



Sbírka soudních rozhodnutí

ROZSUDEK TRIBUNÁLU (prvního rozšířeného senátu)

13. května 2020*

„Státní podpory – Odvětví letecké dopravy – Podpora poskytnutá Itálii ve prospěch sardinských letišť – Rozhodnutí, kterým se podpora prohlašuje za zčásti slučitelnou a zčásti neslučitelnou s vnitřním trhem – Přičitatelnost státu – Oprávněné osoby – Zvýhodnění smluvních leteckých společností – Zásada tržně jednajícího hospodářského subjektu – Ovlivnění obchodu mezi členskými státy – Narušení hospodářské soutěže – Povinnost uvést odůvodnění – Režim podpor – Podpora *de minimis* – Navrácení“

Ve věci T-716/17,

Germanwings GmbH, se sídlem v Kolíně nad Rýnem (Německo), zastoupená A. Martin-Ehlersem, advokátem,

žalobkyně,

proti

Evropské komisi, zastoupené T. Maxianem Ruschem a S. Noëm, jako zmocněnci,

žalované,

jejímž předmětem je návrh podaný na základě článku 263 SFEU a znějící na zrušení rozhodnutí Komise (EU) 2017/1861 ze dne 29. července 2016 o státní podpoře SA.33983 (2013/C) (ex 2012/NN) (ex 2011/N) – Itálie – Vyrovnávací platby letišť na Sardinii za závazky veřejné služby (služby obecného hospodářského zájmu) (Úř. věst. 2017, L 268, s. 1),

TRIBUNÁL (první rozšířený senát),

ve složení S. Papasavvas, předseda, J. Svenningsen (zpravodaj), V. Valančius, Z. Csehi et P. Nihoul, soudci,

vedoucí soudní kanceláře: P. Cullen, rada,

s přihlédnutím k písemné části řízení a po jednání konaném dne 3. října 2019,

vydává tento

* Jednací jazyk: němčina.

Rozsudek

Skutečnosti předcházející sporu

Ke sporným opatřením

- 1 Na ostrově Sardinie (Itálie) se nachází pět letišť, mezi něž patří letiště Alghero, Cagliari-Elmas a Olbia.
- 2 Letiště Alghero je provozováno společností So.Ge.A.Al SpA (dále jen „SOGEAAL“), jejíž kapitál byl zcela upsán místními veřejnoprávními celky a většinový podíl na tomto kapitálu vlastní Regione autonoma della Sardegna (autonomní region Sardinie, Itálie, dále jen „autonomní region“), zčásti nepřímo prostřednictvím společnosti Società Finanziaria Industriale Regione Sardegna (SFIRS). Letiště Cagliari-Elmas je provozováno společností So.G.Aer SpA (dále jen „SOGAER“), většina jejíhož kapitálu je ve vlastnictví obchodní komory v Cagliari (dále jen „CCIA v Cagliari“), zatímco letiště Olbia je provozováno společností GEASAR SpA (dále jen „GEASAR“), zapsanou v Olbia, většina jejíhož kapitálu je ve vlastnictví soukromého podniku, společnosti Meridiana SpA.

K předpisům přijatým autonomním regionem

– K článku 3 zákona č. 10/2010

- 3 Dne 13. dubna 2010 přijal autonomní region legge regionale n. 10 – Misure per lo sviluppo del trasporto aereo (regionální zákon č. 10 – opatření na rozvoj letecké dopravy) (*Bollettino ufficiale della Regione autonoma della Sardegna* n° 12, ze dne 16. dubna 2010) (dále jen „zákon č. 10/2010“).
- 4 Článek 3 zákona č. 10/2010, nadepsaný „Podněty k omezení výkyvů leteckých spojení ostrova v průběhu roku“ (Incentivi alla destagionalizzazione dei collegamenti aerei isolani), zní následovně:

„1. V souladu se sdělením Komise 2005/C 312/01 o pokynech Společenství pro financování letišť a pro státní podpory na zahájení činnosti pro letecké společnosti s odletem z regionálních letišť se schvalují výdaje ve výši 19 700 000 [eur] pro rok 2010 a 24 500 000 [eur] pro jednotlivé roky 2011 až 2013 na financování letišť ostrova za účelem posílení a rozvoje letecké dopravy, jakožto služby obecného hospodářského zájmu, včetně omezení výkyvů leteckých spojení v průběhu roku.

2. Kritéria, povaha a doba trvání nabídky přepravy, jakož i pokyny pro vypracování plánů činností ze strany společností provozujících letiště, které zohledňují opatření týkající se územní kontinuity uvedená v článku 2, jsou vymezeny usneseními regionálního výkonného orgánu přijatými na návrh regionálního poradce pro dopravu po dohodě s poradci pro plánování, rozpočet, úvěry a regionální územní plánování, cestovní ruch, řemeslnou výrobu a obchod, zemědělství a reformu smíšeného hospodaření, kulturní památky, informace, rekreaci a sport.

3. Usnesení podle odstavce 2 a plány činností včetně těch, které již společnosti provozující letiště vypracovaly ke dni nabytí účinnosti tohoto zákona, se spolu s příslušnými akty a smlouvami financují, jsou-li vypracovány v souladu s kritérii, povahou, dobou trvání nabídky přepravy a s pokyny uvedenými v odstavci 2 a byly-li nejprve předloženy příslušnému výboru k závaznému stanovisku.“

– K aktům provádějícím zákon č. 10/2010

- 5 V souladu s čl. 3 odst. 2 zákona č. 10/2010 přijal výkonný orgán autonomního regionu několik aktů provádějících opatření stanovená v tomto článku 3 (dále jen „prováděcí akty“), zejména deliberazione della Giunta regionale n. 29/36 (rozhodnutí regionální rady č. 29/36) ze dne 29. července 2010 (dále jen

„regionální rozhodnutí č. 29/36“), deliberazione della Giunta regionale n. 43/37 (rozhodnutí regionální rady č. 43/37) ze dne 6. prosince 2010 (dále jen „regionální rozhodnutí č. 43/37“), a deliberazione della Giunta regionale n. 52/117 (rozhodnutí regionální rady č. 52/117) ze dne 23. prosince 2011 (dále jen „regionální rozhodnutí č. 52/117“) (dále společně s článkem 3 zákona č. 10/2010 jen „sporná opatření“).

- 6 Tyto prováděcí akty definují tři kategorie „činností“, za něž provozovatelé letišť mohli od autonomního regionu obdržet náhradu pro roky 2010 až 2013, a to:
 - nárůst letového provozu ze strany leteckých společností (dále jen „činnost 1“).
 - propagace ostrova Sardinie jako turistické destinace leteckými společnostmi (dále jen „činnost 2“);
 - jiné propagační činnosti svěřené provozovateli letišť na účet autonomního regionu jiným poskytovatelům služeb, než leteckým společností (dále jen „činnost 3“).
- 7 Regionální rozhodnutí č. 29/36 upřesňovalo, že v rámci provedení článku 3 zákona č. 10/2010 spočíval cíl omezení výkyvů leteckých spojení v průběhu roku ve zvýšení frekvence letů během období průměrného cestovního ruchu a během zimního období, jakož i v zavedení nových leteckých spojení. Toto rozhodnutí dále uvádělo, že konečným cílem podpory regionální politiky letecké dopravy, sledovaným opatřeními stanovenými v článku 3 zákona č. 10/2010, je posilování hospodářské, sociální a územní soudržnosti a rozvoj místních hospodářství, cestovního ruchu a kultury ostrova Sardinie.
- 8 Regionální rozhodnutí č. 29/36 v tomto ohledu stanovilo kritéria, povahu a dobu trvání přepravních služeb, za které může být poskytnuta náhrada pro období 2010–2013, jakož i pokyny pro vypracování a hodnocení „plánů činností“ vypracovaných provozovateli letišť.
- 9 Konkrétně měl provozovatel letišť k tomu, aby získal finanční prostředky stanovené zákonem č. 10/2010, předložit ke schválení autonomnímu regionu podrobný plán činností. Tento plán měl určit, jaké činnosti hodlal provozovatel letiště v rámci činností 1 až 3 uvedených v bodě 6 výše provádět, aby bylo dosaženo cílů stanovených zákonem č. 10/2010. Tento plán měl být případně proveden zvláštními dohodami mezi provozovatelem letiště a leteckými společnostmi.
- 10 Hodlal-li provozovatel letiště obdržet finanční prostředky pro činnost 1, musel plán činností, který předkládal autonomnímu regionu, určit „letecká spojení strategického zájmu“ (vnitrostátní a mezinárodní) a stanovit roční cíle v oblasti frekvence letů, nových spojení a počtu cestujících.
- 11 Podle italských orgánů je provozování těchto spojení strategického zájmu službou obecného hospodářského zájmu, kterou letecké společnosti poskytují za náhradu.
- 12 Plán činností provádějící činnost 2 měl definovat specifické marketingové a reklamní činnosti, jejichž cílem bylo zvýšení počtu cestujících a podpora spádové oblasti letiště.
- 13 Regionální rozhodnutí č. 29/36 stanovilo, že plány činností musí být podloženy odhady předpokládané výnosnosti činností, které byly v těchto plánech uvedeny.
- 14 Z regionálního rozhodnutí č. 29/36 vyplývá, že plány činností měly dodržovat určité zásady:
 - spojení strategického zájmu určená v plánech se nemohla překrývat se spojeními již provozovanými v rámci režimu závazku veřejné služby;
 - finanční prostředky poskytnuté pro každé dotované letecké spojení měly být časem snižovány;
 - finanční dohoda uzavřená s leteckými společnostmi měla zahrnovat plán územní podpory.

- 15 Pokud by autonomní region konstatoval nesrovnalosti mezi plány činností předloženými provozovateli letišť na jedné straně a ustanoveními zákona č. 10/2010 a jeho prováděcími akty na straně druhé, mohl by požadovat, aby byly tyto plány činností změněny.
- 16 Poté, co autonomní region schválil jednotlivé plány činností, které mu předložili provozovatelé letišť, rozdělil finanční prostředky dostupné pro jednotlivé roky 2010 až 2013 mezi provozovatele letišť.
- 17 Pokud souhrn příspěvků požadovaných provozovateli letišť převyšoval částku stanovenou zákonem č. 10/2010, stanovilo regionální rozhodnutí č. 29/36 kritéria pro přednostní přidělení.
- 18 Konečné částky ročních příspěvků byly stanoveny *a posteriori* s přihlédnutím k částkám, které byly případně nižší než částky stanovené v plánech činnosti a které provozovatelé letišť skutečně zaplatili v rámci provádění uvedených plánů. K potvrzení těchto částek museli uvedení provozovatelé předložit zprávy uvádějící zejména náklady skutečně vynaložené na uskutečněné činnosti, ke kterým měly být přiloženy doklady.
- 19 Prováděcí akty dále stanovily, že provozovatelé letišť musí zajistit dohled nad výkony leteckých společností. Zejména ukládaly, aby zvláštní dohody uzavřené mezi provozovateli letišť a leteckými společnostmi stanovily uplatňování sankcí vůči leteckým společnostem v případě nedodržení předem stanovených cílů, zejména v oblasti frekvence letů a počtu cestujících.
- 20 Konečně, příspěvky autonomního regionu byly hrazeny prostřednictvím regionálního fondu zřízeného *ad hoc* a spravovaného společností SFIRS, která obdržela 4 % z konečných celkových částek uvedených příspěvků. Dále vzhledem k tomu, že byla *a priori* vyplácena pouze první splátka odpovídající 20 % finančních prostředků splatných za jeden referenční rok, mohli provozovatelé letišť žádat SFIRS o finanční zálohy, které byly poskytnuty s tím, že bylo nutno zaplatit provize a úroky.

Ke sporné smlouvě

- 21 Žalobkyně, Germanwings GmbH, je společností letecké osobní přepravy „low-cost“ působící od roku 2002, která provozuje zvláště síť krátkých, středních a dálkových letů převážně s místem příletu a odletu na letištích Evropské unie, včetně letiště Cagliari-Elmas.
- 22 Společnost SOGAER, provozovatel letiště Cagliari-Elmas, zveřejnila na svých internetových stránkách oznámení vyzývající letecké společnosti, aby jí předložily provozní plány pro spojení s odletem a příletem na uvedené letiště, jakož i pro uzavření marketingových smluv na propagaci ostrova Sardinie.
- 23 Společnost SOGAER předložila autonomnímu regionu plány činností pro rok 2010 a tříleté období 2011–2013 společně s příslušnými žádostmi o finanční prostředky. Tyto plány byly schváleny a částky přidělené společnosti SOGAER pro rok 2010 a období let 2011 až 2013 byly stanoveny regionálními rozhodnutími č. 43/37 a č. 52/117.
- 24 V této souvislosti uzavřely žalobkyně a společnost SOGAER v roce 2012 smlouvu (dále jen „sporná smlouva“). Touto smlouvou se žalobkyně zavázala za odměnu ve výši 30 000 eur propagovat region Sardinie, Cagliari, jakož i svá přímá spojení mezi Cagliari-Elmas a Kolínem nad Rýnem-Bonn (Německo) a mezi Cagliari-Elmas a Stuttgartem (Německo). Za tímto účelem žalobkyně svěřila organizaci propagační činnosti jinému poskytovateli služeb za celkové náklady ve výši 40 000,18 eur, přičemž rozdíl oproti částce 30 000 eur obdržené od společnosti SOGAER byl hrazen žalobkyní. Tato propagační činnost se uskutečnila mezi 10. prosincem 2012 a 9. lednem 2013.

- 25 Dne 20. prosince 2012 vystavila žalobkyně fakturu na částku 30 000 eur. Společnost SOGAER tuto fakturu potvrdila a uhradila elektronickým převodem ze dne 19. dubna 2013 (dále jen „sporná platba“).

K napadenému rozhodnutí

- 26 Dne 30. listopadu 2011 oznámila Italská republika Komisi v souladu s čl. 108 odst. 3 SFEU zákon č. 10/2010, který byl posouzen v souladu s kapitolou III nařízení (ES) č. 659/1999 ze dne 22. března 1999, kterým se stanoví prováděcí pravidla k článku 93 Smlouvy o ES (Úř. věst. 1999, L 83, s. 1, Zvl. vyd. 08/01, s. 339).
- 27 Dopisem ze dne 23. ledna 2013 Komise informovala Italskou republiku o svém rozhodnutí zahájit formální vyšetřovací řízení podle čl. 108 odst. 2 SFEU týkající se oznámeného režimu (dále jen „sporný režim podpor“). Komise zveřejněním tohoto rozhodnutí dne 30. května 2013 v *Úředním věstníku Evropské unie* (Úř. věst. 2013, C 152, s. 30) vyzvala zúčastněné strany, aby k údajnému režimu podpor předložily své připomínky.
- 28 Italské orgány a zúčastněné strany, včetně provozovatelů letišť Alghero, Cagliari-Elmas a Olbia, předložily písemné připomínky. Žalobkyně písemné připomínky nepředložila. Komise předala připomínky zúčastněných stran italským orgánům, které se k nim mohly vyjádřit.
- 29 Dopisy ze dne 24. února 2014 informovala Komise zúčastněné strany o tom, že dne 20. února 2014 přijala sdělení nazvané „Pokyny ke státní podpoře letišť a leteckých společností“ (Úř. věst. 2014, C 99, s. 3) a že tyto pokyny se v projednávaném případě použijí ode dne jejich zveřejnění v *Úředním věstníku*. Dne 15. dubna 2014 bylo v *Úředním věstníku* (Úř. věst. 2014, C 113, s. 30) zveřejněno oznámení, v němž byly členské státy a zúčastněné strany vyzvány k předložení připomínek k použití uvedených pokynů v projednávané věci, a to ve lhůtě jednoho měsíce ode dne zveřejnění uvedených pokynů.
- 30 Dne 29. července 2016 přijala Komise rozhodnutí (EU) 2017/1861 o státní podpoře SA.33983 (2013/C) (ex 2012/NN) (ex 2011/N) – Itálie – Vyrovnávací platby letišť na Sardinii za závazky veřejné služby (služby obecného hospodářského zájmu) (Úř. věst. 2017, L 268, s. 1, dále jen „napadené rozhodnutí“), jehož výrok zní následovně:

„Článek 1

1. Režim, který Itálie zavedla zákonem [č. 10/2010], nezahrnuje státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 [SFEU] ve prospěch společností SOGEAAL [...], SOGAER [...], a GEASAR [...].

