

Europäischer Gerichtshof, Urteil vom 17.11.2022 – C-331/20

Zweite Kammer

ECLI:EU:C:2022:886

URTEIL DES GERICHTSHOFS (Zweite Kammer) 17. November 2022 („Rechtsmittel – Staatliche Beihilfen – Art. 107 Abs. 1 AEUV – Beschluss der Europäischen Kommission betreffend Ausgleichsleistungen für sardische Flughäfen für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen – Vorliegen rechtswidriger und mit dem Binnenmarkt unvereinbarer staatlicher Beihilfen, die von der Italienischen Republik über Flughafenbetreiber an Luftverkehrsunternehmen gewährt wurden – Begriff der staatlichen Beihilfe – Nachweis des Vorliegens eines Vorteils – Bestimmung seiner Höhe – Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden privaten Wirtschaftsteilnehmers – Anwendbarkeit und Anwendung – Kriterium des privaten Erwerbers von Waren oder Dienstleistungen – Voraussetzungen – Beweislast“ In den verbundenen Rechtssachen C-331/20 P und C-343/20 P betreffend zwei Rechtsmittel nach Art. 56 der Satzung des Gerichtshofs der Europäischen Union, eingelegt am 22. und 23. Juli 2020, Volotea SA mit Sitz in Barcelona (Spanien), vertreten durch M. Carpagnano, Avvocato, und Rechtsanwalt M. Nordmann, Rechtsmittelführerin in der Rechtssache C-331/20 P, easyJet Airline Co. Ltd mit Sitz in Luton (Vereinigtes Königreich), vertreten durch A. Manzanque Valverde und J. Rivas Andrés, Abogados, Rechtsmittelführerin in der Rechtssache C-343/20 P, andere Partei des Verfahrens: Europäische Kommission, vertreten durch D. Grespan, S. Noë, L. Armati und D. Recchia als Bevollmächtigte, Beklagte im ersten Rechtszug, erlässt DER GERICHTSHOF (Zweite Kammer) unter Mitwirkung der Kammerpräsidentin A. Prechal, der Richterinnen M. L. Arastey Sahún sowie der Richter F. Biltgen, N. Wahl und J. Passer (Berichterstatte), Generalanwältin: T. ?apeta, Kanzler: A. Calot Escobar, aufgrund des schriftlichen Verfahrens, nach Anhörung der Schlussanträge der Generalanwältin in der Sitzung vom 7. April 2022 folgendes Urteil

1 Mit ihrem jeweiligen Rechtsmittel beantragen die Volotea SA und die easyJet Airline Co. Ltd (im Folgenden: easyJet) die Aufhebung der Urteile des Gerichts der Europäischen Union vom 13. Mai 2020, Volotea/Kommission (T-607/17, im Folgenden: Urteil T-607/17, EU:T:2020:180), und vom 13. Mai 2020, easyJet Airline/Kommission (T-8/18, im Folgenden: Urteil T-8/18, EU:T:2020:182) (im Folgenden zusammen: angefochtene Urteile), mit denen das Gericht jeweils die Klage von Volotea und die Klage von easyJet, die auf die Nichtigerklärung des Beschlusses (EU) 2017/1861 der Europäischen Kommission vom 29. Juli 2016 über die staatliche Beihilfe SA33983 (2013/C) (ex 2012/NN) (ex 2011/N) – Italien – Ausgleichsleistungen für sardische Flughäfen für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen (DAWI) (ABl. 2017, L 268, S. 1, im Folgenden: streitiger Beschluss) gerichtet waren, abgewiesen hat.

Vorgeschichte der Rechtsstreitigkeiten

2 Die Vorgeschichte der Rechtsstreitigkeiten, wie sie in den angefochtenen Urteilen und im streitigen Beschluss dargestellt wird, lässt sich für die Zwecke des vorliegenden Urteils wie folgt zusammenfassen.

Streitige Maßnahmen

3 Auf der Insel Sardinien (Italien) gab es 2010 fünf Flughäfen, u. a. die Flughäfen Cagliari-Elmas (Italien) und Olbia (Italien).

4 Der Flughafen Cagliari-Elmas wird von der So.G.Aer SpA (im Folgenden: Sogaer) betrieben, einer Gesellschaft, deren Kapital in der Zeit von 2010 bis 2013 (im Folgenden: Zeitraum 2010-2013) zu über 90 % von der Handelskammer Cagliari gehalten wurde, die eine öffentliche Einrichtung ist, die nicht der Kontrolle der Regione autonoma della Sardegna (Autonome Region Sardinien, Italien) (im Folgenden: Autonome Region) unterliegt. Der Flughafen Olbia wurde im selben Zeitraum von der Geasar SpA (im Folgenden: Geasar) betrieben, einer Gesellschaft, deren Kapital zu fast 80 % von einer privaten Gesellschaft, der Meridiana SpA, gehalten wurde. Gesetz Nr. 10/2010

5 Am 13. April 2010 erließ die Autonome Region die Legge regionale n. 10 – Misure per lo sviluppo del trasporto aereo (Regionalgesetz Nr. 10 – Maßnahmen zur Entwicklung des Luftverkehrs) (Bollettino

uffiziale della Regione autonoma della Sardegna Nr. 12 vom 16. April 2010, im Folgenden: Gesetz Nr. 10/2010), in dessen Art. 3 steht: „1. Für die Finanzierung der Flughäfen der Insel werden im Hinblick auf die Stärkung und die Entwicklung des Luftverkehrs als Dienstleistung von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse auch durch saisonale Entzerrung der Flugverbindungen gemäß der Mitteilung der Kommission 2005/C 312/01 [vom 9. Dezember 2005] über Gemeinschaftliche Leitlinien für die Finanzierung von Flughäfen und die Gewährung staatlicher Anlaufbeihilfen für Luftfahrtunternehmen auf Regionalflughäfen [(ABl. 2005, C 312, S. 1)] Ausgaben in Höhe von 19700000 [Euro] für das Jahr 2010 und von 24500000 [Euro] für jedes der Jahre 2011 bis 2013 genehmigt. 2. Durch Beschluss der Regionalregierung ... werden die Kriterien, die Art und die Dauer des Verkehrsangebots sowie die Richtlinien für die Aufstellung von Maßnahmenplänen durch die Flughafenbetreibergesellschaften ... festgelegt. 3. Der Beschluss gemäß Abs. 2 und die Maßnahmenpläne, einschließlich derjenigen, die von den Flughafenbetreibergesellschaften zum Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Gesetzes zusammen mit den entsprechenden Urkunden und Verträgen bereits festgelegt waren, werden finanziert, wenn sie in Übereinstimmung mit den Kriterien, der Art, der Dauer des Verkehrsangebots und den in Abs. 2 genannten Richtlinien erstellt werden, und werden vorab dem zuständigen Ausschuss zur verbindlichen Stellungnahme vorgelegt.“ Rechtsakte zur Durchführung von Art. 3 des Gesetzes Nr. 10/2010

6 Die Regierung der Autonomen Region erließ mehrere Rechtsakte zur Durchführung der in Art. 3 des Gesetzes Nr. 10/2010 vorgesehenen Maßnahmen, u. a. die Deliberazione della Giunta regionale n. 29/36 (Beschluss Nr. 29/36 der Regionalregierung) vom 29. Juli 2010, die Deliberazione della Giunta regionale n. 43/37 (Beschluss Nr. 43/37 der Regionalregierung) vom 6. Dezember 2010 (im Folgenden: Beschluss Nr. 43/37) und die Deliberazione della Giunta regionale n. 52/117 (Beschluss Nr. 52/117 der Regionalregierung) vom 23. Dezember 2011 (im Folgenden: Beschluss Nr. 52/117) (im Folgenden zusammen mit Art. 3 des Gesetzes Nr. 10/2010: streitige Maßnahmen).

7 Diese Durchführungsrechtsakte legten drei Arten von Maßnahmen fest, für die die Flughafenbetreiber eine Finanzierung von der Autonomen Region für den Zeitraum 2010-2013 erhalten konnten: – „Erhöhung des Luftverkehrs durch die Luftverkehrsunternehmen“ (Maßnahme 1), was als Festlegung von Geschäftsstrategien und Erbringung von Luftverkehrsdiensten definiert wurde, die darauf abzielen und darin bestehen, die Tourismusströme saisonal zu entzerren, die Anzahl der Flugverbindungen zu erhöhen, die Flugfrequenz zu steigern und die Kapazitäten zur Abfertigung und Beförderung von Fluggästen zu stärken; – „Förderung [der Insel] Sardinien als Reiseziel durch die Luftverkehrsunternehmen“ (Maßnahme 2), was als Erbringung von Marketing- und Werbedienstleistungen definiert wurde, die darauf abzielen, die Anzahl der Passagiere zu erhöhen und das Einzugsgebiet der Flughäfen der Insel zu fördern; – „weitere Fördermaßnahmen der Flughafenbetreiber, die im Namen der [Autonomen] Region von anderen Dienstleistungsanbietern als den Luftverkehrsunternehmen durchgeführt werden“ (Maßnahme 3).

8 Außerdem wurde in dem in Rn. 6 des vorliegenden Urteils erwähnten Beschluss Nr. 29/36 der Regionalregierung u. a. klargestellt, dass die allgemeinen Ziele der in Art. 3 des Gesetzes Nr. 10/2010 vorgesehenen Maßnahmen die Stärkung des wirtschaftlichen, sozialen und territorialen Zusammenhalts der Insel Sardinien sowie die Entwicklung der örtlichen Wirtschaft, des Tourismus und der Kultur auf Sardinien seien. Diese allgemeinen Ziele sollten in der Praxis durch die Zwischenziele erreicht und konkretisiert werden, den Luftverkehr von und nach den verschiedenen Flughäfen der Insel zu entwickeln und zu stärken, insbesondere durch die Erhöhung der Flugfrequenz und der Flugkapazität in der Zwischensaison und der Wintersaison sowie durch die Eröffnung neuer Flugverbindungen.

9 Schließlich wurden in dem genannten Beschluss die Kriterien, die Art und die Dauer der Verkehrsdienste, für die eine Finanzierung für den Zeitraum 2010-2013 gewährt werden konnte, sowie die Leitlinien für die Maßnahmenpläne festgelegt, von deren Ausarbeitung durch die öffentlichen oder privaten Betreiber der verschiedenen Flughäfen der Insel (im Folgenden: Flughafenbetreiber) und anschließenden Genehmigung durch die Autonome Region die Gewährung einer solchen Finanzierung

abhing. Diese Maßnahmenpläne sollten durch zwischen diesen Flughafenbetreibern und Luftverkehrsunternehmen abgeschlossene Verträge durchgeführt werden.

10 Insbesondere geht aus dem genannten Beschluss hervor, dass in Bezug auf die Erhöhung des Luftverkehrs durch die Luftverkehrsunternehmen (Maßnahme 1) die genannten Maßnahmenpläne nationale oder internationale Verbindungen von strategischer Bedeutung identifizieren und die jährlichen Ziele festlegen sollten, die aus Sicht des jeweiligen Flughafenbetreibers im Hinblick auf die Frequenz der durchzuführenden Flüge, die Anzahl der zu befördernden Fluggäste und die neu zu eröffnenden Flugverbindungen durchführbar erschienen. Was ferner die Förderung der Insel Sardinien als Reiseziel durch die Luftverkehrsunternehmen (Maßnahme 2) betrifft, sollten die Maßnahmenpläne die zur Erhöhung der Anzahl der beförderten Fluggäste und zur Förderung des Einzugsgebiets des jeweiligen Flughafens zu erbringenden spezifischen Marketing- und Werbeleistungen festlegen. In beiden Fällen waren die fraglichen Maßnahmenpläne mit wirtschaftlichen und finanziellen Prognosen in Bezug auf die Rentabilitätsaussichten der zu erbringenden Dienstleistungen zu substantiieren.

11 Ferner ergibt sich aus den Beschlüssen Nr. 43/37 und Nr. 52/117, dass die Autonome Region nach ihrer Genehmigung der fraglichen Maßnahmenpläne die in Art. 3 des Gesetzes Nr. 10/2010 genannten öffentlichen Mittel dadurch zu verteilen hatte, dass sie in ihrem Haushalt die Höhe der Finanzierung festzulegen hatte, die jedem der die Finanzierung beantragenden Flughafenbetreiber zu gewähren war.

12 Insoweit sahen die genannten Beschlüsse insbesondere vor, dass die dem jeweiligen Flughafenbetreiber zu gewährenden Finanzierungen die Differenz decken sollten, die zwischen den Kosten, die die von dem Flughafenbetreiber zur Umsetzung seines Maßnahmenplans ausgewählten verschiedenen Luftverkehrsunternehmen für die Erfüllung ihrer nach dem zwischen den Parteien abgeschlossenen Vertrag gegenüber dem Flughafenbetreiber bestehenden Pflichten aufwenden mussten, einerseits und dem Erlös aus dem Verkauf von Flugscheinen durch jedes dieser Luftverkehrsunternehmen an seine jeweiligen Fluggäste andererseits bestanden. Des Weiteren waren diese Finanzierungen in drei Tranchen zu gewähren, und zwar die erste als Vorschuss, die zweite als Zwischenzahlung und die dritte als Restzahlung, deren Auszahlung erst nach Kontrolle der erbrachten Dienstleistungen, der erzielten Ergebnisse und der aufgewendeten Kosten erfolgen durfte. Schließlich war vorgesehen, dass die Autonome Region und die Flughafenbetreiber im Rahmen ihrer jeweiligen Befugnisse sowohl die Kontrolle dieser Dienstleistungen als auch das Monitoring der Leistungen der diese Dienstleistungen erbringenden Luftverkehrsunternehmen sicherzustellen hatten. Diese Kontrolle und dieses Monitoring konnten u. a. zur Verhängung von Sanktionen führen, wenn die verschiedenen jährlichen Ziele nicht erreicht wurden, die von den Luftverkehrsunternehmen, die mit den Flughafenbetreibern Verträge über die Erbringung von Luftverkehrs-, Marketing- oder Werbedienstleistungen abgeschlossen hatten, erreicht werden sollten, sowie zur Rückforderung von Ausgleichsleistungen an diese Luftverkehrsunternehmen, die in Anbetracht der von ihnen tatsächlich aufgewendeten Kosten überhöht waren. Durchführung der streitigen Maßnahmen im Hinblick auf Volotea und easyJet

13 Die Flughafenbetreiber, die die Inanspruchnahme der mit den streitigen Maßnahmen eingeführten Regelung beantragt hatten, darunter Sogaer in Bezug auf den Flughafen Cagliari-Elmas und Geasar in Bezug auf den Flughafen Olbia, haben diese Regelung dadurch umgesetzt, dass sie eine Reihe von Verträgen mit einem breiten Spektrum an Luftverkehrsunternehmen abgeschlossen haben, die sowohl sogenannte „klassische“ als auch „Billigfluggesellschaften“ und „Charter“-Fluggesellschaften umfassten, zu denen u. a. Volotea und easyJet gehören. – Situation von Volotea

14 Volotea ist ein Luftverkehrsunternehmen mit Sitz in Spanien, das ein Netz an Kurzstreckenverbindungen von und nach einer Reihe von Flughäfen in der Europäischen Union betreibt, darunter die Flughäfen Cagliari-Elmas und Olbia.

15 Auf einen von Geasar als Betreiberin des Flughafens Olbia veröffentlichten Aufruf zur Interessenbekundung hin legte Volotea einen Wirtschaftsplan für die Entwicklung von Flugverbindungen von und nach diesem Flughafen sowie ein Programm von Marketing- und Werbedienstleistungen vor.

16 Nach Prüfung dieses Wirtschaftsplans und dieses Programms legte Geasar der Autonomen Region Maßnahmenpläne für das Jahr 2010 und für den Zeitraum 2011-2013 und entsprechende Finanzierungsanträge vor. Mit den Beschlüssen Nr. 43/37 und Nr. 52/117 genehmigte die Autonome Region diese Maßnahmenpläne und setzte die Beträge fest, die Geasar für 2010 und für den Zeitraum 2011-2013 gewährt wurden.

17 Am 4. April 2012 und am 31. März 2013 schlossen Geasar und Volotea zwei Verträge über den – von Volotea zu gewährleistenden – Betrieb von Flugverbindungen nach Bordeaux (Frankreich), Genua (Italien), Nantes (Frankreich), Palermo (Italien) und Venedig (Italien) sowie über Marketing- und Werbedienstleistungen betreffend die Einrichtung neuer Flugverbindungen und die Erhöhung der Kapazitäten zur Abfertigung und Beförderung von Fluggästen.

18 Ferner legte Volotea auf eine von Sogaer als Betreiberin des Flughafens Cagliari-Elmas veröffentlichte Bekanntmachung hin einen Wirtschaftsplan für die Entwicklung von Flugverbindungen von und nach diesem Flughafen sowie ein Programm von Marketing- und Werbedienstleistungen vor.

