



Repertoriul jurisprudenței

HOTĂRÂREA TRIBUNALULUI (Camera întâi extinsă)

13 mai 2020*

„Ajutoare de stat – Sectorul aerian – Ajutor acordat de Italia aeroporturilor din Sardinia – Decizie prin care ajutorul este declarat în parte compatibil și în parte incompatibil cu piața internă – Imputabilitate în sarcina statului – Beneficiari – Avantaj în favoarea companiilor aeriene cocontractante – Principiul operatorului privat în economia de piață – Afectarea schimburilor comerciale dintre statele membre – Atingere adusă concurenței – Obligația de motivare – Schemă de ajutor – Ajutor *de minimis* – Recuperare”

În cauza T-716/17,

Germanwings GmbH, cu sediul în Köln (Germania), reprezentată de A. Martin-Ehlers, avocat,

reclamantă,

împotriva

Comisiei Europene, reprezentată de T. Maxian Rusche și de S. Noë, în calitate de agenți,

pârâtă,

având ca obiect o cerere întemeiată pe articolul 263 TFUE prin care se urmărește anularea Deciziei (UE) 2017/1861 a Comisiei din 29 iulie 2016 privind ajutorul de stat SA33983 (2013/C) (ex 2012/NN) (ex 2011/N) – Italia – Compensație pentru aeroporturile din Sardinia privind obligațiile de serviciu public (SIEG) (JO 2017, L 268, p. 1),

TRIBUNALUL (Camera întâi extinsă),

compus din domnii S. Papasavvas, președinte, și J. Svenningsen (raportor), V. Valančius, Z. Csehi și P. Nihoul, judecători,

grefier: domnul P. Cullen, administrator,

având în vedere faza scrisă a procedurii și în urma ședinței din 3 octombrie 2019,

pronunță prezenta

* Limba de procedură: germana.

Hotărâre

Istoricul cauzei

Cu privire la măsurile în litigiu

- 1 Insula Sardinia (Italia) are cinci aeroporturi, printre care figurează Alghero, Cagliari-Elmas și Olbia.
- 2 Aeroportul Alghero este operat de So.Ge.A.Al SpA (denumită în continuare „SOGEAAL”), al cărei capital a fost subscris în întregime de organisme publice locale și este deținut, în majoritate, de Regione autonoma della Sardegna (regiunea autonomă Sardinia, Italia, denumită în continuare „regiunea autonomă”), inclusiv în mod indirect prin intermediul Società Finanziaria Industriale Regione Sardegna (SFIRS). Aeroportul Cagliari-Elmas este, la rândul său, operat de So.G.Aer SpA (denumită în continuare „SOGAER”), o societate ale cărei părți sociale sunt deținute în majoritate de Camera de Comerț din Cagliari (denumită în continuare „CCIA din Cagliari”), în timp ce aeroportul Olbia este operat de GEASAR SpA (denumită în continuare „GEASAR”), o societate înregistrată în Olbia, ale cărei acțiuni majoritare sunt deținute de o întreprindere privată, Meridiana SpA.

Cu privire la dispozițiile adoptate de regiunea autonomă

– Cu privire la articolul 3 din Legea nr. 10/2010

- 3 La 13 aprilie 2010, regiunea autonomă a adoptat lege regională n. 10 – Misure per lo sviluppo del trasporto aereo (Legea regională nr. 10 – măsuri pentru dezvoltarea transportului aerian) (*Bollettino ufficiale della Regione autonoma della Sardegna* nr. 12 din 16 aprilie 2010) (denumită în continuare „Legea nr. 10/2010”).
- 4 Articolul 3 din Legea nr. 10/2010, intitulat „Stimulente pentru reducerea caracterului sezonier al rutelor aeriene ale insulei” (Incentivi alla destagionalizzazione dei collegamenti aerei isolani), prevede:

„1. Se autorizează cheltuielile de 19 700 000 [de euro] pentru anul 2010 și de 24 500 000 [de euro] pentru fiecare dintre anii 2011-2013 pentru finanțarea aeroporturilor insulei în vederea consolidării și dezvoltării transportului aerian ca serviciu de interes economic general, inclusiv prin reducerea caracterului sezonier al rutelor aeriene, în conformitate cu Comunicarea 2005/C 312/01 a Comisiei privind orientările comunitare privind finanțarea aeroporturilor și ajutorul la înființare pentru companiile aeriene cu plecare de pe aeroporturi regionale.

2. Criteriile, natura și durata ofertei de transport, precum și directivele pentru elaborarea planurilor de activități de către societățile care administrează aeroporturile, care iau în considerare măsurile referitoare la continuitatea teritorială prevăzute la articolul 2, sunt stabilite prin rezoluție a executivului regional, care trebuie adoptată la propunerea consilierului regional responsabil cu transporturile, în acord cu consilierii responsabili cu planificarea, bugetul, creditarea și amenajarea regională, turismul, artizanatul și comerțul, agricultura și reforma agropastorală, bunurile culturale, informarea, activitățile de agrement și sportul.

3. Rezoluția menționată la alineatul 2 și planurile de activități, inclusiv cele deja definite de societățile care administrează aeroporturile la data intrării în vigoare a prezentei legi, însoțite de actele și de contractele corespunzătoare, sunt finanțate în cazul în care sunt întocmite în conformitate cu criteriile, cu natura, cu durata ofertei de transport și cu directivele menționate la alineatul 2 și se înaintează în prealabil comisiei competente în vederea obținerii unui aviz obligatoriu.”

– Cu privire la actele de punere în aplicare a Legii nr. 10/2010

- 5 În conformitate cu articolul 3 alineatul 2 din Legea nr. 10/2010, executivul regiunii autonome a adoptat mai multe acte de punere în aplicare a măsurilor prevăzute de acest articol 3 (denumite în continuare „actele de punere în aplicare”), în special deliberazione della Giunta regionale n. 29/36 (Decizia Guvernului Regional nr. 29/36) din 29 iulie 2010 (denumită în continuare „Decizia regională nr. 29/36”), deliberazione della Giunta regionale n. 43/37 (Decizia Guvernului Regional nr. 43/37) din 6 decembrie 2010 (denumită în continuare „Decizia regională nr. 43/37”), precum și deliberazione della Giunta regionale n. 52/117 (Decizia Guvernului Regional nr. 52/117) din 23 decembrie 2011 (denumită în continuare „Decizia regională nr. 52/117”) (denumite în continuare, împreună cu articolul 3 din Legea nr. 10/2010, „măsurile în litigiu”).
- 6 Aceste acte de punere în aplicare definesc trei tipuri „de activități” pentru care operatorii aeroportuari puteau primi o compensație din partea regiunii autonome pentru anii 2010-2013, și anume:
 - creșterea traficului aerian de către companiile aeriene (denumită în continuare „activitatea 1”);
 - promovarea insulei Sardinia ca destinație turistică de către companiile aeriene (denumită în continuare „activitatea 2”);
 - alte activități de promovare încredințate de operatorii aeroportuari, în numele regiunii autonome, unor terți prestatori de servicii, alții decât companiile aeriene (denumită în continuare „activitatea 3”).
- 7 Decizia regională nr. 29/36, pe de o parte, preciza că, la punerea în aplicare a articolului 3 din Legea nr. 10/2010, obiectivul de reducere a caracterului sezonier al rutelor aeriene consta în creșterea frecvenței zborurilor în intrasezon și în timpul sezonului de iarnă, precum și în deschiderea de noi rute aeriene. Pe de altă parte, această decizie arăta că obiectivul final urmărit de măsurile prevăzute la articolul 3 din Legea nr. 10/2010 de promovare a unei politici regionale de transport aerian era consolidarea coeziunii economice, sociale și teritoriale, precum și dezvoltarea economiilor locale, a turismului și a culturii insulei Sardinia.
- 8 În această privință, Decizia regională nr. 29/36 definea criteriile, natura și durata serviciilor de transport pentru care putea fi acordată o compensație în perioada 2010-2013, precum și liniile directe pentru elaborarea și evaluarea „planurilor de activități” redactate de operatorii aeroportuari.
- 9 Concret, pentru a primi o finanțare prevăzută de Legea nr. 10/2010, un operator aeroportuar trebuia să prezinte spre aprobare regiunii autonome un plan de activități detaliat. Acest plan trebuia să identifice care dintre cele trei activități menționate la punctul 6 de mai sus urma să fie pusă în aplicare de operatorul aeroportuar pentru atingerea obiectivelor Legii nr. 10/2010. Planul respectiv trebuia să se concretizeze eventual prin acorduri specifice între operatorul aeroportuar și companiile aeriene.
- 10 Atunci când un operator aeroportuar dorea să primească o finanțare pentru activitatea 1, planul de activități pe care îl prezenta regiunii autonome trebuia să identifice „rute de interes strategic” (interne și internaționale) și să definească obiective anuale în ceea ce privește frecvența zborurilor, noile rute și numărul de pasageri.
- 11 Potrivit autorităților italiene, exploatarea acestor rute de interes strategic constituia astfel serviciul de interes economic general pe care companiile aeriene îl ofereau în schimbul unei compensații.
- 12 Un plan de activități de punere în aplicare a activității 2 trebuia să definească activitățile specifice de marketing și de publicitate care vizau creșterea numărului de pasageri și promovarea zonei pe care o deservește aeroportul.

- 13 Decizia regională nr. 29/36 prevedea că planurile de activități trebuiau să fie susținute de previziuni referitoare la perspectivele de rentabilitate a activităților pe care le identificau.
- 14 Din Decizia regională nr. 29/36 reiese că planurile de activități trebuiau să respecte anumite principii:
- rutele de interes strategic stabilite de planuri nu se puteau suprapune cu rute deja operate în cadrul unui regim de obligații de serviciu public;
 - finanțarea acordată pentru fiecare dintre rutele subvenționate trebuia să scadă în timp;
 - acordul financiar încheiat cu companiile aeriene trebuia să includă un plan de promovare a teritoriului.
- 15 În cazul în care regiunea autonomă ar fi constatat neconcordanțe între, pe de o parte, planurile de activități prezentate de operatorii aeroportuari și, pe de altă parte, dispozițiile Legii nr. 10/2010 și actele de punere în aplicare a acesteia, ea putea impune ca planurile de activități respective să fie modificate.
- 16 După ce aproba diferitele planuri de activități care îi erau prezentate de operatorii aeroportuari, regiunea autonomă distribuia resursele financiare disponibile pentru fiecare dintre anii 2010-2013 între operatorii aeroportuari.
- 17 Atunci când suma contribuțiilor solicitate de operatorii aeroportuari era mai mare decât valoarea prevăzută de Legea nr. 10/2010, Decizia regională nr. 29/36 prevedea criterii de atribuire preferențiale.
- 18 Sumele finale corespunzătoare contribuțiilor anuale erau determinate *a posteriori*, având în vedere sumele, eventual mai mici decât cele prevăzute în planurile de activități, efectiv plătite de operatorii aeroportuari în cadrul punerii în aplicare a planurilor respective. Pentru a confirma aceste sume, operatorii menționați trebuiau să prezinte rapoarte care să indice printre altele costurile suportate efectiv pentru acțiunile puse în practică și care trebuiau să fie însoțite de documente justificative.
- 19 Pe de altă parte, actele de punere în aplicare prevedeau că operatorii aeroportuari trebuiau să monitorizeze performanța companiilor aeriene. În special, acestea impuneau ca acordurile specifice încheiate între operatorii aeroportuari și companiile aeriene să prevadă aplicarea de sancțiuni companiilor aeriene în cazul nerespectării obiectivelor predefinite, în special în ceea ce privește frecvența zborurilor și numărul de pasageri.
- 20 În sfârșit, contribuțiile regiunii autonome erau plătite prin intermediul unui fond regional ad-hoc constituit și administrat de SFIRS, care reținea 4% din sumele totale finale ale contribuțiilor menționate. Pe de altă parte, din moment ce doar o primă tranșă egală cu 20% din fondurile datorate pentru un an de referință, era plătită *a priori*, operatorii aeroportuari puteau solicita SFIRS avansuri financiare, care erau acordate în schimbul plății unor comisioane și dobânzi.

Cu privire la contractul în litigiu

- 21 Reclamanta, Germanwings GmbH, este o companie aeriană de transport de pasageri „low-cost”, activă din anul 2002, care operează printre altele o rețea de rute pe distanță scurtă, medie și lungă, având în principal ca destinație și punct de plecare aeroporturi din Uniunea Europeană, inclusiv aeroportul Cagliari-Elmas.

- 22 SOGAER, operatorul aeroportului Cagliari-Elmas, a publicat, pe pagina sa de internet, un anunț prin care companiile aeriene erau invitate să îi prezinte planuri de afaceri pentru rute dinspre și spre acest aeroport, precum și pentru încheierea unor contracte de marketing având ca obiect promovarea insulei Sardinia.
- 23 SOGAER a prezentat regiunii autonome planurile de activități pentru anul 2010 și pentru perioada de trei ani cuprinsă între 2011 și 2013, împreună cu cererile corespunzătoare de finanțare. Aceste planuri au fost aprobate, iar sumele atribuite SOGAER pentru anul 2010 și pentru perioada 2011-2013 au fost stabilite prin Deciziile regionale nr. 43/37 și, respectiv, nr. 52/117.
- 24 În acest context, reclamanta și SOGAER au încheiat un contract în anul 2012 (denumit în continuare „contractul în litigiu”). Prin acest contract, reclamanta se angaja, în schimbul unei remunerații în cuantum de 30 000 de euro, să promoveze regiunea Sardinia, Cagliari, precum și legăturile sale directe între Cagliari-Elmas și Köln-Bonn (Germania), precum și între Cagliari-Elmas și Stuttgart (Germania). În acest scop, reclamanta a încredințat organizarea unei campanii de promovare unui terț prestator de servicii, pentru un cost total de 40 000,18 euro, diferența față de suma de 30 000 de euro provenită de la SOGAER fiind suportată de reclamantă. Această campanie de promovare s-a desfășurat între 10 decembrie 2012 și 9 ianuarie 2013.
- 25 La 20 decembrie 2012, reclamanta a emis o factură pentru suma de 30 000 de euro. SOGAER a achitat această factură plătind suma respectivă prin viramentul electronic din 19 aprilie 2013 (denumită în continuare „plata în litigiu”).

Cu privire la decizia atacată

- 26 La 30 noiembrie 2011, Republica Italiană a notificat Comisiei, în conformitate cu articolul 108 alineatul (3) TFUE, Legea nr. 10/2010, măsură care a fost examinată în conformitate cu capitolul III din Regulamentul (CE) nr. 659/1999 al Consiliului din 22 martie 1999 de stabilire a normelor de aplicare a articolului 93 din Tratatul CE (JO 1999, L 83, p. 1, Ediție specială, 08/vol. 1, p. 41).
- 27 Prin scrisoarea din 23 ianuarie 2013, Comisia a informat Republica Italiană cu privire la decizia sa de a iniția procedura oficială de investigare prevăzută la articolul 108 alineatul (2) TFUE privind schema notificată (denumită în continuare „schema de ajutor în litigiu”). Prin publicarea acestei decizii în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* la 30 mai 2013 (JO 2013, C 152, p. 30), Comisia a invitat părțile interesate să își prezinte observațiile cu privire la schema de ajutor prezumată.
- 28 Autoritățile italiene, precum și părțile interesate, inclusiv operatorii aeroporturilor Alghero, Cagliari-Elmas și Olbia, au depus observații scrise. Reclamanta nu a depus observații scrise. Comisia a transmis observațiile părților interesate autorităților italiene, care au putut să depună comentarii cu privire la acestea.
- 29 Prin scrisorile din 24 februarie 2014, Comisia a informat părțile interesate cu privire la adoptarea, la 20 februarie 2014, a unei comunicări intitulate „Orientări privind ajutoarele de stat destinate aeroporturilor și companiilor aeriene” (JO 2014, C 99, p. 3) și cu privire la faptul că aceste orientări s-ar aplica în speță de la data publicării lor în Jurnalul Oficial. La 15 aprilie 2014, o comunicare prin care statele membre și părțile interesate erau invitate să prezinte observații cu privire la aplicarea orientărilor menționate în prezenta cauză în termen de o lună de la data publicării orientărilor respective a fost publicată în Jurnalul Oficial (JO 2014, C 113, p. 30).