2. Režim, který Itálie zavedla zákonem č. 10/2010, představuje státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy ve prospěch společností Ryanair/AMS, easyJet, Air Berlin, Meridiana, Alitalia, Air Italy, Volotea, Wizzair, Norwegian, JET2.COM, Niki, Tourparade, Germanwings, Air Baltic a Vueling, neboť se týká činnosti uvedených leteckých společností na letištích Cagliari-Elmas a Olbia.

3. Státní podpora uvedená v odstavci 2 byla Itálií poskytnuta v rozporu s čl. 108 odst. 3 [SFEU].

4. Státní podpora uvedená v odstavci 2 není slučitelná s vnitřním trhem.

Článek 2

1. Itálie zajistí, aby příjemci navrátili státní podporu uvedenou v čl. 1 odst. 2.

[...]

3. Částky, které mají být navraceny, jsou úročeny ode dne, kdy byly příjemcům dány k dispozici, do dne jejich skutečného navrácení.

[...]

5. Itálie zruší všechny neprovedené platby podpory uvedené v čl. 1 odst. 2 s účinností ode dne přijetí tohoto rozhodnutí.

Článek 3

1. Navrácení podpory uvedené v čl. 1 odst. 2 se provede s okamžitým účinkem.

2. Itálie zajistí, aby toto rozhodnutí bylo provedeno ve lhůtě čtyř měsíců ode dne jeho oznámení.

Článek 4

1. Do dvou měsíců od oznámení tohoto rozhodnutí předloží Itálie tyto informace:

- seznam příjemců, kteří obdrželi podporu v rámci režimu uvedeného v čl. 1 odst. 2, a celkovou částku podpory, kterou každý z nich v rámci daného režimu obdržel,
- celkovou částku (jistinu a úroky splatné při navrácení), kterou má každý příjemce vrátit,
- podrobný popis opatření k zajištění souladu s tímto rozhodnutím, která již byla přijata a která se plánují,
- dokumenty prokazující, že příjemcům bylo nařízeno, aby podporu vrátili.

2. Itálie bude Komisi průběžně informovat o průběhu vnitrostátních opatření přijatých k provedení tohoto rozhodnutí až do úplného navrácení podpory uvedené v článku 2. Na žádost Komise neprodleně předloží informace o opatřeních k zajištění souladu s tímto rozhodnutím, která již byla přijata a která se plánují. Poskytne rovněž podrobné informace o výši podpory a úrocích splatných při navrácení, které již příjemci navrátili.

Článek 5

Toto rozhodnutí je určeno Italské republice.“

- 31 Pokud jde o působnost napadeného rozhodnutí, Komise v bodech 344 až 346 odůvodnění tohoto rozhodnutí uvedla, že se toto rozhodnutí nemá vztahovat na opatření podpory, která jsou předmětem odlišného šetření týkajícího se letiště Alghero. Pokud jde totiž o toto letiště, smlouvy uzavřené mezi společnostmi SOGEAAL a společností Ryanair Ltd již v roce 2003, jejichž platnost byla od té doby prodlužována, jsou předmětem stížnosti podané jednou italskou leteckou společností. To vedlo k tomu, že Komise dne 12. září 2007 zahájila formální vyšetřovací řízení podle čl. 108 odst. 2 SFEU, týkající se údajné státní podpory poskytnuté letišti Alghero a údajné státní podpory poskytnuté letištěm Alghero ve prospěch společnosti Ryanair a dalších leteckých dopravců (Úř. věst. 2008, C 12, s. 7). Dne 27. června 2012 bylo toto řízení rozšířeno na dodatečná opatření přijatá Itálií, která nebyla předmětem původní stížnosti (Úř. věst. 2013, C 40, s. 15), mezi něž patřila „všechna opatření týkající se společnosti Ryanair a její dceřiné společnosti AMS, jakož i jiných leteckých společností, jež letiště [Alghero] využívají od roku 2000 [...] [zahrnující] finanční příspěvky, které společnost SOGEAAL poskytla přímo nebo které byly prostřednictvím této společnosti převedeny na základě dohod o poskytování letištních služeb a dohod o poskytování marketingových [obchodních] služeb uzavřených se společností Ryanair a dalšími leteckými dopravci od roku 2000“.

- 32 Uvedené řízení vedlo k přijetí rozhodnutí Komise (EU) 2015/1584 ze dne 1. října 2014 o státní podpoře SA.23098 (C 37/07) (ex NN 36/07), kterou poskytla Itálie ve prospěch společnosti Società di Gestione dell'Aeroporto di Alghero So.Ge.A.AL S.p.A. a různých leteckých dopravců působících na letišti Alghero (Úř. věst. 2015, L 250, s. 38), v němž měla Komise zejména za to, že na základě zásady tržně jednajícího hospodářského subjektu smlouvy uzavřené společností SOGEAAL, kontrolovanou autonomním regionem, s některými leteckými společnostmi, které se týkaly propagace a zahájení nových leteckých spojení s odletem a přiletem na letiště Alghero, jakož i marketingových a reklamních činností, nepředstavovaly podpory ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU. Pokud jde o ostatní letecké společnosti, včetně žalobkyně, které se společností SOGEAAL uzavřely obdobné smlouvy, měla Komise za to, že tyto smlouvy představovaly podpory ve smyslu téhož ustanovení, které jsou neslučitelné s vnitřním trhem.
- 33 Pokud jde o období od roku 2010 do roku 2013, žalobkyně nicméně se společností SOGEAAL neuzavřela smlouvu, která by spadala do režimu podpor zavedeného zákonem č. 10/2010.
- 34 V této souvislosti, i když všechny platby provedené společností SOGEAAL za plnění spadající do činností 1 a 2 stanovených zákonem č. 10/2010 nebyly provedeny na základě smluv zkoumaných v rámci samostatného šetření týkajícího se výlučně letiště Alghero, měla Komise za to, že převážná část z nich byla v rámci této jiné věci posouzena. Kromě toho Komise uvedla, „že [nebylo] jednoduché ve všech případech jasně rozlišovat, neboť finanční vztahy mezi společností SOGEAAL a uvedenou leteckou společností v příslušném období se moh[ly] řídit různými smlouvami, z nichž pouze některé byly ve [věci, ve které bylo vydáno rozhodnutí 2015/1584] posuzovány“. Měla tak za to, že z působnosti napadeného rozhodnutí je třeba vyloučit všechny smlouvy s leteckými společnostmi uzavřené společností SOGEAAL v rámci režimu dotčeného v projednávané věci, tedy jinými slovy část sporných opatření, která se týká letiště Alghero.
- 35 Nakonec měla Komise v napadeném rozhodnutí za to, že řízení zahájené v projednávané věci se netýkalo potenciální podpory poskytnuté provozovateli letišť na činnost 3 jiným poskytovatelům služeb než leteckým společnostem. Komise tak v bodě 346 odůvodnění napadeného rozhodnutí dospěla k závěru, že v tomto ohledu není schopna zaujmout stanovisko.

K vývoji po napadeném rozhodnutí

- 36 Žalobkyně se o napadeném rozhodnutí dozvěděla z dopisu autonomního regionu ze dne 4. srpna 2016, který obdržela dne 15. srpna 2016. Autonomní region v něm žalobkyni informoval o přijetí napadeného rozhodnutí a vyzval ji, aby s ohledem na zkrácenou verzi napadeného rozhodnutí přiloženou k uvedenému dopisu uvedla, které údaje je třeba skrýt ve znění, které mělo být předmětem zveřejnění v *Úředním věstníku Evropské unie*, k němuž došlo dne 18. října 2017.
- 37 Žalobkyně autonomnímu regionu odpověděla dopisem ze dne 19. srpna 2016, v němž uvedla, že z důvodu chybějících částí napadeného rozhodnutí není schopna tomuto rozhodnutí plně porozumět. V tomto dopise nicméně označila skutečnosti, které považovala za důvěrné.
- 38 Dne 7. června 2017 přijal autonomní region rozhodnutí o navrácení, které bylo žalobkyni oznámeno dne 10. srpna 2017 a k němuž byla přiložena kopie napadeného rozhodnutí v nedůvěrném znění ve vztahu k žalobkyni. Uvedené rozhodnutí ukládalo žalobkyni vrátit autonomnímu regionu částku 28 881 eur, zvýšenou o úroky ve výši 1 678,48 eur, tedy celkem 30 559,48 eur.
- 39 V návaznosti na toto rozhodnutí o navrácení žalobkyně elektronickou zprávou ze dne 14. srpna 2017 zpochybnila u Komise povinnost vrátit částku požadovanou v uvedeném rozhodnutí, neboť tato částka údajně představovala podporu *de minimis* ve smyslu nařízení Komise (ES) č. 1998/2006 ze dne 15. prosince 2006 o použití článků [107 a 108 SFEU] na podporu *de minimis* (Úř. věst. 2006, L 379,

s. 5, dále jen „nařízení *de minimis* 2006“). Žalobkyně kromě toho požádala Komisi, aby v tomto smyslu předložila písemné potvrzení, o které by se mohla opírat v rámci vnitrostátní žaloby, kterou hodlala podat proti uvedenému rozhodnutí.

- 40 Elektronickou zprávou ze dne 18. srpna 2017 Komise žalobkyni informovala, že jí požadované potvrzení poskytnout nemůže a zvláště upřesnila jednak, že napadené rozhodnutí nestanoví odchylku od povinnosti navrácení použitelnou na podpory *de minimis*, ať již v režimu nařízení *de minimis* 2006, nebo v režimu nařízení Komise (EU) č. 1407/2013 ze dne 18. prosince 2013 o použití článků 107 a 108 [SFEU] na podporu *de minimis* (Úř. věst. 2013, L 352, s. 1, dále jen „nařízení *de minimis* 2013“), a jednak, že „podmínka transparentnosti“ stanovená v každém z uvedených nařízení nebyla splněna.
- 41 Žalobkyně elektronickou zprávou ze dne 23. srpna 2017 rozbor Komise zpochybnila. Poté telefonicky kontaktovala právní službu Komise, která jí v elektronické zprávě ze dne 13. října 2017 oznámila, že se stanovisko útvarů Komise nezměnilo.

Řízení a návrhová žádání účastnic řízení

- 42 Podáním došlým kanceláři Tribunálu dne 18. října 2017 podala žalobkyně projednávanou žalobu.
- 43 Dne 5. dubna 2018 byla po dvojí výměně spisů účastnic řízení ukončena písemná část řízení.
- 44 Dne 16. května 2018 rozhodl Tribunál po vyslechnutí účastnic řízení přerušit řízení až do ukončení písemné části řízení ve spojených věcech Ryanair a Airport Marketing Services v. Komise (T-833/17) a easyJet Airline v. Komise (T-8/18), k čemuž v uvedených věcech došlo ve dnech 21. září a 23. července 2018.
- 45 Dne 19. června 2019 Tribunál na návrh prvního senátu a místopředsedy na svém plenárním zasedání rozhodl předat na základě článku 28 svého jednacího řádu věc prvnímu senátu zasedajícímu v rozšířeném kolegiu pěti soudců.
- 46 Na návrh soudce zpravodaje poté Tribunál rozhodl zahájit ústní část řízení. Za tímto účelem byly žalobkyně a Komise vyzvány, aby předložily dokumenty a písemně odpověděly na otázky položené Tribunálem v rámci organizačních procesních opatření. Žalobkyně a Komise těmto opatřením ve stanovené lhůtě vyhověly dne 3. září 2019. Dne 6. září 2019 Komise následně předložila doplňující odpověď na uvedená organizační opatření, která byla založena do spisu.
- 47 Řeči účastnic řízení a jejich odpovědi na otázky Tribunálu byly vyslechnuty na jednání konaném dne 3. října 2019. Při této příležitosti Komise upřesnila, že na rozdíl od znění dupliky, v níž uvádí, že navrhuje odmítnout žalobu jako nepřijatelnou nebo podpůrně ji zamítnout jako neopodstatněnou, ve skutečnosti navrhuje zamítnutí žaloby jako neopodstatněné.
- 48 Žalobkyně navrhuje, aby Tribunál:
- zrušil napadené rozhodnutí, a zejména jeho čl. 1 odst. 2 v rozsahu, v němž je v něm uvedena žalobkyně, jakož i jeho čl. 2 odst. 1 v rozsahu, v němž se na žalobkyni vztahuje povinnost navrácení;
 - uložil Komisi náhradu nákladů řízení.
- 49 Komise navrhuje, aby Tribunál:
- zamítl žalobu jako neopodstatněnou;

- uložil žalobkyni náhradu nákladů řízení.

Právní otázky

- 50 Na podporu žaloby žalobkyně vznáší tři důvody směřující ke zrušení napadeného rozhodnutí, které v podstatě vycházejí:
- zaprvé z porušení čl. 107 odst. 1 SFEU tím, že Komise neprokázala existenci podpory, jelikož nepřezkoumala, zda společnost SOGAER nejednala jako tržně jednající hospodářský subjekt;
 - zadruhé z porušení čl. 107 odst. 1 SFEU v rozsahu, v němž Komise neprokázala, že podpora ve prospěch žalobkyně narušovala nebo mohla narušit hospodářskou soutěž a ovlivnila obchod mezi členskými státy;
 - zatřetí z nesprávného právního posouzení z důvodu, že Komise nepřezkoumala, zda sporná platba nepředstavovala podporu *de minimis*.

K prvnímu žalobnímu důvodu, vycházejícímu z porušení čl. 107 odst. 1 SFEU v rozsahu, v němž Komise neprokázala existenci podpory, jelikož nepřezkoumala, zda společnost SOGAER nejednala jako tržně jednající hospodářský subjekt

- 51 Na podporu prvního žalobního důvodu, který se dělí na dvě části, žalobkyně tvrdí, že Komise neprokázala existenci podpory v její prospěch. V rámci první části prvního žalobního důvodu žalobkyně v podstatě tvrdí, že jelikož je třeba rozlišovat dvě odlišné „úrovně“, a sice úroveň autonomního regionu a úroveň provozovatelů letišť, je úroveň relevantní pro posouzení existence státní podpory, na rozdíl od přístupu použitého v napadeném rozhodnutí, úroveň provozovatelů letišť, mezi něž patří především společnost SOGAER.
- 52 V rámci druhé části žalobkyně tvrdí, že přezkum existence státní podpory na úrovni společnosti SOGAER by Komisi umožnil dospět k závěru, že sporná platba spadá do působnosti zásady tržně jednajícího hospodářského subjektu (dále jen „zásada soukromého hospodářského subjektu“).
- 53 Komise navrhuje, aby byl první žalobní důvod zamítnut jako irelevantní a v každém případě jako neopodstatněný. Kromě toho vznáší několik námitek nepřípustnosti, o kterých je třeba v rozsahu, v němž se týkají každé z obou částí prvního žalobního důvodu, rozhodnout v rámci postupného přezkumu těchto částí.

