



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 – Navrácení – Oprávněné osoby – Zvýhodnění smluvních leteckých společností – Zásada tržně jednajícího hospodářského subjektu – Selektivita – Ovlivnění obchodu mezi členskými státy – Narušení hospodářské soutěže – Navrácení – Legitimní očekávání – Povinnost uvést odůvodnění“

Ve věci T-607/17,

Volotea, SA, se sídlem v Barceloně (Španělsko), zastoupená M. Carpagnano a M. Nordmannem, advokáty,

žalobkyně,

proti

Evropské komisi, zastoupené D. Recchia, D. Grespanem 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 a P. Nihoul, soudci,

vedoucí soudní kanceláře: P. Cullen, rada,

s přihlédnutím k písemné části řízení a po jednání konaném dne 2. října 2019,

vydává tento

* Jednací jazyk: angličtina.

Rozsudek

I. Skutečnosti předcházející sporu

A. 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, 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.

1. K předpisům přijatým autonomním regionem

a) 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/C312/01 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 přijatým 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.“

b) 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“); a
 - jiné propagační činnosti svěřené provozovateli letišť na účet autonomního regionu jiným poskytovatelům služeb než leteckým společnostem (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, jakož i 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 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 Částka těchto náhrad byla stanovena na základě rozdílu mezi odhadovanými náklady, jež vynaložily letecké společnosti za účelem zajištění strategických spojení a dosažení ročních cílů v oblasti cestujících na straně jedné a skutečnými nebo předpokládanými výnosy z prodeje letenek cestujícím na straně druhé.
- 18 Pokud souhrn příspěvků požadovaných provozovateli letišť převyšoval částku stanovenou zákonem č. 10/2010, stanovilo regionální rozhodnutí č. 29/36 kritéria pro přednostní přidělení.
- 19 Prováděcí akty konečně 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.

2. K provádění sporných opatření

- 20 Žalobkyně, Volotea SA, je letecká společnost se sídlem ve Španělsku, která provozuje síť krátkých letů s místem příletu a místem odletu na letištích Evropské unie, včetně letišť Alghero, Cagliari-Elmas a Olbia.

a) Provádění zákona č. 10/2010, pokud jde o letiště Olbia

- 21 Provozovatel letiště Olbia zveřejnil na svých internetových stránkách výzvu k vyjádření zájmu za účelem uzavření marketingových a reklamních smluv.
- 22 V odpověď na tuto výzvu k vyjádření zájmu předložila žalobkyně provozní plán rozvoje leteckých spojení s odletem z letiště Olbia a příletem na něj, jakož i marketingový a reklamní plán. Letecká společnost ve své odpovědi vyzvala společnost GEASAR, aby se podílela na investici požadované za účelem splnění marketingového a reklamního plánu.
- 23 Společnost GEASAR posoudila provozní plán žalobkyně a předložila vlastní provozní plán, z něhož vyplývalo, že účast na investici navrhovaná žalobkyní by pro provozovatele letišť byla výnosná.
- 24 Společnost GEASAR předložila autonomnímu regionu plány činností pro rok 2010 a tříleté období 2011–2013 společně s příslušnými žádostmi o finanční prostředky. Autonomní region tyto plány činností schválil a regionálními rozhodnutími č. 43/37 a č. 52/117 stanovil částky, které měly být společnosti GEASAR přiděleny pro rok 2010 a období let 2011–2013.
- 25 Společnost GEASAR a žalobkyně uzavřely dne 4. dubna 2012 a 31. března 2013 dvě dohody o provozu leteckých spojení do Bordeaux (Francie), Janova (Itálie), Nantes (Francie), Palerma (Itálie) a Benátek (Itálie), jakož i o marketingových a reklamních službách týkajících se zavedení nových leteckých spojení a zvýšení počtu sedadel pro cestující.

b) Provádění zákona č. 10/2010, pokud jde o letiště Cagliari-Elmas

- 26 Společnost SOGAER, provozovatelka letiště Cagliari-Elmas, zveřejnila na svých internetových stránkách oznámení vyzývající letecké společnosti, aby jí předložily provozní plány pro letecká spojení s místem odletu a příletu na tomto letišti, jakož i pro uzavření marketingových smluv na propagaci ostrova Sardinie.
- 27 Žalobkyně předložila společnosti SOGAER provozní plán rozvoje leteckých spojení s odletem z letiště Cagliari-Elmas a příletem na něj, jakož i marketingový a reklamní plán.
- 28 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.
- 29 Žalobkyně a společnost SOGAER uzavřely dne 26. února 2012 dohodu o marketingových činnostech týkajících se zavedení nových leteckých spojení a zvýšení počtu sedadel pro cestující.

c) Provádění zákona č. 10/2010, pokud jde o letiště Alghero

- 30 Pokud jde o letiště Alghero, smlouvy uzavřené mezi společností 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 letišťem 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 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“.
- 31 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, dále jen „rozhodnutí Alghero“), v němž měla Komise zejména za to, že na základě zásady tržně jednajícího hospodářského subjektu opatření provedená autonomním regionem, zejména smlouvy uzavřené společností SOGEAAL, kontrolovanou uvedeným regionem, s některými leteckými společnostmi, které se týkaly propagace a zahájení nových leteckých spojení s odletem a příletem na letiště Alghero, jakož i marketingových a reklamních činností, nepředstavovaly podpory ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU.

