



Sbírka soudních rozhodnutí

ROZSUDEK SOUDNÍHO DVORA (osmého senátu)

19. prosince 2012*

„Kasační opravný prostředek — Státní podpory — Pojem ‚podnik‘ — Hospodářská činnost — Výstavba letištní infrastruktury — Vzletová a přistávací dráha“

Ve věci C-288/11 P,

jejímž předmětem je kasační opravný prostředek na základě článku 56 statutu Soudního dvora Evropské unie, podaný dne 6. června 2011,

Mitteldeutsche Flughafen AG, se sídlem v Lipsku (Německo),

Flughafen Lipsko-Halle GmbH, se sídlem v Lipsku,

zastoupené M. Núñezem Müllerem a J. Dammannem, Rechtsanwälte,

účastnice řízení podávající kasační opravný prostředek (navrhovatelky),

příčemž dalšími účastnicemi řízení jsou:

Evropská komise, zastoupená B. Martenczukem a T. Maxianem Ruschem, jako zmocněnci, s adresou pro účely doručování v Lucemburku,

žalovaná v prvním stupni,

Spolková republika Německo,

Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen eV (ADV), zastoupená L. Giesbertsem a G. Klevem, Rechtsanwälte,

vedlejší účastnice řízení v prvním stupni,

SOUDNÍ DVŮR (osmý senát),

ve složení E. Jarašiūnas (zpravodaj), předseda senátu, A. Ó Caoimh a C. Toader, soudci,

generální advokátka: E. Sharpston,

vedoucí soudní kanceláře: M. Aleksejev, rada,

s přihlédnutím k písemné části řízení a po jednání konaném dne 14. listopadu 2012,

* Jednací jazyk: němčina.

s přihlédnutím k rozhodnutí, přijatému po vyslechnutí generální advokátky, rozhodnout věc bez stanoviska,

vydává tento

Rozsudek

- 1 Svým kasačním opravným prostředkem se Mitteldeutsche Flughafen AG (dále jen „MF“) a Flughafen Leipzig-Halle GmbH (dále jen „FLH“) domáhají částečného zrušení rozsudku Tribunálu Evropské unie ze dne 24. března 2011, Freistaat Sachsen a další v. Komise (T-443/08 a T-455/08, Sb. rozh. s. II-1311, dále jen „napadený rozsudek“), kterým Tribunál ve věci T-455/08 zrušil článek 1 rozhodnutí Komise 2008/948/ES ze dne 23. července 2008 o opatřeních Německa ve prospěch společnosti DHL a letiště Lipsko/Halle (Úř. věst. L 346, s. 1, dále jen „sporné rozhodnutí“), a to v rozsahu, v němž stanoví, že výše státní podpory, kterou Spolková republika Německo hodlá poskytnout na výstavbu nové jižní dráhy a příslušných letištních zařízení na letišti Lipsko-Halle, je 350 milionů eur, a dále žalobu ve zbývajících částech zamítl.

Skutečnosti předcházející sporu a sporné rozhodnutí

- 2 Z bodů 1 až 12 napadeného rozsudku vyplývá, že letiště Lipsko-Halle provozuje společnost FLH, která je dceřinou společností společnosti MF, jejímiž akcionáři jsou Spolková země Sasko a Spolková země Sasko-Anhaltsko, a dále města Drážďany (Německo), Halle (Německo) a Lipsko. Dne 4. listopadu 2004 společnost MF rozhodla o výstavbě nové vzletové a přistávací dráhy (dále jen „nová jižní dráha“), která měla být financována prostřednictvím kapitálového příspěvku ve výši 350 milionů eur společností MF nebo společností FLH od jejich veřejnoprávních akcionářů.
- 3 Skupina DHL (dále jen „DHL“), která působí v odvětví expresních balíkových služeb a jejímž 100% podílníkem je Deutsche Post AG, po jednáních s několika letišti rozhodla o přesunu svého evropského leteckého uzlu pro nákladní dopravu z Bruselu (Belgie) do Lipska-Halle, a to od roku 2008. Dne 21. září 2005 společnosti FLH, MF a DHL Hub Leipzig GmbH (dále jen „DHL Hub Leipzig“) podepsaly rámcovou dohodu, podle které se FLH zavázala k výstavbě nové jižní dráhy a k plnění dalších závazků během doby platnosti dohody, jako jsou záruka, že společnost DHL může na uvedené dráze zajišťovat nepřetržitý provoz, a zajištění možnosti, aby nejméně 90 % letů operovaných skupinou DHL nebo pro tuto skupinu mohlo být kdykoli provedeno na této dráze.
- 4 Dne 21. prosince 2005 Spolková země Sasko vydala prohlášení o záměru ve prospěch společností FLH a DHL Hub Leipzig (dále jen „prohlášení o záměru“). Účelem dopisu je zaručit finanční výkonnost společnosti FLH během doby platnosti rámcové dohody; dopis také spolkové zemi Sasko ukládá povinnost poskytnout společnosti DHL Hub Leipzig náhradu škody v případě, že by letiště Lipsko-Halle nebylo možné užívat tak, jak bylo plánováno.
- 5 Dne 5. dubna 2006 Spolková republika Německo v souladu s čl. 2 odst. 1 nařízení Rady (ES) č. 659/1999 ze dne 22. března 1999, kterým se stanoví prováděcí pravidla k článku [88 ES] (Úř. věst. L 83, s. 1; Zvl. vyd. 08/01, s. 339), oznámila Komisi Evropských společenství rámcovou dohodu a prohlášení o záměru.
- 6 Dopisem ze dne 23. listopadu 2006 Komise informovala Spolkovou republiku Německo o svém rozhodnutí zahájit řízení stanovené v čl. 88 odst. 2 ES. To se týkalo rámcové dohody, prohlášení o záměru a kapitálového příspěvku.

- 7 Dne 23. července 2008 přijala Komise sporné rozhodnutí. Komise v tomto rozhodnutí dospěla k závěru, že kapitálový příspěvek představuje státní podporu slučitelnou se společným trhem v souladu s čl. 87 odst. 3 písm. c) ES. Naproti tomu měla za to, že prohlášení o záměru a neomezené záruky stanovené v rámcové dohodě představují státní podpory, které nejsou slučitelné se společným trhem, a požádala Spolkovou republiku Německo, aby zajistila navrácení části podpory, která již byla společnosti DHL poskytnuta v rámci těchto záruk.
- 8 Jak vyplývá z bodů 62 a 67 napadeného rozsudku, kapitálový příspěvek byl přiznán před přijetím sporného rozhodnutí, což Komise potvrdila na jednání.