K první části prvního žalobního důvodu týkající se úrovně relevantní pro posouzení existence státní podpory

- 54 Žalobkyně tvrdí, že za účelem posouzení existence státní podpory je v projednávané věci relevantní úroveň pro rozbor úrovně společnosti SOGAER, jelikož její jednání je v podstatě třeba přezkoumat nezávisle na sporném režimu podpor zavedeném autonomním regionem.
- 55 Zaprvé žalobkyně zdůrazňuje, že sporný režim podpor neobsahuje sám o sobě dotaci v její prospěch. Jak navíc vyplývá zejména z bodů 76, 78 a 86 písm. d) odůvodnění napadeného rozhodnutí, autonomní region poskytl své prostředky provozovatelům letišť, a nikoliv leteckým společnostem, se kterými ostatně ani neměl smluvní vztah. Tento region byl nanejvýš zdrojem financování plateb uskutečněných ve prospěch leteckých společností.

- 56 Zadruhé se provozovatelé letišť rozhodovali uzavírat smlouvy s leteckými společnostmi a případně žádat o finanční prostředky autonomní region za účelem jejich převodu na letecké společnosti samostatně, neboť tito provozovatelé neměli žádnou povinnost o uvedené prostředky žádat. Uvedený region totiž nekontroloval společnost SOGAER, ani CCIA v Cagliari, která je veřejnoprávní entitou nezávislou na autonomním regionu, a nebyl tedy s to vyvíjet tlak na společnost SOGAER, aby ji přiměl o finanční prostředky žádat. Kromě toho případné rozhodnutí provozovatelů letišť požádat o finanční prostředky záviselo na hospodářských úvahách, které jsou jim vlastní, tím spíše, že tito provozovatelé museli za přístup k prostředkům zaplatit autonomnímu regionu „odměnu“, a sice srážku ve výši 4 %, jakož i případné poplatky a úroky, uvedené v bodě 20 výše. Provozovatelé letišť tak uvedený region žádali o finanční prostředky pouze, pokud očekávané zisky plynoucí ze smlouvy s danou leteckou společností přesáhly náklady odpovídající této odměně i všechny ostatní relevantní náklady.
- 57 Ve skutečnosti je podle žalobkyně třeba bez ohledu na sporný režim podpor přezkoumat z hlediska pravidel upravujících státní podpory jednání společnosti SOGAER, jelikož tato společnost představuje vzhledem k tomu, že její kapitál je z 94,35 % vlastněn CCIA v Cagliari, jak bylo konstatováno v bodě 55 odůvodnění napadeného rozhodnutí, veřejný podnik ve smyslu směrnice Komise 2006/111/ES ze dne 16. listopadu 2006 o zprůhlednění finančních vztahů mezi členskými státy a veřejnými podniky a o finanční průhlednosti uvnitř jednotlivých podniků (Úř. věst. 2006, L 318, s. 17). Společnost SOGAER se nachází v obdobné situaci jako provozovatelé letišť Pau-Béarn a Nîmes-Uzès-Le Vigan, kteří jsou rovněž ovládáni místními obchodními komorami, jež jsou institucemi francouzského státu, jak shledal Tribunál ve svých rozsudcích ze dne 13. prosince 2018, Ryanair a Airport Marketing Services v. Komise (T-53/16, EU:T:2018:943), a ze dne 13. prosince 2018, Ryanair a Airport Marketing Services v. Komise (T-165/15, EU:T:2018:953).
- 58 Komise vznáší námitku nepřipustnosti, která v podstatě směřuje proti celé první části prvního žalobního důvodu. Podpůrně Komise navrhuje zamítnout první část jako neopodstatněnou.

– K přípustnosti první části prvního žalobního důvodu

- 59 Komise má za to, že žalobkyně v replice uznala, že zásada soukromého hospodářského subjektu není na autonomní region použitelná, a rozvinula argumentaci založenou na skutečnosti, že právě společnost SOGAER, a nikoliv autonomní region, je jedinou entitou poskytující dotčenou podporu. Tato argumentace, která v podstatě představuje první část prvního žalobního důvodu, je nová, a tudíž nepřipustná.
- 60 Žalobkyně v odpovědi na otázku Tribunálu nepřipustnost první části zpochybňuje.
- 61 V tomto ohledu je třeba připomenout, že argumenty, jejichž podstata je úzce spojena s žalobním důvodem znějícím na zrušení uplatněným v žalobě, nemohou být považovány za nové žalobní důvody ve smyslu jednacího řádu, i když byly poprvé formulovány až v replice. Takové argumenty představují rozšíření dříve uplatněného žalobního důvodu a unijní soud jejich uvedení ve fázi repliky připouští (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 28. ledna 1999, BAI v. Komise, T-14/96, EU:T:1999:12, bod 66 a citovaná judikatura). Nicméně přípustnosti takových argumentů uvedených v replice jako rozšíření žalobních důvodů obsažených v žalobě se nelze dovolávat za účelem nápravy nesplnění požadavků čl. 76 písm. d) jednacího řádu, ke kterému došlo při podání žaloby, neboť jinak by bylo posledně uvedené ustanovení zbaveno veškerého účinku (v tomto smyslu viz usnesení ze dne 19. května 2008, TF1 v. Komise, T-144/04, EU:T:2008:155, bod 30).
- 62 V projednávaném případě je sice pravda, že žalobkyně v žalobě výslovně neupřesnila, že považuje společnost SOGAER za entitu „poskytující“ dotčenou podporu, nicméně v ní zpochybnila přístup přijatý Komisí v napadeném rozhodnutí. Žalobkyně již v žalobě tvrdila, že sporná smlouva měla být spíše než jako opatření přijatá autonomním regionem zkoumána z hlediska zásady soukromého hospodářského subjektu s tím, že „režim stanovený [zákonem č. 10/2010] není relevantní, neboť sám

o sobě [neobsahuje] žádnou dotaci ve prospěch žalobkyně“, že „dotaci žalobkyni nevyplatil [autonomní region]“, že „dotace [byla] vyplacena leteckým společnostem provozovateli letišť, takže právě tento smluvní vztah měl být zkoumán z hlediska existence podpory“ a že „rozhodujícím prvkem je [...] spočívající v uzavření marketingové smlouvy mezi provozovatelem letiště a žalobkyní“.

63 Kromě toho se žalobkyně již v žalobě dovolávala skutečnosti, že společnost SOGAER je veřejným podnikem, což podle ní odůvodňovalo přezkum toho, zda uvedený provozovatel letiště jednal jako soukromý hospodářský subjekt.

64 Z toho vyplývá, že argumentace žalobkyně, podle které je společnost SOGAER entitou poskytující předmětnou podporu, není nová a že argumenty uvedené v replice v rámci první části představují rozšíření prvního žalobního důvodu, jak je uveden v žalobě. První část prvního žalobního důvodu je tedy přípustná.

– *K opodstatněnosti první části prvního žalobního důvodu*

65 Podle článku 107 odst. 1 SFEU podpory poskytované v jakékoli formě státem nebo ze státních prostředků, které narušují nebo mohou narušit hospodářskou soutěž tím, že zvýhodňují určité podniky nebo určitá odvětví výroby, jsou, pokud ovlivňují obchod mezi členskými státy, neslučitelné s vnitřním trhem. Pro kvalifikaci jako státní podpora ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU je tak třeba, aby byly splněny čtyři podmínky, a sice musí existovat státní zásah nebo zásah ze státních prostředků, tento zásah musí být způsobilý ovlivnit obchod mezi členskými státy, musí selektivně zvýhodňovat svého příjemce a musí narušovat nebo hrozit narušením hospodářské soutěže (viz rozsudek ze dne 13. září 2017, ENEA, C-329/15, EU:C:2017:671, bod 17 a citovaná judikatura).

66 Pokud jde o první z podmínek týkajících se kvalifikace jako státní podpora, je třeba připomenout, že státní zásah nebo zásah ze státních prostředků nemusí být nutně opatřením přijatým ústřední mocí dotyčného státu. Toto opatření může stejně tak pocházet od entity působící pod úrovní státu, jakou je autonomní region. Jestliže jsou splněny podmínky stanovené v čl. 107 odst. 1 SFEU, může podporu představovat také opatření přijaté územním samosprávným celkem, a nikoliv ústřední mocí státu (rozsudky ze dne 14. října 1987, Německo v. Komise, 248/84, EU:C:1987:437, bod 17, a ze dne 6. září 2006, Portugalsko v. Komise, C-88/03, EU:C:2006:511, bod 55). Jinými slovy, opatření přijatá entitami působícími pod úrovní státu, decentralizovanými, federálními, regionálními nebo jinými entitami členských států bez ohledu na jejich právní status a označení spadají, stejně jako opatření přijatá federální nebo ústřední mocí státu, do působnosti čl. 107 odst. 1 SFEU, jsou-li splněny podmínky tohoto ustanovení (rozsudky ze dne 6. března 2002, Diputación Foral de Álava a další v. Komise, T-92/00 a T-103/00, EU:T:2002:61, bod 57, a ze dne 12. května 2011, Région Nord-Pas-de-Calais a Communauté d'agglomération du Douaisis v. Komise, T-267/08 a T-279/08, EU:T:2011:209, bod 108).

67 Co se ještě týče této první podmínky, je třeba připomenout, že k tomu, aby mohla být zvýhodnění kvalifikována jako podpora ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU, musejí být poskytnuta přímo nebo nepřímo ze státních prostředků a přičitatelná státu (viz rozsudky ze dne 16. května 2002, Francie v. Komise, C-482/99, EU:C:2002:294, bod 24 a citovaná judikatura, a ze dne 13. září 2017, ENEA, C-329/15, EU:C:2017:671, bod 20 a citovaná judikatura), přičemž obě tyto dílčí podmínky jsou kumulativní (v tomto smyslu viz rozsudky ze dne 28. března 2019, Německo v. Komise, C-405/16 P, EU:C:2019:268, body 48 a 63 a citovaná judikatura, a ze dne 5. dubna 2006, Deutsche Bahn v. Komise, T-351/02, EU:T:2006:104, bod 103 a citovaná judikatura).

68 V projednávané věci Komise v bodech 355 až 361 odůvodnění napadeného rozhodnutí začleněných do kapitoly „7.2.1.2. Státní prostředky a přičitatelnost státu“ společně zkoumala obě dílčí podmínky týkající se použití státních prostředků a přičitatelnosti státu. Nejprve Komise v bodě 356 odůvodnění tohoto

rozhodnutí konstatovala, že pokud jde o sporný režim podpor, tento režim je financován z prostředků autonomního regionu, a jelikož je zaveden regionálním zákonem, je přičitatelný tomuto regionu a v končeném důsledku italskému státu.

- 69 Komise dále v bodech 357 až 360 odůvodnění napadeného rozhodnutí zkoumala finanční prostředky plynoucí od provozovatelů letišť k leteckým společnostem. V tomto rámci popsala mechanismus zavedený autonomním regionem, podle kterého tato státní entita poskytovala finanční prostředky provozovatelům letišť, kteří o ně požádali, za podmínky, že jí tito provozovatelé předloží ke schválení plány činností, ve kterých museli upřesnit způsob, jakým zamýšlejí uvedené prostředky využívat, zejména k odměňování smluvních leteckých společností, jak vyplývá z podrobného popisu fungování sporného režimu podpor v kapitole „2.7. Mechanismus a struktura financování zavedeného regionem Sardinie“ napadeného rozhodnutí. Komise opřela o tento popis svůj závěr obsažený v bodě 360 odůvodnění napadeného rozhodnutí, podle kterého provozovatelé letišť musí být považováni za prostředníky mezi autonomním regionem a leteckými společnostmi, takže prostředky obdržené těmito společnostmi byly financovány z fondů pocházejících od uvedeného regionu a byly tomuto regionu přičitatelné.
- 70 Komise na základě této úvahy zakládající vazbu mezi autonomním regionem a leteckými společnostmi v bodě 361 odůvodnění napadeného rozhodnutí dospěla k závěru, že platby uskutečněné provozovateli letišť těmito společnostmi jsou hrazeny z prostředků italského státu a jsou mu přičitatelné.
- 71 Žalobkyně svou argumentaci v rámci první části prvního žalobního důvodu tuto úvahu v podstatě zpochybňuje. Nezpochybňuje, jak Komise uvedla v bodě 356 odůvodnění napadeného rozhodnutí, že prostředky poskytnuté provozovatelům letišť během několika let, aby tito provozovatelé propagovali region Sardinie jako turistickou destinaci, představují prostředky autonomního regionu, a tedy italského státu, a že rozhodnutí o poskytnutí takových prostředků uvedeným provozovatelům je přičitatelné uvedenému regionu, a tedy uvedenému státu. Naproti tomu žalobkyně zpochybňuje závěr Komise vyplývající z bodů 358 až 360 odůvodnění napadeného rozhodnutí, podle kterého tito provozovatelé, včetně společnosti SOGAER, mohli být považováni za prostředníky mezi autonomním regionem a leteckými společnostmi.
- 72 Podle žalobkyně, je-li pravda, že sporná platba byla uhrazena ze „státních prostředků“ a byla přičitatelná italskému státu, tento závěr nevyplývá ze zapojení společnosti SOGAER do sporného režimu podpor zavedeného autonomním regionem, ale spíše ze skutečnosti, že společnost SOGAER je veřejným podnikem kontrolovaným institucí italského státu, a sice CCIA v Cagliari. Jinými slovy, Komise údajně nesprávně dospěla k závěru, že sporná platba s sebou nese zásah italského státu prostřednictvím uvedeného regionu, spíše než prostřednictvím společnosti SOGAER. Za těchto podmínek představuje společnost SOGAER „úroveň“ relevantní pro posouzení existence státní podpory.
- 73 V tomto ohledu je třeba mít za to, že i když žalobkyně výslovně neodkazuje na obě kumulativní dílčí podmínky tvořící první z podmínek týkajících se kvalifikace jako státní podpora, implicitně ale nutně zpochybňuje jak státní-regionální původ peněžních prostředků, kterých provozovatelé letišť využívali k odměnění leteckých společností v rámci smluv, které s nimi posledně uvedené uzavřely, tak přičitatelnost plateb, které tito provozovatelé uskutečňovali v rámci plnění smluv uzavřených s leteckými společnostmi, jako je žalobkyně, autonomnímu regionu.
- 74 Pokud jde o použití regionálních „prostředků“, je třeba odmítnout argumentaci žalobkyně, podle které nejsou prostředky autonomního regionu relevantní, jelikož byly dány k dispozici provozovatelům letišť, a nikoliv leteckým společnostem, které obdržely platby pouze od uvedených provozovatelů.
- 75 Je totiž třeba připomenout, že již bylo rozhodnuto, že při posuzování opatření může Komise zkoumat, zda lze zvýhodnění považovat za nepřímou poskytnutou jiným hospodářským subjektům, než bezprostřednímu příjemci převodu státních prostředků (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne

13. června 2002, Nizozemsko v. Komise, C-382/99, EU:C:2002:363, body 61 a 62). V tomto ohledu unijní soud rovněž připustil, že přímé zvýhodnění poskytnuté určitým fyzickým nebo právnickým osobám může představovat nepřímé zvýhodnění, a tudíž státní podporu, ve vztahu k jiným právnickým osobám, které jsou podniky (v tomto smyslu viz rozsudky ze dne 19. září 2000, Německo v. Komise, C-156/98, EU:C:2000:467, body 22 až 35; ze dne 13. června 2002, Nizozemsko v. Komise, C-382/99, EU:C:2002:363, body 38 a 60 až 66; ze dne 4. března 2009, Associazione italiana del risparmio gestito a Fineco Asset Management v. Komise, T-445/05, EU:T:2009:50, bod 127 a citovaná judikatura, a ze dne 15. června 2010, Mediaset v. Komise, T-177/07, EU:T:2010:233).