B. K napadenému rozhodnutí

- 32 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 Rady (ES) č. 659/1999 ze dne 22. března 1999, kterým se stanoví prováděcí pravidla k článku [108 SFEU] (Úř. věst. 1999, L 83, s. 1, Zvl. vyd. 08/01, s. 339).

- 33 Dopisem ze dne 23. ledna 2013 informovala Komise Italskou republiku o svém rozhodnutí zahájit formální vyšetřovací řízení podle čl. 108 odst. 2 SFEU (dále jen „rozhodnutí o zahájení“) 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.
- 34 Italské orgány a zúčastněné strany, včetně provozovatelů letišť Alghero, Cagliari a Olbia, předložily písemné připomínky.
- 35 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, dále jen „pokyny z roku 2014“), a o tom, 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 pokynů z roku 2014 v projednávané věci, a to ve lhůtě jednoho měsíce ode dne zveřejnění uvedených pokynů.
- 36 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 letišťům 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, [žalobkyně], 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.
 2. Vzhledem k tomu, že společnosti Ryanair a AMS tvoří pro účely tohoto rozhodnutí jednu hospodářskou jednotku, jsou společně odpovědné za navrácení podpory, kterou každá ze společností obdržela.
 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.“

- 37 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, které je zmíněno výše v bodě 30. I když totiž všechny platby provedené společností SOGEAAL za činnosti 1 a 2 stanovené na základě zákona č. 10/2010 prováděcími akty 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 [v uvedené jiné věci] posuzovány“. Měla tak za to, že z působnosti napadeného rozhodnutí je třeba vyloučit všechny smlouvy s leteckými společnostmi uzavřené společností SOGEAAL v rámci sporného režimu podpor, tedy jinými slovy část sporných opatření, která se týká letiště Alghero.
- 38 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 tedy v bodě 346 odůvodnění napadeného rozhodnutí dospěla k závěru, že v tomto ohledu není schopna zaujmout stanovisko.
- 39 Dne 4. srpna 2016 předal autonomní region žalobkyni výňatky z napadeného rozhodnutí, které Komise oznámila Italské republice, aby žalobkyně předložila své připomínky k důvěrnosti některých údajů, což učinila dne 21. srpna 2016.

- 40 Dne 11. října 2016 požádala žalobkyně Komisi o přístup ke spisu týkajícímu se napadeného rozhodnutí. Dne 27. října 2016 Komise tuto žádost zamítla a oznámila žalobkyni, že vzhledem k tomu, že toto rozhodnutí ještě nebylo zveřejněno v Úředním věstníku, nezačala ještě žalobkyni běžet lhůta pro podání žaloby na neplatnost uvedeného rozhodnutí.
- 41 Dne 30. června 2017 podala žalobkyně žalobu k Tribunale amministrativo regionale per la Sardegna (regionální správní soud Sardynie, Itálie) proti rozhodnutí autonomního regionu ze dne 5. června 2017, kterým jí bylo uloženo vrátit částku 262 297,54 eura. Návrh na předběžné opatření podaný v rámci této žaloby byl zamítnut rozhodnutím ze dne 7. srpna 2017, ve kterém uvedený soud uvedl, že autonomní region zaslal žalobkyni napadené rozhodnutí dne 5. června 2017. Posledně uvedená podala proti tomuto rozhodnutí odvolání ke Consiglio di Stato (Státní rada, Itálie).

II. Řízení a návrhová žádání účastnic řízení

- 42 Podáním došlým kanceláři Tribunálu dne 6. září 2017 podala žalobkyně projednávanou žalobu.
- 43 Dne 18. dubna 2018 byla po dvojí výměně spisů účastnic řízení ukončena písemná část řízení.
- 44 Dne 18. 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 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 a vyjádřily se k případnosti spojení projednávané věci s věcí easyJet Airline v. Komise (T-8/18), které nakonec Tribunál z důvodů důvěrnosti některých informací nepovolil. Žalobkyně a Komise těmto opatřením vyhověly ve stanovených lhůtách.
- 46 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.
- 47 Řeči účastnic řízení a jejich odpovědi na otázky Tribunálu byly vyslechnuty na jednání konaném dne 2. října 2019, po jehož skončení byla ústní část řízení ukončena.
- 48 Usnesením ze dne 7. listopadu 2019 rozhodl Tribunál znovu otevřít ústní část řízení. Dne 12. listopadu 2019 požádal Tribunál Komisi o předložení určitých dokumentů, což posledně uvedená učinila ve stanovené lhůtě. Žalobkyně se v tomto ohledu k těmto dokumentům vyjádřila dne 20. prosince 2019. Dne 22. ledna 2020 Tribunál uzavřel ústní část řízení.
- 49 Žalobkyně navrhuje, aby Tribunál:
- zčásti zrušil napadené rozhodnutí v rozsahu, v němž:
 - je v jeho čl. 1 odst. 2 konstatováno, že režim zavedený zákonem č. 10/2010 představuje státní podporu poskytnutou žalobkyni na její činnosti na letištích Cagliari-Elmas a Olbia;
 - je v jeho čl. 1 odst. 3 konstatováno, že režim zavedený zákonem č. 10/2010 představuje státní podporu ve prospěch žalobkyně, která je ve smyslu čl. 108 odst. 3 SFEU protiprávní;
 - je v jeho čl. 1 odst. 4 konstatováno, že uvedená podpora není slučitelná s vnitřním trhem;

- nařizuje Italské republice, aby zajistila navrácení dotčené podpory žalobkyní;
- uložil Komisi náhradu nákladů řízení.