19 Nach Prüfung dieses Wirtschaftsplans und dieses Programms legte Sogaer der Autonomen Region Maßnahmenpläne für das Jahr 2010 und für den Zeitraum 2011-2013 und entsprechende Finanzierungsanträge vor. Mit den Beschlüssen Nr. 43/37 und Nr. 52/117 genehmigte die Autonome Region diese Maßnahmenpläne und setzte die Beträge fest, die Sogaer für 2010 und für den Zeitraum 2011-2013 gewährt wurden.

20 Am 26. Februar 2012 schlossen Sogaer und Volotea einen Vertrag über Marketingdienstleistungen betreffend die Einrichtung neuer Flugverbindungen und die Erhöhung der Kapazitäten zur Abfertigung und Beförderung von Fluggästen. – Situation von easyJet

21 easyJet ist ein Luftverkehrsunternehmen mit Sitz im Vereinigten Königreich, das ein Netz an Kurzstreckenverbindungen von und nach Flughäfen der Union betreibt, darunter die Flughäfen Cagliari-Elmas und Olbia.

22 Auf einen von Geasar als Betreiberin des Flughafens Olbia veröffentlichten Aufruf zur Interessenbekundung hin legte easyJet einen Wirtschaftsplan für die Entwicklung von Flugverbindungen von und nach diesem Flughafen sowie ein Programm von Marketing- und Werbedienstleistungen vor.

23 Nach Prüfung dieses Wirtschaftsplans und dieses Programms sowie nach Vorlage der in Rn. 16 des vorliegenden Urteils genannten Maßnahmenpläne durch Geasar und schließlich nach deren Genehmigung durch die Autonome Region schlossen Geasar und easyJet drei Verträge, mit denen sich easyJet verpflichtete, zum einen Punkt-zu-Punkt-Verbindungen zwischen Olbia und den Flughäfen Basel (Schweiz), Berlin-Schönefeld (Deutschland), Bristol (Vereinigtes Königreich), Genf (Schweiz), London Gatwick (Vereinigtes Königreich), Lyon (Frankreich), Madrid-Barajas (Spanien), Mailand Malpensa (Italien) und Paris-Orly (Frankreich) beizubehalten oder zu gewährleisten sowie Ziele in Bezug auf die Passagierzahlen zu erreichen und zum anderen ein Programm von Marketing- und Werbedienstleistungen umzusetzen. Der erste dieser Verträge, der am 17. März 2011 unterzeichnet wurde, galt für den Zeitraum vom 28. März 2010 bis zum 27. März 2011. Der zweite Vertrag, der am 25. Januar 2012 unterzeichnet wurde, galt für den Zeitraum vom 27. März 2011 bis zum 30. März 2013. Der dritte Vertrag, der am 1. März 2013 unterzeichnet wurde, galt für den Zeitraum vom 27. März 2013 bis zum 30. März 2014.

24 Ferner legte easyJet auf eine von Sogaer als Betreiberin des Flughafens Cagliari-Elmas veröffentlichte Bekanntmachung hin einen Wirtschaftsplan für die Entwicklung von Flugverbindungen von und nach diesem Flughafen sowie ein Programm von Marketing- und Werbedienstleistungen vor.

25 Nach Prüfung dieses Wirtschaftsplans und dieses Programms sowie nach Vorlage der in Rn. 19 des vorliegenden Urteils genannten Maßnahmenpläne durch Sogaer und schließlich nach deren Genehmigung durch die Autonome Region schlossen Sogaer und easyJet einen für den Zeitraum vom 29. März 2010 bis zum 28. März 2013 geltenden Vertrag, mit dem sich easyJet verpflichtete, zum einen Punkt-zu-Punkt-Verbindungen zwischen Cagliari-Elmas und Basel, Berlin-Schönefeld, Genf und London-Stansted (Vereinigtes Königreich) beizubehalten oder zu gewährleisten sowie Ziele in Bezug auf die Passagierzahlen zu erreichen und zum anderen Marketing- und Werbedienstleistungen anzubieten.
Streitiger Beschluss

26 Am 30. November 2011 meldete die Italienische Republik bei der Europäischen Kommission gemäß Art. 108 Abs. 3 AEUV das Gesetz Nr. 10/2010 an.

27 Mit Schreiben vom 23. Januar 2013 informierte die Kommission die Italienische Republik über ihren Beschluss, hinsichtlich der mit dem Gesetz Nr. 10/2010 eingeführten Regelung das förmliche Prüfverfahren gemäß Art. 108 Abs. 2 AEUV zu eröffnen. Am 30. Mai 2013 wurde der Beschluss im Amtsblatt der Europäischen Union (ABl. 2013, C 152, S. 30) veröffentlicht, und die Kommission forderte die Beteiligten auf, ihr gegenüber zu dieser Regelung gegebenenfalls Stellung zu nehmen. Auf diese Aufforderung hin reichten verschiedene Beteiligte, darunter Volotea und easyJet, bei der Kommission mehrere schriftliche Erklärungen ein.

28 Am 29. Juli 2016 erließ die Kommission den streitigen Beschluss, dessen verfügender Teil Art. 1 enthält, der wie folgt lautet: „(1) Die Regelung, die Italien mit dem [Gesetz Nr. 10/2010] eingeführt hat, enthält keine staatliche Beihilfe im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 AEUV zugunsten von ... [Sogaer] ... und [Gesar] ... (2) Die Regelung, die Italien mit dem Gesetz [Nr. 10/2010] eingeführt hat, stellt eine staatliche Beihilfe im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 AEUV zugunsten [von 15 Fluggesellschaften, darunter Volotea und easyJet] dar, insofern sie sich auf die Tätigkeiten dieser Luftverkehrsunternehmen am Flughafen Cagliari-Elmas und am Flughafen Olbia bezieht. (3) Die in Absatz 2 genannte staatliche Beihilfe wurde von Italien unter Verstoß gegen Artikel 108 Absatz 3 AEUV gewährt. (4) Die in Absatz 2 genannte staatliche Beihilfe ist mit dem Binnenmarkt unvereinbar.“

29 Die Art. 2 bis 4 des streitigen Beschlusses machen der Italienischen Republik u. a. zur Auflage, die in Art. 1 des Beschlusses genannte Beihilfe sofort in wirksamer Weise von deren Empfängern zurückzufordern und der Kommission eine bestimmte Anzahl an Informationen über diese Rückforderung zu übermitteln.

30 Aus den Erwägungsgründen 394 bis 406 des streitigen Beschlusses geht hervor, dass die Kommission im Wesentlichen der Ansicht war, dass die streitigen Maßnahmen aus zwei Gründen nicht als staatliche Beihilfe zugunsten der betroffenen Flughafenbetreiber eingestuft werden könnten. Zum einen könnten diese Betreiber nicht als „direkte Begünstigte“ eines gemäß der durch diese Maßnahmen eingeführten Beihilferegulierung gewährten Vorteils angesehen werden, da sie rechtlich und tatsächlich als „zwischengeschaltete Stellen“ für die Autonome Region gehandelt und die von ihr auf der Grundlage dieser Regelung eingesetzten öffentlichen Mittel in vollem Umfang an die Luftverkehrsunternehmen weitergeleitet hätten, mit denen sie in Vertragsbeziehung stünden. Zum anderen könnten sie auch nicht als Begünstigter eines „mittelbaren Vorteils“ aufgrund dieser Regelung angesehen werden, da sie nur von „bloßen sekundären wirtschaftlichen Auswirkungen“ profitiert hätten, die durch diese Regelung hervorgerufen würden und die mit denen „vergleichbar“ seien, von denen Unternehmen profitiert hätten, die in anderen, vom Tourismus abhängigen Wirtschaftssektoren tätig seien.

31 Dagegen stufte die Kommission die streitigen Maßnahmen als staatliche Beihilfe zugunsten der in Art. 1 des streitigen Beschlusses genannten Luftverkehrsunternehmen ein.

32 Insoweit vertrat die Kommission u. a. zum einen die Ansicht, dass diese Maßnahmen aus einem Gesetz resultiert hätten, das die Gewährung öffentlicher Mittel an die Betreiber bestimmter Flughäfen der Insel Sardinien und die spätere Verwendung dieser öffentlichen Mittel zur Finanzierung von Verträgen

vorsehe, die diese Flughafenbetreiber mit Luftverkehrsunternehmen im Rahmen einer Regelung abgeschlossen hätten, deren Hauptbestandteile durch dieses Gesetz festgelegt seien und der Kontrolle durch die Autonome Region unterlägen, weshalb die Kommission das Vorliegen staatlicher Mittel bejahte (Erwägungsgründe 355 bis 361).

33 Zum anderen vertrat die Kommission im Wesentlichen die Ansicht, dass die genannten Maßnahmen den Luftverkehrsunternehmen eine Subvention gewährten, die einen Vorteil im Sinne von Art. 107 Abs. 1 AEUV darstelle, der nicht anhand des Grundsatzes des marktwirtschaftlich handelnden privaten Wirtschaftsteilnehmers zu prüfen sei (Erwägungsgründe 362 bis 388).

34 Ferner vertrat die Kommission im streitigen Beschluss die Ansicht, dass die den Luftverkehrsunternehmen so gewährte staatliche Beihilfe rechtswidrig sei (Erwägungsgründe 407 bis 409) und nicht mit dem Binnenmarkt vereinbar sei (Erwägungsgründe 410 bis 421). Urteil T?607/17

35 Mit Klageschrift, die am 6. September 2017 bei der Kanzlei des Gerichts einging, erhob Volotea eine Klage, die darauf gerichtet war, den streitigen Beschluss insoweit für teilweise nichtig zu erklären, als er eine staatliche Beihilfe betraf, die sie auf der Grundlage der mit dem Gesetz Nr. 10/2010 eingeführten Regelung erhalten haben soll.

36 Zur Stützung ihrer Anträge machte Volotea fünf Klagegründe geltend, mit denen sie im Wesentlichen erstens einen Verstoß gegen Art. 107 Abs. 1 AEUV, zweitens einen Verstoß gegen Art. 107 Abs. 3 AEUV, drittens die Rechtswidrigkeit der an die Italienische Republik gerichteten Anordnung der Rückforderung, viertens einen Verstoß gegen die Sorgfaltspflicht, die der Kommission im Rahmen der Führung des dem Erlass des streitigen Beschlusses vorausgegangenen Verfahrens obliege, und fünftens eine unzureichende und widersprüchliche Begründung rügte.

37 Im Urteil T?607/17 hat das Gericht keinen dieser Klagegründe für begründet gehalten und folglich die Klage insgesamt abgewiesen. Urteil T?8/18

38 Mit Klageschrift, die am 11. Januar 2018 bei der Kanzlei des Gerichts einging, erhob easyJet eine Klage, die darauf gerichtet war, den streitigen Beschluss in vollem Umfang oder, hilfsweise, insoweit für nichtig zu erklären, als er eine staatliche Beihilfe betraf, die sie auf der Grundlage der mit dem Gesetz Nr. 10/2010 eingeführten Regelung erhalten haben soll.

39 Zur Stützung ihrer Anträge machte easyJet sechs Klagegründe geltend, die im Wesentlichen hinsichtlich der ersten drei auf einen Verstoß gegen Art. 107 Abs. 1 AEUV, hinsichtlich des vierten auf einen Verstoß gegen Art. 107 Abs. 3 AEUV, hinsichtlich des fünften auf einen Verstoß gegen den Grundsatz des Vertrauensschutzes und hinsichtlich des sechsten auf eine unzureichende und widersprüchliche Begründung gestützt waren.

40 Im Urteil T?8/18 hat das Gericht erstens befunden, dass die Klage nur insoweit zulässig sei, als sie darauf gerichtet sei, den streitigen Beschluss insoweit für nichtig zu erklären, als er easyJet betreffe. Zweitens sei keiner der von easyJet geltend gemachten Klagegründe begründet. Daher hat es die Klage insgesamt abgewiesen. Anträge der Parteien und Verfahren vor dem Gerichtshof

41 Mit ihrem Rechtsmittel in der Rechtssache C?331/20 P beantragt Volotea, – das Urteil T?607/17 aufzuheben, – den streitigen Beschluss insoweit für nichtig zu erklären, als er sie betrifft, oder, hilfsweise, die Sache an das Gericht zurückzuverweisen, – der Kommission die im Verfahren des ersten Rechtszugs und im Rechtsmittelverfahren entstandenen Kosten aufzuerlegen.

42 Mit ihrem Rechtsmittel in der Rechtssache C?343/20 P beantragt easyJet, – das Urteil T?8/18 aufzuheben, – den streitigen Beschluss insoweit für nichtig zu erklären, als er sie betrifft, oder, hilfsweise, die Sache an das Gericht zurückzuverweisen, – der Kommission die im Verfahren des ersten Rechtszugs und im Rechtsmittelverfahren entstandenen Kosten aufzuerlegen.

43 Die Kommission beantragt, diese beiden Rechtsmittel zurückzuweisen und Volotea und easyJet die Kosten aufzuerlegen.

44 Mit Schreiben vom 12. Februar 2021 sind die Parteien der vorliegenden Rechtssachen gebeten worden, zu einer etwaigen Verbindung dieser Rechtssachen Stellung zu nehmen; dem haben sie fristgemäß Folge geleistet.

45 Mit Beschluss vom 22. Februar 2021 sind die genannten Rechtssachen nach Anhörung des Berichterstatters und der Generalanwältin zu gemeinsamem mündlichen Verfahren und zu gemeinsamer Entscheidung des Gerichtshofs verbunden worden.

46 Am 10. Juni 2021 sind die Parteien der vorliegenden Rechtssachen gebeten worden, einige Fragen des Gerichtshofs schriftlich zu beantworten; dem haben sie fristgemäß Folge geleistet. Zu den Rechtsmitteln

47 Volotea stützt ihr Rechtsmittel auf fünf Gründe, mit denen im Wesentlichen hinsichtlich des ersten Rechtsfehler bei der Auslegung und Anwendung von Art. 107 Abs. 1 AEUV auf den vorliegenden Fall, hinsichtlich des zweiten Rechtsfehler bei der Auslegung und Anwendung von Art. 107 Abs. 3 AEUV, hinsichtlich des dritten ein Rechtsfehler bei der Anwendung des Grundsatzes des Vertrauensschutzes, hinsichtlich des vierten ein Rechtsfehler bei der Würdigung der Einhaltung der Begründungspflicht nach Art. 296 Abs. 2 AEUV und hinsichtlich des fünften eine Verletzung des in Art. 47 der Charta der Grundrechte der Europäischen Union niedergelegten Rechts auf einen wirksamen Rechtsbehelf geltend gemacht werden.

48 Der erste dieser fünf Rechtsmittelgründe ist in vier getrennte Rügen gegliedert, die jeweils in Bezug auf den vorliegenden Fall die Auslegung und Anwendung der Voraussetzungen, dass ein Vorteil vorliegt, dass dieser Vorteil selektiv ist, dass staatliche Mittel vorliegen und dass der Wettbewerb verfälscht wird, betreffen, von denen Art. 107 Abs. 1 AEUV die Feststellung des Vorliegens einer staatlichen Beihilfe abhängig macht.

49 Von easyJet werden vier Rechtsmittelgründe geltend gemacht, die alle im Wesentlichen auf Rechtsfehler bei der Auslegung und Anwendung der Voraussetzung des Vorliegens eines Vorteils im Sinne von Art. 107 Abs. 1 AEUV auf den vorliegenden Fall gestützt werden.

50 In Anbetracht ihres Gegenstands und ihres Inhalts, die sich sehr weitgehend überschneiden, werden die erste Rüge des ersten Rechtsmittelgrundes in der Rechtssache C-331/20 P und die vier Rechtsmittelgründe in der Rechtssache C-343/20 P zusammen geprüft. Vorbringen der Parteien Zur ersten Rüge des ersten Rechtsmittelgrundes in der Rechtssache C-331/20 P

51 Als Erstes macht Volotea im Wesentlichen geltend, das Gericht habe bei der Auslegung der in Art. 107 Abs. 1 AEUV genannten Voraussetzung des Vorliegens eines Vorteils und bei der rechtlichen Würdigung des Sachverhalts im Hinblick auf diese Voraussetzung dadurch Fehler begangen, dass es in den Rn. 102 bis 110 des Urteils T-607/17 befunden habe, dass bei den Flughafenbetreibern, mit denen Volotea Verträge über Luftverkehrs-, Marketing- oder Werbedienstleistungen abgeschlossen habe, nicht angenommen werden könne, dass sie einen von der Autonomen Region gewährten Vorteil erhalten hätten, da sie nur als zwischengeschaltete Stellen im Namen der Region gehandelt hätten. Denn wie sich aus den tatsächlichen Feststellungen des Gerichts in den Rn. 92 und 169 des Urteils ergebe, verfügten diese Flughafenbetreiber im Rahmen der Umsetzung der mit den streitigen Maßnahmen eingeführten Regelung bei der Auswahl der Luftverkehrsunternehmen, mit denen sie Dienstleistungsverträge schließen wollten, und bei der Anpassung der für die Erbringung dieser Leistungen an diese Unternehmen als Gegenleistung zu zahlenden Vergütung über einen Beurteilungsspielraum, ohne insoweit der Kontrolle der Autonomen Region zu unterliegen. Ferner sei entgegen den Feststellungen des Gerichts in den Rn. 103, 104, 115, 116 und 120 des Urteils der Abschluss dieser Verträge für die Flughafenbetreiber von wirtschaftlichem und geschäftlichem Interesse gewesen, das darin bestanden

habe, die Aktivität und Attraktivität der Flughäfen Cagliari-Elmas und Olbia zu steigern, und sei die Finanzierung der Verträge zumindest teilweise mit Eigenmitteln des jeweiligen Betreibers, nämlich Sogaer bzw. Geasar, sichergestellt worden.