- 76 V projednávaném případě je nutno finanční prostředky poskytnuté provozovatelům letišť považovat za nepřímou poskytnutí leteckým společnostem, jelikož mechanismus zavedený autonomním regionem umožňoval zajistit, aby tyto prostředky odpovídaly odměnám, které uvedení provozovatelé platili těmto společnostem. V tomto ohledu je třeba uvést, že ačkoli žalobkyně zpochybňuje úlohu provozovatelů letišť jako prostředníků, nezpochybnila existenci nebo fungování uvedeného mechanismu.
- 77 Tento mechanismus přitom stanovil určitý systém schvalování. Konkrétněji regionální rozhodnutí č. 29/36 stanovilo, že vybraní provozovatelé letišť obdrží zálohu ve výši 20 % z požadovaných finančních prostředků pro referenční rok, po níž následovala platba druhé části ve výši 60 % odstupňovaná a podmíněná předložením čtvrtletních zpráv, a konečně poslední část ve výši 20 %, pokud tito provozovatelé předloží dokumenty umožňující autonomnímu regionu ověřit, že činnost byla řádně provedena, že cílů bylo dosaženo a že vynaložené náklady byly skutečné. Tento kontrolní mechanismus měl tedy bránit každému provozovateli letišť v obdržení náhrady ve vztahu k jiným částkám, než které vynaložil na odměnu smluvním leteckým společnostem, jako je žalobkyně, a které jsou předmětem povinnosti navrácení stanovené v článku 2 napadeného rozhodnutí. Existence tohoto mechanismu rovněž potvrzuje, že služby uvedených leteckých společností byly financovány uvedeným regionem, jelikož částky vyplacené provozovateli letišť jako odměna smluvním leteckým společnostem odpovídaly prostředkům, které provozovatelé letišť v konečném důsledku obdrželi od autonomního regionu.
- 78 Kromě toho, jak vyplývá z bodů 242 až 246, jakož i 313, 314 a 317 odůvodnění napadeného rozhodnutí, ve kterých jsou uvedeny připomínky provozovatelů letišť Olbia a Cagliari-Elmas předložené ve správním řízení před Komisí, tito provozovatelé letišť sami vysvětlili, že ve skutečnosti uplatňovali částky odpovídající platbám ve prospěch smluvních leteckých společností, které poskytovaly služby požadované autonomním regionem za účelem podpory sardinského cestovního ruchu, a že následně předkládali autonomnímu regionu své účetní zprávy uvádějící skutečně vynaložené náklady za účelem obdržení náhrady těchto částek od autonomního regionu. V tomto rámci společnost SOGAER, se kterou žalobkyně uzavřela spornou smlouvu, dokonce tvrdila, jak je uvedeno v bodě 314 odůvodnění napadeného rozhodnutí, že autonomní region od ní vyžadoval, aby prokázala, že letecké společnosti poskytující služby obdržely celkovou částku regionálních příspěvků, a že tedy byla prostředníkem, který jim částky obdržené od autonomního regionu pouze převáděl. Kromě toho Italská republika tvrdí, jak vyplývá z bodu 340 odůvodnění napadeného rozhodnutí, že provozovatel letiště Olbia v podstatě převedl na letecké společnosti celou částku příspěvků, kterou obdržel od autonomního regionu.
- 79 Navíc žalobkyně sama uvedla, že platby vyplácené provozovateli letišť leteckým společnostem byly „financovány“ autonomním regionem ve formě převodu na provozovatele letišť.
- 80 Je tedy zřejmé, že finanční prostředky, kterých provozovatelé letišť využívali k odměňování leteckých společností v rámci smluv, které s těmito společnostmi uzavřeli, představovaly státní prostředky pocházející z autonomního regionu.

- 81 Pokud jde o „přičitatelnost“ smluv uzavřených provozovateli letišť s leteckými společnostmi autonomnímu regionu, žalobkyně zdůrazňuje zvláště skutečnost, že zákon č. 10/2010 sám o sobě neobsahuje podporu ve prospěch leteckých společností a že autonomní region s těmito společnostmi smlouvu neuzavíral.
- 82 Je však třeba poznamenat, že neexistence přímého právního vztahu mezi leteckými společnostmi a autonomním regionem nemůže být překážkou přičitatelnosti smluv uzavíraných provozovateli letišť tomuto regionu. Z judikatury totiž vyplývá, že pojem „zásah ze státních prostředků“ zahrnuje vedle zvýhodnění poskytovaných přímo státem i zvýhodnění poskytovaná prostřednictvím veřejnoprávních nebo soukromoprávních organizací, které byly tímto státem určeny nebo zřízeny za účelem správy podpory (v tomto smyslu viz rozsudky ze dne 22. března 1977, Steinike a Weinlig, 78/76, EU:C:1977:52, bod 21; ze dne 17. března 1993, Sloman Neptun, C-72/91 a C-73/91, EU:C:1993:97, bod 19, a ze dne 30. května 2013, Doux Élevage a Coopérative agricole UKL-ARREE, C-677/11, EU:C:2013:348, bod 26). Soudní dvůr odůvodnil zahrnutí zvýhodnění poskytovaných prostřednictvím entit odlišných od státu do působnosti čl. 107 odst. 1 SFEU nezbytností zachovat užitečný účinek pravidel týkajících se „podpor poskytnutých státy“ definovaných v článcích 107 až 109 SFEU tak, že se zabrání tomu, aby pouhé zřízení samostatných organizací pověřených rozdělováním podpor mohlo členským státům umožnit obcházet pravidla týkající se státních podpor (rozsudek ze dne 16. května 2002, Francie v. Komise, C-482/99, EU:C:2002:294, bod 23).
- 83 Ačkoli se tato judikatura týká zvýhodnění poskytovaných prostřednictvím organizací, které jsou pověřeny výsadami veřejné moci nebo úkoly obecného zájmu a které byly zřízeny nebo určeny ke správě podpory, nelze z toho vyvodit, že kromě zvýhodnění poskytovaných přímo státem spadají do působnosti zákazu uvedeného v čl. 107 odst. 1 SFEU pouze tyto případy. Naopak, jak již bylo připomenuto dříve, i přímé zvýhodnění poskytnuté určitým fyzickým nebo právnickým osobám může představovat nepřímé zvýhodnění, a tudíž státní podporu, ve vztahu k jiným právnickým osobám, které jsou podniky (viz rozsudky ze dne 19. září 2000, Německo v. Komise, C-156/98, EU:C:2000:467, body 22 až 35; ze dne 13. června 2002, Nizozemsko v. Komise, C-382/99, EU:C:2002:363, body 38 a 60 až 66; ze dne 4. března 2009, Associazione italiana del risparmio gestito a Fineco Asset Management v. Komise, T-445/05, EU:T:2009:50, bod 127 a citovaná judikatura, a ze dne 15. června 2010, Mediaset v. Komise, T-177/07, EU:T:2010:233), a to aniž by bylo vyžadováno, že ve věcech, v nichž je prostředník fyzickou nebo právnickou osobou, musí být dotčená zvýhodnění poskytována v rámci specifické struktury, která by byla za účelem správy podpory určena nebo zřízena uvedeným státem.
- 84 Navíc z judikatury vyplývá, že přičitatelnost určitého opatření státu může být dovozena ze souhrnu indicií vyplývajících z okolností projednávaného případu a z kontextu, ve kterém bylo toto opatření přijato, a zvláště z indicií, které v konkrétním případě ukazují na účast veřejných orgánů na přijetí daného opatření, s ohledem rovněž na rozsah tohoto opatření, jeho obsah nebo podmínky, které stanoví (v tomto smyslu viz rozsudky ze dne 16. května 2002, Francie v. Komise, C-482/99, EU:C:2002:294, body 52 až 56, a ze dne 17. září 2014, Commerz Nederland, C-242/13, EU:C:2014:2224, body 31 až 33).
- 85 I když v projednávaném případě zákon č. 10/2010 sice zmiňuje jako formální příjemce plateb stanovených tímto zákonem provozovatele letišť, a nikoli letecké společnosti, je nicméně patrné, že chování uvedených provozovatelů bylo určováno autonomním regionem, jelikož podle mechanismu zavedeného tímto zákonem a jeho prováděcích aktů měly být a byly prostředky poskytované uvedeným provozovatelům fakticky využívány podle pokynů tohoto regionu.
- 86 Článek 3 odst. 2 zákona č. 10/2010 totiž výslovně stanovil, že kritéria, povaha a doba trvání nabídky přepravy, jakož i pokyny pro vypracování plánů činností ze strany společností provozujících letiště, jsou vymezeny usneseními regionálního výkonného orgánu, zatímco čl. 3 odst. 3 tohoto zákona rovněž výslovně stanovil, že plány činností vypracované provozovateli letišť musí být doprovázeny

odpovídajícími akty a smlouvami a že tato opatření budou financována pouze, pokud jsou vypracována v souladu s kritérii, povahou, dobou trvání nabídky přepravy a pokyny přijatými regionálním výkonným orgánem a výhradně pokud byla nejprve předložena příslušnému výboru k závaznému stanovisku.

- 87 Navíc z mechanismu zavedeného zákonem č. 10/2010 vyplývá, že ustanovení tohoto zákona musí být nutně vykládána ve spojení s akty, jejichž přijetí regionálním výkonným orgánem tento zákon stanoví, a které upravují platby prováděné autonomním regionem provozovatelům letišť dotčeným v projednávaném případě. Tyto předpisy a zvláště regionální rozhodnutí č. 29/36 přitom výslovně stanovily, že provozovatelé letišť musí předložit své plány činností autonomnímu regionu ke schválení a že uvedené plány musí být k tomu, aby mohly být způsobilé pro stanovené financování uvedeným regionem, vypracovány v souladu s kritérii, povahou a dobou trvání nabídky přepravy, jakož i s pokyny vydanými regionálním výkonným orgánem.
- 88 Dále mechanismus zavedený autonomním regionem, kromě skutečnosti, že plány činnosti jsou nejprve předkládány autonomnímu regionu ke schválení, stanovil, že provozovatelé letišť musí, jak již bylo uvedeno výše v bodě 77, předkládat čtvrtletní zprávy k obdržení části platby ve výši 60 % podpory a že mohou získat poslední část platby ve výši 20 %, až když prokáží, že dodrželi pokyny autonomního regionu. Ověření prováděná před náhradou částek vyplácených ze strany provozovatelů letišť tak uvedenému regionu umožňovala kontrolovat kroky těchto provozovatelů, jelikož pouze činnosti, které byly vypracovány v souladu s jeho pokyny a odůvodněny předložením relevantních smluvních a účetních dokumentů, mohly vést k financování stanovenému sporným režimem podpor.
- 89 Rozhodující vliv autonomního regionu na obsah a rozsah činností provozovatelů letišť je potvrzen samotnými provozovateli letišť. Jak totiž vyplývá z bodu 237 odůvodnění napadeného rozhodnutí, společnost GEASAR uvedla, že vyjednávala návrhy marketingových činností s leteckými společnostmi, které odpověděly na výzvu k vyjádření zájmu, kterou tento provozovatel letišť zveřejnil na svých internetových stránkách, s přihlédnutím k marketingovému plánu cestovního ruchu vypracovanému autonomním regionem v rámci jeho nástrojů plánování. Společnost SOGAER tvrdila, jak vyplývá z bodu 313 odůvodnění napadeného rozhodnutí, že v rámci sporného režimu podpor uvedený region poskytoval náhradu, která pouze procházela přes provozovatele letišť a to „jako součást dohodnutého plánu, který je financován a kontrolován [autonomním] regionem“.
- 90 Pokud jde konkrétněji o uzavírání smluv s leteckými společnostmi, zákon č. 10/2010 sice nezmiňoval specifické činnosti, které museli provozovatelé letišť nabídnout v plánech činností, ani neurčoval, které letecké společnosti by měly být osloveny. Nicméně odkaz v čl. 3 odst. 3 zákona č. 10/2010 na smlouvy, které mají být předloženy provozovateli letišť, a odkaz v regionálním rozhodnutí č. 29/36 na případy, kdy jsou plány činností prováděny leteckými společnostmi, potvrzují, že autonomní region podporoval uvedené provozovatele k zapojování leteckých společností, protože tyto podniky jsou jedinými entitami, které mohly s leteckými společnostmi uzavírat smlouvy týkající se zahájení nebo zachování leteckých spojení, jejich frekvence a cílového počtu cestujících, a že uvedený region rozhodoval, která letecká spojení jsou považována za způsobilá. Navíc, pokud jde o marketingové činnosti, uvedený autonomní region rozlišoval činnosti, které jsou nabízeny leteckými společnostmi, což potvrzuje využívání leteckých společností provozovateli letišť, a činnosti, které jsou nabízeny jinými poskytovateli než leteckými společnostmi, jež nejsou v projednávané věci dotčeny a jejichž existence každopádně nemůže ovlivnit odpověď na otázku, zda finanční prostředky obdržené žalobkyní pocházely z rozpočtu uvedeného regionu a jsou mu přiřitatelné.
- 91 Z různých opatření tvořících mechanismus zavedený autonomním regionem, která Komise kvalifikovala jako kontroly „*ex ante*“ a „*ex post*“, tak vyplývá, že tento region na začátku pečlivě kontroloval plány činností předkládané provozovateli letišť, zejména dotčená letecká spojení a zamýšlené marketingové služby, a na konci kontroloval částky, které provozovatelé letišť vyplatili jako odměnu leteckým společnostem za uvedené služby, které tyto společnosti nabízely v rámci

propagace ostrova Sardinie jako turistické destinace. Autonomní region si tak vyhradil dostatečnou kontrolu nad smluvními činnostmi provozovatelů letišť, kteří se rozhodli požádat o finanční prostředky v rámci sporného režimu podpor, takže lze mít za to, že mu jsou uvedené úkony přičitatelné.

