



Zbierka súdnych rozhodnutí

ROZSUDOK VŠEOBECNÉHO SÚDU (prvá rozšírená komora)

z 13. mája 2020*

„Štátna pomoc – Odvetvie letectva – Pomoc poskytnutá Talianskom v prospech letísk na Sardínii – Rozhodnutie, ktorým sa pomoc vyhlasuje za čiastočne zlučiteľnú a čiastočne nezlučiteľnú s vnútorným trhom – Pripísateľnosť štátu – Príjemcovia – Výhoda v prospech zmluvných leteckých spoločností – Zásada súkromného subjektu v trhovom hospodárstve – Ovplyvnenie obchodu medzi členskými štátmi – Narušenie hospodárskej súťaže – Vymáhanie – Legitímna dôvera – Povinnosť odôvodnenia“

Vo veci T-8/18,

easyJet Airline Co. Ltd, so sídlom v Lutone (Spojené kráľovstvo), v zastúpení: P. Willis, solicitor, a J. Rivas Andrés, advokát,

žalobkyňa,

proti

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

žalovanej,

ktorej predmetom je návrh založený na článku 263 ZFEÚ na zrušenie rozhodnutia Komisie (EÚ) 2017/1861 z 29. júla 2016 o štátnej pomoci SA.33983 (2013/C) (ex 2012/NN) (ex 2011/N) – Taliansko – Kompenzácia letiskám na Sardínii za záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme (SVHZ) (Ú. v. EÚ L 268, 2017, s. 1),

VŠEOBECNÝ SÚD (prvá rozšírená komora),

v zložení: predseda komory S. Papasavvas, sudcovia J. Senningsen (spravodajca), V. Valančius, Z. Csehi a P. Nihoul,

tajomník: P. Cullen, referent,

so zreteľom na písomnú časť konania a po pojednávaní z 2. októbra 2019,

vyhlásil tento

* Jazyk konania: angličtina.

Rozsudok

I. Okolnosti predchádzajúce sporu

A. O sporných opatreniach

- 1 Na ostrove Sardínia (Taliansko) sa nachádza päť letísk, medzi ktoré patria aj letiská Alghero, Cagliari-Elmas a Olbia.
- 2 Letisko Alghero prevádzkuje spoločnosť So.Ge.A.Al SpA (ďalej len „SOGEAAL“), ktorej základné imanie bolo v celom rozsahu upísané miestnymi verejnoprávnymi subjektmi a je vo väčšinovom vlastníctve Regione autonoma della Sardegna (Autonómny región Sardínia, Taliansko, ďalej len „autonómny región“), a to aj nepriamo prostredníctvom spoločnosti Società Finanziaria Industriale Regione Sardegna (SFIRS). Letisko Cagliari-Elmas prevádzkuje spoločnosť So.G.Aer SpA (ďalej len „SOGAER“), ktorej väčšinovým vlastníkom je obchodná komora v Cagliari, zatiaľ čo letisko Olbia prevádzkuje spoločnosť GEASAR SpA (ďalej len „GEASAR“) registrovaná v Olbii, ktorej väčšinový podiel patrí súkromnému podniku Meridiana SpA.

1. O právnych predpisoch prijatých autonómnym regiónom

a) O článku 3 zákona č. 10/2010

- 3 Dňa 13. apríla 2010 autonómny región prijal legge regionale n. 10 – Misure per lo sviluppo del trasporto aereo (regionálny zákon č. 10 – opatrenia na rozvoj leteckej dopravy) (*Bollettino ufficiale della Regione autonoma della Sardegna* č. 12 zo 16. apríla 2010) (ďalej len „zákon č. 10/2010“).
- 4 Článok 3 zákona č. 10/2010 s názvom „Stimuly na zníženie sezónnosti leteckých spojení ostrova“ (Incentivi alla destagionalizzazione dei collegamenti aerei isolani) znie:

„1. Výdavky vo výške 19 700 000 [eur] na rok 2010 a 24 500 000 [eur] na jednotlivé roky 2011 – 2013 sa povolia na financovanie letísk na ostrove s cieľom posilnenia a rozvoja leteckej dopravy ako služby všeobecného hospodárskeho záujmu, a to aj znížením sezónnosti leteckých spojení ostrova v súlade s oznámením Komisie 2005/C 312/01 o usmerneniach Spoločenstva týkajúcich sa financovania letísk a štátnej pomoci na začatie činnosti pre letecké spoločnosti s odletom z regionálnych letísk.

2. Kritériá, povaha a trvanie ponuky dopravy, ako aj pokyny týkajúce sa vypracovania plánov činností zo strany spoločností prevádzkujúcich letiská, ktoré zohľadňujú opatrenia týkajúce sa územnej kontinuity uvedené v článku 2, sú vymedzené v uznesení výkonného výboru regiónu, ktoré sa prijme na návrh regionálnej rady pre dopravu po dohode s poradcami pre plánovanie, rozpočet, úver a regionálne plánovanie, cestovný ruch, remeselníctvo a obchod, poľnohospodárstvo a poľnohospodársku a pastiersku reformu, kultúrne hodnoty, informácie, voľný čas a šport.

3. Uznesenie uvedené v odseku 2 a plány činností, vrátane tých, ktoré už boli vymedzené spoločnosťami, ktoré prevádzkujú letiská, ku dňu nadobudnutia účinnosti tohto zákona, spolu s príslušnými aktmi a zmluvami, sa financujú, ak sú vypracované v súlade s kritériami, povahou, trvaním ponuky dopravy a pokynmi uvedenými v odseku 2 a sú vopred predložené na záväzné stanovisko príslušnému výboru.“

b) O vykonávacích aktoch zákona č. 10/2010

- 5 V súlade s článkom 3 ods. 2 zákona č. 10/2010 prijal výkonný orgán autonómneho regiónu viacero aktov na vykonanie opatrení stanovených v tomto článku 3 (ďalej len „vykonávacie akty“), a to najmä deliberazione della Giunta regionale n. 29/36 (rozhodnutie regionálnej rady č. 29/36) z 29. júla 2010 (ďalej len „regionálne rozhodnutie č. 29/36“), deliberazione della Giunta regionale n. 43/37 (rozhodnutie regionálnej rady č. 43/37) zo 6. decembra 2010 (ďalej len „regionálne rozhodnutie č. 43/37“) a deliberazione della Giunta regionale n. 52/117 (rozhodnutie regionálnej rady č. 52/117) z 23. decembra 2011 (ďalej len „regionálne rozhodnutie č. 52/117“), (ďalej spolu s článkom 3 zákona č. 10/2010 len „sporné opatrenia“).
- 6 Tieto vykonávacie akty v podstate definujú tri druhy „činností“, za ktoré mohli prevádzkovatelia letísk získať kompenzáciu od autonómneho regiónu na roky 2010 až 2013, a to:
 - zvyšovanie leteckej prevádzky leteckými spoločnosťami (ďalej len „činnosť 1“),
 - propagácia ostrova Sardínie ako turistickej destinácie leteckými spoločnosťami (ďalej len „činnosť 2“),
 - ďalšie propagačné činnosti zverené prevádzkovateľmi letísk v mene autonómneho regiónu tretím poskytovateľom služieb iným ako leteckým spoločnostiam (ďalej len „činnosť 3“).
- 7 Regionálne rozhodnutie č. 29/36 na jednej strane spresňovalo, že pri uplatňovaní článku 3 zákona č. 10/2010 cieľ, ktorým bolo zníženie sezónnosti leteckých spojení, spočíval vo zvýšení frekvencie letov počas strednej sezóny a zimnej sezóny, ako aj v otvorení nových leteckých spojení. Na druhej strane toto rozhodnutie uvádzalo, že konečným cieľom, ktorý sledujú opatrenia stanovené v článku 3 zákona č. 10/2010 o podpore regionálnej politiky leteckej dopravy, je posilnenie hospodárskej, sociálnej a územnej súdržnosti, ako aj rozvoj miestnych ekonomík, cestovného ruchu a kultúry ostrova Sardínie.
- 8 V tejto súvislosti regionálne rozhodnutie č. 29/36 vymedzovalo kritériá, povahu a trvanie dopravných služieb, za ktoré sa mohla poskytnúť kompenzácia v období rokov 2010 – 2013, ako aj všeobecné zásady vypracovávania a vyhodnocovania „plánov činností“ vypracovaných prevádzkovateľmi letísk.
- 9 Konkrétne na to, aby prevádzkovateľ letiska získal financovanie stanovené zákonom č. 10/2010, musel predložiť autonómnemu regiónu na schválenie podrobný plán činností. Tento plán mal určiť, ktoré činnosti spomedzi činností 1 až 3 mal prevádzkovateľ letiska v úmysle vykonať, aby dosiahol ciele zákona č. 10/2010. Tento plán mal byť prípadne vykonaný osobitnými dohodami medzi prevádzkovateľom letiska a leteckými spoločnosťami.
- 10 Ak prevádzkovateľ letiska chcel získať finančné prostriedky pre činnosť 1, plán činností, ktorý predložil autonómnemu regiónu, musel identifikovať „spojenia strategického záujmu“ (vnútroštátne a medzinárodné) a stanoviť ročné ciele v oblasti frekvencie letov, nových spojení a počtu cestujúcich.
- 11 Podľa talianskych orgánov tak prevádzkovanie týchto spojení strategického záujmu predstavovalo službu všeobecného hospodárskeho záujmu, ktorú letecké spoločnosti poskytovali za kompenzáciu.
- 12 Plán činností vykonávajúci činnosť 2 mal vymedzovať konkrétne marketingové a reklamné činnosti zamerané na zvýšenie počtu cestujúcich a na podporu spádovej oblasti letiska.
- 13 Regionálne rozhodnutie č. 29/36 stanovovalo, že plány činností museli byť podložené odhadmi predpokladaných vyhlíadok na ziskovosť činností, ktoré vymedzujú.

- 14 Z regionálneho rozhodnutia č. 29/36 vyplýva, že plány činností museli dodržiavať určité zásady:
- spojenia strategického záujmu určené v plánoch sa nemohli prekrývať so spojeniami, ktoré už boli prevádzkované v rámci režimu záväzku vyplývajúceho zo služby vo verejnom záujme,
 - financovanie poskytnuté na každé subvencované spojenie by sa malo postupne znižovať,
 - finančná dohoda uzavretá s leteckými spoločnosťami mala zahŕňať plán propagácie územia.
- 15 Ak by autonómny región zistil nezrovnalosti medzi plánmi činností predloženými prevádzkovateľmi letísk na jednej strane a ustanoveniami zákona č. 10/2010 a jeho vykonávacími aktmi na druhej strane, mohol požadovať zmeny týchto plánov činností.
- 16 Potom, ako autonómny región schválil rôzne plány činností, ktoré mu predložili prevádzkovatelia letísk, rozdelil finančné prostriedky dostupné pre jednotlivé roky od roku 2010 do roku 2013 medzi prevádzkovateľov letísk.
- 17 Výška týchto kompenzácií sa vypočítala na základe rozdielu medzi odhadovanými nákladmi leteckých spoločností vynaloženými na zabezpečenie strategických spojení a dosiahnutie ročných cieľov v oblasti počtu cestujúcich na jednej strane a skutočnou alebo predpokladanou tržbou z predaja leteniek cestujúcim na druhej strane.
- 18 Pokiaľ suma kompenzácií požadovaných prevádzkovateľmi letísk prevyšovala sumu stanovenú zákonom č. 10/2010, regionálne rozhodnutie č. 29/36 stanovovalo prednostné kritériá pre poskytnutie kompenzácie.
- 19 Napokon vykonávacie akty stanovovali, že prevádzkovatelia letísk mali zabezpečiť dohľad nad činnosťou leteckých spoločností. Ukladali najmä povinnosť, aby osobitné dohody uzavreté medzi prevádzkovateľmi letísk a leteckými spoločnosťami stanovili uplatňovanie sankcií voči leteckým spoločnostiam v prípade nedodržania vopred stanovených cieľov, najmä v oblasti frekvencie letov a počtu cestujúcich.

2. O vykonávaní sporných opatrení

- 20 Žalobkyňa, easyJet Airline Co. Ltd, je letecká spoločnosť, ktorá je držiteľkou licencie zapísanej v Anglicku a vo Walese (Spojené kráľovstvo) a ktorá prevádzkuje sieť spojení na krátke vzdialenosti s priletom a odletom z letísk Európskej únie, vrátane letísk Alghero, Cagliari-Elmas a Olbia.

a) Vykonanie zákona č. 10/2010, pokiaľ ide o letisko Olbia

- 21 Prevádzkovateľ letiska Olbia uverejnil na svojej internetovej stránke výzvu na vyjadrenie záujmu s cieľom uzavrieť marketingové a reklamné zmluvy.
- 22 V odpovedi na túto výzvu na vyjadrenie záujmu žalobkyňa predložila prevádzkový plán rozvoja leteckých spojení s odletom a priletom do Olbie, ako aj marketingový a reklamný program. Letecká spoločnosť v tejto odpovedi vyzvala spoločnosť GEASAR, aby sa podieľala na investícii potrebnej na účely plnenia marketingového a reklamného programu.
- 23 GEASAR preskúmala prevádzkový plán žalobkyne a predložila svoj vlastný prevádzkový plán, z ktorého vyplývalo, že účasť na investícii navrhnutá žalobkyňou by bola pre prevádzkovateľa letiska zisková.

- 24 GEASAR predložila autonómnu regiónu plány činností na rok 2010 a na trojročné obdobie 2011 – 2013 spolu s príslušnými žiadosťami o financovanie. Autonómny región tieto plány činnosti schválil a regionálnymi rozhodnutiami č. 43/37 a č. 52/117 stanovil sumy, ktoré mali byť spoločnosti GEASAR pridelené na rok 2010 a na obdobie rokov 2011 – 2013.
- 25 GEASAR a žalobkyňa následne uzavreli tri zmluvy, na základe ktorých sa žalobkyňa zaviazala jednak, že za odmenu zachová alebo zabezpečí priame letecké spojenia medzi Olbiou a európskymi letiskami Bristol (Spojené kráľovstvo), Bazilej (Švajčiarsko), Ženeva (Švajčiarsko), Londýn Gatwick (Spojené kráľovstvo), Miláno Malpensa (Taliansko), Berlín-Schönefeld (Nemecko), Lyon (Francúzsko), Paríž-Orly (Francúzsko) a Madrid-Barajas (Španielsko) a dosiahne ciele v oblasti počtu cestujúcich, ako aj jednak, že bude plniť marketingový a reklamný program s cieľom propagovať ostrov Sardínia.
- 26 Prvá z týchto zmlúv bola podpísaná 17. marca 2011 a vzťahovala sa na obdobie od 28. marca 2010 do 27. marca 2011. Druhá z týchto zmlúv bola podpísaná 25. januára 2012 a vzťahovala sa na obdobie od 27. marca 2011 do 30. marca 2013. Posledná zmluva so spoločnosťou GEASAR bola podpísaná 1. marca 2013 a vzťahovala sa na obdobie od 27. marca 2013 do 30. marca 2014.

b) Vykonanie zákona č. 10/2010, pokiaľ ide o letisko Cagliari-Elmas

- 27 SOGAER, ktorá prevádzkuje letisko Cagliari-Elmas, uverejnila na svojej internetovej stránke oznámenie, v ktorom vyzvala letecké spoločnosti, aby jej predložili prevádzkové plány pre letecké spojenia s odletom a príchodom na toto letisko, ako aj na účely uzavretia marketingových zmlúv týkajúcich sa propagovania ostrova Sardínia.
- 28 Žalobkyňa predložila spoločnosti SOGAER trojročný prevádzkový plán rozvoja leteckých spojení s odletom a príchodom na letisko Cagliari, ako aj marketingový a reklamný program. V štúdiu o hospodárskom dopade zadanej externému poradcovi sa na podporu tohto plánu dospelo k záveru, že investícia do marketingových činností, ako ju stanovuje uvedený plán, je pre žalobkyňu zisková. Táto štúdia tiež dospela k záveru, že táto investícia rozvíja ekonomiku ostrova Sardínia a je pre SOGAER zisková.
- 29 SOGAER predložila autonómnu regiónu plány činností na rok 2010 a na trojročné obdobie 2011 – 2013 spolu s príslušnými žiadosťami o financovanie. Tieto plány boli schválené a regionálnymi rozhodnutiami č. 43/37 a č. 52/117 boli stanovené sumy poskytnuté spoločnosti SOGAER na rok 2010 a na obdobie rokov 2011 – 2013.
- 30 Žalobkyňa a SOGAER uzavreli zmluvu pod číslom 25/2011 na obdobie od 29. marca 2010 do 28. marca 2013 (ďalej len „zmluva č. 25/2011“). Žalobkyňa sa v tejto zmluve zaviazala jednak zachovať alebo zabezpečiť priame lety medzi letiskami Cagliari-Elmas a Londýn-Stansted (Spojené kráľovstvo), Ženeva, Bazilej a Berlín-Schönefeld a dosiahnuť ciele v oblasti počtu cestujúcich, ako aj jednak vykonávať marketingové a reklamné činnosti. Tieto plnenia sa týkali činností 1 a 2.
- 31 Článok 5 tejto dohody spresňoval, že platnosť tejto zmluvy je podmienená zachovaním a obnovením financovania spoločnosti SOGAER autonómnym regiónom.

c) Vykonanie zákona č. 10/2010, pokiaľ ide o letisko Alghero

- 32 Pokiaľ ide o letisko Alghero, zmluvy uzavreté medzi spoločnosťami SOGEAAL a Ryanair Ltd, už v roku 2003, ktorých platnosť bola odvtedy predĺžená, boli predmetom sťažnosti podanej istou talianskou leteckou spoločnosťou. Na základe tejto sťažnosti Európska komisia začala 12. septembra 2007 konanie vo veci formálneho zisťovania stanoveného v článku 108 ods. 2 ZFEÚ týkajúceho sa pravdepodobnej štátnej pomoci poskytnutej letisku v Alghero a poskytnutej letiskom v Alghero v prospech spoločnosti Ryanair a iných leteckých dopravcov (Ú. v. EÚ C 12, 2008, s. 7). Dňa 27. júna

2012 bolo toto konanie rozšírené s cieľom zahrnúť dodatočné opatrenia prijaté Talianskom, ktoré neboli predmetom pôvodnej sťažnosti (Ú. v. EÚ C 40, 2013, s. 15), medzi ktoré patrili „všetky opatrenia poskytnuté spoločnosti Ryanair a jej dcérskej spoločnosti AMS, ako aj iným leteckým spoločnostiam, ktoré využívajú letisko od roku 2000... zahŕňajú[ce] najmä granty finančných príspevkov poskytnutých priamo spoločnosťou SOGEAAL alebo jej prostredníctvom formou viacerých dohôd o letiskových službách a marketingových službách uzavretých so spoločnosťou Ryanair a ďalšími leteckými dopravcami od roku 2000“.

- 33 Uvedené konanie viedlo k tomu, že Komisia prijala rozhodnutie (EÚ) 2015/1584 z 1. októbra 2014 o štátnej pomoci SA.23098 (C 37/07) (ex NN 36/07), ktorú poskytlo Taliansko v prospech spoločnosti Società di Gestione dell'Aeroporto di Alghero So.Ge.A.AL S.p.A. a iných leteckých dopravcov, ktorí pôsobia na letisku Alghero (Ú. v. EÚ L 250, 2015, s. 38, ďalej len „rozhodnutie ‚Alghero‘“), v ktorom Komisia dospela predovšetkým k záveru, že podľa zásady súkromného subjektu v trhovom hospodárstve, opatrenia vykonané autonómnym regiónom, najmä zmluvy uzavreté spoločnosťou SOGEAAL, nad ktorou vykonáva dohľad uvedený región, s niektorými leteckými spoločnosťami a týkajúce sa podpory a spustenia nových leteckých spojení s odletom a priletom na letisko Alghero, ako aj marketingových a reklamných služieb, nepredstavovali pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ.
- 34 Pokiaľ ide o obdobie od roku 2010 do roku 2013, žalobkyňa neuzavrela so spoločnosťou SOGEAAL zmluvu, na ktorú by sa vzťahoval právny rámec pomoci zavedený zákonom č. 10/2010.

B. O napadnutom rozhodnutí

- 35 Dňa 30. novembra 2011 Talianska republika oznámila v súlade s článkom 108 ods. 3 ZFEÚ Komisii zákon č. 10/2010, ktorý bol ako opatrenie preskúmaný v súlade s kapitolou III nariadenia Rady (ES) č. 659/1999 z 22. marca 1999 ustanovujúceho podrobné pravidlá na uplatňovanie článku [108 ZFEÚ] (Ú. v. ES L 83, 1999, s. 1; Mim. vyd. 08/001, s. 339).
- 36 Listom z 23. januára 2013 Komisia informovala Taliansku republiku o svojom rozhodnutí začať konanie vo veci formálneho zisťovania upravené v článku 108 ods. 2 ZFEÚ (ďalej len „rozhodnutie o začatí konania“) v súvislosti s oznámenou schémou (ďalej len „sporná schéma pomoci“). Komisia uverejnením tohto rozhodnutia v *Úradnom vestníku Európskej únie* z 30. mája 2013 (Ú. v. EÚ C 152, 2013, s. 30) vyzvala dotknuté strany, aby predložili svoje pripomienky k údajnej schéme pomoci.
- 37 Talianske orgány, ako aj dotknuté strany, vrátane žalobkyne a prevádzkovateľov letísk Alghero, Cagliari-Elmas a Olbia, predložili písomné pripomienky. Komisia zaslala pripomienky dotknutých strán talianskym orgánom, ktoré k nim mohli predložiť svoje pripomienky.
- 38 Listami z 24. februára 2014 Komisia informovala dotknuté strany o prijatí oznámenia 20. februára 2014 s názvom „Usmernenia o štátnej pomoci pre letiská a letecké spoločnosti“ (Ú. v. EÚ C 99, 2014, s. 3, ďalej len „usmernenia z roku 2014“) a o skutočnosti, že tieto usmernenia sa v prejednávanej veci uplatnia odo dňa ich uverejnenia v úradnom vestníku. Dňa 15. apríla 2014 bolo v úradnom vestníku uverejnené oznámenie, ktorým sa členské štáty a dotknuté strany vyzývali, aby do jedného mesiaca od uverejnenia uvedených usmernení predložili pripomienky k uplatneniu usmernení z roku 2014 v tejto veci (Ú. v. EÚ C 113, 2014, s. 30). Dňa 4. júla 2014 tak žalobkyňa predložila svoje pripomienky.
- 39 Dňa 25. marca 2015 Komisia požiadala žalobkyňu, aby jej zaslala určité dokumenty. Žalobkyňa jej ich následne predložila 31. marca, pričom pri tejto príležitosti predložila doplňujúce pripomienky.
- 40 V dňoch 1. a 14. mája 2015 žalobkyňa a poradenská spoločnosť konajúca v jej mene predložili Komisii nové doplňujúce pripomienky.

- 41 Žalobkyňa po stretnutí so službami Komisie 1. júna 2015 predložila nové pripomienky. Talianske orgány, ktoré boli vyzvané, aby sa v tejto súvislosti prípadne vyjadrili, predložili 17. septembra 2015 Komisii pripomienky.
- 42 Dňa 29. júla 2016 Komisia prijala rozhodnutie (EÚ) 2017/1861 o štátnej pomoci SA.33983 (2013/C) (ex 2012/NN) (ex 2011/N) – Taliansko – Kompenzácia letiskám na Sardínii za záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme (SVHZ) (Ú. v. EÚ L 268, 2017, s. 1, ďalej len „napadnuté rozhodnutie“), ktorého výrok znie:

„Článok 1

1. Schéma, ktorú Taliansko zaviedlo... zákonom [č. 10/2010] nepredstavuje štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 [ZFEÚ] v prospech spoločností SOGEAAL..., SOGAER..., a spoločnosti GEASAR....
2. Schéma, ktorú Taliansko zaviedlo zákonom č. 10/2010, predstavuje štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 zmluvy v prospech spoločností Ryanair/AMS, [žalobkyňa], Air Berlin, Meridiana, Alitalia, Air Italy, Volotea, Wizzair, Norwegian, JET2.COM, Niki, Tourparade, Germanwings, Air Baltic a Vueling v rozsahu, v akom sa týka prevádzky týchto leteckých dopravcov na letisku Cagliari-Elmas a letisku Olbia.
3. Štátnu pomoc uvedenú v odseku 2 Taliansko poskytlo v rozpore s článkom 108 ods. 3 [ZFEÚ].
4. Štátna pomoc uvedená v odseku 2 je nezlučiteľná s vnútorným trhom.

Článok 2

1. Taliansko vymôže od príjemcov štátnu pomoc uvedenú v článku 1 ods. 2.
 2. Keďže na účely tohto rozhodnutia spoločnosti Ryanair a AMS predstavujú jednu hospodársku jednotku, nesú spoločnú zodpovednosť za vrátenie štátnej pomoci, ktorú prijali.
 3. Sumy, ktoré sa majú vrátiť, musia zahŕňať úroky plynúce odo dňa, keď boli poskytnuté príjemcom, až do ich skutočného vrátenia.
- ...
5. Taliansko zruší všetky nevyplatené platby pomoci uvedenej v článku 1 ods. 2 s účinnosťou od dátumu prijatia tohto rozhodnutia.

Článok 3

1. Vrátenie pomoci uvedenej v článku 1 ods. 2 musí byť bezodkladné a účinné.
2. Taliansko zabezpečí, aby sa toto rozhodnutie vykonalo do štyroch mesiacov odo dňa oznámenia tohto rozhodnutia.

Článok 4

1. Taliansko do dvoch mesiacov od oznámenia tohto rozhodnutia predloží tieto informácie:
 - zoznam príjemcov, ktorí dostali pomoc v rámci schémy uvedenej v článku 1 ods. 2, a celkovú sumu pomoci, ktorú každý z nich dostal na základe tejto schémy,

- celkovú sumu (istinu a úroky z vymáhanej sumy), ktorej vrátenie sa od jednotlivých príjemcov požaduje,
- podrobný opis už prijatých a plánovaných opatrení na dosiahnutie súladu s týmto rozhodnutím,
- dokumenty, ktorými sa preukazuje, že príjemcom bolo nariadené pomoc vrátiť.

2. Taliansko bude informovať Komisiu o pokroku dosiahnutom v súvislosti s vnútroštátnymi opatreniami, ktoré sa prijali na vykonanie tohto rozhodnutia, až do úplného vrátenia pomoci uvedenej v článku 2. Na požiadanie Komisie bezodkladne predloží informácie o opatreniach, ktoré už prijalo a plánuje prijať na dosiahnutie súladu s týmto rozhodnutím. Takisto poskytne podrobné informácie o výške pomoci a úroku z vymáhanej sumy, ktoré už príjemcovia vrátili.