30 La 29 iulie 2016, Comisia a adoptat Decizia (UE) 2017/1861 privind ajutorul de stat SA 33983 (2013/C) (ex 2012/NN) (ex 2011/N) – Italia – Compensație pentru aeroporturile din Sardinia privind obligațiile de serviciu public (SIEG) (JO 2017, L 268, p. 1, denumită în continuare „decizia atacată”), al cărei dispozitiv are următorul conținut:

„Articolul 1

(1) Schema pe care Italia a instituit-o prin Legea [nr. 10/2010] nu implică ajutoare de stat în înțelesul articolului 107 alineatul (1) [TFUE] în favoarea SOGEAAL [...], SOGAER [...] și GEASAR [...].

(2) Schema pe care Italia a instituit-o prin Legea nr. 10/2010 constituie ajutor de stat în înțelesul articolului 107 alineatul (1) din tratat în favoarea companiilor Ryanair/AMS, easyJet, Air Berlin, Meridiana, Alitalia, Air Italy, Volotea, Wizzair, Norwegian, JET2.COM, Niki, Tourparade, [a reclamantei], Air Baltic și Vueling, în măsura în care se referă la operațiunile realizate de respectivele companii aeriene în aeroportul Cagliari-Elmas și în aeroportul Olbia.

(3) Ajutorul de stat menționat la alineatul (2) a fost pus în aplicare de Italia cu încălcarea articolului 108 alineatul (3) [TFUE].

(4) Ajutorul de stat menționat la alineatul (2) este incompatibil cu piața internă.

Articolul 2

(1) Italia recuperează ajutorul de stat menționat la articolul 1 alineatul (2) de la beneficiari.

[...]

(3) Sumele care trebuie recuperate sunt purtătoare de dobânzi, începând de la data la care au fost puse la dispoziția beneficiarilor până la recuperarea lor efectivă.

[...]

(5) Italia anulează toate celelalte plăți restante aferente ajutorului menționat la articolul 1 alineatul (2), începând de la data adoptării prezentei decizii.

Articolul 3

(1) Recuperarea ajutorului menționat la articolul 1 alineatul (2) este imediată și efectivă.

(2) Italia se asigură că prezenta decizie este pusă în aplicare în termen de patru luni de la data notificării acesteia.

Articolul 4

(1) În termen de două luni de la notificarea prezentei decizii, Italia pune la dispoziția Comisiei următoarele informații:

- lista beneficiarilor care au primit ajutor în cadrul schemei menționate la articolul 1 alineatul (2) și valoarea totală a ajutorului primit de fiecare dintre aceștia în cadrul schemei;
- suma totală (suma de bază și dobânzile de recuperare) care trebuie recuperată de la fiecare beneficiar;

- o descriere detaliată a măsurilor deja adoptate și a celor planificate în vederea respectării prezentei decizii;
- documente care să demonstreze că beneficiarii au fost somați să ramburseze ajutorul.

(2) Italia informează Comisia cu privire la evoluția măsurilor naționale luate în vederea punerii în aplicare a prezentei decizii până la finalizarea recuperării ajutorului menționat la articolul 2. Aceasta trebuie să prezinte imediat, la simpla solicitare a Comisiei, informații privind măsurile care au fost deja adoptate și a celor planificate în vederea conformării cu prezenta decizie. Acesta furnizează, de asemenea, informații detaliate privind valoarea ajutoarelor și a dobânzilor de recuperare deja recuperate de la beneficiari.

Articolul 5

Prezenta decizie se adresează Republicii Italiene.”

- 31 În ceea ce privește domeniul de aplicare al deciziei atacate, Comisia a indicat, în considerentele (344)-(346) ale deciziei menționate, că aceasta nu trebuia să se refere la măsurile de ajutor care făceau deja obiectul investigației distincte privind aeroportul Alghero. Astfel, în ceea ce privește acest aeroport, contracte încheiate între SOGEAAL și societatea Ryanair Ltd, încă din anul 2003 și prelungite de atunci, au făcut obiectul unei plângeri depuse de o companie aeriană italiană. Aceasta a condus la deschiderea de către Comisia Europeană, la 12 septembrie 2007, a procedurii oficiale de investigare prevăzute la articolul 108 alineatul (2) TFUE în ceea ce privea un presupus ajutor de stat acordat aeroportului Alghero în favoarea Ryanair și a altor operatori de transport aerian (JO 2008, C 12, p. 7). La 27 iunie 2012, această procedură a fost extinsă pentru a include măsuri suplimentare luate de Italia care nu făceau obiectul plângerii inițiale (JO 2013, C 40, p. 15), printre care figurau „toate măsurile în favoarea Ryanair și a filialei acesteia, AMS, precum și în favoarea celorlalte companii aeriene care utilizează aeroportul [Alghero] începând cu 2000 [...] [care] includ [în special] contribuții financiare acordate direct de SOGEAAL sau transmise prin aceasta prin intermediul mai multor acorduri privind serviciile aeroportuare și acorduri privind serviciile de marketing încheiate cu Ryanair și cu alți transportatori aeriени începând cu 2000”.
- 32 Procedura menționată a condus la adoptarea de către Comisie a Deciziei (UE) 2015/1584 din 1 octombrie 2014 privind ajutorul de stat SA.23098 (C 37/07) (ex NN 36/07) pus în aplicare de Italia în favoarea întreprinderii Società di Gestione dell’Aeroporto di Alghero So.Ge.A.AL SpA. și a mai multor transportatori aeriени care operează pe aeroportul Alghero (JO 2015, L 250, p. 38), în care Comisia a considerat printre altele, în conformitate cu principiul operatorului privat în economia de piață, că contractele încheiate de SOGEAAL, controlată de regiunea autonomă, cu anumite companii aeriene și privind promovarea sau înființarea unor noi rute aeriene dinspre și către aeroportul Alghero, precum și activitățile de marketing și de publicitate nu constituiau ajutoare în sensul articolului 107 alineatul (1) TFUE. În ceea ce privește celelalte companii aeriene, printre care și reclamanta, care au încheiat contracte similare cu SOGEAAL, Comisia a considerat că aceste contracte constituiau ajutoare, în sensul aceleiași dispoziții, incompatibile cu piața internă.
- 33 În ceea ce privește perioada cuprinsă între 2010 și 2013, reclamanta nu a încheiat însă un contract cu SOGEAAL, încadrându-se în schema de ajutor instituită prin Legea nr. 10/2010.
- 34 În acest sens, chiar dacă toate plățile efectuate de SOGEAAL pentru prestațiile care se încadrează în activitățile 1 și 2 prevăzute de Legea nr. 10/2010 nu fuseseră efectuate în temeiul contractelor supuse analizei în cadrul investigației distincte privind exclusiv aeroportul Alghero, Comisia a considerat că marea majoritate a plăților respective au fost evaluate în cadrul acestui alt caz. În plus, Comisia a arătat că „nu [era] imediat posibil în toate cazurile să se facă o distincție clară, având în vedere că relația financiară dintre SOGEAAL și o anumită companie aeriană în perioada respectivă p[utea] fi reglementată de diferite contracte, dintre care numai unele [fuseseră] luate în considerare în cazul

[care a condus la adoptarea Deciziei 2015/1584]”. Aceasta a apreciat astfel că trebuiau excluse din domeniul de aplicare al deciziei atacate toate acordurile încheiate între companiile aeriene și SOGEAAL în cadrul schemei de ajutor în speță, și anume, cu alte cuvinte, măsurile în litigiu privind aeroportul Alghero.

- 35 În sfârșit, Comisia a apreciat în decizia atacată că procedura inițiată în speță nu privea potențialul ajutor acordat de operatorii aeroportuari altor prestatori de servicii decât companiile aeriene și care fac parte din activitatea 3. Astfel, ea a reținut, în considerentul (346) al deciziei atacate, că nu putea să adopte o poziție cu privire la acest aspect.

Cu privire la evoluțiile ulterioare deciziei atacate

- 36 Reclamanta a luat cunoștință de decizia atacată printr-o scrisoare a regiunii autonome din 4 august 2016, primită la 15 august 2016. Regiunea autonomă informa reclamanta cu privire la adoptarea deciziei atacate și o invita să indice, pe baza unei versiuni prescurtate a deciziei atacate anexate la scrisoarea respectivă, ce date trebuiau omise în versiunea publicată în Jurnalul Oficial, publicare ce a intervenit la 18 octombrie 2017.
- 37 Printr-o scrisoare din 19 august 2016, reclamanta a răspuns regiunii autonome arătând că nu este în măsură să înțeleagă pe deplin decizia atacată, date fiind fragmentele lipsă. Aceasta a identificat totuși în scrisoarea respectivă elementele pe care le considera confidențiale.
- 38 La 7 iunie 2017, regiunea autonomă a adoptat o decizie de recuperare, notificată reclamantei la 10 august 2017, însoțită de o copie a deciziei atacate în versiune neconfidențială în privința sa. Decizia menționată obliga reclamanta să restituie regiunii autonome suma de 28 881 de euro, majorată cu dobânzi în cuantum de 1 678,48 euro, respectiv o sumă totală de 30 559,48 euro.
- 39 Ca urmare a acestei decizii de recuperare, printr-un e-mail din 14 august 2017, reclamanta a depus o contestație la Comisie privind obligația de a restitui suma impusă în decizia menționată, în măsura în care aceasta constituia un ajutor *de minimis* în sensul Regulamentului (CE) nr. 1998/2006 al Comisiei din 15 decembrie 2006 privind aplicarea articolelor [107 și 108 TFUE] ajutoarelor *de minimis* (JO 2006, L 379, p. 5, Ediție specială, 08/vol. 5, p. 96, denumit în continuare „Regulamentul *de minimis* din 2006”). Pe de altă parte, reclamanta solicita Comisiei să furnizeze o confirmare scrisă în acest sens pe care ar putea să o invoce în cadrul acțiunii naționale pe care intenționa să o introducă împotriva deciziei menționate.
- 40 Prin e-mailul din 18 august 2017, Comisia a informat reclamanta că nu putea furniza confirmarea solicitată, precizând printre altele, pe de o parte, că decizia atacată nu prevedea o derogare de la obligația de recuperare pentru ajutoarele *de minimis*, fie în temeiul Regulamentului *de minimis* din 2006 sau al Regulamentului (UE) nr. 1407/2013 al Comisiei din 18 decembrie 2013 privind aplicarea articolelor 107 și 108 [TFUE] ajutoarelor *de minimis* (JO 2013, L 352, p. 1, denumit în continuare „Regulamentul *de minimis* din 2013”), și, pe de altă parte, că „condiția de transparență” prevăzută în fiecare dintre aceste regulamente nu era îndeplinită.
- 41 Prin e-mailul din 23 august 2017, reclamanta a contestat analiza Comisiei. Ulterior, reclamanta a contactat telefonic serviciul juridic al Comisiei, care i-a comunicat, într-un e-mail din 13 octombrie 2017, că poziția serviciilor Comisiei nu se schimbese.

Procedura și concluziile părților

- 42 Prin cererea introductivă depusă la grefa Tribunalului la 18 octombrie 2017, reclamanta a introdus prezenta acțiune.

- 43 La 5 aprilie 2018 și în urma unui dublu schimb de memorii, faza scrisă a procedurii a fost închisă.
- 44 La 16 mai 2018, după ascultarea părților, Tribunalul a decis să suspende procedura în așteptarea închiderii fazei scrise a procedurii în cauzele conexe Ryanair și Airport Marketing Services/Comisia (T-833/17) și easyJet Airline/Comisia (T-8/18), care a intervenit în aceste cauze la 21 septembrie și, respectiv, la 23 iulie 2018.
- 45 La 19 iunie 2019, Tribunalul a decis, în cadrul Conferinței plenare, la propunerea Camerei întâi și a vicepreședintelui, în conformitate cu articolul 28 din Regulamentul de procedură, să trimită cauza Camerei întâi, care judecă în complet extins de cinci judecători.
- 46 La propunerea judecătorului raportor, Tribunalul a decis ulterior deschiderea fazei orale a procedurii. Pentru aceasta, reclamanta și Comisia au fost invitate să prezinte documente și să răspundă în scris la întrebările adresate de Tribunal cu titlu de măsuri de organizare a procedurii. Ele au dat curs măsurilor respective în termenul stabilit, la 3 septembrie 2019. Ulterior, la 6 septembrie 2019, Comisia a depus un răspuns suplimentar la măsurile de organizare menționate, care a fost depus la dosar.
- 47 Pledoariile părților și răspunsurile lor la întrebările adresate de Tribunal au fost ascultate în ședința din 3 octombrie 2019. Cu această ocazie, Comisia a precizat că, contrar termenilor duplicii, în care se arăta că solicita respingerea acțiunii ca inadmisibilă sau, cu titlu subsidiar, ca nefondată, ea solicita în realitate respingerea acțiunii ca nefondată.
- 48 Reclamanta solicită Tribunalului:
- anularea deciziei atacate și în special a articolului 1 alineatul (2) din aceasta, în măsura în care o menționează pe reclamantă, precum și a articolului 2 alineatul (1) din decizia respectivă, în măsura în care recuperarea pronunțată o vizează pe reclamantă;
 - obligarea Comisiei la plata cheltuielilor de judecată.
- 49 Comisia solicită Tribunalului:
- respingerea acțiunii ca nefondată;
 - obligarea reclamantei la plata cheltuielilor de judecată.

În drept

- 50 În susținerea acțiunii, reclamanta invocă trei motive de anulare a deciziei atacate, întemeiate în esență:
- primul, pe o încălcare a articolului 107 alineatul (1) TFUE, în măsura în care Comisia nu ar fi demonstrat existența unui ajutor, întrucât nu a examinat dacă SOGAER acționase ca un operator privat în economia de piață;
 - al doilea, pe o încălcare a articolului 107 alineatul (1) TFUE, în măsura în care Comisia nu ar fi demonstrat că ajutorul de care ar fi beneficiat reclamanta denatura sau amenința să denatureze concurența și afecta schimburile comerciale dintre statele membre;
 - al treilea, pe o eroare de drept pentru motivul că Comisia nu ar fi examinat dacă plata în litigiu constituia un ajutor *de minimis*.

Cu privire la primul motiv, întemeiat pe încălcarea articolului 107 alineatul (1) TFUE, în măsura în care Comisia nu ar fi demonstrat existența unui ajutor, întrucât nu a examinat dacă SOGAER acționase ca un operator privat în economia de piață

- 51 În susținerea primului motiv, care cuprinde două aspecte, reclamanta consideră că Comisia nu a demonstrat existența unui ajutor în favoarea sa. În cadrul primului aspect al primului motiv, reclamanta susține în esență că, din moment ce ar trebui să se distingă două „niveluri” diferite, și anume cel al regiunii autonome și cel al operatorilor aeroportuari, nivelul pertinent pentru a aprecia existența unui ajutor de stat ar fi, contrar abordării urmate în decizia atacată, cel al operatorilor aeroportuari, printre care SOGAER în primul rând.
- 52 În cadrul celui de al doilea aspect, reclamanta susține că examinarea existenței unui ajutor de stat la nivelul SOGAER ar fi permis Comisiei să concluzioneze că plata în litigiu ținea de aplicarea principiului operatorului privat în economia de piață (denumit în continuare „principiul operatorului privat”).
- 53 Comisia solicită respingerea primului motiv ca inoperant și, în orice caz, ca nefondat. Pe de altă parte, aceasta invocă mai multe cauze de inadmisibilitate cu privire la care, în măsura în care fiecare dintre ele privește două aspecte ale primului aspect, este necesară pronunțarea în cadrul examinării succesive a acestor aspecte.