- 92 Kromě toho je třeba uvést, že písemnosti ve spise předložené Tribunálu, zejména ty, které vypracovala Komise za účelem potvrzení fungování mechanismu zavedeného autonomním regionem, podporují výše uvedené úvahy týkající se jak přičitatelnosti smluv mezi provozovateli letišť a leteckými společnostmi autonomnímu regionu, tak státního-regionálního původu prostředků použitých k vyplacení odměn těmto společnostem. Nejprve, pokud jde o spornou smlouvu mezi společností SOGAER a žalobkyní, preambule této smlouvy výslovně upřesňuje, že „[autonomní] region rozhodl navýšit své investice do marketingu v odvětví dopravy a cestovního ruchu“; že za tímto účelem „každoročně [vyplácel ve prospěch společnosti] SOGAER částku, kterou měl tento podnik použít k dosažení tohoto cíle“; že „[s] ohledem na vůli [autonomního] regionu zveřejnila společnost SOGAER na svých internetových stránkách inzerát s cílem investovat do marketingových činností zaměřených na propagaci atrakcí cestovního ruchu na jihu Sardinie“; že „[v] souladu s pokyny vydanými [autonomním regionem] vypracovala společnost SOGAER program činností popisující strategii a činnosti, které [měly být] prováděny za účelem dosažení cíle rozvoje dopravy“ a že „plán činnosti byl schvalován výborem regionální rady v souladu s čl. 3 odst. 3 zákona [č. 10/2010]“. Kromě toho tato smlouva obsahovala doložku, která výslovně uváděla, že se na tuto smlouvu vztahují ustanovení zákona č. 10/2010.
- 93 Dále, pokud jde o plán činností vypracovaný na začátku společnosti SOGAER pro roky 2011 až 2013, který byl schválen autonomním regionem v rámci regionálního rozhodnutí č. 39/42, tento plán skutečně označuje marketingové činnosti, které musí žalobkyně provádět. Komise rovněž předložila kopii faktury týkající se sporné platby vystavené žalobkyní dne 20. prosince 2012, kterou společnost SOGAER na konci předala autonomnímu regionu v rámci ověření předcházející náhradě částek vyplacených prostřednictvím tohoto provozovatele letiště.
- 94 Konečně, autonomní region ve svých rozhodnutích č. 322 a č. 300 ze dne 13. června 2013 a 16. června 2014, kterými se stanoví konečná roční částka příspěvků přiznaných společnosti SOGAER pro roky 2012 a 2013, přičemž částka přiznaná společnosti SOGAER pro rok 2012 byla zvláště použita k náhradě za spornou platbu, výslovně uvedl, že „zásah stanovený v zákoně [č. 10/2010] [byl] prováděn prostřednictvím provozovatelů letišť, kteří [hráli] roli prostředníků a provozních zprostředkovatelů převodu prostředků na letecké společnosti způsobem určeným samotným regionem, jak stanoví výše uvedený zákon [č. 10/2010] a prováděcí opatření“ (che l'intervento di cui alla LR. n. 10/2010 si realizza attraverso le società di gestione aeroportuale, che fungono da tramiti operativi e da soggetti anticipatori del trasferimento di risorse a favore dei vettori, secondo il percorso dalla Regione stessa disegnato con la sopracitata legge regionale n. 10/2010 e con e delibere di attuazione della stessa) a že „letecké společnosti by měly být považovány za skutečné a jediné příjemce převodu finančních prostředků na základě zákona [č. 10/2010]“ (che i vettori debbano considerarsi i reali ed unici destinatari dei flussi delle risorse di cui alla predetta legge regionale).
- 95 S ohledem na všechny tyto skutečnosti vyplývá jak z mechanismu zavedeného autonomním regionem prostřednictvím sporného režimu podpor, tak z jeho provádění v praxi, že smlouvy uzavřené provozovateli letišť s leteckými společnostmi a platby, které posledně uvedené společnosti obdržely na základě uvedených smluv, zahrnovaly finanční prostředky státního-regionálního původu a byly přičitatelné autonomnímu regionu.
- 96 Tento závěr není zpochybněn argumenty žalobkyně uvedenými v bodě 56 výše ohledně skutečnosti, že provozovatelé letišť, včetně společnosti SOGAER, měli na výběr, zda o finanční prostředky autonomní region požádají či nikoliv, a že byla tato volba vedena hospodářskými úvahami, které jsou jim vlastní.
- 97 V tomto ohledu na jedné straně, i když předložení plánů činností autonomnímu regionu za účelem žádosti o jeho finanční prostředky formálně příslušelo provozovatelům letišť, jakmile se tyto rozhodli účastnit sporného režimu podpor, byl jejich prostor pro uvážení, pokud jde o konkrétní opatření,

která měla být přijata, značně omezen, jak v podstatě tvrdí Komise, kritérii a pokyny vydanými tímto regionem. Z obsahu sporné smlouvy popsaneého v bodě 92 výše přitom zjevně vyplývá, že sporná platba spadala do kontextu sporného režimu podpor.

- 98 Na druhé straně, pokud jde o hospodářské úvahy vlastní provozovatelům letišť, je třeba připomenout, že ceny účtované leteckými společnostmi za jejich, zejména marketingové, služby, byly nakonec hrazeny autonomním regionem, a nikoli těmito provozovateli. Podíl rizika nesený těmito provozovateli byl tedy okrajový, neboť se týkal pouze srážky ve výši 4 % a poplatků a úroků, které měly být zaplacený ve prospěch společnosti SFIRS.
- 99 Kromě toho je nutno připomenout, že účel státních zásahů nepostačuje k tomu, aby tyto zásahy nebyly kvalifikovány jako „podpory“ ve smyslu článku 107 SFEU. Tento článek totiž nerozlišuje podle důvodů nebo cílů státních zásahů, ale definuje je podle jejich účinků (viz rozsudek ze dne 22. prosince 2008, *British Aggregates v. Komise*, C-487/06 P, EU:C:2008:757, body 84 a 85 a citovaná judikatura; rozsudek ze dne 26. listopadu 2015, *Španělsko v. Komise*, T-461/13, EU:T:2015:891, bod 39).
- 100 Přitom vzhledem k tomu, jak již bylo připomenuto dříve, že Komise může v rámci přezkumu opatření zkoumat, zda lze zvýhodnění považovat za nepřímou poskytnuté jiným hospodářským subjektům, než bezprostřednímu příjemci převodu státních prostředků (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 13. června 2002, *Nizozemsko v. Komise*, C-382/99, EU:C:2002:363, body 61 a 62), je třeba mít za to, že lze-li prokázat, stejně jako v projednávané věci, že bezprostřední příjemce převedl zvýhodnění plynoucí ze státních prostředků na konečného příjemce, není důležité, že bezprostřední příjemce tento převod uskutečnil podle obchodní logiky nebo naopak, že tento převod odpovídal cíli obecného zájmu.
- 101 Tato úvaha je potvrzena judikaturou, podle které přímé zvýhodnění poskytnuté určitým fyzickým nebo právnickým osobám může představovat nepřímé zvýhodnění, a tudíž státní podporu, ve vztahu k jiným právnickým osobám, které jsou podniky (v tomto smyslu viz rozsudky ze dne 19. září 2000, *Německo v. Komise*, C-156/98, EU:C:2000:467, body 22 až 35; ze dne 13. června 2002, *Nizozemsko v. Komise*, C-382/99, EU:C:2002:363, body 38 a 60 až 66; ze dne 4. března 2009, *Associazione italiana del risparmio gestito a Fineco Asset Management v. Komise*, T-445/05, EU:T:2009:50, bod 127 a citovaná judikatura, a ze dne 15. června 2010, *Mediaset v. Komise*, T-177/07, EU:T:2010:233). Ve věcech, ve kterých byly vydány tyto rozsudky, bylo totiž zvýhodnění převedeno fyzickými nebo právnickými osobami, které byly bezprostředními příjemci státních prostředků, v rámci obchodního vztahu, což potvrzuje, že existence obchodního důvodu pro převod nemá vliv na posouzení, z hlediska čl. 107 odst. 1 SFEU, toku prostředků státního původu až ke konečnému příjemci.
- 102 Pokud jde o argumentaci žalobkyně týkající se kvalifikace společnosti SOGAER jako „veřejného podniku“ ve smyslu směrnice 2006/111, je nutno konstatovat, že tato argumentace je irelevantní a v každém případě neopodstatněná. Komise totiž nevycházela z takové kvalifikace společnosti SOGAER, aby spornou platbu přičetla italskému státu. Komise naopak vycházela z mechanismu zavedeného autonomním regionem, aby dospěla k závěru, že platby obdržené leteckými společnostmi pocházely z prostředků autonomního regionu a byly tomuto regionu a potažmo italskému státu přičitatelné. V této souvislosti dotčení provozovatelé letišť, včetně společnosti SOGAER, hráli pouze zprostředkovatelskou roli, takže jak uvádí Komise, jejich případná kvalifikace jako veřejného podniku nebyla relevantní.
- 103 Za těchto podmínek je rovněž nepodstatné, že v rozsudcích ze dne 13. prosince 2018, *Ryanair a Airport Marketing Services v. Komise* (T-53/16, EU:T:2018:943), a ze dne 13. prosince 2018, *Ryanair a Airport Marketing Services v. Komise* (T-165/15, EU:T:2018:953), na které poukazuje žalobkyně, Tribunál rozhodl, že Komise měla správně za to, že obě dotčené obchodní komory, které kontrolovaly letiště Pau-Béarn a Nîmes-Uzès-Le Vigan, představovaly veřejné instituce, jejichž rozhodnutí jsou přičitatelná francouzskému státu. I za předpokladu, že by totiž CCIA v Cagliari byla veřejnou institucí a že by situace letiště Cagliari-Elmas byla srovnatelná se situací obou dotčených letišť v těchto jiných věcech, takže jednání tohoto letiště by byla přičitatelná CCIA v Cagliari, a tedy italskému státu, nic by

to neměnilo na tom, že jednání konkrétněji dotčené v projednávané věci, a sice uzavření sporné smlouvy a sporná platba, je s ohledem na předcházející úvahy přičitatelné autonomnímu regionu, přičemž letiště Cagliari-Elmas bylo jen prostředníkem.

104 V každém případě je třeba uvést, že na rozdíl od okolností ve věcech, v nichž byly vydány rozsudky ze dne 13. prosince 2018, Ryanair a Airport Marketing Services v. Komise (T-53/16, EU:T:2018:943), a ze dne 13. prosince 2018, Ryanair a Airport Marketing Services v. Komise (T-165/15, EU:T:2018:953), není v projednávaném případě prokázáno, že by CCIA v Cagliari byla veřejnou institucí, jelikož žalobkyně se omezila na konstatování, že je toto uvedeno v bodě 55 odůvodnění napadeného rozhodnutí, že CCIA v Cagliari je na základě italského práva „autonomní veřejnou entitou“. Dále letiště Cagliari-Elmas je provozováno společností SOGAER, a nikoli CCIA v Cagliari, a žalobkyně se nesnažila prokázat, že jednání uvedeného provozovatele, který je sice většinově vlastněn CCIA v Cagliari, bylo s ohledem na podmínky stanovené v rozsudku ze dne 16. května 2002, Francie v. Komise (C-482/99, EU:C:2002:294), přičitatelné této obchodní komoře.

105 Pokud jde konečně o tvrzení žalobkyně, podle kterého se Komise v rámci projednávaného sporu snaží doplnit odůvodnění napadeného rozhodnutí tvrzením, že smlouvy uzavřené mezi provozovateli letišť a leteckými společnostmi měly za jediný cíl rozdělení finančních prostředků poskytnutých autonomním regionem, stačí konstatovat, že tímto tvrzením Komise zjevně odkazuje na roli těchto provozovatelů jako prostředníků, která je uvedena zejména v bodech 357 až 360 odůvodnění a připomenuta v bodech 388 a 402 odůvodnění napadeného rozhodnutí. Tvrzení žalobkyně je tudíž třeba odmítnout.

106 S ohledem na všechny výše uvedené úvahy se Komise nedopustila nesprávného právního posouzení, když v bodech 357 až 360 odůvodnění napadeného rozhodnutí shledala, že provozovatelé letišť mohou být považováni za prostředníky mezi autonomním regionem a leteckými společnostmi, a dospěla k závěru, že platby, včetně sporné platby, uskutečněné provozovateli letišť ve prospěch uvedených leteckých společností, odpovídají prostředkům autonomního regionu a jsou mu přičitatelné. Vzhledem k tomu, že se Komise nedopustila pochybení ohledně „úrovně“ relevantní pro posouzení existence státní podpory, je třeba první část prvního žalobního důvodu zamítnout.

Ke druhé části prvního žalobního důvodu týkající se použití zásady soukromého hospodářského subjektu na úrovni společnosti SOGAER

107 Žalobkyně tvrdí, že jelikož provozovatelé letišť představují relevantní „úroveň“ pro posouzení, je rozhodující pouze otázka, zda společnost SOGAER, jednájící samostatně, postupovala podle zásady soukromého hospodářského subjektu, když provedla spornou platbu.

108 Úvahy Komise týkající se záměrů autonomního regionu, a sice že se tento region snažil dosáhnout cílů veřejné politiky spíše než cílů výnosnosti, jsou tak podle žalobkyně irelevantní. Stejně tak není relevantní neexistence provozního plánu, rozboru výnosnosti *ex ante* nebo jakéhokoli jiného interního dokumentu, které by umožnily prokázat případné cíle výnosnosti sledované autonomním regionem.

109 Podle žalobkyně měla Komise pro účely posouzení, zda společnost SOGAER uzavřením sporné smlouvy postupovala podle zásady soukromého hospodářského subjektu, vyrovnat náklady a příjmy související s uvedenou smlouvou, v souladu se svou rozhodovací praxí a přístupem Tribunálu v rozsudku ze dne 17. prosince 2008, Ryanair v. Komise (T-196/04, EU:T:2008:585). Pokud by takové vyrovnání mělo vést k zápornému zůstatku, znamenalo by to existenci státní podpory.

110 Neexistuje přitom žádný důvod k tomu, že Komise v projednávaném případě neprovedla vyrovnání nákladů a příjmů souvisejících se spornou smlouvou. V tomto ohledu žalobkyně Komisi vytýká, že neodůvodnila svůj závěr uvedený v bodech 386 a 387 odůvodnění napadeného rozhodnutí, podle kterého nemohla vyhodnotit finanční vztahy mezi provozovateli letišť a leteckými společnostmi,

i kdyby byla uspořádána zadávací řízení pro výběr těchto leteckých společností. Rovněž Komisi vytýká, že z vlastní iniciativy nepožádala provozovatele letišť, aby předložili rozbor výnosnosti *ex ante* smluv uzavřených s leteckými společnostmi.

- 111 Pokud jde konkrétněji o příjmy, které je třeba zohlednit pro vyrovnání nákladů a příjmů souvisejících se spornou smlouvou, jedná se o příjmy letiště Cagliari-Elmas z leteckých spojení provozovaných žalobkyní z tohoto letiště, a sice, jak ukázal pouhý průzkum na internetu, ze spojení mezi Cagliari-Elmas a Kolínem nad Rýnem-Bonn, jakož i mezi Cagliari-Elmas a Stuttgartem. Komise ostatně sama v bodě 376 odůvodnění napadeného rozhodnutí prokázala vazbu mezi marketingovými smlouvami uzavřenými provozovateli letišť s leteckými společnostmi a leteckými spojeními provozovanými posledně uvedenými z dotčených letišť.
- 112 Pokud jde o náklady, které mají být zohledněny při provedení tohoto vyrovnání, žalobkyně se domnívá, že sporná platba není relevantní. Ve skutečnosti je třeba do relevantních nákladů zahrnout náklady společnosti SOGAER na financování za účelem získání finančních prostředků umožňujících uvedenou platbu uhradit (dále jen „náklady na financování“). Jak již bylo uvedeno v rámci první části prvního žalobního důvodu v bodě 56 výše, provozovatelé letišť museli autonomnímu regionu za přístup k jeho prostředkům zaplatit „odměnu“ ve formě srážky ve výši 4 %, jakož i případné poplatky a úroky. Výše těchto nákladů na financování je přitom jednoznačně nižší než částka 30 000 eur odpovídající sporné platbě.
- 113 Naproti tomu by bylo nepřiměřené zohlednit spornou platbu s ohledem na skutečnost, že byla financována autonomním regionem a že tento region netvořil se společností SOGAER jednotku. Z tohoto důvodu se nelze užitečně dovolávat rozsudku ze dne 17. prosince 2008, Ryanair v. Komise (T-196/04, EU:T:2008:585), jelikož na rozdíl od projednávaného případu, ve kterém autonomní region nevlastnil společnost SOGAER, Valonský region vlastnil celý kapitál provozovatele letiště Charleroi (Belgie).
- 114 Komise má za to, že druhá část prvního žalobního důvodu není relevantní v rozsahu, v němž zpochybňuje pouze zjištění obsažené v bodech 385 až 387 odůvodnění napadeného rozhodnutí, pokud jde o konkrétní uplatnění zásady soukromého hospodářského subjektu, aniž zpochybňuje konstatování obsažené v bodech 380 až 383 odůvodnění uvedeného rozhodnutí ohledně „nepoužitelnosti“ uvedené zásady vzhledem k tomu, že autonomní region sledoval cíle obecné hospodářské politiky, spíše než cíle výnosnosti dotčených letišť. Podpůrně má Komise za to, že druhá část je neopodstatněná.
- 115 Kromě toho, pokud jde konkrétněji o argument, podle kterého je třeba zohlednit náklady na financování jako náklady relevantní pro provedení vyrovnání, kterého se dovolává žalobkyně, je podle Komise tento argument nepřipustný.