Článok 5

Toto rozhodnutie je určené Talianskej republike.“

- 43 Pokiaľ ide o rozsah pôsobnosti napadnutého rozhodnutia, Komisia v odôvodneniach 344 až 346 tohto rozhodnutia uviedla, že toto rozhodnutie sa nevzťahuje na opatrenia pomoci, ktoré už boli predmetom samostatného vyšetrovania, ako je uvedené v bode 32 vyššie. Aj keď sa totiž všetky platby, ktoré SOGEAAL uhradila za činnosti 1 a 2 podľa zákona č. 10/2010 vykonávacími aktmi, neuskutočnili na základe zmlúv skúmaných v rámci samostatného vyšetrovania týkajúceho sa výlučne letiska Alghero, Komisia sa domnievala, že prevažná väčšina z nich bola posúdená v rámci tejto inej veci. Navyše Komisia uviedla, že „[nebolo] jednoduché jasne rozlišovať jednotlivé zmluvy vo všetkých prípadoch, keďže finančné vzťahy medzi spoločnosťou SOGEAAL a daným leteckým dopravcom v príslušnom období mo[hli] byť upravované rôznymi zmluvami, z ktorých iba niektoré sa v [uvedenej inej veci] zohľadnili“. Komisia sa teda domnievala, že z rozsahu pôsobnosti napadnutého rozhodnutia treba vylúčiť všetky zmluvy s leteckými spoločnosťami, ktoré SOGEAAL uzavrela v rámci spornej schémy pomoci, t. j. inými slovami časť sporných opatrení týkajúcich sa letiska Alghero.
- 44 Komisia napokon v napadnutom rozhodnutí usúdila, že konanie začaté v prejednávanej veci sa nevzťahuje na prípadnú pomoc, ktorú poskytl prevádzkovatelia letísk iným poskytovateľom služieb, než boli letecké spoločnosti. Komisia tak v odôvodnení 346 napadnutého rozhodnutia dospela k záveru, že nemohla zaujať stanovisko k tomuto bodu.
- 45 Dňa 1. augusta 2016 talianske orgány zaslali žalobkyni napadnuté rozhodnutie, ktoré nemalo dôverný charakter, pričom ju požiadali, aby uviedla, ktoré údaje treba v znení uverejnenom v Úradnom vestníku 18. októbra 2017 vynechať.

II. Konanie a návrhy účastníkov konania

- 46 Žalobkyňa návrhom doručeným do kancelárie Všeobecného súdu 11. januára 2018 podala túto žalobu.
- 47 Všeobecný súd po opakovanom podaní vyjadrení a na návrh sudcu spravodajcu rozhodol o začatí ústnej časti konania. Na tieto účely boli žalobkyňa a Komisia vyzvané, aby predložili dokumenty a písomne odpovedali na otázky položené Všeobecným súdom v rámci opatrení na zabezpečenie priebehu konania, ako aj zaujali stanovisko k možnosti spojiť prejednávanú vec s vecou Volotea/Komisia (T-607/17), ku ktorej Všeobecný súd napokon rozhodol nepristúpiť z dôvodu otázok súvisiacich s dôvernosťou určitých informácií. Účastníci konania týmto opatreniam vyhovelí v stanovených lehotách.

- 48 Dňa 19. júna 2019 Všeobecný súd na svojej plenárnej schôdzi na základe článku 28 rokovacieho poriadku a na návrh prvej komory a podpredsedu rozhodol postúpiť túto vec prvej komore zasadajúcej v zložení piatich sudcov.
- 49 Prednesy účastníkov konania a ich odpovede na otázky položené Všeobecným súdom boli vypočuté na pojednávaní 2. októbra 2019, ktorým sa skončila ústna časť konania.
- 50 Uznesením zo 7. novembra 2019 Všeobecný súd rozhodol o opätovnom začatí ústnej časti konania. Dňa 12. novembra 2019 požiadal Komisiu o predloženie určitých dokumentov, ktorá tak urobila v stanovenej lehote. Žalobkyňa následne 20. decembra 2019 predložila svoje pripomienky k týmto dokumentom, v ktorých však poznamenala, že tieto dokumenty neboli predložené v jazyku konania, ale v talianskom jazyku. Žalobkyňa, ktorú Všeobecný súd vyzval, aby mu oznámila, či touto pripomienkou mala v úmysle navrhnúť, aby nariadil Komisii predložiť uvedené dokumenty v jazyku konania v súlade s článkom 46 rokovacieho poriadku, však 29. januára 2020 odpovedala, že nepožaduje takéto odstránenie vady. Za týchto podmienok Všeobecný súd 4. februára 2020 ukončil ústnu časť konania.
- 51 Všeobecný súd v nadväznosti na žiadosť Komisie o možnosti predložiť pripomienky k vyjadreniam žalobkyne z 20. decembra 2019 rozhodol uznesením z 25. februára 2020 o opätovnom začatí ústnej časti konania, a potom, ako Komisia v stanovenej lehote predložila svoje pripomienky, bola ústna časť konania znovu ukončená.
- 52 Žalobkyňa navrhuje, aby Všeobecný súd:
- zrušil napadnuté rozhodnutie v celom rozsahu a v každom prípade v rozsahu, v akom sa týka údajnej protiprávnej štátnej pomoci, ktorá jej bola poskytnutá,
 - uložil Komisii povinnosť nahradiť trovy konania.
- 53 Komisia navrhuje, aby Všeobecný súd:
- zamietol žalobu,
 - uložil žalobkyni povinnosť nahradiť trovy konania.

III. Právny stav

A. O prípustnosti

- 54 Komisia vo svojom vyjadrení k žalobe namieta neprípustnosť žaloby v rozsahu, v akom sa týka zrušenia jednak článku 1 ods. 1 napadnutého rozhodnutia a jednak článku 1 ods. 2 toho istého rozhodnutia v rozsahu, v akom sa tento odsek 2 týka iných leteckých spoločností, než je žalobkyňa.
- 55 Aj keď totiž Komisia pripúšťa, že žalobkyňa môže podať žalobu o neplatnosť napadnutého rozhodnutia v rozsahu, v akom sa jej týka, a z tohto dôvodu spochybniť jednotlivé časti rozhodnutia, ktorými je podložené napadnuté ustanovenie, a to najmä tie, ktoré sa týkajú článku 1 ods. 2 tohto rozhodnutia, ako sú časti bodu 7.2.1, spochybňuje možnosť žalobkyne dosiahnuť zrušenie uvedeného rozhodnutia v celom jeho rozsahu. Žalobkyňa totiž nevysvetlila dôvody, pre ktoré by chcela, aby sa toto rozhodnutie zrušilo v prospech iných subjektov, ako sú konkurenčné spoločnosti.

- 56 Okrem toho podľa Komisie žalobkyňa nemôže priamo podať žalobu o neplatnosť proti konštatovaniu uvedenému v článku 1 ods. 1 napadnutého rozhodnutia, podľa ktorého letiská nezískali štátnu pomoc. Toto konštatovanie je totiž podložené úvahami uvedenými v bode 7.2.2 napadnutého rozhodnutia, ktoré sa žalobkyne ako leteckej spoločnosti priamo a osobne netýkajú.
- 57 Žalobkyňa sa domnieva, že má právo nad rámec výroku napadnúť dôvody, ktoré sú jeho nevyhnutným podkladom, pričom sa opiera najmä o bod 31 rozsudku zo 17. septembra 1992, NBV a NVB/Komisia (T-138/89, EU:T:1992:95). V prejednávanej veci je pritom zjavné, že konštatovanie existencie pomoci na úrovni leteckých spoločností, akou je žalobkyňa, považovaných za skutočných príjemcov spornej schémy pomoci, záviselo od neoddeliteľného konštatovania neexistencie prvkov pomoci na úrovni prevádzkovateľov letísk, ktorých Komisia považovala za jednoduchých „sprostredkovateľov“, ktorí následne rozdeľovali finančné výhody poskytnuté autonómnym regiónom. Žalobkyňa má tak právo spochybniť toto posledné uvedené konštatovanie, aby mohla preukázať, že nebola skutočným príjemcom uvedených opatrení a že v dôsledku toho Komisia nebola oprávnená požadovať od nej, aby vrátila sumy autonómnemu regiónu.
- 58 Žalobkyňa okrem iného zastáva názor, že môže navrhnúť zrušenie napadnutého rozhodnutia v celom jeho rozsahu, a teda aj častí, v ktorých nie je menovite označená, pričom pripomína, že v každom prípade predložila subsidiárny návrh na zrušenie uvedeného rozhodnutia len v rozsahu, v akom sa jej týkalo.
- 59 V tejto súvislosti je potrebné pripomenúť, že podľa článku 263 štvrtého odseku ZFEÚ akákoľvek fyzická alebo právnická osoba môže za podmienok ustanovených v prvom a druhom odseku podať žalobu proti aktom, ktoré sú jej určené alebo ktoré sa jej priamo a osobne týkajú, ako aj voči regulačným aktom, ktoré sa jej priamo týkajú a nevyžadujú vykonávacie opatrenia.
- 60 Keďže napadnuté rozhodnutie je určené len Talianskej republike, treba pripomenúť, že podľa ustálenej judikatúry iné osoby ako tie, ktorým je rozhodnutie určené, môžu tvrdiť, že sa ich rozhodnutie osobne týka, iba vtedy, keď sa ich dotýka na základe ich určitých osobitných vlastností alebo na základe okolností, ktorá ich charakterizuje vo vzťahu k akejkoľvek inej osobe, a tým ich individualizuje obdobným spôsobom ako osobu, ktorej je rozhodnutie určené [rozsudky z 15. júla 1963, Plaumann/Komisia, 25/62, EU:C:1963:17, s. 223, a z 28. júna 2018, Andres (Heitkamp BauHolding v konkurze)/Komisia, C-203/16 P, EU:C:2018:505, bod 41].
- 61 Súdny dvor v oblasti štátnej pomoci spresnil, že podnik v zásade nemôže napadnúť rozhodnutie Komisie, ktorým sa zakazuje systém odvetvovej pomoci, ak je týmto rozhodnutím dotknutý len z dôvodu svojej príslušnosti k predmetnému odvetviu a z dôvodu svojho postavenia potenciálneho príjemcu tejto schémy. Takéto rozhodnutie sa totiž vzhľadom na tento podnik javí ako všeobecne záväzné opatrenie, ktoré sa uplatňuje na objektívne určené situácie a zahŕňa právne účinky vzhľadom na určitú kategóriu osôb vymedzených všeobecným a abstraktným spôsobom [pozri rozsudky z 19. októbra 2000, Taliansko a Sardegna Lines/Komisia, C-15/98 a C-105/99, EU:C:2000:570, bod 33 a citovanú judikatúru, a z 28. júna 2018, Andres (Heitkamp BauHolding v konkurze)/Komisia, C-203/16 P, EU:C:2018:505, bod 43].
- 62 Pokiaľ sa však napadnutý akt týka skupiny osôb, ktoré boli určené alebo ich bolo možné určiť v čase prijatia tohto aktu a v závislosti od kritérií vlastných členom tejto skupiny, tieto osoby môžu byť osobne dotknuté týmto aktom, keďže tvoria súčasť uzavretého okruhu hospodárskych subjektov [pozri rozsudky z 13. marca 2008, Komisia/Infront WM, C-125/06 P, EU:C:2008:159, bod 71 a citovanú judikatúru; z 27. februára 2014, Stichting Woonpunt a i./Komisia, C-132/12 P, EU:C:2014:100, bod 59, a z 28. júna 2018, Andres (Heitkamp BauHolding v konkurze)/Komisia, C-203/16 P, EU:C:2018:505, bod 44].

- 63 Skutoční příjemcovia individuálnej pomoci poskytnutej na základe schémy pomoci, ktorej vymáhanie nariadila Komisia, sú teda osobne dotknutí v zmysle článku 263 štvrtého odseku ZFEÚ [rozsudky z 9. júna 2011, Comitato „Venezia vuole vivere“ a i./Komisia, C-71/09 P, C-73/09 P a C-76/09 P, EU:C:2011:368, bod 53, a z 28. júna 2018, Andres (Heitkamp BauHolding v konkurze)/Komisia, C-203/16 P, EU:C:2018:505, bod 45; pozri tiež v tomto zmysle rozsudok z 19. októbra 2000, Taliansko a Sardegna Lines/Komisio, C-15/98 a C-105/99, EU:C:2000:570, body 34 a 35].
- 64 Za osobne dotknuté rozhodnutím Komisie o ukončení konania podľa článku 108 ods. 2 ZFEÚ boli okrem podniku alebo podnikov, ktoré sú príjemcom pomoci, uznané aj jeho konkurenčné podniky s aktívnou úlohou v rámci tohto konania, pokiaľ bolo ich postavenie na trhu podstatne ovplyvnené opatrením pomoci, ktoré bolo predmetom napadnutého rozhodnutia (rozsudky z 28. januára 1986, Cofaz a i./Komisia, 169/84, EU:C:1986:42, bod 25; z 22. novembra 2007, Sniace/Komisio, C-260/05 P, EU:C:2007:700, bod 55, a zo 17. septembra 2015, Mory a i./Komisia, C-33/14 P, EU:C:2015:609, bod 98).
- 65 V prejednávanej veci sa ustanovenie napadnutého rozhodnutia týka tak Talianskej republiky, ako aj prevádzkovateľov letísk a leteckých spoločností. Keďže návrhy na zrušenie sa týkajú tak tohto rozhodnutia v celom rozsahu, ako aj tohto rozhodnutia v rozsahu, v akom sa týka žalobkyne, treba určiť, v akom rozsahu môže žalobkyňa podať žalobu o neplatnosť proti uvedenému rozhodnutiu.
- 66 V tejto súvislosti je žalobkyňa v článku 1 ods. 2 napadnutého rozhodnutia označená ako príjemca spornej schémy pomoci. Navyše podľa článku 2 tohto rozhodnutia je povinná vrátiť talianskym orgánom sumy, ktoré získala na základe spornej schémy pomoci.
- 67 Za týchto podmienok je žaloba v rozsahu, v akom sa týka zrušenia týchto dvoch ustanovení, pokiaľ ide o žalobkyňu, prípustná z hľadiska článku 263 štvrtého odseku ZFEÚ a v rámci tejto žaloby môže žalobkyňa na podporu svojich návrhov na zrušenie uvedených dvoch ustanovení uviesť akýkoľvek žalobný dôvod, ktorým môže preukázať, že nebola príjemcom spornej schémy pomoci, a to v tejto súvislosti vrátane tvrdení, ktoré smerujú k preukázaniu toho, že skutočnými príjemcami uvedenej spornej schémy pomoci boli prevádzkovatelia letísk, a nie letecké spoločnosti, akou je žalobkyňa.
- 68 V rámci uvedenej žaloby má však Všeobecný súd rozhodnúť len o častiach rozhodnutia týkajúcich sa žalobkyne. Tie časti, ktoré sa týkajú iných osôb, než je osoba, ktorej je rozhodnutie určené, nie sú teda súčasťou sporu, o ktorom má súd rozhodnúť (rozsudok zo 14. septembra 1999, Komisia/AssiDomän Kraft Products a i., C-310/97 P, EU:C:1999:407, bod 53). V rámci tejto žaloby tak Všeobecný súd môže rozhodnúť iba o zákonnosti článku 1 ods. 2 a článku 2 napadnutého rozhodnutia len v rozsahu, v akom sa tieto ustanovenia týkajú žalobkyne. Návrhy na zrušenie sú preto v rozsahu, v akom sa týkajú iných leteckých spoločností uvedených v týchto ustanoveniach, neprípustné z dôvodu nedostatku aktívnej legitimácie žalobkyne.
- 69 Žalobkyňa na rozdiel od toho, čo sama tvrdí, nemôže podať žalobu o neplatnosť priamo proti článku 1 ods. 1 napadnutého rozhodnutia. Toto ustanovenie sa totiž týka iba prevádzkovateľov letísk, v prospech ktorých sa Komisia domnievala, že sporná schéma pomoci nezahŕňala štátnu pomoc. Keďže žalobkyňa ako letecká spoločnosť pritom nie je konkurentom uvedených prevádzkovateľov letísk, nemá aktívnu legitimáciu na podanie žaloby proti článku 1 ods. 1 napadnutého rozhodnutia.
- 70 Za týchto podmienok musia byť návrhy na zrušenie vyhlásené za prípustné, len pokiaľ ide o zrušenie napadnutého rozhodnutia v rozsahu, v akom sa týkajú žalobkyne, a v zostávajúcej časti musia byť zamietnuté ako neprípustné.

B. O návrhoch na zrušenie

- 71 Na podporu svojej žaloby žalobkyňa uvádza šesť žalobných dôvodov na zrušenie napadnutého rozhodnutia založených:
- po prvé na zjavne nesprávnom posúdení, pokiaľ ide o kvalifikáciu platieb, ktoré poskytl prevádzkovatelia letísk žalobkyňi, ako „štátnych prostriedkov“, ktorých poskytnutie bolo pripísateľné talianskemu štátu,
 - po druhé na zjavne nesprávnom posúdení, pokiaľ ide o získanie výhody leteckými spoločnosťami,
 - po tretie na zjavne nesprávnom posúdení, pokiaľ ide o skutočnosť, že sporné opatrenia narušajú alebo hrožia narušením hospodárskej súťaže a ovplyvňujú obchod medzi členskými štátmi,
 - po štvrté na zjavne nesprávnom posúdení, pokiaľ ide o nemožnosť vyhlásiť sporné opatrenia za zlučiteľné s vnútorným trhom podľa článku 107 ods. 3 ZFEÚ,
 - po piate na porušení zásady legitímnej dôvery, pokiaľ ide o nariadenie vrátenia pomoci, čo sa týka žalobkyne,
 - po šieste na nedostatku odôvodnenia a rozporuplnosti odôvodnení v napadnutom rozhodnutí.

1. O prvom žalobnom dôvode založenom na zjavne nesprávnom posúdení, pokiaľ ide o kvalifikáciu platieb, ktoré poskytl prevádzkovatelia letísk žalobkyňi, ako štátnych prostriedkov, a ktorých poskytnutie bolo pripísateľné talianskemu štátu

- 72 V rámci prvého žalobného dôvodu žalobkyňa spochybňuje analýzu Komisie, uvedenú podľa nej v odôvodneniach 355 až 361 napadnutého rozhodnutia, podľa ktorej jednak autonómny región vykonáva kontrolu nad prevádzkovateľmi letísk, z čoho vyplýva, že rozhodnutia spoločností SOGAER a GEASAR poskytnúť finančné prostriedky leteckým spoločnostiam zahŕňali využitie štátnych prostriedkov a boli pripísateľné talianskemu štátu, a jednak prevádzkovatelia letísk konali ako sprostredkovatelia autonómneho regiónu v tom zmysle, že ich konanie bolo vymedzené zákonom č. 10/2010 a plán činností bol schválený autonómnym regiónom, čo znamenalo, že ich rozhodnutia poskytnúť na základe zmluvy predmetné finančné prostriedky leteckým spoločnostiam boli v konečnom dôsledku pripísateľné talianskemu štátu.
- 73 Komisia navrhuje žalobný dôvod zamietnuť ako nedôvodný.
- 74 Obe časti prvého žalobného dôvodu treba preskúmať postupne.

a) O prvej časti prvého žalobného dôvodu týkajúcej sa vykonávania kontroly nad prevádzkovateľmi letísk autonómnym regiónom

- 75 Žalobkyňa s odkazom na odôvodnenia 55 a 58 napadnutého rozhodnutia vo svojej žalobe pôvodne tvrdila, že pokiaľ ide o záver Komisie, podľa ktorého finančné prostriedky, ktoré žalobkyňi vyplátili prevádzkovatelia letísk Cagliari-Elmas a Olbia, predstavovali štátnu pomoc z dôvodu, že obe dotknuté letiská sú kontrolované talianskym štátom, v prejednávanej príhode autonómnym regiónom, je tento záver nesprávny a má dopad na zákonnosť napadnutého rozhodnutia. Uvedených prevádzkovateľov totiž nemožno považovať za verejné podniky. Ich rozhodnutia, najmä rozhodnutie uzavrieť zmluvy so žalobkyňou, teda nie sú pripísateľné talianskemu štátu, rovnako ako ani ich finančné prostriedky použité na odmenu žalobkyne nemožno považovať za štátne prostriedky.

- 76 Komisia navrhuje zamietnuť túto časť, pričom uvádza, že na rozdiel od toho, čo tvrdí žalobkyňa, v napadnutom rozhodnutí nevychádzala zo skutočnosti, že prevádzkovatelia letísk boli vo vlastníctve štátu, aby dospela k záveru, že platby uskutočnené prevádzkovateľmi letísk v prospech zmluvných leteckých spoločností zahŕňali štátne prostriedky a boli pripísateľné talianskemu štátu. Žalobkyňa sa tak mylí, pokiaľ ide o obsah odôvodnení 52 až 58 napadnutého rozhodnutia, a v tom, že Komisia v časti napadnutého rozhodnutia týkajúcej sa tohto aspektu, teda v bode 7.2.1.2 tohto rozhodnutia, vyvodila tento záver výlučne z konštatovania, že uvedení prevádzkovatelia vykonávali spornú schému pomoci vypracovanú autonómnym regiónom. Otázka, či prevádzkovatelia letísk boli vo vlastníctve verejného orgánu alebo nie, v skutočnosti nezohrávala pri tomto posúdení žiadnu úlohu, keďže schéma pomoci bola bez rozdielu zavedená v prospech všetkých letísk na Sardínii nezávisle od toho, či boli podiely v ich príslušných kapitálových štruktúrach vo vlastníctve verejnoprávných alebo súkromnoprávných subjektov.
- 77 V tejto súvislosti treba pripomenúť, že podľa článku 107 ods. 1 ZFEÚ pomoc poskytovaná štátmi alebo akoukoľvek formou zo štátnych prostriedkov, ktorá naruša hospodársku súťaž alebo hrozí jej narušením tým, že zvýhodňuje určitých podnikateľov alebo výrobu určitých druhov tovaru, je nezlučiteľná s vnútorným trhom, pokiaľ ovplyvňuje obchod medzi členskými štátmi. Kvalifikácia „štátnej pomoci“ v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ tak predpokladá splnenie štyroch podmienok, a to že existuje zásah zo strany štátu alebo zo štátnych prostriedkov, že tento zásah môže ovplyvniť obchod medzi členskými štátmi, že priznáva selektívnu výhodu svojmu príjemcovi a že naruša alebo hrozí narušením hospodárskej súťaže (pozri rozsudok z 13. septembra 2017, ENEA, C-329/15, EU:C:2017:671, bod 17 a citovanú judikatúru).
- 78 Pokiaľ ide o prvú podmienku týkajúcu sa existencie zásahu zo strany štátu alebo prostredníctvom štátnych prostriedkov, treba pripomenúť, že na to, aby mohli byť výhody považované za „pomoc“ v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ, musia byť na jednej strane poskytnuté priamo alebo nepriamo zo štátnych prostriedkov a na druhej strane musia byť pripísateľné štátu (pozri rozsudky zo 16. mája 2002, Francúzsko/Komisia, C-482/99, EU:C:2002:294, bod 24 a citovanú judikatúru, a z 13. septembra 2017, ENEA, C-329/15, EU:C:2017:671, bod 20 a citovanú judikatúru), pričom tieto dve čiastkové podmienky sú kumulatívne (pozri v tomto zmysle rozsudky z 28. marca 2019, Nemecko/Komisia, C-405/16 P, EU:C:2019:268, body 48 a 63 a citovanú judikatúru, a z 5. apríla 2006, Deutsche Bahn/Komisia, T-351/02, EU:T:2006:104, bod 103 a citovanú judikatúru).
- 79 Je pravda, že v prejednávanej veci Komisia v odôvodnení 52 napadnutého rozhodnutia uviedla, že prevádzkovatelia letísk Alghero, Cagliari-Elmas a Olbia boli spoločnosťami s ručením obmedzeným; pričom prvé dve boli vo vlastníctve verejného sektora a tretia bola kontrolovaná leteckou spoločnosťou.
- 80 Treba však konštatovať, že na rozdiel od toho, čo tvrdí žalobkyňa, Komisia v napadnutom rozhodnutí nevychádzala ani z jednej z týchto skutočností týkajúcich sa verejnej alebo súkromnej kapitálovej štruktúry prevádzkovateľov letísk Cagliari-Elmas a Olbia, aby pripísala autonómnemu regiónu finančné prostriedky, ktoré žalobkyňa získala od týchto prevádzkovateľov z hľadiska podmienok stanovených v rozsudku zo 16. mája 2002, Francúzsko/Komisia (C-482/99, EU:C:2002:294), podľa ktorých môžu byť finančné prostriedky poskytnuté verejným podnikom, na ktoré sa v zásade vzťahuje pojem „štátne prostriedky“, pripísateľné štátu.
- 81 V relevantnej časti napadnutého rozhodnutia, konkrétne v odôvodneniach 355 až 361 nachádzajúcich sa v bode „7.2.1.2 Štátne prostriedky a pripísateľnosť štátu“, totiž Komisia na to, aby dospela k záveru, že finančné prostriedky získané leteckými spoločnosťami pochádzali z prostriedkov talianskeho štátu, v tomto prípade od autonómneho regiónu, a bolo ich možné pripísať tomuto regiónu, vychádzala z opisu mechanizmu zavedeného uvedeným autonómnym regiónom, t. j. mechanizmu, prostredníctvom ktorého tento štátny subjekt poskytoval finančné prostriedky prevádzkovateľom letísk,

ktorí o ne žiadali, pod podmienkou, že jej predložia na schválenie plány činností, v ktorých uvedení prevádzkovatelia museli spresniť spôsob, akým chceli použiť uvedené prostriedky, najmä na účely odmeny zmluvných leteckých spoločností.