Cu privire la primul aspect al primului motiv, referitor la nivelul pertinent pentru aprecierea existenței unui ajutor de stat

- 54 Reclamanta susține că, pentru a aprecia existența unui ajutor de stat în speță, nivelul pertinent de analiză era nivelul SOGAER, dat fiind că trebuia în esență să se examineze comportamentul acesteia din urmă independent de schema de ajutor în litigiu stabilită de regiunea autonomă.
- 55 În primul rând, reclamanta subliniază că schema de ajutor în litigiu nu conține, în sine, o subvenție în favoarea sa. Astfel, după cum ar reieși printre altele din considerentele (76), (78) și din considerentul (86) litera (d) ale deciziei atacate, regiunea autonomă și-ar fi pus fondurile la dispoziția operatorilor aeroportuari, iar nu a companiilor aeriene, cu care nu avea, de altfel, un raport contractual. Cel mult, această regiune ar fi fost sursa finanțării plăților efectuate către companiile aeriene.
- 56 În al doilea rând, operatorii aeroportuari ar fi decis, în mod autonom, să încheie contracte cu companii aeriene și să solicite eventual fonduri de la regiunea autonomă pentru a le transfera companiilor aeriene, dat fiind că acești operatori nu ar fi avut nicio obligație de a solicita fondurile respective. Astfel, regiunea menționată nu ar controla nici SOGAER, nici CCIA din Cagliari, care ar fi o entitate publică independentă de regiunea autonomă și, prin urmare, nu ar fi în măsură să exercite presiuni asupra SOGAER pentru a-l obliga să solicite fonduri. Pe de altă parte, eventuala decizie a operatorilor aeroportuari de a solicita fonduri ar fi depins de considerații economice proprii, cu atât mai mult cu cât acești operatori trebuiau, pentru a avea acces la fonduri, să plătească o „remunerație” regiunii, și anume o taxă reținută la sursă de 4%, precum și, după caz, comisioane și dobânzi, amintite la punctul 20 de mai sus. Astfel, aceștia ar fi solicitat fonduri regiunii menționate numai în cazul în care câștigurile preconizate rezultate dintr-un contract cu o anumită companie aeriană ar fi depășit costurile corespunzătoare acestei remunerații, precum și toate celelalte costuri pertinente.
- 57 În realitate, potrivit reclamantei, făcând abstracție de schema de ajutor în litigiu, ar trebui să se examineze comportamentul SOGAER din perspectiva normelor care reglementează ajutoarele de stat, dat fiind că aceasta din urmă ar constitui, din moment ce capitalul său este deținut în proporție de 94,35% de CCIA din Cagliari, proprietate publică, astfel cum s-ar fi constatat în considerentul (55) al deciziei atacate, în sensul Directivei 2006/111/CE a Comisiei din 16 noiembrie 2006 privind transparența relațiilor financiare dintre statele membre și întreprinderile publice, precum și

transparența relațiilor financiare din cadrul anumitor întreprinderi (JO 2006, L 318, p. 17, Ediție specială, 08/vol. 5, p. 66). SOGAER s-ar afla într-o situație similară celei a operatorilor aeroportuari din Pau-Béarn și din Nîmes-Uzès-Le Vigan, controlați de asemenea de camerele de comerț locale, care constituiau organe ale statului francez, astfel cum ar fi constatat Tribunalul în Hotărârea din 13 decembrie 2018, Ryanair și Airport Marketing Services/Comisia (T-53/16, EU:T:2018:943), și în Hotărârea din 13 decembrie 2018, Ryanair și Airport Marketing Services/Comisia (T-165/15, EU:T:2018:953).

58 Comisia invocă o cauză de inadmisibilitate îndreptată în esență împotriva primului aspect al primului motiv în totalitate. Cu titlu subsidiar, Comisia solicită respingerea acestui prim aspect ca nefondat.

– *Cu privire la admisibilitatea primului aspect al primului motiv*

59 Comisia apreciază că, în cadrul replicii, reclamanta a recunoscut că principiul operatorului privat nu era aplicabil regiunii autonome și a dezvoltat o argumentație întemeiată pe faptul că SOGAER, iar nu regiunea autonomă, ar fi singurul organ care acordă ajutorul în cauză. Această argumentație, care formează în esență primul aspect al primului motiv, ar fi nouă și, în consecință, inadmisibilă.

60 Reclamanta, în răspunsul la o întrebare a Tribunalului, contestă faptul că primul aspect este inadmisibil.

61 În această privință, trebuie amintit că argumentele al căror conținut prezintă o legătură strânsă cu un motiv de anulare prezentat în cererea introductivă nu pot fi considerate motive noi, în sensul Regulamentului de procedură, deși au fost formulate pentru prima dată în replică. Asemenea argumente constituie o dezvoltare a unui motiv enunțat anterior, iar prezentarea lor în stadiul replicii este admisă de instanța Uniunii (a se vedea în acest sens Hotărârea din 28 ianuarie 1999, BAI/Comisia, T-14/96, EU:T:1999:12, punctul 66 și jurisprudența citată). Totuși, admisibilitatea unor asemenea argumente invocate în replică ca dezvoltare a motivelor cuprinse în cererea introductivă nu poate fi invocată în scopul de a repara o încălcare a cerințelor articolului 76 litera (d) din Regulamentul de procedură, survenită la introducerea acțiunii, cu riscul de a goli această din urmă dispoziție de orice conținut (a se vedea în acest sens Ordonanța din 19 mai 2008, TF1/Comisia, T-144/04, EU:T:2008:155, punctul 30).

62 În speță, deși este adevărat că, în cererea introductivă, reclamanta nu a precizat în mod expres că ar considera SOGAER ca fiind organul „care acordă” ajutorul în discuție, ea a contestat totuși în cadrul acesteia abordarea adoptată de Comisie în decizia atacată. Încă din cererea introductivă, reclamanta a arătat că mai degrabă contractul în litigiu decât măsurile luate de regiunea autonomă ar fi trebuit să fie examinat din perspectiva principiului operatorului privat, afirmând că „regimul prevăzut de [Legea nr. 10/2010] nu [era] pertinent, întrucât acesta nu [conținea] în sine nicio subvenție în favoarea reclamantei”; că „[regiunea autonomă] nu [plătise] o subvenție în favoarea reclamantei”; că „subvenția [era] plătită companiilor aeriene de către operatorii aeroportuari, chiar dacă acest raport contractual ar fi trebuit să fie examinat din perspectiva existenței unui ajutor” și că „elementul determinant [era] [...] reprezentat de concluzia acordului de marketing dintre operatorul aeroportuar, pe de o parte, și reclamantă, pe de altă parte”.

63 Pe de altă parte, reclamanta s-a prevalat încă din cererea introductivă de faptul că SOGAER constituia o întreprindere publică, împrejurare care ar fi justificat, în opinia sa, să se examineze dacă acest operator aeroportuar acționase în calitate de operator privat.

64 Rezultă din aceasta că argumentația reclamantei potrivit căreia SOGAER ar fi organul care acordă ajutorul pertinent nu este nouă și că argumentele invocate în replică, în cadrul primului aspect, constituie o dezvoltare a primului motiv, astfel cum a fost formulat în cererea introductivă. În consecință, primul aspect al primului motiv este admisibil.

– Cu privire la temeinicia primului aspect al primului motiv

- 65 Potrivit articolului 107 alineatul (1) TFUE, sunt declarate incompatibile cu piața internă ajutoarele acordate de state sau prin intermediul resurselor de stat, sub orice formă, care denaturează sau amenință să denatureze concurența prin favorizarea anumitor întreprinderi sau a producerii anumitor bunuri, în măsura în care acestea afectează schimburile comerciale dintre statele membre. Astfel, această calificare drept „ajutor de stat” în sensul articolului 107 alineatul (1) TFUE presupune întrunirea a patru condiții, și anume existența unei intervenții a statului sau prin intermediul resurselor de stat, această intervenție să fie susceptibilă să afecteze schimburile comerciale dintre statele membre, să acorde un avantaj selectiv beneficiarului său și să denatureze sau să amenințe să denatureze concurența (a se vedea Hotărârea din 13 septembrie 2017, ENEA, C-329/15, EU:C:2017:671, punctul 17 și jurisprudența citată).
- 66 În ceea ce privește prima dintre condițiile referitoare la calificarea drept ajutor de stat, trebuie amintit că o măsură finanțată prin intervenția statului sau prin intermediul resurselor de stat nu trebuie să fie în mod necesar o măsură adoptată de puterea centralizată a statului respectiv. Aceasta poate la fel de bine să emane de la o autoritate intrastatală. Astfel, o măsură adoptată de o colectivitate teritorială, iar nu de autoritățile centrale, este susceptibilă să constituie un ajutor din momentul în care sunt îndeplinite condițiile prevăzute la articolul 107 alineatul (1) TFUE (Hotărârea din 14 octombrie 1987, Germania/Comisia, 248/84, EU:C:1987:437, punctul 17, și Hotărârea din 6 septembrie 2006, Portugalia/Comisia, C-88/03, EU:C:2006:511, punctul 55). Cu alte cuvinte, măsurile adoptate de autoritățile intrastatale, descentralizate, federale, regionale sau altele ale statelor membre, indiferent de statutul juridic și de denumirea acestora, intră în sfera de aplicare a articolului 107 alineatul (1) TFUE, la fel ca măsurile luate de autoritățile federale sau centrale, dacă sunt îndeplinite condițiile prevăzute de această dispoziție (Hotărârea din 6 martie 2002, Diputación Foral de Álava și alții/Comisia, T-92/00 și T-103/00, EU:T:2002:61, punctul 57, și Hotărârea din 12 mai 2011, Région Nord-Pas-de-Calais și Communauté d’agglomération du Douaisis/Comisia, T-267/08 și T-279/08, EU:T:2011:209, punctul 108).
- 67 În ceea ce privește tot această primă condiție, trebuie amintit că, pentru ca avantajele să poată fi calificate drept ajutoare în sensul articolului 107 alineatul (1) TFUE, acestea trebuie, pe de o parte, să fie acordate direct sau indirect prin intermediul resurselor de stat și, pe de altă parte, să fie imputabile statului (a se vedea Hotărârea din 16 mai 2002, Franța/Comisia, C-482/99, EU:C:2002:294, punctul 24 și jurisprudența citată, precum și Hotărârea din 13 septembrie 2017, ENEA, C-329/15, EU:C:2017:671, punctul 20 și jurisprudența citată), aceste două subcondiții fiind cumulative (a se vedea în acest sens Hotărârea din 28 martie 2019, Germania/Comisia, C-405/16 P, EU:C:2019:268, punctele 48 și 63 și jurisprudența citată, precum și Hotărârea din 5 aprilie 2006, Deutsche Bahn/Comisia, T-351/02, EU:T:2006:104, punctul 103 și jurisprudența citată).
- 68 În speță, în considerentele (355)-(361) ale deciziei atacate plasate sub titlul „7.2.1.2. Resursele de stat și imputabilitatea statului”, Comisia a examinat împreună cele două subcondiții referitoare la utilizarea resurselor de stat și la imputabilitatea statului. Ea a constatat mai întâi, în considerentul (356) al deciziei menționate, că, în ceea ce privește schema de ajutor în litigiu, aceasta era finanțată prin intermediul resurselor provenind din regiunea autonomă și, întrucât rezulta dintr-o lege regională, era imputabilă acestei regiuni și, *in fine*, statului italian.
- 69 Comisia a examinat în continuare, în considerentele (357)-(360) ale deciziei atacate, fluxurile financiare dintre operatorii aeroportuari și companiile aeriene. În acest cadru, ea a descris mecanismul pus în aplicare de regiunea autonomă, potrivit căruia această entitate a statului furniza finanțare operatorilor aeroportuari care o solicitau, cu condiția ca aceștia să îi prezinte spre aprobare planuri de activități în care operatorii menționați trebuiau să detalieze modul în care intenționau să utilizeze fondurile respective, în special pentru remunerarea companiilor aeriene cocontractante, astfel cum reiese din prezentarea detaliată a funcționării schemei de ajutor în litigiu, efectuată la titlul „2.7. Mecanismul și structura finanțării instituite de regiunea Sardinia” din decizia atacată. Comisia s-a întemeiat pe

această descriere pentru a ajunge la concluzia, care figurează în considerentul (360) al deciziei atacate, potrivit căreia operatorii aeroportuari trebuiau considerați ca intermediari între regiunea autonomă și companiile aeriene, astfel încât plățile primite de aceste companii erau finanțate din fonduri provenite din partea regiunii respective și erau imputabile acesteia din urmă.

- 70 În temeiul acestui raționament prin care se stabilește o legătură între regiunea autonomă și companiile aeriene, Comisia a concluzionat, în considerentul (361) al deciziei atacate, că plățile efectuate de operatorii aeroportuari acestor companii erau finanțate din resursele statului italian și erau imputabile acestuia.
- 71 Prin argumentația sa din cadrul primului aspect al primului motiv, reclamanta repune în discuție în esență acest raționament. Ea nu contestă, astfel cum a reținut Comisia în considerentul (356) al deciziei atacate, că fondurile puse la dispoziția operatorilor aeroportuari pe o perioadă multianuală, pentru ca aceștia din urmă să întreprindă acțiuni în vederea promovării regiunii Sardinia ca destinație turistică, constituiau resurse ale regiunii autonome și, așadar, ale statului italian, și că decizia de a acorda asemenea fonduri operatorilor menționați era imputabilă regiunii respective și, prin urmare, statului respectiv. În schimb, reclamanta contestă concluzia Comisiei, care rezultă din considerentele (358)-(360) ale deciziei atacate, potrivit căreia acești operatori, printre care și SOGAER, puteau fi considerați intermediari între regiune și companiile aeriene.
- 72 Potrivit reclamantei, deși este adevărat că plata în litigiu a fost efectuată prin intermediul „resurselor de stat” și era imputabilă statului italian, aceasta nu ar rezulta dintr-o implicare a SOGAER în schema de ajutor în litigiu stabilită de regiunea autonomă, ci mai degrabă din faptul că SOGAER ar fi o întreprindere publică controlată de un organ al statului italian, și anume CCIA din Cagliari. Cu alte cuvinte, Comisia ar fi concluzionat în mod greșit că plata în litigiu implica o intervenție a statului italian mai degrabă prin intermediul regiunii respective decât prin intermediul SOGAER. În aceste condiții, SOGAER ar fi constituit „nivelul” pertinent pentru aprecierea existenței unui ajutor de stat.
- 73 În această privință, trebuie să se considere că, deși reclamanta nu evocă în mod expres cele două subcondiții cumulative care formează prima dintre condițiile referitoare la calificarea drept ajutor de stat, aceasta contestă în mod implicit, dar necesar, atât, pe de o parte, originea statală regională a banilor utilizați de operatorii aeroportuari pentru remunerarea companiilor aeriene în cadrul contractelor pe care aceștia le încheiaseră cu ele, cât și, pe de altă parte, imputabilitatea în sarcina regiunii autonome a plăților efectuate de acești operatori în cadrul executării contractelor încheiate cu companii aeriene precum reclamanta.
- 74 În ceea ce privește utilizarea unor „resurse” regionale, trebuie înlăturată argumentația reclamantei potrivit căreia fondurile regiunii autonome nu ar fi pertinente, dat fiind că acestea ar fi fost puse la dispoziția operatorilor aeroportuari, iar nu a companiilor aeriene, care ar fi primit plăți numai din partea operatorilor menționați.
- 75 Astfel, trebuie amintit că s-a statuat deja că, la examinarea unei măsuri, Comisia poate fi chemată să examineze dacă un avantaj poate fi considerat ca fiind acordat în mod indirect altor operatori decât destinatarul imediat al transferului resurselor de stat (a se vedea în acest sens Hotărârea din 13 iunie 2002, Țările de Jos/Comisia, C-382/99, EU:C:2002:363, punctele 61 și 62). În acest sens, instanța Uniunii a admis de asemenea că un avantaj acordat în mod direct anumitor persoane fizice sau juridice poate constitui un avantaj indirect și, prin urmare, un ajutor de stat în favoarea altor persoane juridice care sunt întreprinderi (a se vedea în acest sens Hotărârea din 19 septembrie 2000, Germania/Comisia, C-156/98, EU:C:2000:467, punctele 22-35, Hotărârea din 13 iunie 2002, Țările de Jos/Comisia, C-382/99, EU:C:2002:363, punctele 38 și 60-66, Hotărârea din 4 martie 2009, Associazione italiana del risparmio gestito și Fineco Asset Management/Comisia, T-445/05, EU:T:2009:50, punctul 127 și jurisprudența citată, precum și Hotărârea din 15 iunie 2010, Mediaset/Comisia, T-177/07, EU:T:2010:233).