52 Zweitens habe das Gericht mehrere Rechtsfehler dadurch begangen, dass es in den Rn. 116 bis 121 und 124 bis 151 des Urteils T?607/17 befunden habe, dass die Frage, ob Volotea einen von der Autonomen Region gewährten Vorteil erhalten habe, anhand des Kriteriums des privaten Erwerbers von Waren oder Dienstleistungen anstatt des Grundsatzes des marktwirtschaftlich handelnden privaten Wirtschaftsteilnehmers zu beurteilen sei.

53 Denn zuallererst stelle der Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden privaten Wirtschaftsteilnehmers das allgemeine Kriterium dar, das zur Beurteilung der Frage, ob ein bestimmtes Verhalten der öffentlichen Hand ein oder mehrere Unternehmen begünstige, anzuwenden sei, und zwar auch dann, wenn dieses Verhalten, wie im vorliegenden Fall, im Erwerb von Waren oder Dienstleistungen bestehe. Folglich hätte dieser Grundsatz entgegen den Ausführungen des Gerichts in den Rn. 116 bis 121 und 124 bis 131 des Urteils T?607/17 auch dann auf den vorliegenden Fall angewandt werden können oder gar müssen, wenn die Autonome Region Ziele der öffentlichen Politik verfolgt und zu diesem Zweck über Flughafenbetreiber als zwischengeschaltete Stellen gehandelt hätte, die nicht notwendigerweise selbst alle öffentlichen Einrichtungen seien. Konkret habe die Autonome Region sich mittels der streitigen Maßnahmen darum bemüht, über rechtlich zuständige öffentliche oder private Einrichtungen Luftverkehrsdienste von oder nach Sardinien sowie Marketing- und Werbedienstleistungen zu erwerben, die die Förderung dieses Reiseziels bezweckten und bewirkten, was ein Verhalten mit wirtschaftlicher Dimension sei.

54 Sodann sei auch das Kriterium des privaten Erwerbers von Waren oder Dienstleistungen zu beanstanden, das vom Gericht in den Rn. 131 bis 136 des Urteils T?607/17 herangezogen worden sei und in Bezug auf das es befunden habe, dass es die Prüfung impliziere, ob zwei Voraussetzungen vorlägen, nämlich erstens das Vorliegen eines tatsächlichen Bedarfs an Waren oder Dienstleistungen bei der Person, die sie erwerbe, und zweitens die Durchführung eines offenen, transparenten und nicht diskriminierenden Ausschreibungsverfahrens. Denn die insoweit vom Gericht vorgenommene Auslegung verkenne Art. 107 Abs. 1 AEUV, der insbesondere keinen automatischen Zusammenhang zwischen der Nichtdurchführung eines Ausschreibungsverfahrens und dem Vorliegen eines Vorteils im Sinne dieser Bestimmung herstelle.

55 Ferner sei das genannte Kriterium selbst unter der Annahme, dass es anwendbar und richtig ausgelegt worden sei, im vorliegenden Fall in den Rn. 137 bis 151 des Urteils T?607/17 falsch angewandt worden. Denn trotz der lapidaren, oberflächlichen und nicht substantiierten Ausführungen des Gerichts hierzu habe die Autonome Region einen tatsächlichen Bedarf an Luftverkehrs-, Marketing- und Werbedienstleistungen gehabt. Jedenfalls sei in Anbetracht dessen, dass die Kommission nicht nachgewiesen habe, dass bei einer öffentlichen Einrichtung, die als privater Erwerber von Waren oder Dienstleistungen handle, kein tatsächlicher Bedarf an Gütern oder Dienstleistungen vorliege, das Vorliegen eines solchen Bedarfs anzunehmen. Zudem sei entgegen der Annahme des Gerichts auf Initiative der Flughafenbetreiber ein ebenso wirksames Verfahren zum Aufruf zur Interessenbekundung wie ein Ausschreibungsverfahren durchgeführt worden.

56 Schließlich habe das Gericht in den Rn. 105, 120, 143 und 144 des Urteils T?607/17 Volotea ungerechtfertigte Beweisanforderungen auferlegt, indem es ihr wiederholt und apodiktisch vorgeworfen habe, keine Beweisstücke zur Stützung ihres Vorbringens des Nichtvorliegens eines von der Autonomen Region erlangten Vorteils vorzulegen, während es in erster Linie Sache der Kommission gewesen sei, erforderliche und hinreichende Beweise für das Vorliegen eines solchen Vorteils vorzulegen, was dieses Organ im streitigen Beschluss nicht getan habe.

57 Drittens und letztens macht Volotea geltend, dass das Gericht mit seinen Erwägungen zum Vorliegen eines Vorteils in den Rn. 122 bis 145 des Urteils T?607/17 seine Befugnisse überschritten habe. Denn das Gericht habe die Grenzen, die seiner Aufgabe als über die Rechtmäßigkeit der Beschlüsse der Kommission entscheidender Richter gesetzt seien, dadurch verkannt, dass es sein eigenes rechtliches Prüfkriterium und seine eigenen Tatsachenwürdigungen, insbesondere in Bezug auf das Vorliegen eines tatsächlichen Dienstleistungsbedarfs der Autonomen Region, an die Stelle des im streitigen Beschluss verwendeten rechtlichen Kriteriums und der auf dessen Grundlage vorgenommenen Tatsachenwürdigungen gesetzt habe.

58 Die Kommission ist erstens im Wesentlichen der Ansicht, das Gericht habe die Situation der Flughafenbetreiber Cagliari-Elmas und Olbia im Hinblick auf die streitigen Maßnahmen rechtsfehlerfrei geprüft und beurteilt. Denn das Gericht habe in den Rn. 102 bis 110, 115 und 117 bis 121 des Urteils T?607/17 zutreffend befunden, dass anzunehmen sei, dass der mit diesen Maßnahmen von der Autonomen Region gewährte Vorteil nicht den beiden Flughafenbetreibern zugutekomme, obgleich sie förmlich und ursprünglich die Empfänger der von dieser Region gezahlten öffentlichen Mittel gewesen seien, sondern den Luftverkehrsunternehmen, an die die Flughafenbetreiber als zwischengeschaltete Stellen im Namen der Region diese öffentlichen Mittel letztlich weitergeleitet hätten.

59 Zweitens habe das Gericht rechtsfehlerfrei geschlossen, dass die Autonome Region über die beiden fraglichen Flughafenbetreiber als zwischengeschaltete Stellen Volotea einen Vorteil gewährt habe. Denn wie sich aus den Rn. 118, 119, 122 bis 133, 135 bis 139 und 144 bis 151 des Urteils T?607/17 ergebe, habe das Gericht, nachdem es geprüft habe, ob das Verhalten der Autonomen Region anhand des Grundsatzes des marktwirtschaftlich handelnden privaten Wirtschaftsteilnehmers zu beurteilen sei, angenommen, dass diese Einrichtung mit ihrem Handeln bezweckt habe, Ziele der öffentlichen Politik zu verwirklichen, wodurch die Anwendbarkeit dieses Grundsatzes ausgeschlossen werde, dabei aber befunden, dass sie damit Volotea dennoch einen Vorteil gewährt habe, indem sie bei Volotea über die betreffenden Flughafenbetreiber als zwischengeschaltete Stellen Dienstleistungen erworben habe, die keinen tatsächlichen Bedarf gedeckt hätten. Zudem habe die Autonome Region, wie aus den Rn. 134, 135, 137, 140 bis 143 und 146 des Urteils hervorgehe, nicht die Verfahrensmaßnahmen – wie die Durchführung eines Ausschreibungsverfahrens – ergriffen, mit denen sie diese Dienstleistungen unter den bestmöglichen Bedingungen hätte erwerben können.

60 Ferner habe das Gericht Volotea keine ungerechtfertigten Beweisanforderungen auferlegt, sondern lediglich befunden, dass deren Vorbringen zum Vorliegen eines tatsächlichen Bedarfs der Autonomen Region an Luftverkehrs-, Marketing- und Werbedienstleistungen sowie zur Durchführung eines ebenso wirksamen Verfahrens wie eines Ausschreibungsverfahrens nicht substantiiert sei.

61 Drittens und letztens könne dem Gericht nicht vorgeworfen werden, seine Befugnisse dadurch überschritten zu haben, dass es andere rechtliche Prüfungen und Tatsachenwürdigungen als die im streitigen Beschluss enthaltenen vorgenommen habe. Denn das Gericht habe die Frage, ob die als privater Erwerber von Waren oder Dienstleistungen handelnde Autonome Region einen tatsächlichen Dienstleistungsbedarf habe, nur geprüft, um auf die Argumente einzugehen, die Volotea selbst vorgetragen habe, und die Stichhaltigkeit der Erwägungsgründe 386 und 387 des streitigen Beschlusses in Frage zu stellen, wie sich aus Rn. 131 des Urteils T?607/17 ergebe. Zu den vier Rechtsmittelgründen in der Rechtssache C?343/20 P

62 Mit ihrem ersten Rechtsmittelgrund macht easyJet geltend, das Gericht habe in Rn. 107 des Urteils T?8/18 Rechtsfehler begangen, indem es die Prüfung der in Art. 107 Abs. 1 AEUV genannten verschiedenen und kumulativen Voraussetzungen des Vorliegens eines Vorteils und staatlicher Mittel vermengt und später auf der Grundlage dieser Prüfung befunden habe, dass easyJet ein Vorteil gewährt worden sei.

63 Denn entgegen den Ausführungen in der genannten Randnummer komme es für die Feststellung, ob ein Unternehmen einen Vorteil im Sinne von Art. 107 Abs. 1 AEUV erhalte, darauf an, ob die Mittel, die eine öffentliche Einrichtung oder eine im Namen einer öffentlichen Einrichtung handelnde private Einrichtung diesem Unternehmen gewähre, aufgrund eines Vertrags gewährt würden, der normalen Marktbedingungen entspreche. Zudem sei in Bezug auf Verträge wie die im vorliegenden Fall in Rede stehenden die Einstufung als „Vorteil“ dann auszuschließen, wenn bei einer Ex-ante-Betrachtung anzunehmen sei, dass sie für die Flughafenbetreiber, die sie abgeschlossen hätten, einer wirtschaftlichen und geschäftlichen Logik entsprächen. Schließlich hätte das Gericht, nachdem es in Rn. 176 des Urteils T⁷/18 anerkannt habe, dass dies bei den Verträgen zwischen easyJet und den Betreibern der Flughäfen Cagliari-Elmas und Olbia der Fall gewesen sei, feststellen müssen, dass easyJet kein Vorteil gewährt worden sei.

64 Mit ihrem zweiten Rechtsmittelgrund wirft easyJet dem Gericht vor, zum einen befunden zu haben, dass im vorliegenden Fall der Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden privaten Wirtschaftsteilnehmers nicht anwendbar sei, und zum anderen angenommen zu haben, dass easyJet von der Autonomen Region, die über die Betreiber der Flughäfen Cagliari-Elmas und Olbia als zwischengeschaltete Stellen im Rahmen der mit diesen Betreibern abgeschlossenen Verträge über Luftverkehrs-, Marketing- und Werbedienstleistungen gehandelt habe, ein Vorteil gewährt worden sei.

65 Erstens sei die Weigerung des Gerichts, den Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden privaten Wirtschaftsteilnehmers anzuwenden, rechtsfehlerhaft, da sie – wie sich insbesondere aus den Rn. 175 bis 178 und 190 bis 193 des Urteils T⁷/18 ergebe – auf den Umstand gestützt werde, dass die Flughafenbetreiber, über die als zwischengeschaltete Stellen die von den streitigen Maßnahmen erfassten öffentlichen Mittel weitergeleitet worden seien, keine öffentlichen Einrichtungen seien.

66 Denn zuallererst verstoße diese formalistische Argumentation gegen Art. 345 AEUV, der im Hinblick auf die Eigentumsordnung die Neutralität des Unionsrechts verlange, sowie gegen den allgemeinen Grundsatz der Gleichbehandlung. Sodann sei diese Argumentation widersprüchlich, da sie im Rahmen der Beurteilung der Voraussetzung des Vorliegens eines Vorteils im Sinne von Art. 107 Abs. 1 AEUV der Rechtsnatur der im vorliegenden Fall in Rede stehenden Flughafenbetreiber als privates Unternehmen eine entscheidende Bedeutung beimesse, während das Gericht im Rahmen seiner Prüfung der in dieser Bestimmung vorgesehenen Voraussetzung des Vorliegens staatlicher Mittel befunden habe, dass die von der Autonomen Region bei der Durchführung der streitigen Maßnahmen ausgeübte entscheidende Kontrolle über diese Betreiber es ermögliche, die von diesen Betreibern an die Luftverkehrsunternehmen gerichteten Zahlungen von Geldern der Italienischen Republik zuzurechnen und diese Gelder trotz dieser Rechtsnatur als privates Unternehmen als staatliche Mittel anzusehen. Zudem verkenne eine solche Argumentation die Verteidigungsrechte, da sie Luftverkehrsunternehmen wie easyJet eine in der Praxis nicht zu widerlegende Vermutung auferlege, wonach die öffentlichen Mittel, die diese Betreiber zur Vergütung der von diesen Unternehmen erbrachten Dienstleistungen eingesetzt hätten, einen ihnen vom Staat gewährten Vorteil darstellten, obgleich diese Leistungen und die sie vorsehenden Verträge in wirtschaftlicher, geschäftlicher und finanzieller Hinsicht vernünftig und rentabel seien. Schließlich laufe diese Argumentation darauf hinaus, die Einstufung als „staatliche Beihilfe“ von der Form, die die staatlichen Maßnahmen annehmen könnten, oder den Mitteln, die zu ihrer Durchführung eingesetzt werden könnten, statt von ihren Auswirkungen abhängig zu machen. Aus denselben Gründen sei zu beanstanden, dass das Gericht in den Rn. 189 und 190 des Urteils T⁷/18 die mit den streitigen Maßnahmen verfolgten Ziele der öffentlichen Politik betont habe.

67 Zweitens sei die Weigerung des Gerichts, den Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden privaten Wirtschaftsteilnehmers anzuwenden, zu beanstanden, da dieser Grundsatz das allgemeine Kriterium darstelle, anhand dessen – auch in einer Situation wie der des vorliegenden Falles – zu prüfen sei, ob bestimmten Unternehmen unmittelbar oder mittelbar ein Vorteil gewährt worden sei, und da die Nichtanwendung dieses Grundsatzes das Gericht in den Rn. 216 bis 218 des Urteils T⁷/18 zu Unrecht

zu der Annahme veranlasst habe, dass ein an easyJet gewährter Vorteil vorliege, obgleich die Verträge, die easyJet mit den Betreibern der Flughäfen Cagliari-Elmas und Olbia abgeschlossen habe, jeweils als ein unter normalen Marktbedingungen stattfindendes Verhalten hätten eingestuft werden müssen. Denn diese Betreiber, die rechtlich weder dazu verpflichtet gewesen seien, mit Luftverkehrsunternehmen irgendwelche Verträge abzuschließen, noch dazu, vor Abschluss dieser Verträge ein Ausschreibungsverfahren durchzuführen, hätten die Entscheidung, solche Verträge abzuschließen, freiwillig getroffen. Zudem sei in den mit easyJet abgeschlossenen Verträgen vorgesehen gewesen, die verschiedenen Luftverkehrs-, Marketing- und Werbedienstleistungen, zu deren Erbringung sich easyJet gegenüber Geasar und Sogaer verpflichtet habe, zum angemessenen Preis zu vergüten.

68 In ihrer Erwiderung fügt easyJet hinzu, dass selbst dann, wenn im Zusammenhang mit der Ausübung hoheitlicher Befugnisse Zweifel an der Anwendbarkeit des Grundsatzes des marktwirtschaftlich handelnden privaten Wirtschaftsteilnehmers bestünden, dem Mitgliedstaat, von dem ein Verhalten oder eine Maßnahme ausgehe, das bzw. die unter das Verbot staatlicher Beihilfen nach Art. 107 Abs. 1 AEUV fallen könne, ebenso wie den davon begünstigten Unternehmen weiterhin die Möglichkeit offenstehe, anhand objektiver und nachprüfbarer Gesichtspunkte nachzuweisen, dass ein marktwirtschaftlich handelnder Wirtschaftsteilnehmer sich genauso verhalten oder die gleiche Maßnahme gewählt hätte. Folglich hätten diese Gesichtspunkte, die im vorliegenden Fall vorgelegen hätten, von der Kommission im streitigen Beschluss und anschließend vom Gericht im Urteil T⁷/18 nicht außer Acht gelassen werden dürfen.