– *K přípustnosti argumentu týkajícího se nákladů na financování*

- 116 Podle Komise žalobkyně svým argumentem týkajícím se nákladů na financování ve fázi repliky tvrdí, že příslušnou podporu představují tyto náklady, spíše než sporná platba. Žalobkyně tak předkládá nový, a tudíž nepřipustný žalobní důvod.
- 117 Žalobkyně v odpovědi na otázku Tribunálu v tomto směru vysvětlila, že tento argument navazuje na její hlavní argumentaci, podle níž měla Komise přezkoumat existenci státní podpory na úrovni společnosti SOGAER spíše než na úrovni autonomního regionu. Podpůrně dodala, že zůstatek vyplývající z vyrovnání nákladů a příjmů souvisejících se spornou smlouvou je kladný, ať se použije částka sporné platby ve výši 30 000 eur nebo částka nákladů na financování, která je výrazně nižší než 30 000 eur, což v obou případech vylučuje existenci státní podpory.

- 118 V tomto ohledu je třeba konstatovat, že i když žalobkyně již v žalobě tvrdila, že je třeba ověřit, zda společnost SOGAER jednala jako soukromý hospodářský subjekt, a provést vyrovnání nákladů a příjmů souvisejících se spornou smlouvou, které je třeba chápat tak, že vede k rozboru inkrementální výnosnosti sporné smlouvy, odkazovala v této fázi žaloby pouze na spornou platbu, a nikoliv na náklady na financování. Žalobkyně poprvé zmínila náklady na financování ve fázi repliky, což představovalo změnu relevantních nákladů, které je třeba zohlednit v rámci rozboru inkrementální výnosnosti.
- 119 Kromě toho žalobkyně podobně změnila svou argumentaci v rámci třetího žalobního důvodu ohledně existence podpory *de minimis*. Zatímco v žalobě uvedla, že částka sporné platby je mnohem nižší než relevantní prahová hodnota 200 000 eur, později v replice odkázala na výši nákladů na financování, která je výrazně nižší než 30 000 eur.
- 120 Žalobkyně tím však změnila základní aspekt své argumentace, neboť pod záminkou argumentu upřesňujícího rozbor inkrementální výnosnosti uvedený v žalobě zpochybňuje samotný předmět podpory shledané v napadeném rozhodnutí a *in fine* částku, která by měla být případně vrácena na základě povinnosti navrácení stanovené v článku 2 napadeného rozhodnutí.
- 121 S ohledem na výše uvedené nepředstavuje argument týkající se provozních nákladů rozšíření druhé části prvního žalobního důvodu, jak je uvedena v žalobě, ve smyslu judikatury připomenuté v bodě 61 výše. Uvedený argument je tudíž třeba odmítnout jako nepřijatelný.

– *K opodstatněnosti druhé části prvního žalobního důvodu*

- 122 Žalobkyně tvrdí, že Komise měla přezkoumat, zda společnost SOGAER tím, že uzavřela spornou smlouvu a provedla spornou platbu, postupovala podle zásady soukromého hospodářského subjektu.
- 123 V tomto ohledu je třeba bez dalšího připomenout, že z důvodů uvedených v rámci přezkumu první části prvního žalobního důvodu se žalobkyně dopouští pochybení, když tvrdí, že společnost SOGAER představuje relevantní úroveň pro posouzení existence státní podpory.
- 124 Druhá část prvního žalobního důvodu musí být v rozsahu, v němž vychází z nesprávného předpokladu, zamítnuta jako neopodstatněná. Vzhledem k tomu, že provozovatelé letišť hráli pouze roli prostředníků, nemohla být totiž zásada soukromého hospodářského subjektu použita na jejich úrovni, jak v podstatě uvedla Komise v bodě 387 odůvodnění napadeného rozhodnutí. Na rozdíl od toho, co tvrdí žalobkyně, tak Komise správně odůvodnila svůj závěr, podle kterého nemohla posoudit finanční vztahy mezi provozovateli letišť a leteckými společnostmi, když v uvedeném bodě odůvodnění upřesnila, že jelikož uvedení provozovatelé pouze prováděli sporný režim podpor zavedený autonomním regionem, nejednali jako soukromé hospodářské subjekty.
- 125 Pro úplnost je třeba uvést, že provozovatelé letišť Cagliari-Elmas a Olbia nebyli vlastněni autonomním regionem, což ostatně žalobkyně nezpochybňuje. Uvedený region tudíž nemohl jakožto akcionář očekávat více či méně dlouhodobou hospodářskou výnosnost finančních prostředků, které poskytl uvedeným provozovatelům, a zásadu soukromého hospodářského subjektu nebylo na místě použít rovněž z tohoto důvodu.
- 126 Z výše uvedeného vyplývá, že jelikož transakce uskutečněné mezi leteckými společnostmi a provozovateli letišť neměly být posuzovány s ohledem na zásadu soukromého hospodářského subjektu, Komise nebyla povinna zkoumat konkrétní použití této zásady na případ žalobkyně.
- 127 Zprvce Komise neměla povinnost analyzovat inkrementální výnosnost sporné smlouvy. Z tohoto důvodu je údajné prokázání výnosnosti sporné platby předložené žalobkyní v odpovědi na otázku Tribunálu irelevantní. V každém případě je třeba konstatovat, že toto prokázání nelze považovat za

platný rozbor inkrementální výnosnosti. Stačí zvláště poznamenat, že žalobkyně označuje za relevantní příjmy všechny letištní poplatky zaplacené žalobkyní společností SOGAER za období let 2011 až 2015. Žalobkyně tak zahrnuje letištní poplatky za dobu téměř dvou let před zahájením propagační činnosti podle sporné smlouvy a nevyhodnocuje výši uvedených poplatků, která by vyplývala ze zvýšeného využívání letiště Cagliari-Elmas v návaznosti na uvedenou činnost. Kromě toho, pokud jde o relevantní náklady, žalobkyně označuje pouze spornou platbu bez dalších nákladů společnosti SOGAER, které jsou konkrétně spojeny s takovým zvýšeným využíváním uvedeného letiště.

- 128 Ve zbývajících částech stačí konstatovat, že žalobkyně nesprávně vykládá bod 376 odůvodnění napadeného rozhodnutí, který se netýká způsobu rozboru inkrementální výnosnosti. Tento bod odůvodnění se týká odlišné otázky, zda náklady na marketingové služby stanovené smlouvami uzavřenými mezi provozovateli letišť a leteckými společnostmi představují náklady, které by tyto společnosti měly obvykle nést.
- 129 Zadruhé Komise na rozdíl od toho, co tvrdí žalobkyně, neměla povinnost z úřední povinnosti žádat od provozovatelů letišť, aby předložili případné rozbor *ex ante* výnosnosti plateb ve prospěch leteckých společností, jelikož tyto rozbor spadá rovněž do rámce konkrétního použití zásady soukromého hospodářského subjektu na úrovni společnosti SOGAER. Kromě toho, jak správně uvádí Komise, některé zúčastněné strany, včetně společnosti SOGAER, předložily připomínky týkající se zvláště potenciálního použití zásady soukromého hospodářského subjektu, spolu s dokumenty, které tyto strany považovaly za relevantní, zatímco žalobkyně se správního řízení nezúčastnila.
- 130 Za těchto okolností nelze Komisi vytýkat, že nezohlednila případné skutkové či právní okolnosti, které jí mohly být předloženy v průběhu správního řízení, ale které předloženy nebyly, neboť Komise nemusí z úřední povinnosti a na základě dohadů zkoumat, jaké informace jí mohly být předloženy (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 12. září 2019, Achemos Grupp a Achema v. Komise, T-417/16, nezveřejněný, napadený kasačním opravným prostředkem, EU:T:2019:597, bod 60).
- 131 Zatřetí je rovněž irelevantní argument předložený žalobkyní na jednání, podle kterého okolnost, že investovala 10 000 eur nad rámec částky 30 000 eur vyplacené společností SOGAER v rámci propagační činnosti, která byla předmětem sporné smlouvy, jak bylo uvedeno v bodě 24 výše, měla prokázat, že společnost SOGAER jednala jako soukromý hospodářský subjekt.
- 132 Navíc v rozsahu, v němž žalobkyně svou argumentaci opírá o judikaturu, podle které souběžná účast veřejných organizací a soukromých hospodářských subjektů na dané operaci za obdobných podmínek umožňuje dovodit, že tato operace se uskutečňuje v podmínkách, které mohou být v souladu se zásadou soukromého hospodářského subjektu (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 12. prosince 2000, Alitalia v. Komise, T-296/97, EU:T:2000:289, bod 81 a citovaná judikatura), musí být tato argumentace odmítnuta. V projednávaném případě totiž nelze mít za to, že se společnost SOGAER za obdobných podmínek účastnila stejné operace jako žalobkyně, jelikož společnost SOGAER není leteckou společností. Společnost SOGAER tak nemohla očekávat zisky obdobné těm, které očekávala žalobkyně ze své finanční účasti na této činnosti, a sice zejména zisky ze zvýšení prodeje letenek nebo služeb na palubě svých letadel na dotčených leteckých spojeních.
- 133 Konečně, pokud jde o tvrzení žalobkyně, podle kterého bylo třeba použít zásadu soukromého hospodářského subjektu na úrovni provozovatelů letišť, jelikož samotné napadené rozhodnutí, zejména v bodech 382 a 385 odůvodnění, uvádělo, že se tato zásada nepoužije na úrovni autonomního regionu, je třeba konstatovat, že žalobkyně tyto body odůvodnění nesprávně vykládá. Z těchto bodů odůvodnění totiž pouze vyplývá, že v rámci posouzení existence státní podpory na úrovni tohoto regionu nebyla zásada soukromého hospodářského subjektu použitelná, neboť tento region se snažil dosáhnout cílů veřejné politiky spíše než výnosu, který by soukromý hospodářský subjekt mohl očekávat z transakcí s leteckými společnostmi.

- 134 S ohledem na výše uvedené je třeba druhou část prvního žalobního důvodu zčásti odmítnout jako nepřipustnou a zčásti zamítnout jako neopodstatněnou, a v důsledku toho zamítnout první žalobní důvod v plném rozsahu.

Ke druhému žalobnímu důvodu vycházejícímu z porušení čl. 107 odst. 1 SFEU v rozsahu, v němž Komise neprokázala, že podpora, z níž měla žalobkyně prospěch, narušovala nebo mohla narušit hospodářskou soutěž a ovlivňovala obchod mezi členskými státy

- 135 Na podporu druhého žalobního důvodu vycházejícího z toho, že Komise neprokázala, že podpora, z níž měla žalobkyně prospěch, narušila nebo mohla narušit hospodářskou soutěž a ovlivňovala obchod mezi členskými státy, žalobkyně v rámci první části uvádí, že Komise měla prokázat, jak sporná platba, a nikoliv sporný režim podpor, narušila nebo mohla narušit hospodářskou soutěž a ovlivňovala obchod mezi členskými státy. V rámci druhé části, předložené podpůrně, žalobkyně tvrdí, že i za předpokladu, že by Komise mohla přezkoumat pouze uvedený režim, by napadené rozhodnutí bylo nedostatečně odůvodněno, pokud jde o skutečnost, že tento režim mohl narušit hospodářskou soutěž a ovlivnit obchod.
- 136 Komise navrhuje, aby byl druhý žalobní důvod zčásti odmítnut jako nepřipustný a zčásti zamítnut jako neopodstatněný. Zejména v rozsahu, v němž žalobkyně tvrdí, že sporná platba představuje jednotlivou podporu poskytnutou *ad hoc* spíše než na základě režimu podpor, je první část nepřipustná.

K první části týkající se přezkumu sporné platby namísto sporného režimu podpor

- 137 Žalobkyně tvrdí, že s ohledem na skutečnost, že mezi šestnácti dotčenými leteckými společnostmi obdržela nejnižší platbu ve výši 30 000 eur, nelze připustit, aby Komise postavila všechny tyto společnosti na stejnou úroveň, aniž spornou platbu přezkoumala zvlášť ve vztahu ke každé z nich. Mimoto má žalobkyně za to, že Komise nemohla přezkoumat dopad podpor na hospodářskou soutěž a na obchod mezi členskými státy pouze ve vztahu ke spornému režimu podpor, neboť projednávaný spor se režimu podpor netýká.
- 138 Komise, která se opírá zejména o judikaturu vyplývající z rozsudku ze dne 9. června 2011, Comitato „Venezia vuole vivere“ a další v. Komise (C-71/09 P, C-73/09 P a C-76/09 P, EU:C:2011:368, bod 63), tvrdí, že v případě režimu podpor, jako je režim v projednávané věci, se může omezit na prostudování charakteristik dotčeného režimu, aby v odůvodnění rozhodnutí posoudila, zda dotčený režim podpor z důvodu vysokých částek nebo procentních podílů podpor, rysů podporovaných investic nebo jiných podmínek, které tento režim stanoví, zajišťuje výrazné zvýhodnění příjemců v porovnání s jejich konkurenty a zda může přinést podstatný prospěch podnikům, které se účastní obchodu mezi členskými státy. Komise tak v rozhodnutí, které se týká takového režimu, není povinna provést rozbor podpory poskytnuté na základě takového režimu v každém jednotlivém případě.
- 139 Kromě toho podle Komise v rozsahu, v němž žalobkyně tvrdí, že sporná platba představuje jednotlivou podporu *ad hoc* spíše než jednotlivou podporu poskytnutou na základě režimu podpor, čímž zpochybňuje kvalifikaci sporných opatření jako „režimu podpor“, nepředložila žádné vysvětlení, a tím spíše ani důkazy na podporu svého stanoviska, takže takový argument je nepřipustný. Podpůrně je tento argument neopodstatněný, jelikož provozovatelé letišť nemají žádnou posuzovací pravomoc a pouze převádějí jednotlivé podpory na základě sporného režimu podpor.
- 140 V tomto ohledu je třeba bez dalšího poznamenat, že žalobkyně v rámci prvního žalobního důvodu tvrdila, že Komise měla posoudit existenci státní podpory na úrovni společnosti SOGAER spíše než na úrovni autonomního regionu. Tato argumentace však byla zamítnuta jako neopodstatněná.