- 76 În speță, fondurile puse la dispoziția operatorilor aeroportuari trebuie considerate ca fiind acordate în mod indirect companiilor aeriene, dat fiind că mecanismul instituit de regiunea autonomă permitea să se asigure că aceste fonduri corespundeau remunerațiilor plătite de operatorii menționați acestor companii. În acest sens, trebuie arătat că, deși reclamanta repune în discuție rolul de intermediari avut de operatorii aeroportuari, ea nu a contestat existența sau funcționarea mecanismului respectiv.
- 77 Or, acest mecanism prevedea un fel de sistem de verificare. Mai precis, Decizia regională nr. 29/36 prevedea că operatorii aeroportuari reținuți ar primi un avans de 20 % din fondurile solicitate pentru anul de referință, urmat de plata unei a doua tranșe de 60 %, eșalonată și condiționată de prezentarea unor rapoarte trimestriale, și, în sfârșit, de o ultimă tranșă de 20 % prin prezentarea documentelor care permit regiunii autonome să verifice dacă activitatea fusese corect executată, dacă obiectivele fuseseră atinse și dacă costurile angajate erau reale. În consecință, acest mecanism de control avea vocația de a împiedica orice operator aeroportuar să obțină rambursarea altor sume decât a celor angajate de el pentru remunerarea companiilor aeriene cocontractante, precum reclamanta, și care fac obiectul obligației de recuperare prevăzute la articolul 2 din decizia atacată. Existența acestui mecanism confirmă de asemenea că prestațiile companiilor aeriene menționate erau finanțate de regiunea respectivă, întrucât sumele avansate de operatorii aeroportuari pentru remunerarea companiilor aeriene cocontractante corespundeau fondurilor pe care le primeau, la finalul procesului, din partea regiunii autonome.
- 78 Pe de altă parte, astfel cum reiese din cuprinsul considerentelor (242)-(246), precum și (313), (314) și (317) ale deciziei atacate, prezentând observațiile pe care le depuseseră în cadrul procedurii administrative în fața Comisiei, operatorii aeroportuari din Olbia și din Cagliari-Elmas au explicat ei înșiși că, în fapt, ei avansaseră sumele corespunzătoare plății companiilor aeriene cocontractante care furnizau prestațiile dorite de regiunea autonomă pentru a promova turismul din Sardinia și că prezentaseră ulterior regiunii autonome respective rapoartele lor contabile care reiau costurile efectiv suportate pentru a obține rambursarea lor de către regiunea autonomă. În acest cadru, SOGAER, cu care reclamanta a încheiat contractul în litigiu, chiar a afirmat, astfel cum figurează în considerentul (314) al deciziei atacate, că regiunea autonomă îi solicitase să demonstreze că companiile aeriene prestatoare primiseră integral contribuțiile regionale și că, prin urmare, era doar un intermediar care le-a transmis sumele primite din partea regiunii autonome. Pe de altă parte, Republica Italiană a arătat, astfel cum reiese din considerentul (340) al deciziei atacate, că în esență operatorul aeroportuar din Olbia transferase companiilor aeriene întreaga sumă corespunzătoare contribuțiilor pe care acest operator o primise din partea regiunii autonome.
- 79 În plus, reclamanta însăși a indicat de altfel că plățile efectuate de operatorii aeroportuari în favoarea companiilor aeriene erau „finanțate” de regiunea autonomă sub forma unui transfer către operatorii aeroportuari.
- 80 Prin urmare, este clar că fondurile utilizate de operatorii aeroportuari pentru remunerarea companiilor aeriene în cadrul contractelor pe care le încheiaseră cu acestea din urmă constituiau resurse de stat provenite din partea regiunii autonome.
- 81 În ceea ce privește „imputabilitatea” în sarcina regiunii autonome a contractelor încheiate de operatorii aeroportuari cu companiile aeriene, reclamanta subliniază în special faptul că Legea nr. 10/2010 nu conține, în sine, un ajutor în favoarea companiilor aeriene și că regiunea autonomă nu a încheiat un contract cu aceste companii.
- 82 Or, trebuie să se constate că lipsa unei legături juridice directe între companiile aeriene și regiunea autonomă nu este de natură să împiedice imputabilitatea în sarcina acesteia din urmă a contractelor încheiate de operatorii aeroportuari. Astfel, din jurisprudență reiese că noțiunea de intervenție prin intermediul resurselor de stat vizează nu doar includerea avantajelor care sunt acordate direct de stat, ci și a celor care sunt acordate prin intermediul unui organism public sau privat, desemnat sau înființat de acest stat în vederea gestionării ajutorului (a se vedea în acest sens Hotărârea din 22 martie 1977,

Steinike și Weinlig, 78/76, EU:C:1977:52, punctul 21, Hotărârea din 17 martie 1993, Sloman Neptun, C-72/91 și C-73/91, EU:C:1993:97, punctul 19, precum și Hotărârea din 30 mai 2013, Doux Élevage și Coopérative agricole UKL-ARREE, C-677/11, EU:C:2013:348, punctul 26). Curtea a justificat includerea unor avantaje acordate prin intermediul unor organisme distincte ale statului în domeniul de aplicare al articolului 107 alineatul (1) TFUE prin necesitatea de a menține efectul util al normelor referitoare la „ajutoarele acordate de state” definite la articolele 107-109 TFUE, evitând ca simplul fapt de a crea instituții autonome însărcinate cu distribuirea ajutoarelor să poată permite statelor membre să eludeze normele referitoare la ajutoarele de stat (Hotărârea din 16 mai 2002, Franța/Comisia, C-482/99, EU:C:2002:294, punctul 23).

- 83 Deși această jurisprudență vizează avantajele acordate prin intermediul unor organisme, investite cu prerogative de autoritate publică sau cu misiuni de interes general și instituite sau desemnate pentru gestionarea ajutorului, nu se poate deduce totuși din jurisprudența respectivă că, pe lângă avantajele distribuite direct de stat, doar aceste cazuri ar intra în domeniul de aplicare al interdicției prevăzute la articolul 107 alineatul (1) TFUE. Dimpotrivă, astfel cum s-a amintit deja anterior, chiar un avantaj acordat în mod direct anumitor persoane fizice sau juridice poate constitui un avantaj indirect și, prin urmare, un ajutor de stat în favoarea altor persoane juridice care sunt întreprinderi (a se vedea Hotărârea din 19 septembrie 2000, Germania/Comisia, C-156/98, EU:C:2000:467, punctele 22-35, Hotărârea din 13 iunie 2002, Țările de Jos/Comisia, C-382/99, EU:C:2002:363, punctele 38 și 60-66, Hotărârea din 4 martie 2009, Associazione italiana del risparmio gestito și Fineco Asset Management/Comisia, T-445/05, EU:T:2009:50, punctul 127, și Hotărârea din 15 iunie 2010, Mediaset/Comisia, T-177/07, EU:T:2010:233), iar aceasta fără să se impună, în aceste cauze în care intermediarul era o persoană fizică sau juridică, ca avantajele în discuție să fi tranzitat printr-o structură desemnată sau instituită în mod specific de acest stat în vederea gestionării ajutorului.
- 84 În plus, reiese din jurisprudență că imputabilitatea unei măsuri în sarcina statului se poate deduce dintr-un ansamblu de indicii care rezultă din împrejurările cauzei și din contextul în care a intervenit această măsură și în special din indiciile care indică, în cazul concret, o implicare a autorităților publice în adoptarea măsurii menționate, având în vedere și amploarea acesteia, conținutul său ori condițiile pe care le presupune (a se vedea în acest sens Hotărârea din 16 mai 2002, Franța/Comisia, C-482/99, EU:C:2002:294, punctele 52-56, și Hotărârea din 17 septembrie 2014, Commerz Nederland, C-242/13, EU:C:2014:2224, punctele 31-33).
- 85 În speță, deși Legea nr. 10/2010 desemnează în mod cert operatorii aeroportuari, iar nu companiile aeriene, ca fiind în mod formal beneficiarii plăților prevăzute de legea menționată, rezultă totuși că comportamentul operatorilor respectivi a fost stabilit de regiunea autonomă din moment ce, în aplicarea mecanismului instituit prin această lege și a actelor sale de punere în aplicare, fondurile puse la dispoziția lor trebuiau să fie și au fost utilizate în fapt potrivit instrucțiunilor acestei regiuni.
- 86 Astfel, articolul 3 alineatul 2 din Legea nr. 10/2010 prevedea în mod expres că criteriile, natura și durata ofertei de transport, precum și directivele pentru elaborarea planurilor de activități de către operatorii aeroportuari trebuiau să fie adoptate prin rezoluții ale executivului regional, în timp ce articolul 3 alineatul 3 din această lege prevedea, de asemenea în mod expres, că planurile de activități întocmite de operatorii aeroportuari trebuiau să fie însoțite de acte și de contracte corespunzătoare și că acestea ar fi finanțate numai în cazul în care ar fi întocmite în conformitate cu criteriile, cu natura, cu durata ofertei de transport și cu directivele adoptate de executivul regional și doar dacă ar fi fost înaintate în prealabil comisiei competente, în vederea obținerii unui aviz obligatoriu.
- 87 În plus, din mecanismul instituit prin Legea nr. 10/2010 reiese că dispozițiile acesteia din urmă trebuie coroborate în mod necesar cu textele a căror adoptare de către executivul regional era prevăzută de această lege și care condiționau plățile efectuate de regiunea autonomă în favoarea operatorilor aeroportuari în discuție în speță. Or, aceste texte, în special Decizia regională nr. 29/36, prevedeau în mod expres că operatorii aeroportuari trebuiau să își prezinte planurile de activități spre aprobare

regiunii autonome și că planurile menționate trebuiau, pentru a putea fi eligibile pentru finanțarea prevăzută de regiunea autonomă menționată, să fie elaborate în conformitate cu criteriile, cu natura și cu durata ofertei de transport, precum și cu directivele adoptate de executivul regional.

- 88 În continuare, mecanismul instituit de regiunea autonomă prevedea, pe lângă faptul că planurile de activități erau prezentate anterior procesului de aprobare de către regiunea autonomă, că operatorii aeroportuari, astfel cum s-a arătat deja la punctul 77 de mai sus, trebuiau să prezinte rapoarte trimestriale în vederea plății a 60 % din ajutor și au putut obține ultima tranșă de plată, de 20 %, numai după ce au dovedit că respectaseră instrucțiunile regiunii autonome. Astfel, verificările, prealabile rambursării sumelor avansate de operatorii aeroportuari, erau de natură să permită regiunii respective să controleze inițiativele acestor operatori, întrucât numai cele stabilite în conformitate cu directivele sale și justificate prin prezentarea documentelor contractuale și contabile relevante puteau conduce la finanțarea prevăzută de schema de ajutor în litigiu.
- 89 Influența regiunii autonome asupra conținutului și a întinderii inițiativelor operatorilor aeroportuari este confirmată chiar de aceștia din urmă. Astfel, după cum reiese din considerentul (237) al deciziei atacate, GEASAR a indicat că a negociat propunerile pentru activitățile de marketing cu companiile aeriene care au răspuns la cererea de exprimare a interesului pe care acest operator aeroportuar a publicat-o pe site-ul său internet, luând în considerare planul de marketing turistic elaborat de regiunea autonomă ca unul dintre instrumentele sale de planificare. La rândul său, SOGAER a susținut, astfel cum reiese din considerentul (313) al deciziei atacate, că, în cadrul schemei de ajutor în litigiu, regiunea menționată oferea o compensație care era doar direcționată prin intermediul operatorului aeroportuar, „ca parte a unui plan stabilit, finanțat și monitorizat de regiune[a autonomă]”.
- 90 În ceea ce privește mai exact încheierea unor contracte cu companiile aeriene, Legea nr. 10/2010 nu menționa, desigur, acțiunile specifice care trebuiau propuse de operatorii aeroportuari în planurile de activități și nici nu identifica ce companii aeriene trebuiau solicitate. Totuși, referirea, la articolul 3 alineatul 3 din Legea nr. 10/2010, la contractele care trebuiau prezentate de operatorii aeroportuari și referirea, în Decizia regională nr. 29/36, la cazurile în care planurile de activități sunt efectuate de companiile aeriene confirmă că regiunea autonomă încuraja acești operatori să recurgă la companii aeriene, întrucât sunt singurele entități care se puteau angaja cu companiile aeriene cu privire la deschiderea sau menținerea rutelor aeriene, a frecvențelor acestora și a obiectivelor în ceea ce privește pasagerii, iar regiunea decidea care dintre liniile aeriene ar fi considerate eligibile. În plus, în ceea ce privește activitățile de marketing, regiunea autonomă a făcut distincție între cele care ar fi oferite de companiile aeriene, confirmând recurgerea necesară a operatorilor aeroportuari la asemenea companii, și cele care ar fi oferite de alți prestatori decât companiile aeriene, care nu sunt în discuție în speță și a căror existență, în orice caz, nu este de natură să influențeze aspectul dacă fondurile primite de reclamantă proveneau din bugetul regiunii autonome și îi erau imputabile.
- 91 Astfel, rezultă din diferitele măsuri care constituie mecanismul instituit de regiunea autonomă, calificate de Comisie drept controale „*ex ante*” și „*ex post*”, că această regiune controla îndeaproape, în amonte, planurile de activități prezentate de operatorii aeroportuari, în special rutele aeriene vizate și serviciile de marketing preconizate, precum și, în aval, sumele angajate de operatorii aeroportuari pentru remunerarea serviciilor respective oferite de companiile aeriene în cadrul promovării insulei Sardinia ca destinație turistică. Procedând astfel, regiunea autonomă și-a arogat un control suficient asupra comportamentelor contractuale ale operatorilor aeroportuari care au decis să solicite fonduri în cadrul schemei de ajutor în litigiu, astfel încât să considere că respectivele comportamente îi erau imputabile.
- 92 Pe de altă parte, trebuie să se arate că înscrisurile din dosarul prezentat Tribunalului depuse în special de Comisie pentru a atesta funcționarea mecanismului instituit de regiunea autonomă confirmă considerațiile care precedă referitoare atât la imputabilitatea în sarcina regiunii autonome a contractelor dintre operatorii aeroportuari și companiile aeriene, cât și cu privire la originea statală

regională a resurselor utilizate pentru a plăti aceste companii. Mai întâi, în ceea ce privește contractul în litigiu dintre SOGAER și reclamantă, preambulul acestui contract precizează în mod expres că „[r]egiunea [autonomă] [decisese] să își sporească investițiile în marketing în industria transportului și turismului”; că, în acest scop, ea „furn[iza] anual SOGAER o sumă pe care această întreprindere [trebuia] să o cheltuiască pentru a atinge obiectul amintit”; că, „[î]n lumina voinței regiunii [autonome], SOGAER [publicase] un anunț pe site-ul său internet pentru a investi în activități de marketing concepute pentru a promova atracțiile turistice din sudul Sardiniei”; că, „[î]n conformitate cu directivele publicate de regiunea [autonomă,] SOGAER [elaborase] un program de activități care să descrie strategia și acțiunile ce [trebuiau] puse în aplicare pentru atingerea obiectivului de dezvoltare a traficului” și că „[a]cest plan de activități [fusesse] aprobat de comitetul Consiliului Regional în conformitate cu articolul 3 alineatul 3 din Legea [nr. 10/2010]”. În plus, acest contract conținea o clauză care preciza în mod expres că respectivul contract intra sub incidența dispozițiilor Legii nr. 10/2010.