69 Ferner habe das Gericht in Rn. 217 des Urteils T⁷/18 die Beweislast umgekehrt, indem es easyJet vorgeworfen habe, keine hinreichenden Belege dafür vorgelegt zu haben, um die Feststellung der Kommission, dass die an easyJet gezahlte Vergütung ungewöhnlich gewesen sei, in Frage zu stellen. Dabei habe es der Kommission oblegen, zuvor nachzuweisen, dass eine solche Vergütung nicht dem normalen Marktpreis entsprochen habe, was sie im streitigen Beschluss nicht getan habe.

70 Drittens habe das Gericht in den Rn. 178 und 218 des Urteils T⁷/18 jedenfalls rechtsfehlerhaft befunden, dass der von easyJet erhaltene Vorteil der gesamten Vergütung entspreche. Denn nur die Differenz zwischen der Vergütung, die easyJet unter normalen Marktbedingungen hätte beanspruchen können, und der Vergütung, die ihr von den Flughafenbetreibern tatsächlich gezahlt worden sei, hätte als „Vorteil“ eingestuft werden dürfen.

71 Im Rahmen ihres dritten Rechtsmittelgrundes macht easyJet zunächst geltend, das Gericht habe rechtsfehlerhaft befunden, dass die Betreiber der Flughäfen Cagliari-Elmas und Olbia als zwischengeschaltete Stellen der Autonomen Region anzusehen seien, auch wenn sie in den streitigen Maßnahmen ausdrücklich als Begünstigte der mit diesen Maßnahmen eingeführten Regelung dargestellt worden seien. Denn die Einstufung als „zwischengeschaltete Stelle“ setze voraus, dass die Betroffenen bei der Verwendung der Mittel, die sie aufgrund einer Regelung erhielten, wie sie mit diesen Maßnahmen eingeführt worden sei, über keinen Beurteilungsspielraum verfügten. Im vorliegenden Fall habe das Gericht aber trotz seiner in den Rn. 126 und 127 des Urteils T⁷/18 enthaltenen Feststellung, dass die genannten Maßnahmen den Flughafenbetreibern hinsichtlich bestimmter wesentlicher Aspekte ihrer Durchführung einen Beurteilungsspielraum – wie die Wahl der mit den von der Autonomen Region gewährten Geldern zu finanzierenden Aktivitäten oder die Auswahl der mit der Durchführung dieser Aktivitäten betrauten Unternehmen – eingeräumt hätten, im Rahmen seiner Prüfung der Frage, ob diese Betreiber im vorliegenden Fall einen Vorteil erhalten hätten, nicht die rechtlichen Konsequenzen aus diesen Feststellungen gezogen.

72 Sodann habe dieses Gericht andere objektive und nachprüfbare Gesichtspunkte außer Acht gelassen, die das Vorliegen und den Umfang des fraglichen Beurteilungsspielraums belegt hätten, beginnend mit dem in Rn. 209 des Urteils T⁷/18 erwähnten Umstand, dass die Luftverkehrsunternehmen mit Hilfe von Aufforderungen zur Interessenbekundung ausgewählt worden seien, anhand deren die

Flughafenbetreiber die für sie attraktivsten Angebote hätten auswählen können. Desgleichen hätten diese Betreiber über die Laufzeit und die sonstigen Bestimmungen der Verträge entscheiden können, die sie mit diesen Unternehmen hätten schließen wollen.

73 Schließlich habe das Gericht seine eigene Rechtsprechung verkannt, aus der sich ergebe, dass bei einer Regelung wie der mit den streitigen Maßnahmen eingeführten zu prüfen sei, ob der Beurteilungsspielraum, der den mit ihrer Durchführung betrauten Einrichtungen eingeräumt werde, die Festlegung der wesentlichen Bestandteile dieser Regelung betreffe, mit der Folge, dass diese Einrichtungen nicht als zwischengeschaltete Stellen eingestuft werden könnten, oder ob sich dieser Spielraum auf die technische Anwendung dieser Regelung beschränke – dann komme eine solche Einstufung in Betracht.

74 Mit ihrem vierten Rechtsmittelgrund beanstandet easyJet erstens die Rn. 225 und 226 des Urteils T⁷⁸/18, in denen das Gericht zum einen befunden habe, dass easyJet ebenso wie andere Luftverkehrsunternehmen die Endbegünstigte eines von der Autonomen Region gewährten Vorteils sei, und zum anderen, dass die Betreiber der Flughäfen Cagliari-Elmas und Olbia, die als zwischengeschaltete Stellen die diesen Vorteil darstellenden Gelder weitergeleitet hätten, selbst keinen Vorteil erhalten hätten, da sie die gesamten Gelder an die Luftverkehrsunternehmen weitergeleitet hätten. Denn diese Argumentation stehe im Widerspruch zur Rechtsprechung des Gerichtshofs, aus der hervorgehe, dass das Gericht hätte prüfen müssen, ob die Flughafenbetreiber, die die unmittelbaren Begünstigten der streitigen Maßnahmen gewesen seien, durch diese Maßnahmen einen Vorteil erlangt hätten, ohne dass die spätere Weiterleitung eines Teils der entsprechenden Gelder an Luftverkehrsunternehmen wie easyJet das Vorliegen dieses Vorteils in Frage stellen könne.

75 Zweitens habe das Gericht in den Rn. 97, 120, 134, 179, 192, 216, 218, 225 und 226 des Urteils T⁷⁸/18 zu Unrecht im Wesentlichen befunden, dass die streitigen Maßnahmen Luftverkehrsunternehmen wie easyJet einen Vorteil gewährten, dabei den Flughafenbetreibern aber nur in Form bloßer sekundärer wirtschaftlicher Auswirkungen zugutekämen. Denn die zutreffende rechtliche Würdigung des vorliegenden Sachverhalts hätte das Gericht zum entgegengesetzten Ergebnis führen müssen, da die Flughafenbetreiber öffentliche Mittel dazu verwendet hätten, um den Erwerb von Leistungen zu finanzieren, die sie unter normalen Marktbedingungen hätten selbst finanzieren müssen, während die Luftverkehrsunternehmen für die von ihnen erbrachten Dienstleistungen zu normalen Marktbedingungen vergütet worden seien.

76 Die Kommission macht in erster Linie geltend, der erste Rechtsmittelgrund sei unzulässig, da er nicht alle Randnummern des Urteils T⁷⁸/18, die das Vorliegen eines Vorteils beträfen und auf die er sich stütze, genau oder hinreichend genau bezeichne, und, hilfsweise, dass dieser Rechtsmittelgrund ins Leere gehe oder unbegründet sei. Denn Rn. 107 des Urteils, die einzige von easyJet genau bezeichnete Randnummer, betreffe die Frage, ob die streitigen Maßnahmen staatliche Mittel darstellten, und nicht die Frage, ob ein Vorteil vorliege. Zudem verwiesen die Rn. 141 und 169 bis 238 des Urteils, in denen es um die Frage des Vorliegens eines Vorteils gehe, nicht auf diese Rn. 107.

77 In Bezug auf den zweiten Rechtsmittelgrund macht die Kommission erstens geltend, er sei, wenn er so genau sei, dass er als zulässig angesehen werden könne, unbegründet, da easyJet rüge, dass das Gericht in den Rn. 189 bis 193 des Urteils T⁷⁸/18 befunden habe, dass der streitige Beschluss zutreffend ausgeschlossen habe, dass auf das Verhalten der Autonomen Region der Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden privaten Wirtschaftsteilnehmers angewandt werden könne. Denn da die Flughafenbetreiber nicht von dieser Einrichtung gehalten würden, sei die Prüfung nicht gerechtfertigt, ob sich diese Einrichtung dadurch, dass sie den Flughafenbetreibern entsprechend den in den streitigen Maßnahmen vorgesehenen Modalitäten öffentliche Mittel gewährt habe, wie ein marktwirtschaftlich handelnder privater Wirtschaftsteilnehmer verhalten habe, der Investitionen habe tätigen wollen, die ihm einen wirtschaftlichen, geschäftlichen und finanziellen Vorteil verschaffen könnten. Im Übrigen sei der

Erlass der streitigen Maßnahmen, wie die Kommission im streitigen Beschluss hervorgehoben habe, eindeutig mit Zielen der öffentlichen Politik – genauer gesagt mit der regionalen Entwicklung – begründet worden und nicht mit wirtschaftlichen, geschäftlichen und finanziellen Erwägungen.

78 Zweitens könne easyJet dem Gericht auch nicht mit Erfolg vorwerfen, in den Rn. 171 bis 182 des Urteils T⁷/18 befunden zu haben, dass der streitige Beschluss zutreffend ausgeschlossen habe, dass der Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden privaten Wirtschaftsteilnehmers dazu angewandt werden könne, um im Hinblick auf Art. 107 Abs. 1 AEUV die Verträge zu erfassen, die die Betreiber der Flughäfen Cagliari-Elmas und Olbia mit den auf diesen Flughäfen operierenden Luftverkehrsunternehmen abgeschlossen hätten.

79 Denn zum einen seien diese Flughafenbetreiber, wie das Gericht festgestellt habe, keine öffentlichen Einrichtungen.

80 Zum anderen habe das Gericht weder bei der Auslegung noch bei der Anwendung von Art. 107 Abs. 1 AEUV Fehler dadurch begangen, dass es befunden habe, dass sich die genannten Betreiber beim Abschluss der in Rede stehenden Verträge letztlich darauf beschränkt hätten, die mit den streitigen Maßnahmen eingeführte staatliche Beihilferegulierung umzusetzen und die ihnen hierzu gewährten öffentlichen Finanzierungen entsprechend den Anweisungen der Autonomen Region zu verwenden, und es anschließend daraus gefolgert habe, dass diese Situation es rechtfertige, sie als zwischengeschaltete Stellen einzustufen, und es ausschließe, dass sie sich wie marktwirtschaftlich handelnde private Wirtschaftsteilnehmer verhalten hätten. Denn der Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden privaten Wirtschaftsteilnehmers gelte nach der Rechtsprechung des Gerichtshofs nur für den Fall, dass ein Staat einen Vorteil unmittelbar oder mittelbar als Wirtschaftsteilnehmer und nicht in seiner Eigenschaft als Träger hoheitlicher Gewalt gewähre, was nicht dem vorliegenden Fall entspreche. Zudem könne easyJet weder mit Erfolg geltend machen, dass das Gericht anerkannt habe, dass diese Verträge zum Zeitpunkt ihres Abschlusses hätten rentabel sein oder erscheinen können, noch, dass es einen Rechtsfehler begangen habe, indem es angenommen habe, dass der zu ihrer Finanzierung geleistete Beitrag der Flughafenbetreiber begrenzt gewesen sei.

81 Drittens und letztens könne das Vorbringen von easyJet zu den Rn. 189 bis 218 des Urteils T⁷/18, mit denen das Gericht das Verhalten der Autonomen Region als privater Erwerber von Waren oder Dienstleistungen gewürdigt habe, auch dann keinen Erfolg haben, wenn seine Stichhaltigkeit unterstellt werde. Denn easyJet wende sich nicht speziell gegen die Randnummern des Urteils, in denen das Gericht einen tatsächlichen Dienstleistungsbedarf der Autonomen Region verneint habe. Zudem stelle easyJet nicht den Befund des Gerichts in Frage, dass die Flughafenbetreiber nicht bereit gewesen wären, mit Luftverkehrsunternehmen Verträge – zumindest nicht so viele und nicht so hoch vergütete – abzuschließen, wenn es keine Finanzierung aus öffentlichen Mitteln gegeben hätte. Schließlich habe sich das Gericht in Anbetracht dessen, dass die Autonome Region keinen tatsächlichen Dienstleistungsbedarf gehabt habe, nur ergänzend zur Nichtdurchführung eines Ausschreibungsverfahrens geäußert, weshalb die diesbezüglichen Ausführungen von easyJet nicht mit Erfolg beanstandet werden könnten. Jedenfalls stellten die dem Abschluss der in Rede stehenden Verträge vorausgegangenen Aufforderungen zur Interessenbekundung keinen Ersatz für ein Ausschreibungsverfahren dar.

82 Der dritte Rechtsmittelgrund gehe ins Leere, da die Punkte der Begründung des Urteils T⁷/18, auf die er sich beziehe, die Frage beträfen, ob die Zahlungen der Betreiber der Flughäfen Cagliari-Elmas und Olbia an Luftverkehrsunternehmen wie easyJet der Autonomen Region zuzurechnen seien und staatliche Mittel darstellten, und nicht die davon getrennte Frage, ob dadurch diesen Luftverkehrsunternehmen ein Vorteil zugutegekommen sei. Jedenfalls fehle diesem Rechtsmittelgrund die Grundlage. Denn in den Randnummern, die easyJet im Rahmen dieses Rechtsmittelgrundes beanstandete, habe das Gericht befunden, dass angesichts des Wortlauts und der Systematik der streitigen Maßnahmen sowie ihrer Durchführungsmodalitäten anzunehmen sei, dass in Bezug auf eine Reihe wesentlicher Punkte die

Flughafenbetreiber der Autonomen Region unterstützen und von ihr ex ante kontrolliert würden, bei nachrangigen Aspekten aber über einen gewissen Beurteilungsspielraum verfügten, und diese Würdigung, die im Rahmen eines Rechtsmittels nicht in Frage gestellt werden könne, sei frei von Fehlern bei der rechtlichen Würdigung des Sachverhalts und frei von inneren Widersprüchen. Ferner betreffe die Rechtsprechung des Gerichts, auf die easyJet Bezug nehme, eine andere, die Bestandteile des Begriffs der staatlichen Beihilferegulung betreffende Frage.

83 Der vierte Rechtsmittelgrund gehe zumindest teilweise ins Leere, da er Würdigungen betreffe, mit denen das Gericht Argumente von easyJet ergänzend als unbegründet zurückgewiesen habe, die es zuvor für unzulässig befunden habe, was easyJet in ihrem Rechtsmittel nicht beanstandete. Jedenfalls sei dieser Rechtsmittelgrund unbegründet. Denn die Flughafenbetreiber seien von der Kommission im streitigen Beschluss und später vom Gericht im Urteil T-78/18 nicht deshalb als zwischengeschaltete Stellen angesehen worden, weil sie die von der Autonomen Region zugewiesenen Mittel an die Luftverkehrsunternehmen weitergeleitet hätten, sondern weil die streitigen Maßnahmen sie nicht von Kosten oder Belastungen befreit hätten, die sie unter normalen Marktbedingungen zu tragen gehabt hätten. Würdigung durch den Gerichtshof Zur Zulässigkeit

84 Die Kommission hält den ersten und den zweiten Grund des Rechtsmittels in der Rechtssache C-343/20 P für unzulässig.

85 Zum ersten dieser Rechtsmittelgründe macht die Kommission in erster Linie geltend, dass er nicht genau die Punkte der Begründung des Urteils T-78/18 bezeichne, die er betreffe.

86 Insoweit ergibt sich aus Art. 169 Abs. 2 der Verfahrensordnung des Gerichtshofs, dass die in einem Rechtsmittel geltend gemachten Rechtsmittelgründe die vom Rechtsmittelführer beanstandeten Punkte der Begründung der Entscheidung des Gerichts genau bezeichnen müssen.

87 Zudem ergibt sich aus der ständigen Rechtsprechung des Gerichtshofs, dass die Nichtbeachtung dieses Erfordernisses zur Unzulässigkeit des Rechtsmittelgrundes führt, der dem nicht genügt (Urteile vom 11. September 2014, MasterCard u. a./Kommission, C-382/12 P, EU:C:2014:2201, Rn. 150, sowie vom 28. April 2022, Changmao Biochemical Engineering/Kommission, C-666/19 P, EU:C:2022:323, Rn. 186).

88 Im vorliegenden Fall ist jedoch festzustellen, dass der erste Rechtsmittelgrund in der Rechtssache C-343/20 P genau die Randnummer der Begründung des Urteils T-78/18 bezeichnet, die von easyJet beanstandet wird, nämlich dessen Rn. 107. Ferner bezeichnet dieser Rechtsmittelgrund genau den Rechtsfehler, den diese Randnummer aufweisen soll und der im Wesentlichen darin bestehen soll, dass das Gericht die Prüfung von zwei der verschiedenen kumulativen Voraussetzungen zu Unrecht vermengt haben soll, deren Erfüllung erforderlich ist, um das Vorliegen einer staatlichen Beihilfe bejahen zu können, nämlich zum einen die Voraussetzung der Gewährung eines Vorteils durch den Staat und zum anderen die Voraussetzung, dass dieser Vorteil aus staatlichen Mitteln gewährt worden sein muss.