50 Komise navrhuje, aby Tribunál:

- žalobu zamítl,
- uložil žalobkyni náhradu nákladů řízení.

III. Právní otázky

51 Na podporu žaloby vznáší žalobkyně pět důvodů směřujících ke zrušení napadeného rozhodnutí, které vycházejí:

- zaprvé z nesprávného výkladu pojmu „státní podpora“ ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU;
- zadruhé z pochybení, pokud jde o možnost odůvodnit spornou podporu;
- zatřetí z nesprávného právního posouzení v příkazu k navrácení sporné podpory;
- začtvrté z nesprávného vedení šetření;
- zapáté z nedostatečného a rozporného odůvodnění.

A. K prvnímu žalobnímu důvodu, vycházejícímu z nesprávného výkladu pojmu státní podpory ve smyslu článku 107 odst. 1 SFEU

52 Prvním žalobním důvodem, který se skládá ze čtyř částí, žalobkyně zpochybňuje kvalifikaci sporného režimu podpor s ohledem na čl. 107 odst. 1 SFEU jako „státní podpory“ poskytnuté v její prospěch.

53 Komise navrhuje, aby byl tento žalobní důvod zamítnut jako neopodstatněný.

1. K přípustnosti některých argumentů

54 Komise má za to, že argumenty uvedené žalobkyní v rámci prvního žalobního důvodu směřující k prokázání, že se Komise dopustila nesprávného právního posouzení, když v napadeném rozhodnutí konstatovala, že provozovatelé letišť nebyli příjemci státní podpory, jsou nepřipustné a v každém případě irelevantní. Žaloba totiž směřuje proti napadenému rozhodnutí pouze v rozsahu, v němž se týká žalobkyně. Mimoto závěr, že posledně uvedená byla příjemkyní státní podpory, nebyl vyvozen ze skutečnosti, že provozovatelé letišť nemají být považováni za příjemce sporného režimu podpor. Žalobkyně tedy nemůže zpochybnit zjištění uvedená v oddílu 7.2.2 napadeného rozhodnutí.

55 Žalobkyně namítá, že dobrovolně omezila předmět své žaloby směřující ke zrušení napadeného rozhodnutí pouze na rozsah, v němž se jí toto rozhodnutí týká. Z tohoto hlediska je přitom oprávněna prokázat, že provozovatelé letišť byli příjemci podpory autonomního regionu, neboť napadené rozhodnutí se opírá právě o skutečnost, že prostředky autonomního regionu byly poskytnuty leteckým společnostem prostřednictvím provozovatelů letišť. Ke zpochybnění tohoto rozhodnutí je tak nutné prokázat, že uvedení provozovatelé nejednali jako „loutky“ autonomního regionu, ale byli naopak příjemci podpory snižující marketingové náklady, které by obvykle nesly.

- 56 V tomto ohledu je třeba uvést, že žalobkyně je v čl. 1 odst. 2 napadeného rozhodnutí uvedena jako příjemkyně sporného režimu podpor. Je tedy bezprostředně a osobně dotčena jak tímto odstavcem 2, tak odstavci 3 a 4 článku 1 uvedeného rozhodnutí. Kromě toho je podle článku 2 tohoto rozhodnutí povinna vrátit italským orgánům částky, které obdržela na základě sporného režimu podpor. Je tedy bezprostředně a osobně dotčena i tímto článkem 2.
- 57 Za těchto podmínek je z hlediska čl. 263 čtvrtého pododstavce SFEU projednávaná žaloba v rozsahu, v němž směřuje ke zrušení čl. 1 odst. 2 až 4 a článku 2 napadeného rozhodnutí, ve vztahu k žalobkyni přípustná.
- 58 V rámci této žaloby přitom žalobkyně může na podporu svých návrhových žádání směřujících ke zrušení uvedených dvou ustanovení uplatnit jakýkoliv důvod, který jí umožní prokázat, že nebyla příjemcem sporného režimu podpor, a to v této souvislosti včetně argumentů směřujících k prokázání, že skutečnými příjemci uvedeného sporného režimu podpor byli provozovatelé letišť, a nikoli letecké společnosti, jako je žalobkyně.
- 59 Za těchto podmínek je třeba odmítnout argumenty Komise směřující k nepřipustnosti, nicméně s upřesněním, že návrhová žádání žaloby nesměřují ke zrušení čl. 1 odst. 1 napadeného rozhodnutí, a že jelikož žalobkyně každopádně nekonkuruje jakožto letecká společnost provozovatelům letišť, a není tudíž tímto čl. 1 odst. 1 bezprostředně a osobně dotčena, nemůže mít aktivní legitimaci k podání žaloby směřující ke zrušení tohoto ustanovení.

2. K první části prvního žalobního důvodu, týkající se nesprávného určení příjemců sporného režimu podpory, a ke druhé části prvního žalobního důvodu, týkající se neexistence zvýhodnění žalobkyně