Řízení před Tribunálem a napadený rozsudek

- 9 Návrhy došlými kanceláři Tribunálu dne 6. října 2008 podaly Freistaat Sachsen a Land Sachsen-Anhalt ve věci T-443/08 a společnost MF a společnost FLH ve věci T-455/08 žaloby na zrušení článku 1 sporného rozhodnutí v rozsahu, v němž v něm Komise uvádí, že kapitálový příspěvek představuje státní podporu ve smyslu čl. 87 odst. 1 ES a že výše této státní podpory dosahuje částky 350 milionů eur.
- 10 Usneseními ze dne 30. března 2009 a 24. června 2010 povolil předseda osmého senátu Tribunálu vedlejší účastenství Spolkové republiky Německo a Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen eV (ADV) (dále jen „ADV“) v obou věcech a spojil tyto věci pro účely ústního řízení.
- 11 Společnosti MF a FLH, podporované ADV, uvedly na podporu své žaloby osm žalobních důvodů, jejichž podstatou je v případě prvního důvodu porušení čl. 87 odst. 1 ES, v případě druhého důvodu skutečnost, že FLH nemohla být příjemcem státní podpory, v případě třetího důvodu nemožnost kvalifikovat společnost FLH zároveň jako poskytovatele i příjemce státní podpory, v případě čtvrtého důvodu porušení zásady zákazu retroaktivity, zásady právní jistoty, zásady ochrany legitimního očekávání a zásady rovnosti, v případě pátého důvodu to, že pokyny Společenství pro financování letišť a pro státní podpory na zahájení činnosti pro letecké společnosti s odletem z regionálních letišť (Úř. věst. 2005, C 312, s. 1, dále jen „pokyny z roku 2005“) porušují primární právo, v případě šestého, podpůrného důvodu vada řízení, v případě sedmého důvodu porušení rozdělení pravomocí vyplývajících ze Smlouvy o ES a v případě osmého důvodu rozporuplnost a nedostatek odůvodnění stran tvrzené podpory.
- 12 Napadeným rozsudkem Tribunál spojil věci T-443/08 a T-455/08 pro účely rozsudku, odmítl žalobu v první věci jako nepřípustnou a ve druhé věci zrušil článek 1 sporného rozhodnutí v rozsahu, v němž stanoví, že výše státní podpory, kterou Spolková republika Německo hodlá poskytnout na výstavbu nové jižní dráhy a příslušných letištních zařízení na letišti Lipsko-Halle, je 350 milionů eur, a ve zbývajících částech žalobu zamítl.
- 13 Za účelem zamítnutí prvního žalobního důvodu, na jehož podporu navrhovatelky ve věci T-455/08 zejména tvrdily, že pojem „podnik“ ve smyslu čl. 87 odst. 1 ES se nevztahuje na regionální letiště, pokud jde o financování letištní infrastruktury, měl Tribunál nejprve z důvodů uvedených v bodech 87 až 100 napadeného rozsudku za to, že FLH vzhledem k tomu, že provozuje novou jižní dráhu, vyvíjí hospodářskou činnost, od které nelze výstavbu této dráhy oddělit.
- 14 Tribunál dále v bodech 102 až 107 napadeného rozsudku odmítl argument navrhovatelek, že výstavba nové jižní dráhy představuje opatření regionální politiky, hospodářské politiky a dopravní politiky, které Komise nemůže přezkoumávat na základě norem Smlouvy o ES týkajících se státních podpor v souladu se sdělením Komise o použití článků [87 ES] a [88 ES] a článku 61 Dohody o EHP na státní podpory v letecké dopravě (Úř. věst. 1994, C 350, s. 5, dále jen „sdělení z roku 1994“). Tribunál v tomto ohledu uvedl, že v letištním odvětví došlo k vývoji, zejména po stránce jeho uspořádání, jeho ekonomické situace a po stránce hospodářské soutěže v jeho rámci, a že judikatura vycházející z rozsudku

Tribunálu ze dne 12. prosince 2000, *Aéroports de Paris v. Komise* (T-128/98, Recueil, s. II-3929), a z rozsudku Soudního dvora ze dne 24. října 2002, *Aéroports de Paris v. Komise* (C-82/01 P, Recueil, s. I-9297, dále jen společně „rozsudky *Aéroports de Paris*“), od roku 2000 uznala, že provozovatelé letišť vykonávají hospodářskou činnost ve smyslu čl. 87 odst. 1 ES.

- 15 Stejně tak Tribunál v bodech 108 až 116 napadeného rozsudku odmítl argumenty navrhovatelek týkající se tvrzení oddělitelnosti výstavby letištní infrastruktury od jejího provozování. Tribunál zejména uvedl, že zaprvé je výstavba nové jižní dráhy předpokladem pro její provozování, že zadruhé jsou dotčené entity v projednávaném případě tytéž, že zatřetí Komise tím, že vycházela ze skutečnosti, že dotčenou infrastrukturu provozuje společnost FLH pro komerční účely, a že se tedy jedná o infrastrukturu použitelnou pro tyto účely, předložila dostatek důkazů, které mohou být oporou pro spojitost mezi výstavbou a provozováním nové jižní dráhy, a že začtvrté je výstavba této nové jižní dráhy činností, jež se přímo vztahuje ke správě letištní infrastruktury, a že skutečnost, že určitou činnost nezajišťují soukromé subjekty nebo že tato činnost není rentabilní, není kritériem relevantním pro odmítnutí kvalifikace jako hospodářské činnosti.
- 16 Tribunál konečně v bodech 117 až 119 napadeného rozsudku odmítl argumenty navrhovatelek, jejichž cílem bylo zpochybnit relevantnost rozsudků *Aéroports de Paris*, a poté v bodě 120 uvedeného rozsudku dospěl k závěru, že Komise měla oprávněně za to, že kapitálový příspěvek představuje státní podporu ve smyslu čl. 87 odst. 1 ES.
- 17 Za účelem zamítnutí čtvrtého žalobního důvodu, jenž navrhovatelky uplatnily ve věci T-455/08 a jenž vychází z porušení zásady zákazu retroaktivity, zásady právní jistoty, zásady ochrany legitimního očekávání a zásady rovnosti, Tribunál v bodech 157 až 164 napadeného rozsudku uvedl, že na rozdíl od toho, co tvrdí navrhovatelky, Komise nepoužila pokyny z roku 2005, ale uplatnila zásady plynoucí z rozsudků *Aéroports de Paris*. Tribunál tudíž v bodech 166 až 172, 181 a 182 napadeného rozsudku rovněž odmítl výtky související s porušením zásady ochrany legitimního očekávání, zásady právní jistoty a zásady rovnosti a zamítl pátý žalobní důvod předložený v této věci, jenž vychází z toho, že pokyny z roku 2005 porušují primární právo.
- 18 Tribunál rovněž v bodech 192 a 201 až 209 napadeného rozsudku zamítl šestý žalobní důvod navrhovatelek v dané věci, jenž vychází z vady řízení a v jehož rámci navrhovatelky podpůrně tvrdily, že kapitálový příspěvek musí být kvalifikován jako „existující podpora“ ve smyslu čl. 1 písm. b) bodu v) nařízení č. 659/1999, jakož i sedmý žalobní důvod, který předložily v téže věci a který vychází z porušení rozdělení pravomocí vyplývajících ze Smlouvy o ES.
- 19 Tribunál naproti tomu vyhověl osmému žalobnímu důvodu navrhovatelek, jenž uplatnily na podporu své žaloby ve věci T-455/08 a jenž vycházel z rozporuplnosti a nedostatku odůvodnění stran výše podpory. Tribunál v tomto ohledu v bodě 230 napadeného rozsudku rozhodl, že částka 350 milionů eur, jež je uvedena ve výroku sporného rozhodnutí, je nesprávná s ohledem na body odůvodnění tohoto rozhodnutí, jelikož z těchto bodů odůvodnění plyne, že částky pokrývající plnění úkolů veřejné služby nepředstavují státní podporu, a je tudíž třeba je odečíst od částky kapitálového příspěvku.

Návrhová žádání účastnic řízení

- 20 Společnosti MF, FLH a ADV navrhuje, aby Soudní dvůr:

— zrušil bod 4 výroku napadeného rozsudku, kterým byla žaloba podaná ve věci T-455/08 ve zbývajících částech zamítnuta, jakož i rozhodnutí o nákladech řízení;

- vydal ve věci konečné rozhodnutí a vyhověl žalobě podané ve věci T-455/08 v části, v níž směřuje ke zrušení sporného rozhodnutí v rozsahu, v němž Komise v tomto rozhodnutí prohlašuje, že kapitálová dotace poskytnutá Spolkovou republikou Německo na výstavbu nové jižní dráhy a příslušné letištní infrastruktury představuje státní podporu ve smyslu čl. 87 odst. 1 ES, a
 - uložil Komisi náhradu nákladů řízení o kasačním opravném prostředku a nákladů řízení v prvním stupni.
- 21 Komise navrhuje, aby byl kasační opravný prostředek zamítnut a navrhovatelkám byla uložena náhrada nákladů řízení o kasačním opravném prostředku.

