klausimu, negalėjo iš anksto numatyti, kad komercinis susitarimas, kaip individuali pagalba, bus nagrinėjamas ne pagal privataus investuotojo kriterijų, bet, priešingai, kaip šioje byloje, kaip individualus pagalbos schemos taikymo atvejis.

264 Komisija prašo atmesti penktąją pagrindą kaip nepagrįstą ir pažymi, kad ieškovė nenurodo jokios konkrečios garantijos, kurią Komisija jai būtų suteikusi nagrinėdama ginčijamos pagalbos schemą. Bet kuriuo atveju ji mano, kad rūpestingas ūkio subjektas, sudarydamas tokius susitarimus, kokie nagrinėjami šiuo atveju, būtų turėjęs žinoti, kad oro uosto valdytojus finansavo autonominis regionas pagal Įstatymą Nr. 10/2010, juo labiau kad ieškovės ir SOGAER sudaryto susitarimo preambulėje buvo labai aiškiai nurodyta, jog šis susitarimas sudarytas pagal Įstatymą Nr. 10/2010, nors apie jį to susitarimo sudarymo dieną Italijos valstybė nebuvo pranešusi.

265 Šiuo aspektu 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).

266 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, 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).

267 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.

268 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.

269 Dar pažymėtina, kad nors sutartyse, kurias ieškovė sudarė su Olbijos oro uosto valdytoju, neminimas autonominis regionas, o kalbama tik apie „ūkio subjektų, suinteresuotų turizmo vystymu saloje, finansinį dalyvavimą“ (*financial participation of the subjects interested in the tourism development of the Island*), ieškovė neturi pagrindo teigti maniusi sudaranti sutartį tiesiog su privačiu ūkio subjektu.

- 270 Be to, kadangi Įstatymas Nr. 10/2010 buvo paskelbtas *Bollettino ufficiale della Regione autonoma della Sardegna*, ieškovė, kaip informuotas ūkio subjektas, vykdomas 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), todėl ir apie finansavimo mechanizmus, kurie jame buvo numatyti, ir riziką, pirma, kad jie gali būti pripažinti pagalbos schema, kaip tai suprantama pagal Reglamento Nr. 2015/1589 1 straipsnio d punktą, ir, antra, kad oro transporto bendrovės gali būti pripažintos realiomis šios schemos naudos gavėjomis. 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“.
- 271 Kalbant apie privataus investuotojo kriterijaus taikymą, kadangi autonominis regionas neturi šioje byloje aptariamų oro uostų akcijų ir jų nekontroliuoja, ieškovė negalėjo turėti teisėtų lūkesčių, kad šis principas bus taikomas šioje byloje, kaip ir negalėjo tikėtis, kad taikant šį principą neišvengiamai bus padaryta išvada, jog ji negavo iš valstybės išteklių suteiktos naudos.
- 272 Atsižvelgiant į tai, kas išdėstyta, penktąjį pagrindą reikia atmesti kaip nepagrįstą.

6. Dėl šeštojo pagrindo, grindžiamo nepakankamu motyvavimu ir ginčijamo sprendimo motyvų prieštaravimu

- 273 Šeštajame pagrinde ieškovė kaltina Komisiją tiek nepakankamu motyvavimu, tiek prieštaravimu ginčijamo sprendimo motyvais.
- 274 Komisija prašo atmesti šeštąjį pagrindą kaip nepagrįstą.
- 275 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 teises 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).
- 276 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).
- 277 Šioje byloje ieškovė visų pirma mano, kad Komisija nepakankamai paaiškino priežastis, dėl kurių ginčijamo sprendimo 357–361 konstatuojamosiose dalyse nusprendė, kad oro uosto valdytojai veikė tik kaip autonominio regiono tarpininkai ir kad todėl šių valdytojų ir oro transporto bendrovių tarpusavio finansiniai srautai turi būti laikomi ne komerciniu šių subjektų sudarytų sutarčių vykdymu, o valstybės ištekliais. Konkrečiai kalbant, Komisija išsamiai neišnagrinėjo kiekvieno oro uosto situacijos, visų pirma valstybės padėties kiekvieną atitinkamą oro uostą valdančiose bendrovėse, kad pagrįstų savo išvadą dėl to, ar viešosios valdžios institucija juos kontroliuoja. Komisija taip pat nepaaiškino, kodėl GEASAR, nors ir būdama privati valdytoja, neveikė nepriklausomai nuo valstybės. Be to, ji nepaaiškino, kaip valstybė kontroliavo Olbijos ir Kaljario Elmo oro uostų valdytojų priimtus sprendimus ir kodėl įgyvendinimo priemonėse numatytas patvirtinimo mechanizmas buvo pakankamas motyvas šiai išvadai padaryti.