- 60 Na podporu první části prvního žalobního důvodu žalobkyně tvrdí, že příjemci sporného režimu podpor jsou výlučně provozovatelé letišť, zatímco v rámci druhé části téhož žalobního důvodu se snaží prokázat, že nebyla zvýhodněna ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU.
- 61 Komise navrhuje obě části prvního žalobního důvodu zamítnout jako neopodstatněné.
- 62 Vzhledem k tomu, že se argumenty uvedené v rámci obou částí prvního žalobního důvodu částečně překrývají, je třeba se jimi zabývat společně.
- 63 V tomto ohledu Tribunál nejprve konstatuje, že žalobkyně tím, že zpochybňuje, že by mohla být příjemkyní sporného režimu podpor, a tvrdí, že jedinými příjemci tohoto režimu byli provozovatelé letišť, zpochybňuje i skutečnost, že jakmile byly částky pocházející ze státních prostředků, v daném případě z prostředků autonomního regionu, poskytnuty uvedeným provozovatelům letišť, mohly být, jakmile je uvedení provozovatelé následně použili k zaplacení odměny žalobkyni, nadále kvalifikovány jako státní prostředky. Vedle toho zpochybňuje, že by úloha provozovatelů letišť byla omezena na roli prostředníků mezi autonomním regionem a leteckými společnostmi. Tímto zpochybňuje přičitatelnost obchodních rozhodnutí provozovatelů letišť autonomnímu regionu.

a) K použití „státních prostředků“ provozovateli letišť

- 64 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 tedy 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).

- 65 Co se týče první podmínky týkající se existence státního zásahu nebo zásahu ze státních prostředků, aby mohla být zvýhodnění kvalifikována jako podpory 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).
- 66 V tomto ohledu 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 totiž 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 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).
- 68 Přímé zvýhodnění poskytnuté určitým fyzickým nebo právnickým osobám tak 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; a ze dne 15. června 2010, Mediaset v. Komise, T-177/07, EU:T:2010:233).
- 69 V projednávané věci je v rámci sporného režimu podpor nesporné, že autonomní region poskytl provozovatelům letišť, kteří byli zákonem č. 10/2010 a prováděcími opatřeními označeni za „příjemce“, finanční prostředky na období několika let, aby propagovali region Sardinie jako turistickou destinaci, což zahrnuje naplňování cílů v oblasti leteckých spojení ostrova s místy přiletu a odletu na jeho rozličných letištích a poskytování marketingových služeb. Žalobkyně nepochybně, že tyto finanční prostředky pocházející od autonomního regionu, které byly nejdříve vypláceny provozovatelům letišť, jsou státními prostředky, a že rozhodnutí takové prostředky poskytnout uvedeným provozovatelům letišť je přičitatelné italskému státu. Vystává však otázka, zda částky, které žalobkyně od uvedených provozovatelů obdržela na základě smluv, které s nimi uzavřela, měly nebo dosud měly povahu „státních prostředků“ a byly přičitatelné italskému státu ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU, což žalobkyně zpochybňuje.

- 70 V tomto ohledu vyplývá jak z mechanismu zavedeného autonomním regionem prostřednictvím sporného režimu podpor, tak z jeho provádění v praxi, že prostředky vyplacené uvedeným regionem provozovatelům letišť byly prostředky, které posledně uvedení vyplatili jako odměnu leteckým společnostem, jako je žalobkyně.
- 71 Je totiž třeba uvést, že sporný režim podpor stanovil určitý systém schvalování. Konkrétněji regionální rozhodnutí č. 29/36 stanovilo, že vybraní provozovatelé letišť obdrží zálohu ve výši 20 % z finančních prostředků splatných za 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.
- 72 Dále, 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 provozovatel letiště Cagliari-Elmas dokonce tvrdil, že autonomní region od něj vyžadoval, aby prokázal, že letecké společnosti poskytující služby obdržely celkovou částku regionálních příspěvků, a že byl tedy prostředníkem, který částky obdržené od autonomního regionu na tyto společnosti pouze převáděl. Kromě toho Italská republika sama uvedla, 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.
- 73 Jasně se tedy jeví, že finanční prostředky použité provozovateli letišť k odměnění žalobkyně v rámci smluv, které s ní uzavřeli, pocházely z rozpočtu autonomního regionu a představovaly tedy státní prostředky ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU. Na rozdíl od toho, co tvrdí žalobkyně, je přitom tato souvztažnost umožňující prokázat, že částky, které obdržela, představují státní prostředky, relevantní skutečností pro posouzení, zda byla příjemkyní podpory ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU.
- 74 Kromě toho, pokud jde o skutečnost uvedenou žalobkyní, že provozovatelé letiště ji v roce 2013 nadále vypláceli odměnu, přestože již od autonomního regionu nepobírali žádné finanční prostředky, je třeba konstatovat, jak vysvětlila Komise, že když autonomní region ukončil vyplácení těchto prostředků z důvodu svého rozhodnutí pozastavit sporný režim podpor, provozovatelé letišť pouze plnili své smluvní závazky, pokud v dotčených smlouvách nebylo stanoveno jejich ukončení z důvodu zastavení financování autonomním regionem. Každopádně, ačkoliv provozovatelé letišť museli nést v některých případech náklady na hotovostní zálohu, včetně zálohy ze strany SFIRS, ve vztahu k částkám následně nahrazovaným autonomním regionem, nic to nemění na skutečnosti, že provozovatelé letišť podle vlastních prohlášení a v souladu s tím, co stanovil sporný režim podpor, použili všechny finanční prostředky poskytnuté uvedeným regionem na odměňování takových smluvních leteckých společností, jako je žalobkyně, přičemž výlučně tyto prostředky podléhají povinnosti navrácení stanovené v článku 2 napadeného rozhodnutí.