Ke kasačnímu opravnému prostředku

- 22 Na podporu svého kasačního opravného prostředku navrhovatelky uplatňují pět důvodů kasačního opravného prostředku, z nichž první vychází z porušení čl. 87 odst. 1 ES, druhý vychází z porušení zásady zákazu retroaktivity, zásady ochrany legitimního očekávání a zásady právní jistoty, třetí vychází z porušení čl. 1 písm. b) bodu v) a článků 17 a 18 nařízení č. 659/1999, čtvrtý vychází z porušení rozdělení pravomocí vyplývajících ze Smlouvy o ES a pátý vychází z porušení povinnosti odůvodňovat rozsudky.

K prvnímu důvodu kasačního opravného prostředku, jenž vychází z porušení čl. 87 odst. 1 ES

Argumentace účastnic řízení

- 23 Navrhovatelky Tribunálu vytýkají, že financování výstavby nové jižní dráhy kvalifikoval jako státní podporu a měl za to, že společnost FLH je třeba v tomto ohledu považovat za podnik, jelikož uvedená výstavba je hospodářskou činností ve smyslu pravidel v oblasti státních podpor.
- 24 Podle navrhovatelek je třeba výstavbu letištní infrastruktury odlišit od provozování této infrastruktury. Na rozdíl od toho, co požaduje ustálená judikatura unijních soudů, Tribunál nepřezkoumal tyto činnosti odděleně a předpokládal, že tyto činnosti jsou neoddělitelné, přičemž v bodě 96 napadeného rozsudku pouze konstatoval, že vzletové a přistávací dráhy jsou „zásadním“ předpokladem pro hospodářské činnosti vyvíjené provozovatelem letiště a že výstavba takových drah tomuto letišti umožňuje, aby vyvíjelo svou hlavní hospodářskou činnost. Tribunál tak neověřil, zda jsou tyto činnosti diferencovatelné, a nevzal na zřetel, že tyto činnosti souvisejí s různými aktéry a různými odvětvími.
- 25 Pro posouzení hospodářské povahy činnosti není důležité, že tato činnost je „předpokladem“ pro jinou činnost, a není třeba rozlišovat mezi hlavními a vedlejšími činnostmi dotyčné entity, neboť judikatura požaduje provedení tohoto posouzení u každé činnosti vykonávané touto entitou.
- 26 Rozlišování výstavby a provozování infrastruktury je kromě toho základní zásadou praxe Komise, a pokud jde o letiště, vyplývá z bodu 12 sdělení z roku 1994, které nebylo pokyny z roku 2005 zrušeno, ale pouze doplněno. Tribunál měl tedy nesprávně za to, že Komise neměla použít sdělení z roku 1994, přestože toto sdělení není v rozporu s primárním právem, jelikož Smlouva o ES nepřiznává Evropské unii žádnou vlastní pravomoc v oblasti politiky infrastruktur.
- 27 Při výkladu primárního práva navíc unijní soudy nikterak nevyžadují, aby se na opatření týkající se letištní infrastruktury uplatňovala pravidla v oblasti státních podpor, a mají za to, že tato pravidla je třeba použít pouze tehdy, když se jedná o provozování letiště. Navrhovatelky v tomto ohledu odkazují na výše uvedený rozsudek Tribunálu Aéroports de Paris v. Komise a na rozsudek Tribunálu ze dne 17. prosince 2008, Ryanair v. Komise (T-196/04, Sb. rozh. s. II-3643), a zdůrazňují, že skutkové

okolnosti, které vedly k vydání prvního z těchto rozsudků, se týkaly činností velkého mezinárodního letiště, jehož hospodářská situace se diametrálně liší od situace takového regionálního letiště, jako je letiště Lipsko-Halle.

- 28 Tribunál měl kromě toho v bodě 115 napadeného rozsudku nesprávně za to, že skutečnost, že výstavbu infrastruktury nezajišťují soukromé subjekty, není relevantní, i když existence trhu předpokládá, že dotčená činnost může být v zásadě takovými subjekty vykonávána. Tribunál pouze předpokládal hospodářskou povahu výstavby nové jižní dráhy, aniž zkoumal argumenty předložené za účelem zpochybnění existence trhu pro tuto činnost nebo hospodářskou realitu.
- 29 Výstavba letištní infrastruktury však nemůže mít vzhledem k neexistenci perspektiv rentability povahu hospodářské činnosti, neboť na rozdíl od toho, co Tribunál uvedl v bodě 94 napadeného rozsudku, není přenesení nákladů na výstavbu na uživatele prostřednictvím letištních poplatků možné. Soukromí investoři totiž nemohou svobodně přenést tyto náklady na uživatele, neboť tyto poplatky musí být povoleny příslušnými orgány spolkové země, kde se dotčené letiště nachází; povolení těchto orgánů je založeno na kritériích, která nijak nesouvisí s náklady na výstavbu letištní infrastruktury. Výstavba takové infrastruktury proto spadá pod činnosti, které vždycky byly a jsou nutně vykonávány veřejnoprávními entitami.
- 30 ADV, která je sdružením podniků provozujících německá letiště, má podobně jako navrhovatelky za to, že kvalifikace financování nebo výstavby letištní infrastruktury jako hospodářské činnosti je v rozporu s unijním právem.
- 31 Funkční rozdíl mezi výstavbou a provozováním takové infrastruktury je podle této účastnice řízení nezbytný jak právně, tak s ohledem na skutkové okolnosti. ADV mimo jiné poznamenává, že závěr Tribunálu, že výstavba nové jižní dráhy je zásadní pro provozování letiště a nemůže být zkoumána odděleně, je příliš obecný a vede k tomu, že všechny činnosti, které podmiňují činnost provozovatele letiště, včetně opatření, která spadají pod výkon veřejné moci, jsou považovány za hospodářské činnosti.
- 32 Ve skutečnosti neexistuje soukromé financování výstavby nové letištní infrastruktury, alespoň ne na malých a středních letištích, a zapojení soukromých podniků je omezeno na nabytí a provozování infrastruktury, která již existuje nebo jejíž výstavbu provádí stát. Navzdory vývoji v letištním odvětví je stále nemožné financovat výstavbu nákladné letištní infrastruktury příjmy z provozu. Z důvodu nedostatku rentability se tedy nejedná o hospodářskou činnost.
- 33 ADV kromě toho tvrdí, že Tribunál, stejně jako Komise, nesprávně a rozporuplně odkázal na rozsudky Aéroports de Paris. Závěr, že hospodářská povaha výstavby letištní infrastruktury vyplývá z hospodářské povahy provozu, nelze z této judikatury dovodit. Komise ani Tribunál právně přijatelným způsobem neodůvodnily, proč by – odlišně od sdělení z roku 1994 – financování výstavby letiště mělo podléhat přezkumu Komise. Výstavba letištní infrastruktury ve skutečnosti představuje základní prvek služeb obecného zájmu, takže tento úkol typicky spadá pod výkon veřejné moci.
- 34 Komise především uvádí, že tvrzení navrhovatelek, že výstavba letištní infrastruktury představuje činnost, kterou je třeba posuzovat nezávisle na provozování letiště, je zjevně nepravdivé. Od vyhlášení rozsudků Aéroports de Paris je totiž podle Komise prokázáno, že úplatné poskytování letištních zařízení představuje hospodářskou činnost, na kterou se vztahují unijní pravidla v oblasti hospodářské soutěže. Náklady na výstavbu zařízení používaných provozovatelem letiště jsou tedy investičními náklady, které musí obvykle nést obchodní podnik. Podle tohoto orgánu se tedy Tribunál nedopustil nesprávného právního posouzení, když měl za to, že FLH je podnikem a že výstavba nové jižní dráhy představuje nedílnou součást jeho hospodářské činnosti.