- 82 Za týchto podmienok treba prvú časť prvého žalobného dôvodu zamietnuť ako nedôvodnú, pretože sa zakladá na nesprávnom predpoklade, a to že Komisia pripísala talianskemu štátu finančné prostriedky, ktoré žalobkyňa získala od prevádzkovateľov letísk Cagliari-Elmas a Olbia, pričom údajne vychádzala zo skutočnosti, že uvedených prevádzkovateľov vlastnil orgán verejnej moci.
- 83 V replike však žalobkyňa tvrdí, že aj keď Komisia nemusela predmetnú pomoc pripísať talianskemu štátu na základe skutočnosti, že letiská Cagliari-Elmas a Olbia boli kontrolované štátom, napadnuté rozhodnutie obsahuje nezrovnalosti, pretože napriek tomu, že sa na tieto letiská vzťahovala sporná schéma pomoci zavedená zákonom č. 10/2010, pomoc poskytnutá prevádzkovateľovi letiska Alghero viedla k odlišným dôsledkom z dôvodu, že ho vlastnil autonómny región. Žalobkyňa konkrétne vytýka Komisii skutočnosť, že v rozhodnutí týkajúcom sa letiska Alghero nepreskúmala otázku, či prevádzkovateľ uvedeného letiska konal v prejednávanej veci ako sprostredkovateľ autonómneho regiónu.
- 84 V tejto súvislosti Komisia, ktorá bola vyzvaná, aby na tieto účely písomne odpovedala na otázku Všeobecného súdu, vysvetlila, že prevažná väčšina platieb uskutočnených prevádzkovateľom letiska Alghero v rámci spornej schémy pomoci sa týkala dohôd uzavretých s leteckými spoločnosťami pred zavedením uvedenej schémy, ktoré už boli posúdené v rozhodnutí „Alghero“. Komisia vo svojej odpovedi s odkazom na odôvodnenie 345 napadnutého rozhodnutia tiež pripomenula, že z dôvodu ťažkostí pri odlišovaní finančných tokov, ku ktorým došlo na základe dohôd prijatých pred zavedením spornej schémy pomoci, od tokov, ku ktorým skutočne došlo na základe uvedenej schémy, sa rozhodla vylúčiť z rozsahu pôsobnosti napadnutého rozhodnutia všetky dohody uzavreté medzi prevádzkovateľom letiska Alghero a leteckými spoločnosťami pôsobiacimi na tomto letisku.
- 85 Zdá sa teda, že Komisia v napadnutom rozhodnutí formálne nepreskúmala platby, ktoré poskytol prevádzkovateľ letiska Alghero zmluvným leteckým spoločnostiam z finančných prostriedkov, ktoré tomuto prevádzkovateľovi poskytol autonómny región v rámci spornej schémy pomoci. Navyše je pravda, že Komisia v rozhodnutí „Alghero“ preskúmala platby vykonané týmto prevádzkovateľom letiska, ktorého vlastníkom je autonómny región, na základe kritéria súkromného investora. Tieto platby však v podstate súviseli so zmluvami uzavretými pred prijatím spornej schémy pomoci autonómnym regiónom, ktorá stanovovala mechanizmus kontroly zo strany uvedeného regiónu nad prostriedkami, ktoré poskytol prevádzkovateľom letísk.
- 86 Z toho vyplýva, že argumentáciu žalobkyne týkajúcu sa údajných nezrovnalostí v prístupe Komisie treba zamietnuť.
- 87 V každom prípade žalobkyňa nemôže svojou argumentáciou nepriamo spochybniť zákonnosť rozhodnutia „Alghero“ z dôvodu, že Komisia v tomto rozhodnutí nepreskúmala platby vykonané v zmluvných prospech leteckých spoločností prevádzkovateľom letiska Alghero z finančných prostriedkov, ktoré boli tomuto prevádzkovateľovi poskytnuté autonómnym regiónom na základe spornej schémy pomoci. Bez ohľadu na otázku aktívnej legitimácie žalobkyne podať žalobu proti uvedenému rozhodnutiu v postavení leteckej spoločnosti, treba totiž konštatovať, že rozhodnutie „Alghero“ nadobudlo právoplatnosť, keďže nebolo v stanovenej lehote napadnuté žalobou podanou na základe článku 263 ZFEÚ.
- 88 Okrem toho, pokiaľ ide o zákonnosť napadnutého rozhodnutia v rozsahu, v akom neskúma platby uskutočnené prevádzkovateľom letiska Alghero z prostriedkov poskytnutých na základe spornej schémy pomoci leteckým spoločnostiam, s ktorými uzavrel obchodné zmluvy, treba konštatovať, že žalobkyňa ako letecká spoločnosť pôsobí na trhu leteckej dopravy, a nie na trhu letiskových služieb

a infraštruktúr. Za týchto podmienok, keďže žalobkyňa nie je v konkurenčnom postavení s prevádzkovateľom letiska Alghero, nemá aktívnu legitimáciu na podanie žaloby proti tejto časti napadnutého rozhodnutia.

- 89 Napokon a pre úplnosť treba uviesť, že dôvody, pre ktoré Komisia v skoršom rozhodnutí, konkrétne v rozhodnutí „Alghero“, posúdila predmetnú situáciu odlišne, nemôžu v žiadnom prípade ovplyvniť zákonnosť napadnutého rozhodnutia (pozri v tomto zmysle rozsudky z 1. júla 2008, Chronopost a La Poste/UFEX a i., C-341/06 P a C-342/06 P, EU:C:2008:375, bod 95, a zo 16. januára 2018, EDF/Komisia, T-747/15, EU:T:2018:6, bod 238).
- 90 Vzhľadom na všetky vyššie uvedené úvahy treba prvú časť prvého žalobného dôvodu zamietnuť.

b) O druhej časti prvého žalobného dôvodu týkajúcej sa úlohy prevádzkovateľov letísk ako sprostredkovateľov

- 91 V rámci druhej časti prvého žalobného dôvodu žalobkyňa spochybňuje jednak štátny pôvod peňazí, ktoré prevádzkovatelia letísk používali na jej odmeňovanie v rámci zmlúv, ktoré s ňou títo prevádzkovatelia uzavreli, ako aj jednak to, že platby vykonané prevádzkovateľmi letísk v rámci plnenia zmlúv týkajúcich sa cieľov leteckej prevádzky a poskytovania marketingových služieb, ktoré uzatvorili s leteckými spoločnosťami, akou je žalobkyňa, možno pripísať autonómnemu regiónu.
- 92 Pokiaľ ide o štátny pôvod predmetných finančných prostriedkov, treba pripomenúť, že zásah zo strany štátu alebo zo štátnych prostriedkov nemusí byť nevyhnutne opatrením prijatým ústrednými orgánmi štátnej správy dotknutého štátu. Toto opatrenie môže byť vydané aj miestnym orgánom štátnej správy, akým je autonómny región. Opatrenie prijaté samosprávnym územným celkom a nie ústredným orgánom štátnej správy môže totiž takisto predstavovať pomoc, pokiaľ sú splnené podmienky stanovené v článku 107 ods. 1 ZFEÚ (rozsudky zo 14. októbra 1987, Nemecko/Komisia, 248/84, EU:C:1987:437, bod 17, a zo 6. septembra 2006, Portugalsko/Komisia, C-88/03, EU:C:2006:511, bod 55). Inými slovami, opatrenia prijaté orgánmi členských štátov pôsobiacimi na inej než celoštátnej úrovni, decentralizovanými, federálnymi, regionálnymi alebo inými orgánmi bez ohľadu na ich právne postavenie či zameranie, spadajú z rovnakého dôvodu ako opatrenia prijaté federálnou alebo ústrednou vládou do pôsobnosti článku 107 ods. 1 ZFEÚ, ak sú splnené podmienky upravené týmto ustanovením (rozsudky zo 6. marca 2002, Diputación Foral de Álava a i./Komisia, T-92/00 a T-103/00, EU:T:2002:61, bod 57, a z 12. mája 2011, Région Nord-Pas-de-Calais a Communauté d'agglomération du Douaisis/Komisia, T-267/08 a T-279/08, EU:T:2011:209, bod 108).
- 93 V prejednávanej veci je v rámci spornej schémy pomoci nesporné, že autonómny región poskytol prevádzkovateľom letísk na viacročné obdobie finančné prostriedky, aby propagovali región Sardínia ako turistickú destináciu, čo zahŕňalo dosiahnutie cieľov v oblasti zabezpečenia leteckého spojenia z ostrova s odletom z jednotlivých letísk a príletom na tieto letiská, a zároveň poskytovanie marketingových služieb. Žalobkyňa nespochybňuje, že tieto finančné prostriedky, ktoré pôvodne pochádzajú od autonómneho regiónu a boli najprv vyplatené prevádzkovateľom letísk, sú štátnymi prostriedkami, a že rozhodnutie o poskytnutí takýchto prostriedkov uvedeným prevádzkovateľom letísk bolo pripísateľné talianskemu štátu. Vzniká však otázka, či sumy, ktoré žalobkyňa prijala od uvedených prevádzkovateľov pri plnení zmlúv, ktoré s nimi uzavrela, mali alebo ešte mali povahu „štátnych prostriedkov“ a boli pripísateľné talianskemu štátu v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ, čo žalobkyňa spochybňuje.

1) O využívaní štátnych prostriedkov

- 94 V tejto súvislosti tak z mechanizmu zavedeného autonómnym regiónom prostredníctvom spornej schémy pomoci, ako aj z jeho vykonania v praxi vyplýva, že finančné prostriedky, ktoré uvedený región vyplácal prevádzkovateľom letísk, boli prostriedkami, ktoré títo prevádzkovatelia používali na odmeňovanie zmluvných spoločností.
- 95 Treba totiž po prvé uviesť, že sporná schéma pomoci stanovila určitý druh mechanizmu vyrovnania dlhu. Regionálne rozhodnutie č. 29/36 konkrétne stanovovalo, že vybraným prevádzkovateľom letísk sa poskytne záloha vo výške 20 % z dlžných finančných prostriedkov za referenčný rok, po ktorej nasleduje zaplatenie druhej splátky vo výške 60 %, ktorá je odstupňovaná a podmienená predložením štvrtročných správ, a napokon posledná splátka vo výške 20 %, pokiaľ títo prevádzkovatelia predložia dokumenty umožňujúce autonómnemu regiónu overiť, že činnosť bola riadne vykonaná, že boli dosiahnuté ciele a že vynaložené náklady boli skutočné. Tento kontrolný mechanizmus mal teda zabrániť každému prevádzkovateľovi letiska získať náhradu iných súm, než sú sumy, ktoré vynaložil na odmeňovanie zmluvných leteckých spoločností, akou je žalobkyňa, a na ktoré sa vzťahuje povinnosť vrátenia stanovená v článku 2 napadnutého rozhodnutia. Existencia tohto mechanizmu tiež potvrdzuje, že služby uvedených leteckých spoločností boli financované uvedeným regiónom, pretože sumy vyplatené prevádzkovateľmi letísk ako odmena zmluvným leteckým spoločnostiam zodpovedali finančným prostriedkom, ktoré prevádzkovatelia letísk získali od autonómneho regiónu na konci procesu.
- 96 Po druhé ako vyplýva z odôvodnení 242 až 246, ako aj z odôvodnení 313, 314 a 317 napadnutého rozhodnutia, samotní prevádzkovatelia letísk Olbia a Cagliari-Elmas vyjadrením pripomienok, ktoré predložili v rámci správneho konania pred Komisiou, vysvetlili, že v skutočnosti vyplatili sumy zodpovedajúce platbe v prospech zmluvných leteckých spoločností poskytujúcich služby požadované autonómnym regiónom na podporu cestovného ruchu na Sardínii, a že následne predložili uvedenému autonómnemu regiónu svoje účtovné správy zahŕňajúce skutočne vynaložené náklady na účely získania náhrady od autonómneho regiónu. V tejto súvislosti prevádzkovateľ letiska Cagliari-Elmas dokonca tvrdil, že autonómny región od neho vyžadoval, aby preukázal, že letecké spoločnosti poskytujúce služby získali celú sumu regionálnych príspevkov, a že bol teda len sprostredkovateľom, ktorý na nich previedol sumy získané od autonómneho regiónu. Okrem toho samotná Talianska republika tvrdí, ako vyplýva z odôvodnenia 340 napadnutého rozhodnutia, že prevádzkovateľ letiska Olbia previedol na žalobkyňu celú sumu príspevkov, ktorú získal od autonómneho regiónu.
- 97 Je teda zrejmé, že finančné prostriedky používané prevádzkovateľmi letiska na odmeňovanie žalobkyne v rámci zmlúv, ktoré s ňou uzavreli, pochádzali z rozpočtu autonómneho regiónu, a teda predstavovali štátne prostriedky v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ. Navyše, aj keď v niektorých prípadoch museli znášať náklady na hotovostnú zálohu, vrátane zálohy zo strany spoločnosti SFIRS, zo súm, ktoré boli následne vrátené autonómnym regiónom, nič to nemení na skutočnosti, že prevádzkovatelia letísk podľa ich vlastných vyhlásení a v súlade s tým, čo stanovovala sporná schéma pomoci, použili všetky prostriedky, ktoré im poskytol uvedený autonómny región na odmenu zmluvným leteckým spoločnostiam, akou je žalobkyňa, pričom výlučne tieto prostriedky podliehali povinnosti vrátenia stanovenej v článku 2 napadnutého rozhodnutia.
- 98 Tvrdenie žalobkyne, podľa ktorej potom, ako autonómny región previedol finančné prostriedky na prevádzkovateľov letísk, nebolo isté, či boli použité na jej odmenu, treba teda zamietnuť. Rovnako skutočnosť, na ktorú sa odvoláva žalobkyňa, že podmienky prevodu finančných prostriedkov poskytnutých prevádzkovateľmi letísk leteckým spoločnostiam neboli uvedené v zákone č. 10/2010, nie je relevantná, keďže systém zavedený spornou schémou pomoci spočíval vo financovaní činností podnikov prevádzkovateľmi letísk prostredníctvom zmlúv uzavretých s leteckými spoločnosťami, čo bolo v konečnom dôsledku zo skutkového hľadiska zistené a viedlo k prevodu finančných prostriedkov uvedeným leteckým spoločnostiam prostredníctvom prevádzkovateľov letísk.

- 99 Okrem vyhlásení talianskej vlády a samotných prevádzkovateľov letísk v rámci správneho konania, ktoré predchádzalo prijatiu napadnutého rozhodnutia, ako aj tabuliek, ktoré sú súčasťou napadnutého rozhodnutia, je zhoda medzi finančnými prostriedkami poskytnutými autonómnym regiónom prevádzkovateľom letísk a finančnými prostriedkami, ktoré títo prevádzkovatelia využili ako odmenu zmluvným leteckým spoločnostiam, v konkrétnom prípade žalobkyne podložená samotným obsahom dohôd, ktoré žalobkyňa podpísala s prevádzkovateľmi letísk Cagliari-Elmas a Olbia.
- 100 Preambula zmluvy č. 25/2011, ktorú žalobkyňa uzavrela so spoločnosťou SOGAER, totiž výslovne uvádzala, že autonómny región sa rozhodol zvýšiť svoje marketingové investície v odvetví dopravy a cestovného ruchu, že na tento účel každoročne poskytne spoločnosti SOGAER sumu, ktorú mal tento prevádzkovateľ letiska vynaložiť na dosiahnutie tohto cieľa, a že SOGAER vzhľadom na požiadavku autonómneho regiónu uverejnila na svojej internetovej stránke oznámenie s cieľom investovať do marketingových činností zameraných na propagáciu turistických atrakcií na juhu Sardínie. Pokiaľ ide o zmluvu uzavretú 17. marca 2011 medzi žalobkyňou a spoločnosťou GEASAR, táto zmluva uvádzala, že žalobkyňa na účely propagácie regiónu Sardínia vypracuje marketingový a reklamný program, ktorý sa mal vykonať s finančnou účasťou strán zainteresovaných na rozvoji cestovného ruchu ostrova, v prejednávanej veci najmä, či dokonca výlučne s účasťou autonómneho regiónu.
- 101 Okrem toho zmluva č. 25/2011 obsahovala doložku o vypovedaní zmluvy v prípade zrušenia alebo odvolania financovania poskytovaného autonómnym regiónom, pričom potvrdzovala úlohu finančného sprostredkovateľa, na ktorú poukázala Komisia v napadnutom rozhodnutí vo vzťahu k prevádzkovateľom letísk, ktorí podľa ich vlastných vyhlásení počas správneho konania, najmä prevádzkovateľa letiska Cagliari-Elmas, len vybrali letecké spoločnosti, ktoré boli schopné dosiahnuť ročné ciele stanovené pre frekvenciu a objem cestujúcich na strategických spojeniach s odletom z dotknutých letísk a priletom na tieto letiská.
- 102 Žalobkyňa namieta proti tomu, ako je okrem iného uvedené v odôvodnení 74 napadnutého rozhodnutia, že regionálne rozhodnutie č. 29/36 výslovne stanovovalo, že plány činností mali uvádzať sumu vlastných prostriedkov investovaných každým prevádzkovateľom letiska, ako aj výšku príspevku prípadných ďalších súkromných investorov, ktorí majú prospech zo zvýšenia letovej prevádzky, ako sú investori pôsobiaci v odvetví cestovného ruchu, obchodu, poľnohospodárstva a kultúry.
- 103 Ako však tvrdí Komisia, toto tvrdenie je irelevantné. Žalobkyňa, ktorej bola v tejto súvislosti položená otázka, jednak nebola schopná vysvetliť, ktorý iný súkromný investor sa financovaním činností podnikov uskutočňovaným prostredníctvom prevádzkovateľov letísk zapojil do rozpočtovej iniciatívy prijatej autonómnym regiónom na účely propagácie ostrova Sardínia ako turistickej destinácie.
- 104 Ďalej a v každom prípade za predpokladu, že by služby poskytované prevádzkovateľom letísk boli čiastočne, a hoci v každom prípade len okrajovo spolufinancované inými investormi, a to aj samotnými uvedenými prevádzkovateľmi, nič to nemení na štátnom pôvode prostriedkov, ktoré títo prevádzkovatelia letísk využili na odmeňovanie leteckých spoločností v rámci spornej schémy pomoci a ktoré sú jedinými finančnými prostriedkami, ktoré uvedené letecké spoločnosti majú na základe napadnutého rozhodnutia povinnosť vrátiť talianskemu štátu. Navyše, ak by sa malo postupovať podľa úvah žalobkyne, členskému štátu by na to, aby vyňal svoje opatrenia z pôsobnosti článku 107 prvého odseku ZFEÚ, stačilo, aby požiadal o spolufinancovanie týchto opatrení subjekty súkromného sektora.
- 105 Žalobkyňa ďalej tvrdí, pokiaľ ide o finančné prostriedky, ktoré boli poskytnuté autonómnym regiónom prevádzkovateľom letísk na základe spornej schémy pomoci, že uvedení dotknutí prevádzkovatelia ich používali len s cieľom zvýšiť svoje zisky, ale nehnosťovali s uvedenými finančnými prostriedkami vo všeobecnom záujme. Podľa tvrdenia žalobkyne tieto finančné prostriedky, ktoré pochádzajú z verejných zdrojov a sú vymeniteľné po tom, čo boli poskytnuté uvedeným prevádzkovateľom, boli bez rozdielu prevedené na ich účty, mali teda súkromnú povahu a boli použité výlučne na účely dosiahnutia zisku.

- 106 V tejto súvislosti treba pripomenúť, že v oblasti štátnej pomoci cieľ sledovaný štátnymi zásahmi nestačí na to, aby tieto zásahy neboli kvalifikované ako „pomoc“ v zmysle článku 107 ZFEÚ. Tento článok totiž nerozlišuje podľa dôvodov alebo cieľov štátnych zásahov, ale definuje ich podľa ich účinkov (pozri rozsudky z 22. decembra 2008, *British Aggregates/Komisia*, C-487/06 P, EU:C:2008:757, body 84 a 85 a citovanú judikatúru, a z 26. novembra 2015, *Španielsko/Komisia*, T-461/13, EU:T:2015:891, bod 39).
- 107 Vzhľadom na to, že Komisia môže pri skúmaní opatrenia dospieť k preskúmaniu, či sa môže výhoda považovať za nepriamo poskytnutú iným subjektom, než je bezprostredný príjemca prevodu štátnych prostriedkov (pozri v tomto zmysle rozsudok z 13. júna 2002, *Holandsko/Komisia*, C-382/99, EU:C:2002:363, body 61 a 62), treba konštatovať, že pokiaľ možno preukázať, ako v prejednávanej veci, že bezprostredný príjemca previedol výhodu vyplývajúcu zo štátnych prostriedkov na konečného príjemcu, nie je pritom relevantné, že príjemca tento prevod uskutočnil podľa obchodnej logiky alebo naopak, že tento prevod zodpovedal cieľu všeobecného záujmu.
- 108 Túto úvahu potvrdzuje aj judikatúra, podľa ktorej výhoda priamo poskytnutá niektorým fyzickým alebo právnickým osobám môže predstavovať nepriamu výhodu, a teda štátnu pomoc pre ostatné právnické osoby, ktoré sú podnikmi (pozri v tomto zmysle rozsudky z 19. septembra 2000, *Nemecko/Komisia*, C-156/98, EU:C:2000:467, body 22 až 35; z 13. júna 2002, *Holandsko/Komisia*, C-382/99, EU:C:2002:363, body 38 a 60 až 66; zo 4. marca 2009, *Associazione italiana del risparmio gestito a Fineco Asset Management/Komisia*, T-445/05, EU:T:2009:50, bod 127, a z 15. júna 2010, *Mediaset/Komisia*, T-177/07, EU:T:2010:233). Vo veciach, v ktorých boli vyhlásené tieto rozsudky, totiž prevod výhody fyzickými alebo právnickými osobami, t. j. bezprostrednými príjemcami štátnych prostriedkov, patrilo do obchodného vzťahu, čo potvrdzuje, že existencia obchodného dôvodu, na ktorom bol založený prevod, nemá vplyv z hľadiska článku 107 ods. 1 ZFEÚ na posúdenie toku finančných prostriedkov štátneho pôvodu až ku konečnému príjemcovi.
- 109 Pokiaľ ide o skutočnosť, na ktorú odkazuje žalobkyňa, že autonómny región neurčil verejný orgán ani subjekt, ktorého jedinou úlohou by bolo hospodáriť s predmetnými prostriedkami, táto skutočnosť nemá vplyv na kvalifikáciu sporných platieb vyplatených v prospech žalobkyne ako „štátnych prostriedkov“ v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ.
- 110 V tejto súvislosti pojem zásah prostredníctvom štátnych prostriedkov mal totiž za cieľ začleniť okrem výhod priamo poskytovaných štátom, výhody poskytnuté prostredníctvom verejných alebo súkromných inštitúcií, ktoré tento štát zriadil alebo poveril, aby spravovali pomoc (pozri v tomto zmysle rozsudky z 22. marca 1977, *Steinike a Weinlig*, 78/76, EU:C:1977:52, bod 21; zo 17. marca 1993, *Sloman Neptun*, C-72/91 a C-73/91, EU:C:1993:97, bod 19, a z 30. mája 2013, *Doux Élevage a Coopérative agricole UKL-ARREE*, C-677/11, EU:C:2013:348, bod 26). Súdny dvor tak odôvodnil zahrnutie výhod poskytnutých prostredníctvom subjektov odlišných od štátu do pôsobnosti článku 107 ods. 1 ZFEÚ potrebou zachovať potrebný účinok pravidiel týkajúcich sa „pomoci poskytnutej štátmi“, ktoré sú definované v článkoch 107 až 109 ZFEÚ, pričom zabránil tomu, aby samotné zriadenie autonómnych inštitúcií poverených rozdeľovaním pomoci umožnilo členským štátom obísť pravidlá týkajúce sa štátnej pomoci (rozsudok zo 16. mája 2002, *Francúzsko/Komisia*, C-482/99, EU:C:2002:294, bod 23).
- 111 Z tejto judikatúry však nemožno vyvodiť, že do pôsobnosti zákazu uvedeného v článku 107 ods. 1 ZFEÚ patria len výhody poskytované priamo štátom, teda bez sprostredkovateľa, a výhody poskytované prostredníctvom subjektov, ktorým boli zverené právomoci orgánu verejnej moci alebo úlohy všeobecného záujmu a ktoré boli zriadené alebo určené na správu pomoci. Naopak, ako už bolo pripomenuté vyššie, aj výhoda priamo poskytnutá niektorým fyzickým alebo právnickým osobám môže predstavovať nepriamu výhodu, a teda štátnu pomoc pre ostatné právnické osoby, ktoré sú podnikmi (pozri bod 108 vyššie), a to bez toho, aby sa vyžadovalo, aby predmetné výhody boli poskytované v rámci štruktúry, ktorá bola osobitne určená alebo zriadená týmto štátom na účely správy pomoci.

- 112 Pokiaľ ide o odkaz žalobkyne na rozsudky zo 16. mája 2000, Francúzsko/Ladbroke Racing a Komisia (C-83/98 P, EU:C:2000:248, bod 50), a z 15. januára 2013, Aiscat/Komisia (T-182/10, EU:T:2013:9, bod 104), treba zdôrazniť, že tieto veci sa týkali situácií, v ktorých išlo o určenie, či finančné prostriedky získané súkromnými podnikmi konajúcimi v rámci koncesie alebo monopolu mohli predstavovať štátne prostriedky v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ, aj keď neboli nikdy formálne pripísané na účty dotknutých členských štátov.
- 113 V kontexte týchto vecí bol pojem „štátne prostriedky“ rozšírený v tom zmysle, že článok 107 ods. 1 ZFEÚ zahŕňa všetky peňažné prostriedky, ktoré môžu verejné orgány skutočne použiť na podporu podnikov bez ohľadu na to, či tieto prostriedky trvalo patria do majetku štátu alebo nie. Bolo teda rozhodnuté, že aj keď sumy nie sú trvale súčasťou štátneho rozpočtu, skutočnosť, že sú stále pod verejnou kontrolou, a teda sú k dispozícii príslušným vnútroštátnym orgánom, stačí na to, aby sa považovali za „štátne prostriedky“ (rozsudky zo 16. mája 2000, Francúzsko/Ladbroke Racing a Komisia, C-83/98 P, EU:C:2000:248, bod 50, a zo 16. mája 2002, Francúzsko/Komisia, C-482/99, EU:C:2002:294, bod 37).
- 114 Rovnako vo veci, v ktorej bol vyhlásený rozsudok z 19. decembra 2013, Association Vent De Colère! a i. (C-262/12, EU:C:2013:851), ktorý žalobkyňa tiež cituje, bola nastolená otázka, či mechanizmus úplnej náhrady dodatočných nákladov, ktoré musia podniky znášať v dôsledku povinnosti nakupovať elektrickú energiu veterného pôvodu za cenu vyššiu, ako je trhovú cenu, ktorú platia koneční spotrebitelia, mohla patriť do pôsobnosti článku 107 ods. 1 ZFEÚ. Konkrétne bola nastolená otázka, či možno ako štátne prostriedky kvalifikovať finančné prostriedky získané subjektom, ktorý bol špeciálne určený na ich správu, hoci neboli nevyhnutne v celom rozsahu prevedené uvedeným subjektom. Súdny dvor v bode 33 uvedeného rozsudku konštatoval, že všetky tieto prostriedky zostali pod verejnou kontrolou, čo odôvodňuje, aby boli kvalifikované ako „štátne prostriedky“.
- 115 Aj keď sa teda tieto rozsudky týkajú vecí, v ktorých predmetné finančné prostriedky na rozdiel od prejednávanej veci nepochádzali bezprostredne zo štátneho rozpočtu alebo ním neboli prevádzané, potvrdzujú, pokiaľ ide o podmienku článku 107 ods. 1 ZFEÚ týkajúcu sa existencie výhody poskytnutej priamo alebo nepriamo zo štátnych prostriedkov, že rozhodujúcim kritériom je úroveň kontroly, ktorú štát vykonáva nad poskytnutím výhody, najmä pokiaľ ide o kanál prevodu tejto výhody (rozsudky zo 16. mája 2000, Francúzsko/Ladbroke Racing a Komisia, C-83/98 P, EU:C:2000:248, bod 50; zo 16. mája 2002, Francúzsko/Komisia, C-482/99, EU:C:2002:294, bod 37, a z 19. decembra 2013, Association Vent De Colère! a i., C-262/12, EU:C:2013:851, bod 33), a že to platí aj vtedy, ak poskytnutie uvedenej výhody nezahŕňa formálny prevod štátnych prostriedkov (pozri rozsudok z 19. decembra 2013, Association Vent De Colère! a i., C-262/12, EU:C:2013:851, bod 19 a citovanú judikatúru).
- 116 Vzhľadom na argumentáciu žalobkyne v súvislosti s rozsudkami zo 16. mája 2000, Francúzsko/Ladbroke Racing a Komisia (C-83/98 P, EU:C:2000:248), zo 16. mája 2002, Francúzsko/Komisia (C-482/99, EU:C:2002:294), a z 19. decembra 2013, Association Vent De Colère! a i. (C-262/12, EU:C:2013:851), ktorá sa týka tak čiastkovej podmienky „štátnych prostriedkov“, ako aj podmienky pripísateľnosti štátu, treba v prejednávanej veci tiež určiť, či sumy, ktoré vyplátili prevádzkovatelia letísk leteckým spoločnostiam, akou je žalobkyňa, ktoré pochádzali z rozpočtu talianskeho štátu, konkrétne autonómneho regiónu, by bolo možné ešte kvalifikovať ako „štátne prostriedky“, a navyše, či platby vyplatené prevádzkovateľmi letísk zmluvným leteckým spoločnostiam mohli byť pri plnení zmlúv pripísané talianskemu štátu, v prejednávanej veci autonómnemu regiónu.