- 93 În continuare, în ceea ce privește planul de activități întocmit, în amonte, de SOGAER pentru anii 2011-2013, care a fost aprobat de regiunea autonomă în cadrul Deciziei regionale nr. 39/42, acesta identifică efectiv acțiunile de marketing care trebuie puse în aplicare de reclamantă. Comisia a prezentat de asemenea o copie a facturii, referitoare la plata în litigiu, emisă de reclamantă la 20 decembrie 2012 și pe care SOGAER a comunicat-o, în aval, regiunii autonome în cadrul verificărilor prealabile rambursării sumelor avansate de acest operator aeroportuar.
- 94 În sfârșit, în Deciziile regiunii autonome nr. 322 și nr. 300 din 13 iunie 2013 și, respectiv, din 16 iunie 2014, de stabilire a valorii anuale definitive a contribuțiilor acordate SOGAER pentru anii 2012 și 2013, fiind de la sine înțeles că suma acordată SOGAER pentru anul 2012 a servit printre altele la rambursarea plății în litigiu, regiunea autonomă a indicat în mod explicit că „intervenția avută în vedere în Legea [nr. 10/2010] [era] realizată prin intermediul operatorilor aeroportuari, care a[vea]u rolul de intermediari și de precursori operaționali ai transferului de resurse către companiile aeriene, conform modului stabilit chiar de regiune, astfel cum a fost prevăzut prin Legea [nr. 10/2010] citată anterior și prin măsurile de punere în aplicare” („che l'intervento di cui alla LR. n. 10/2010 si realizza attraverso le societa di gestione aeroportuale, che fungono da tramiti 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”), și că „companiile aeriene ar trebui să fie considerate destinatarii reali și unici ai fluxurilor de resurse financiare în temeiul Legii [nr. 10/2010]” („che i vettori debbano considerarsi i reali ed unici destinatari dei flussi delle risorse di cui alla predetta legge regionale”).
- 95 Având în vedere toate aceste elemente, atât din mecanismul instituit de regiunea autonomă prin intermediul schemei de ajutor în litigiu, cât și din punerea sa în aplicare în practică reiese că contractele încheiate de operatorii aeroportuari cu companiile aeriene și plățile efectuate acestora din urmă în executarea contractelor menționate implicau fonduri statale regionale și erau imputabile regiunii autonome.
- 96 Această concluzie nu este repusă în discuție de argumentele reclamantei, expuse la punctul 56 de mai sus, cu privire la faptul că operatorii aeroportuari, printre care și SOGAER, erau liberi să solicite sau nu fonduri regiunii autonome și că această alegere era ghidată de considerente economice proprii acestora.
- 97 În această privință, pe de o parte, deși inițiativa de a prezenta planuri de activități regiunii autonome pentru a-i solicita fonduri revenea în mod formal operatorilor aeroportuari, odată adoptată de aceștia decizia de a participa la schema de ajutor în litigiu, marja lor de apreciere în ceea ce privește măsurile concrete care trebuiau luate era, astfel cum susține în esență Comisia, redusă în mare măsură de criteriile și de directivele definite de această regiune. Or, reiese în mod vădit din conținutul contractului în litigiu, prezentat la punctul 92 de mai sus, că plata în litigiu se înscria în contextul schemei de ajutor în litigiu.

- 98 Pe de altă parte, în ceea ce privește considerentele economice proprii operatorilor aeroportuari, trebuie amintit că prețurile facturate de companiile aeriene pentru serviciile lor, în special de marketing, au fost suportate din punct de vedere financiar de regiunea autonomă, iar nu de acești operatori. Prin urmare, partea de risc suportată de acești operatori era marginală, întrucât nu privea decât reținerea de 4 %, precum și comisioanele și dobânzile care trebuiau plătite SFIRS.
- 99 Pe de altă parte, trebuie amintit că finalitatea urmărită de intervențiile statale nu este suficientă pentru ca acestea să fie excluse de la calificarea drept „ajutoare” în sensul articolului 107 TFUE. Astfel, acest articol nu distinge în funcție de cauzele sau de obiectivele intervențiilor statului, ci le definește în funcție de efectele lor (a se vedea Hotărârea din 22 decembrie 2008, *British Aggregates/Comisia*, C-487/06 P, EU:C:2008:757, punctele 84 și 85 și jurisprudența citată, Hotărârea din 26 noiembrie 2015, *Spania/Comisia*, T-461/13, EU:T:2015:891, punctul 39).
- 100 Or, dat fiind că, astfel cum s-a amintit deja anterior, la examinarea unei măsuri, Comisia poate fi chemată să examineze dacă un avantaj poate fi considerat ca fiind acordat în mod indirect altor operatori decât destinatarul imediat al transferului resurselor de stat (a se vedea în acest sens Hotărârea din 13 iunie 2002, *Țările de Jos/Comisia*, C-382/99, EU:C:2002:363, punctele 61 și 62), este necesar să se considere că, în măsura în care se poate dovedi, precum în speță, că un avantaj care provine din resurse de stat a fost transferat de destinatarul imediat către un beneficiar final, este irelevant dacă acest transfer a fost efectuat de destinatarul imediat potrivit unei logici comerciale sau, dimpotrivă, acest transfer a răspuns unui obiectiv de interes general.
- 101 Acest lucru este confirmat de jurisprudență, care reține că un avantaj acordat în mod direct anumitor persoane fizice sau juridice poate constitui un avantaj indirect și, prin urmare, un ajutor de stat în favoarea altor persoane juridice care sunt întreprinderi (a se vedea în acest sens Hotărârea din 19 septembrie 2000, *Germania/Comisia*, C-156/98, EU:C:2000:467, punctele 22-35, Hotărârea din 13 iunie 2002, *Țările de Jos/Comisia*, C-382/99, EU:C:2002:363, punctele 38 și 60-66, Hotărârea din 4 martie 2009, *Associazione italiana del risparmio gestito și Fineco Asset Management/Comisia*, T-445/05, EU:T:2009:50, punctul 127, precum și Hotărârea din 15 iunie 2010, *Mediaset/Comisia*, T-177/07, EU:T:2010:233). Astfel, în cauzele în care s-au pronunțat aceste hotărâri, transferul avantajului de către persoane fizice sau juridice, destinatar imediate ale unor resurse de stat, se înscria într-o relație comercială, confirmând că existența unei rațiuni comerciale subiacente transferului nu are nicio incidență asupra aprecierii, în raport cu articolul 107 alineatul (1) TFUE, a circuitului resurselor de origine statală până la beneficiarul final.
- 102 În ceea ce privește argumentația, invocată de reclamantă, referitoare la calificarea SOGAER drept „întreprindere publică”, în sensul Directivei 2006/111, trebuie să se constate că această argumentație este inoperantă și, în orice caz, nefondată. Astfel, Comisia nu s-a întemeiat pe o asemenea calificare a SOGAER pentru a imputa statului italian plata în litigiu. Dimpotrivă, Comisia s-a întemeiat pe mecanismul instituit de regiunea autonomă pentru a ajunge la concluzia că plățile primite de companiile aeriene proveneau din resurse ale regiunii respective și îi erau imputabile acesteia, precum și, în consecință, statului italian. În acest context, operatorii aeroportuari în cauză, printre care și SOGAER, nu aveau decât un rol de intermediari astfel, încât, după cum arată Comisia, eventuala lor calificare drept întreprindere publică era lipsită de relevanță.
- 103 În aceste condiții, este de asemenea irelevant faptul că, în Hotărârea din 13 decembrie 2018, *Ryanair și Airport Marketing Services/Comisia* (T-53/16, EU:T:2018:943), și în Hotărârea din 13 decembrie 2018, *Ryanair și Airport Marketing Services/Comisia* (T-165/15, EU:T:2018:953), evocate de reclamantă, Tribunalul a statuat că Comisia considerase în mod întemeiat că cele două camere de comerț vizate, care controlează aeroporturile Pau-Béarn și, respectiv, Nîmes-Uzès-Le Vigan, constituiau autorități publice ale căror decizii erau imputabile statului francez. Astfel, chiar presupunând că CCIA din Cagliari constituie o autoritate publică și că situația aeroportului Cagliari-Elmas este comparabilă cu aceea a celor două aeroporturi în discuție în aceste alte cauze, astfel încât comportamentele aeroportului respectiv ar fi imputabile CCIA din Cagliari și, așadar, statului italian, este evident că, în

prezenta cauză, comportamentul mai exact în discuție, și anume concluzia contractului în litigiu și plata în litigiu, este, având în vedere considerațiile care precedă, imputabil regiunii autonome, aeroportul Cagliari-Elmas având doar un rol de intermediar.

- 104 În orice caz, trebuie să se arate că, spre deosebire de împrejurările proprii cauzelor în care s-au pronunțat Hotărârea din 13 decembrie 2018, Ryanair și Airport Marketing Services/Comisia (T-53/16, EU:T:2018:943), și Hotărârea din 13 decembrie 2018, Ryanair și Airport Marketing Services/Comisia (T-165/15, EU:T:2018:953), în speță, pe de o parte, nu s-a dovedit că CCIA din Cagliari constituia o autoritate publică, reclamanta limitându-se să constate, astfel cum figurează în considerentul (55) al deciziei atacate, că, în temeiul dreptului italian, CCIA din Cagliari este o „entitate publică autonomă”. Pe de altă parte, aeroportul Cagliari-Elmas este operat de SOGAER, nu de CCIA din Cagliari, iar reclamanta nu a urmărit să demonstreze că comportamentele acestui operator aeroportuar, deținut în mod cert în majoritate de CCIA din Cagliari, erau imputabile acesteia din urmă în raport cu condițiile stabilite în Hotărârea din 16 mai 2002, Franța/Comisia (C-482/99, EU:C:2002:294).
- 105 În sfârșit, în ceea ce privește afirmația reclamantei potrivit căreia Comisia ar urmări, în cadrul prezentului litigiu, să completeze motivarea deciziei atacate susținând că contractele încheiate între operatorii aeroportuari și companiile aeriene aveau ca unic obiectiv distribuirea fondurilor puse la dispoziție de regiunea autonomă, este suficient să se constate că, prin această afirmație, Comisia face referire în mod vădit la rolul de intermediari jucat de acești operatori, care este prezentat în special în considerentele (357)-(360) și amintit în considerentele (388) și (402) ale deciziei atacate. Prin urmare, afirmația reclamantei trebuie înlăturată.
- 106 Având în vedere ansamblul considerațiilor care precedă, în considerentele (357)-(360) ale deciziei atacate, Comisia a reținut, fără a săvârși o eroare de drept, că operatorii aeroportuari puteau fi considerați intermediari între regiunea autonomă și companiile aeriene și a concluzionat că plățile, printre care și plata în litigiu, efectuate de operatorii aeroportuari companiilor aeriene menționate corespundeau unor resurse ale regiunii autonome și îi erau imputabile acesteia. În consecință, întrucât Comisia nu a săvârșit o eroare cu privire la „nivelul” pertinent pentru aprecierea existenței unui ajutor de stat, primul aspect al primului motiv trebuie respins.

Cu privire la al doilea aspect al primului motiv, referitor la aplicarea principiului operatorului privat la nivelul SOGAER

- 107 Reclamanta susține că, din moment ce operatorii aeroportuari ar constitui „nivelul” pertinent de analiză, ar fi important numai aspectul dacă SOGAER, acționând în mod autonom, ar fi procedat potrivit principiului operatorului privat efectuând plata în litigiu.
- 108 Astfel, considerațiile Comisiei referitoare la intențiile regiunii autonome, și anume că aceasta din urmă urmărea să atingă mai degrabă obiective de politică publică decât obiective de rentabilitate, ar fi lipsite de relevanță. De asemenea, lipsa unui plan de afaceri, a unei analize *ex ante* a rentabilității sau a oricărui alt document intern care să permită stabilirea unor eventuale obiective de rentabilitate urmărite de regiune ar fi irelevantă.
- 109 Potrivit reclamantei, pentru a examina dacă SOGAER procedase potrivit principiului operatorului privat la încheierea contractului în litigiu, Comisia ar fi trebuit, în conformitate cu practica sa decizională și cu abordarea adoptată de Tribunal în Hotărârea din 17 decembrie 2008, Ryanair/Comisia (T-196/04, EU:T:2008:585), să compenseze costurile și veniturile legate de contractul menționat. În cazul în care o asemenea compensare ar trebui să conducă la un sold negativ, aceasta ar implica existența unui ajutor de stat.

- 110 Or, nu ar exista niciun motiv pentru care Comisia nu a efectuat, în speță, o compensare a costurilor și a veniturilor legate de contractul în litigiu. Cu privire la acest aspect, reclamanta reproșează Comisiei că nu a oferit o justificare în ceea ce privește concluzia sa, formulată în considerentele (386) și (387) ale deciziei atacate, potrivit căreia nu ar fi posibilă evaluarea relațiilor financiare dintre operatorii aeroportuari și companiile aeriene, chiar dacă fuseseră organizate proceduri de cerere de ofertă în vederea selectării acestor companii aeriene. Reclamanta reproșează de asemenea Comisiei că nu a luat inițiativa să solicite operatorilor aeroportuari să prezinte analizele *ex ante* privind rentabilitatea contractelor încheiate cu companiile aeriene.
- 111 În ceea ce privește mai exact veniturile care trebuie luate în considerare la punerea în aplicare a exercitării compensării costurilor și a veniturilor legate de contractul în litigiu, ar fi vorba despre cele provenite, pentru aeroportul Cagliari-Elmas, din rutele aeriene operate de reclamantă dinspre acest aeroport, și anume, astfel cum ar fi arătat o simplă căutare pe internet, rutele dintre Cagliari-Elmas și Köln-Bonn, precum și dintre Cagliari-Elmas și Stuttgart. De altfel, Comisia însăși ar stabili, în considerentul (376) al deciziei atacate, o legătură între contractele de marketing încheiate de operatorii aeroportuari cu companiile aeriene și rutele aeriene operate de acestea din urmă având ca punct de plecare aeroporturile în cauză.
- 112 În ceea ce privește costurile care trebuie luate în considerare în această compensare, reclamanta apreciază că plata în litigiu nu ar fi pertinentă. În realitate, ar trebui să se rețină, cu titlu de costuri pertinente, costurile de finanțare ale SOGAER pentru a obține fondurile care au permis achitarea plății respective (denumite în continuare „costurile de finanțare”). Astfel cum am evocat deja în cadrul primului aspect al primului motiv, la punctul 56 de mai sus, operatorii aeroportuari trebuiau, pentru a avea acces la fondurile regiunii autonome, să îi plătească o „remunerație” sub forma unei rețineri de 4 %, precum și, dacă era cazul, comisioane și dobânzi. Or, quantumul acestor costuri de finanțare ar fi net inferior sumei de 30 000 de euro corespunzătoare plății în litigiu.
- 113 În schimb, ar fi inadecvat să se rețină plata în litigiu, ținând seama de faptul că a fost finanțată de regiunea autonomă și că aceasta din urmă nu forma o unitate cu SOGAER. În acest scop, Hotărârea din 17 decembrie 2008, Ryanair/Comisia (T-196/04, EU:T:2008:585), nu ar putea fi invocată în mod util din moment ce, contrar speței în care regiunea autonomă nu deținea SOGAER, Regiunea Valonă deținea integral părțile operatorului aeroportuar de pe aeroportul din Charleroi (Belgia).
- 114 Comisia consideră, cu titlu principal, că al doilea aspect al primului motiv este inoperant întrucât repune în discuție numai constatările care figurează în considerentele (385)-(387) ale deciziei atacate, în ceea ce privește aplicarea concretă a principiului operatorului privat, fără a contesta constatarea care figurează în considerentele (380)-(383) ale deciziei menționate în legătură cu „inaplicabilitatea” principiului respectiv, pentru motivul că regiunea autonomă urmărea mai degrabă obiective de politică economică generală decât obiective de rentabilitate a aeroporturilor în cauză. Cu titlu subsidiar, Comisia apreciază că al doilea aspect este nefondat.
- 115 Pe de altă parte, în ceea ce privește mai exact argumentul potrivit căruia costurile de finanțare ar trebui considerate costuri pertinente în exercitarea compensării evocate de reclamantă, acesta ar fi inadmisibil.

– *Cu privire la admisibilitatea argumentului referitor la costurile de finanțare*

- 116 Potrivit Comisiei, reclamanta, prin argumentul referitor la costurile de finanțare, ar arăta în stadiul replicii că aceste costuri, mai degrabă decât plata în litigiu, ar constitui ajutorul relevant. Procedând astfel, reclamanta ar prezenta un motiv nou și, în consecință, inadmisibil.