Závěry Soudního dvora

- 35 Na podporu svého prvního důvodu kasačního opravného prostředku navrhovatelky, podporované ADV, v podstatě opakují argumentaci uplatněnou před Tribunálem, že výstavba nebo rozšíření letištní infrastruktury nepředstavují hospodářskou činnost spadající do působnosti unijního práva v oblasti státních podpor, takže jejich financování z veřejných prostředků nemůže představovat státní podporu.
- 36 V rámci kasačního opravného prostředku je třeba přezkoumat, zda Tribunál v projednávaném případě porušil čl. 87 odst. 1 ES, když rozhodl, že činnost společnosti FLH, která provozuje letiště Lipsko-Halle a které byl společně se společností MF poskytnut kapitálový příspěvek na financování výstavby nové jižní dráhy, má – pokud jde o tuto výstavbu – hospodářskou povahu, a že Komise měla tedy právem za to, že uvedený kapitálový příspěvek představuje státní podporu ve smyslu tohoto ustanovení.
- 37 Úvodem je třeba poznamenat, že jak tvrdí navrhovatelky a ADV, sdělení z roku 1994 v bodě 12 uvádí, že „uskutečnění projektů infrastruktury (letiště, dálnice, mosty, atd.) je opatřením obecné hospodářské politiky, které Komise nemůže přezkoumávat na základě norem Smlouvy týkajících se státních podpor“.
- 38 K zamítnutí argumentů navrhovatelek vycházejících z tohoto sdělení Tribunál v bodech 104 až 106 napadeného rozsudku uvedl následující:

„104 Je ovšem třeba připomenout, že otázka, zda je podpora státní podporou ve smyslu Smlouvy o ES, musí být vyřešena na základě objektivních skutečností, jež je třeba posuzovat k okamžiku přijetí rozhodnutí Komise (viz v tomto smyslu rozsudky Soudního dvora ze dne 22. června 2006, *Belgie a Forum 187 v. Komise*, C-182/03 a C-217/03, Sb. rozh. s. I-5479, bod 137, a [ze dne 1. července 2008] *Chronopost a La Poste v. UFX a další*, [C-341/06 P a C-342/06 P, Sb. rozh. s. I-4777], bod 95), a že ačkoli je Komise vázána pokyny a sděleními, které přijímá v oblasti státních podpor, je tomu tak pouze v rozsahu, v němž se tyto předpisy neodchyľují od řádného uplatnění norem Smlouvy o ES, jelikož tyto předpisy nemohou být vykládány ve smyslu, který by omezoval dosah článků 87 ES a 88 ES nebo odporoval cílům sledovaným těmito články (viz rozsudek Soudního dvora ze dne 11. září 2008, *Německo a další v. Kronofrance*, C-75/05 P a C-80/05 P, Sb. rozh. s. I-6619, bod 65 a citovaná judikatura).

105 V letištním odvětví však došlo k vývoji, na který je odkázáno v bodech 169 až 171 odůvodnění [sporného rozhodnutí], zejména po stránce jeho uspořádání, jeho ekonomické situace a po stránce hospodářské soutěže v jeho rámci. Judikatura [Aéroports de Paris] navíc od roku 2000 uznala, že provozovatelé letišť v zásadě vykonávají hospodářskou činnost ve smyslu čl. 87 odst. 1 ES, na niž se vztahují pravidla o státních podporách, což bylo potvrzeno výše uvedeným rozsudkem *Ryanair v. Komise* (bod 88).

106 Komise proto s ohledem na judikaturu, na niž je odkázáno výše v bodě 104, měla při přijímání [sporného rozhodnutí] povinnost zohlednit tento vývoj a tento výklad, a rovněž jejich důsledky stran použití čl. 87 odst. 1 ES na financování infrastruktury související s výkonem činností letištní správy, i s tím, že nepoužije bod 12 sdělení z roku 1994. S ohledem na výše uvedené proto Komise nepochybně, když v bodě 174 odůvodnění [sporného rozhodnutí] shledala, že od roku 2000 již nadále nelze předem vyloučit použití pravidel státní podpory na letiště.“

- 39 Tyto závěry Tribunálu nejsou stíženy nesprávným právním posouzením. Komise totiž měla s ohledem na skutkové a právní okolnosti existující v okamžiku přijetí rozhodnutí povinnost přezkoumat kapitálový příspěvek v rámci pravomocí, které jí přiznal článek 88 ES. Tribunál tedy právem zamítl argumenty navrhovatelek týkající se sdělení z roku 1994 a žalobní důvod, který mu byl předložen, přezkoumal s tím, že nikoliv s ohledem na toto sdělení, ale s ohledem na tyto okolnosti konkrétně ověřil, zda výstavba nové jižní dráhy představuje hospodářskou činnost.

- 40 Pokud jde v projednávané věci o neoddělitelnost provozování a výstavby, kterou navrhovatelky zpochybňují, Tribunál nejprve v bodě 89 napadeného rozsudku připomněl, že hospodářskou činnost představuje jakákoli činnost spočívající v nabízení zboží nebo poskytování služeb na daném trhu (rozsudek ze dne 1. července 2008, MOTOE, C-49/07, Sb. rozh. s. I-4863, bod 21), a poté v bodě 93 napadeného rozsudku správně uvedl, že FLH při provozování letiště Lipsko-Halle vykonává hospodářskou činnost, jelikož nabízí letištní služby za odměnu plynoucí zejména z letištních poplatků (viz výše uvedený rozsudek ze dne 24. října 2002, Aéroports de Paris v. Komise, bod 78) na trhu regionálních letištních služeb. Tribunál v této souvislosti při svém svrchovaném posouzení skutkových okolností, které nebylo navrhovatelkami v rámci projednávaného kasačního opravného prostředku napadeno, konstatoval, že existenci takového trhu v projednávaném případě prokazuje skutečnost, že letiště Lipsko-Halle konkurovalo jiným regionálním letištím při zřizování evropského leteckého uzlu DHL pro nákladní dopravu.
- 41 Tribunál dále v bodě 94 napadeného rozsudku konstatoval, že provozování nové jižní dráhy je součástí hospodářské činnosti FLH, neboť Komise v bodě 177 odůvodnění sporného rozhodnutí uvedla, že tato infrastruktura je provozována pro komerční účely společností FLH, která za její používání požaduje poplatky. Tribunál uvedl, že jak Komise poznamenala v bodě 15 odůvodnění sporného rozhodnutí, tyto poplatky jsou hlavním zdrojem příjmů pro financování této dráhy, který FLH umožní, aby zvýšila letištní kapacitu a rozšířila činnost při provozování letiště Lipsko-Halle.
- 42 Konečně v bodech 95 až 100 napadeného rozsudku byl Tribunál toho názoru, že není důvod oddělovat činnost spočívající ve výstavbě nové jižní dráhy od jejího následného používání, přičemž v bodě 99 napadeného rozsudku mimo jiné uvedl, že výstavba uvedené dráhy s ohledem na svou povahu a účel nespadá jako taková pod výsady veřejné moci, což navrhovatelky ostatně ani výslovně netvrdily. V tomto ohledu je třeba uvést, že Tribunál vyhověl důvodu neplatnosti vycházejícímu z rozporuplnosti a nedostatku odůvodnění stran výše podpory a v bodech 225 a 226 napadeného rozsudku uvedl, že Komise v bodech 182 a 183 odůvodnění sporného rozhodnutí připustila, že některé náklady související s kapitálovým příspěvkem spadají pod plnění úkolů veřejné služby, a sice náklady spojené s bezpečnostními a policejními funkcemi, protipožárními opatřeními a opatřeními v oblasti veřejné bezpečnosti, bezpečnosti provozu, německou meteorologickou službou a řízením letového provozu, a nelze je tedy kvalifikovat jako státní podpory.
- 43 Z těchto závěrů vyplývá, že Tribunál se nedopustil nesprávného právního posouzení, když v podstatě rozhodl, že Komise měla správně za to, že výstavba nové jižní dráhy společností FLH představuje hospodářskou činnost, a že kapitálový příspěvek, s výjimkou nákladů spojených s plněním úkolů veřejné služby, které je třeba od této částky odečíst, proto představuje státní podporu ve smyslu čl. 87 odst. 1 ES.
- 44 Na rozdíl od tvrzení navrhovatelek, podporovaných ADV, se totiž jeví, že k určení toho, zda Komise mohla výstavbu nové jižní dráhy kvalifikovat jako hospodářskou činnost, Tribunál v souladu s judikaturou (viz rozsudek ze dne 19. ledna 1994, SAT Fluggesellschaft, C-364/92, Recueil, s. I-43, bod 19; výše uvedený rozsudek ze dne 24. října 2002, Aéroports de Paris v. Komise, bod 75, a výše uvedený rozsudek MOTOE, bod 25) přezkoumal tuto činnost a zjišťoval, jakou má tato činnost povahu. Tribunál tím nepředpokládal, ale s ohledem na konkrétní okolnosti, aniž se dopustil nesprávného právního posouzení, prokázal, že tuto činnost nelze oddělit od provozování letištní infrastruktury společností FLH, jež představuje hospodářskou činnost, přičemž výstavba nové jižní dráhy jako taková nespadá svou povahou nebo účelem pod výkon výsad veřejné moci.
- 45 Tento závěr nemůže být zpochybněn ostatními argumenty navrhovatelek a ADV.
- 46 Zprv je totiž třeba odmítnout argument, že výstavba letištní infrastruktury a provozování letiště souvisejí s různými aktéry a různými odvětvími, neboť jak Tribunál svrchovaně konstatoval v bodě 111 napadeného rozsudku, což nebylo v projednávaném kasačním opravném prostředku zpochybněno, jsou v projednávaném případě dotyčné entity každopádně tytéž.