- 75 Kromě prohlášení italské vlády a samotných provozovatelů letišť učiněných v rámci správního řízení, které předcházelo přijetí napadeného rozhodnutí, jakož i tabulek obsažených v napadeném rozhodnutí, je shoda mezi finančními prostředky poskytovanými autonomním regionem provozovatelům letišť a finančními prostředky, které tito provozovatelé používali k odměňování smluvních leteckých společností, v konkrétním případě žalobkyně dokládána samotným obsahem dohod, které žalobkyně podepsala s provozovateli letišť Cagliari-Elmas a Olbia.
- 76 Preambule smlouvy, kterou žalobkyně uzavřela dne 26. února 2012 se společností SOGER, totiž 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; a 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. Pokud jde o smlouvu uzavřenou dne 31. března 2013 mezi žalobkyní a společností GEASAR, tato smlouva stanovila, že uvedený provozovatel letiště bude po dohodě s autonomním regionem aktivně propagovat Olbii a Sardinii jako turistické destinace, prostřednictvím všech vhodných marketingových, reklamních a komunikačních činností, a že za tímto účelem bude autonomní region společnosti GEASAR ročně vyplácet částku, kterou tento provozovatel musí použít k dosažení těchto cílů.
- 77 Je tedy třeba odmítnout argumentaci žalobkyně, podle které ji provozovatelé letišť v zásadě neodměňovali z prostředků autonomního regionu.
- 78 Žalobkyně dále namítá, že údajná souvztažnost obou finančních toků není dostatečným důkazem pro vyloučení toho, že platby v její prospěch byly uskutečněny jako skutečné protiplnění za služby, které poskytovala provozovatelům letišť.
- 79 V tomto ohledu je nutno opět 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).
- 80 Přitom vzhledem k tomu, že Komise může v rámci přezkumu opatření zkoumat, zda lze zvýhodnění považovat za přímo poskytnuté jiným hospodářským subjektům, než bezprostřednímu příjemci převodu státní 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.
- 81 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.

82 Za těchto podmínek se Komise nedopustila nesprávného právního posouzení, když dospěla k závěru, že platby uskutečněné provozovateli letišť leteckým společností za činnosti 1 a 2 odpovídají státním prostředkům.

b) K přičitatelnosti rozhodnutí a plateb, které provozovatelé letiště učinili ve vztahu k žalobkyni, autonomnímu regionu

83 Pokud jde o přičitatelnost rozhodnutí provozovatelů letišť uzavřít sporné smlouvy s žalobkyní autonomnímu regionu, žalobkyně popírá, že by uvedení provozovatelé hráli pouze roli prostředníků. Provozovatelé letišť si totiž navzdory tomu, že autonomní region schvaloval jejich plány činnosti, ponechali při svém rozhodování širokou posuzovací pravomoc ohledně způsobu přidělování prostředků získaných od autonomního regionu.

84 V tomto ohledu judikatura potvrzuje, i když se týká věcí, ve kterých dotčené finanční prostředky na rozdíl od projednávaného případu nepocházely přímo ze státního rozpočtu ani přes něj nebyly převáděny, že pokud jde o podmínku stanovenou v čl. 107 odst. 1 SFEU, která se týká existence zvýhodnění poskytnutého přímo nebo nepřímo ze státních prostředků, že rozhodujícím kritériem je úroveň kontroly, kterou stát vykonává nad poskytnutím zvýhodnění, zejména nad kanálem sloužícím ke zprostředkování tohoto zvýhodnění (rozsudky ze dne 16. května 2000, Francie v. Ladbroke Racing a Komise, C-83/98 P, EU:C:2000:248, bod 50; ze dne 16. května 2002, Francie v. Komise, C-482/99, EU:C:2002:294, bod 37, a ze dne 19. prosince 2013, Association Vent De Colère! a další, C-262/12, EU:C:2013:851, bod 33), což platí i tehdy, když poskytnutí uvedeného zvýhodnění neobnáší formální převod státních prostředků (viz rozsudek ze dne 19. prosince 2013, Association Vent De Colère! a další, C-262/12, EU:C:2013:851, bod 19 a citovaná judikatura).

85 Ačkoliv úroveň kontroly státu nad poskytováním zvýhodnění umožňuje posoudit, zda lze mít za to, že je toto zvýhodnění poskytnuté ze „státních prostředků“, je za účelem ověření, zda je splněna dílčí podmínka spočívající v přičitatelnosti dotčeného opatření státu, stanovená v čl. 107 odst. 1 SFEU, tuto úroveň kontroly rovněž třeba zohlednit v rámci posuzování otázky, zda je třeba mít za to, že se orgány veřejné moci podílely na přijímání uvedeného opatření (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 16. května 2002, Francie v. Komise, C-482/99, EU:C:2002:294, bod 52, a ze dne 28. března 2019, Německo v. Komise, C-405/16 P, EU:C:2019:268, bod 49 a citovaná judikatura), což může být dovozeno ze souhrnu indicií vyplývajících z okolností projednávaného případu a z kontextu, ve kterém bylo toto opatření přijato, a zvláště z rozsahu tohoto opatření, jeho obsahu nebo podmínek, 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).

86 V projednávané věci Komise v napadeném rozhodnutí konstatovala, že finanční prostředky, které autonomní region poskytoval provozovatelům letišť, ve skutečnosti musely být a byly používány podle pokynů stanovených uvedeným regionem, v projednávaném případě na odměňování služeb poskytovaných leteckými společnostmi, tj. zahájení nových leteckých spojení, zvýšení frekvence letů, dosažení cílového počtu cestujících a rozšíření provozních období existujících leteckých spojení, jakož i poskytování marketingových služeb.