- 141 Proto v rozsahu, v němž argumentace žalobkyně předložená v rámci první části druhého žalobního důvodu spočívá na argumentaci rozvinuté v rámci první části prvního žalobního důvodu v tom smyslu, že je třeba přezkoumat spornou platbu samostatně, jelikož společnost SOGAER představuje relevantní úroveň pro posouzení existence státní podpory, je tato argumentace založena na nesprávném předpokladu, a musí být tedy zamítnuta jako neopodstatněná. Odkaz žalobkyně na bod 48 odůvodnění napadeného rozhodnutí, který se omezuje na konstatování, že provozovatelé letišť museli za účelem provedení činnosti 2 uzavřít marketingové dohody, nemůže tento závěr vyvrátit.
- 142 V rozsahu, v němž se žalobkyně snaží, jak tvrdí Komise, zpochybnit kvalifikaci sporných opatření jako režimu podpor, je třeba rovněž přezkoumat, zda je tento aspekt argumentace žalobkyně přípustný a případně opodstatněný.
- 143 Na dotaz Tribunálu k přípustnosti této argumentace má žalobkyně za to, že vysvětlila své stanovisko k této otázce, když v rámci prvního žalobního důvodu tvrdila, že Komise měla za účelem posouzení existence státní podpory přezkoumat spíše spornou smlouvu, než sporný režim podpor, který není relevantní. Toto stanovisko je ostatně soudržné s bodem 48 odůvodnění napadeného rozhodnutí, který se výslovně týká marketingových smluv uzavřených mezi provozovateli letišť a leteckými společnostmi. Žalobkyně se tak domnívá, že Komise svou námitkou nepřípustnosti usilovala o obrácení důkazního břemene, neboť je na Komisi, aby s ohledem na postavení společnosti SOGAER jako veřejného podniku ověřila, zda tento provozovatel letiště jednal jako soukromý hospodářský subjekt.
- 144 Kromě toho žalobkyně s odkazem na bod 87 rozsudku ze dne 14. února 2019, *Belgie a Magnetrol International v. Komise* (T-131/16 a T-263/16, napadený kasačním opravným prostředkem, EU:T:2019:91), dodává, že kvalifikace opatření jako režimu podpor závisí zejména na podmínce, že příslušné orgány nedisponují prostorem pro uvážení, pokud jde o určení základních prvků dotčené podpory a účelnost jejího poskytnutí, což není případ projednávané věci, jelikož napadené rozhodnutí v žádném případě neuvádí, že by provozovatelé letišť neměli v rámci provádění sporného režimu podpor prostor pro uvážení.
- 145 V tomto ohledu je třeba připomenout, že podle čl. 21 prvního pododstavce statutu Soudního dvora Evropské unie, který se na řízení před Tribunálem použije na základě čl. 53 prvního pododstavce tohoto statutu a čl. 76 písm. d) jednacího řádu, musí každá žaloba obsahovat předmět sporu, návrhové žádání a stručný popis žalobních důvodů. Tento popis musí být dostatečně jasný a přesný, aby umožnil žalované straně připravit si svoji obranu a Tribunálu provést jeho soudní přezkum. Podle ustálené judikatury je za účelem zajištění právní jistoty a řádného výkonu spravedlnosti k přípustnosti žaloby třeba, aby hlavní skutkové a právní okolnosti, na kterých je založena, vyplývaly přinejmenším stručně, ale uceleně a srozumitelně, z textu samotné žaloby (v tomto smyslu viz rozsudky ze dne 19. dubna 2012, *Evropaiki Dynamiki v. Komise*, T-49/09, nezveřejněný, EU:T:2012:186, bod 90, a ze dne 16. října 2013, *TF1 v. Komise*, T-275/11, nezveřejněný, EU:T:2013:535, bod 95).
- 146 V projednávaném případě z argumentů uvedených v bodě 137 výše vyplývá, že žalobkyně v podstatě jen tvrdí, že nelze připustit, aby Komise postavila všechny letecké společnosti na stejnou úroveň a že se projednávaný spor netýká režimu podpor. Žalobkyně zmínila sporný režim podpor také v rámci třetího žalobního důvodu, ale pouze za účelem tvrzení, že „spor se netýká režimu podpory leteckých společností, ale povinnosti konkrétního navrácení“ uložené napadeným rozhodnutím. Je třeba konstatovat, že žalobkyně nevysvětluje nesprávnost závěru Komise v bodě 349 odůvodnění napadeného rozhodnutí, že sporná opatření představují režim podpor ve smyslu čl. 1 písm. d) nařízení 2015/1589, a to tím spíše, že nezmiňuje tento bod odůvodnění, ani toto ustanovení.
- 147 Není sice vyloučeno, že některé argumenty předložené na podporu první části prvního žalobního důvodu mohou být relevantní v rámci argumentace směřující ke zpochybnění kvalifikace sporných opatření jako režimu podpor. To však nemůže postačovat k připuštění, že žalobkyně tuto kvalifikaci zpochybnila. Taková kvalifikace jako režimu podpor se totiž liší od posouzení existence státní podpory. Posledně uvedené posouzení tak spočívá v přezkumu, zda jsou v konkrétním případě splněna

čtyři kumulativní kritéria stanovená v čl. 107 odst. 1 SFEU. Naopak kvalifikace opatření jako režimu podpor má Komisi umožnit pro účely účinnosti řízení provést tento přezkum společně pro vícero jednotlivých podpor v rámci jediného správního řízení (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 5. října 1994, Itálie v. Komise, C-47/91, EU:C:1994:358, bod 21).

- 148 Žalobkyně přitom tím, že nepodložila svou argumentaci směřující ke zpochybnění kvalifikace sporných opatření jako režimu podpor, nutí Komisi a Tribunál, aby postupovaly na základě předpokladů, pokud jde o konkrétní skutkové i právní důvody a úvahy, které by mohly podložit výtku žalobkyně. Cílem článku 76 jednacího řádu je přitom právě takové situaci, která je zdrojem právní nejistoty a je neslučitelná s řádným výkonem spravedlnosti, zabránit (v tomto smyslu viz usnesení ze dne 19. května 2008, TF1 v. Komise, T-144/04, EU:T:2008:155, bod 57).
- 149 Z toho vyplývá, že na rozdíl od toho, co tvrdí žalobkyně, požadavek, aby podložila svůj argument, neznamená obrácení důkazního břemene. Vzhledem k tomu, že Komise měla v napadeném rozhodnutí za to, že zákon č. 10/2010 a jeho prováděcí akty představují režim podpor, příslušelo žalobkyni, pokud hodlala tuto kvalifikaci zpochybnit, aby předložila argumentaci v tomto smyslu.
- 150 Předcházející rozbor není zpochybněn argumentem žalobkyně vycházejícím z bodu 87 rozsudku ze dne 14. února 2019, Belgie a Magnetrol International v. Komise (T-131/16 a T-263/16, napadený kasačním opravným prostředkem, EU:T:2019:91), jelikož žalobkyně nemůže v rámci odpovědi na otázku Tribunálu napravit nedostatečně jasný a přesný popis důvodu zpochybňujícího kvalifikaci sporných opatření jako režimu podpor v textu samotné žaloby, neboť jinak by byl čl. 76 písm. d) jednacího řádu zbaven veškerého účinku (v tomto smyslu obdobně viz usnesení ze dne 19. května 2008, TF1 v. Komise, T-144/04, EU:T:2008:155, bod 30).
- 151 Tento argument je každopádně nesprávný. Provozovatelé letišť totiž nejsou „vnitrostátními orgány“, na které se vztahuje požadavek vyplývající z bodu 87 rozsudku ze dne 14. února 2019, Belgie a Magnetrol International v. Komise (T-131/16 a T-263/16, napadený kasačním opravným prostředkem, EU:T:2019:91), podle kterého vnitrostátní orgány provádějící režim podpor nemohou mít prostor pro uvážení, pokud jde o určení základních prvků dotčené podpory a účelnost jejího poskytnutí, neboť taková úloha byla na základě zákona č. 10/2010 a jeho prováděcích aktů svěřena regionálnímu výkonnému orgánu autonomního regionu. Navíc na rozdíl od tvrzení žalobkyně z napadeného rozhodnutí, zejména z bodů 360, 387 a 402 odůvodnění, vyplývá, že Komise měla za to, že uvedení provozovatelé nedisponovali prostorem pro uvážení, neboť při provádění sporného režimu podpor jednali jako prostředníci.
- 152 S ohledem na výše uvedené je třeba dospět k závěru, že první část druhého žalobního důvodu musí být zčásti odmítnuta jako nepřípustná a zčásti zamítnuta jako neopodstatněná.

Ke druhé části druhého žalobního důvodu týkající se nedostatečného odůvodnění dopadu sporného režimu podpor na hospodářskou soutěž a obchod mezi členskými státy

- 153 Žalobkyně v podstatě tvrdí, že i za předpokladu, že by Komise mohla přezkoumat pouze sporný režim podpor, bylo by napadené rozhodnutí nedostatečně odůvodněno, pokud jde o skutečnost, že tento režim mohl narušit hospodářskou soutěž a ovlivnit obchod mezi členskými státy. Konkrétně v bodech 390 až 392 odůvodnění napadeného rozhodnutí Komise předložila pouze úvahy v kruhu tvořené tvrzeními o liberalizaci odvětví letecké dopravy, aniž vysvětlila výrazné zvýhodnění žalobkyně, jak však vyžaduje judikatura vyplývající z rozsudku ze dne 14. října 1987, Německo v. Komise (248/84, EU:C:1987:437, bod 18).
- 154 Komise má za to, že body 390 až 392 odůvodnění napadeného rozhodnutí, jejichž závěry žalobkyně nezpochybňuje, jsou ve světle relevantní judikatury, včetně rozsudku ze dne 14. října 1987, Německo v. Komise (248/84, EU:C:1987:437), dostatečně podloženy.

- 155 V tomto ohledu není za účelem kvalifikace vnitrostátního opatření jako státní podpory třeba prokazovat skutečný dopad dotčené podpory na obchod mezi členskými státy a skutečné narušení hospodářské soutěže, ale stačí pouze zkoumat, zda tato podpora může tento obchod ovlivnit a narušit hospodářskou soutěž (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 15. prosince 2005, *Itálie v. Komise*, C-66/02, EU:C:2005:768, bod 111, a ze dne 9. června 2011, *Comitato „Venezia vuole vivere“ a další v. Komise*, C-71/09 P, C-73/09 P a C-76/09 P, EU:C:2011:368, bod 134).
- 156 Konkrétně, pokud podpora poskytnutá členským státem posiluje postavení podniku oproti jiným konkurenčním podnikům v rámci obchodu uvnitř Unie, je třeba mít za to, že tento obchod je podporou ovlivněn (viz rozsudek ze dne 9. října 2014, *Ministerio de Defensa a Navantia*, C-522/13, EU:C:2014:2262, body 51 a 52 a citovaná judikatura).
- 157 Kromě toho v případě režimu podpor, jako je režim v projednávané věci, se Komise může omezit na prostudování charakteristik dotčeného režimu, aby v odůvodnění rozhodnutí posoudila, zda dotčený režim podpor z důvodu vysokých částek nebo procentních podílů podpor, rysů podporovaných investic nebo jiných podmínek, které tento režim stanoví, zajišťuje výrazné zvýhodnění příjemců v porovnání s jejich konkurenty a zda může přinést podstatný prospěch podnikům, které se účastní obchodu mezi členskými státy. Komise tak není povinna v rozhodnutí týkajícím se takového režimu provést rozbor podpory poskytnuté na základě takového režimu v každém jednotlivém případě. Individuální situaci každého dotčeného podniku je třeba ověřovat pouze ve stadiu navracení podpor (v tomto smyslu viz rozsudky ze dne 14. října 1987, *Německo v. Komise*, 248/84, EU:C:1987:437, bod 18, a ze dne 9. června 2011, *Comitato „Venezia vuole vivere“ a další v. Komise*, C-71/09 P, C-73/09 P a C-76/09 P, EU:C:2011:368, bod 63).
- 158 V projednávané věci Komise v bodech 390 až 392 odůvodnění napadeného rozhodnutí vysvětlila, že letecké společnosti, které od provozovatelů letišť obdržely platby na základě sporného režimu podpor, působily v odvětví vyznačujícím se silnou hospodářskou soutěží mezi subjekty pocházejícími z různých členských států, a podílely se tedy na obchodu uvnitř Unie. Kromě toho je třeba poznamenat, jak vyplývá ze zbývajících částí napadeného rozhodnutí a zejména z tabulky 15 uvedené v bodě 427 odůvodnění, že částky vyplacené leteckým společností mohly být vysoké.
- 159 S ohledem na zásady připomenuté v bodech 155 až 157 výše jsou body 390 až 392 odůvodnění napadeného rozhodnutí na rozdíl toho, co tvrdí žalobkyně, dostatečné s ohledem na povinnost Komise uvést odůvodnění, přičemž posledně uvedená nebyla povinna dále vysvětlit konkrétní způsob výrazného zvýhodnění žalobkyně na základě sporného režimu podpor (v tomto smyslu viz rozsudky ze dne 7. března 2002, *Itálie v. Komise*, C-310/99, EU:C:2002:143, body 88 a 89, a ze dne 9. června 2011, *Comitato „Venezia vuole vivere“ a další v. Komise*, C-71/09 P, C-73/09 P a C-76/09 P, EU:C:2011:368, body 114 a 121).
- 160 Druhou část druhého žalobního důvodu je tudíž třeba zamítnout jako neopodstatněnou, a tudíž zamítnout druhý žalobní důvod v plném rozsahu.

Ke třetímu žalobnímu důvodu vycházejícímu z pochybení z důvodu, že Komise nepřezkoumala, zda sporná platba představuje podporu de minimis

- 161 V rámci třetího žalobního důvodu, který se dělí na dvě části, žalobkyně v podstatě tvrdí, že se Komise dopustila pochybení jednak tím, že z úřední povinnosti nepřezkoumala, zda sporná platba představuje podporu *de minimis*, a jednak tím, že měla za to, že se nařízení *de minimis* 2006 na uvedenou platbu nevztahuje.
- 162 Komise navrhuje, aby byl třetí žalobní důvod zamítnut jako irelevantní a v každém případě jako neopodstatněný.

K první části třetího žalobního důvodu týkající se přezkumu z úřední povinnosti, zda má sporná platba povahu de minimis

- 163 Žalobkyně tvrdí, že se Komise v rámci svého posouzení existence státní podpory dopustila pochybení, když neověřila, zda má sporná platba povahu *de minimis*, jelikož takové ověření je úzce spjata s přezkumem kritéria ovlivnění obchodu mezi členskými státy, a představuje tedy právní otázku, kterou by Komise měla vždy zkoumat z vlastní iniciativy.
- 164 Tento závěr údajně není zpochybněn judikaturou vyplývající z rozsudku ze dne 9. června 2011, Comitato „Venezia vuole vivere“ a další v. Komise (C-71/09 P, C-73/09 P a C-76/09 P, EU:C:2011:368), na kterou poukazuje Komise za účelem tvrzení, že v rámci režimu podpor přísluší přezkoumat případnou povahu *de minimis* opatření vnitrostátním orgánům. V této jiné věci totiž Komise nejprve na rozdíl od projednávaného případu výslovně přezkoumala otázku podpor *de minimis* v bodě 110 odůvodnění svého rozhodnutí 2000/394/ES ze dne 25. listopadu 1999 o podporách poskytnutých podnikům usazeným na území Benátek a Chioggia, stanovených zákony č. 30/1997 a č. 206/1995, kterými se zavádějí úlevy na sociálních příspěvcích (Úř. věst. 2000, L 150, s. 50), které bylo napadeno v uvedeném rozsudku. Dále na rozdíl od napadeného rozhodnutí, které se týká pouze podpor neslučitelných s vnitřním trhem, obsahovalo rozhodnutí 2000/394 „smíšený“ výrok, který nařizoval navrácení některých neslučitelných podpor a obsahoval závěr, že ostatní podpory jsou s vnitřním trhem slučitelné, takže výkon tohoto rozhodnutí nutně vyžadoval samostatný přezkum ze strany vnitrostátních orgánů. Konečně, v projednávaném případě čl. 1 odst. 2 výroku napadeného rozhodnutí jmenovitě určuje žalobkyni jako příjemkyni podpory a čl. 2 odst. 1 uvedeného výroku vyžaduje její navrácení, čímž brání samostatnému přezkumu ze strany vnitrostátních orgánů, zatímco výrok rozhodnutí 2000/394 jmenovitě neurčoval příjemce podpor, jejichž navrácení v něm bylo nařízeno.
- 165 Komise údajně rovněž nesprávně tvrdí, že nemusela z úřední povinnosti zkoumat existenci podpory *de minimis*, pokud k tomu nebyla žalobkyní během správního řízení vyzvána. V tomto ohledu je rozsudek ze dne 22. ledna 2013, Salzgitter v. Komise (T-308/00 RENV, EU:T:2013:30, bod 121), na který poukazuje Komise, údajně irrelevantní, neboť část tohoto rozsudku, o kterou se opírá Komise, se týká kritéria selektivity opatření, a nikoli, jako v projednávaném případě, kritéria ovlivnění obchodu. Kromě toho během správního řízení předcházejícího rozhodnutí, které bylo napadeno v uvedeném rozsudku, Spolková republika Německo údajně opomněla uvést, že souběžnost daňového režimu zkoumaného Komisí a odlišného daňového režimu byla s to odstranit selektivitu části sporného zvýhodnění žalobkyně v dotčené věci. Toto opomenutí se přitom mělo týkat relevantních skutkových okolností, a představovalo tedy skutkovou otázku, zatímco v projednávaném případě se údajné opomenutí žalobkyně týkalo povahy *de minimis* sporné platby, a tudíž právní otázky, kterou měla Komise zkoumat z úřední povinnosti.
- 166 Komise navrhuje, aby byla první část třetího žalobního důvodu zamítnuta jako neopodstatněná.
- 167 V tomto ohledu je třeba připomenout, že v rámci přezkumu režimu podpor se Komise může omezit na prostudování charakteristik dotčeného režimu a není povinna provést rozbor podpory poskytnuté na základě takového režimu v každém jednotlivém případě. Individuální situaci každého dotčeného podniku je třeba ověřovat pouze ve stadiu navrácení podpor na vnitrostátní úrovni (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 9. června 2011, Comitato „Venezia vuole vivere“ a další v. Komise, C-71/09 P, C-73/09 P a C-76/09 P, EU:C:2011:368, bod 63).
- 168 Z toho vyplývá, že na rozdíl od toho, co tvrdí žalobkyně, Komise nemusela zkoumat, zda sporná platba měla povahu *de minimis*, jelikož tento přezkum přísluší italským orgánům ve fázi navrácení podpory.
- 169 Toto konstatování není zpochybněno třemi argumenty vznesenými žalobkyní za účelem omezení dosahu judikatury připomenuté v bodě 167 výše, v jejichž rámci se žalobkyně snaží odlišit napadené rozhodnutí od rozhodnutí 2000/394, které bylo napadeno v rámci řízení, jež vedlo k této judikatuře.