- 47 Zadruhé není důležité, že Tribunál v bodech 96, 110 a 111 napadeného rozsudku uvedl, že „přistávací a vzletové dráhy jsou zásadním předpokladem pro hospodářské činnosti vyvíjené provozovatelem letiště“, že „účel výstavby přistávací dráhy souvisí s hlavní hospodářskou činností letiště“ a že „výstavba a rozšíření dráhy jsou předpokladem pro její provozování“. Tyto úvahy sice svou obecností a tím, že by se mohly rovněž vztahovat na určité činnosti spadající pod výkon výsad veřejné moci, nejsou způsobilé prokázat hospodářskou povahu dané výstavby letištní infrastruktury. Nemají však vliv na právní opodstatněnost závěrů Tribunálu uvedených v bodech 40 až 42 rozsudku v projednávané věci, z nichž vyplývá, že v projednávaném případě výstavba nové jižní dráhy představuje hospodářskou činnost.
- 48 Zatřetí v odpověď na tvrzení ADV, že výstavba letištní infrastruktury představuje základní prvek služeb obecného zájmu, a je tak typicky veřejným úkolem, stačí uvést, že Tribunál v bodě 99 napadeného rozsudku konstatoval, že samotné navrhovatelky výslovně netvrdily, že výstavba nové jižní dráhy spadá jako taková pod výsady veřejné moci.
- 49 Konečně pokud jde o argument, že výstavbu letištní infrastruktury nemohou zajišťovat soukromé subjekty, neboť pro tento druh činnosti neexistuje trh z důvodu nedostatku perspektiv rentability, Tribunál jej zamítl a v bodě 114 napadeného rozsudku uvedl, že z jeho výše uvedených zjištění plyne, že výstavba nové jižní dráhy je činností, jež se přímo vztahuje ke správě letiště, která je hospodářskou činností. Po tomto konstatování se proto Tribunál nemusel zabývat tím, zda existuje speciální trh pro výstavbu letištní infrastruktury.
- 50 Tribunál kromě toho v bodě 115 napadeného rozsudku správně připomněl, že skutečnost, že určitou činnost nezajišťují soukromé subjekty, nebo skutečnost, že tato činnost není rentabilní, nejsou kritérii relevantními k tomu, zda má být tato kvalifikována jako hospodářská činnost, či nikoliv. Jak totiž Tribunál připomněl v bodech 88 a 89 napadeného rozsudku, podle ustálené judikatury platí, že pojmem „podnik“ se v kontextu soutěžního práva rozumí jakákoliv jednotka vykonávající hospodářskou činnost nezávisle na právním postavení této jednotky a způsobu jejího financování a že hospodářskou činnost představuje jakákoliv činnost spočívající v nabízení zboží nebo služeb na daném trhu (viz zejména výše uvedený rozsudek ze dne 24. října 2002, *Aéroports de Paris v. Komise*, bod 75; výše uvedený rozsudek *MOTOE*, body 21 a 22, a rozsudek ze dne 26. března 2009, *SELEX Sistemi Integrati v. Komise*, C-113/07 P, Sb. rozh. s. I-2207, bod 69). Z toho plyne, že skutečnost, zda má činnost hospodářskou povahu, či nikoliv, nezávisí na soukromoprávním nebo veřejnoprávním postavení entity, která tuto činnost vykonává, ani na rentabilitě této činnosti.
- 51 Navíc pro odpověď na argumenty, které navrhovatelky v této souvislosti předložily ohledně výše letištních poplatků, je třeba připomenout, že jak bylo uvedeno v bodě 41 rozsudku v projednávané věci, Tribunál v této věci v bodě 94 napadeného rozsudku konstatoval, že letištní poplatky jsou hlavním zdrojem příjmů pro financování nové jižní dráhy, což Komise uvedla v bodě 15 odůvodnění sporného rozhodnutí. Toto skutkové zjištění, z něhož vyplývá, že na rozdíl od tvrzení navrhovatelek jsou náklady na výstavbu této dráhy částečně přeneseny na uživatele, nepředstavuje – s výhradou případu zkreslování skutečností nebo důkazů, jež v projednávané věci nebylo tvrzeno – právní otázku, která by jako taková podléhala přezkumu Soudního dvora v rámci kasačního opravného prostředku (v tomto smyslu viz zejména rozsudek ze dne 22. prosince 2008, *British Aggregates v. Komise*, C-487/06 P, Sb. rozh. s. I-10515, bod 97 a citovaná judikatura).
- 52 Z toho plyne, že první důvod kasačního opravného prostředku je třeba zamítnout jako částečně nepřípustný a částečně neopodstatněný.

Ke druhému důvodu kasačního opravného prostředku, jenž vychází z porušení zásady zákazu retroaktivity, zásady ochrany legitimního očekávání a zásady právní jistoty