87 Pokud jde o zpochybňování závěrů Komise uvedených v bodech 357 až 359 odůvodnění napadeného rozhodnutí, podle kterých chování provozovatelů letišť určoval autonomní region prostřednictvím zákona č. 10/2010 a plánů činností, které musel uvedený region před jejich vstupem v platnost schválit, žalobkyně, je třeba konstatovat, že zákon č. 10/2010 vpravdě zmiňuje jako formální příjemce plateb stanovených tímto zákonem provozovatele letišť.

- 88 Článek 3 odst. 2 zákona č. 10/2010 nicméně 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 letiště 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 pouze pokud byla nejprve předložena příslušnému výboru k závaznému stanovisku.
- 89 V tomto ohledu 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 letiště dotčeným v projednávaném případě. Tyto předpisy a zvláště regionální rozhodnutí č. 29/36 přitom výslovně stanovily, že provozovatelé letiště 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.
- 90 Kromě toho mechanismus náhrady nákladů nesených provozovateli letiště mohl autonomnímu regionu umožnit kontrolovat kroky provozovatelů letiště, 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. Provozovatelé letiště totiž museli nejprve předložit plány činnosti ke schválení autonomnímu regionu a k tomu, aby obdrželi část platby ve výši 60 % podpory, museli rovněž předložit čtvrtletní zprávy, přičemž poslední část platby ve výši 20 % mohli získat, až když prokázali, že dodrželi pokyny autonomního regionu.
- 91 Rozhodující vliv autonomního regionu na obsah a rozsah činností provozovatelů letiště je potvrzen samotnými provozovateli letiště. 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 letiště 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 letiště a to „jako součást dohodnutého plánu, který je financován a kontrolován [autonomním] regionem“.
- 92 Zákon č. 10/2010 sice nezmiňoval specifické činnosti, které museli provozovatelé letiště nabídnout v plánech činností, ani neurčoval, které letecké společnosti by měly být osloveny. Navíc iniciativa předkládání plánů činností autonomnímu regionu pro účely podání žádosti o přidělení finančních prostředků stanovených v rámci sporného režimu podpor, stejně jako výběr smluvních leteckých společností skutečně formálně příslušely provozovatelům letiště, a to zejména vzhledem k tomu, že - jak zdůrazňuje žalobkyně - zákon č. 10/2010 a jeho prováděcí opatření výslovně neuváděly letecké společnosti, se kterými provozovatelé letiště nutně museli navázat obchodní vztahy. Jakmile se však provozovatelé letiště rozhodli, že se zapojí do programu financování, který zavedl autonomní region prostřednictvím sporného režimu podpor, byl jejich prostor pro uvážení, pokud jde o vymezení jejich provozních plánů a výběr smluvních poskytovatelů, podstatně omezen kritérii a pokyny stanovenými autonomním regionem.
- 93 Zvláště odkaz v čl. 3 odst. 3 zákona č. 10/2010 na smlouvy, které mají být předloženy provozovateli letiště, 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 pouze tyto entity 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 region rozlišoval činnosti, které jsou nabízeny leteckými

společnostmi, což potvrzuje nutné 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.

- 94 Autonomní region si tím, že 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, vyhradil dostatečnou kontrolu nad smluvními činnostmi provozovatelů letišť, kteří se rozhodli požádat o finanční prostředky v rámci sporného režimu podpor, takže lez mít za to, že mu jsou uvedené úkony přiřitatelné.
- 95 Kromě toho, autonomní region ve svých rozhodnutích č. 300 a č. 322 ze dne 16. června 2014 a 13. června 2013, kterými se stanoví konečná roční částka příspěvků, ostatně uvedl, že „zásah stanovený v zákoně [č. 10/2010] je prováděn prostřednictvím provozovatelů letišť, kteří hrají 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 tramite 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).
- 96 Kromě toho, jak zdůrazňuje Komise, preambule smlouvy ze dne 26. února 2012 uzavřené mezi žalobkyní a provozovatelem letiště Cagliari-Elmas jasně prokazuje rozsah kontroly vykonávané autonomním regionem, jelikož vskutku upřesňuje, 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“; že „financování plánu činností je schvalováno výborem regionální rady v souladu s čl. 3 odst. 3 zákona [č. 10/2010]“; že se [Autonomní] region a společnost SOGAER dohodly na zvýšené propagaci Cagliari, letiště a jihu Sardinie; a že v důsledku těchto marketingových služeb, jak [autonomní] region, tak společnost SOGAER očekávaly zvýšení přepravy cestujících a pozitivní hospodářský obrat pro letiště Cagliari a jeho spádovou oblast“.
- 97 Skutečnost, že uvedení provozovatelé kontrolovali provádění plánů činností, neznamená, že sporný režim podpor prováděli samostatně. Vložení uvedených sankčních doložek do smluv uzavřených s partnerskými leteckými společnostmi je totiž především důsledkem snahy provozovatelů letišť o dodržení jejich povinností stanovených v regionálním rozhodnutí č. 29/36, aby si tak zajistili, že skutečně získají finanční prostředky požadované od autonomního regionu, vyplácené v rámci plnění uvedených smluv. Z hlediska zájmu autonomního regionu je cílem povinnosti stanovení sankčního mechanismu uložené provozovatelům letišť, jak tvrdí Komise, ochrana veřejných investic zaručením toho, že poskytnuté finanční prostředky budou použity správně a povedou k očekávaným plněním poskytovaným za účelem podpory sardinského cestovního ruchu. To platí rovněž pro mechanismus dohledu, pokud jde o předkládání jak čtvrtletních zpráv, tak všech podkladových účetních dokladů a smluvních materiálů provozovateli letišť autonomnímu regionu za účelem získání posledních částí úhrady financování nabízeného uvedeným regionem.
- 98 S ohledem na všechny tyto skutečnosti musí být argumentace žalobkyně ohledně údajné rozhodovací samostatnosti provozovatelů letišť při vymezení jejich smluvních vztahů se smluvními leteckými společnostmi v rámci sporného režimu podpor zamítnuta jako neopodstatněná. Komise se tedy nedopustila nesprávného právního posouzení tím, že v bodech 355 až 361 odůvodnění napadeného rozhodnutí konstatovala, že provozovatelé letišť mohou být považováni za prostředníky mezi