89 Soweit die Kommission hilfsweise geltend macht, dass der genannte Rechtsmittelgrund jedenfalls nicht genau genug sei oder gar ins Leere gehe, weil die in ihm bezeichnete Randnummer zu den Punkten der Begründung des Urteils T-78/18 gehöre, die den dem Vorliegen staatlicher Mittel gewidmeten Teil des streitigen Beschlusses beträfen, und nicht die davon getrennten Punkte der Begründung des Urteils, in denen es um die Frage des Vorliegens eines Vorteils gehe, auf die sich die rechtlichen Argumente von easyJet konzentrierten, ist hinzuzufügen, dass diese die Strukturierung der Argumentation des Gerichts betreffende Beobachtung zwar zutrifft, aber nicht impliziert, dass der betreffende Rechtsmittelgrund ins Leere geht.

90 Denn entgegen dem Vorbringen der Kommission hat das Gericht bei seiner Prüfung der Frage des Vorliegens eines Vorteils allgemein auf die Punkte der Begründung verwiesen, die es zuvor der Frage des Vorliegens staatlicher Mittel gewidmet hatte, wie sich aus Rn. 174 des Urteils T-78/18 ergibt, die

lautet: „Das Vorbringen der Klägerin zur Anwendung des Grundsatzes des marktwirtschaftlich handelnden privaten Wirtschaftsteilnehmers im Hinblick auf die Autonomie der Flughafenbetreiber bei der Verwendung der von der Autonomen Region zur Verfügung gestellten Mittel und bei der Festlegung ihrer vertraglichen Beziehungen zu den Luftverkehrsunternehmen ist aus den bereits oben im Rahmen der Prüfung des zweiten Teils des ersten Klagegrundes dargelegten Gründen zurückzuweisen“.

91 Zudem stellt die von easyJet beanstandete Rn. 107 des Urteils T⁸/18 einen der Kernpunkte der Begründung dar, auf die das Gericht damit verwiesen hat. Denn das Gericht hat dort zum ersten Mal seine Würdigung dargelegt, wonach „davon auszugehen [ist], dass, sofern wie im vorliegenden Fall nachgewiesen werden kann, dass ein Vorteil aus staatlichen Mitteln vom unmittelbaren Empfänger an einen Endempfänger weitergereicht wurde, es unerheblich ist, ob diese Weitergabe vom unmittelbaren Empfänger gemäß einer geschäftlichen Logik vorgenommen wurde oder im Gegenteil einem im Allgemeininteresse liegenden Ziel entsprach“. Zudem wird diese Würdigung vom Gericht später bei der Prüfung der Rechtmäßigkeit der von der Kommission im streitigen Beschluss vorgenommenen Feststellungen und Beurteilungen hinsichtlich des Vorliegens eines Vorteils wiederaufgegriffen und in mehrfacher Hinsicht präzisiert, insbesondere in den Randnummern des Urteils, auf die sich die übrigen Rechtsmittelgründe von easyJet beziehen, darunter die Rn. 176 bis 178, 189 bis 191, 225 und 226.

92 In Anbetracht dessen kann easyJet nicht vorgeworfen werden, die Quelle des Rechtsfehlers, den sie dem Gericht vorwirft, nicht genauer bezeichnet zu haben.

93 In Bezug auf den von easyJet vorgetragenen zweiten Rechtsmittelgrund macht die Kommission pauschal geltend, er sei zu ungenau, um zulässig zu sein.

94 Insoweit ist erstens festzustellen, dass dieser Rechtsmittelgrund entsprechend der in Art. 169 Abs. 2 der Verfahrensordnung aufgestellten und in Rn. 86 des vorliegenden Urteils wiedergegebenen Anforderung einen genau bestimmten Begründungskomplex des Urteils T⁸/18 bezeichnet, der nach Ansicht von easyJet Rechtsfehler aufweist, nämlich dessen Rn. 175 bis 178, 189 bis 193 und 216 bis 218.

95 Zweitens ergibt sich aus der ständigen Rechtsprechung des Gerichtshofs, dass über diese Anforderung hinaus jeder Rechtsmittelführer nach Art. 256 Abs. 1 Unterabs. 2 AEUV, Art. 58 Abs. 1 der Satzung des Gerichtshofs der Europäischen Union und Art. 168 Abs. 1 Buchst. d der Verfahrensordnung verpflichtet ist, die rechtlichen Argumente, die jeden seiner geltend gemachten Rechtsmittelgründe speziell stützen, genau zu bezeichnen; andernfalls sind Rechtsmittelgründe, die diese Anforderung nicht einhalten, unzulässig (Urteile vom 3. September 2015, Inuit Tapiriit Kanatami u. a./Kommission, C³⁹⁸/13 P, EU:C:2015:535, Rn. 53, und vom 15. Juli 2021, Deutsche Lufthansa/Kommission, C⁴⁵³/19 P, EU:C:2021:608, Rn. 95).

96 Im vorliegenden Fall hat easyJet auch diese Anforderung eingehalten, wie sich aus den Rn. 64 bis 70 des vorliegenden Urteils ergibt.

97 Folglich sind der erste und der zweite Rechtsmittelgrund in der Rechtssache C³⁴³/20 P zulässig. Zur Begründetheit

98 Vorab ist festzustellen, dass die rechtlichen Argumente, die Volotea zur Stützung der ersten Rüge ihres ersten Rechtsmittelgrundes in der Rechtssache C³³¹/20 P geltend macht, und diejenigen, die easyJet zur Stützung ihrer vier Rechtsmittelgründe in der Rechtssache C³⁴³/20 P vorträgt, zwar zum einen nicht gleich strukturiert sind und zum anderen in einigen inhaltlichen Punkten voneinander abweichen, sich diese beiden Argumentationsketten aber weitgehend überschneiden. Insbesondere beanstanden sowohl Volotea als auch easyJet mit weitgehend ähnlichen und sich inhaltlich ergänzenden Argumenten drei wesentliche und entscheidende Aspekte der Argumentation, die das Gericht in den angefochtenen Urteilen mit teils identischem, teils ähnlichem Wortlaut dargelegt hat.

99 Denn wie sich aus den Rn. 52 bis 55, 64 bis 69, 72 und 75 des vorliegenden Urteils ergibt, wird von beiden Rechtsmittelführerinnen zunächst die Würdigung des Gerichts beanstandet, mit der es im Wesentlichen befunden hat, dass die Frage, ob den Rechtsmittelführerinnen von der Autonomen Region über die Betreiber der Flughäfen Cagliari-Elmas und Olbia als zwischengeschaltete Stellen ein Vorteil gewährt worden sei, nicht anhand des Grundsatzes des privaten Wirtschaftsteilnehmers geprüft werden dürfe, da dieser Grundsatz im vorliegenden Fall unter Berücksichtigung der mit den streitigen Maßnahmen verfolgten Ziele der öffentlichen Politik, unter Berücksichtigung des Umstands, dass die genannten Flughafenbetreiber keine öffentlichen Einrichtungen gewesen seien, und unter Berücksichtigung dessen, dass Letztere im Rahmen der Durchführung dieser Maßnahmen über keine nennenswerte Selbstständigkeit gegenüber der Autonomen Region verfügt hätten, nicht anwendbar sei (Rn. 116 bis 119 und 124 bis 127 des Urteils T?607/17 sowie Rn. 174 bis 177 und 190 bis 193 des Urteils T?8/18).

100 Sodann beanstanden Volotea und easyJet die Würdigung des Gerichts, mit der es befunden hat, dass die Frage, ob sie von der Autonomen Region über die Betreiber der Flughäfen Cagliari-Elmas und Olbia als zwischengeschaltete Stellen einen Vorteil erhalten hätten, unter Anwendung eines Kriteriums zu prüfen sei, mit dem festgestellt werde, ob sich diese Region wie ein unter normalen Marktbedingungen handelnder privater Erwerber von Waren oder Dienstleistungen verhalten habe (Rn. 128 bis 136 des Urteils T?607/17 und Rn. 194 bis 203 des Urteils T?8/18). Wie sich aus den Rn. 54, 55, 66 bis 69, 72 und 75 des vorliegenden Urteils ergibt, ist die Beanstandung von Volotea insoweit auf die Punkte gerichtet, hinsichtlich deren das Gericht befunden hat, dass es sie anhand dieses Kriteriums zu prüfen habe, nämlich zum einen das Vorliegen eines tatsächlichen Dienstleistungsbedarfs der Region und zum anderen die Durchführung eines Ausschreibungsverfahrens, während easyJet den zweiten dieser Punkte zwar anspricht, ihre Beanstandung aber darauf konzentriert, dass die Prüfung der genannten Punkte im Wesentlichen dazu geführt habe, dass das Gericht der Frage, ob die Verträge zwischen den Luftverkehrsunternehmen und den Flughafenbetreibern unter normalen Marktbedingungen abgeschlossen worden seien, ausgewichen sei oder sie zumindest nicht gebührend behandelt habe.

101 Schließlich ist festzustellen, dass sowohl Volotea als auch easyjet dem Gericht im Wesentlichen vorwerfen, den Sachverhalt rechtlich falsch gewürdigt zu haben und die Beweisstücke, die sie zur Beanstandung der Beurteilungen und Feststellungen der Kommission vorgelegt hätten, wonach die zwischen ihnen und den Flughafenbetreibern abgeschlossenen Verträge einen Vorteil dargestellt hätten, den sie unter normalen Marktbedingungen nicht erhalten hätten, nicht ernsthaft geprüft zu haben (Rn. 139, 143 und 144 des Urteils T?607/17 sowie Rn. 189 bis 193 und 216 bis 218 des Urteils T?8/18).

102 Als Erstes ist darauf hinzuweisen, dass sich aus der ständigen Rechtsprechung des Gerichtshofs erstens ergibt, dass die Qualifizierung als „staatliche Beihilfe“ im Sinne von Art. 107 Abs. 1 AEUV verlangt, dass alle in dieser Bestimmung genannten Voraussetzungen erfüllt sind (Urteile vom 21. März 1990, *Belgien/Kommission*, C?142/87, EU:C:1990:125, Rn. 25, und vom 11. November 2021, *Autostrada Wielkopolska/Kommission und Polen*, C?933/19 P, EU:C:2021:905, Rn. 103).

103 Dazu gehört u. a. die Voraussetzung, dass die staatliche Maßnahme, um die es in einem bestimmten Fall geht, dem oder den durch sie begünstigten Unternehmen einen selektiven Vorteil gewähren muss (Urteile vom 24. Juli 2003, *Altmark Trans und Regierungspräsidium Magdeburg*, C?280/00, EU:C:2003:415, Rn. 75, und vom 11. November 2021, *Autostrada Wielkopolska/Kommission und Polen*, C?933/19 P, EU:C:2021:905, Rn. 103).

104 Zweitens umfasst der Begriff „Vorteil“ im Sinne von Art. 107 Abs. 1 AEUV nicht nur positive Leistungen wie Subventionen, sondern auch Maßnahmen, die in verschiedener Form die Belastungen vermindern, die das oder die durch sie begünstigten Unternehmen normalerweise zu tragen hätten, und die daher Subventionen nach Art und Wirkung gleichstehen (Urteile vom 15. März 1994, *Banco Exterior de España*, C?387/92, EU:C:1994:100, Rn. 13, und vom 4. März 2021, *Kommission/Fútbol Club*

Barcelona, C?362/19 P, EU:C:2021:169, Rn. 59).

105 Somit sind im Wesentlichen die Auswirkungen der staatlichen Maßnahme, um die es in einem bestimmten Fall geht, auf das oder die durch sie begünstigten Unternehmen zu berücksichtigen, um das Vorliegen eines Vorteils festzustellen, unabhängig davon, ob dieser unmittelbar vom Staat oder von einer öffentlichen oder privaten Einrichtung gewährt wird, die der Staat zu diesem Zweck errichtet oder bestimmt hat (Urteile vom 22. März 1977, Steinike & Weinlig, 78/76, EU:C:1977:52, Rn. 21, und vom 15. Mai 2019, Achema u. a., C?706/17, EU:C:2019:407, Rn. 50).

106 Da Art. 107 Abs. 1 AEUV hingegen nicht nach den Gründen oder Zielen der staatlichen Maßnahmen unterscheidet (Urteile vom 2. Juli 1974, Italien/Kommission, 173/73, EU:C:1974:71, Rn. 27, und vom 13. Februar 2003, Spanien/Kommission, C?409/00, EU:C:2003:92, Rn. 46), ist die Art der Ziele, die der Mitgliedstaat verfolgt, der diese Maßnahmen erlassen hat oder dem sie zuzurechnen sind, für die Frage, ob sie einem oder mehreren Unternehmen einen Vorteil gewähren, und ganz allgemein für ihre Einstufung als staatliche Beihilfe unerheblich (Urteile vom 8. Dezember 2011, France Télécom/Kommission, C?81/10 P, EU:C:2011:811, Rn. 17, und vom 25. Januar 2022, Kommission/European Food u. a., C?638/19 P, EU:C:2022:50, Rn. 122).

107 Folglich ist die in Rn. 103 des vorliegenden Urteils genannte Voraussetzung bei jeder staatlichen Maßnahme als erfüllt zu betrachten, die – unabhängig von ihrer Form und ihren Zielen – unmittelbar oder mittelbar ein oder mehrere Unternehmen begünstigen kann oder die diesen Unternehmen einen Vorteil verschafft, den sie unter normalen Marktbedingungen nicht hätten erhalten können (Urteile vom 24. Juli 2003, Altmark Trans und Regierungspräsidium Magdeburg, C?280/00, EU:C:2003:415, Rn. 84, sowie vom 17. September 2020, Compagnie des pêches de Saint-Malo, C?212/19, EU:C:2020:726, Rn. 39).

108 Schließlich erfolgt die Feststellung des Vorliegens eines solchen Vorteils grundsätzlich durch Anwendung des Grundsatzes des marktwirtschaftlich handelnden privaten Wirtschaftsteilnehmers (Urteile vom 6. März 2018, Kommission/FIH Holding und FIH Erhvervsbank, C?579/16 P, EU:C:2018:159, Rn. 45, und vom 11. November 2021, Autostrada Wielkopolska/Kommission und Polen, C?933/19 P, EU:C:2021:905, Rn. 105), es sei denn, dass es nicht möglich ist, das in Rede stehende staatliche Verhalten in einem bestimmten Fall mit dem eines privaten Wirtschaftsteilnehmers zu vergleichen, weil dieses Verhalten untrennbar mit dem Bestehen einer Infrastruktur verbunden ist, die kein privater Wirtschaftsteilnehmer jemals hätte errichten können (vgl. in diesem Sinne Urteil vom 3. Juli 2003, Chronopost u. a./Ufex u. a., C?83/01 P, C?93/01 P und C?94/01 P, EU:C:2003:388, Rn. 31 bis 38), oder dass der Staat in seiner Eigenschaft als Träger hoheitlicher Gewalt gehandelt hat. In der zuletzt genannten Hinsicht ist allerdings zu beachten, dass die bloße Ausübung hoheitlicher Befugnisse wie der Einsatz legislativer oder fiskalischer Mittel für sich allein nicht zur Unanwendbarkeit dieses Grundsatzes führt (vgl. in diesem Sinne Urteile vom 5. Juni 2012, Kommission/EDF, C?124/10 P, EU:C:2012:318, Rn. 81 und 92, vom 3. April 2014, Kommission/Niederlande und ING Groep, C?224/12 P, EU:C:2014:213, Rn. 30, sowie vom 6. März 2018, Kommission/FIH Holding und FIH Erhvervsbank, C?579/16 P, EU:C:2018:159, Rn. 48). Ob der genannte Grundsatz anwendbar ist, richtet sich nämlich nach dem wirtschaftlichen Charakter der betreffenden staatlichen Maßnahme und nicht danach, welche Mittel zu diesem Zweck eingesetzt werden (Urteil vom 20. September 2017, Kommission/Frucona Košice, C?300/16 P, EU:C:2017:706, Rn. 27).

109 Die Anwendung des Grundsatzes des marktwirtschaftlich handelnden privaten Wirtschaftsteilnehmers impliziert, wie die Generalanwältin in den Nrn. 63, 71 und 74 ihrer Schlussanträge im Wesentlichen ausgeführt hat, dass im Einzelfall auf verschiedene konkrete Kriterien zurückgegriffen wird, die jeweils dazu dienen, die staatliche Maßnahme, um die es in einem bestimmten Fall geht, unter Berücksichtigung insbesondere ihrer Art so angemessen und sachgerecht wie möglich mit derjenigen zu vergleichen, die ein privater Wirtschaftsteilnehmer hätte ergreifen können, der sich in einer möglichst ähnlichen Situation befindet und unter normalen Marktbedingungen tätig wird (vgl. in diesem Sinne Urteil

vom 6. März 2018, Kommission/FIH Holding und FIH Erhvervsbank, C-579/16 P, EU:C:2018:159, Rn. 52 und 55).