- 170 Zaprvé, pokud jde o skutečnost, že na rozdíl od projednávaného případu rozhodnutí 2000/394 v bodě 110 odůvodnění výslovně uvádělo pravidla *de minimis*, stačí konstatovat, že Komise v uvedeném bodě 110 odůvodnění neprovedla konkrétní přezkum povahy *de minimis* opatření dotčených v uvedeném rozhodnutí, ale odkázala na pravidla *de minimis* jen obecně, jak správně uvádí Komise. Neexistence obdobného bodu odůvodnění v napadeném rozhodnutí tudíž nemůže odůvodnit odlišení projednávané věci od okolností relevantních ve věci, v níž byl vydán rozsudek ze dne 9. června 2011, Comitato „Venezia vuole vivere“ a další v. Komise (C-71/09 P, C-73/09 P a C-76/09 P, EU:C:2011:368). Tento závěr platí tím spíše, že jak uvádí Komise, nařízení *de minimis* jsou na základě článku 288 SFEU přímo použitelná ve všech členských státech.
- 171 Kromě toho úvahy Tribunálu, které byly obdobné argumentaci předložené žalobkyní, již byly odmítnuty Soudním dvorem. V rozsudku ze dne 28. listopadu 2008, Hotel Cipriani a další v. Komise (T-254/00, T-270/00 a T-277/00, EU:T:2008:537, body 100 až 111 a 251 a 252) totiž Tribunál rozhodl, že ačkoli vnitrostátním orgánům nepřísluší, aby při výkonu rozhodnutí dotčeného v uvedené věci ověřovaly v každém jednotlivém případě, zda byly splněny podmínky použití čl. 107 odst. 1 SFEU, tyto orgány nemusely v uvedeném případě vymáhat jednotlivé podpory *de minimis*, jelikož rozhodnutí 2000/394 muselo být s ohledem na jeho bod 110 odůvodnění vykládáno tak, že vylučuje opatření dodržující pravidlo *de minimis* z kvalifikace jako podpora. Soudní dvůr však ve svém rozsudku ze dne 9. června 2011, Comitato „Venezia vuole vivere“ a další v. Komise (C-71/09 P, C-73/09 P a C-76/09 P, EU:C:2011:368), kterým bylo rozhodnuto o kasačním opravném prostředku proti rozsudku ze dne 28. listopadu 2008, Hotel Cipriani a další v. Komise (T-254/00, T-270/00 a T-277/00, EU:T:2008:537), rozhodl, že jelikož Tribunál za účelem dosažení uvedeného závěru vycházel z nesprávného výkladu působnosti uvedeného rozhodnutí, podle kterého vnitrostátní orgány nebyly povinny ověřovat v každém jednotlivém případě, že poskytnuté zvýhodnění mohlo v případě jeho příjemce narušit hospodářskou soutěž a ovlivnit obchod uvnitř Unie, porušil předchozí judikaturu Soudního dvora, podle které, pokud Komise obecně a abstraktně rozhoduje o režimu podpor, který prohlásí neslučitelným s vnitřním trhem a nařídí navrácení částek obdržených na základě tohoto režimu, přísluší členskému státu, aby ověřil individuální situaci každého podniku dotčeného postupem navrácení (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 9. června 2011, Comitato „Venezia vuole vivere“ a další v. Komise (C-71/09 P, C-73/09 P a C-76/09 P, EU:C:2011:368, body 61 až 64 a 114 až 117).
- 172 Zadruhé, pokud jde o argument týkající se „smíšené“ povahy výroku rozhodnutí 2000/394, stačí uvést, že s ohledem na úvahy uvedené v bodě 171 výše Soudní dvůr při zmínění nezbytnosti individuálního přezkumu ze strany vnitrostátních orgánů nevycházel z této okolnosti, ale připomněl judikaturu týkající se povinností vnitrostátních orgánů při výkonu rozhodnutí Komise týkajícího se režimu podpor.
- 173 Zatřetí, ačkoli je pravda, že výrok rozhodnutí 2000/394 jmenovitě neoznačuje příjemce konstatovaných podpor neslučitelných s vnitřním trhem, na rozdíl od čl. 1 odst. 2 výroku napadeného rozhodnutí, který žalobkyni označuje jmenovitě. Tato okolnost však není relevantní, jelikož ověření individuální situace žalobkyně přísluší nutně italským orgánům, neboť Komise provedla pouze rozbor vlastností sporného režimu podpor. V každém případě ze znění výroku napadeného rozhodnutí mimo rámec čl. 1 odst. 2 vyplývá, že Komise od italských orgánů očekává individuální přezkum situace příjemců, jelikož v článku 4 uvedeného výroku žádá Italskou republiku, aby jí zejména sdělila přesný seznam příjemců, celkovou částku, která má být navržena každým příjemcem, jakož i podrobný popis opatření k zajištění souladu s napadeným rozhodnutím, která již byla přijata a která se plánují.
- 174 V tomto ohledu se jeví, že italské orgány oznámily žalobkyni rozhodnutí o navrácení. Na dotaz k tomuto bodu žalobkyně na jednání odpověděla, že proti uvedenému rozhodnutí nepodala vnitrostátní opravný prostředek, na rozdíl od toho, co však sdělila Komisi v rámci komunikace po přijetí napadeného rozhodnutí. S ohledem na výše uvedenou judikaturu týkající se úloh Komise a vnitrostátních orgánů přitom žalobkyně nemůže použít projednávanou žalobu za účelem zhojení nedostatku řádné péče ohledně podání vnitrostátní žaloby.

175 Ve zbývající části je třeba odmítnout argumentaci žalobkyně směřující ke zpochybnění relevance věci, v níž byl vydán rozsudek ze dne 22. ledna 2013, *Salzgitter v. Komise* (T-308/00 RENV, EU:T:2013:30). Vzhledem k tomu, že přezkum individuální situace příjemců režimu podpor přísluší vnitrostátním orgánům, a nikoli Komisi, je otázka, zda Komise měla přezkoumat povahu *de minimis* samotné sporné platby, aniž k tomu byla žalobkyně vyzvána, irelevantní.

176 S ohledem na výše uvedené je třeba zamítnout první část třetího žalobního důvodu.

Ke druhé části třetího žalobního důvodu týkající se použití nařízení de minimis

177 Žalobkyně se dovolává povahy *de minimis* sporné platby a tvrdí, že uvedená platba splňuje podmínky nařízení *de minimis* 2006.

178 Konkrétně, pokud jde nejprve o působnost nařízení *de minimis* 2006, žalobkyně se domnívá, že v projednávaném případě se z hlediska *ratione materiae* a *ratione temporis* použije spíše poslední uvedené nařízení, než nařízení *de minimis* 2013, jak údajně naznačuje Komise ve své elektronické zprávě ze dne 18. srpna 2017.

179 Dále, pokud jde o podmínky, které je třeba splnit k tomu, aby byla podpora považována za podporu *de minimis*, žalobkyně se domnívá, že maximální výše 200 000 eur za období tří fiskálních let stanovená v čl. 2 odst. 2 nařízení *de minimis* 2006, nebyla s ohledem na částku sporné platby ve výši 30 000 eur skutečně překročena. Toto zjištění platí tím spíše, pokud jde o částku nákladů na financování, která údajně představuje relevantní částku, jak tvrdila žalobkyně v rámci druhého žalobního důvodu. Kromě toho Komise nesprávně tvrdí, že je nepravděpodobné, že by maximální výše 200 000 eur nebyla překročena z důvodu četných podpor, které obdržela skupina Lufthansa, jíž je žalobkyně součástí. Nelze zohlednit zvláště podpory poskytnuté jiným entitám skupiny Lufthansa, jelikož „funkční pojetí podniku“, o které se opírá Komise, není použitelné, neboť v nařízení *de minimis* 2006 není zakotveno.

180 Pokud jde o podmínku uvedenou Komisí v její elektronické zprávě ze dne 18. srpna 2017 a stanovenou v čl. 2 odst. 4 nařízení *de minimis* 2006, která vyžaduje, aby bylo možné přesně a předem vypočítat „hrubý grantový ekvivalent“ podpory, žalobkyně zpochybňuje, že by tato podmínka byla použitelná na spornou platbu.

181 V každém případě žalobkyně zpochybňuje, že by jí příslušelo prokázat, že podmínky nařízení *de minimis* 2006 jsou v projednávaném případě splněny. Uvedené nařízení stanoví, že důkazní břemeno nesou příjemci podpor vůči vnitrostátním orgánům, ale nestanoví takové břemeno vůči Komisi.

182 Komise navrhuje, aby byla druhá část zamítnuta jako irelevantní, neboť i kdyby sporná platba mohla mít povahu *de minimis*, příslušelo by učinit takové zjištění italským orgánům. V každém případě je tato druhá část neopodstatněná, jelikož žalobkyně neprokázala, že všechny podmínky nařízení *de minimis* 2006 byly v projednávaném případě splněny.

183 V tomto ohledu stačí uvést, že argumenty předložené na podporu druhé části třetího žalobního důvodu jsou irelevantní. Jak totiž vyplývá z přezkumu první části třetího žalobního důvodu, Komisi nepříslušelo přezkoumávat případnou povahu *de minimis* sporné platby. Za těchto podmínek nemohou tyto argumenty, které navíc v zásadě směřují proti stanovisku Komise vyjádřenému v rámci výměny elektronických zpráv po přijetí napadeného rozhodnutí, zpochybnit legalitu tohoto rozhodnutí.

184 Nakonec žalobkyně na jednání tvrdila, že sporná platba, která byla provedena dne 19. dubna 2013, nebyla financována z prostředků autonomního regionu, jelikož jak údajně vyplývá z bodu 89 písm. b) odůvodnění napadeného rozhodnutí, roční regionální příspěvky přidělené společností SOGAER a GEASAR za rok 2013 byly sice uvedeným regionem schváleny, ale nebyly jim nakonec nikdy vyplaceny.

- 185 V tomto ohledu z tabulky 15 uvedené v bodě 427 odůvodnění napadeného rozhodnutí, jakož i z tabulek shrnujících činnosti uskutečněné společností SOGAER za období od roku 2010 do roku 2013, uvedených v bodě 113 odůvodnění napadeného rozhodnutí a předložených Komisí v odpovědi na písemnou otázku Tribunálu, vyplývá, že sporná smlouva musí být považována za spadající do roku 2012. Na spornou platbu provedenou na jaře roku 2013 se tudíž vztahoval regionální příspěvek za rok 2012, který byl společnosti SOGAER vyplacen. Každopádně v rozsahu, v němž žalobkyně hodlá toto zjištění zpochybnit, spadá tato otázka do přezkumu její individuální situace ze strany italských orgánů.
- 186 Vzhledem ke všem předcházejícím úvahám je třeba třetí žalobní důvod, a tudíž žalobu v plném rozsahu zamítnout.

K nákladům řízení

- 187 Podle čl. 134 odst. 1 jednacího řádu 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 žalobkyně neměla ve věci úspěch, je důvodné posledně uvedené uložit náhradu nákladů řízení.

Z těchto důvodů

TRIBUNÁL (první rozšířený senát)

rozhodl takto:

1) Žaloba se zamítá.

2) Společnosti Germanwings GmbH se ukládá náhrada nákladů řízení.

Papasavvas

Svenningsen

Valančius

Csehi

Nihoul

Takto vyhlášeno na veřejném zasedání v Lucemburku dne 13. května 2020.

Podpisy.

Obsah

Skutečnosti předcházející sporu	1
Ke sporným opatřením	1
K předpisům přijatým autonomním regionem	2
– K článku 3 zákona č. 10/2010	2
– K aktům provádějícím zákon č. 10/2010	2
Ke sporné smlouvě	4
K napadenému rozhodnutí	5
K vývoji po napadeném rozhodnutí	7
Řízení a návrhová žádání účastnic řízení	8
Právní otázky	9
K prvnímu žalobnímu důvodu, vycházejícímu z porušení čl. 107 odst. 1 SFEU v rozsahu, v němž Komise neprokázala existenci podpory, jelikož nepřezkoumala, zda společnost SOGAER nejednala jako tržně jednající hospodářský subjekt	9
K první části prvního žalobního důvodu týkající se úrovně relevantní pro posouzení existence státní podpory	9
– K přípustnosti první části prvního žalobního důvodu	10
– K opodstatněnosti první části prvního žalobního důvodu	11
Ke druhé části prvního žalobního důvodu týkající se použití zásady soukromého hospodářského subjektu na úrovni společnosti SOGAER	18
– K přípustnosti argumentu týkajícího se nákladů na financování	19
– K opodstatněnosti druhé části prvního žalobního důvodu	20
Ke druhému žalobnímu důvodu vycházejícímu z porušení čl. 107 odst. 1 SFEU v rozsahu, v němž Komise neprokázala, že podpora, z níž měla žalobkyně prospěch, narušovala nebo mohla narušit hospodářskou soutěž a ovlivňovala obchod mezi členskými státy	22
K první části týkající se přezkumu sporné platby namísto sporného režimu podpor	22
Ke druhé části druhého žalobního důvodu týkající se nedostatečného odůvodnění dopadu sporného režimu podpor na hospodářskou soutěž a obchod mezi členskými státy	24
Ke třetímu žalobnímu důvodu vycházejícímu z pochybení z důvodu, že Komise nepřezkoumala, zda sporná platba představuje podporu de minimis	25
K první části třetího žalobního důvodu týkající se přezkumu z úřední povinnosti, zda má sporná platba povahu de minimis	26

Ke druhé části třetího žalobního důvodu týkající se použití nařízení de minimis	28
K nákladům řízení	29