autonomním regionem a leteckými společnostmi, kteří finanční prostředky, které obdrželi od autonomního regionu, v plném rozsahu převáděli, a jednali tak v souladu s pokyny, které obdrželi od uvedeného regionu prostřednictvím plánů činností, které tento region schválil.

c) K nesprávnému určení příjemců sporného režimu podpor a k neexistenci zvýhodnění leteckých společností

- 99 Žalobkyně tvrdí, že provozovatelé letišť byli příjemci sporného režimu podpor, jelikož jim byly sníženy náklady, které by obvykle nesli za účelem pořizování služeb, které jsou předmětem sporných smluv, a to jak náklady na služby týkající se cílů frekvence leteckých spojení a počtu cestujících, tak náklady na marketingové služby. Sporný režim podpor tak představoval mechanismus, v jehož rámci jsou provozovatelé letišť dotováni k tomu, aby u leteckých společností pořizovali služby týkající se činností 1 a 2. Tento mechanismus snižoval náklady, které by provozovatelé letišť obvykle museli nést k rozvinutí svých činností. Uvedení provozovatelé letišť tak uzavřením dohod s žalobkyní dosahovali hospodářského výnosu, zejména pokud jde o rozšíření jejich spádové oblasti a zvýšení přepravy cestujících.
- 100 Skutečnost, že žalobkyně na základě uvedených smluv poskytovala jakožto letecká společnost marketingové činnosti propagující letecká spojení, která provozuje, nevylučuje hospodářský zájem provozovatelů letišť na smluvním pořizování takových služeb. Smlouvy uzavřené posledně uvedenými s žalobkyní totiž vykazovaly jejich skutečný hospodářský zájem na pořizování sporných služeb, který Komise uznala v předchozích rozhodnutích a který přiměl mnohá letiště k využívání obdobných služeb leteckých společností. Tyto dohody jsou v oblasti letectví nakonec běžné, jak potvrzuje skutečnost, že v projednávané věci dotčení provozovatelé letišť tyto smlouvy částečně financovali z vlastních prostředků. Služby, které žalobkyně poskytovala v rámci plnění uvedených smluv, byly skutečné, a i když činnosti, kterých se tyto smlouvy týkaly, odpovídaly jejímu hospodářskému zájmu, skutečnost, že mohla mít z uvedených obchodních dohod hospodářský prospěch, nemůže prokázat, že od autonomního regionu obdržela protiprávní státní podporu.
- 101 Podle žalobkyně Komise každopádně nemohla vyloučit, že provozovatelé letišť byli příjemci sporného režimu podpor, i když byli přímými příjemci plateb autonomního regionu, a to tím méně s uplatněním nelogického argumentu, podle kterého uvedený režim nebyl koncipován tak, aby směřoval své vedlejší účinky na letiště.
- 102 V tomto ohledu měli zajisté provozovatelé letišť zájem podílet se na provádění sporného režimu podpor jako prostředníci, neboť plnění povinností leteckých společností, pokud jde o frekvenci leteckých spojení a cílový počet cestujících, jakož i poskytování jejich marketingových služeb vedlo ke zvýšení využívání dotyčných letišť a nezbytně ke zvýšení letištních a neletištních příjmů jejich provozovatelů.
- 103 Jak nicméně na jednání zdůraznila Komise, je nepravděpodobné, že by provozovatelé letišť v případě, že by neobdrželi financování ze strany autonomního regionu, měli dostatečné finanční prostředky, v projednávaném případě několik desítek milionů eur, k tomu, aby v takovém rozsahu u leteckých společností obstarali splnění povinností spočívajících v zahájení leteckých spojení, dosažení cílů v oblasti přepravy cestujících a poskytování marketingových služeb, a že by v rámci své strategie na rozšíření činnosti uzavřely dohody tohoto typu. Naopak se jeví, že uvedení provozovatelé s leteckými společnostmi uzavírali smlouvy pouze se zárukou poskytnutou autonomním regionem, že od něj obdrží odpovídající finanční prostředky.
- 104 To je potvrzeno skutečností, že provozovatelé letišť Cagliari-Elmas a Olbia nevyužili marketingových služeb žalobkyně ani neuzavřeli dohody týkající se frekvence leteckých spojení či cílového počtu cestujících před tím, než byl zaveden sporný režim, a že v návaznosti na pozastavení tohoto režimu se uvedení provozovatelé rozhodli, jelikož nebyly k dispozici finanční prostředky autonomního regionu,

neuzavřít s žalobkyní nové smlouvy o obdobných službách. Nákup uvedených služeb, jak poznamenala Komise, ve výsledku nesouvisel ani tak s obchodní potřebou provozovatelů letišť, jako spíše s jejich rozhodnutím zapojit se do provádění režimu podpor zavedeného autonomním regionem. Žalobkyně tak nemůže tvrdit, že autonomní region zavedením sporného režimu podpor provozovatelům letišť Cagliari-Elmas a Olbia ulevil od nákladů, které by museli nést za běžných okolností.