110 Wie sich aus der ständigen Rechtsprechung des Gerichtshofs ergibt, schließen diese Kriterien u. a. das des privaten Kapitalgebers ein, das bei staatlichen Maßnahmen wie z. B. Kapitalzuschüssen anwendbar ist (Urteile vom 21. März 1991, Italien/Kommission, C-305/89, EU:C:1991:142, Rn. 18 und 19, und vom 10. Dezember 2020, Comune di Milano/Kommission, C-160/19 P, EU:C:2020:1012, Rn. 105). Zu ihnen gehört auch das des privaten Gläubigers, das bei Maßnahmen wie Zahlungserleichterungen für die Rückzahlung einer Forderung anwendbar ist (Urteile vom 29. April 1999, Spanien/Kommission, C-342/96, EU:C:1999:210, Rn. 46, und vom 20. September 2017, Kommission/Frucona Košice, C-300/16 P, EU:C:2017:706, Rn. 22 und 28), das des privaten Schuldners (Urteil vom 11. November 2021, Autostrada Wielkopolska/Kommission und Polen, C-933/19 P, EU:C:2021:905, Rn. 123 und 156) oder das des privaten Verkäufers, das bei Maßnahmen anwendbar ist, die die unmittelbar oder über öffentliche Einrichtungen oder unter staatlicher Kontrolle oder Einflussnahme stehende private Unternehmen vorgenommene Lieferung von Waren oder Erbringung von Dienstleistungen sowie die Festlegung ihrer Verkaufsbedingungen wie den Preis betreffen (vgl. in diesem Sinne Urteile vom 2. Februar 1988, Kwekerij van der Kooy u. a./Kommission, 67/85, 68/85 und 70/85, EU:C:1988:38, Rn. 28, vom 11. Juli 1996, SFEI u. a., C-39/94, EU:C:1996:285, Rn. 59, und vom 8. November 2001, Adria-Wien Pipeline und Wietersdorfer & Peggauer Zementwerke, C-143/99, EU:C:2001:598, Rn. 39 und 40).

111 Drittens ist darauf hinzuweisen, dass in dem Fall, dass die Kommission in Bezug auf eine staatliche Maßnahme ein Verfahren eröffnet und nach dessen Abschluss einen Beschluss erlässt, in dem sie diese Maßnahme als „staatliche Beihilfe“ einstuft, es ihr obliegt, in ihrem Beschluss den Beweis für das Vorliegen einer solchen Beihilfe zu erbringen, und damit u. a. den Beweis dafür, dass diese Maßnahme dem Unternehmen oder den Unternehmen, dem bzw. denen sie zugutekommt, einen Vorteil gewährt, indem sie sich nach Abschluss einer Untersuchung, die sorgfältig und unvoreingenommen zu führen ist, auf möglichst vollständige und verlässliche Informationen stützt (Urteil vom 4. März 2021, Kommission/Fútbol Club Barcelona, C-362/19 P, EU:C:2021:169, Rn. 62 und die dort angeführte Rechtsprechung).

112 Allerdings ist die Einhaltung dieser Pflicht aufgrund der Informationen zu beurteilen, über die die Kommission zum Zeitpunkt des Erlasses ihres Beschlusses verfügen konnte (Urteile vom 10. Juli 1986, Belgien/Kommission, 234/84, EU:C:1986:302, Rn. 16, und vom 20. September 2017, Kommission/Frucona Košice, C-300/16 P, EU:C:2017:706, Rn. 70), sofern die Kommission von den Befugnissen zum Erhalt der ihr erforderlich oder zweckdienlich erscheinenden Informationen Gebrauch gemacht hat, insbesondere ihrer Befugnis, gegenüber dem Mitgliedstaat, der Urheber der fraglichen staatlichen Maßnahme ist und diese Informationen hat, eine Anordnung zu erlassen (vgl. in diesem Sinne Urteile vom 14. Februar 1990, Frankreich/Kommission, C-301/87, EU:C:1990:67, Rn. 19 bis 22, und vom 20. September 2017, Kommission/Frucona Košice, C-300/16 P, EU:C:2017:706, Rn. 71).

113 Was insbesondere die Anwendung des Grundsatzes des marktwirtschaftlich handelnden privaten Wirtschaftsteilnehmers auf einen bestimmten Fall betrifft, ergibt sich aus der ständigen Rechtsprechung des Gerichtshofs, dass diese Anwendung impliziert, dass die Kommission nach einer umfassenden Beurteilung unter Berücksichtigung aller relevanten Umstände des Einzelfalls nachweist, dass das bzw. die von der fraglichen staatlichen Maßnahme begünstigte bzw. begünstigten Unternehmen von einem durchschnittlich vorsichtigen und sorgfältigen privaten Wirtschaftsteilnehmer, der sich in einer möglichst ähnlichen Situation befindet und unter normalen Marktbedingungen tätig wird, einen derartigen Vorteil offenkundig nicht erhalten hätte bzw. hätten. Im Rahmen dieser umfassenden Beurteilung hat die Kommission alle Optionen, die ein solcher Wirtschaftsteilnehmer vernünftigerweise in Betracht gezogen hätte, jede verfügbare Information, die einen erheblichen Einfluss auf seine Entscheidung haben könnte, und die im Zeitpunkt der Entscheidung, einen Vorteil zu gewähren, vorhersehbaren Entwicklungen zu

berücksichtigen (vgl. in diesem Sinne Urteile vom 26. März 2020, Larko/Kommission, C?244/18 P, EU:C:2020:238, Rn. 28 bis 31 und 65, sowie vom 11. November 2021, Autostrada Wielkopolska/Kommission und Polen, C?933/19 P, EU:C:2021:905, Rn. 108 bis 113).

114 Insbesondere muss sich die Kommission um die Beurteilung der Frage kümmern, ob zu diesem Zeitpunkt der Vorgang, mit dem der Vorteil gewährt worden ist, in Anbetracht seiner kurz- oder längerfristigen Rentabilitätsaussichten sowie anderer mit ihm zusammenhängender geschäftlicher oder wirtschaftlicher Interessen in wirtschaftlicher, geschäftlicher und finanzieller Hinsicht als vernünftig angesehen werden konnte (vgl. in diesem Sinne Urteile vom 10. Juli 1986, Belgien/Kommission, 234/84, EU:C:1986:302, Rn. 14 und 15, vom 21. März 1991, Italien/Kommission, C?303/88, EU:C:1991:136, Rn. 21 und 22, vom 3. April 2014, Kommission/Niederlande und ING Groep, C?224/12 P, EU:C:2014:213, Rn. 36, und vom 10. Dezember 2020, Comune di Milano/Kommission, C?160/19 P, EU:C:2020:1012, Rn. 107).

115 Im vorliegenden Fall hat das Gericht einige der sich aus dieser Rechtsprechung ergebenden Anforderungen verkannt.

116 Zwar hat es – im Urteil T?607/17 stillschweigend und in Rn. 185 des Urteils T?8/18 ausdrücklich – zutreffend davon abgesehen, sich auf die Feststellung der Kommission zu stützen, dass sich die Italienische Republik nicht auf den Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden privaten Wirtschaftsteilnehmers berufen habe, da eine solche Feststellung im Hinblick auf die ständige Rechtsprechung des Gerichtshofs nicht relevant ist (Urteile vom 5. Juni 2012, Kommission/EDF, C?124/10 P, EU:C:2012:318, Rn. 103 und 104, sowie vom 11. November 2021, Autostrada Wielkopolska/Kommission und Polen, C?933/19 P, EU:C:2021:905, Rn. 107).

117 Allerdings hat es diesen Grundsatz gleichwohl im vorliegenden Fall im Wesentlichen aus drei Gründen für nicht anwendbar gehalten, und zwar erstens, weil die im streitigen Beschluss genannten Flughafenbetreiber keine vom Staat gehaltene Einrichtungen seien (Rn. 117 bis 119, 124 und 125 des Urteils T?607/17 sowie Rn. 175 bis 177, 190 und 191 des Urteils T?8/18), zweitens, weil die Beihilferegulierung, mit der die streitigen Maßnahmen eingeführt worden seien, Ziele der öffentlichen Politik verfolge (Rn. 124 bis 127 und 130 des Urteil T?607/17 sowie Rn. 190 bis 193 des Urteils T?8/18), und drittens, weil sich diese Flughafenbetreiber darauf beschränkt hätten, diese Regelung und diese Maßnahmen umzusetzen, ohne in diesem Rahmen über eine nennenswerte Selbstständigkeit gegenüber der Autonomen Region zu verfügen (Rn. 116, 118 und 119 des Urteils T?607/17 sowie Rn. 174, 176 und 177 des Urteils T?8/18).

118 Keiner dieser Gründe war jedoch geeignet, die Anwendbarkeit des Grundsatzes des marktwirtschaftlich handelnden privaten Wirtschaftsteilnehmers auszuschließen.

119 So ließ sich dieser Ausschluss weder aus dem ersten noch aus dem dritten Grund ableiten, da dieser Grundsatz auch dann Anwendung finden kann, wenn einem oder mehreren Unternehmen vom Staat unmittelbar oder über seiner Kontrolle oder seinem Einfluss unterstehende private Unternehmen ein Vorteil gewährt wird, wie sich aus der in den Rn. 105 und 110 des vorliegenden Urteils angeführten Rechtsprechung ergibt und die Generalanwältin in Nr. 94 ihrer Schlussanträge in Erinnerung gerufen hat.

120 Ebenso wenig schloss der zweite vom Gericht herangezogene Grund die Anwendbarkeit des Grundsatzes des marktwirtschaftlich handelnden privaten Wirtschaftsteilnehmers aus, wie sich aus der in Rn. 106 des vorliegenden Urteils angeführten Rechtsprechung ergibt und die Generalanwältin in den Nrn. 80, 82 und 95 ihrer Schlussanträge ausgeführt hat. Denn die Verfolgung von Zielen der öffentlichen Politik ist naturgemäß mit den meisten staatlichen Maßnahmen verbunden, die als „staatliche Beihilfe“ eingestuft und zu diesem Zweck anhand dieses Grundsatzes geprüft werden können (vgl. in diesem Sinne Urteile vom 21. März 1991, Italien/Kommission, C?305/89, EU:C:1991:142, Rn. 20, und vom 14. September 1994, Spanien/Kommission, C?42/93, EU:C:1994:326, Rn. 14). Die Anwendung des genannten Grundsatzes hat allerdings zur Folge, dass die Prüfung dieser Maßnahmen unabhängig von

solchen Zielen (vgl. in diesem Sinne Urteil vom 10. Juli 1986, Belgien/Kommission, 234/84, EU:C:1986:302, Rn. 14) und den Vorteilen vorzunehmen ist, die mit der Eigenschaft des Staates als Träger hoheitlicher Gewalt verknüpft sind und durch die Verwirklichung dieser Ziele entstehen können (vgl. in diesem Sinne Urteile vom 5. Juni 2012, Kommission/EDF, C-124/10 P, EU:C:2012:318, Rn. 79, und vom 6. März 2018, Kommission/FIH Holding und FIH Erhvervsbank, C-579/16 P, EU:C:2018:159, Rn. 55, 57 und 58).

121 Im Hinblick darauf ist festzustellen, dass das Gericht zwar zu Unrecht gefolgert hat, dass der Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden privaten Wirtschaftsteilnehmers nicht anwendbar sei, aber gleichwohl – wie Volotea und easyJet vortragen – befunden hat, dass in Bezug auf die Luftverkehrsunternehmen, die mit den Betreibern der Flughäfen Cagliari-Elmas und Olbia Verträge über Luftverkehrs-, Marketing- und Werbedienstleistungen abgeschlossen hätten, anzunehmen sei, dass ihnen „ein Vorteil, den sie sonst unter normalen Marktbedingungen nicht erhalten hätten“, zugutegekommen sei, weil die Vergütung, die ihnen in Anwendung dieser Verträge gezahlt worden sei, nicht die Gegenleistung für Dienstleistungen zur Deckung echter Bedürfnisse der Autonomen Region sei und die genannten Verträge von den in Rede stehenden Flughafenbetreibern zudem ohne vorherige Durchführung eines Ausschreibungsverfahrens oder eines gleichwertigen Verfahrens abgeschlossen worden seien (Rn. 128 bis 149 des Urteils T-607/17 sowie Rn. 174 und 194 bis 217 des Urteils T-8/18).

122 In Anbetracht dieser Erwägungen hat das Gericht in Rn. 150 des Urteils T-607/17 und in Rn. 218 des Urteils T-8/18 befunden, dass die Kommission zu Recht habe folgern können, dass die Finanzierung, die die Autonome Region über die genannten Flughafenbetreiber als zwischengeschaltete Stellen an Volotea und an easyJet als Gegenleistung für die von ihnen erbrachten Transport-, Marketing- und Werbedienstleistungen gewährt habe, diesen einen Vorteil verschafft habe, den sie unter normalen Marktbedingungen nicht erhalten hätten.

123 Wie sich aus der in den Rn. 109 und 110 des vorliegenden Urteils angeführten Rechtsprechung und aus Nr. 99 der Schlussanträge der Generalanwältin ergibt, stellt das Kriterium des privaten Erwerbers ebenso wie das des privaten Verkäufers, dessen Gegenstück es ist, eines der verschiedenen Kriterien dar, die den Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden privaten Wirtschaftsteilnehmers konkretisieren. Unter diesen Umständen können die in den Rn. 117 bis 120 des vorliegenden Urteils festgestellten Rechtsfehler nur dann zur Aufhebung der angefochtenen Urteile führen, wenn sich herausstellt, dass auch diese zusätzlichen Gründe des Gerichts rechtsfehlerhaft sind und als solche den Tenor dieser Urteile nicht tragen können.

124 Als Zweites ist zunächst festzustellen, dass die genannten Gründe im Wesentlichen so gegliedert sind, wie es den Feststellungen und Beurteilungen entspricht, die die Kommission zuvor im streitigen Beschluss vorgenommen hat. Folglich wirft Volotea dem Gericht zu Unrecht vor, die Grenzen, die seiner Aufgabe als über die Rechtmäßigkeit der Beschlüsse der Kommission entscheidender Richter gesetzt seien, dadurch überschritten zu haben, dass es dieselben Gründe angegeben habe.

125 Sodann ist hervorzuheben, dass das Kriterium des privaten Erwerbers in Anbetracht dessen, dass es eine der verschiedenen möglichen Ausprägungen des Grundsatzes des marktwirtschaftlich handelnden privaten Wirtschaftsteilnehmers darstellt, folgerichtig in Einklang mit diesem Grundsatz und den für seine Anwendung geltenden Beweisanforderungen ausgelegt und angewandt werden muss.

126 Zwar ergibt sich insoweit aus der ständigen Rechtsprechung des Gerichtshofs, dass in dem Fall, in dem ein Staat oder eine andere öffentliche Einrichtung beschließt, Waren oder Dienstleistungen entweder unmittelbar an ein oder mehrere private Unternehmen zu verkaufen oder sie umgekehrt bei ihm bzw. ihnen zu erwerben, die Durchführung eines Ausschreibungsverfahrens in einer Weise, die dessen offenen, unparteiischen und nicht diskriminierenden Charakter gewährleistet, unter bestimmten Voraussetzungen die Vermutung zulässt, dass die zu diesem Zweck nach Abschluss dieses Verfahrens abgeschlossenen Verträge oder sonstigen Rechtsakte und die darin festgelegte Vergütung normale

Marktbedingungen und insbesondere einen normalen Marktpreis oder Marktwert widerspiegeln, der das Vorliegen eines „Vorteils“ im Sinne von Art. 107 Abs. 1 AEUV ausschließt (vgl. in diesem Sinne Urteil vom 16. Juli 2015, BVVG, C-39/14, EU:C:2015:470, Rn. 29 und 32 und die dort angeführte Rechtsprechung).

127 Allerdings ergibt sich aus dieser Rechtsprechung auch, dass bei einem solchen Verkaufs- oder Kaufgeschäft die Durchführung eines solchen Verfahrens nicht immer erforderlich ist, und darüber hinaus, dass sich das Vorliegen eines solchen Vorteils mit anderen Mitteln ausschließen lässt. Denn es ist auch zulässig, andere Mittel wie die Einholung eines unabhängigen Sachverständigengutachtens (Urteil vom 16. Juli 2015, BVVG, C-39/14, EU:C:2015:470, Rn. 31 und die dort angeführte Rechtsprechung) oder eine verlässliche, strikte und vollständige Bewertung der relevanten Kosten (vgl. in diesem Sinne Urteil vom 2. September 2010, Kommission/Scott, C-290/07 P, EU:C:2010:480, Rn. 70 bis 75) einzusetzen, um sich zu vergewissern, dass es sich bei dem auf diese Weise vorgenommenen Geschäft um ein normales Marktgeschäft handelt, das zur Festlegung eines normalen Marktpreises oder Marktwertes führt.