- 117 Ca răspuns la o întrebare a Tribunalului cu privire la acest aspect, reclamanta a explicat că argumentul respectiv se înscria în prelungirea argumentației sale principale potrivit căreia Comisia ar fi trebuit să examineze existența unui ajutor de stat mai degrabă la nivelul SOGAER decât la cel al regiunii autonome. Cu titlu subsidiar, ea a adăugat că soldul, rezultat dintr-o compensare a costurilor și a veniturilor aferente contractului în litigiu, ar fi pozitiv, reținându-se atât suma de 30 000 de euro pentru plata în litigiu, cât și valoarea costurilor de finanțare, net inferioară sumei de 30 000 de euro, excluzând astfel existența unui ajutor de stat în cele două ipoteze.
- 118 În această privință, trebuie să se constate că, deși reclamanta a arătat, încă din cererea introductivă, că trebuia să se verifice dacă SOGAER acționase ca un operator privat și să se efectueze un exercițiu de compensare a costurilor și a veniturilor aferente contractului în litigiu, care trebuie înțeles ca vizând o analiză a rentabilității incrementale a contractului în litigiu, ea a făcut referire, în acest stadiu al cererii introductive menționate, numai la plata în litigiu și nicidecum la costurile de finanțare. Numai în stadiul replicii reclamanta a evocat, pentru prima dată, costurile de finanțare, operând astfel o evoluție cu privire la costurile pertinente care trebuie reținute în cadrul analizei rentabilității incrementale.
- 119 Pe de altă parte, reclamanta a efectuat o schimbare similară în argumentația din cadrul celui de al treilea motiv, referitor la existența unui ajutor *de minimis*. În timp ce, în cererea introductivă, ea arăta că quantumul plății în litigiu era cu mult inferior pragului pertinent de 200 000 de euro, aceasta a avut în vedere în continuare, în replică, valoarea costurilor de finanțare, net inferioară sumei de 30 000 de euro.
- 120 Or, procedând astfel, reclamanta a modificat un aspect esențial al argumentației sale, întrucât, sub acoperirea unui argument care precizează analiza rentabilității incrementale evocate în cererea introductivă, aceasta contestă însuși obiectul ajutorului identificat în decizia atacată și, *in fine*, suma care ar trebui să facă eventual obiectul unei rambursări în temeiul obligației de recuperare prevăzute la articolul 2 din decizia atacată.
- 121 Având în vedere considerațiile care precedă, argumentul referitor la costurile de funcționare nu constituie o dezvoltare, în sensul jurisprudenței amintite la punctul 61 de mai sus, a celui de al doilea aspect al primului motiv, astfel cum a fost prezentat în cererea introductivă. Prin urmare, argumentul menționat trebuie respins ca inadmisibil.

– *Cu privire la temeinicia celui de al doilea aspect al primului motiv*

- 122 Reclamanta susține că Comisia ar fi trebuit să examineze dacă, prin încheierea contractului în litigiu și prin efectuarea plății în litigiu, SOGAER ar fi procedat potrivit principiului operatorului privat.
- 123 În această privință, trebuie amintit de la bun început că, pentru motivele prezentate în cadrul examinării primului aspect al primului motiv, reclamanta săvârșește o eroare atunci când susține că SOGAER constituie nivelul pertinent pentru aprecierea existenței unui ajutor de stat.
- 124 În măsura în care este întemeiat pe o premisă eronată, al doilea aspect al primului motiv nu poate fi decât respins ca nefondat. În fapt, dat fiind că operatorii aeroportuari nu au avut decât un rol de intermediari, principiul operatorului privat nu era aplicabil la nivelul lor, după cum a reținut în esență Comisia în considerentul (387) al deciziei atacate. Astfel, contrar celor afirmate de reclamantă, Comisia și-a motivat în mod corect concluzia potrivit căreia nu ar putea evalua relația financiară individuală dintre operatorii aeroportuari și companii aeriene, precizând, în considerentul menționat, că operatorii respectivi nu au acționat ca operatori economici privați în economia de piață, întrucât s-ar fi limitat să pună în aplicare schema de ajutor în litigiu concepută de regiunea autonomă.

- 125 Cu titlu suplimentar, trebuie să se arate că operatorii aeroportuari în cauză, și anume cei din Cagliari-Elmas și din Olbia, nu erau deținuți de regiunea autonomă, aspect, de altfel, necontestat de reclamantă. Prin urmare, regiunea menționată nu putea aștepta, în calitate de acționar, un randament economic pe termen mai lung sau mai scurt al fondurilor pe care le pune la dispoziția operatorilor respectivi, iar principiul operatorului privat nu avea, nici pentru acest motiv, vocația de a se aplica.
- 126 Din considerațiile de mai sus rezultă că, din moment ce tranzacțiile efectuate între companiile aeriene și operatorii aeroportuari nu puteau fi examinate în raport cu principiul operatorului privat, Comisia nu trebuia să examineze aplicarea concretă a acestora în cazul reclamantei.
- 127 Astfel, în primul rând, Comisia nu trebuia să efectueze o analiză a rentabilității incrementale a contractului în litigiu. Din acest motiv, pretinsa demonstrație, prezentată de reclamantă ca răspuns la o întrebare adresată de Tribunal, a rentabilității plății în litigiu este lipsită de relevanță. În orice caz, trebuie să se constate că această demonstrație nu poate fi considerată o analiză validă a rentabilității incrementale. Este suficient să se constate în special că reclamanta identifică, cu titlu de venituri pertinente, toate taxele de aeroport pe care le-a plătit către SOGAER pentru perioada cuprinsă între 2011 și 2015. Procedând astfel, ea include taxele de aeroport pentru aproape doi ani anteriori lansării campaniei de promovare vizate de contractul în litigiu și nu evaluează quantumul taxelor menționate care ar rezulta dintr-o creștere a frecvenței aeroportului Cagliari-Elmas ca urmare a campaniei respective. Pe de altă parte, reclamanta identifică, cu titlu de costuri pertinente, numai plata în litigiu, ignorând alte costuri ale SOGAER legate în special de o asemenea creștere a frecvenței aeroportului menționat.
- 128 În rest, este suficient să se constate că reclamanta efectuează o interpretare eronată a considerentului (376) al deciziei atacate, care nu privește modalitățile analizei rentabilității incrementale. Acest considerent privește problema distinctă dacă costurile serviciilor de marketing prevăzute de contractele încheiate de operatorii aeroportuari și companiile aeriene constituie costuri care ar trebui să fie în mod normal în sarcina acestor companii.
- 129 În al doilea rând, Comisia nu avea, contrar celor susținute de reclamantă, obligația de a solicita din oficiu operatorilor aeroportuari să prezinte eventualele analize *ex ante* ale rentabilității plăților efectuate către companiile aeriene, dat fiind că aceste analize țineau și de aplicarea concretă a principiului operatorului privat la nivelul SOGAER. Pe de altă parte, astfel cum arată în mod întemeiat Comisia, unele părți interesate, printre care și SOGAER, au prezentat observații privind în special posibila aplicare a principiului operatorului privat, însoțite de documentele pe care aceste părți le considerau pertinente, în timp ce reclamanta nu a participat la procedura administrativă.
- 130 În aceste împrejurări, nu se poate reproșa Comisiei că nu a ținut seama de eventuale elemente de fapt sau de drept care ar fi putut să îi fie prezentate în cursul procedurii administrative, dar care nu i-au fost prezentate, Comisia neavând obligația de a examina din oficiu și prin evaluare elementele care i-ar fi putut fi prezentate (a se vedea în acest sens Hotărârea din 12 septembrie 2019, Achemos Grup și Achema/Comisia, T-417/16, nepublicată, atacată cu recurs, EU:T:2019:597, punctul 60).
- 131 În al treilea rând, este de asemenea lipsit de relevanță argumentul prezentat de reclamantă în ședință potrivit căruia împrejurarea că aceasta a investit 10 000 de euro, peste suma de 30 000 de euro plătită de SOGAER, în anul de promovare care face obiectul contractului în litigiu, astfel cum s-a menționat la punctul 24 de mai sus, ar tinde să demonstreze că SOGAER ar fi acționat ca un operator privat.
- 132 În rest, în măsura în care reclamanta ar urmări să se întemeieze pe jurisprudența potrivit căreia participarea, în același timp și în condiții comparabile, a unor organisme publice și a unor operatori privați la o anumită operațiune ar permite să se deducă de aici că această operațiune se efectuează în condiții susceptibile să îndeplinească principiul operatorului privat (a se vedea în acest sens Hotărârea din 12 decembrie 2000, Alitalia/Comisia, T-296/97, EU:T:2000:289, punctul 81 și jurisprudența citată), această argumentație trebuie respinsă. Astfel, în speță, nu se poate considera că SOGAER a participat,

în condiții comparabile, la aceeași operațiune ca și reclamanta, din moment ce SOGAER nu este o companie aeriană. Astfel, SOGAER nu putea aștepta profituri similare celor pe care reclamanta intenționa să le realizeze în urma participării sale financiare la această campanie, și anume în special cele provenite dintr-o creștere a vânzărilor de bilete sau de servicii la bordul aeronavelor sale pentru rutele aeriene în cauză.

- 133 În sfârșit, în ceea ce privește afirmația reclamantei potrivit căreia trebuia să se aplice principiul operatorului privat la nivelul operatorilor aeroportuari, din moment ce însăși decizia atacată, în special în considerentele (382) și (385), ar indica faptul că nu se aplica la nivelul regiunii autonome, trebuie să se constate că reclamanta efectuează o interpretare eronată a acestor considerente. Astfel, reiese numai din considerentele menționate că, în cadrul aprecierii existenței unui ajutor de stat la nivelul acestei regiuni, principiul operatorului privat nu era aplicabil întrucât aceasta din urmă urmărea să atingă mai degrabă obiective de politică publică decât randamentul pe care un operator privat îl putea aștepta de la tranzacțiile cu companii aeriene.
- 134 Având în vedere considerațiile care precedă, al doilea aspect al primului motiv trebuie respins ca fiind în parte inadmisibil și în parte nefondat și, pentru acest motiv, primul motiv trebuie respins în totalitate.

Cu privire la al doilea motiv, întemeiat pe o încălcare a articolului 107 alineatul (1) TFUE, întrucât Comisia nu ar fi demonstrat că ajutorul de care ar fi beneficiat reclamanta denatura sau amenința să denatureze concurența și afecta schimburile comerciale dintre statele membre

- 135 În susținerea celui de al doilea motiv, întemeiat pe faptul că Comisia nu ar fi demonstrat că ajutorul de care ar fi beneficiat reclamanta denatura sau amenința să denatureze concurența și afecta schimburile comerciale dintre statele membre, reclamanta arată, în cadrul unui prim aspect, că Comisia ar fi trebuit să stabilească modul în care plata în litigiu, iar nu schema de ajutor în litigiu, ar fi denaturat sau ar fi amenințat să denatureze concurența și ar fi afectat schimburile comerciale dintre statele membre. În cadrul unui al doilea aspect, prezentat cu titlu subsidiar, reclamanta susține că, chiar presupunând că Comisia se putea limita la examinarea schemei respective, decizia atacată ar fi insuficient motivată cu privire la faptul că această schemă era susceptibilă să denatureze concurența și să afecteze schimburile comerciale.
- 136 Comisia solicită respingerea celui de al doilea motiv ca fiind în parte inadmisibil și, în parte, nefondat. În special, în măsura în care reclamanta ar susține că plata în litigiu ar constitui un ajutor individual, acordat mai degrabă ad-hoc decât în temeiul unei scheme de ajutor, primul aspect ar fi inadmisibil.

Cu privire la primul aspect, referitor la examinarea plății în litigiu în locul schemei de ajutor în litigiu

- 137 Reclamanta susține că, ținând seama de faptul că, dintre cele 16 companii aeriene vizate, ea primise plata cea mai redusă, în valoare de 30 000 de euro, nu se poate tolera ca Comisia să fi pus toate aceste companii pe același plan și să nu fi examinat în mod izolat plata în litigiu. În plus, reclamanta apreciază că Comisia nu se putea limita la examinarea impactului schemei de ajutor în litigiu asupra concurenței și asupra schimburilor comerciale dintre statele membre, întrucât prezentul litigiu nu ar privi o schemă de ajutor.
- 138 Comisia arată, întemeindu-se în special pe jurisprudența rezultată din Hotărârea din 9 iunie 2011, Comitato „Venezia vuole vivere” și alții/Comisia (C-71/09 P, C-73/09 P și C-76/09 P, EU:C:2011:368, punctul 63), că, în cazul unei scheme de ajutor, precum în speță, se poate limita să studieze caracteristicile schemei în cauză pentru a aprecia în motivarea deciziei dacă, din cauza sumelor sau a procentelor ridicate ale ajutoarelor, a caracteristicilor investițiilor susținute sau a altor modalități pe care le prevede schema respectivă, aceasta asigură un avantaj considerabil beneficiarilor în raport cu

concurenții lor și este de natură să profite în principal unor întreprinderi care participă la schimburile comerciale dintre statele membre. Astfel, într-o decizie referitoare la un asemenea program, Comisia nu ar trebui să efectueze o analiză a ajutorului acordat în fiecare caz individual în temeiul schemei respective.

- 139 Pe de altă parte, potrivit Comisiei, în măsura în care reclamanta ar susține că plata în litigiu ar constitui mai degrabă un ajutor individual ad-hoc decât un ajutor individual acordat în aplicarea unei scheme de ajutor și, astfel, ar contesta calificarea drept „schemă de ajutor” a măsurilor în litigiu, aceasta din urmă nu ar fi furnizat nicio explicație și nici, *a fortiori*, dovezi care să susțină poziția sa, astfel încât un asemenea argument ar fi inadmisibil. Cu titlu subsidiar, acest argument ar fi nefondat, dat fiind că operatorii aeroportuari nu ar dispune de nicio putere de apreciere și s-ar limita să transmită un ajutor individual în aplicarea schemei de ajutor în litigiu.
- 140 În această privință, trebuie să se observe de la bun început că reclamanta a susținut, în cadrul primului motiv, că Comisia ar fi trebuit să aprecieze existența unui ajutor de stat mai degrabă la nivelul SOGAER decât la nivelul regiunii autonome. Or, această argumentație a fost respinsă ca nefondată.
- 141 Prin urmare, în măsura în care argumentația reclamantei, prezentată în cadrul primului aspect al celui de al doilea motiv, se întemeiază pe cea dezvoltată în cadrul primului aspect al primului motiv, în sensul că plata în litigiu ar trebui examinată în mod izolat, dat fiind că SOGAER ar constitui nivelul pertinent pentru aprecierea existenței unui ajutor de stat, această argumentație se întemeiază pe o premisă eronată și, prin urmare, trebuie respinsă ca nefondată. Trimiterea făcută de reclamantă, în considerentul (48) al deciziei atacate, care se limitează la a constata că operatorii aeroportuari trebuiau să încheie contracte de marketing pentru a pune în aplicare activitatea 2, nu poate infirma această concluzie.
- 142 Totuși, în măsura în care reclamanta ar urmări, astfel cum susține Comisia, să conteste calificarea drept schemă de ajutor a măsurilor în litigiu, trebuie să se examineze de asemenea dacă acest aspect al argumentației reclamantei este admisibil și, după caz, fondat.
- 143 Întrebată de Tribunal cu privire la admisibilitatea unei asemenea argumentații, reclamanta consideră că și-a explicat poziția cu privire la acest subiect prin faptul că a susținut, în cadrul primului motiv, că Comisia ar fi trebuit, pentru a aprecia existența unui ajutor de stat, să examineze mai degrabă contractul în litigiu decât schema de ajutor în litigiu care nu ar fi pertinentă. Această poziție ar fi de altfel concordantă cu considerentul (48) al deciziei atacate, care vizează în mod expres contractele de marketing încheiate între operatorii aeroportuari și companiile aeriene. Reclamanta apreciază astfel că, prin cauza sa de inadmisibilitate, Comisia ar urmări să inverseze sarcina probei întrucât acestea îi revenea, ținând seama de faptul că SOGAER era o întreprindere publică, sarcina de a verifica dacă operatorul aeroportuar respectiv acționase ca un operator privat în economia de piață.
- 144 Pe de altă parte, întemeindu-se pe punctul 87 din Hotărârea din 14 februarie 2019, Belgia și Magnetrol International/Comisia (T-131/16 și T-263/16, atacată cu recurs, EU:T:2019:91), reclamanta adaugă că acea calificare drept schemă de ajutor depinde în special de condiția că autoritățile pertinente nu dispun de o marjă de apreciere în ceea ce privește determinarea elementelor esențiale ale ajutorului în cauză și în ceea ce privește oportunitatea acordării acestuia, situație care nu s-ar regăsi în speță întrucât decizia atacată nu ar menționa în niciun fel lipsa unei marje de apreciere în ceea ce privește operatorii aeroportuari la punerea în aplicare a schemei de ajutor în litigiu.
- 145 În această privință, trebuie amintit că, în temeiul articolului 21 primul paragraf din Statutul Curții de Justiție a Uniunii Europene, aplicabil procedurii în fața Tribunalului în conformitate cu articolul 53 primul paragraf din același statut, și al articolului 76 litera (d) din Regulamentul de procedură, orice cerere introductivă trebuie să indice obiectul litigiului, motivele și argumentele invocate, precum și o expunere sumară a motivelor menționate. Această prezentare trebuie să fie suficient de clară și de precisă pentru a permite părâtului să își pregătească apărarea, iar Tribunalului să își exercite controlul

jurisdicțional. Potrivit unei jurisprudențe constante, în vederea garantării securității juridice și a bunei administrări a justiției, este necesar, pentru ca o acțiune să fie admisibilă, ca elementele esențiale de fapt și de drept pe care aceasta se întemeiază să rezulte, cel puțin în mod sumar, dar coerent și comprehensibil, din textul cererii introductive înseși (a se vedea în acest sens Hotărârea din 19 aprilie 2012, *Evropaiki Dynamiki/Comisia*, T-49/09, nepublicată, EU:T:2012:186, punctul 90, și Hotărârea din 16 octombrie 2013, *TF1/Comisia*, T-275/11, nepublicată, EU:T:2013:535, punctul 95).