Argumentace účastnic řízení

- 53 Navrhovatelky, podporované ADV, jsou toho názoru, že Tribunál se dopustil nesprávného právního posouzení, když měl za to, že Komise nepoužila pokyny z roku 2005. Vzhledem k tomu, že Komise tyto pokyny ve skutečnosti použila, Tribunál tím, že to odmítl uznat, podle jejich názoru porušil zásadu zákazu retroaktivity, zásadu ochrany legitimního očekávání a zásadu právní jistoty.
- 54 Pokud jde nejprve o první z těchto zásad, navrhovatelky zdůrazňují, že rozhodnutí o kapitálovém příspěvku ve prospěch FLH bylo přijato v době, kdy se uplatňovalo výlučně sdělení z roku 1994. Teprve na konci roku 2005 došlo ke změně v politice Komise, která nezrušila uvedené sdělení, ale doplnila jej pokyny z roku 2005. Tyto pokyny výslovně vylučují jakékoli retroaktivní použití.
- 55 Co se dále týče tvrzeného porušení zásady ochrany legitimního očekávání a zásady právní jistoty, navrhovatelky tvrdí, že na rozdíl od závěrů Tribunálu uvedených v bodě 167 napadeného rozsudku neexistovala před přijetím rozhodnutí ze dne 4. listopadu 2004, jež se týká výstavby a financování nové jižní dráhy, rozhodovací praxe odchylná od sdělení z roku 1994, ani judikatura, v níž by bylo rozhodnuto o použitelnosti pravidel v oblasti státních podpor na financování výstavby letištní infrastruktury, takže náhlou změnu v přístupu Komise nebylo možné předvídat.
- 56 Analýza rozhodnutí, která Komise přijala ohledně opatření k financování letištní infrastruktury, totiž podle navrhovatelek potvrzuje, že před zveřejněním pokynů z roku 2005 tento orgán nepřijal žádné rozhodnutí v tomto smyslu. Komise předtím tato opatření výslovně posuzovala jako obecná opatření hospodářské politiky, jež nespádají do působnosti pravidel týkajících se státních podpor, a to dokonce i po vyhlášení rozsudků Aéroports de Paris. Komise až ve svých rozhodnutích ze dne 19. ledna 2005 o státní podpoře N 644i/2002 (Německo – Výstavba a rozvoj regionálních letišť) a ze dne 20. dubna 2005 o státní podpoře N 355/2004, jež se týká letiště v Antverpách, poprvé zvažovala použití těchto pravidel na výstavbu a rozvoj letištní infrastruktury, přičemž připomněla zásadu zákazu retroaktivního použití těchto pravidel. Nicméně i za předpokladu, že by tato rozhodnutí byla relevantní, nemohla by vyvrátit legitimní očekávání dotyčných hospodářských subjektů, jelikož nebyla v plném rozsahu zveřejněna v *Úředním věstníku Evropské unie*, nýbrž později na internetových stránkách Komise pouze v jednacím jazyce.
- 57 Tribunál v tomto ohledu nesprávně odkazoval nejprve na rozsudky Aéroports de Paris a výše uvedený rozsudek Ryanair v. Komise, jež se týkaly pouze provozování takové infrastruktury, dále na rozhodnutí Komise ze dne 13. března 2001 o státní podpoře N 58/2000 (Itálie – Podpora piemontského letištního systému, dále jen „rozhodnutí Komise ze dne 13. března 2001“), které nijak nezpochybnilo, že opatření k financování letištní infrastruktury představují opatření obecné politiky, a konečně na oznámení státní podpory N 644i/2002, jež učinila německá vláda a jež se netýkalo individuálního opatření, ale režimu podpor. Členské státy přitom často oznamují své vnitrostátní právní předpisy z důvodu právní jistoty, a to i když mají za to, že tyto právní předpisy neobsahují žádnou podporu.
- 58 Na jednání navrhovatelky dodaly, že rozsudky Aéroports de Paris a rozhodnutí Komise ze dne 13. března 2001 byly v *Úředním věstníku Evropské unie* zveřejněny pouze omezeně, na internetových stránkách Komise nebyly dostupné v německém jazyce a výměna korespondence mezi Komisí a členskými státy nebyla zveřejněna vůbec.

- 59 Navrhovatelky konečně Tribunálu vytýkají, že nepřezkoumal argumenty, které uplatnily k otázce legality pokynů z roku 2005. Kromě toho, že jsou tyto pokyny v rozporu s primárním právem v rozsahu, v němž výstavbu letištní infrastruktury kvalifikují jako hospodářskou činnost, jsou přitom vnitřně rozporuplné, jelikož potvrzují sdělení z roku 1994 a zároveň se od něj odchyľují, čímž porušují zásadu právní jistoty.
- 60 Komise nesouhlasí se všemi těmito argumenty, které podle jejího názoru neobstojí při pouhém přečtení sporného rozhodnutí, z něhož vyplývá, že k prokázání existence podpory nebylo toto rozhodnutí založeno na pokynech z roku 2005, ale na článku 87 odst. 1 ES, jak byl vyložen v rozsudcích *Aéroports de Paris*. Komise uvádí, že s ohledem na objasnění pojmu „státní podpora“, jenž je objektivním právním pojmem, v těchto rozsudcích, již nemohla použít bod 12 sdělení z roku 1994 bez toho, aby tento článek porušila.
- 61 Kromě toho s ohledem na rozsudky *Aéroports de Paris* a rozhodovací praxi, která následovala po těchto rozsudcích, již podle Komise na konci roku 2004 neexistoval legitimní důvod se domnívat, že financování vzletové a přistávací dráhy letiště státem nemůže v žádném případě představovat státní podporu. Zásada ochrany legitimního očekávání tedy nebyla porušena. Vzhledem k tomu, že pokyny z roku 2005 nebyly použity, část důvodu kasačního opravného prostředku, jež se týká porušení zásady právní jistoty, je tedy zjevně bezpředmětná.

Závěry Soudního dvora

- 62 Pokud jde zaprvé o výtku týkající se porušení zásady zákazu retroaktivity, Tribunál v bodech 157 až 160 napadeného rozsudku uvedl následující:

„157[...] je třeba konstatovat, že v souvislosti s kvalifikací kapitálového příspěvku jakožto státní podpory ve smyslu čl. 87 odst. 1 ES nelze z žádného ustanovení [sporného rozhodnutí] dovodit, že Komise použila ustanovení pokynů z roku 2005.

158 Nejprve, co se týče kritéria podniku a hospodářské činnosti, Komise v bodě 173 odůvodnění [sporného rozhodnutí] uvedla, že z judikatury [*Aéroports de Paris*] plyne, že provozovatelé letišť v zásadě vykonávají hospodářskou činnost ve smyslu čl. 87 odst. 1 ES, na niž se vztahují pravidla o státních podporách. Komise proto s ohledem na vývoj tohoto odvětví v poslední době shledala, jak je uvedeno v bodě 174 odůvodnění [sporného rozhodnutí], že od roku 2000, kdy byl vyhlášen [výše uvedený] rozsudek [ze dne 12. prosince 2000] *Aéroports de Paris v. Komise*, již není nadále možné předem vyloučit použití pravidel státní podpory na letiště. Komise proto v bodě 176 odůvodnění [sporného rozhodnutí] uzavřela, že od okamžiku tohoto rozsudku je na toto odvětví nutné použít pravidla státní podpory, a zdůraznila, že se nejedná o zpětné použití pokynů z roku 2005, nýbrž pouze o objasnění pojmu „státní podpora“ ze strany Soudního dvora.

159 Tento postup je třeba schválit, jelikož výklad ustanovení práva Unie, který Soudní dvůr podává, se omezuje na vyjasnění a upřesnění významu a dosahu tohoto ustanovení, tak jak mělo být chápáno a používáno od okamžiku, kdy nabylo účinnosti (viz rozsudek Soudu ze dne 12. února 2008, *BUPA a další v. Komise*, T-289/03, Sb. rozh. s. II-81, bod 159 a citovaná judikatura).

160 Z toho plyne, že Komise v otázce posuzování kritéria hospodářské činnosti mohla oprávněně uplatnit zásady plynoucí z judikatury [*Aéroports de Paris*] tím, že je použila na okolnosti daného případu, zejména proto, že daný případ se týkal financování letištní infrastruktury, takže se nejedná o zpětné použití pokynů z roku 2005.“

- 63 V bodě 161 napadeného rozsudku Tribunál kromě toho poznamenal, že tvrzení uvedené v bodě 174 odůvodnění sporného rozhodnutí, že Komise s ohledem na vývoj v letištním odvětví ve svých pokynech z roku 2005 „rozšířila“ postup uplatněný v rozsudcích *Aéroports de Paris* na všechny druhy letišť,

neumožňuje mít za to, že Komise v projednávané věci tyto pokyny uplatnila. Tribunál, který v bodech 162 a 163 napadeného rozsudku konstatoval, že Komise neuplatnila pokyny z roku 2005 ani v rámci svého přezkumu kritérií hospodářského zvýhodnění a přičitatelnosti státu, dospěl v bodě 164 napadeného rozsudku k závěru, že při kvalifikaci kapitálového příspěvku jakožto „státní podpory“ ve smyslu čl. 87 odst. 1 ES Komise nepoužila pokyny z roku 2005. Tribunál tudíž výtku zamítl.