128 Die Durchführung eines Ausschreibungsverfahrens kann erst recht dann nicht das einzige Mittel zum Ausschluss des Vorliegens eines „Vorteils“ im Sinne von Art. 107 Abs. 1 AEUV sein, wenn der Staat Waren oder Dienstleistungen nicht unmittelbar, sondern über andere private Unternehmen verkauft oder erwirbt, die nicht verpflichtet sind, ein solches Verfahren durchzuführen. Unabhängig davon, welches Mittel eingesetzt wird, ist es daher bei der Frage, ob ein solcher Vorteil zu verneinen oder im Gegenteil zu bejahen ist, jedenfalls erforderlich, in der in den Rn. 113 und 114 des vorliegenden Urteils dargestellten Weise zu prüfen, ob die Verträge oder sonstigen Rechtsakte, die diesen Verkauf oder diesen Erwerb vorsehen, normale Marktbedingungen widerspiegeln.

129 Wie sich aus eben diesen Randnummern ergibt, ist es ferner Sache der Kommission, diese Beurteilung vorzunehmen und das Vorliegen eines Vorteils im Sinne von Art. 107 Abs. 1 AEUV unter den in den Rn. 111 und 112 des vorliegenden Urteils angeführten Voraussetzungen nachzuweisen, wobei im vorliegenden Fall dieser Vorteil – als erwiesen unterstellt – nur der Differenz zwischen der Vergütung, auf die die in Rede stehenden Begünstigten unter normalen Marktbedingungen Anspruch gehabt hätten, und der Vergütung, die sie von den Flughafenbetreibern tatsächlich erhalten haben, entsprechen kann.

130 Im vorliegenden Fall hat das Gericht diese verschiedenen materiellen Anforderungen und Beweisanforderungen verkannt.

131 Denn zum einen hat es sowohl bei seiner Prüfung der sich aus Art. 107 Abs. 1 AEUV ergebenden Anforderungen als auch bei der rechtlichen Würdigung des Sachverhalts im Hinblick auf diese Anforderungen im Wesentlichen lediglich zunächst festgestellt, dass die im vorliegenden Fall in Rede stehenden Verträge von den privaten Einrichtungen, die Parteien dieser Verträge sind, nicht nach Abschluss eines Ausschreibungsverfahrens abgeschlossen worden sind, wie aus den Rn. 136, 137 und 141 des Urteils T-607/17 sowie den Rn. 203, 204 und 208 des Urteils T-8/18 hervorgeht, und anschließend pauschal befunden, dass die Durchführung dieses Verfahrens „das Vorliegen von Marktbedingungen und damit das Fehlen eines Vorteils im Sinne von Art. 107 Abs. 1 AEUV hätte belegen können“ und dass im vorliegenden Fall Volotea und easyJet den Nachweis „schuldig geblieben [sind]“, dass die Betreiber der Flughäfen Cagliari-Elmas und Olbia ein „gleichwertiges“ Verfahren eingesetzt hätten, wie aus den Rn. 140, 142 und 143 des Urteils T-607/17 sowie den Rn. 207, 209 und 210 des Urteils T-8/18 hervorgeht.

132 Damit hat das Gericht dem Umstand eine ungerechtfertigte Bedeutung beigemessen, dass private Unternehmen, die nicht zur Durchführung eines Ausschreibungsverfahrens verpflichtet sind und solche Verträge abschließen wollen, zuvor ein solches Verfahren oder ein gleichwertiges Verfahren durchführen, da andernfalls diese Verträge in Ermangelung eines solchen Verfahrens automatisch als „Vorteil“ im Sinne von Art. 107 Abs. 1 AEUV eingestuft würden, wenn eines dieser privaten Unternehmen seine

Vertragspflichten mit Hilfe öffentlicher Mittel finanziere. Denn weder die Notwendigkeit, ein solches Ausschreibungsverfahren oder ein gleichwertiges Verfahren durchzuführen, noch die automatische Folge, die die Nichtdurchführung eines solchen Verfahrens mit sich bringe, ergibt sich aus dieser Bestimmung oder aus der Rechtsprechung des Gerichtshofs, die vielmehr – wie in den Rn. 113, 114 und 128 des vorliegenden Urteils ausgeführt – eine umfassende und konkrete Beurteilung des Einzelfalls verlangen und ferner der Kommission zur Auflage machen, das Vorliegen eines Vorteils nachzuweisen, und nicht den betroffenen Unternehmen, dessen Nichtvorliegen nachzuweisen (vgl. in diesem Sinne Urteil vom 10. Dezember 2020, *Comune di Milano/Kommission*, C-160/19 P, EU:C:2020:1012, Rn. 111).

133 Zum anderen hat sich das Gericht in Rn. 139 des Urteils T-607/17 sowie in Rn. 206 des Urteils T-8/18 darauf beschränkt, die Frage „[in] Zweifel [zu ziehen]“, ob die Marketingleistungen, die den Gegenstand der zwischen den Flughafenbetreibern und den Luftverkehrsunternehmen abgeschlossenen Verträge bilden, „tatsächlichen Bedürfnissen“ der Autonomen Region entsprachen. Hieraus durfte es jedoch nicht den Schluss ziehen, dass ein Vorteil im Sinne von Art. 107 Abs. 1 AEUV vorliege, wie Volotea zu Recht geltend macht.

134 Zugleich hat das Gericht in den angefochtenen Urteilen nicht geprüft, ob die Kommission im streitigen Beschluss ihrer Pflicht zur Feststellung, ob die zwischen den Flughafenbetreibern und den Luftverkehrsunternehmen abgeschlossenen Verträge normale Marktgeschäfte darstellten, nachgekommen ist. Vielmehr hat es dieser Frage jede Relevanz abgesprochen und diesen Punkt pauschal gewürdigt, wie aus den Rn. 118, 125 und 143 des Urteils T-607/17 sowie den Rn. 176, 191 und 210 des Urteils T-8/18 hervorgeht. In Anbetracht der in den Rn. 113, 114 und 128 des vorliegenden Urteils angeführten Rechtsprechung war die Prüfung der genannten Frage aber erforderlich, wie easyJet zu Recht geltend macht.

135 Folglich hat das Gericht einen Rechtsfehler begangen, indem es befunden hat, dass in Bezug auf die Luftverkehrsunternehmen, die mit den Betreibern der Flughäfen Cagliari-Elmas und Olbia Verträge über Luftverkehrs-, Marketing- und Werbedienstleistungen abgeschlossen hätten, anzunehmen sei, dass sie einen „Vorteil“ im Sinne von Art. 107 Abs. 1 AEUV erhalten hätten, weil die ihnen aufgrund dieser Verträge gezahlte Vergütung nicht die Gegenleistung für Dienstleistungen zur Deckung echter Bedürfnisse der Autonomen Region sei und ferner diese Verträge von den in Rede stehenden Flughafenbetreibern ohne vorherige Durchführung eines Ausschreibungsverfahrens oder eines gleichwertigen Verfahrens abgeschlossen worden seien.

136 Daher hat das Gericht auch dadurch einen Rechtsfehler begangen, dass es in Rn. 150 des Urteils T-607/17 und in Rn. 218 des Urteils T-8/18 befunden hat, dass die Kommission zu dem zutreffenden Ergebnis habe gelangen können, dass die Finanzierung, die die Autonome Region über die genannten Flughafenbetreiber als zwischengeschaltete Stellen an Volotea und an easyJet als Gegenleistung für die von diesen erbrachten Transport-, Marketing- und Werbedienstleistungen gewährt habe, Volotea und easyJet einen Vorteil verschafft habe, den sie unter normalen Marktbedingungen nicht erhalten hätten.

137 Folglich ist die erste Rüge des in der Rechtssache C-331/20 P geltend gemachten ersten Rechtsmittelgrundes begründet, wie auch die in der Rechtssache C-343/20 P geltend gemachten vier Rechtsmittelgründe insoweit begründet sind, als sie die Auslegung, Anwendbarkeit und Anwendung des Grundsatzes des marktwirtschaftlich handelnden privaten Wirtschaftsteilnehmers auf den vorliegenden Fall betreffen.

138 Da die Einstufung einer bestimmten Maßnahme als „staatliche Beihilfe“ neben anderen kumulativen Voraussetzungen den Nachweis erfordert, dass diese Maßnahme einem oder mehreren Unternehmen einen Vorteil verschafft hat, wie in den Rn. 102 und 103 des vorliegenden Urteils ausgeführt, und da die in der vorstehenden Randnummer genannten Rechtsmittelgründe durchgreifen, ist das Urteil T-607/17 aufzuheben, ohne dass die übrigen in der Rechtssache C-331/20 P von Volotea zur Stützung ihres Rechtsmittels geltend gemachten Rügen und Gründe geprüft zu werden brauchen, sowie das Urteil

T-8/18 insoweit aufzuheben, als darin die Klage von easyJet als unbegründet abgewiesen worden ist. Zu den Klagen

139 Ist der Rechtsstreit zur Entscheidung reif, kann der Gerichtshof nach Art. 61 Abs. 1 der Satzung des Gerichtshofs der Europäischen Union ihn selbst endgültig entscheiden.

140 Hier sind die beiden vorliegenden Rechtsstreitigkeiten nach Ansicht des Gerichtshofs endgültig zu entscheiden. Denn sie sind zur Entscheidung reif, da sie vor dem Gericht kontradiktorisch erörtert worden sind und die zu ihrer Beendigung zu entscheidenden Fragen nicht den Erlass von zusätzlichen prozessleitenden Maßnahmen oder von Maßnahmen der Beweisaufnahme erfordern.

141 Wie in den Rn. 35 bis 40 des vorliegenden Urteils ausgeführt, wurden von Volotea zur Stützung ihrer Klage vor dem Gericht fünf Klagegründe geltend gemacht. Von easyJet wurden zur Stützung ihrer Klage sechs Klagegründe geltend gemacht.

142 Zunächst sind der erste und der fünfte der von Volotea geltend gemachten Klagegründe, mit denen jeweils ein Verstoß gegen Art. 107 Abs. 1 AEUV und eine unzureichende und widersprüchliche Begründung gerügt werden, und der zweite Klagegrund von easyJet, mit dem ein Verstoß gegen dieselbe Bestimmung gerügt wird, zusammen zu prüfen.

143 Da diese verschiedenen Klagegründe den Teil des streitigen Beschlusses betreffen, in dem die Kommission das Vorliegen eines Vorteils bejahte, ist vorab festzustellen, dass sich die Argumentation der Kommission in diesem Beschluss in Bezug auf diesen Vorteil wie folgt zusammenfassen lässt.

144 In einem ersten Schritt vertrat sie in den Erwägungsgründen 364 bis 377 des streitigen Beschlusses die Ansicht, dass die streitigen Maßnahmen als „Subventionen“ einzustufen seien, da sie die „Bereitstellung“ von „Finanzmitteln“ oder „Zahlungen“ durch die „über“ Flughafenbetreiber handelnde Autonome Region an Luftverkehrsunternehmen „im Austausch für Marketingdienstleistungen“ und für eine „Erhöhung des Luftverkehrs“ vorsähen, die in einer Einrichtung neuer Verbindungen und in einer Stärkung bestehender Verbindungen bestünden, und da sie diese Luftverkehrsunternehmen somit von einem Teil der Kosten befreiten, die sie normalerweise zur Entwicklung und Förderung ihrer Aktivität tragen müssten. In diesem Rahmen wies die Kommission u. a. darauf hin, dass vorgesehen gewesen sei, dass die betreffenden Flughafenbetreiber mit den genannten Luftverkehrsunternehmen „Vereinbarungen“ abschließen, mit denen „im Austausch“ gegen einen „finanziellen Ausgleich“, „Ziele in Bezug auf den Luftverkehr“ und in Bezug auf die „Erweiterung des [Luftverkehrs]betriebs“ vereinbart seien, die mit „Strafen“ bewehrt seien.

145 In einem zweiten Schritt ging die Kommission in den Erwägungsgründen 378 und 380 bis 388 des streitigen Beschlusses auf die Frage ein, ob die streitigen Maßnahmen „dem Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden [privaten] Wirtschaftsbeteiligten“ entsprächen.

146 Insoweit vertrat die Kommission erstens in den Erwägungsgründen 380 bis 386 des streitigen Beschlusses die Ansicht, dass die Autonome Region „sich gegenüber den Luftverkehrsunternehmen nicht wie ein ... marktwirtschaftlich handelnder [privater] Wirtschaftsbeteiligter verhalten [hatte]“. Insoweit wies sie darauf hin, dass sich die Italienische Republik im Verwaltungsverfahren nicht auf den Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden privaten Wirtschaftsteilnehmers berufen habe, und stellte zunächst fest, dass dieser Grundsatz in Anbetracht der von der Autonomen Region verfolgten Ziele der öffentlichen Politik, der Tatsache, dass sie nur einen der verschiedenen betroffenen Flughafenbetreiber kontrolliere, und des Umstands, dass die streitigen Maßnahmen auf einer von einer Behörde entwickelten Regelung statt auf einer einzelnen Vereinbarung zwischen einem Flughafenbetreiber und einem Luftverkehrsunternehmen beruhten, nicht anwendbar sei. Sodann führte die Kommission im Wesentlichen aus, dass dieser Grundsatz, wenn er anwendbar gewesen wäre, impliziert hätte, dass auf der Grundlage einer Rentabilitätsanalyse oder einer Referenzwertprüfung zu ermitteln gewesen wäre, ob sich die Autonome Region wie ein gewinnorientierter privater Wirtschaftsteilnehmer verhalten habe, wie

dies bei Verträgen der Fall gewesen wäre, die ein Flughafenbetreiber abgeschlossen hätte, bevor sie hinzufügte, dass eine solche Analyse oder Prüfung „im vorliegenden Fall nicht relevant“ sei. Schließlich befand sie, dass die Italienische Republik jedenfalls keinen Wirtschaftsplan, keine Rentabilitätsanalyse und auch keine andere Information vorgelegt habe, woraus „klar hervorgeht“, dass das Verhalten eines marktwirtschaftlich handelnden privaten Wirtschaftsteilnehmers vorliege.

147 Zweitens legte die Kommission im 386. Erwägungsgrund des streitigen Beschlusses dar, dass zur Auswahl der Luftverkehrsunternehmen kein Ausschreibungsverfahren durchgeführt worden sei, da die Flughafenbetreiber nur „Mitteilungen [veröffentlicht]“ und „das beste Angebot [ausgewählt]“ hätten, und fügte dann hinzu, dass der Rückgriff auf ein solches Verfahren im vorliegenden Fall „das Vorliegen eines Vorteils nicht [hätte verhindern] können“, da die streitigen Maßnahmen dazu gedacht gewesen seien, „öffentliche Mittel an Luftverkehrsunternehmen auszusahlen“, ohne dass diese Mittel „einer Gegenleistung für Produkte oder Dienstleistungen, die echte Bedürfnisse der [Autonomen] Region erfüllten“, entsprächen.

148 Drittens vertrat die Kommission im 387. Erwägungsgrund des streitigen Beschlusses die Ansicht, dass es „[unter] diesen Umständen ... auch nicht möglich [ist], die einzelnen finanziellen Beziehungen zwischen den Flughäfen und den Luftverkehrsunternehmen zu prüfen“, um festzustellen, ob diese dem Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden privaten Wirtschaftsteilnehmers entsprächen, und dass „es klar [war], dass Flughafenbetreiber nicht als marktwirtschaftlich handelnde Wirtschaftsbeteiligte [gehandelt hatten], als sie die verschiedenen Verträge mit den Luftverkehrsunternehmen abschlossen“, sondern „eine von der [Autonomen] Region entwickelte Beihilferegelung zur Erhöhung des Luftverkehrs [eingeführt hatten]“. Vorbringen der Parteien

149 Im Rahmen ihres zweiten Klagegrundes macht easyJet u. a. geltend, die Kommission habe dadurch rechtsfehlerhaft gehandelt, dass sie erstens das Vorliegen von „Subventionen“ bejaht habe, noch bevor sie die streitigen Maßnahmen und die Verträge, die die Flughafenbetreiber zur Durchführung dieser Maßnahmen mit den Luftverkehrsunternehmen abgeschlossen hätten, anhand des Grundsatzes des marktwirtschaftlich handelnden privaten Wirtschaftsteilnehmers geprüft habe. Zweitens habe sie eine Durchführung dieser Prüfung anhand dieses Grundsatzes irrigerweise dadurch ausgeschlossen, dass sie sich auf die von der Autonomen Region verfolgten „Ziele der öffentlichen Politik“, auf den Umstand, dass die streitigen Maßnahmen und die sie durchführenden Verträge angeblich auf eine „Regelung“ zurückgingen, die keine zusätzlichen Durchführungsmaßnahmen erfordere und ihre Begünstigten allgemein und abstrakt definiert habe, auf die „private“ Rechtsnatur eines Teils der betroffenen Flughafenbetreiber und auf deren Rolle als „zwischengeschaltete Stellen“ berufen habe. Drittens habe die Kommission Rechtsfehler und offensichtliche Beurteilungsfehler dadurch begangen, dass sie sich nicht korrekt und argumentativ mit der Rentabilität der streitigen Maßnahmen im Hinblick auf die verschiedenen mit ihnen eingeführten Mechanismen auseinandergesetzt habe, dass sie der Nichtdurchführung eines Ausschreibungsverfahrens eine ungerechtfertigte Bedeutung beigemessen habe und dass sie das Vorliegen eines echten Bedarfs der Autonomen Region an Luftverkehrs-, Marketing- und Werbedienstleistungen bestritten habe. Viertens habe sie zu Unrecht nicht geprüft, ob die zwischen den Flughafenbetreibern und den Luftverkehrsunternehmen abgeschlossenen Verträge im Hinblick auf das geschäftliche und wirtschaftliche Interesse der aufgrund dieser Verträge erbrachten Leistungen, den dafür als Gegenleistung gezahlten Preis und die übrigen rechtlichen und praktischen Modalitäten des Abschlusses und der Durchführung dieser Verträge als ein Verhalten von unter normalen Marktbedingungen tätigen Wirtschaftsteilnehmern angesehen werden könnten. In diesem Zusammenhang verweist easyJet u. a. auf die von den Flughafenbetreibern zu erstellenden Maßnahmenpläne, auf die Rentabilitätsanforderungen, an denen sich sowohl diese Maßnahmenpläne als auch die mit den Luftverkehrsunternehmen abgeschlossenen Verträge zu orientieren hätten, und auf die Art und Weise, in der diese Anforderungen von Geasar und Sogaer in Bezug auf easyJet umgesetzt worden seien.