- 146 În speță, din argumentele prezentate la punctul 137 de mai sus reiese că reclamanta s-a limitat în esență să afirme că nu s-ar putea tolera ca toate companiile aeriene să fie puse de Comisie pe același plan și că prezentul litigiu nu ar privi o schemă de ajutor. Reclamanta a evocat și schema de ajutor în litigiu în cadrul celui de al treilea motiv, dar numai pentru a afirma că „litigiul nu are ca obiect schema de sprijin pentru companiile aeriene, ci obligația de restituire concretă” impusă de decizia atacată. Trebuie să se constate că reclamanta nu explică modul în care Comisia ar fi considerat în mod eronat, în considerentul (349) al deciziei atacate, că măsurile în litigiu constituiau o schemă de ajutor în sensul articolului 1 litera (d) din Regulamentul 2015/1589, cu atât mai mult cu cât nu evocă nici acest considerent și nici această dispoziție.
- 147 Desigur, nu este exclus ca unele dintre argumentele invocate în susținerea primului aspect al primului motiv să poată fi pertinente în cadrul unei argumentații prin care se urmărește contestarea calificării drept schemă de ajutor a măsurilor în litigiu. Totuși, acest lucru nu poate fi suficient pentru a admite că reclamanta a repus în discuție calificarea respectivă. În fapt, o asemenea calificare drept schemă de ajutor este de natură diferită de aprecierea existenței unui ajutor de stat. Astfel, această din urmă apreciere constă în a examina dacă, într-un caz individual, cele patru criterii cumulative prevăzute la articolul 107 alineatul (1) TFUE sunt îndeplinite. În schimb, calificarea drept schemă de ajutor urmărește să permită Comisiei, în cadrul unei singure proceduri administrative, să realizeze această examinare în comun pentru mai multe ajutoare individuale, în scopul asigurării eficacității procedurii (a se vedea în acest sens Hotărârea din 5 octombrie 1994, *Italia/Comisia*, C-47/91, EU:C:1994:358, punctul 21).
- 148 Or, în lipsa susținerii argumentației sale prin care se urmărește să se conteste calificarea drept schemă de ajutor a măsurilor în litigiu, reclamanta constrânge Comisia și Tribunalul să procedeze prin deducție cu privire la raționamentele și considerațiile exacte, atât de fapt cât și de drept, susceptibile să fi servit drept bază contestațiilor sale. Or, articolul 76 din Regulamentul de procedură are ca obiect chiar prevenirea unei astfel de situații, care generează insecuritate juridică și este incompatibilă cu buna administrare a justiției (a se vedea în acest sens Ordonanța din 19 mai 2008, *TF1/Comisia*, T-144/04, EU:T:2008:155, punctul 57).
- 149 Rezultă de aici că, contrar celor susținute de reclamantă, cerința pe care o susține argumentul său nu implică o inversare a sarcinii probei. Din moment ce Comisia a considerat în decizia atacată că Legea nr. 10/2010 și actele de punere în aplicare a acesteia constituiau o schemă de ajutor, revenea reclamantei, dacă dorea să conteste calificarea respectivă, sarcina de a prezenta o argumentație în acest sens.
- 150 Analiza care precedă nu este repusă în discuție de argumentul reclamantei întemeiat pe punctul 87 din Hotărârea din 14 februarie 2019, *Belgia și Magnetrol International/Comisia* (T-131/16 și T-263/16, atacată cu recurs, EU:T:2019:91), dat fiind că reclamanta nu poate, cu ocazia unui răspuns la o întrebare a Tribunalului, să remedieze lipsa unei prezentări suficient de clare și precise, chiar în textul cererii introductive, a unui motiv prin care se contestă calificarea drept schemă de ajutor a măsurilor în litigiu, cu riscul de a goli articolul 76 litera (d) din Regulamentul de procedură de orice conținut (a se vedea în acest sens și prin analogie Ordonanța din 19 mai 2008, *TF1/Comisia*, T-144/04, EU:T:2008:155, punctul 30).

151 În orice caz, acest argument este eronat. Astfel, operatorii aeroportuari nu constituiau „autoritățile naționale” vizate de cerința care reiese din cuprinsul punctului 87 din Hotărârea din 14 februarie 2019, Belgia și Magnetrol International/Comisia (T-131/16 și T-263/16, atacată cu recurs, EU:T:2019:91), potrivit căreia autoritățile naționale care aplică o schemă de ajutor nu pot dispune de o marjă de apreciere în ceea ce privește determinarea elementelor esențiale ale ajutorului în cauză și oportunitatea acordării sale, întrucât un asemenea rol revenea, în temeiul Legii nr. 10/2010 și al textelor de punere în aplicare a acesteia, executivului regional al regiunii autonome. Pe de altă parte, contrar celor afirmate de reclamantă, din decizia atacată, în special din considerentele (360), (387) și (402), reiese că s-a considerat de către Comisie că operatorii menționați nu dispuneau de o marjă de apreciere, întrucât aceștia aveau un rol de intermediari în punerea în aplicare a schemei de ajutor în litigiu.

152 Având în vedere considerațiile care precedă, trebuie să se concluzioneze că primul aspect al celui de al doilea motiv trebuie respins ca fiind în parte inadmisibil și în parte nefondat.

Cu privire la al doilea aspect al celui de al doilea motiv, referitor la insuficiența motivării privind impactul schemei de ajutor în litigiu asupra concurenței și asupra schimburilor comerciale dintre statele membre

153 Reclamanta susține în esență că, chiar presupunând că Comisia se putea limita la a examina schema de ajutor în litigiu, decizia atacată ar fi insuficient motivată cu privire la faptul că această schemă era susceptibilă să denatureze concurența și să afecteze schimburile comerciale dintre statele membre. În special, în considerentele (390)-(392) ale deciziei atacate, Comisia s-ar fi limitat în esență la furnizarea unui raționament circular constituit din afirmații referitoare la liberalizarea sectorului transportului aerian, fără a explica în ce mod reclamanta ar fi beneficiat de un avantaj considerabil, astfel cum ar impune totuși jurisprudența rezultată din Hotărârea din 14 octombrie 1987, Germania/Comisia (248/84, EU:C:1987:437, punctul 18).

154 Comisia apreciază că considerentele (390)-(392) ale deciziei atacate, ale căror constatări nu sunt contestate de reclamantă, sunt suficient întemeiate în lumina jurisprudenței relevante, inclusiv a Hotărârii din 14 octombrie 1987, Germania/Comisia (248/84, EU:C:1987:437).

155 În această privință, în vederea calificării unei măsuri naționale drept ajutor de stat, nu este necesar să se dovedească existența unei incidente reale a ajutorului în cauză asupra schimburilor comerciale dintre statele membre și o denaturare efectivă a concurenței, ci numai să se examineze dacă acest ajutor este susceptibil să afecteze schimburile amintite și să denatureze concurența (a se vedea în acest sens Hotărârea din 15 decembrie 2005, Italia/Comisia, C-66/02, EU:C:2005:768, punctul 111, și Hotărârea din 9 iunie 2011, Comitato „Venezia vuole vivere” și alții/Comisia, C-71/09 P, C-73/09 P și C-76/09 P, EU:C:2011:368, punctul 134).

156 În special, atunci când un ajutor acordat de un stat membru consolidează poziția unei întreprinderi în raport cu aceea a altor întreprinderi concurente în cadrul schimburilor comerciale din cadrul Uniunii, acestea din urmă trebuie considerate ca fiind influențate de ajutor (a se vedea Hotărârea din 9 octombrie 2014, Ministerio de Defensa și Navantia, C-522/13, EU:C:2014:2262, punctele 51 și 52 și jurisprudența citată).

157 Pe de altă parte, în cazul unei scheme de ajutor, precum în speță, Comisia se poate limita să studieze caracteristicile schemei în cauză pentru a aprecia în motivarea deciziei dacă, din cauza sumelor sau a procentelor ridicate ale ajutoarelor, a caracteristicilor investițiilor susținute sau a altor modalități prevăzute de schema respectivă, acesta asigură un avantaj considerabil beneficiarilor în raport cu concurenții lor și este de natură să profite în principal unor întreprinderi care participă la schimburile comerciale dintre statele membre. Astfel, Comisia, într-o decizie referitoare la o asemenea schemă, nu trebuie să efectueze o analiză a ajutorului acordat în fiecare caz individual în temeiul schemei

respective. Doar în etapa recuperării ajutoarelor este necesar să se verifice situația individuală a fiecărei întreprinderi în cauză (a se vedea în acest sens Hotărârea din 14 octombrie 1987, Germania/Comisia, 248/84, EU:C:1987:437, punctul 18, și Hotărârea din 9 iunie 2011, Comitato „Venezia vuole vivere” și alții/Comisia, C-71/09 P, C-73/09 P și C-76/09 P, EU:C:2011:368, punctul 63).

- 158 În speță, în considerentele (390)-(392) ale deciziei atacate, Comisia a explicat că companiile aeriene care beneficiau de plățile efectuate de operatorii aeroportuari în temeiul schemei de ajutor în litigiu își desfășurau activitatea într-un sector caracterizat de o concurență intensă între operatori proveniți din state membre diferite și, prin urmare, participau la schimburi comerciale în interiorul Uniunii. Pe de altă parte, trebuie să se constate, astfel cum reiese de altfel din decizia atacată și în special din tabelul 15 care figurează în considerentul (427), că quantumul plăților efectuate în favoarea companiilor aeriene putea fi ridicat.
- 159 Având în vedere principiile amintite la punctele 155-157 de mai sus, contrar celor susținute de reclamantă, considerentele (390)-(392) ale deciziei atacate erau suficiente în raport cu obligația de motivare care revine Comisiei, iar aceasta din urmă nu trebuia să mai explice modul în care reclamanta, în mod special, ar obține un avantaj considerabil din schema de ajutor în litigiu (a se vedea în acest sens Hotărârea din 7 martie 2002, Italia/Comisia, C-310/99, EU:C:2002:143, punctele 88 și 89, și Hotărârea din 9 iunie 2011, Comitato „Venezia vuole vivere” și alții/Comisia, C-71/09 P, C-73/09 P și C-76/09 P, EU:C:2011:368, punctele 114 și 121).
- 160 Prin urmare, se impune respingerea celui de al doilea aspect al celui de al doilea motiv ca nefondat și, în consecință, respingerea celui de al doilea motiv în totalitate.

Cu privire la al treilea motiv, întemeiat pe o eroare pentru motivul că Comisia nu ar fi examinat dacă plata în litigiu constituia un ajutor de minimis

- 161 În cadrul celui de al treilea motiv, care se împarte în două aspecte, reclamanta susține în esență că Comisia a săvârșit o eroare, pe de o parte, prin faptul că a omis să examineze din oficiu dacă plata în litigiu constituia un ajutor *de minimis* și, pe de altă parte, prin faptul că a considerat că Regulamentul *de minimis* din 2006 nu se aplica plății respective.
- 162 Comisia solicită respingerea celui de al treilea motiv ca inoperant și, în orice caz, nefondat.

Cu privire la primul aspect al celui de al treilea motiv, referitor la examinarea din oficiu a caracterului de minimis al plății în litigiu

- 163 Reclamanta susține că, în cadrul aprecierii existenței unui ajutor de stat, Comisia a săvârșit o eroare prin faptul că a omis să verifice dacă plata în litigiu avea un caracter *de minimis*, dat fiind că o asemenea verificare ar fi strâns legată de examinarea criteriului afectării schimburilor comerciale dintre statele membre și ar constitui, în consecință, o chestiune juridică pe care Comisia ar trebui să o examineze întotdeauna din proprie inițiativă.
- 164 Această concluzie nu ar fi repusă în discuție de jurisprudența rezultată din Hotărârea din 9 iunie 2011, Comitato „Venezia vuole vivere” și alții/Comisia (C-71/09 P, C-73/09 P și C-76/09 P, EU:C:2011:368), evocată de Comisie pentru a susține că, în cadrul unei scheme de ajutor, examinarea eventualului caracter *de minimis* al măsurilor ar reveni autorităților naționale. Astfel, în această altă cauză, mai întâi, spre deosebire de situația din speță, Comisia ar fi examinat în mod expres problema ajutoarelor *de minimis* în considerentul (110) al Deciziei 2000/394/CE din 25 noiembrie 1999 privind măsurile de ajutor în favoarea întreprinderilor stabilite pe teritoriul Veneției și al Chioggiei, prevăzute de Legile nr. 30/1997 și nr. 206/1995 de instituire a reducerii contribuțiilor sociale (JO 2000, L 150, p. 50), decizie care era contestată în cadrul hotărârii menționate. În continuare, contrar deciziei atacate care

ar viza doar ajutoare incompatibile cu piața internă, Decizia 2000/394 ar conține un dispozitiv „mixt” prin care se dispune recuperarea anumitor ajutoare incompatibile, concluzionând totodată că alte ajutoare ar fi compatibile cu piața internă, astfel încât executarea acestei decizii ar fi impus în mod necesar o examinare autonomă de către autoritățile naționale. În sfârșit, în speță, articolul 1 alineatul (2) din dispozitivul deciziei atacate ar identifica nominal reclamanta drept beneficiara unui ajutor, iar articolul 2 alineatul (1) din dispozitivul menționat ar impune recuperarea acestuia, împiedicând astfel o examinare autonomă de către autoritățile naționale, în timp ce dispozitivul Deciziei 2000/394 nu identifica nominal beneficiarii ajutoarelor a căror recuperare o dispunea.