2) O pripísateľnosti platieb uskutočnených prevádzkovateľmi letísk v prospech leteckých spoločností autonómneho regiónu

- 117 V tejto súvislosti, hoci úroveň kontroly, ktorú štát vykonáva nad poskytnutím výhody, umožňuje posúdiť, či túto výhodu možno považovať za zahrňujúcu využitie „štátnych prostriedkov“, na účely overenia čiastočnej podmienky týkajúcej sa pripísateľnosti dotknutého opatrenia štátu stanovenej v článku 107 ods. 1 ZFEÚ treba zohľadniť túto úroveň kontroly aj v rámci preskúmania otázky, či sa verejné orgány musia považovať za orgány, ktoré sa podieľali na prijatí uvedeného opatrenia (pozri v tomto zmysle rozsudky zo 16. mája 2002, Francúzsko/Komisia, C-482/99, EU:C:2002:294, bod 52, a z 28. marca 2019, Nemecko/Komisia, C-405/16 P, EU:C:2019:268, bod 49 a citovanú judikatúru), čo možno vyvodíť zo súboru indícií vyplývajúcich z okolností veci samej a kontextu, v ktorom bolo toto opatrenie prijaté, a najmä z rozsahu tohto opatrenia, jeho obsahu alebo podmienok, ktoré zahŕňa (pozri v tomto zmysle rozsudky zo 16. mája 2002, Francúzsko/Komisia, C-482/99, EU:C:2002:294, body 52 až 56, a zo 17. septembra 2014, Commerz Nederland, C-242/13, EU:C:2014:2224, body 31 až 33).
- 118 V prejednávanej veci Komisia v napadnutom rozhodnutí konštatovala, že finančné prostriedky poskytnuté autonómny regiónom prevádzkovateľom letísk mali byť a boli v skutočnosti použité podľa pokynov uvedeného regiónu, v prejednávanej veci ako odmena za služby poskytované leteckými spoločnosťami, t. j. spustenie nových leteckých spojení, zvýšenie frekvencie letov a rozšírenie období prevádzkovania existujúcich spojení, dosiahnutie cieľov spočívajúcich v objeme cestujúcich, ako aj poskytovanie marketingových služieb.
- 119 Na úvod treba zamietnuť tvrdenie žalobkyne, podľa ktorého Komisia v bode 75 rozhodnutia o začatí konania pripustila, že zákon č. 10/2010 neukladal prevádzkovateľom letísk povinnosť previesť určitú časť náhrady na zmluvné letecké spoločnosti, čo jej bráni v tom, aby mohla v napadnutom rozhodnutí následne dospieť k opačnému záveru. Keďže totiž predmetom konania vo veci formálneho zisťovania je podrobne preskúmať opatrenie oznámené členským štátom, samotná podstata a cieľ tohto podrobného skúmania opatrenia spočívajú v tom, aby Komisia mohla po skončení tohto konania dospieť k záverom odlišným od tých, ktoré na účely odôvodnenia uvedeného začatia konania uviedla v rozhodnutí o začatí konania vo veci formálneho zisťovania a ktoré majú predbežnú povahu (pozri v tomto zmysle rozsudok zo 4. marca 2009, Taliansko/Komisia, T-424/05, neuverejnený, EU:T:2009:49, bod 69).
- 120 Pokiaľ ide ďalej o spochybnenie zistení Komisie žalobkyňou, uvedených v odôvodneniach 357 až 359 napadnutého rozhodnutia, podľa ktorých konanie prevádzkovateľov letísk určoval autonómny región prostredníctvom zákona č. 10/2010 a plánov činností, ktoré musel pred nadobudnutím ich účinnosti schváliť autonómny región, treba konštatovať, že je pravda, že zákon č. 10/2010 informuje prevádzkovateľov letísk o tom, že sú z formálneho hľadiska príjemcami platieb stanovených týmto zákonom.
- 121 Článok 3 ods. 2 zákona č. 10/2010 však výslovne stanovoval, že kritériá, povaha a trvanie ponuky dopravy, ako aj pokyny týkajúce sa vypracovania plánov činností prevádzkovateľmi letísk musia byť vymedzené v uzneseniach výkonného výboru regiónu, zatiaľ čo článok 3 ods. 3 tohto zákona tiež výslovne stanovoval, že plány činností vypracované prevádzkovateľmi letísk musia byť doložené príslušnými aktmi a zmluvami a budú financované len vtedy, ak sú vypracované v súlade s kritériami, povahou, trvaním ponuky dopravy a pokynmi prijatými výkonným výborom regiónu a len ak boli vopred predložené na záväzné stanovisko príslušnému výboru.
- 122 Na rozdiel od tvrdenia žalobkyne, najmä podľa ktorého zákon č. 10/2010 neobsahuje nijaké osobitné usmernenia, ani záväzný pokyn určený prevádzkovateľom letísk, pokiaľ ide o využitie finančných prostriedkov, ktoré im mal autonómny región poskytnúť na základe sporných opatrení, z mechanizmu zavedeného zákonom č. 10/2010 vyplýva, že ustanovenia tohto zákona sa musia nevyhnutne vykladať v spojení s predpismi, ktorých prijatie výkonným orgánom regiónu upravoval tento zákon a ktoré upravovali platby vyplatené autonómny regiónom prevádzkovateľom letísk dotknutým vo veci samej.

Tieto predpisy, najmä regionálne rozhodnutie č. 29/36, výslovne stanovovali, že prevádzkovatelia letísk museli predložiť svoje plány činností na schválenie autonómnemu regiónu a že uvedené plány na to, aby mohli byť oprávnené na financovanie stanovené uvedeným autonómnym regiónom, museli byť vypracované v súlade s kritériami, povahou a trvaním ponuky dopravy, ako aj s pokynmi vydanými regionálnym výkonným orgánom.

- 123 Okrem toho mechanizmus preplatenia nákladov vynaložených prevádzkovateľmi letísk mohol autonómnemu regiónu umožniť kontrolovať iniciatívy prevádzkovateľov letísk, keďže len činnosti, ktoré boli vypracované v súlade s jeho pokynmi a odôvodnené predložením relevantných zmluvných a účtovných dokumentov, mohli viesť k financovaniu stanovenému spornou schémou pomoci. V tejto súvislosti žalobkyňa tvrdí, že v systéme zavedenom autonómnym regiónom boli prevádzkovatelia letísk kontrolovaní až v čase, keď už získali 80 % zo stanoveného financovania. Treba však konštatovať, že okrem toho, že plány činností boli najprv predložené autonómnemu regiónu na schválenie, prevádzkovatelia letísk museli tiež predložiť štvrtročné správy na účely úhrady 60 % pomoci a že poslednú splátku platby vo výške 20 % mohli získať až po preukázaní dodržania pokynov autonómného regiónu.
- 124 V tejto súvislosti je neexistencia presných pravidiel pridelovania finančných prostriedkov získaných každým z prevádzkovateľov letísk irelevantná, pretože v každom prípade na jednej strane uvedení prevádzkovatelia uzavreli zmluvy s leteckými spoločnosťami len so zárukou poskytnutou autonómnym regiónom, že získajú od tohto regiónu príslušné finančné prostriedky, a na druhej strane žalobkyňa nevysvetlila, ktorá zmluva uzavretá v tomto kontexte nevedla k financovaniu autonómnym regiónom z dôvodu vyčerpania rozpočtových prostriedkov, ktoré uvedený orgán pôvodne stanovil.
- 125 Vplyv autonómného regiónu na obsah a rozsah činností prevádzkovateľov letísk potvrdzujú samotní títo prevádzkovatelia. Ako vyplýva z odôvodnenia 237 napadnutého rozhodnutia, GEASAR totiž uviedla, že o návrhoch marketingových činností rokovala s leteckými spoločnosťami, ktoré odpovedali na výzvu na vyjadrenie záujmu, ktorú tento prevádzkovateľ letiska uverejnil na svojej internetovej stránke, pričom zohľadnila marketingový plán v oblasti cestovného ruchu vypracovaný autonómnym regiónom v rámci jeho nástrojov plánovania. SOGAER tvrdila, ako vyplýva z odôvodnenia 313 napadnutého rozhodnutia, že v rámci spornej schémy pomoci uvedený región poskytoval kompenzáciu, ktorá bola jednoducho prevedená prevádzkovateľom letiska, a to „v rámci plánu, o ktorom rozhodol, financoval a kontroloval [ho autonómny] región“.
- 126 Je pravda, ako zdôrazňuje žalobkyňa, že zákon č. 10/2010 neuvádzal osobitné opatrenia, ktoré by mali prevádzkovatelia letísk navrhnuť v plánoch činností, ani nevymedzil, ktoré letecké spoločnosti by mali byť oslovené. Žalobkyňa z toho vyvodzuje, že všeobecné zásady stanovené v regionálnom rozhodnutí č. 29/36, ktoré musia byť dodržané pri príprave plánov činností, nemožno považovať za „podrobné špecifikácie“ týkajúce sa prevodu osobitných finančných prostriedkov na letecké spoločnosti.
- 127 V tejto súvislosti treba konštatovať, že predkladanie plánov činností autonómnemu regiónu na účely požiadania o finančné prostriedky stanovené v rámci spornej schémy pomoci, ako aj výber zmluvných leteckých spoločností, skutočne formálne prináležali prevádzkovateľom letísk, najmä vzhľadom na to, ako zdôrazňuje žalobkyňa, že zákon č. 10/2010 a jeho vykonávacie opatrenia výslovne neuvádzajú letecké spoločnosti, s ktorými mali nevyhnutne vstúpiť do obchodného vzťahu. Ďalej však treba povedať, že ak sa prevádzkovatelia letísk rozhodli zúčastniť na finančnom programe zavedenom autonómnym regiónom prostredníctvom spornej schémy pomoci, ich voľná úvaha pri definovaní ich prevádzkových plánov a výber zmluvných poskytovateľov boli v značnej miere obmedzené kritériami a pokynmi stanovenými autonómnym regiónom.
- 128 Predovšetkým odkaz v článku 3 ods. 3 zákona č. 10/2010 na zmluvy, ktoré majú predložiť prevádzkovatelia letísk, a odkaz v regionálnom rozhodnutí č. 29/36 na prípady, keď plány činností vykonávajú letecké spoločnosti, potvrdzujú, na rozdiel od toho, čo tvrdí žalobkyňa, že autonómny región viedol prevádzkovateľov letísk k tomu, aby využívali letecké spoločnosti, pretože len tieto

podniky môžu uzatvárať zmluvy s leteckými spoločnosťami na začatie alebo zachovanie leteckých spojení, ich frekvencie a na dosiahnutie cieľov v oblasti počtu cestujúcich a že uvedený región rozhodol, ktoré letecké linky budú považované za oprávnené. Okrem toho, pokiaľ ide o marketingové činnosti, autonómny región rozlišoval činnosti, ktoré ponúkajú letecké spoločnosti, čo potvrdzuje nevyhnutné využívanie takýchto spoločností prevádzkovateľmi letísk, a činnosti, ktoré ponúkajú iní poskytovatelia služieb než letecké spoločnosti, ktoré, ako tvrdí Komisia, nie sú v prejednávanej veci spochybnené a ktorých existencia v každom prípade nemôže ovplyvniť otázku, či finančné prostriedky získané žalobkyňou pochádzali z rozpočtu autonómneho regiónu a boli mu pripísateľné.

- 129 Autonómny región si tým, že na začiatku dôkladne kontroloval plány činností predložené prevádzkovateľmi letísk, najmä dotknuté letecké spojenia a plánované marketingové služby, ako aj na konci sumy vynaložené prevádzkovateľmi letísk ako odmena leteckým spoločnostiam za uvedené služby, ktoré tieto spoločnosti ponúkali v rámci propagácie ostrova Sardínia ako turistickej destinácie, zabezpečil dostatočnú kontrolu nad zmluvným konaním prevádzkovateľov letísk, ktorí sa rozhodli požiadať o finančné opatrenia stanovené v rámci spornej schémy pomoci, až dospel k záveru, že uvedené konanie mu bolo pripísateľné.
- 130 Okrem toho v rozhodnutiach autonómneho regiónu č. 300 zo 16. júna 2014 a č. 322 z 13. júna 2013, ktorými sa stanovujú konečné ročné sumy, sa autonómny región domnieval, že „zásah uvedený v zákone [č. 10/2010] sa uskutočňuje prostredníctvom prevádzkovateľov letísk, ktorí zohrávajú úlohu sprostredkovateľov a sprostredkujúcich subjektov prevodu finančných prostriedkov na letecké spoločnosti spôsobom určeným samotným regiónom, ako stanovuje vyššie uvedený zákon [č. 10/2010] a vykonávacie opatrenia“ (che l'intervento di cui alla LR. n. 10/2010 si realizza attraverso le società di gestione aeroportuale, che fungono da tramite operativi e da soggetti anticipatori del trasferimento di risorse a favore dei vettori, secondo il percorso dalla Regione stessa disegnato con la sopraccitata legge regionale n. 10/2010 e con le deliberazioni di attuazione della stessa) a že „letecké spoločnosti by mali byť považované za skutočných a jediných príjemcov toku finančných prostriedkov podľa zákona [č. 10/2010]“ (che i vettori debbano considerarsi i reali ed unici destinatari dei flussi delle risorse di cui alla predetta legge regionale).
- 131 Okrem toho, ako totiž zdôrazňuje Komisia, preambula zmluvy č. 25/2011 jasne preukazuje rozsah kontroly vykonávanej autonómnym regiónom, pretože spresňuje, že „SOGAER v súlade s pokynmi uverejnenými [autonómnym] regiónom vypracovala plán činností opisujúci stratégiu a činnosti, ktoré [mali] byť vykonané na účely dosiahnutia cieľa rozvoja a konsolidácie dopravy“ a že „financovanie plánu činností podlieha[lo] schváleniu výborom regionálnej rady v súlade s článkom 3 ods. 3 zákona [č. 10/2010]“.
- 132 Vzhľadom na všetky tieto skutočnosti musí byť argumentácia žalobkyne týkajúca sa údajného nezávislého rozhodovania prevádzkovateľov letísk pri vymedzovaní ich zmluvných vzťahov so zmluvnými leteckými spoločnosťami na základe spornej schémy pomoci, zamietnutá ako nedôvodná.
- 133 Skutočnosť uvádzaná žalobkyňou, že niektoré plány činností predložené prevádzkovateľmi letísk obsahovali podrobné výpočty vyváženia kompenzácie, ktorá mala byť vyplatená tretím osobám, v prejednávanej veci leteckým spoločnostiam, s očakávanými ekonomickými výhodami zo služieb poskytovaných leteckými spoločnosťami, nepreukazuje, že konali s cieľom maximalizovať svoje investície. Predmetná kompenzácia, na ktorú sa vzťahuje povinnosť vrátenia stanovená v článku 2 napadnutého rozhodnutia, totiž nepredstavovala investíciu uvedených prevádzkovateľov letísk do ich vlastných finančných prostriedkov, ale len investíciu, ktorá sa napokon uskutočnila v mene a na účet autonómneho regiónu, ktorý konal s cieľom hospodárskeho rozvoja Sardínie, najmä zvýšením frekvencie leteckých spojení na ostrov a počtu cestujúcich.
- 134 Je pravda, že prevádzkovatelia letiska mali záujem podieľať sa ako sprostredkovatelia na vykonávaní spornej schémy pomoci, keďže skutočnosť, že letecké spoločnosti si splnili svoje povinnosti, pokiaľ ide o frekvenciu leteckých spojení a ciele v oblasti počtu cestujúcich, ako aj poskytovanie ich

marketingových služieb, mala za následok zvýšenie využívania dotknutých letísk a nevyhnutne poskytovania letiskových a mimo letiskových služieb ich prevádzkovateľov. To však nič nemení na skutočnosti, že zmluvnú cenu stanovenú pre tieto služby leteckých spoločností, na ktorú sa vzťahuje povinnosť vrátenia podľa článku 2 napadnutého rozhodnutia, hradil autonómny región, a nie prevádzkovatelia letísk. V tejto súvislosti je irelevantné, že v prípade niektorých zmlúv, ktoré nestanovujú doložku o zrušení, ako je doložka uvedená v zmluve č. 25/2011, mohli byť niektorí prevádzkovatelia letísk nútení si dať uhradiť zostatkovú sumu od určitých leteckých spoločností, ak nemohli získať späť sumy v celom rozsahu vyplatené z dôvodu, že počas plnenia týchto zmlúv došlo k rozhodnutiu autonómneho regiónu zrušiť vykonávanie spornej schémy pomoci. Na jednej strane bola totiž veľmi veľká časť zmlúv financovaná autonómnym regiónom. Na druhej strane a v každom prípade nepatrili tieto zostatkové sumy k sumám, ktoré Komisia vypočítala ako sumy predstavujúce výhodu v prospech leteckých spoločností.

- 135 Treba tiež konštatovať, na rozdiel od toho, čo tvrdí žalobkyňa, že článok 3 ods. 3 zákona č. 10/2010 výslovne odkazoval na predloženie zmlúv zo strany prevádzkovateľov letísk, zatiaľ čo regionálne rozhodnutie č. 29/36 odkazovalo na predloženie štvrťročných správ a dokumentov týkajúcich sa činností. V dôsledku toho sa Komisia mohla v napadnutom rozhodnutí domnievať, že autonómny región mohol overiť súlad zmlúv o poskytovaní služieb, ktoré uzavreli prevádzkovatelia letísk s leteckými spoločnosťami a ktoré museli tieto prevádzkovatelia predložiť autonómnemu regiónu prinajmenšom na účely získania poslednej splátky financovania, so svojimi požiadavkami, ako sú stanovené v zákone č. 10/2010 a so svojimi vykonávacími opatreniami.
- 136 Pokiaľ ide o povinnosť prevádzkovateľov letísk, ako je stanovená najmä v regionálnom rozhodnutí č. 29/36, zaviesť, pokiaľ ide o plány činností vypracované leteckými spoločnosťami, sankčný systém s cieľom predchádzať tomu, že by si tieto spoločnosti neplnili záväzky, ktoré majú voči prevádzkovateľom letísk, najmä pokiaľ ide o dodržiavanie frekvencií leteckých spojení, počtu cestujúcich a počtu ponúkaných sedadiel, treba konštatovať, že na rozdiel od toho, čo tvrdí žalobkyňa, vloženie uvedených doložiek do zmlúv prevádzkovateľmi letísk, ktoré boli uzavreté s leteckými spoločnosťami, neodrážalo existenciu obchodného rizika, pred ktorým chceli uvedení prevádzkovatelia uchrániť svoje investície. Investície, o ktoré išlo, ako potvrdili samotní prevádzkovatelia letísk, boli totiž vynaložené len s perspektívou dosiahnuť ich neskôršie a úplné preplatenie autonómnym regiónom.
- 137 Zahrnutie uvedených sankčných doložiek do zmlúv uzatvorených so zmluvnými leteckými spoločnosťami je predovšetkým dôsledkom snahy prevádzkovateľov letísk plniť si svoje záväzky, ako sú stanovené v regionálnom rozhodnutí č. 29/36, aby zabezpečili, že skutočne získajú financovanie požadované od autonómneho regiónu, vyplácané v rámci plnenia uvedených zmlúv. Z hľadiska záujmu autonómneho regiónu a ako tvrdí Komisia, povinnosť uložená prevádzkovateľom letísk stanoviť mechanizmus sankcií mala mať za cieľ ochranu verejných investícií tým, že sa zaručí, že poskytnuté finančné prostriedky budú použité správne a budú viesť k očakávaným plneniam na účely propagácie cestovného ruchu na Sardínii. To platí aj pre monitorovací mechanizmus, pokiaľ ide o predloženie tak štvrťročných správ, ako aj všetkých účtovných a zmluvných dokladov prevádzkovateľmi letísk autonómnemu regiónu na účely získania posledných splátok platby financovania navrhovaného uvedeným regiónom.
- 138 Vzhľadom na všetky predchádzajúce úvahy sa Komisia nedopustila nesprávneho právneho posúdenia a najmä zjavne nesprávneho posúdenia, keď v odôvodneniach 355 až 361 napadnutého rozhodnutia konštatovala, že prevádzkovateľov letísk možno považovať za sprostredkovateľov medzi autonómnym regiónom a leteckými spoločnosťami, ktoré v celom rozsahu previedli finančné prostriedky získané od autonómneho regiónu a konali tak v súlade s pokynmi vydanými uvedeným regiónom prostredníctvom plánov činností, ktoré schválil tento región.

- 139 Za týchto podmienok sa Komisia nedopustila nesprávneho právneho posúdenia, keď dospela k záveru, že platby uskutočnené prevádzkovateľmi letísk v prospech leteckých spoločností na základe činností 1 a 2 zodpovedajú štátnym prostriedkom a sú pripísateľné Talianskej republike.
- 140 Druhú časť prvého žalobného dôvodu treba teda zamietnuť a v dôsledku toho treba zamietnuť prvý žalobný dôvod v celom rozsahu ako nedôvodný.

2. O druhom žalobnom dôvode založenom na zjavne nesprávnom posúdení, pokiaľ ide o získanie výhody leteckými spoločnosťami

- 141 V rámci druhého žalobného dôvodu žalobkyňa v podstate uvádza štyri časti, ktorými chce spochybniť napadnuté rozhodnutie v rozsahu, v akom Komisia nesprávne dospela k záveru po prvé, že sporná schéma pomoci predstavuje „schému pomoci“ v zmysle článku 1 písm. d) nariadenia Rady (EÚ) 2015/1589 z 13. júla 2015 stanovujúceho podrobné pravidlá na uplatňovanie článku 108 [ZFEÚ] (Ú. v. EÚ L 248, 2015, s. 9), po druhé, že autonómny región nekonal v súlade so zásadou súkromného investora v trhovom hospodárstve, po tretie, že zásadu súkromného investora nebolo možné uplatniť aj na finančný vzťah medzi prevádzkovateľmi letísk a leteckými spoločnosťami a po štvrté, že prevádzkovatelia letísk nezískali od autonómneho regiónu na základe zákona č. 10/2010 žiadnu neoprávnenú výhodu.
- 142 V prvom rade treba preskúmať prvú časť druhého žalobného dôvodu, potom spoločne jeho druhú a tretiu časť pred posúdením štvrtej a poslednej časti uvedeného žalobného dôvodu.

a) O prvej časti druhého žalobného dôvodu týkajúcej sa porušenia definície „schéma pomoci“ stanovenej v článku 1 písm. d) nariadenia 2015/1589

- 143 V rámci prvej časti druhého žalobného dôvodu žalobkyňa spochybňuje kvalifikáciu sporných opatrení ako „schémy pomoci“ zo strany Komisie z dôvodu, že je založená na nesprávnom uplatnení definície uvedenej v prvom prípade, na ktorý sa vzťahuje článok 1 písm. d) nariadenia 2015/1589, ako „akýkoľvek akt, na základe ktorého možno bez ďalších vykonávacích opatrení poskytnúť individuálnu pomoc podnikom definovaným v akte všeobecným a abstraktným spôsobom“. Podľa žalobkyne Komisia nemohla v prejednávanej veci zohľadniť vykonávacie opatrenia zákona č. 10/2010 ako súčasť uvedenej schémy, pretože by jej to umožnilo obísť problém súvisiaci so skutočnosťou, že na vykonanie tohto zákona je nevyhnutné prijať ďalšie vykonávacie opatrenia. Pri uplatnení článku 1 písm. d) nariadenia 2015/1589 tak Komisia nemôže zohľadniť vykonávacie opatrenia prijaté dotknutým členským štátom, a najmä záver uvedený v odôvodnení 349 napadnutého rozhodnutia je teda nesprávny.
- 144 Žalobkyňa sa domnieva, že podmienka týkajúca sa prijatia „bez ďalších vykonávacích opatrení“ bola v prejednávanej veci o to menej splnená, že Talianska republika po oznámení sporných opatrení ďalej prijala vykonávacie opatrenia, akými sú regionálny zákon č. 15 zo 7. augusta 2012, rozhodnutie č. 649 z 2. októbra 2012 a rozhodnutie č. 4/34 z 5. februára 2014, ktoré sú uvedené v odôvodneniach 40 a 41 napadnutého rozhodnutia a ktoré Komisia nepreskúmala ako súčasť spornej schémy pomoci.
- 145 Okrem toho žalobkyňa zdôrazňuje, že na rozdiel od toho, čo vyžaduje článok 1 písm. d) nariadenia 2015/1589, zákon č. 10/2010 nedefinuje letecké spoločnosti ako potenciálnych príjemcov individuálnej pomoci „všeobecným a abstraktným spôsobom“, pretože naopak ani tento zákon, ani vykonávacie opatrenia neuvádzajú pojem „letecká spoločnosť“. Príjemcov financovania, t. j. letiská Alghero, Cagliari-Elmas, Olbia, Oristano a Tortoli na Sardínii, uvádza len regionálne rozhodnutie č. 29/36, pričom potvrdzuje, že tieto letiská boli jedinými príjemcami sporných opatrení.