64 Tribunál se tím nedopustil nesprávného právního posouzení. Jak totiž vyplývá z přezkumu prvního důvodu kasačního opravného prostředku, Tribunál na základě důvodů uvedených v bodě 38 rozsudku v projednávané věci v zásadě právem shledal, že Komise se oprávněně odchýlila od sdělení z roku 1994. Tribunál rovněž v zásadě právem konstatoval, že Komise při kvalifikaci kapitálového příspěvku jako státní podpory přece jen nepoužila pokyny z roku 2005, ale posoudila tento kapitálový příspěvek na základě závěrů, které vyvodila z rozsudků *Aéroports de Paris* ohledně použití čl. 87 odst. 1 ES.

65 Tribunál tak rovněž právem nezkoumal argumenty navrhovatelek ohledně legality pokynů z roku 2005 a v bodě 182 napadeného rozsudku rozhodl, že příslušné výtky jsou irelevantní.

66 Pokud jde zadruhé o výtky týkající se porušení zásady ochrany legitimního očekávání a zásady právní jistoty, Tribunál je v bodě 166 napadeného rozsudku zamítl z důvodu, že spočívají na nesprávném předpokladu, že došlo k retroaktivnímu použití pokynů z roku 2005. V bodě 167 napadeného rozsudku kromě toho uvedl následující:

„Tyto výtky jsou každopádně neopodstatněné. Judikatura [*Aéroports de Paris*], z níž plyne, že provozování letiště představuje hospodářskou činnost, je z roku 2000. [Výše uvedený] rozsudek *Ryanair v. Komise* [...], který se vztahuje k okolnostem předcházejícím přijetí pokynů z roku 2005, potvrdil judikaturu [*Aéroports de Paris*] v souvislosti s provozováním regionálního letiště. Z Rozhodnutí Komise [ze dne 13. března 2011], ostatně vyplývá, že Komise k danému datu připouštěla, že opatření přijaté ve prospěch rozvoje regionální letištní infrastruktury může případně představovat státní podporu. Komise v tomto rozhodnutí, které se na rozdíl od toho, co tvrdí žalobkyně, týkalo i financování letištní infrastruktury, v zásadě shledala, jak plyne zejména z bodu 17 odůvodnění, že ačkoli dotčené opatření muselo být považováno za státní podporu, bylo slučitelné se společným trhem podle čl. 87 odst. 3 písm. c) ES. Konečně je třeba poukázat i na to, že jestliže německé orgány v roce 2002 oznámily státní podporu N 644i/2002 z důvodu právní jistoty, jak uvádějí žalobkyně [...], učinily tak se zřetelem k možnosti, že dotčená opatření, jejichž předmětem bylo zlepšení regionální letištní infrastruktury, by mohla představovat státní podpory. Komise mimoto dne 30. června 2003 v rámci řízení o uvedené podpoře německým orgánům s odkazem na judikaturu [*Aéroports de Paris*] v zásadě sdělila, že není jisté, zda ‚podpora na výstavbu a na rozvoj regionálních letišť lze [...] považovat za obecné opatření týkající se infrastruktury, které je pro účely státních podpor nerozhodné.“

67 V tomto ohledu je třeba uvést, že jak Tribunál správně konstatoval v bodě 166 napadeného rozsudku, argumentace navrhovatelek v případě těchto výtek spočívá na nesprávném předpokladu, že Komise ve sporném rozhodnutí retroaktivně použila pokyny z roku 2005. Tribunál tedy tyto výtky právem v bodě 169 napadeného rozsudku zamítl.

68 V rozsahu, v němž tatáž argumentace směřuje ke zpochybnění bodu 167 napadeného rozsudku, je třeba ji ostatně zamítnout jako irelevantní, jelikož se týká nadbytečného odůvodnění uvedeného rozsudku (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 2. dubna 2009, *Bouygues a Bouygues Télécom v. Komise*, C-431/07 P, Sb. rozh. s. I-2665, bod 148 a citovaná judikatura).

69 Druhý důvod kasačního opravného prostředku je proto třeba zamítnout jako částečně irelevantní a částečně neopodstatněný.

Ke třetímu důvodu kasačního opravného prostředku, jenž vychází z porušení čl. 1 písm. b) bodu v) a článků 17 a 18 nařízení č. 659/1999

Argumentace účastnic řízení

- 70 Navrhovatelky, podporované ADV, jsou toho názoru, že pokud by měl být kapitálový příspěvek považován za státní podporu, musel by být každopádně kvalifikován jako existující podpora, neboť ke dni přijetí rozhodnutí o rozšíření letiště Lipsko-Halle v roce 2004 neexistoval trh, regionální letiště nevyvíjela hospodářskou činnost a nekonkurovala jiným letištím. Dotčené opatření se tak stalo podporou pouze z důvodu pozdějšího vývoje letištního trhu. Tribunál se tedy dopustil nesprávného právního posouzení, když zamítl žalobní důvod, jenž byl k této otázce uplatněn podřídně.
- 71 Komise má za to, že tento důvod kasačního opravného prostředku je zjevně neopodstatněný. Tržní podmínky již byly zásadně změněny v době přiznání kapitálového příspěvku, takže tento kapitálový příspěvek je třeba považovat za novou podporu. Navíc článek 1 písm. b) bod v) a články 17 a 18 nařízení č. 659/1999 se vztahují pouze na režimy podpor.

Závěry Soudního dvora

- 72 Je třeba poznamenat, že v bodech 191 až 193 napadeného rozsudku Tribunál nejprve uvedl důvody, proč má za to, že dotčený kapitálový příspěvek byl přiznán v době, kdy Komise již sdělila svůj názor, že takové financování může představovat státní podporu, a poté uvedl následující:

„191 Co se týče argumentace žalobkyně, podle níž v souvislosti s regionálními letišti, jako je letiště Lipsko-Halle, v okamžiku přijetí rozhodnutí o vybudování jižní dráhy neexistoval odpovídající trh, tato letiště nevyvíjela hospodářskou činnost a navzájem si nekonkurovala, postačí připomenout, že v rámci prvního žalobního důvodu bylo prokázáno, že FLH vykonává hospodářskou činnost a je konkurentem jiných letišť, a konstatovat, že nic nenasvědčuje tomu, že by tomu bylo jinak v době přiznání kapitálového příspěvku. K vývoji, na nějž odkazuje Komise v pokynech z roku 2005, docházelo již před přijetím rozhodnutí o financování jižní dráhy v roce 2004. Komise totiž v bodě 5 uvedených pokynů zmiňuje vývoj, k němuž došlo „v posledních letech“. Komise se navíc o tomto vývoji zmiňovala již v roce 2001 v rozhodnutí [ze dne 13. března 2001], zejména v bodě 11 jeho odůvodnění.

192 Za těchto okolností nelze mít za to, že kapitálový příspěvek v době, kdy byl přiznán, nepředstavoval podporu, ale stal se jí následkem vývoje společného trhu.

193 Z výše uvedeného plyne, že kapitálový příspěvek nebyl existující podporou ve smyslu čl. 1 písm. b) bodu v) nařízení č. 659/1999.“

- 73 V rámci tohoto důvodu kasačního opravného prostředku přitom navrhovatelky v žádném případě netvrdí, že toto odůvodnění je stíženo vadou spočívající v jednom nebo několika nesprávných právních posouzeních nebo ve zkreslení skutkových okolností, ale pouze zpochybňují posouzení skutkového stavu provedená Tribunálem v bodě 191 napadeného rozsudku, přičemž v podstatě opakují argumenty již předložené v prvním stupni, a tvrdí, že při přijetí rozhodnutí o rozšíření letiště Lipsko-Halle v roce 2004 neexistoval trh.
- 74 Z toho plyne, že navrhovatelky touto argumentací ve skutečnosti usilují o opětovný přezkum žaloby podané k Tribunálu, jakož i posouzení skutkového stavu, které Tribunál provedl v napadeném rozsudku, což nespadá do pravomoci Soudního dvora v rámci kasačního opravného prostředku (viz judikatura citovaná v bodě 51 rozsudku v projednávané věci a rozsudky ze dne 4. července 2000, Bergaderm a Goupil v. Komise, C-352/98 P, Recueil, s. I-5291, body 34 a 35, a ze dne 30. září 2003, Eurocoton a další v. Rada, C-76/01 P, Recueil, s. I-10091, body 46 a 47).