150 Volotea trägt im Rahmen ihres ersten und ihres fünften Klagegrundes u. a. vor, dass die Kommission den Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden privaten Wirtschaftsteilnehmers falsch ausgelegt und angewandt habe, dass sie der ihr obliegenden Beweislast nicht nachgekommen sei, da sie den Nachweis des Vorliegens eines Vorteils nicht anhand dieses Grundsatzes geführt habe, und dass ihre Begründung in Bezug auf diese Fragen im streitigen Beschluss unzureichend sei. In diesem Rahmen macht Volotea insbesondere geltend, dass sich Geasar und Sogaer zu dem Zeitpunkt, als sie Verträge mit Luftverkehrsunternehmen – darunter Volotea – abgeschlossen und Aufforderungen zur Interessensbekundung veröffentlicht und die attraktivsten Angebote ausgewählt hätten, wie marktwirtschaftlich handelnde private Wirtschaftsteilnehmer verhalten hätten, und zwar zunächst dadurch, dass sie versucht hätten, Dienstleistungen zu erwerben, mit denen sich der Luftverkehr und die Attraktivität ihres jeweiligen Flughafens habe steigern lassen, sodann dadurch, dass sie sich von den Rentabilitätsaussichten dieser Dienstleistungen vorab vergewissert hätten, und schließlich dadurch, dass sie als Gegenleistung ihre Vertragspartner zu einem angemessenen Preis vergütet hätten. Desgleichen habe sich die Kommission – anstatt diese Situation anhand des Grundsatzes des marktwirtschaftlich handelnden privaten Wirtschaftsteilnehmers strikt zu prüfen – im Wesentlichen auf eine Reihe unklarer rechtlicher und tatsächlicher Ausführungen beschränkt, die unerheblich oder unsubstantiiert seien und aus denen sie nicht den Schluss habe ziehen können, dass ein Vorteil vorliege. Würdigung durch den Gerichtshof

151 Zuallererst ergibt sich aus der in den Rn. 107 bis 110 des vorliegenden Urteils angeführten Rechtsprechung, dass die Kommission zur Beurteilung der Frage, ob die streitigen Maßnahmen und die Verträge, mit denen diese Maßnahmen in Bezug auf easyJet und Volotea von Geasar und Sogaer durchgeführt wurden, für easyJet und Volotea Vorteile im Sinne von Art. 107 Abs. 1 AEUV darstellten, diese Maßnahmen und Verträge anhand des Grundsatzes des marktwirtschaftlich handelnden privaten Wirtschaftsteilnehmers zu prüfen hatte. Ferner ergibt sich aus der in den Rn. 105, 106, 117 und 118 des vorliegenden Urteils angeführten Rechtsprechung, dass die von der Autonomen Region verfolgten Ziele der öffentlichen Politik und die private Rechtsnatur der in Rede stehenden Flughafenbetreiber der Anwendbarkeit dieses Grundsatzes nicht entgegenstanden.

152 Sodann war die Kommission durch die Anwendung des Grundsatzes des marktwirtschaftlich handelnden privaten Wirtschaftsteilnehmers im vorliegenden Fall dazu verpflichtet, gemäß den in den Rn. 111 bis 114 und 125 bis 129 des vorliegenden Urteils angeführten Modalitäten zu prüfen, ob bei der Autonomen Region als öffentlicher Einrichtung, die die streitigen Maßnahmen eingeführt hatte, und bei den von der Kommission als „zwischengeschaltete Stellen“ dargestellten Flughafenbetreibern in ihrer Eigenschaft als Parteien der mit den Luftverkehrsunternehmen abgeschlossenen Verträge angenommen werden konnte, dass sie dadurch wie in einer vergleichbaren Situation befindliche private Erwerber von Waren oder Dienstleistungen gehandelt hatten, dass sie den Abschluss von Verträgen über die Erbringung von Luftverkehrsdienstleistungen vorgesehen bzw. diese Verträge abgeschlossen hatten.

153 Schließlich implizierte diese Prüfung – wie sich aus denselben Randnummern des vorliegenden Urteils ergibt – eine umfassende und konkrete Beurteilung der Frage, ob diese Einrichtungen jeweils für sich versucht hatten, die betreffenden Dienstleistungen unter normalen Marktbedingungen zu erwerben, insbesondere im Hinblick auf die Wirtschaftlichkeit eines solchen Geschäfts, seine absehbaren Rentabilitätsaussichten, das geschäftliche und wirtschaftliche Interesse der hierfür vorgesehenen Leistungen, den als Gegenleistung für diese Dienstleistungen zu zahlenden Preis sowie die rechtlichen und praktischen Modalitäten, nach denen die Verträge abgeschlossen worden waren, mit denen die Erbringung dieser Dienstleistungen und die Zahlung dieses Preises vereinbart wurde.

154 Wie sich aus den in den Rn. 145 bis 148 des vorliegenden Urteils zusammengefassten Erwägungsgründen des streitigen Beschlusses ergibt, hat die Kommission jedoch zum einen aus Gründen, die sich irrigerweise auf die von der Autonomen Region verfolgten Ziele der öffentlichen Politik, auf die private Rechtsnatur der Flughafenbetreiber, über die diese Region die streitigen Maßnahmen

umgesetzt hat, und auf die Form dieser Maßnahmen stützen, sowohl die „Anwendbarkeit“ des Grundsatzes des marktwirtschaftlich handelnden privaten Wirtschaftsteilnehmers als auch die „Relevanz“ und die „Möglichkeit“ der Anwendung dieses Grundsatzes auf die „Beziehungen“ zwischen der Autonomen Region und den Luftverkehrsunternehmen sowie auf die „einzelnen finanziellen Beziehungen“ zwischen diesen Unternehmen und den Flughafenbetreibern eindeutig verneint, und zwar insbesondere im Hinblick auf die Bewertung der Wirtschaftlichkeit und der absehbaren Rentabilität der zur Umsetzung der genannten Maßnahmen abgeschlossenen Verträge.

155 Zum anderen trifft es zwar zu, dass die Kommission – trotz dieser klaren und wiederholten Stellungnahme – in den Erwägungsgründen 382 und 384 des streitigen Beschlusses einige Ausführungen gemacht hat, die als ansatzweise Anwendung des Grundsatzes des marktwirtschaftlich handelnden privaten Wirtschaftsteilnehmers verstanden werden könnten, doch ist erstens festzustellen, dass sich diese Ausführungen nur auf das Verhalten der Autonomen Region selbst beziehen, während das Verhalten der Flughafenbetreiber dagegen zu keinem Zeitpunkt in der Sache geprüft wurde. Zweitens konzentrieren sich diese Ausführungen offenkundig auf die Frage, ob sich die Autonome Region wie ein privater Kapitalgeber verhalten hat, der versucht, „Dividenden“, „Kapitalgewinne“ oder andere „finanzielle Renditen“ zu erzielen, und nicht auf die Frage, ob sie wie ein privater Erwerber von Waren oder Dienstleistungen in einer vergleichbaren Situation gehandelt hat. Drittens beschränkt sich die Kommission, die unter den in den Rn. 111 und 112 des vorliegenden Urteils genannten Voraussetzungen die Beweislast für das Vorliegen eines Vorteils trägt, in eben diesen Erwägungen im Wesentlichen auf die apodiktisch formulierte Äußerung, dass die Autonome Region „nicht mit einer Rendite rechnen [konnte]“ und ebenso wenig mit einem anderen Nutzen, der im Rahmen einer Prüfung anhand des Grundsatzes des marktwirtschaftlich handelnden privaten Wirtschaftsteilnehmers habe berücksichtigt werden können, um anschließend der Italienischen Republik vorzuwerfen, sie habe es versäumt, „ein erwartetes Rentabilitätselement ... festzulegen“ oder „[in] jedem Fall“ Informationen anzugeben, aus denen „klar hervorgeht“, dass sich die Autonome Region wie ein marktwirtschaftlich handelnder privater Wirtschaftsteilnehmer verhalten habe. Viertens hat die Kommission die ihr tatsächlich vorliegenden Informationen zu keinem Zeitpunkt eingehend geprüft, wie easyJet und Volotea ebenfalls zutreffend geltend machen.

156 Aus den im vorliegenden Fall fraglichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften sowie aus deren Umsetzungsmodalitäten, wie sie im streitigen Beschluss (Erwägungsgründe 44 bis 46, 71 bis 75 und 79 bis 84) beschrieben und in den Rn. 5 bis 25 des vorliegenden Urteils zusammengefasst worden sind, geht jedoch eindeutig hervor, dass die zwischen den Flughafenbetreibern und den Luftverkehrsunternehmen abgeschlossenen Verträge die bilaterale Konkretisierung von Maßnahmenplänen sind, die der vorherigen Genehmigung und anschließenden Kontrolle der Autonomen Region unterlagen und die u. a. Angaben zu den „Initiativen[, die die] Flughafenbetreiber als realisierbar [betrachteten]“, sowie zu den „[wirtschaftlichen] und [finanziellen] Prognosen [zur Stützung der] Rentabilitätsaussichten“ der zu erbringenden Dienstleistungen enthalten mussten und nach Ansicht der Kommission tatsächlich enthielten, zu denen sich die Kommission zu äußern hatte.

157 Ferner lässt sich dem streitigen Beschluss nicht entnehmen, dass die Kommission von ihren Befugnissen Gebrauch gemacht hätte, die es ihr ermöglicht hätten, die ihr erforderlich oder nützlich erscheinenden zusätzlichen Informationen zu erhalten, insbesondere von ihrer Befugnis gemäß Art. 12 Abs. 3 der Verordnung (EU) 2015/1589 des Rates vom 13. Juli 2015 über besondere Vorschriften für die Anwendung von Art. 108 [AEUV] (ABl. 2015, L 248, S. 9), eine Anordnung gegenüber der Italienischen Republik zu erlassen, die darauf gerichtet wäre, ihr diese Auskünfte zu erteilen, und dieser Umstand ist nach der in Rn. 112 des vorliegenden Urteils angeführten Rechtsprechung zu berücksichtigen.

158 Daher hat die Kommission dadurch gegen Art. 107 Abs. 1 AEUV verstoßen, dass sie im vorliegenden Fall den Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden privaten Wirtschaftsteilnehmers nicht angewandt hat und das Vorliegen eines Vorteils auf der Grundlage rechtlicher und tatsächlicher

Erwägungen bejaht hat, die eine solche Beurteilung nicht tragen können.

159 Nach alledem sind der erste und der fünfte Klagegrund von Volotea und der zweite Klagegrund von easyJet begründet.

160 Da der Nachweis des Vorliegens eines Vorteils im Sinne von Art. 107 Abs. 1 AEUV eine der kumulativen Voraussetzungen für die Einstufung einer bestimmten Maßnahme als „staatliche Beihilfe“ im Sinne dieser Bestimmung darstellt, wie in den Rn. 102, 103 und 138 des vorliegenden Urteils ausgeführt worden ist, und die in der vorangehenden Randnummer dieses Urteils genannten Klagegründe durchgreifen, ist den Klagen von Volotea und easyJet stattzugeben und infolgedessen der streitige Beschluss insoweit für nichtig zu erklären, als er diese beiden Luftverkehrsunternehmen betrifft, wie es den Anträgen entspricht, die sie im ersten Rechtszug jeweils gestellt haben und die in den Rn. 35 und 38 des vorliegenden Urteils wiedergegeben worden sind, ohne dass die übrigen Gründe, die zur Stützung dieser Klagen vorgetragen wurden, geprüft zu werden brauchen. Kosten

161 Nach Art. 184 Abs. 2 seiner Verfahrensordnung entscheidet der Gerichtshof über die Kosten, wenn das Rechtsmittel begründet ist und er selbst den Rechtsstreit endgültig entscheidet.

162 Nach Art. 138 Abs. 1 der Verfahrensordnung, der nach deren Art. 184 Abs. 1 auf das Rechtsmittelverfahren Anwendung findet, ist die unterliegende Partei auf Antrag zur Tragung der Kosten zu verurteilen.

163 Da im vorliegenden Fall die Kommission in den verbundenen Rechtssachen C-331/20 P und C-343/20 P sowie in den Rechtssachen T-607/17 und T-8/18 unterlegen ist, sind ihr gemäß den Anträgen von Volotea und easyJet in diesen vier Rechtssachen die Kosten aufzuerlegen. Aus diesen Gründen hat der Gerichtshof (Zweite Kammer) für Recht erkannt und entschieden: 1. Das Urteil des Gerichts der Europäischen Union vom 13. Mai 2020, Volotea/Kommission (T-607/17, EU:T:2020:180), wird aufgehoben. 1. Das Urteil des Gerichts der Europäischen Union vom 13. Mai 2020, Volotea/Kommission (T-607/17, EU:T:2020:180), wird aufgehoben. 2. Das Urteil des Gerichts der Europäischen Union vom 13. Mai 2020, easyJet Airline/Kommission (T-8/18, EU:T:2020:182), wird insoweit aufgehoben, als das Gericht die Nichtigkeitsklage der easyJet Airline Co. Ltd als unbegründet abgewiesen hat. 2. Das Urteil des Gerichts der Europäischen Union vom 13. Mai 2020, easyJet Airline/Kommission (T-8/18, EU:T:2020:182), wird insoweit aufgehoben, als das Gericht die Nichtigkeitsklage der easyJet Airline Co. Ltd als unbegründet abgewiesen hat. 3. Der Beschluss (EU) 2017/1861 der Europäischen Kommission vom 29. Juli 2016 über die staatliche Beihilfe SA33983 (2013/C) (ex 2012/NN) (ex 2011/N) – Italien – Ausgleichsleistungen für sardische Flughäfen für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen (DAWI) wird insoweit für nichtig erklärt, als er zum einen die Volotea SA und zum anderen die easyJet Airline Co. Ltd betrifft. 3. Der Beschluss (EU) 2017/1861 der Europäischen Kommission vom 29. Juli 2016 über die staatliche Beihilfe SA33983 (2013/C) (ex 2012/NN) (ex 2011/N) – Italien – Ausgleichsleistungen für sardische Flughäfen für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen (DAWI) wird insoweit für nichtig erklärt, als er zum einen die Volotea SA und zum anderen die easyJet Airline Co. Ltd betrifft. 4. Die Europäische Kommission trägt die in den Verfahren des ersten Rechtszugs und in den Rechtsmittelverfahren entstandenen Kosten. 4. Die Europäische Kommission trägt die in den Verfahren des ersten Rechtszugs und in den Rechtsmittelverfahren entstandenen Kosten. Unterschriften

Zitiervorschlag: Europäischer Gerichtshof, Urteil vom 17.11.2022 – C-331/20, ECLI:EU:C:2022:886

Quelle: curia.europa.eu, abgerufen 26.07.2026

Nicht-amtliche Fassung — maßgeblich ist die Fassung in der Verfahrenssprache (CURIA: <https://curia.europa.eu>)

Provided by nu:legal (<https://recht.nulegal.eu>), the leading open legal database: AI-first, expanding daily, German and European law and case law in full text, free, with an open API for AI agents. Text and data mining expressly permitted.

Herausgeber: Nulegal GmbH, Potsdam.

Dieses Dokument: <https://recht.nulegal.eu/rechtsprechung/eugh/2022-11-17/c-331-20>