- 146 Žalobkyňa dospela k záveru, že vzhľadom na to, že nešlo o schému pomoci prijatú autonómnym regiónom, mala Komisia preskúmať sporné opatrenia z hľadiska kritéria súkromného investora. V každom prípade Komisia v napadnutom rozhodnutí nesprávne dospela k záveru, že existencia schémy pomoci – ktorú žalobkyňa spochybňuje – vylučovala, aby Komisia mohla samostatne preskúmať zmluvy uzavreté medzi letiskami a leteckými spoločnosťami, a to aj z hľadiska kritéria súkromného investora. Uplatnenie kritéria súkromného investora bolo totiž preskúmané vo viacerých veciach spochybňujúcich schému pomoci, ako je taliansky právny predpis, nazývaný „Prodi“, ktorý zaviedol režim mimoriadnej správy veľkých podnikov v ťažkostiach v prípade vecí, v ktorých boli vyhlásené rozsudky z 1. decembra 1998, *Ecotrade* (C-200/97, EU:C:1998:579), a zo 17. júna 1999, *Piaggio* (C-295/97, EU:C:1999:313).
- 147 Komisia navrhuje zamietnuť prvú časť druhého žalobného dôvodu ako nedôvodnú, keďže sa domnieva, že žalobkyňa sa mylí, pokiaľ ide o definíciu schémy pomoci. Je totiž prvoradé, aby v uvedenej schéme boli príjemcovia definovaní všeobecným a abstraktným spôsobom. V prípade však, že by to tak už nebolo, tak len preto, že podľa tvrdenia Komisie ide o samotné uplatnenie tejto schémy. V prejednávanej veci bola schéma pomoci zavedená tak zákonom č. 10/2010, ako aj jednotlivými vykonávacími aktmi. Komisia uznáva, že v niektorých výnimočných prípadoch by schéma pomoci mohla byť posudzovaná z hľadiska kritéria súkromného investora v trhovom hospodárstve. O taký prípad ide vtedy, ak štát vlastní a kontroluje všetkých príjemcov takejto schémy. To však zjavne nie je prípad prejednávanej veci, a už vôbec nie preto, lebo sporná schéma pomoci výslovne sleduje ciele verejnej politiky.
- 148 V tejto súvislosti treba pripomenúť, že podľa článku 1 písm. d) nariadenia 2015/1589 treba pod „schémou pomoci“ rozumieť najmä „akýkoľvek akt, na základe ktorého možno bez ďalších vykonávacích opatrení poskytnúť individuálnu pomoc podnikom definovaným v akte všeobecným a abstraktným spôsobom“. Keďže Komisia v odpovedi na otázku Všeobecného súdu uviedla, že druhá definícia pojmu schéma pomoci, ako je upravená v tomto ustanovení, sa v prejednávanej veci neuplatňovala, treba určiť, či sporná schéma pomoci skutočne predstavovala schému pomoci v zmysle prvého prípadu, na ktorý sa vzťahuje článok 1 písm. d) nariadenia 2015/1589.
- 149 Pokiaľ ide o túto definíciu, Všeobecný súd už rozhodol po prvé, že v rozsahu, v akom sa individuálna pomoc poskytuje bez prijatia ďalších vykonávacích opatrení, podstatné prvky spornej schémy pomoci musia nevyhnutne vychádzať z ustanovení identifikovaných ako základ uvedenej schémy. Po druhé, ak vnútroštátne orgány uplatňujú uvedenú schému, nemôžu disponovať žiadnou mierou voľnej úvahy, pokiaľ ide o určenie podstatných prvkov predmetnej pomoci a jej priznanie. Aby sa vylúčila existencia takýchto vykonávacích opatrení, právomoc vnútroštátnych orgánov by sa mala obmedziť na technické uplatňovanie ustanovení, ktoré by mali predstavovať spornú schému, prípadne až po overení, či žiadatelia spĺňajú podmienky na jej priznanie. Po tretie z článku 1 písm. d) nariadenia 2015/1589 vyplýva, že akty, na ktorých je založená schéma pomoci, musia definovať príjemcov všeobecným a abstraktným spôsobom, aj keď pomoc, ktorá im bola priznaná, zostáva neurčitá (rozsudok zo 14. februára 2019, *Belgicko a Magnetrol International/Komisia*, T-131/16 a T-263/16, vec v odvolacom konaní, EU:T:2019:91, body 86 až 88).
- 150 Okrem toho treba pripomenúť, že kvalifikácia všetkých opatrení prijatých orgánmi verejnej moci členského štátu ako schémy pomoci má za následok, že aj s cieľom znížiť administratívnu záťaž tejto inštitúcie sa Komisia môže obmedziť na skúmanie povahy predmetnej schémy, aby v odôvodnení sporného rozhodnutia posúdila, či vzhľadom na podmienky, ktoré táto schéma stanovuje, zabezpečuje príjemcom zjavnú výhodu oproti ich konkurentom a či je takej povahy, že ju využívajú najmä podniky, ktoré sa zúčastňujú na obchode medzi členskými štátmi. Komisia tak v rozhodnutí týkajúcom sa takejto schémy nie je v každom jednotlivom prípade povinná vykonať analýzu pomoci poskytnutej na základe takej schémy. Individuálnu situáciu každého z dotknutých podnikov je potrebné overiť až vo fáze vymáhania pomoci (pozri v tomto zmysle rozsudok z 9. júna 2011, *Comitato „Venezia vuole vivere“ a i./Komisia*, C-71/09 P, C-73/09 P a C-76/09 P, EU:C:2011:368, bod 63 a citovanú judikaturu).

- 151 V prejednávanej veci Komisia v odôvodnení 349 napadnutého rozhodnutia konštatovala, že oznámené opatrenia predstavujú schému pomoci v zmysle článku 1 písm. d) nariadenia 2015/1589 z dôvodu, že „podľa právneho rámca opísaného v bode 2 [napadnutého] rozhodnutia, možno individuálnu pomoc poskytnúť podnikom (napríklad leteckým dopravcom) vymedzeným v zákone č. 10/2010 všeobecným a abstraktným spôsobom (t. j. bez určenia jednotlivých spoločností) bez toho, aby sa požadovali ďalšie vykonávacie opatrenia okrem tých, ktoré už boli opísané“.
- 152 Právny rámec, o ktorý ide, je uvedený v bode s názvom „2.3 Právny rámec“ napadnutého rozhodnutia a uvádzajú sa v ňom nasledujúce prvky: článok 3 zákona č. 10/2010; regionálna vyhláška č. 122/347 zo 17. mája 2010, v ktorej sa uvádza, že sumy vymedzené v zákone č. 10/2010 sa vyčleňujú z regionálneho rozpočtu; regionálne rozhodnutia č. 29/36, 43/37 a 52/117; regionálny zákon č. 1 z 19. januára 2011, ktorým sa znížili príspevky, ktoré autonómny región poskytol prevádzkovateľom letísk, na 21 100 000 eur na rok 2011 a na 21 500 000 eur na roky 2012 a 2013; regionálny zákon č. 12 z 30. júna 2011, ktorým sa stanovuje mechanizmus finančných zálohových platieb, ktoré sa majú realizovať prostredníctvom *ad hoc* finančného fondu v rámci spoločnosti SFIRS, v znení regionálneho zákona č. 15 zo 7. augusta 2012 a vykonaného rozhodnutím č. 694 z 2. októbra 2012, ako aj napokon rozhodnutie č. 4/34 z 5. februára 2014, ktorým sa upravuje pridelovanie regionálnych príspevkov na rok 2013 s prihliadnutím na zníženie regionálnych príspevkov, o ktorých sa rozhodlo v rámci rozpočtu autonómneho regiónu v zmysle zákona č. 10/2010, ako aj skutočných nákladov troch prevádzkovateľov letísk.
- 153 V tejto súvislosti v prvom rade, ako zdôrazňuje žalobkyňa, Komisia nepochybne zahrnula do právneho rámca, ktorý podľa nej predstavuje spornú schému pomoci, akty prijaté autonómnym regiónom po tom, čo Talianska republika oznámila opatrenie, ktoré je predmetom napadnutého rozhodnutia.
- 154 Môže sa však konkrétne stať, že Komisia bude v priebehu konania vo veci formálneho zisťovania oboznámená s novými skutočnosťami alebo že jej analýza sa vo vzťahu k rozhodnutiu o začatí tohto konania zmení. Komisia tak v prípade, ak po tom, čo prijala rozhodnutie o začatí konania vo veci formálneho zisťovania, zistí, že toto rozhodnutie sa zakladá buď na neúplných skutočnostiach, alebo na nesprávnom právnom posúdení týchto skutočností, musí mať možnosť prispôbiť svoje stanovisko prijatím rozhodnutia o zmene (rozsudok z 20. septembra 2011, Regione autonoma della Sardegna a i./Komisia, T-394/08, T-408/08, T-453/08 a T-454/08, EU:T:2011:493, bod 71). Takéto rozhodnutie však nie je odôvodnené, ak rámec preskúmania definovaný v rozhodnutí o začatí konania vo veci formálneho zisťovania nebol významne zmenený a ak sú skutkové a právne okolnosti, ktoré tvoria základ odôvodnenia Komisie, v podstate rovnaké (rozsudok z 2. júla 2015, Francúzsko a Orange/Komisia, T-425/04 RENV a T-444/04 RENV, EU:T:2015:450, bod 134).
- 155 V prejednávanej veci už boli akty uvádzané žalobkyňou, ktoré neboli uvedené v rozhodnutí o začatí konania, t. j. regionálny zákon č. 15 zo 7. augusta 2012, rozhodnutie č. 694 z 2. októbra 2012 a rozhodnutie č. 4/34 z 5. februára 2014, k dátumu prijatia napadnutého rozhodnutia a k dátumom, ku ktorým dotknuté strany vrátane žalobkyne predložili svoje pripomienky počas správneho konania, prijaté a účinné. Ďalej a predovšetkým z odôvodnenia 67 napadnutého rozhodnutia vyplýva, že počas celého obdobia uplatňovania spornej schémy pomoci autonómny región postupne znižoval sumy pôvodne určené na financovanie uvedenej schémy. Akty, na ktoré odkazuje žalobkyňa, sú pritom práve tie, na základe ktorých boli uvedené sumy zmenené, bez toho, aby došlo k zmene podstaty mechanizmu. Komisia teda mohla v napadnutom rozhodnutí zohľadniť tieto akty, aj keď boli akty prijaté potom, ako Talianska republika oznámila spornú schému pomoci.
- 156 Ďalej na rozdiel od toho, čo tvrdí žalobkyňa, Komisia mohla ako súčasť spornej schémy pomoci zohľadniť vykonávacie opatrenia k zákonu č. 10/2010 prijaté autonómnym regiónom. Znenie článku 1 písm. d) nariadenia 2015/1589 totiž nevylučuje možnosť kvalifikovať súbor všeobecných ustanovení a ich vykonávacích opatrení za schému pomoci. Toto ustanovenie naopak uvádza, že na účely poskytnutia pomoci jednotlivým príjemcom treba prijať „ďalšie“ vykonávacie opatrenia.

- 157 V prejednávanej veci pritom poskytnutie financovania výkonným orgánom autonómneho regiónu nezáviselo od prijatia „ďalších“ vykonávacích opatrení uvedeným autonómnym regiónom vo vzťahu k opatreniam, ktoré už boli prijaté a uvedené v bode 2.3 napadnutého rozhodnutia.
- 158 V tejto súvislosti na rozdiel od toho, čo tvrdí žalobkyňa, prijatie plánov činností a uzavretie individuálnych zmlúv medzi prevádzkovateľmi letísk a leteckými spoločnosťami nepredstavovali „ďalšie“ vykonávacie opatrenia k schéme pomoci, ale patrili už do konkrétneho vykonávania tejto schémy, t. j. individuálneho poskytnutia pomoci najprv bezprostredným príjemcom, teda prevádzkovateľom letísk, a následne konečným príjemcom, teda leteckým spoločnostiam.
- 159 Treba totiž konštatovať, že akty, ktoré Komisia zohľadnila ako súčasť spornej schémy pomoci, definovali podstatné prvky predmetnej schémy pomoci a umožňovali poskytnutie individuálnej pomoci bez toho, aby boli prijaté ďalšie vykonávacie opatrenia, pokiaľ boli splnené podmienky stanovené v týchto aktoch, ktoré predovšetkým zahŕňali jednak schválenie plánov činností prevádzkovateľov letísk, v ktorých boli stanovené opatrenia na propagáciu regiónu Sardínia ako turistickej destinácie, autonómnym regiónom a jednak na účely zaplatenia súm prevádzkovateľom letísk, ktorí tieto sumy vyplátili pri plnení zmlúv uzavretých v tejto súvislosti s leteckými spoločnosťami, predloženie uvedených zmlúv a účtovných dokumentov dokladajúcich vynaložené náklady autonómnemu regiónu.
- 160 Z ustanovení, ktoré Komisia označila za predstavujúce spornú schému pomoci, tiež vyplýva, že ak vnútroštátne orgány, konkrétne výkonný orgán autonómneho regiónu, uplatnili uvedenú schému, nedisponovali voľnou úvahou, pokiaľ ide o určenie podstatných prvkov predmetnej pomoci a účelnosti jej poskytnutia. Zdá sa totiž, že ročné rozpočtové prostriedky boli pôvodne stanovené v zákone č. 10/2010, že v priebehu vykonania sporného mechanizmu boli upravené a že vykonávacie opatrenia, najmä rozhodnutie č. 29/36, stanovovali kritériá rozdelenia finančných prostriedkov medzi prevádzkovateľov letísk pre prípady, keď sumy, ktoré títo prevádzkovatelia požadovali, presahovali celkovú stanovenú sumu, pričom v skutočnosti autonómny región nemusel uplatniť uvedené kritériá a na žiadosť týchto prevádzkovateľov im sumy, ktoré vynaložili, preplatil takmer v celej výške.
- 161 V štádiách po prvé prijímania plánov činností prevádzkovateľmi letísk, po druhé uzatvárania dohôd medzi nimi a leteckými spoločnosťami, po tretie predkladania žiadostí o financovanie uvedenými prevádzkovateľmi a po štvrté vrátenia záloh autonómnym regiónom sa tak výkonný výbor tohto regiónu obmedzil na technické vykonanie ustanovení tvoriacich predmetný režim, a to prípadne po overení, či žiadatelia splňali podmienky stanovené na jeho využitie.
- 162 Napokon, ako stanovuje článok 1 písm. d) nariadenia 2015/1589, akty, na ktorých je založená sporná schéma pomoci, definovali bezprostredných príjemcov t. j. prevádzkovateľov letísk, všeobecným a abstraktným spôsobom, pričom neurčovali, aká pomoc im má byť individuálne poskytnutá.
- 163 Pokiaľ ide o zmluvné letecké spoločnosti a ktoré Komisia považovala za konečných, a teda skutočných príjemcov sporných opatrení pomoci, vo všeobecnosti neexistencia formálnej identifikácie tohto druhu príjemcov nie je sama osebe prekážkou kvalifikácie mechanizmu ako „schémy pomoci“, pretože by to prípadne zbavilo tento pojem potrebného účinku tým, že by Komisia, a to aj v prípadoch, o aké ide vo veciach, v ktorých boli vyhlásené rozsudky z 19. septembra 2000, Nemecko/Komisia (C-156/98, EU:C:2000:467, body 22 až 35); z 13. júna 2002, Holandsko/Komisia (C-382/99, EU:C:2002:363); zo 4. marca 2009, Associazione italiana del risparmio gestito a Fineco Asset Management/Komisia (T-445/05, EU:T:2009:50), a z 15. júna 2010, Mediaset/Komisia (T-177/07, EU:T:2010:233), musela skúmať prípadne vysoký počet skutočných individuálnych príjemcov, hoci poskytnutie pomoci týmto príjemcom sa uskutočnilo v rámci všeobecného mechanizmu.
- 164 To potvrdzuje skutočnosť, že aj keď neexistuje identifikácia právneho aktu, ktorým sa táto schéma pomoci zavádza, Komisia môže vychádzať zo súboru okolností, ktoré umožňujú zistiť skutočnú existenciu schémy pomoci (pozri v tomto zmysle rozsudok z 13. apríla 1994, Nemecko a Pleuger Worthington/Komisia, C-324/90 a C-342/90, EU:C:1994:129, body 14 a 15). Preto aj keby

v prejednávanej veci letecké spoločnosti neboli formálne označené za príjemcov spornej schémy pomoci, Komisia mohla vychádzať zo všetkých prvkov právneho rámca formálne zavedeného v prospech prevádzkovateľov letísk, aby dospela k záveru, že v skutočnosti existuje schéma pomoci v prospech leteckých spoločností ako skutočných a konečných príjemcov tohto mechanizmu.

165 Ďalej a v každom prípade treba konštatovať, na rozdiel od toho, čo tvrdí žalobkyňa, že aj keď zákon č. 10/2010 neuvádzal účasť leteckých spoločností na plánovanom systéme financovania, odkazoval na predloženie zmlúv, ktoré sú v prejednávanej veci uzavreté s týmito spoločnosťami, zatiaľ čo regionálne rozhodnutie č. 29/36 výslovne odkazovalo na povinnosť prevádzkovateľov letísk stanoviť systém sankcií v prípade, ak by boli plány činností vypracované leteckými spoločnosťami. Sporná schéma pomoci tak všeobecným a abstraktným spôsobom označovala letecké spoločnosti za strany zúčastnené na systéme financovania zavedeného autonómnym regiónom. Navyše bez ohľadu na označenie prevádzkovateľov letísk v regionálnom rozhodnutí č. 29/36 za príjemcov prijatých opatrení, samotný autonómny región vo vyššie uvedených rozhodnutiach č. 300 a 322 pripustil, že letecké spoločnosti sa majú považovať za skutočných príjemcov uvedených opatrení.

166 Vzhľadom na všetky predchádzajúce úvahy mohla Komisia oprávnene kvalifikovať všetky akty uvedené v odôvodneniach 35 až 41 napadnutého rozhodnutia ako súčasť „schémy pomoci“ v zmysle článku 1 písm. d) nariadenia 2015/1589.

167 Okrem toho na rozdiel od toho, čo tvrdí žalobkyňa, Komisia v napadnutom rozhodnutí neodôvodnila svoje odmietnutie uplatniť na prejednávanej veci zásadu súkromného subjektu v trhovom hospodárstve z dôvodu, že takáto zásada sa nemohla uplatniť v prípade schémy pomoci v zmysle článku 1 písm. d) nariadenia 2015/1589. Vo zvyšnej časti budú tvrdenia uvedené žalobkyňou v súvislosti s uvedenou zásadou preskúmané v rámci druhej časti druhého žalobného dôvodu.

168 Prvú časť druhého žalobného dôvodu treba teda zamietnuť ako nedôvodnú.

b) O druhej a tretej časti druhého žalobného dôvodu, ktoré sa týkajú uplatnenia zásady súkromného hospodárskeho subjektu v trhovom hospodárstve na úrovni autonómneho regiónu a na úrovni prevádzkovateľov letísk

169 V rámci druhej a tretej časti druhého žalobného dôvodu žalobkyňa tvrdí, že Komisia sa dopustila nesprávneho právneho posúdenia tým, že odmietla uplatniť zásadu súkromného hospodárskeho subjektu v trhovom hospodárstve tak na úrovni autonómneho regiónu, ako aj na úrovni prevádzkovateľov letísk. Komisia navrhuje zamietnuť obe časti ako nedôvodné.

170 Je potrebné preskúmať najskôr tretiu a potom druhú časť druhého žalobného dôvodu.

1) O tretej časti druhého žalobného dôvodu týkajúcej sa uplatnenia zásady súkromného investora na zmluvné vzťahy medzi prevádzkovateľmi letísk a leteckými spoločnosťami

171 V rámci tretej časti druhého žalobného dôvodu žalobkyňa tvrdí, že Komisia mala preskúmať, či sa kritérium súkromného investora môže uplatniť nielen na úrovni rozhodnutia autonómneho regiónu rozdeliť finančné prostriedky medzi prevádzkovateľov letísk, ale aj na úrovni rozhodnutí prevádzkovateľov letísk odmeňovať letecké spoločnosti za služby, ktoré im tieto spoločnosti poskytli v rámci dohôd, ktoré s nimi uzavreli, najmä v prospech letísk Olbia a Cagliari-Elmas.

172 Na úvod treba uviesť, že Komisia v napadnutom rozhodnutí odôvodnila neuplatniteľnosť zásady súkromného subjektu v trhovom hospodárstve na úrovni transakcií uskutočnených medzi prevádzkovateľmi letísk a leteckými spoločnosťami v podstate tak, že skúmané opatrenia predstavovali schému pomoci zavedenú verejným orgánom z dôvodov verejnej politiky, ktorá sa vzťahovala na viaceré letiská, z ktorých len jedno bolo vo vlastníctve autonómneho regiónu, a nie individuálnu

dohodu medzi letiskom a leteckou spoločnosťou. Okrem toho podľa Komisie bolo jasné, že prevádzkovatelia letísk pri uzatváraní jednotlivých zmlúv s leteckými spoločnosťami nekonali ako súkromné subjekty v trhovom hospodárstve. Vykonávali totiž len spornú schému pomoci navrhnutú autonómnym regiónom s cieľom zvýšiť leteckú dopravu vo všeobecný prospech územia ostrova Sardínia.

- 173 V tejto súvislosti sa žalobkyňa domnieva, že Komisia nemohla vylúčiť uplatnenie kritéria súkromného investora z dôvodu, že prevádzkovatelia letísk museli údajne vykonať všeobecnú schému pomoci, pričom z tohto dôvodu vylučuje, že mohli konať ako súkromné subjekty v trhovom hospodárstve.
- 174 V tejto súvislosti, pokiaľ ide o argumentáciu žalobkyne týkajúcu sa uplatnenia zásady súkromného subjektu v trhovom hospodárstve z hľadiska nezávislosti prevádzkovateľov letísk pri používaní finančných prostriedkov poskytnutých autonómnym regiónom a pri vymedzení ich zmluvných vzťahov s leteckými spoločnosťami, treba ju zamietnuť z dôvodov, ktoré už boli vyššie uvedené v rámci posudzovania druhej časti prvého žalobného dôvodu.
- 175 Ďalej treba konštatovať, ako pripúšťa žalobkyňa, že obaja prevádzkovatelia letísk dotknutí v prejednávanej veci, t. j. letísk Cagliari-Elmas a Olbia, nie sú v každom prípade vlastními autonómnym regiónom. Ako pritom správne tvrdí Komisia, uplatnenie zásady súkromného subjektu v trhovom hospodárstve na finančnú transakciu medzi dvoma podnikmi s cieľom zistiť, či je táto transakcia z hľadiska článku 107 ods. 1 ZFEÚ v spojení s článkom 345 ZFEÚ (pozri v tomto zmysle rozsudky z 21. marca 1990, Belgicko/Komisia, C-142/87, EU:C:1990:125, bod 29; z 21. marca 1991, Taliansko/Komisia, C-303/88, EU:C:1991:136, bod 20, a z 12. decembra 1996, Air France/Komisia, T-358/94, EU:T:1996:194, bod 70), v súlade s hospodárskou racionalitou, ktorá vylučuje, aby mohol prvý podnik poskytnúť výhodu druhému podniku, je tiež potrebné, aby bol prvý podnik kontrolovaný štátom a aby tento podnik mohol byť považovaný za investora, ktorý očakáva v kratšom alebo dlhšom časovom horizonte hospodársku návratnosť svojej investície.
- 176 Za týchto podmienok, bez ohľadu na vypracovanie prevádzkových plánov leteckými spoločnosťami a/alebo na analýzy *ex ante* ziskovosti investícií prevádzkovateľmi letísk, na ktoré sa odvoláva žalobkyňa, sa zdá, že uvedení prevádzkovatelia jednak neboli vlastními autonómnym regiónom a jednak že títo prevádzkovatelia v každom prípade len použili peniaze, ktoré im poskytol autonómny región, na získanie služieb podľa pokynov tohto regiónu.
- 177 Z toho vyplýva, ako správne uviedla Komisia v napadnutom rozhodnutí, že prevádzkovatelia letísk sa v podstate obmedzili na vykonanie spornej schémy pomoci. Okrem toho vzhľadom na to, že uvedení prevádzkovatelia neboli vo vlastníctve štátu, transakcie uskutočnené medzi leteckými spoločnosťami a prevádzkovateľmi letísk nemali byť skúmané z hľadiska kritéria súkromného subjektu v trhovom hospodárstve, aj keby sa tieto transakcie uskutočnili zo štátnych prostriedkov, v tomto prípade autonómneho regiónu.
- 178 Toto zistenie nie je spochybnené skutočnosťou, aj keby sa preukázalo, že prevádzkovatelia letísk odmeňovali letecké spoločnosti aj zo svojich vlastných finančných prostriedkov. Žalobkyňa na jednej strane totiž nepreukázala, aké sumy prevádzkovatelia letísk zaplatili zo svojich vlastných prostriedkov bez toho, aby neskôr získali alebo žiadali o ich následné vrátenie od autonómneho regiónu v rámci spornej schémy pomoci, hoci Komisia tvrdí, pričom žalobkyňa nepredložila dôkaz o opaku, že prevádzkovatelia letísk využívali svoje vlastné finančné prostriedky len vo veľmi malom rozsahu a výlučne s cieľom splniť svoje zostávajúce zmluvné záväzky po zrušení spornej schémy pomoci autonómnym regiónom. Na druhej strane treba pripomenúť, že na tieto údajne vlastné investície prevádzkovateľov letísk sa v každom prípade nevzťahuje povinnosť vrátenia stanovená v článku 2 napadnutého rozhodnutia a nepredstavujú značné prevzatie obchodných rizík v súvislosti s využitím finančných prostriedkov poskytnutých autonómnym regiónom.

179 Okrem toho, ako tvrdí Komisia, letecké spoločnosti boli vybrané len preto, aby prevádzkovatelia letísk získali regionálne financovanie určené na odmeňovanie za ich služby. Ako však zdôraznila Komisia predovšetkým na pojednávaní, je nepravdepodobné, že by prevádzkovatelia letísk mali v prípade, že by nezískali financovanie zo strany autonómneho regiónu k dispozícii dostatočné finančné prostriedky, v prejednávanej veci niekoľko desiatok miliónov eur, aby uskutočnili nákupy takého rozsahu od leteckých spoločností, splnili záväzky zaviesť letecké spojenia a dosiahli ciele v oblasti prepravy cestujúcich, ako aj marketingových služieb. Taktiež, aj keď, ako tvrdí žalobkyňa, prevádzkovatelia letísk mohli mať z dôvodu pozitívnych účinkov služieb poskytovaných leteckými spoločnosťami na základe spornej schémy pomoci prospech z nepriamych účinkov zvýšenia ich letiskových a mimoletiskových prostriedkov, neumožňuje to dospieť k záveru, že zmluvy, ktoré uzavreli s uvedenými leteckými spoločnosťami v rámci spornej schémy pomoci, mohli byť preskúmané z hľadiska kritéria súkromného investora.

180 Pokiaľ ide o prevádzkovateľa letiska Alghero, na rozdiel od toho, čo tvrdí žalobkyňa a ako bolo uvedené vyššie, Komisia nepreskúmala opatrenia vykonané v prospech tohto letiska na základe spornej schémy pomoci ani v napadnutom rozhodnutí, ani v rozhodnutí „Alghero“. Navyše skutočnosť, že pokiaľ ide o marketingové zmluvy uzavreté prevádzkovateľom letiska Alghero, podobné tým, o ktoré ide v prejednávanej veci, Komisia dospela k záveru, že na niektoré z nich sa vzťahovala zásada súkromného investora, pretože uvedené dohody boli považované za ziskové pre uvedené letisko, nemôže preukázať uplatniteľnosť zásady súkromného investora v prejednávanej veci na úrovni prevádzkovateľov letísk Cagliari-Elmas a Olbia. Prevádzkovateľ letiska Alghero je totiž vo vlastníctve autonómneho regiónu, čo nie je prípad letísk Cagliari-Elmas a Olbia. Ďalej Komisia v rozhodnutí „Alghero“ nezaujala stanovisko k pohybu finančných prostriedkov medzi autonómnym regiónom, prevádzkovateľom letiska Alghero a zmluvnými leteckými spoločnosťami, pokiaľ ide o pohyby na základe spornej schémy pomoci, ale len pokiaľ ide o pohyby vyplývajúce zo zmlúv, ktoré boli uzavreté pred prijatím uvedenej schémy pomoci.

181 Vzhľadom na tieto zistenia žalobkyňa nesprávne tvrdí, že rozhodnutie „Alghero“ potvrdzuje, že Komisia nemohla preskúmať sporné opatrenia ako schému pomoci, hoci v prípade jedného z prevádzkovateľov letísk, ako príjemcu schémy pomoci, preskúmala – čo nie je tento prípad – financovanie, ktoré získal od autonómneho regiónu ako individuálne opatrenie, a napokon dospela k záveru, že v niektorých prípadoch nejde o pomoc.