- 278 Šiuo klausimu reikia konstatuoti, kad ginčijamame sprendime, visų pirma jo 355–362 konstatuojamosiose dalyse, Komisija paaiškino priežastis, dėl kurių manė, jog oro uosto valdytojai veikė kaip tarpininkai tarp autonominio regiono ir oro transporto bendrovių. Beje, ieškovė suprato nagrinėjamus argumentus, nes pateikė išsamų ieškinio pagrindą, šiuo atveju pirmąjį pagrindą, kuriuo ginčijami Komisijos argumentai dėl šio tarpininkų vaidmens vertinimo, taip pat ir dėl aplinkybės, kad autonominiam regionui nepriklausė Kaljario Elmo ir Olbijos oro uostai. Iš tikrųjų prisidengdama teiginiu, kad buvo pažeista pareiga motyvuoti, ieškovė tik pakartoja faktą, kad nepritaria ginčijamame sprendime Komisijos atliktai analizei dėl esmės.
- 279 Ieškovė taip pat kaltina Komisiją tuo, kad ši nepaiškino, kodėl ginčijamos priemonės neatitiko tikrųjų autonominio regiono poreikių, nors ji išsamiai išnagrinėjo šį klausimą ankstesniuose sprendimuose, susijusiuose su tokiais rinkodaros susitarimais, kokius šiuo atveju sudarė ieškovė ir oro uosto valdytojai.
- 280 Šiuo klausimu reikia konstatuoti, kad Komisija paaiškino priežastis, dėl kurių ginčijamos pagalbos schema netenkina tikrųjų autonominio regiono poreikių, nors tai darydama ji priėjo prie klaidingos išvados, o tai Bendrasis Teismas nurodė nagrinėdamas antrojo pagrindo antrą dalį. Be to, ji paaiškino, kodėl manė, kad ginčijamos pagalbos schema negali būti nekvalifikuojama kaip valstybės pagalba taikant rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio privataus ūkio subjekto principą.
- 281 Atsižvelgiant į tai, kas išdėstyta, šeštąjį pagrindą, taigi ir visą ieškinį reikia atmesti kaip nepagrįstą.

IV. Dėl bylinėjimosi išlaidų

- 282 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 *easyJet Airline Co. Ltd* bylinėjimosi išlaidas.

Papasavvas

Svenningsen

Valančius

Csehi

Nihoul

Paskelbta 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	6
II. Procesas ir šalių reikalavimai	8
III. Dėl teisės	9
A. Dėl priimtumo	9
B. Dėl reikalavimų panaikinti	11
1. Dėl pirmojo pagrindo, grindžiamo akivaizdžia vertinimo klaida, kiek tai susiję su mokėjimų, kuriuos oro uosto valdytojai pervedė ieškovei, kvalifikavimu kaip „valstybės išteklių“, kurių suteikimas gali būti priskirtas Italijos valstybei	12
a) Dėl pirmojo pagrindo pirmos dalies, susijusios su autonominio regiono vykdoma oro uosto valdytojų kontrole	12
b) Dėl pirmojo pagrindo antros dalies, susijusios su oro uosto valdytojų vaidmeniu kaip tarpininkų	14
1) Dėl valstybės išteklių naudojimo	15
2) Dėl oro uosto valdytojų mokėjimų oro transporto bendrovėms priskyrimo autonominiam regionui	19
2. Dėl antrojo pagrindo, grindžiamo akivaizdžia vertinimo klaida dėl oro transporto bendrovių gautos naudos	23
a) Dėl antrojo pagrindo pirmos dalies, susijusios su Reglamento Nr. 2015/1589 1 straipsnio d punkte pateiktos „pagalbos schemos“ apibrėžties nepaisymu	23
b) Dėl antrojo pagrindo antros ir trečios dalių, susijusių su rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio privataus ūkio subjekto principo taikymu autonominiam regionui ir oro uosto valdytojams	27

1) Dėl antrojo pagrindo trečios dalies, susijusios su privataus investuotojo principo taikymu oro uosto valdytojų ir oro transporto bendrovių sutartiniais santykiais ...	27
2) Dėl antrojo pagrindo antros dalies, susijusios su rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio privataus ūkio subjekto principo taikymu autonominio regiono sprendimams.....	29
c) Dėl antrojo pagrindo ketvirtos dalies, susijusios su tuo, kaip oro uosto valdytojai suvokė autonominio regiono pagal Įstatymą Nr. 10/2010 suteiktą nepagrįstą naudą	34
3. Dėl trečiojo pagrindo, grindžiamo akivaizdžia vertinimo klaida, susijusia su tuo, kad ginčijamos priemonės iškraipo konkurenciją arba gali ją iškraipyti ir daro poveikį valstybių narių tarpusavio prekybai.....	36
4. Dėl ketvirtojo pagrindo, grindžiamo akivaizdžia vertinimo klaida, kiek tai susiję su galimybės pripažinti ginčijamas priemones suderinamomis su vidaus rinka pagal SESV 107 straipsnio 3 dalį nebuvimu	37
5. Dėl penktojo pagrindo, grindžiamo teisėtų lūkesčių apsaugos principo pažeidimu, kiek tai susiję su nurodymu susigrąžinti pagalbą iš ieškovės	41
6. Dėl šeštojo pagrindo, grindžiamo nepakankamu motyvavimu ir ginčijamo sprendimo motyvų prieštaravimu	43
IV. Dėl bylinėjimosi išlaidų	44