- 165 Comisia ar susține de asemenea în mod greșit că nu avea obligația de a examina din oficiu existența unui ajutor *de minimis*, întrucât nu fusese solicitată în acest sens de reclamantă în cursul procedurii administrative. În această privință, Hotărârea din 22 ianuarie 2013, Salzgitte/Comisia (T-308/00 RENV, EU:T:2013:30, punctul 121), evocată de Comisie, ar fi lipsită de relevanță, întrucât fragmentul din această hotărâre pe care se întemeiază Comisia ar privi criteriul selectivității unei măsuri iar nu, precum în speță, criteriul afectării schimburilor comerciale. Pe de altă parte, în cursul procedurii administrative care a precedat decizia care a fost contestată în cadrul hotărârii menționate, Republica Federală Germania ar fi omis să arate că coexistența sistemului fiscal care făcea obiectul examinării de către Comisie și a unui sistem fiscal distinct era de natură să elimine selectivitatea unei părți din avantajele în litigiu obținute de reclamantă în cauză în discuție. Or, această omisiune ar privi fapte pertinente și ar constitui, așadar, o chestiune de fapt, în timp ce, în speță, pretinsa omisiune a reclamantei ar privi caracterul *de minimis* al plății în litigiu și, în consecință, o chestiune juridică pe care Comisia trebuia să o examineze din oficiu.
- 166 Comisia solicită respingerea primului aspect al celui de al treilea motiv ca nefondat.
- 167 În această privință, trebuie amintit că, în cadrul examinării unei scheme de ajutor, Comisia se poate limita să studieze caracteristicile schemei în cauză și nu trebuie să efectueze o analiză a ajutorului acordat în fiecare caz individual în temeiul schemei respective. Doar în etapa recuperării ajutoarelor este necesar să se verifice, la nivel național, situația individuală a fiecărei întreprinderi în cauză (a se vedea în acest sens Hotărârea din 9 iunie 2011, Comitato „Venezia vuole vivere” și alții/Comisia, C-71/09 P, C-73/09 P și C-76/09 P, EU:C:2011:368, punctul 63).
- 168 Rezultă că, contrar celor susținute de reclamantă, Comisia nu trebuia să examineze dacă plata în litigiu avea un caracter *de minimis*, examinarea respectivă revenind autorităților italiene în etapa recuperării ajutorului.
- 169 Această constatare nu este repusă în discuție de cele trei argumente invocate de reclamantă pentru a limita domeniul de aplicare al jurisprudenței amintite la punctul 167 de mai sus, urmărindu-se să se distingă decizia atacată de Decizia 2000/394, care era atacată în cadrul acțiunilor care au condus la această jurisprudență.
- 170 În primul rând, în ceea ce privește faptul că, spre deosebire de prezenta cauză, Decizia 2000/394 ar viza în mod expres, în considerentul (110), normele *de minimis*, este suficient să se constate că, în considerentul (110) menționat, Comisia nu a efectuat o examinare concretă a caracterului *de minimis* al măsurilor în discuție în decizia respectivă, ci s-a limitat, astfel cum arată în mod întemeiat Comisia, să efectueze o trimitere de natură generală la normele *de minimis*. Prin urmare, lipsa unui considerent analog în decizia atacată nu poate justifica diferențierea prezentei cauze de împrejurările pertinente în cauză în care s-a pronunțat Hotărârea din 9 iunie 2011, Comitato „Venezia vuole vivere” și alții/Comisia (C-71/09 P, C-73/09 P și C-76/09 P, EU:C:2011:368). Această concluzie se impune cu atât mai mult cu cât, astfel cum arată Comisia, regulamentele *de minimis* sunt, în temeiul articolului 288 TFUE, direct aplicabile în toate statele membre.

- 171 Pe de altă parte, un raționament al Tribunalului similar argumentației prezentate de reclamantă a fost deja înlăturat de Curte. Astfel, în Hotărârea din 28 noiembrie 2008, Hotel Cipriani și alții/Comisia (T-254/00, T-270/00 și T-277/00, EU:T:2008:537, punctele 100-111 și 251, 252), Tribunalul a statuat că, deși nu revine autorităților naționale, în cadrul aplicării deciziei în discuție în această cauză, sarcina de a verifica în fiecare caz individual dacă erau îndeplinite condițiile de aplicare a articolului 107 alineatul (1) TFUE, aceste autorități nu trebuiau, în speță, să recupereze ajutoarele individuale *de minimis*, dat fiind că Decizia 2000/394 trebuia interpretată, având în vedere considerentul (110) al acesteia, în sensul că exclude calificarea drept ajutor pentru măsurile care respectă regula *de minimis*. Cu toate acestea, în Hotărârea din 9 iunie 2011, Comitato „Venezia vuole vivere” și alții/Comisia (C-71/09 P, C-73/09 P și C-76/09 P, EU:C:2011:368), pronunțându-se cu privire la recursul împotriva Hotărârii din 28 noiembrie 2008, Hotel Cipriani și alții/Comisia (T-254/00, T-270/00 și T-277/00, EU:T:2008:537), Curtea a statuat că, întrucât, pentru a ajunge la această concluzie, Tribunalul s-a întemeiat pe o interpretare eronată a domeniului de aplicare al deciziei menționate, potrivit căreia autoritățile naționale nu erau obligate să verifice în fiecare caz individual dacă, în raport cu beneficiarul său, avantajul acordat putea denatura concurența și putea afecta schimburile în interiorul Uniunii, acesta nu a urmat jurisprudența anterioară a Curții potrivit căreia, în cazul în care Comisia se pronunță în mod general și abstract cu privire la o schemă de ajutor pe care o declară incompatibilă cu piața comună și dispune recuperarea ajutoarelor primite în temeiul acestei scheme, revine statului membru sarcina de a verifica situația individuală a fiecărei întreprinderi vizate de o operațiune de recuperare (a se vedea în acest sens Hotărârea din 9 iunie 2011, Comitato „Venezia vuole vivere” și alții/Comisia, C-71/09 P, C-73/09 P și C-76/09 P, EU:C:2011:368, punctele 61-64 și 114-117).
- 172 În al doilea rând, în ceea ce privește argumentul referitor la caracterul „mixt” al dispozitivului Deciziei 2000/394, este suficient să se arate că, având în vedere considerațiile prezentate la punctul 171 de mai sus, Curtea, atunci când a evocat necesitatea unei examinări individualizate de autoritățile naționale, nu s-a întemeiat pe această împrejurare, ci a amintit jurisprudența referitoare la obligațiile autorităților naționale cu ocazia executării unei decizii a Comisiei privind o schemă de ajutor.
- 173 În al treilea rând, este, desigur, adevărat că dispozitivul Deciziei 2000/394 nu identifică nominal beneficiarii ajutoarelor incompatibile cu piața internă, contrar articolului 1 alineatul (2) din dispozitivul deciziei atacate care identifică nominal reclamanta. Totuși, această împrejurare este lipsită de relevanță, întrucât verificarea situației individuale a reclamantei revine în mod necesar autorităților italiene din moment ce Comisia s-a limitat la o analiză a caracteristicilor schemei de ajutor în litigiu. În orice caz, din interpretarea dispozitivului deciziei atacate, dincolo de articolul 1 alineatul (2) din acesta, reiese că Comisia așteaptă ca autoritățile italiene să efectueze o examinare individualizată a situației beneficiarilor, dat fiind că, la articolul 4 din dispozitivul menționat, aceasta solicită Republicii Italiene să îi comunice în special lista exactă a beneficiarilor, suma totală care trebuie recuperată de la fiecare beneficiar, precum și o descriere detaliată a măsurilor deja luate și prevăzute pentru a se conforma deciziei atacate.
- 174 Cu privire la acest aspect, reiese că autoritățile italiene au notificat reclamantei o decizie de recuperare. Întrebată în ședință cu privire la acest subiect, reclamanta a răspuns că nu a introdus o acțiune națională împotriva deciziei menționate, contrar celor anunțate Comisiei în cadrul schimburilor lor ulterioare adoptării deciziei atacate. Or, având în vedere jurisprudența prezentată mai sus, referitoare la rolurile Comisiei și, respectiv, ale autorităților naționale, reclamanta nu poate utiliza prezenta acțiune pentru a atenua lipsa sa de diligență la introducerea unei asemenea acțiuni naționale.
- 175 În rest, trebuie respinsă argumentația reclamantei prin care urmărește să conteste relevanța cauzei în care s-a pronunțat Hotărârea din 22 ianuarie 2013, Salzgitter/Comisia (T-308/00 RENV, EU:T:2013:30). Din moment ce examinarea situației individuale a beneficiarilor unei scheme de ajutor revine autorităților naționale, iar nu Comisiei, problema dacă aceasta din urmă trebuia să examineze numai caracterul *de minimis* al plății în litigiu, fără a fi întrebată în acest sens de reclamantă, este inoperantă.
- 176 Având în vedere considerațiile care precedă, primul aspect al celui de al treilea motiv trebuie respins.

Cu privire la al doilea aspect al celui de al treilea motiv, referitor la aplicarea regulamentelor de minimis

- 177 Reclamanta se prevalează de caracterul *de minimis* al plății în litigiu, susținând că respectiva plată ar îndeplini condițiile Regulamentului *de minimis* din 2006.
- 178 În special, în ceea ce privește mai întâi domeniul de aplicare al Regulamentului *de minimis* din 2006, reclamanta apreciază că acest regulament se aplică în speță *ratione materiae* și *ratione temporis*, mai degrabă decât Regulamentul *de minimis* din 2013, astfel cum ar fi lăsat să se înțeleagă Comisia în e-mailul din 18 august 2017.
- 179 În continuare, în ceea ce privește condițiile care trebuie îndeplinite pentru ca un ajutor să fie considerat *de minimis*, reclamanta apreciază că plafonul de 200 000 de euro pentru o perioadă de trei exerciții fiscale, stabilit la articolul 2 alineatul (2) din Regulamentul *de minimis* din 2006, nu ar fi depășit în speță, ținând seama de suma de 30 000 de euro aferentă plății în litigiu. Această constatare s-ar aplica cu atât mai mult în ceea ce privește quantumul costurilor de finanțare, care ar constitui quantumul pertinent, astfel cum a susținut reclamanta în cadrul celui de al doilea motiv. Pe de altă parte, Comisia ar afirma în mod greșit că ar fi improbabil ca plafonul de 200 000 de euro să nu fi fost depășit, din cauza numeroaselor ajutoare de care ar fi beneficiat grupul Lufthansa, din care face parte reclamanta. În special, ajutoarele acordate celorlalte entități din grupul Lufthansa nu ar putea fi luate în considerare, din moment ce „noțiunea funcțională de întreprindere”, pe care s-ar întemeia Comisia, nu ar fi aplicabilă întrucât nu figurează în Regulamentul *de minimis* din 2006.
- 180 În ceea ce privește condiția prevăzută la articolul 2 alineatul (4) din Regulamentul *de minimis* din 2006, care impune posibilitatea de a calcula în mod precis și în prealabil „echivalentul-subvenție brut” al unui ajutor, evocată de Comisie în e-mailul său din 18 august 2017, reclamanta contestă aplicabilitatea acesteia în privința plății în litigiu.
- 181 În orice caz, reclamanta contestă faptul că îi revine sarcina de a demonstra că sunt îndeplinite în speță condițiile Regulamentului *de minimis* din 2006. Regulamentul menționat ar prevedea că sarcina probei ar reveni beneficiarilor ajutoarelor în raport cu autoritățile naționale, însă nu ar prevedea o asemenea sarcină în raport cu Comisia.
- 182 Comisia solicită respingerea celui de al doilea aspect ca inoperant, dat fiind că, chiar presupunând că plata în litigiu poate avea un caracter *de minimis*, o astfel de constatare ar reveni autorităților italiene. În orice caz, acest al doilea aspect ar fi nefondat, întrucât reclamanta nu ar fi demonstrat că toate condițiile Regulamentului *de minimis* din 2006 erau respectate în speță.
- 183 În această privință, este suficient să se arate că argumentele invocate în susținerea celui de al doilea aspect al celui de al treilea motiv sunt inoperante. Astfel, după cum reiese din examinarea primului aspect al celui de al treilea motiv, nu revenea Comisiei sarcina de a examina eventualul caracter *de minimis* al plății în litigiu. În aceste condiții, argumentele respective, îndreptate în esență, pe de altă parte, împotriva poziției formulate de Comisie în cadrul schimburilor de corespondență ulterioare adoptării deciziei atacate, nu pot fi de natură să repună în discuție legalitatea acestei decizii.
- 184 În rest, reclamanta a arătat, în ședință, că plata în litigiu, care a fost efectuată la 19 aprilie 2013, nu ar fi fost finanțată din fondurile provenite de la regiunea autonomă, întrucât, astfel cum ar reieși din considerentul (89) litera (b) al deciziei atacate, contribuțiile regionale anuale acordate SOGAER și GEASAR pentru anul 2013 fuseseră, în mod cert, aprobate de regiunea respectivă, însă acestea nu le-ar fi fost plătite, în final, niciodată.
- 185 În această privință, din cuprinsul tabelului 15, care figurează în considerentul (427) al deciziei atacate, precum și din tabelele în care se recapitulează măsurile luate de SOGAER pentru perioada cuprinsă între 2010 și 2013, evocate în considerentul (113) al deciziei atacate și prezentate de Comisie ca

răspuns la o întrebare scrisă a Tribunalului, reiese că contractul în litigiu trebuie considerat ca fiind aferent anului 2012. Prin urmare, plata în litigiu, efectuată în primăvara anului 2013, a fost acoperită de contribuția regională pentru anul 2012, care a fost plătită SOGAER. În orice caz, în măsura în care reclamanta ar dori să conteste constatarea respectivă, această problemă ține de examinarea de către autoritățile italiene a situației sale individuale.

186 Având în vedere ansamblul considerațiilor care precedă, este necesar să se respingă al treilea motiv și, prin urmare, acțiunea în totalitate.

Cu privire la cheltuielile de judecată

187 Potrivit articolului 134 alineatul (1) din Regulamentul de procedură, partea care cade în pretenții este obligată, la cerere, la plata cheltuielilor de judecată. Întrucât reclamanta a căzut în pretenții, se impune obligarea acesteia la plata cheltuielilor de judecată, conform concluziilor Comisiei.

Pentru aceste motive,

TRIBUNALUL (Camera întâi extinsă)

declară și hotărăște:

1) Respinge acțiunea.

2) Obligă Germanwings GmbH la plata cheltuielilor de judecată.

Papasavvas

Svenningsen

Valančius

Csehi

Nihoul

Pronunțată astfel în ședință publică la Luxemburg, la 13 mai 2020.

Semnături

Cuprins

Istoricul cauzei	1
Cu privire la măsurile în litigiu	1
Cu privire la dispozițiile adoptate de regiunea autonomă	2
– Cu privire la articolul 3 din Legea nr. 10/2010	2
– Cu privire la actele de punere în aplicare a Legii nr. 10/2010	3
Cu privire la contractul în litigiu	4
Cu privire la decizia atacată	5
Cu privire la evoluțiile ulterioare deciziei atacate	8
Procedura și concluziile părților	8
În drept	9
Cu privire la primul motiv, întemeiat pe încălcarea articolului 107 alineatul (1) TFUE, în măsura în care Comisia nu ar fi demonstrat existența unui ajutor, întrucât nu a examinat dacă SOGAER acționase ca un operator privat în economia de piață	10
Cu privire la primul aspect al primului motiv, referitor la nivelul pertinent pentru aprecierea existenței unui ajutor de stat	10
– Cu privire la admisibilitatea primului aspect al primului motiv	11
– Cu privire la temeinicia primului aspect al primului motiv	12
Cu privire la al doilea aspect al primului motiv, referitor la aplicarea principiului operatorului privat la nivelul SOGAER	19
– Cu privire la admisibilitatea argumentului referitor la costurile de finanțare	20
– Cu privire la temeinicia celui de al doilea aspect al primului motiv	21
Cu privire la al doilea motiv, întemeiat pe o încălcare a articolului 107 alineatul (1) TFUE, întrucât Comisia nu ar fi demonstrat că ajutorul de care ar fi beneficiat reclamanta denatura sau amenința să denatureze concurența și afecta schimburile comerciale dintre statele membre	23
Cu privire la primul aspect, referitor la examinarea plății în litigiu în locul schemei de ajutor în litigiu	23
Cu privire la al doilea aspect al celui de al doilea motiv, referitor la insuficiența motivării privind impactul schemei de ajutor în litigiu asupra concurenței și asupra schimburilor comerciale dintre statele membre	26
Cu privire la al treilea motiv, întemeiat pe o eroare pentru motivul că Comisia nu ar fi examinat dacă plata în litigiu constituia un ajutor de minimis	27
Cu privire la primul aspect al celui de al treilea motiv, referitor la examinarea din oficiu a caracterului de minimis al plății în litigiu	27

Cu privire la al doilea aspect al celui de al treilea motiv, referitor la aplicarea regulamentelor de minimis	30
Cu privire la cheltuielile de judecată	31