182 Vzhľadom na predchádzajúce úvahy treba tretiu časť druhého žalobného dôvodu zamietnuť ako nedôvodnú.

2) O druhej časti druhého žalobného dôvodu týkajúcej sa uplatnenia zásady súkromného subjektu v trhovom hospodárstve na rozhodnutia autonómneho regiónu

183 Pokiaľ ide o uplatnenie zásady súkromného subjektu v trhovom hospodárstve na úrovni autonómneho regiónu, ktoré je predmetom druhej časti druhého žalobného dôvodu, žalobkyňa Komisii najprv vytýka, že odmietla uplatniteľnosť kritéria súkromného investora z dôvodu, že sa počas konania vo veci formálneho zisťovania dotknutý členský štát neodvolával na toto kritérium, aby preukázal zlučiteľnosť svojich opatrení s vnútorným trhom. Podľa žalobkyne je totiž Komisia povinná preskúmať uplatnenie tejto zásady, ktorá môže viesť k záveru, že sporné opatrenie nepredstavuje štátnu pomoc, aj keď sa na ňu predmetný členský štát neodvoláva. Konkrétne v poznámke pod čiarou č. 112 napadnutého rozhodnutia sa Komisia mylí, pokiaľ ide o dosah judikatúry vyplývajúcej z rozsudku z 5. júna 2012, Komisia/EDF (C-124/10 P, EU:C:2012:318, bod 104), najmä preto, že Súdny dvor v tomto rozsudku len pripomenul povinnosť Komisie preskúmať uplatnenie uvedenej zásady, ak sa na ňu odvoláva dotknutý členský štát, ale tento súd sa nevyjadril k opačnému prípadu, ako je prípad v prejednávanej veci, v ktorom sa predmetný členský štát na podporu svojho opatrenia neodvoláva na uvedenú zásadu.

- 184 Komisia sa domnieva, že správne uplatnila judikatúru, keďže Talianska republika sa neodvolávala na zásadu súkromného subjektu v trhovom hospodárstve a tiež sa nezdalo, že by sa táto zásada mohla uplatniť v prípade, ak autonómny región sledoval ciele všeobecnej verejnej politiky hospodárskej povahy spočívajúce v prilákaní väčšieho počtu turistov, čo nemôže patriť do cieľa súkromného investora. Očakávaná návratnosť zo spornej schémy pomoci totiž nespočíva vo zvýšení dividend, kapitálových ziskov či v akejkoľvek inej forme finančného zisku, ale len v podpore hospodárskeho rozvoja ostrova Sardínie, a to vrátane vytvorenia pracovných miest.
- 185 V tejto súvislosti, ako správne pripomenula žalobkyňa, kritérium súkromného subjektu v trhovom hospodárstve nepredstavuje výnimku, ktorá sa uplatní len na žiadosť členského štátu. Ak je totiž toto kritérium uplatniteľné, patrí medzi skutočnosti, ktoré je Komisia povinná zohľadniť na preukázanie existencie takejto pomoci. V dôsledku toho, ak sa zdá, že kritérium súkromného investora by sa mohlo uplatniť, prináleží Komisii požiadať dotknutý členský štát, aby jej poskytol všetky relevantné informácie, ktoré jej umožnia overiť, či sú podmienky uplatniteľnosti a uplatnenia tohto kritéria splnené, a môže odmietnuť preskúmať takéto informácie, len ak predložené dôkazy časovo spadajú do obdobia po prijatí rozhodnutia o uskutočnení predmetnej transakcie (rozsudok z 5. júna 2012, Komisia/EDF, C-124/10 P, EU:C:2012:318, body 103 až 104).
- 186 V prejednávanej veci však Komisia na účely vysvetlenia svojho posúdenia, podľa ktorého spornú schému pomoci nie je možné odôvodniť z hľadiska zásady súkromného subjektu v trhovom hospodárstve, nevychádzala výlučne z toho, že Talianska republika sa neodvolávala na uplatnenie tejto zásady.
- 187 V odôvodneniach 380 až 388 napadnutého rozhodnutia Komisia totiž najprv uviedla, že Talianska republika nenavrhol uplatnenie zásady súkromného subjektu v trhovom hospodárstve na úrovni autonómneho regiónu, že nič nenaznačovalo, že by autonómny región pri zavedení spornej schémy pomoci konal podľa tejto zásady, a že bolo jasné, že autonómny región sa zavedením uvedenej schémy snažil skôr o dosiahnutie cieľov verejnej politiky, najmä o posilnenie regionálneho hospodárstva prilákaním väčšieho počtu turistov, než o dosiahnutie zisku ako vlastník. Komisia potom preskúmala uplatniteľnosť tejto zásady na úrovni prevádzkovateľov letísk a autonómneho regiónu, aby dospela k záveru, že v prejednávanej veci nešlo o takýto prípad.
- 188 Výhradu žalobkyne týkajúcu sa toho, že Komisia údajne nepreskúmala uplatniteľnosť zásady súkromného subjektu v trhovom hospodárstve, treba preto zamietnuť ako nedôvodnú.
- 189 Žalobkyňa ďalej považuje za nesprávny záver Komisie uvedený v odôvodnení 380 napadnutého rozhodnutia, podľa ktorého autonómny región nekonal ako súkromný investor v trhovom hospodárstve, pretože podľa Komisie sa uvedený regionálny územný celok snažil skôr o dosiahnutie cieľov verejnej politiky, najmä o posilnenie regionálneho hospodárstva prilákaním väčšieho počtu turistov, než o dosiahnutie zisku ako vlastník letiska.
- 190 V prejednávanej veci sa však vzhľadom na to, že autonómny región nevlastní letiská Cagliari-Elmas a Olbia, ktoré sú v prípade žalobkyne jediné dotknuté, nemožno domnievať, že žalobkyňa konala ako investor. Naopak sa zdá, že autonómny región zaviedol spornú schému pomoci výlučne na účely hospodárskeho rozvoja ostrova Sardínia.
- 191 Za týchto podmienok Komisia najmä v odôvodneniach 380 až 384 napadnutého rozhodnutia správne dospela k záveru, že nemusela skúmať, či autonómny región financovaním, ktoré je predmetom spornej schémy pomoci, vykonal investíciu porovnateľnú s investíciou súkromného investora. Mohla preto konštatovať, že skúmanie *ex ante* hospodárskej ziskovosti zmlúv o poskytovaní služieb uzavretých medzi prevádzkovateľmi letísk a žalobkyňou nebolo relevantné, pretože v prejednávanej veci nemohol autonómny región konajúci výlučne ako orgán verejnej moci počítat s dividendami, kapitálovými výnosmi alebo akoukoľvek inou formou zisku porovnateľnou so ziskom, ktorý by dosiahol súkromný investor. V tejto súvislosti na rozdiel od toho, čo tvrdí žalobkyňa, prípadný nárast

daňových prostriedkov verejnoprávneho subjektu, akým je autonómny región, nemožno z dôvodu prijatia opatrení verejnej politiky považovať za zisky, ktoré súkromný investor očakáva zo svojich investícií, ani ich k nim prirovnáť.

- 192 Okrem toho Komisia správne zdôraznila, že dohoda uzavretá medzi spoločnosťou SOGAER a žalobkyňou síce stanovovala zvýšenie príjmov prevádzkovateľa letiska Cagliari-Elmas o 3 milióny eur, ale toto zvýšenie nebolo v prospech autonómneho regiónu, pretože tento región nevlastnil spoločnosť SOGAER. Naopak Komisia zdôraznila, že očakávaný vplyv na cestovný ruch bol odhadnutý na 47 miliónov eur a v spojení s ďalšími nepriamymi a vedľajšími vplyvmi na 139 miliónov eur. Ako pritom tvrdí Komisia, táto výhoda, ktorú mohol autonómny región ako orgán verejnej moci očakávať a prisvojiť si, nie je porovnateľná s finančnou výhodou, ktorú hospodársky subjekt očakáva z jednej zo svojich investícií, ani nemá rovnakú povahu. Ide tu totiž o makroekonomické výhody očakávané od verejného zásahu v rámci hospodárskej politiky, na ktorú sa nevzťahuje zásada súkromného subjektu v trhovom hospodárstve, ale zásady racionalizácie verejných výdavkov.
- 193 Treba preto zamietnuť argumentáciu žalobkyne vychádzajúcu z toho, že autonómny región konal v súvislosti so spornou schémou pomoci prijatou v rámci všeobecnej hospodárskej politiky ako investor, čo odôvodňuje uplatnenie zásady súkromného investora v trhovom hospodárstve.
- 194 Žalobkyňa ďalej tvrdí, že Komisia mala na účely správneho posúdenia sporných opatrení z hľadiska kritéria súkromného investora preskúmať, či autonómny región skutočne potreboval zvýšiť leteckú prevádzku cestujúcich prostredníctvom marketingových dohôd medzi letiskami a leteckými spoločnosťami, a či v prípade, že sa snažil uspokojiť túto potrebu ako prevádzkovateľ letísk Alghero a Cagliari, zaplatil cenu zodpovedajúcu trhovým podmienkam, ako by musel urobiť každý iný hospodársky subjekt, a to najmä na účely rozvoja svojho odvetvia leteckej dopravy, ale aj na účely zabezpečenia lepšieho leteckého prepojenia, propagácie ostrova ako turistickej destinácie, zníženia sezónnosti leteckých spojení a navýšenia svojich príjmov zvýšením príjmov z poskytovania letiskových služieb. Okrem toho služby poskytované leteckými spoločnosťami, a to aj v oblasti marketingu, predstavovali skutočné plnenia odlišné od činností súvisiacich s prevádzkovaním leteckých spojení.
- 195 V tejto súvislosti Všeobecný súd uvádza, že Komisia v odôvodnení 377 napadnutého rozhodnutia konštatovala, že platby, ktoré autonómny región prostredníctvom prevádzkovateľov letísk poskytol leteckým spoločnostiam v rámci činnosti 1 aj činnosti 2, sa musia považovať za subvencie leteckým spoločnostiam na prevádzkovanie väčšieho počtu letov na Sardíniu a z nej.
- 196 Treba ešte uviesť, že vzhľadom na to, že autonómny región priamo vlastní letiská na ostrove Sardínia, ktoré sa ako jediné subjekty môžu zmluvne dohodnúť o využívaní letiskovej infraštruktúry, ktorú spravujú, najmä o spustení nových leteckých spojení, autonómny región nemohol ako verejný orgán získať tento druh služieb priamo od leteckých spoločností. Okrem toho prevádzkovateľ letiska Cagliari-Elmas pritom potvrdil, ako vyplýva z odôvodnení 312 a 314 napadnutého rozhodnutia, že jednak autonómny región požiadal prostredníctvom spornej schémy pomoci o službu spočívajúcu vo výbere leteckých spoločností schopných dosiahnuť ročné ciele stanovené v súvislosti s frekvenciou a objemom cestujúcich na strategických spojeniach s odletom z letiska Cagliari-Elmas a s priletom na toto letisko a jednak že táto služba bola poskytovaná zmluvnými leteckými spoločnosťami vybranými prevádzkovateľmi letísk.
- 197 Zo spornej schémy pomoci tiež vyplýva, že cieľom marketingových služieb poskytovaných leteckými spoločnosťami bolo propagovať ostrov Sardínia ako turistickú destináciu.
- 198 Hoci nemožno pripustiť, že autonómny región konal pri prijatí spornej schémy pomoci ako investor, v každom prípade treba konštatovať, ako tvrdila žalobkyňa, aj keď len subsidiárne, vo svojej odpovedi na jednu z písomných otázok položených Všeobecným súdom, že uvedený región konal ako príjemca služieb, najmä marketingových služieb.

- 199 N a jednej strane sumy, ktoré žalobkyňa prijala, totiž zodpovedali poskytovaniu služieb v nadväznosti na objednávku autonómneho regiónu, v prípade ktorej prevádzkovatelia letísk zohrávali len úlohu sprostredkovateľa medzi verejným obstarávateľom a poskytovateľmi týchto služieb. Na druhej strane a ako tvrdí žalobkyňa, letecké spoločnosti poskytovali služby, či už ide o záväzky týkajúce sa leteckých spojení a objemu prepravy cestujúcich, či o marketing, ktoré môžu byť ponúknuté prevádzkovateľom letísk v odvetví leteckej dopravy.
- 200 V tejto súvislosti štátne opatrenie v prospech podniku nemožno *a priori* vylúčiť z pojmu štátnej pomoci uvedeného v článku 107 ZFEÚ len na základe toho, že strany sa zaväzujú k vzájomnému poskytovaniu plnení (pozri v tomto zmysle rozsudok z 28. januára 1999, BAI/Komisía, T-14/96, EU:T:1999:12, bod 71).
- 201 Pokiaľ ide konkrétne o prijímanie služieb orgánom verejnej moci, musí sa v zásade uskutočňovať podľa pravidiel verejného obstarávania stanovených v sekundárnom práve Únie. V takom prípade sa existencia takéhoto postupu verejného obstarávania, vykonaného pred zaobstaraním služieb verejným orgánom členského štátu, zvyčajne považuje za dostatočnú na to, aby vylúčila možnosť, že tento členský štát mohol poskytnúť vybranému podniku, ktorý poskytuje služby, výhodu, ktorú by inak za obvyklých trhových podmienok nezískal [pozri v tomto zmysle rozsudok z 5. augusta 2003, P & O European Ferries (Vizcaya) a Diputación Foral de Vizcaya/Komisía, T-116/01 a T-118/01, EU:T:2003:217, bod 118].
- 202 V prejednávanej veci nedošlo k zaobstaraniu predmetných služieb samotným autonómnym regiónom, ktorý ako verejný orgán podliehal pravidlám Únie týkajúcim sa verejného obstarávania. Toto zaobstaranie sa totiž uskutočnilo prostredníctvom iných subjektov, na ktoré sa v tejto situácii nevzťahujú uvedené pravidlá, v prejednávanej veci prevádzkovateľov letísk, ktorí boli poverení získať na trhu služby požadované autonómnym regiónom, ktoré tento región financoval.
- 203 V takejto situácii samotná skutočnosť, že členský štát zaobstaráva služby, ktoré, ako tvrdí žalobkyňa, boli údajne ponúkané za trhových podmienok, nepostačuje na to, aby táto transakcia predstavovala obchodnú transakciu uskutočnenú za podmienok, s ktorými by súkromný subjekt súhlasil, alebo inak povedané, bežnú obchodnú transakciu. V takejto situácii je totiž jednak potrebné, že štát skutočne potrebuje tieto služby, a jednak, aby k získaniu týchto služieb došlo prostredníctvom otvoreného, transparentného a nediskriminačného postupu, ktorý môže zabezpečiť rovnosť zaobchádzania medzi poskytovateľmi, ktorí môžu poskytovať predmetné služby, a zaručiť, že predmetné poskytovania služieb sa získajú za trhovú cenu, ktorá zabezpečí, že pri nadobudnutí uvedených služieb orgán verejnej moci neposkytne vybranému poskytovateľovi výhodu [pozri v tomto zmysle rozsudok z 5. augusta 2003, P & O European Ferries (Vizcaya) a Diputación Foral de Vizcaya/Komisía, T-116/01 a T-118/01, EU:T:2003:217, body 112 až 120; pozri aj analogicky rozsudky z 24. októbra 2013, Land Burgenland a i./Komisía, C-214/12 P, C-215/12 P a C-223/12 P, EU:C:2013:682, body 93 a 94, a zo 16. júla 2015, BVVG, C-39/14, EU:C:2015:470, bod 32].
- 204 V prejednávanej veci Komisia v odôvodnení 386 napadnutého rozhodnutia konštatovala, že financovanie zo spornej schémy pomoci nepredstavovalo odmenu za produkty alebo služby, ktoré by uspokojovali skutočné potreby autonómneho regiónu a že sa neuskutočnil žiadny otvorený a transparentný postup verejného obstarávania na účely poskytnutia finančnej pomoci dotknutým leteckým spoločnostiam.
- 205 V tejto súvislosti na rozdiel od toho, čo uviedla Komisia, sa autonómny región ako orgán verejnej moci, ktorý sleduje ciele hospodárskej politiky, mohol domnievať, že musel propagovať ostrov Sardínia ako turistickú destináciu s cieľom prispieť k hospodárskemu rozvoju ostrova.

- 206 Pritom na jednej strane, ako tvrdí aj Komisia, nový rozsah marketingových služieb financovaných v rámci spornej schémy pomoci môže spochybniť skutočnosť, že tieto služby zodpovedali primerane a z hľadiska zásad racionalizácie verejných výdavkov skutočným potrebám autonómneho regiónu na účely dosiahnutia jeho cieľov hospodárskeho rozvoja ostrova Sardínia.
- 207 Na druhej strane a v každom prípade Komisia vo svojom vyjadrení k žalobe spresnila, že napadnuté rozhodnutie sa zaoberalo otázkou organizácie verejných obstarávaní s cieľom uzavrieť dohody medzi prevádzkovateľmi letísk, pretože organizácia takýchto verejných obstarávaní by mohla preukázať existenciu trhových podmienok, a teda neexistenciu výhody v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ.
- 208 V tejto súvislosti treba pritom konštatovať, ako tvrdí Komisia, že na účely získania služieb zvýšenia leteckej prevádzky a marketingu ani autonómny región, ani prevádzkovatelia letísk konajúci ako sprostredkovatelia nezorganizovali otvorené a transparentné verejné obstarávania, ktoré by mohli zaručiť dodržiavanie zásady rovnosti zaobchádzania medzi poskytovateľmi a nadobúdanie uvedených služieb autonómnym regiónom a zo štátnych prostriedkov poskytnutých prevádzkovateľom letísk za trhové ceny.
- 209 Je totiž nesporné, že prevádzkovatelia letísk uverejnili na svojich internetových stránkach výzvy na vyjadrenie záujmu, v rámci ktorých mohli letecké spoločnosti, ktoré mali záujem o spustenie niektorých zo svojich leteckých spojení alebo o zníženie ich sezónnosti okrem tých, na ktoré sa už vzťahovali záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme, a o poskytovanie marketingových služieb, ponúkať svoje služby prevádzkovateľom letísk.
- 210 Tieto výzvy na vyjadrenie záujmu však nemožno považovať za rovnocenné s postupmi verejného obstarávania. Žalobkyňa, ktorú Všeobecný súd vyzval, aby predložila tieto výzvy na vyjadrenie záujmu, ako aj ponuky, ktoré odovzdala prevádzkovateľom letísk Cagliari-Elmas a Olbia, ich totiž nepredložila, pričom vysvetlila, že si tieto dokumenty neponechala. Komisia tiež nebola schopná predložiť uvedené výzvy na vyjadrenie záujmu. Okrem toho zo spisu nevyplýva, že na výber zmluvných leteckých spoločností boli stanovené presné kritériá. Naopak sa zdá, že všetky spoločnosti, ktoré predložili ponuky, boli vyzvané, aby uzavreli zmluvu s dotknutými prevádzkovateľmi letísk, a že pokiaľ ide o stanovenie cien ponúkaných služieb, ceny uplatňované leteckými spoločnosťami boli rozdielne. Aj keď sa pritom finančné požiadavky leteckých spoločností javili ako v hrubom vyjadrení a zaokrúhlené finančné ohodnotenia, boli zo strany autonómneho regiónu prevádzkovateľom, ktorí vyplatili platby za uvedené služby, preplatené takmer v celom rozsahu.
- 211 Za týchto podmienok Komisia mohla v bode 7.2.1.3 napadnutého rozhodnutia, nazvanom „Hospodárska výhoda“, konštatovať, že platby prijaté zmluvnými leteckými spoločnosťami, akou je žalobkyňa, nemohli byť považované za skutočné protiplnenie za poskytnuté marketingové služby.
- 212 V tejto súvislosti žalobkyňa ešte spochybňuje odôvodnenia 362 až 374 napadnutého rozhodnutia, pričom tvrdí, že Komisia nemohla dospieť k záveru, že letecké spoločnosti, akou je žalobkyňa, v každom prípade robili reklamu pre svoje vlastné letecké destinácie a že v dôsledku toho boli sporné opatrenia použité na pokrytie nákladov, ktoré by inak museli znášať. Žalobkyňa by totiž v prípade, že by neuzavrela dohody s letiskami Olbia a Cagliari-Elmas, nevyhnutne prednostne nevyhradila prvotriedny reklamný priestor na svojej internetovej stránke pre tieto destinácie. Žalobkyňa predovšetkým tvrdí, že prevádzkovateľom letísk boli poskytované skutočné služby, z ktorých mali materiálny prospech, ako to potvrdzuje skutočnosť, že pred uzavretím zmlúv medzi týmito prevádzkovateľmi a leteckými spoločnosťami, bol vykonaný prieskum trhu, a že prevádzkovatelia letísk tieto zmluvy financovali aj z vlastných finančných prostriedkov. Napokon cena, ktorú platili prevádzkovatelia letísk leteckým spoločnostiam, bola trhovou cenou za marketingové služby tohto druhu a žalobkyňa v tejto súvislosti pripomína, že „ak je prax objektívne odôvodnená obchodnými dôvodmi, zo skutočnosti, že zodpovedá aj politickému cieľu, nevyplýva, že predstavuje štátnu pomoc v zmysle článku [107 ZFEÚ]“ (rozsudok z 29. februára 1996, Belgicko/Komisia, C-56/93, EU:C:1996:64, bod 79).

- 213 V tejto súvislosti okrem skutočnosti, že zmluvné letecké spoločnosti neboli vybrané na základe postupu, ktorý by zaručil, že autonómny región im prostredníctvom prevádzkovateľov letísk vyplácal odmenu zodpovedajúcu trhovej cene, treba konštatovať, že žalobkyňa po tom, čo bola vyzvaná Všeobecným súdom, aby v tejto súvislosti poskytla dôkazné dokumenty, predložila reklamné a zmluvné materiály potvrdzujúce, ako uviedla Komisia v odôvodnení 368 napadnutého rozhodnutia, že propagácia určitých regiónov a miest, v rámci ktorých žalobkyňa zabezpečuje letecké spojenia, je na jej internetovej stránke spravidla neoddeliteľne spojená s propagáciou letov, ktoré sama prevádzkuje. Žalobkyňa po vypočutí na pojednávaní okrem iného potvrdila, že na svojej internetovej stránke naďalej propagovala destinácie na Sardínii, aj keď k tomu nebola zmluvne viazaná na základe dohôd uzavretých s prevádzkovateľmi letísk.
- 214 Komisia teda v napadnutom rozhodnutí správne uviedla, že marketingové služby v rámci činnosti 2 zaobstarali predmetní prevádzkovatelia letísk v prejednávanej veci za finančné prostriedky, ktoré im poskytol autonómny región na propagáciu prevádzkovania jedného alebo viacerých leteckých spojení zabezpečovaných zmluvnými leteckými spoločnosťami a na spustenie alebo zachovanie spojení, za ktoré boli odmeňované na základe činnosti 1.
- 215 Za týchto podmienok mohla Komisia dospieť k záveru, že letecké spoločnosti boli autonómnym regiónom odmeňované, aby ako letecké spoločnosti propagovali svoje vlastné služby (pozri v tomto zmysle rozsudky z 13. decembra 2018, Ryanair a Airport Marketing Services/Komisia, T-53/16, EU:T:2018:943, bod 271, neuverejnený; z 13. decembra 2018, Ryanair a Airport Marketing Services/Komisia, T-165/16, EU:T:2018:952, bod 167, neuverejnený; z 13. decembra 2018, Ryanair a Airport Marketing Services/Komisia, T-165/15, neuverejnený, EU:T:2018:953, bod 230, a z 13. decembra 2018, Ryanair a Airport Marketing Services/Komisia, T-111/15, neuverejnený, EU:T:2018:954, bod 232), aj keď ide o náklady na marketing a reklamu, ktoré museli v zásade znášať predmetné letecké spoločnosti, vrátane žalobkyne. Napokon dosiahnutie cieľov v oblasti frekvencie letov a objemu cestujúcich, ktoré boli predmetom činnosti 1, ako aj poskytovanie marketingových služieb, ktoré je predmetom činnosti 2, mali za následok zvýšenie hospodárskej činnosti žalobkyne.
- 216 Okrem toho treba ešte konštatovať, ako tvrdí Komisia, že v prípade, ak by autonómny región prevádzkovateľom letísk neposkytol zodpovedajúce finančné prostriedky, uvedení prevádzkovatelia by v rámci svojich stratégií rozširovania nutne ani neuzavreli dohody takého rozsahu, dokonca by tak nemohli urobiť ani z finančných dôvodov, takže na rozdiel od toho, čo tvrdí žalobkyňa, Komisia nemusela konštatovať, že za štátnu pomoc by mala byť považovaná len časť platieb vykonaných prevádzkovateľmi letísk, ktorá údajne prevyšuje trhové ceny.
- 217 Nepravdepodobnosť uzavretia sporných zmlúv prevádzkovateľmi letísk v prípade, že by im autonómny región neposkytol financovanie, potvrdzuje jednak skutočnosť, že žalobkyňa po zrušení spornej schémy pomoci uzavrela s prevádzkovateľom letiska Olbia len obmedzený počet dohôd, a to len marketingových, zatiaľ čo prevádzkovateľ letiska Cagliari-Elmas nevyužil jej služby, a jednak, že nie je preukázané, že žalobkyňa uzavrela takéto zmluvy pred prijatím spornej schémy pomoci. Žalobkyňa, ktorú Všeobecný súd vyzval, aby uviedla, či uzavrela podobné dohody pred prijatím spornej schémy pomoci a po jej zrušení, totiž potvrdila, že uzavrela dohody pred prijatím spornej schémy pomoci, ale nepreukázala ich existenciu. Okrem toho je nesporné, že žalobkyňa preukázala, že uzavrela podobné zmluvy po zrušení spornej schémy pomoci, ktoré sa v prejednávanej veci týkali období od júna do decembra 2015, od marca do decembra 2017 a od októbra 2018 do marca 2019. Zatiaľ čo však žalobkyňa počas účinnosti spornej schémy pomoci dostávala odmeny vo výške 750 000 eur za obdobie od marca 2010 do marca 2011, 750 000 eur za obdobie od leta 2011 do zimy 2011/2012 a 1 milióna eur za obdobie od leta 2012 do zimy 2012/2013, nakoniec získala v rámci troch zmlúv uzavretých po zrušení spornej schémy pomoci len sumy 65 000 eur, 165 000 eur a 132 800 eur, teda sumy, ktoré sú zjavne nižšie ako sumy požadované v zmluvách uzavretých v rámci spornej schémy pomoci.