75 Třetí důvod kasačního opravného prostředku je tedy třeba odmítnout jako nepřipustný.

Ke čtvrtému důvodu kasačního opravného prostředku, jenž vychází z porušení rozdělení pravomocí vyplývajících ze Smlouvy o ES

Argumentace účastnic řízení

- 76 Navrhovatelky, podporované ADV, tvrdí, že Tribunál se tím, že měl v bodě 203 napadeného rozsudku za to, že Komise nepřekročila své pravomoci, když kapitálový příspěvek kvalifikovala jako státní podporu, dopustil nesprávného právního posouzení. Tribunál podle navrhovatelek nezohlednil skutečnost, že rozhodnutí týkající se výstavby dopravní infrastruktury představuje rozhodnutí v oblasti územního plánování přijaté na základě ustanovení veřejného práva členského státu. Tribunál tím, že na financování rozšíření infrastruktury použil právo státních podpor, přiznal Komisi pravomoci, které omezují výsady členských států v oblasti územního plánování. To je kromě toho v rozporu se zásadou subsidiarity.
- 77 Tribunál podle názoru Komise právem konstatoval, že článek 88 ES ji opravňuje, a dokonce zavazuje přezkoumávat a kontrolovat státní podpory a že přezkum slučitelnosti podpor se společným trhem spadá do její výlučné pravomoci. Argumentace navrhovatelek je tedy podle jejího názoru neopodstatněná.

Závěry Soudního dvora

- 78 Z přezkumu prvního důvodu kasačního opravného prostředku vyplývá, že Tribunál se nedopustil nesprávného právního posouzení, když rozhodl, že Komise měla oprávněně za to, že kapitálový příspěvek představuje státní podporu ve smyslu čl. 87 odst. 1 ES. Tribunál se tedy ve svém rozsudku rovněž nedopustil nesprávného právního posouzení, když k zamítnutí žalobního důvodu, jenž mu byl předložen a vychází z porušení rozdělení pravomocí vyplývajících ze Smlouvy o ES, v bodech 203 až 205 napadeného rozsudku uvedl následující:

„203 V projednávaném případě je v případě výtky, podle níž Komise zasáhla do pravomocí členských států, [...] třeba poznamenat, že jak plyne z přezkumu prvního žalobního důvodu, Komise nepochybila, když dospěla k názoru, že kapitálový příspěvek představuje státní podporu ve smyslu čl. 87 odst. 1 ES. [...] tudíž měla i pravomoc jej posuzovat podle odstavců 2 a 3 téhož článku. V tomto ohledu tedy nemohla zasáhnout do pravomocí členských států.

204 U tvrzení, podle něhož regionální a hospodářská politika, která zahrnuje i vybudování jižní dráhy, spadá pod výlučné pravomoci členských států, je třeba konstatovat, že i kdyby se tato skutečnost prokázala, nemohla by vést k tomu, že Komise ztratí svou kontrolní pravomoc nad státními podporami, kterou jí svěřují články 87 ES a 88 ES, pakliže by financování přiznávané v rámci daných politik představovalo státní podpory ve smyslu čl. 87 odst. 1 ES.

205 V otázce skutečnosti, že Komise není s to zajistit, aby kontrola na úrovni Unie byla lepší než na úrovni státu, jak vyžaduje článek 5 odst. 2 ES, je třeba konstatovat, že tento argument je irelevantní, neboť je nesporné, že Komise měla na základě Smlouvy o ES pravomoc přezkoumat opatření dotčené v projednávaném případě, jelikož šlo o státní podporu.“

- 79 Jelikož Tribunál konstatoval, že Komise měla právem za to, že dotčené opatření představuje státní podporu, mohl z toho právoplatně dovodit, že Komise v případě tohoto opatření provedla přezkum, který jí svěřuje článek 88 ES, a nepřekročila tedy své pravomoci, a v důsledku toho ani pravomoci přiznané Unii. Navíc vzhledem k tomu, že posuzování slučitelnosti podpory se společným trhem spadá do její výlučné pravomoci, a to pod dohledem unijního soudu (v tomto smyslu viz zejména rozsudky ze

dne 16. prosince 1992, Lornoy a další, C-17/91, Recueil, s. I-6523, bod 30, a ze dne 23. března 2006, Enirisorse, C-237/04, Sb. rozh. s. I-2843, bod 23), Tribunál měl právem za to, že Komise nemohla porušit zásadu subsidiarity.

- 80 Z toho plyne, že čtvrtý důvod kasačního opravného prostředku je třeba zamítnout jako neopodstatněný.

K pátému důvodu kasačního opravného prostředku, jenž vychází z porušení povinnosti odůvodňovat rozsudky

Argumentace účastnic řízení

- 81 Navrhovatelky, podporované ADV, napadenému rozsudku vytýkají, že je neúplný, jelikož Tribunál předpokládá výkon hospodářské činnosti pouze s odkazem na sporné rozhodnutí, aniž zkoumá protiargumenty předložené navrhovatelkami či hospodářskou realitu.
- 82 Komise poznamenává, že Tribunál podrobně přezkoumal argumenty vycházející z údajného porušení čl. 87 odst. 1 ES. Tribunál tedy podle jejího názoru splnil povinnost odůvodňovat rozsudky.

Závěry Soudního dvora

- 83 Je třeba připomenout, že povinnost odůvodňovat rozsudky plyne z článku 36 statutu Soudního dvora Evropské unie, který se na Tribunál použije na základě čl. 53 prvního pododstavce téhož statutu, a článku 81 jednacího řádu Tribunálu. Podle ustálené judikatury musí z odůvodnění rozsudku Tribunálu jasně a jednoznačně plynout úvahy Tribunálu, aby se zúčastněné osoby mohly seznámit s důvody přijatého rozhodnutí a Soudní dvůr mohl vykonávat svůj soudní přezkum (rozsudek ze dne 14. října 2010, Deutsche Telekom v. Komise, C-280/08 P, Sb. rozh. s. I-9555, body 135 a 136).
- 84 Tribunál splnil tento požadavek, když v bodech 87 až 121 napadeného rozsudku jasně a jednoznačně uvedl důvody, proč zamítl argumenty navrhovatelek a byl toho názoru, že Komise měla právem za to, že kapitálový příspěvek představuje státní podporu ve smyslu čl. 87 odst. 1 ES.
- 85 Vzhledem k tomu, že pátý a poslední důvod kasačního opravného prostředku není v důsledku toho opodstatněný, je třeba jej zamítnout, a tudíž je třeba zamítnout kasační opravný prostředek.

K nákladům řízení

- 86 Podle čl. 138 odst. 1 jednacího řádu Soudního dvora, který se na základě čl. 184 odst. 1 téhož řádu použije na řízení o kasačním opravném prostředku, se účastník řízení, který neměl úspěch ve věci, uloží náhrada nákladů řízení, pokud to účastník řízení, který měl ve věci úspěch, požadoval. Vzhledem k tomu, že Komise požadovala náhradu nákladů řízení a navrhovatelky neměly ve věci úspěch, posledně uvedené ponese vlastní náklady řízení a nahradí náklady řízení vynaložené Komisí.
- 87 Podle čl. 184 odst. 4 téhož jednacího řádu ADV, která je vedlejší účastnicí v řízení před Soudním dvorem, ponese vlastní náklady řízení.

Z těchto důvodů Soudní dvůr (osmý senát) rozhodl takto:

1) Kasační opravný prostředek se zamítá.

- 2) **Mitteldeutsche Flughafen AG a Flughafen Leipzig-Halle GmbH** ponesou vlastní náklady řízení a nahradí náklady řízení vynaložené Evropskou komisí.
- 3) **Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen eV (ADV)** ponese vlastní náklady řízení.

Podpisy.