- 218 Za týchto podmienok mohla Komisia v odôvodnení 388 napadnutého rozhodnutia dospieť k záveru, že financovanie poskytnuté autonómnym regiónom prostredníctvom prevádzkovateľov letísk leteckým spoločnostiam, akou je žalobkyňa, na financovanie činností 1 a 2 v rámci spornej schémy pomoci poskytlo dotknutým leteckým spoločnostiam hospodársku výhodu, v prejednávanej veci odmenu, ktorú by za bežných trhových podmienok nezískali.
- 219 Vzhľadom na všetky vyššie uvedené úvahy treba druhú časť druhého žalobného dôvodu zamietnuť ako nedôvodnú.

c) O štvrtej časti druhého žalobného dôvodu týkajúcej sa tvrdenia, že prevádzkovatelia letísk vykonaním zákona č. 10/2010 získali neoprávnené výhody od autonómneho regiónu

- 220 Na podporu štvrtej časti druhého žalobného dôvodu žalobkyňa tvrdí, že Komisia v odôvodneniach 398 až 406 napadnutého rozhodnutia dospela k nesprávnemu záveru, že prevádzkovatelia letísk nezískali žiadnu výhodu, a to ani nepriamo, pretože boli len sprostredkovateľmi zabezpečujúcimi prevod pomoci autonómneho regiónu na letecké spoločnosti. Po prvé prevádzkovatelia letísk boli totiž výslovne uvedení ako výluční príjemcovia sporných opatrení. Po druhé disponovali pri použití finančných prostriedkov, ktoré im boli poskytnuté a pri výbere svojich poskytovateľov služieb, voľnou úvahou, čo preukazuje, že nekonali ako obyčajní sprostredkovatelia. Po tretie, keďže samotná Komisia v napadnutom rozhodnutí uznala, že účelom a účinkom sporných opatrení bolo zvýšenie leteckej prevádzky na dotknutých letiskách, je zrejmé, že z dôvodu tohto zvýšenia došlo k zvýšeniu príjmov uvedených letísk tak na úrovni leteckých služieb, ako aj služieb iného druhu. Na rozdiel od toho, čo Komisia uviedla v odôvodnení 403 napadnutého rozhodnutia, nemožno tvrdiť, že tieto účinky sú sekundárne, keďže „schéma nebola navrhnutá tak, aby jej sekundárne účinky boli nasmerované na prevádzkovateľov letísk“ a že bola naopak koncipovaná tak, aby z nej malo prospech odvetvie cestovného ruchu ako celok. Podľa žalobkyne sa hlavný očakávaný účinok, t. j. zvýšenie leteckej prevádzky, prekryval s výhodou, ktorú prevádzkovatelia letísk získali dosiahnutím uvedeného cieľa.
- 221 Komisia predovšetkým tvrdí, že štvrtá časť druhého žalobného dôvodu je neprípustná v rozsahu, v akom smeruje proti článku 1 ods. 1 napadnutého rozhodnutia, ktorý sa týka výlučne prevádzkovateľov letísk, s ktorými žalobkyňa nie je v konkurenčnom vzťahu. V tejto súvislosti tvrdí, že záver, podľa ktorého predmetné letecké spoločnosti mali prospech zo schémy štátnej pomoci, nevychádzal zo záveru, podľa ktorého prevádzkovatelia letísk nezískali štátnu pomoc. V každom prípade, keďže žalobkyňa nespochybňuje, že prevádzkovatelia letísk previedli všetky finančné prostriedky, ktoré získali od autonómneho regiónu v rámci spornej schémy pomoci, záver Komisie, podľa ktorého uvedení prevádzkovatelia konali len ako sprostredkovatelia a neboli skutočnými príjemcami uvedených opatrení, zostáva platný. Títo prevádzkovatelia mali navyše prospech zo zvýšenia leteckej prevádzky a počtu cestujúcich len v rozsahu, v akom mali prospech všetky ostatné hospodárske subjekty v iných odvetviach, ako sú požičovne automobilov, hotely, reštaurácie, čerpacie stanice, predajne potravín a maloobchodné predajne.
- 222 V tejto súvislosti treba uviesť, že vo štvrtej časti druhého žalobného dôvodu žalobkyňa Komisii vytýka, že v prejednávanej veci v článku 1 ods. 1 napadnutého rozhodnutia a v odôvodneniach 394 až 406 rozvinutých v bode 7.2.2 nekonštatovala, že prevádzkovatelia letiska boli príjemcami spornej schémy pomoci.
- 223 V prejednávanej veci žalobkyňa ako letecká spoločnosť pôsobí na trhu leteckej dopravy a nie na trhu letiskových služieb a infraštruktúr. V dôsledku toho a ako bolo konštatované v bodoch 59 až 70 vyššie, konkurenčné postavenie žalobkyne nebolo dotknuté zistením, že prevádzkovatelia letísk neboli príjemcami spornej schémy pomoci, takže nemá aktívnu legitimáciu na podanie žaloby o neplatnosť článku 1 ods. 1 napadnutého rozhodnutia a že v tomto rozsahu nie je potrebné preskúmať štvrtú časť druhého žalobného dôvodu.

- 224 Za týchto podmienok treba teda štvrtú časť druhého žalobného dôvodu zamietnuť ako neprípustnú.
- 225 Ďalej treba v každom prípade konštatovať, že vzhľadom na to, že prevádzkovatelia letísk previedli na letecké spoločnosti všetky finančné prostriedky, ktoré získali od autonómneho regiónu na účely ich odmeny v rámci zmlúv o poskytovaní služieb, na ktoré sa môže vzťahovať sporná schéma pomoci, tieto spoločnosti nemali prospech z výhody v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ. To potvrdzuje skutočnosť, že ak by im nebolo poskytnuté uvedené financovanie, neuzavreli by takéto zmluvy, alebo prinajmenšom v takomto rozsahu, keďže žalobkyňa nepreukázala, že by s ňou prevádzkovatelia letísk Cagliari-Elmas a Olbia uzavreli dohody týkajúce sa marketingových služieb alebo frekvencie leteckých spojení alebo cieľa spočívajúceho v objeme cestujúcich pred prijatím spornej schémy pomoci, a že v nadväznosti na pozastavenie uvedenej schémy, sa uzavreté dohody týkali poskytovania služieb a podstatne nižšieho odmeňovania, než ako bolo zmluvne dohodnuté na základe financovania získaného v rámci spornej schémy pomoci. V konečnom dôsledku, ako poznamenala Komisia, zaobstaranie uvedených služieb nesúviselo s obchodnou potrebou prevádzkovateľov letísk, ale skôr s ich rozhodnutím zapojiť sa do vykonania schémy pomoci zavedenej autonómnym regiónom. Žalobkyňa tak nemôže tvrdiť, že autonómny región spornou schémou pomoci odbremenal prevádzkovateľov letísk Cagliari-Elmas a Olbia od nákladov, ktoré by museli obvykle znášať.
- 226 Je pravda, že poskytovanie služieb požadovaných a financovaných autonómnym regiónom zmluvnými leteckými spoločnosťami malo za následok zvýšenie leteckej prevádzky a objemu cestujúcich s príletom do dotknutých letísk a odletom z týchto letísk, čo viedlo k zvýšeniu finančných prostriedkov prevádzkovateľov vyplývajúcich z prevádzkovania letísk, ako aj z iných činností. Ako však tvrdí Komisia, ide tu o sekundárny účinok spornej schémy pomoci, z ktorej malo prospech celé odvetvie sektora cestovného ruchu na Sardínii, a to vrátane žalobkyne, ktorá určitým spôsobom taktiež získala takúto sekundárnu výhodu zvýšením predaja služieb ponúkaných na palube svojich lietadiel. Platby vykonané v prospech leteckých spoločností však predstavovali okamžité zvýhodnenie, ktoré bolo účelom spornej schémy pomoci a ktoré by letecké spoločnosti nezískali za bežných trhových podmienok.
- 227 Za týchto podmienok treba zamietnuť štvrtú časť druhého žalobného dôvodu, a teda treba zamietnuť druhý žalobný dôvod v celom rozsahu ako nedôvodný.

3. O treťom žalobnom dôvode založenom na zjavne nesprávnom posúdení, pokiaľ ide o skutočnosť, že sporné opatrenia narúšajú alebo hrozia narušením hospodárskej súťaže a ovplyvňujú obchod medzi členskými štátmi

- 228 V rámci tretieho žalobného dôvodu žalobkyňa spochybňuje, že by sporné opatrenia narušili alebo hrozili narušením hospodárskej súťaže na trhu leteckej dopravy s odletom z letísk na ostrove Sardínia a s príletom na tieto letiská, prinajmenšom pokiaľ ide o letiská Olbia a Cagliari-Elmas, najmä preto, že sa týka leteckých spojení, ktoré prevádzkuje žalobkyňa, a po uzavretí marketingových dohôd, ktoré uzavrela s prevádzkovateľmi týchto letísk, žiadna iná letecká spoločnosť tieto obchodné letecké spojenia neprevádzkovala. V tejto súvislosti Komisia dostatočne nezohľadnila tvrdenia, ktoré žalobkyňa uviedla vo svojich pripomienkach z 30. júla 2013. Okrem toho vzhľadom na to, že uvedení prevádzkovatelia letísk vybrali zmluvné spoločnosti na základe verejného obstarávania, Komisia sa dopustila nesprávneho právneho posúdenia, keď konštatovala, že sporné opatrenia mali negatívny vplyv na hospodársku súťaž, pokiaľ ide o prístup k predmetným leteckým spojeniam. Každá európska letecká spoločnosť totiž mohla predložiť ponuku v rámci týchto verejných obstarávaní, takže, ako uviedla Komisia vo veci týkajúcej sa projektu diaľnice v centre Grécka, tento spôsob výberu vylúčil možnosť negatívneho vplyvu sporných opatrení na obchod v rámci Únie a na hospodársku súťaž.

- 229 Komisia navrhuje, aby bol tretí žalobný dôvod zamietnutý ako nedôvodný, pričom zdôrazňuje, že ovplyvnenie hospodárskej súťaže sa konštatuje vždy, keď príjemca opatrenia pomoci súťaží s podnikmi na trhoch otvorených hospodárskej súťaži, čo je prípad v prejednávanej veci, pretože predmetné letecké spoločnosti pôsobiace na leteckom trhu, ktorý je vysoko konkurenčný, získali finančnú kompenzáciu.
- 230 Na úvod treba pripomenúť, že na účely kvalifikácie vnútroštátneho opatrenia ako „štátnej pomoci“ nie je potrebné preukázať skutočný vplyv predmetnej pomoci na obchod medzi členskými štátmi a skutočné narušenie hospodárskej súťaže, ale len preskúmať, či táto pomoc môže tento obchod ovplyvniť a narušiť hospodársku súťaž (pozri v tomto zmysle rozsudky z 15. decembra 2005, Taliansko/Komisia, C-66/02, EU:C:2005:768, bod 111, a z 9. júna 2011, Comitato „Venezia vuole vivere“ a i./Komisia, C-71/09 P, C-73/09 P a C-76/09 P, EU:C:2011:368, bod 134).
- 231 Konkrétne, ak pomoc, ktorú členský štát poskytne, posilní v rámci obchodu v Únii postavenie jedného podniku voči ostatným konkurujúcim podnikom, treba na tieto ostatné konkurujúce podniky hľadieť ako na podniky ovplyvnené pomocou (pozri rozsudok z 9. októbra 2014, Ministerio de Defensa a Navantia, C-522/13, EU:C:2014:2262, bod 52 a citovanú judikatúru).
- 232 Navyše v prípade schémy pomoci sa Komisia môže obmedziť na skúmanie povahy predmetnej schémy, aby v odôvodnení rozhodnutia posúdila, či z dôvodu vysokých súm alebo percentuálnych podielov pomoci, vlastností podporovaných investícií alebo iných podmienok, ktoré táto schéma stanovuje, zabezpečuje príjemcom zjavnú výhodu oproti ich konkurentom a je takej povahy, že môže podstatne prospieť podnikom, ktoré sa zúčastňujú na obchode medzi členskými štátmi. Komisia tak v rozhodnutí týkajúcom sa takej schémy nie je povinná vykonať analýzu pomoci poskytnutej v každom jednotlivom prípade na základe uvedenej schémy. Individuálnu situáciu každého z dotknutých podnikov je potrebné overiť až vo fáze vymáhania pomoci (pozri v tomto zmysle rozsudky zo 14. októbra 1987, Nemecko/Komisia, 248/84, EU:C:1987:437, bod 18, a z 9. júna 2011, Comitato „Venezia vuole vivere“ a i./Komisia, C-71/09 P, C-73/09 P a C-76/09 P, EU:C:2011:368, bod 63).
- 233 V napadnutom rozhodnutí, v tomto prípade v odôvodneniach 390 až 392, Komisia dostatočne vysvetlila, že letecké spoločnosti, ktorým boli poskytnuté platby vyplatené prevádzkovateľmi letísk na základe spornej schémy pomoci, pôsobili v odvetví, ktoré sa vyznačuje silnou hospodárskou súťažou medzi subjektmi z rôznych členských štátov, a teda sa zúčastňujú na obchode v rámci Únie.
- 234 Na rozdiel od toho, čo tvrdí žalobkyňa, je takéto odôvodnenie samo osebe dostatočné vzhľadom na povinnosť odôvodnenia, ktorú má Komisia (pozri v tomto zmysle rozsudky zo 7. marca 2002, Taliansko/Komisia, C-310/99, EU:C:2002:143, body 88 a 89, a z 9. júna 2011, Comitato „Venezia vuole vivere“ a i./Komisia, C-71/09 P, C-73/09 P a C-76/09 P, EU:C:2011:368, body 114 a 121).
- 235 Okrem toho Komisia neporušila pojem štátna pomoc, ako je uvedený v článku 107 ods. 1 ZFEÚ, keď konštatovala, že zjavná cezhraničná povaha predmetných činností, konkrétne služieb leteckej osobnej dopravy, znamená, že sporná schéma pomoci mohla narušiť hospodársku súťaž a ovplyvniť obchod medzi členskými štátmi tým, že posilňuje postavenie leteckých spoločností, ktoré využili uvedenú schému, na trhu. Letecké spoločnosti, akou je žalobkyňa, si totiž konkurujú na trhu leteckej dopravy na európskej úrovni, takže poskytnutie pomoci leteckým spoločnostiam, akou je žalobkyňa, ktoré uzavreli zmluvy s prevádzkovateľmi letísk Cagliari-Elmas a Olbia, posilňuje konkurenčné postavenie týchto podnikov, ktoré sú príjemcami pomoci, vo vzťahu k iným konkurenčným leteckým spoločnostiam na európskej úrovni, ktoré prevádzkujú alebo neprevádzkujú priame letecké spojenia s ostrovom Sardínia.
- 236 V každom prípade žalobkyňa, ako sama uznala, na svojich leteckých spojeniach s odletom a príchodom na letiská na Sardínii konkuruje európskym leteckým spoločnostiam tak, že zabezpečuje prepravu cestujúcich na Sardíniu s odletom z tých istých kontinentálnych letísk a príchodom na tieto letiská s prestupom cez iné letiská. Tieto letecké spoločnosti, pokiaľ ide o tieto letecké spojenia s prestupom, ktoré konkurujú priamym spojeniam žalobkyne, pritom neboli príjemcami spornej schémy pomoci,

ktorá sa vzťahovala len na priame linky (z bodu do bodu), v každom prípade, ak ide o časti týchto spojení, ktoré sú prevádzkované nad rámec letiska prestupu, takže konkurenčné postavenie príjemcov, akou je žalobkyňa, bolo nevyhnutne posilnené v porovnaní s postavením takých leteckých spoločností, ktoré nie sú príjemcami.

237 Pokiaľ ide o tvrdenie žalobkyne týkajúce sa skutočnosti, že niektoré spoločnosti, najmä letecké spoločnosti prevádzkujúce pravidelné lety, neboli príjemcami spornej schémy pomoci len preto, že nepredložili ponuky na spoluprácu v rámci výziev na vyjadrenie záujmu uverejnených prevádzkovateľmi letísk, tiež nemôže uspieť. Ovplyvnenie obchodu medzi členskými štátmi v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ totiž nemôže v prejednávanej veci závisieť od toho, či všetky letecké spoločnosti využili alebo mali možnosť využiť predmetné opatrenie. V každom prípade aj za predpokladu – čo nebolo preukázané v tejto veci – že by všetky európske letecké spoločnosti prevádzkujúce priame lety s priletom na letiská na Sardínii a s odletom z týchto letísk mohli patriť do spornej schémy pomoci, táto skutočnosť týkajúca sa výberu sporných opatrení – ktorú žalobkyňa, ako potvrdila na pojednávaní, nespochybnila – by nemala nijaký vplyv na konštatovanie Komisie, čo sa týka vplyvu uvedenej schémy na obchod medzi členskými štátmi, keďže posilňuje konkurenčné postavenie týchto leteckých spoločností vo vzťahu k ich konkurentom na európskom trhu, ktorí nezabezpečujú lety na ostrov Sardínia.

238 Vzhľadom na predchádzajúce úvahy treba tretí žalobný dôvod zamietnuť ako nedôvodný.

4. O štvrtom žalobnom dôvode založenom na zjavne nesprávnom posúdení, pokiaľ ide o nemožnosť vyhlásiť sporné opatrenia za zlučiteľné s vnútorným trhom podľa článku 107 ods. 3 ZFEÚ

239 Na podporu štvrtého žalobného dôvodu žalobkyňa tvrdí, že v rozsahu, v akom sa zakladá na nedodržaní určitých podmienok stanovených v oznámení Komisie 2005/C 312/01 o usmerneniach Spoločenstva týkajúcich sa financovania letísk a štátnej pomoci na začatie činnosti pre letecké spoločnosti s odletom z regionálnych letísk (Ú. v. EÚ C 312, 2005, s. 1, ďalej len „usmernenia z roku 2005“), je záver Komisie, podľa ktorého sporné opatrenia nemožno vyhlásiť za zlučiteľné s vnútorným trhom, nesprávny.

240 Komisia navrhuje, aby bol štvrtý žalobný dôvod zamietnutý ako nedôvodný.

241 V tejto súvislosti podľa článku 107 ods. 3 písm. c) ZFEÚ za zlučiteľnú s vnútorným trhom možno považovať najmä pomoc na rozvoj určitých hospodárskych činností alebo určitých hospodárskych oblastí za predpokladu, že táto podpora nepriaznivo neovplyvní podmienky obchodu tak, že by to bolo v rozpore so spoločným záujmom, pričom túto podmienku treba posúdiť z hľadiska kritérií potreby a proporcionality (rozsudok z 26. februára 2015, Orange/Komisia, T-385/12, neuverejnený, EU:T:2015:117, bod 80).

242 Z ustálenej judikatúry však vyplýva, že všeobecnou zásadou zakotvenou v článku 107 ods. 1 ZFEÚ je zásada zákazu štátnej pomoci a že výnimky z tejto zásady, ako sú uvedené v odseku 3 uvedeného článku 107, sa musia vykladať doslovne (rozsudky z 29. apríla 2004, Nemecko/Komisia, C-277/00, EU:C:2004:238, bod 20; z 23. februára 2006, Atzeni a i., C-346/03 a C-529/03, EU:C:2006:130, bod 79, a z 26. februára 2015, Orange/Komisia, T-385/12, neuverejnený, EU:T:2015:117, bod 81).

243 Okrem toho taktiež podľa ustálenej judikatúry má Komisia pri uplatňovaní článku 107 ods. 3 písm. c) ZFEÚ širokú mieru voľnej úvahy, ktorej uplatnenie zahŕňa komplexné posúdenia hospodárskeho a sociálneho charakteru. Súdne preskúmanie výkonu tejto voľnej úvahy sa teda obmedzuje na overenie dodržania procesných pravidiel a pravidiel odôvodnenia, ako aj preskúmanie vecnej správnosti skutkového stavu a neexistencie zjavne nesprávneho posúdenia alebo zneužitia právomoci (rozsudky z 26. septembra 2002, Španielsko/Komisia, C-351/98, EU:C:2002:530, bod 74; z 29. apríla 2004,

Taliansko/Komisia, C-372/97, EU:C:2004:234, bod 83, a z 15. decembra 2016, Abertis Telecom Terrestre a Telecom Castilla-La Mancha/Komisia, T-37/15 a T-38/15, neuverejnený, EU:T:2016:743, bod 160).

244 Ako vyplýva najmä z bodu 24 usmernení z roku 2005, cieľom týchto usmernení je spresniť prípady, v ktorých verejné financovanie letísk a leteckých spoločností predstavuje štátnu pomoc, a pokiaľ skutočne ide o pomoc, podmienky, za ktorých môže byť vyhlásené za zlučiteľné s vnútorným trhom v súlade s článkom 107 ods. 3 písm. c) ZFEÚ.

245 V tejto súvislosti, ako uviedla Komisia v odôvodneniach 412 až 414 napadnutého rozhodnutia, sa na spornú schému pomoci, za predpokladu, že mohla byť posudzovaná ako schéma poskytujúca pomoc na začatie činnosti v súvislosti s novými leteckými spojeniami, skutočne vzťahovali usmernenia z roku 2005. V súlade s tým, čo stanovuje bod 174 usmernení z roku 2014, pomoc oznámená pred nadobudnutím účinnosti týchto usmernení mohla byť totiž po 4. apríli 2014 v zásade preskúmaná z hľadiska týchto usmernení. Oznámenú alebo neoznámenú pomoc, ako tú v prejednávanej veci, ktorá bola vykonaná predtým, ako Komisia rozhodla o opatreniach oznámených Talianskou republikou, a ktorá sa teda vzhľadom na povinnosť zrušenia uvedenú v článku 108 ods. 3 ZFEÚ zdá byť protiprávna, však treba preskúmať z hľadiska usmernení z roku 2005.

246 Pokiaľ ide o bod 79 usmernení z roku 2005, ktoré sú relevantné v prejednávanej veci, znie:

„Berúc do úvahy menované ciele a vážne ťažkosti, ktoré môžu sprevádzať otvorenie novej linky, Komisia môže schváliť takúto pomoc, ak táto splní nasledujúce podmienky:

...

- d) Životaschopnosť v dlhodobom horizonte a postupná zostupnosť: [nová] linka sa musí ukázať byť v dlhodobom horizonte životaschopná, teda musí pokryť minimálne svoje náklady a to bez verejného financovania. Pomoc na začatie činnosti preto musí byť zostupná a časovo obmedzená.
- e) Kompenzácia dodatočných nákladov začatia činnosti: výška pomoci musí byť striktnie spojená s dodatočnými nákladmi začatia činnosti súvisiacimi s otvorením novej dopravnej cesty alebo nového termínu odletu, ktoré by prevádzkovateľ nemusel niesť za bežných prevádzkových podmienok. Tieto náklady zahŕňajú najmä náklady na marketing a reklamu vynaložené v počiatočnej fáze na spropagovanie linky a môžu zahŕňať zriaďovacie náklady vynaložené spoločnosťou v mieste daného regionálneho letiska na sprevádzkovanie linky, za predpokladu, že ide o letisko kategórie C alebo D a že na tieto náklady zatiaľ nebola poskytnutá pomoc. Pomoc sa naopak nemôže týkať pravidelných prevádzkových nákladov, ako sú napr. prenájom alebo odpisy lietadiel, palivo, mzdy posádok, letiskové poplatky, náklady na zásobovanie (catering). Oprávnené náklady musia zodpovedať skutočným nákladom za bežných podmienok na trhu.
- f) Výška a trvanie pomoci: zostupná pomoc sa môže poskytova[ť] najviac 3 roky. Výška pomoci nesmie v žiadnom roku prekročiť 50 % oprávnených nákladov v danom roku a za celé obdobie trvania pomoci nesmie v priemere prekročiť 30 % oprávnených nákladov.

Pre linky s odletom zo znevýhodnených regiónov, čiže z mimoriadne odľahlých regiónov, regiónov uvedených v článku 87 ods. 3 písm. a) [Zmluvy o ES] a regiónov s nízkou hustotou obyvateľstva, môže byť zostupná pomoc udelená najviac na obdobie 5 rokov. Výška pomoci nesmie prekročiť každý rok 50 % oprávnených nákladov v danom roku a za celé obdobie trvania pomoci nesmie v priemere prekročiť 40 % oprávnených nákladov. Ak je pomoc skutočne poskytnutá na obdobie 5 rokov, môže sa počas prvých troch rokov udržať na úrovni 50 % oprávnených nákladov.

V každom prípade však obdobie poskytovania pomoci na začatie činnosti leteckej spoločnosti musí byť podstatne kratšie ako obdobie, pre ktoré sa táto spoločnosť zaväzuje vykonávať svoje aktivity s odletom z daného letiska, tak ako to je určené v obchodnom pláne, ktorý sa požaduje v odseku 79 písm. i). Okrem iného sa musí pomoc zastaviť vo chvíli, keď budú splnené ciele počtu cestujúcich alebo keď spoločnosť dosiahne rentabilitu linky, aj keď sa tak stane pred skončením pôvodne predpokladaného obdobia poskytovania pomoci.

...

- h) Nediskriminatívne udeľovanie pomoci: každý verejný orgán, ktorý zvažuje poskytnúť podniku, prostredníctvom letiska alebo inak, pomoc na spustenie novej dopravnej cesty, musí svoj úmysel zverejniť s dostatočným časovým predstihom a s dostatočnou reklamou, aby sa všetkým zainteresovaným leteckým spoločnostiam umožnilo ponúknuť ich služby. Toto oznámenie musí obsahovať najmä opis dopravnej cesty, ako aj objektívne podmienky týkajúce sa výšky a trvania pomoci. Pravidlá a zásady verejného obstarávania a koncesií musia byť dodržané, ak sú uplatniteľné.

...“

- 247 V napadnutom rozhodnutí, konkrétne v odôvodneniach 410 až 421, Komisia konštatovala, že finančnú kompenzáciu, ktorú prevádzkovatelia letísk poskytli leteckým spoločnostiam na základe spornej schémy pomoci, nebolo možné považovať za zlučiteľnú s vnútorným trhom, pretože neboli splnené kritériá zlučiteľnosti uvedené v bode 79 usmernení z roku 2005.
- 248 Vo svojom štvrtom žalobnom dôvode sa žalobkyňa snaží preukázať, že v jej individuálnom prípade získaná pomoc, ktorá pozostávala zo súm jej vyplatených prevádzkovateľmi letísk Cagliari-Elmas a Olbia v rámci plnenia zmlúv, ktoré s ňou uzavreli, spĺňala podmienky stanovené v bode 79 usmernení z roku 2005 a že v opačnom prípade by mohla byť napriek tomu vyhlásená za zlučiteľnú s vnútorným trhom podľa bodu 81 uvedených usmernení alebo bez ohľadu na tieto usmernenia ako pomoc na rozvoj cestovného ruchu v zmysle článku 107 ods. 3 písm. c) ZFEÚ.
- 249 V tejto súvislosti však treba konštatovať, ako tvrdí Komisia, že tvrdenia uvedené žalobkyňou nemôžu spochybniť jej konštatovanie uvedené v napadnutom rozhodnutí, podľa ktorého sporná schéma pomoci nespĺňala kritériá stanovené v bode 79 usmernení z roku 2005, ktoré sú kumulatívne, čo znamená, že nedodržanie jedného z týchto kritérií stačilo na vylúčenie toho, aby pomoc mohla byť podľa týchto usmernení kvalifikovaná ako „pomoc na začatie činnosti“ zlučiteľná s vnútorným trhom.
- 250 Najskôr treba uviesť, ako vyplýva z odôvodnenia 410 napadnutého rozhodnutia, že samotná Talianska republika tvrdila, že sporná schéma pomoci nebola navrhnutá ako schéma na podporu začatia činnosti v súvislosti s novými leteckými spojeniami a že nespĺňala podmienky stanovené v bode 79 usmernení z roku 2005.
- 251 Okrem toho, pokiaľ ide o podmienku stanovenú v bode 79 písm. d) usmernení z roku 2005, aj za predpokladu, ako tvrdí žalobkyňa, že by boli obchodné dohody medzi prevádzkovateľmi letísk a leteckými spoločnosťami uzavreté s perspektívou hospodárskej ziskovosti, hodnotenej prostredníctvom *ex ante* posúdenia životaschopnosti a ziskovosti prevádzkových plánov predložených leteckými spoločnosťami a hospodárskych analýz vypracovaných prevádzkovateľmi letísk, sporná schéma pomoci nezaviedla včas systém zostupnej pomoci pre všetky letecké spojenia, ktoré sú predmetom zmlúv uzavretých medzi prevádzkovateľmi letísk a leteckými spoločnosťami a ktoré v každom prípade nie sú všetky „nové“ v zmysle týchto usmernení. Konkrétne každá letecká spoločnosť získala celkové sumy zodpovedajúce obdobiam činnosti, ale v skutočnosti financovanie nebolo individualizované dotknutým leteckým spojením s odletom z každého dotknutého letiska a príletom na takéto letisko.

- 252 Žalobkyňa vo svojom konkrétnom prípade nespochybňuje, že pomoc, ktorú získala pre všetky letecké spojenia ňou zabezpečované z letiska Olbia, nebola zostupná, pokiaľ ide o toto letisko, pretože podľa spornej schémy pomoci jej boli od prevádzkovateľa tohto letiska vyplatené odmeny, ktoré sa naopak postupne zvyšovali zo 750 000 eur za obdobie od marca 2010 do marca 2011 a 750 000 eur za obdobie od leta 2011 do zimy 2011/2012 na sumu vo výške 1 milióna eur za obdobie od leta 2012 do zimy 2012/2013. Pokiaľ ide o letisko Cagliari-Elmas, je pravda, ako zdôrazňuje, že skutočne získala zostupné odmeny, a to 800 000 eur za obdobie od marca 2010 do marca 2011, 700 000 eur za obdobie od marca 2011 do marca 2012 a 600 000 eur za obdobie od marca 2012 do marca 2013. Zo spornej schémy pomoci alebo z dokumentov predložených žalobkyňou však nevyplýva, že letecké spojenia, na ktoré sa celkovo vzťahovali tieto sumy, boli ziskové bez predmetného financovania, ani že by pomoc mohla byť individualizovaná pre každú z týchto spojení, aby sa v prípade každej z nich konštatovalo, že pomoc zodpovedajúca dotknutému spojeniu bola zostupná.
- 253 Pokiaľ ide o monitorovací mechanizmus platieb vykonaných na základe spornej schémy pomoci zavedený autonómnym regiónom, na rozdiel od toho, čo tvrdí žalobkyňa, sa nezdá, že by tento mechanizmus zaručoval z hľadiska kritéria stanoveného v bode 79 písm. e) usmernení z roku 2005, že poskytnuté verejné financovanie bolo nevyhnutné na pokrytie časti nákladov na začatie činnosti v súvislosti s dotknutými leteckými spojeniami, že predstavovalo len skutočné náklady vynaložené prevádzkovateľmi letísk a že sa týkalo iba týchto nákladov. Platí to o to menej, že pomoc poskytnutá každej leteckej spoločnosti nebola rozdelená pre každé letecké spojenie s odletom z dotknutých letísk na Sardínii a s príletom na tieto letiská.
- 254 V tejto súvislosti je irelevantné, že prevádzkovatelia letísk údajne zabezpečili zo svojich vlastných finančných prostriedkov, navyše v neznámom rozsahu, dodatočné náklady, alebo že by žalobkyňa nezačala činnosť v súvislosti s dotknutými leteckými spojeniami alebo by tieto spojenia nezachovala bez finančnej podpory poskytnutej od prevádzkovateľov letísk Cagliari-Elmas a Olbia. Okrem toho sporná schéma pomoci a zmluvy uzavreté medzi prevádzkovateľmi letísk a leteckými spoločnosťami nespresňujú v prípade dotknutých leteckých spojení, aké boli dodatočné náklady na začatie činnosti v súvislosti s každým z týchto spojení.
- 255 Rovnako pokiaľ ide o podmienku stanovenú v bode 79 písm. f) usmernení z roku 2005, zjavne nie je splnená, keďže je evidentné, že sporná schéma pomoci a zmluvy uzavreté medzi prevádzkovateľmi letísk a leteckými spoločnosťami neurčujú oprávnené náklady. V prípade neuvedenia oprávnených nákladov totiž nie je možné posúdiť splnenie podmienky maximálneho financovania vo výške 50 % sumy oprávnených nákladov za rok s maximálnym priemerným financovaním vo výške 30 %. Naopak zo spisu vyplýva, že autonómny región uhradil na žiadosť platby vykonané prevádzkovateľmi letísk leteckým spoločnostiam a že tieto platby boli stanovené v paušálnych sumách, často zaokrúhlených, bez ďalšieho spresnenia a v každom prípade nie individuálne pre každé z dotknutých leteckých spojení.
- 256 Pokiaľ ide o tvrdenie žalobkyne, podľa ktorého vzhľadom na to, že Sardínia je znevýhodneným hospodárskym regiónom Únie v zmysle bodu 79 písm. f) druhej vety usmernení z roku 2005, treba konštatovať, ako zdôrazňuje Komisia, že tento región nespĺňa podmienky stanovené v usmerneniach pre národnú regionálnu pomoc na roky 2007/2013 (Ú. v. EÚ C 54, 2006, s. 13).
- 257 Pokiaľ ide o podmienku uvedenú v bode 79 písm. h) usmernení z roku 2005 a týkajúcu sa nediskriminačného udelenia pomoci na začatie činnosti, treba z dôvodov, ktoré už boli vyššie uvedené na podloženie zamietnutia druhej časti druhého žalobného dôvodu, zamietnuť argumentáciu žalobkyne, podľa ktorej prevádzkovatelia letísk zorganizovali postup zabezpečujúci hospodársku súťaž medzi leteckými spoločnosťami, pričom zabezpečili transparentnosť, dostatočnú publicitu, neexistenciu diskriminácie a výber ekonomicky najvýhodnejších ponúk.
- 258 Je teda zjavné, že sporná schéma pomoci, a to aj pokiaľ ide o pomoc individuálne prijatú žalobkyňou, nespĺňala kritériá stanovené v bode 79 usmernení z roku 2005.

- 259 Za týchto podmienok vzhľadom na voľnú úvahu Komisie v tejto oblasti, ako aj na potrebu vykladať výnimky zo zásady zákazu štátnej pomoci reštriktívne, Komisia mohla napriek žiadosti Talianskej republiky v tomto zmysle v priebehu správneho konania rozhodnúť, že nebolo potrebné odchyliť sa od kritérií uvedených v usmerneniach z roku 2005 podľa bodu 81 uvedených usmernení, podľa ktorého Komisia môže „osobitne preskúmať pomoc alebo program, ktorý by síce v plnej miere nedodržiaval vymenované kritériá [bodu 79], ale vyústil by do porovnateľnej situácie“. V každom prípade totiž spornú schému pomoci, ktorá nespĺňa väčšinu kritérií stanovených v bode 79 usmernení z roku 2005, nemožno považovať za schému, ktorá vyústi do situácie porovnateľnej s pomocou splňajúcou uvedené požiadavky.
- 260 Pokiaľ ide o tvrdenie žalobkyne, že sporná schéma pomoci bola schválená bez ohľadu na usmernenia z roku 2005 na základe článku 107 ods. 3 písm. c) ZFEÚ v rozsahu, v akom sa týkala propagácie cestovného ruchu na Sardínii a obchodných činností prevádzkovateľov letísk na Sardínii, v prvom rade Talianska republika nepožiadala počas správneho konania o uplatnenie týchto výnimiek, ktoré sa uplatňujú doslovne. Ďalej za predpokladu, že žalobkyňa sa osobitne zameriava na výnimku týkajúcu sa pomoci určenej na rozvoj určitých hospodárskych činností alebo určitých hospodárskych regiónov, sporná schéma pomoci mohla vzhľadom na rozsah financovania, ktorý poskytovala, len ťažko zmeniť podmienky obchodu v takej miere, že by bola v rozpore so spoločným záujmom.
- 261 Zo všetkých vyššie uvedených úvah vyplýva, že štvrtý žalobný dôvod treba zamietnuť ako nedôvodný.

5. O piatom žalobnom dôvode založenom na porušení zásady legitímnej dôvery, pokiaľ ide o nariadenie vrátenia pomoci na úrovni žalobkyne

- 262 V rámci piateho žalobného dôvodu žalobkyňa tvrdí, že Komisia porušila zásadu legitímnej dôvery tým, že v článku 2 napadnutého rozhodnutia požadovala, aby talianske orgány vymáhali vrátenie súm od žalobkyne, ktoré získala pri plnení zmlúv uzavretých s prevádzkovateľmi letísk a ktoré pochádzajú z finančných prostriedkov prijatých uvedenými prevádzkovateľmi z rozpočtu autonómneho regiónu. Obozretný hospodársky subjekt, ktorý by uzavrel takéto dohody so súkromnými subjektmi, ako sú prevádzkovatelia letísk, by totiž za bežných podmienok hospodárskej súťaže nemal nijaký dôvod pochybovať o obchodnej povahe uvedených dohôd, a teda by nemohol dôvodne predpokladať, že uvedení prevádzkovatelia v tejto súvislosti nespravujú svoje vlastné finančné prostriedky, ani predvídať, že by tak mohol byť neskôr považovaný za príjemcu údajnej štátnej pomoci.
- 263 Takýto subjekt by predovšetkým nevyhnutne nevedel, že finančné prostriedky, ktoré uvedení prevádzkovatelia používajú na odmenu, zodpovedali, aspoň čiastočne, finančným prostriedkom, ktoré im boli vyplatené autonómnym regiónom na základe sporných opatrení. Obozretný hospodársky subjekt by teda nepovažoval za potrebné overiť pôvod týchto finančných prostriedkov a ich prípadnú nezlučiteľnosť s vnútorným trhom podľa článku 107 ods. 3 ZFEÚ. Navyše zorganizovanie verejného obstarávania zo strany prevádzkovateľov letísk, ako aj uplatňovanie trhových cien na úrovni letiskových poplatkov, či dokonca cien, ktoré sú vyššie ako trhové ceny, a existencia sankčných doložiek v zmluvách o poskytnutí služieb uzavretých spolu s prevádzkovými plánmi a podpornými štúdiami mohli len podporiť očakávanie žalobkyne, že jej hospodárske vzťahy s každým z prevádzkovateľov letísk, o ktorých ide v prejednávanej veci, sú čisto obchodnej a nie štátnej povahy. V každom prípade podľa žalobkyne obozretný hospodársky subjekt v oblasti leteckej dopravy by nemohol vzhľadom na prax Komisie v tejto oblasti predvídať, že obchodná dohoda nebude preskúmaná ako individuálna pomoc z hľadiska kritéria súkromného investora, ale naopak sa bude považovať, ako v prejednávanej veci, za individuálny prípad uplatnenia schémy pomoci.
- 264 Komisia navrhuje zamietnuť piaty žalobný dôvod ako nedôvodný, pričom uvádza, že žalobkyňa neuvádza žiadne konkrétne záruky, ktoré by jej Komisia poskytla počas skúmania spornej schémy pomoci. Komisia sa v každom prípade domnieva, že obozretný hospodársky subjekt, ktorý uzavrel dohody, o ktoré ide v prejednávanej veci, mal vedieť, že prevádzkovatelia letísk boli financovaní

autonómnym regiónom v rámci zákona č. 10/2010, keďže preambula dohody uzavretej medzi žalobkyňou a spoločnosťou SOGAER veľmi jasne uvádzala, že uvedená dohoda bola uzavretá v rámci stanovenom zákonom č. 10/2010, aj keď taliansky štát oznámil tento zákon až ku dňu uzavretia tejto dohody.

- 265 V tejto súvislosti podľa ustálenej judikatúry právo uplatňovať zásadu ochrany legitímnej dôvery sa rozširuje na každú osobu podliehajúcu súdnej právomoci, v ktorej vzbudila inštitúcia Únie podložené očakávania. Okrem toho nik sa nemôže dovolávať porušenia tejto zásady, pokiaľ mu administratíva neposkytla konkrétne záruky (pozri rozsudok z 24. novembra 2005, Nemecko/Komisia, C-506/03, neuverejnený, EU:C:2005:715, bod 58 a citovanú judikatúru). Rovnako, pokiaľ je pozorný a obozretný hospodársky subjekt schopný predvídať prijatie opatrenia Únie, ktorý môže ovplyvniť jeho záujmy, nemôže sa v prípade prijatia tohto opatrenia dovolávať uvedenej zásady [pozri rozsudky z 11. marca 1987, Van den Bergh en Jurgens a Van Dijk Food Products (Lopik)/EHS, 265/85, EU:C:1987:121, bod 44 a citovanú judikatúru, a z 22. júna 2006, Belgicko a Forum, 187/Komisia, C-182/03 a C-217/03, EU:C:2006:416, bod 147 a citovanú judikatúru].
- 266 Vzhľadom na podstatnú úlohu, ktorú zohráva oznamovacia povinnosť v súvislosti s umožnením účinného preskúmania štátnej pomoci Komisiou, ktoré má kogentnú povahu, môžu mať príjemcovia pomoci legitímnu dôveru, pokiaľ ide o zákonnosť uvedenej pomoci, v zásade len vtedy, keď bola poskytnutá v súlade s postupom stanoveným v článku 108 ZFEÚ a obozretný hospodársky subjekt musí byť za bežných okolností schopný sa ubezpečiť, že uvedený postup bol dodržaný. Konkrétne, ak sa pomoc poskytla bez predchádzajúceho oznámenia Komisii, alebo ako v prejednávanej veci pred vydaním rozhodnutia Komisie, ktorým sa ukončuje konanie, takže je z hľadiska článku 108 ods. 3 ZFEÚ protiprávna, príjemca pomoci nemôže mať v zásade legitímnu dôveru v zákonnosť jej poskytnutia (pozri v tomto zmysle rozsudok z 27. septembra 2012, Producteurs de légumes de France/Komisia, T-328/09, neuverejnený, EU:T:2012:498, body 20 a 21 a citovanú judikatúru).
- 267 V prejednávanej veci Komisia podľa vlastných tvrdení nikdy neposkytla žalobkyňi záruky týkajúce sa zlučiteľnosti spornej schémy pomoci s vnútorným trhom, a to o to menej, že Talianska republika zaviedla uvedenú schému predtým, ako Komisia o nej rozhodla na základe článku 108 ZFEÚ, z čoho v dôsledku toho vyplýva protiprávnosť uvedenej schémy.
- 268 Pokiaľ ide o údajnú legitímnu dôveru žalobkyne vo výlučne obchodnú povahu jej zmluvných vzťahov s prevádzkovateľmi letísk Cagliari-Elmas a Olbia, ktorá nemohla vyvolať podozrenia, pokiaľ ide o štátny pôvod konania a finančných prostriedkov použitých uvedenými prevádzkovateľmi, treba jednak konštatovať, že štátny pôvod finančných prostriedkov získaných prevádzkovateľmi letísk sa nezdá byť utajený vo výzve na vyjadrenie záujmu uverejnenej týmito prevádzkovateľmi na ich internetových stránkach, a jednak a v každom prípade, že zmluva uzavretá medzi žalobkyňou a prevádzkovateľom letiska Cagliari-Elmas obzvlášť výslovne uvádzala, že autonómny región financoval plnenie uvedenej zmluvy.
- 269 Aj keď zmluvy uzavreté medzi žalobkyňou a prevádzkovateľom letiska Olbia nespomínali autonómny región a odkazovali len na „finančnú účasť subjektov zaujímajúcich sa o rozvoj cestovného ruchu na ostrove“ (financial participation of the subjects interested in the tourism development of the Island), žalobkyňa nemôže dôvodne tvrdiť, že sa domnievala, že uzatvorila zmluvu s obvyčajným súkromným hospodárskym subjektom.
- 270 Okrem toho žalobkyňa ako obozretný hospodársky subjekt vyvíjajúci činnosť na trhu leteckej dopravy v Taliansku nemohla nevedieť o existencii zákona č. 10/2010, ktorý bol uverejnený v *Bollettino ufficiale della Regione autonoma della Sardegna* (pozri analogicky rozsudok z 20. novembra 2008, Heuschen & Schrouff Oriental Foods Trading/Komisia, C-38/07 P, EU:C:2008:641, bod 61), a v dôsledku toho ani o existencii mechanizmov financovania, ktoré stanovil, a o riziku jednak, že by tieto mechanizmy mohli byť považované za schému pomoci v zmysle článku 1 písm. d) nariadenia 2015/1589, a jednak, že by letecké spoločnosti mohli byť považované za skutočných príjemcov uvedenej

schémy. Okrem toho bod 79 písm. h) usmernení z roku 2005, na ktoré sa odvoláva žalobkyňa, výslovne uvádza možnosť, že verejný orgán môže poskytnúť pomoc leteckej spoločnosti „prostredníctvom letiska“.

271 Pokiaľ ide o uplatnenie kritéria súkromného investora, keďže autonómny región nie je vlastníkom podielu na letiskách, o ktoré ide v prejednávanej veci, ani ich nekontroluje, žalobkyňa nemohla mať legitímnu dôveru, že táto zásada sa bude uplatňovať v prejednávanej veci, rovnako ako nemohla uvažovať o tom, že uplatnenie tejto zásady by nevyhnutne viedlo k záveru, že nie je príjemcom výhody pochádzajúcej zo štátnych prostriedkov.

272 Vzhľadom na predchádzajúce úvahy treba piaty žalobný dôvod zamietnuť ako nedôvodný.

6. O šiestom žalobnom dôvode založenom na nedostatočnom odôvodnení a rozpore v odôvodnení napadnutého rozhodnutia

273 V rámci šiesteho žalobného dôvodu žalobkyňa vytýka Komisii tak nedostatok odôvodnenia, ako aj rozpor v odôvodnení uvedenom v napadnutom rozhodnutí.

274 Komisia navrhuje, aby bol šiesty žalobný dôvod zamietnutý ako nedôvodný.

275 Podľa ustálenej judikatúry musí byť odôvodnenie aktu prispôbené jeho povahe a musia z neho jasne vyplývať úvahy inštitúcie, ktorá akt vydala, aby mohli dotknuté osoby jednak pochopiť jeho základ a prípadne napadnúť jeho platnosť na súde Únie, a jednak aby súd mohol preskúmať jeho dôvodnosť, avšak bez toho, aby inštitúcia musela uviesť všetky relevantné právne a skutkové okolnosti, pretože otázka, či spĺňa požiadavky článku 296 ZFEÚ sa posudzuje tak z hľadiska znenia tohto aktu, ako aj z hľadiska jeho právnych a skutkových okolností (pozri v tomto zmysle rozsudky z 15. júla 2004, Španielsko/Komisia, C-501/00, EU:C:2004:438, bod 73, a zo 14. decembra 2005, Regione autonoma della Sardegna/Komisia, T-200/04, neuverejnený, EU:T:2005:460, bod 63 a citovanú judikatúru).

276 Okrem toho v rámci žalobného dôvodu založeného na neexistencii alebo nedostatku odôvodnenia sú výhrady a tvrdenia týkajúce sa spochybnenia dôvodnosti napadnutého rozhodnutia neúčinné a irelevantné (pozri rozsudok z 15. júna 2005, Corsica Ferries France/Komisia, T-349/03, EU:T:2005:221, bod 59 a citovanú judikatúru).

277 V prejednávanej veci sa žalobkyňa predovšetkým domnieva, že Komisia dostatočne nevysvetlila dôvody, pre ktoré v odôvodneniach 357 až 361 napadnutého rozhodnutia konštatovala, že prevádzkovatelia letiska konali ako obyčajní sprostredkovatelia autonómneho regiónu, a že v dôsledku toho sa toky finančných prostriedkov medzi uvedenými prevádzkovateľmi a leteckými spoločnosťami nemali považovať za obchodné plnenie zmlúv zaväzujúcich tieto subjekty, ale za štátne prostriedky. Konkrétne Komisia podrobne nepreskúmala situáciu každého letiska, najmä postavenie štátu v spoločnostiach, z ktorých každá prevádzkovala dotknuté letiská, aby podložila svoje závery týkajúce sa ich kontroly alebo neexistencie kontroly zo strany orgánu verejnej moci. Komisia tiež nevysvetlila, ako GEASAR, aj keď je súkromným prevádzkovateľom, nekonala nezávisle od štátu. Rovnako nevysvetlila, akým spôsobom štát vykonával kontrolu nad rozhodnutiami prijatými prevádzkovateľmi letísk Olbia a Cagliari-Elmas a akým spôsobom bol mechanizmus schvaľovania stanovený vo vykonávacích opatreniach dostatočným dôvodom na vyvodenie tohto záveru.

278 V tejto súvislosti treba konštatovať, že Komisia v napadnutom rozhodnutí najmä v odôvodneniach 355 až 362 tohto rozhodnutia vysvetlila dôvody, pre ktoré sa domnievala, že prevádzkovatelia letísk konali ako sprostredkovatelia medzi autonómnym regiónom a leteckými spoločnosťami. Žalobkyňa navyše pochopila predmetné odôvodnenie, pretože predložila podrobný žalobný dôvod, v tomto prípade prvý žalobný dôvod, ktorým spochybnila odôvodnenie Komisie týkajúce sa posúdenia tejto úlohy sprostredkovateľov, a to aj vzhľadom na skutočnosť, že autonómny región nevlastnil letiská

Cagliari-Elmas a Olbia. Žalobkyňa pod zámienkou svojho tvrdenia o porušení povinnosti odôvodnenia v skutočnosti iba opakuje skutočnosť, že nesúhlasí s vecnou analýzou, z ktorej vychádzala Komisia v napadnutom rozhodnutí.

- 279 Žalobkyňa ďalej Komisii vytýka, že nevysvetlila, z akého dôvodu sporné opatrenia nespĺňali skutočné potreby autonómneho regiónu, aj keď v rozpore s tým podrobne preskúmala túto otázku vo svojich predchádzajúcich rozhodnutiach týkajúcich sa takých marketingových dohôd, akými sú dohody uzavreté v prejednávanej veci medzi žalobkyňou a prevádzkovateľmi letísk.
- 280 V tejto súvislosti treba konštatovať, že Komisia vysvetlila dôvody, pre ktoré sporná schéma pomoci nespĺňala skutočné potreby autonómneho regiónu, hoci tým dospela k nesprávnemu záveru, na ktorý poukázal Všeobecný súd v rámci preskúmania druhej časti druhého žalobného dôvodu. Navyše sa vyjadrila k dôvodom, pre ktoré sa domnievala, že spornú schému pomoci treba na základe zásady súkromného hospodárskeho subjektu v trhovom hospodárstve kvalifikovať ako štátnu pomoc.
- 281 Vzhľadom na všetky predchádzajúce úvahy je potrebné zamietnuť šiesty žalobný dôvod ako nedôvodný, a teda aj žalobu v celom jej rozsahu.

IV. O trovách

- 282 Podľa článku 134 ods. 1 rokovacieho poriadku účastník konania, ktorý vo veci nemal úspech, je povinný nahradiť trovy konania, ak to bolo v tomto zmysle navrhnuté. Keďže žalobkyňa nemala vo veci úspech, je opodstatnené zaviazat' ju na náhradu trov konania v súlade s návrhom Komisie.

Z týchto dôvodov

VŠEOBECNÝ SÚD (prvá rozšírená komora)

rozhodol takto:

1. Žaloba sa zamietla.

2. easyJet Airline Co. Ltd je povinná nahradiť trovy konania.

Papasavvas

Svenningsen

Valančius

Csehi

Nihoul

Rozsudok bol vyhlásený na verejnom pojednávaní v Luxemburgu 13. mája 2020.

Podpisy

Obsah

I. Okolnosti predchádzajúce sporu	1
A. O sporných opatreniach	1
1. O právnych predpisoch prijatých autonómnym regiónom	2
a) O článku 3 zákona č. 10/2010	2
b) O vykonávacích aktoch zákona č. 10/2010	3
2. O vykonávaní sporných opatrení	4
a) Vykonanie zákona č. 10/2010, pokiaľ ide o letisko Olbia	4
b) Vykonanie zákona č. 10/2010, pokiaľ ide o letisko Cagliari-Elmas	5
c) Vykonanie zákona č. 10/2010, pokiaľ ide o letisko Alghero	5
B. O napadnutom rozhodnutí	6
II. Konanie a návrhy účastníkov konania	8
III. Právny stav	9
A. O prípustnosti	9
B. O návrhoch na zrušenie	12
1. O prvom žalobnom dôvode založenom na zjavne nesprávnom posúdení, pokiaľ ide o kvalifikáciu platieb, ktoré poskytli prevádzkovatelia letísk žalobkyni, ako štátnych prostriedkov, a ktorých poskytnutie bolo pripísateľné talianskemu štátu	12
a) O prvej časti prvého žalobného dôvodu týkajúcej sa vykonávania kontroly nad prevádzkovateľmi letísk autonómnym regiónom	12
b) O druhej časti prvého žalobného dôvodu týkajúcej sa úlohy prevádzkovateľov letísk ako sprostredkovateľov	15
1) O využívaní štátnych prostriedkov	16
2) O pripísateľnosti platieb uskutočnených prevádzkovateľmi letísk v prospech leteckých spoločností autonómnemu regiónu	20
2. O druhom žalobnom dôvode založenom na zjavne nesprávnom posúdení, pokiaľ ide o získanie výhody leteckými spoločnosťami	24
a) O prvej časti druhého žalobného dôvodu týkajúcej sa porušenia definície „schéma pomoci“ stanovenej v článku 1 písm. d) nariadenia 2015/1589	24
b) O druhej a tretej časti druhého žalobného dôvodu, ktoré sa týkajú uplatnenia zásady súkromného hospodárskeho subjektu v trhovom hospodárstve na úrovni autonómneho regiónu a na úrovni prevádzkovateľov letísk	28

1) O tretej časti druhého žalobného dôvodu týkajúcej sa uplatnenia zásady súkromného investora na zmluvné vzťahy medzi prevádzkovateľmi letísk a leteckými spoločnosťami.....	28
2) O druhej časti druhého žalobného dôvodu týkajúcej sa uplatnenia zásady súkromného subjektu v trhovom hospodárstve na rozhodnutia autonómneho regiónu.....	30
c) O štvrtej časti druhého žalobného dôvodu týkajúcej sa tvrdenia, že prevádzkovatelia letísk vykonaním zákona č. 10/2010 získali neoprávnené výhody od autonómneho regiónu.....	36
3. O treťom žalobnom dôvode založenom na zjavne nesprávnom posúdení, pokiaľ ide o skutočnosť, že sporné opatrenia narušajú alebo hrozia narušením hospodárskej súťaže a ovplyvňujú obchod medzi členskými štátmi.....	37
4. O štvrtom žalobnom dôvode založenom na zjavne nesprávnom posúdení, pokiaľ ide o nemožnosť vyhlásiť sporné opatrenia za zlučiteľné s vnútorným trhom podľa článku 107 ods. 3 ZFEÚ.....	39
5. O piatom žalobnom dôvode založenom na porušení zásady legitímnej dôvery, pokiaľ ide o nariadenie vrátenia pomoci na úrovni žalobkyne.....	43
6. O šiestom žalobnom dôvode založenom na nedostatočnom odôvodnení a rozpore v odôvodnení napadnutého rozhodnutia.....	45
IV. O trovách.....	46