- 105 Tento závěr není zpochybněn tvrzením žalobkyně, podle kterého provozovatelé letišť odměňovali letecké společnosti rovněž z jejich vlastních prostředků. Žalobkyně totiž neprokázala, jaké částky podle ní provozovatelé letišť uhradili z vlastních finančních prostředků, aniž by za ně později na základě sporného režimu podpor obdrželi náhradu od autonomního regionu nebo o ni autonomní region požádali, zatímco Komise tvrdí, že provozovatelé letišť využívali vlastní finanční prostředky jen ve velmi malém rozsahu a pouze proto, aby tak splnili své zbývající smluvní závazky poté, co autonomní region pozastavil sporný režim podpor, přičemž žalobkyně nepředložila důkaz opaku. Dále je nutno připomenout, že se na tyto údajné vlastní investice provozovatelů letišť každopádně nevztahuje povinnost vrácení stanovená v článku 2 napadeného rozhodnutí a tyto investice nepředstavují významné převzetí obchodních rizik v souvislosti s využíváním finančních prostředků poskytnutých autonomním regionem.
- 106 Pokud jde o služby, které jsou předmětem sporných smluv, vedle skutečnosti, která bude zkoumána v rámci posouzení použití zásady tržně jednajícího hospodářského subjektu, že smluvní letecké společnosti nebyly vybrány na základě řízení způsobilého zaručit, že jim autonomní region prostřednictvím provozovatelů letišť bude poskytovat odměnu odpovídající tržní ceně, je nutno konstatovat, že žalobkyně, která byla Tribunálem vyzvána, aby v tomto ohledu předložila průkazné dokumenty, předložila reklamní a smluvní materiály potvrzující, že, jak uvedla Komise v bodě 368 odůvodnění napadeného rozhodnutí, je propagace některých měst a regionů, s příletem do nichž a s odletem z nichž žalobkyně zajišťuje leteckou dopravu, na jejích internetových stránkách obvykle úzce spjata s propagací letů, které sama provozuje. Na rozdíl od toho, co tvrdí žalobkyně, tak není vyloučeno, že by žalobkyně při neexistenci marketingových smluv podepsaných se společnostmi SOGAER a GEASAR přesto propagovala svá letecká spojení s místem příletu a odletu na Sardinii, stejně jako není prokázáno, že by v rámci plnění uvedených smluv uskutečňovala výrazně rozsáhlejší propagační činnosti, než jsou činnosti obvykle vykonávané s cílem přímo propagovat vlastní letecká spojení.
- 107 Komise se tedy v napadeném rozhodnutí nedopustila nesprávného právního posouzení, když uvedla, že marketingové služby byly pořizovány dotčenými provozovateli letišť, v tomto případě z finančních prostředků, které jim poskytoval autonomní region, za účelem propagace provozování leteckých spojení smluvními leteckými společnostmi a za účelem zahájení nebo zachování leteckých spojení, za něž byly tyto letecké společnosti odměňovány v rámci činnosti 1.
- 108 Za těchto podmínek Komise mohla učinit závěr, že letecké společnosti byly autonomním regionem odměňovány, aby jako letecké společnosti propagovaly vlastní služby [v tomto smyslu viz rozsudky ze dne 13. prosince 2018, Ryanair a Airport Marketing Services v. Komise, T-53/16, nezveřejněný, EU:T:2018:943, bod 271; ze dne 13. prosince 2018, Ryanair a Airport Marketing Services v. Komise, T-165/16, nezveřejněný, EU:T:2018:952, bod 167; ze dne 13. prosince 2018, Ryanair a Airport Marketing Services v. Komise, T-165/15, nezveřejněný, EU:T:2018:953, bod 230, a ze dne 13. prosince 2018, Ryanair a Airport Marketing Services v. Komise, T-111/15, nezveřejněný, EU:T:2018:954, bod 232], a to ačkoliv se jedná o náklady na marketing a reklamu, které dotčené letecké společnosti včetně žalobkyně v zásadě musely nést.
- 109 Stejně tak mohla Komise dospět k závěru, že provozovatelé letišť nebyli příjemci sporného režimu podpor. Poskytování služeb, na kterých měl zájem autonomní region, který je také financoval, smluvními leteckými společnostmi totiž zajisté vedlo k nárůstu letecké přepravy a počtu cestujících s místem odletu a místem příletu na dotčených letištích, což vedlo k nárůstu letištních a neletištních příjmů provozovatelů letišť. Nicméně, jak tvrdí Komise, jedná se o vedlejší účinek sporného režimu

podpor, z něhož mělo prospěch celé odvětví sardinského turistického ruchu, ostatně včetně žalobkyně, která v jistém smyslu rovněž získala takové vedlejší zvýhodnění nárůstem prodeje služeb nabízených na palubě jejích letadel. Platby provedené ve prospěch leteckých společností však představovaly okamžité zvýhodnění, které bylo účelem sporného režimu podpor a které by letecké společnosti nezískaly za běžných tržních podmínek.

- 110 S ohledem na výše uvedené je třeba odmítnout argumentaci žalobkyně týkající se údajného pochybení Komise při určení příjemců sporného režimu podpor a konstatování zvýhodnění žalobkyně.

d) K zásadě tržně jednajícího hospodářského subjektu

- 111 Žalobkyně Komisi vytýká, že sporný režim podpor posoudila nesprávně, neboť nepoužila kritérium tržně jednajícího hospodářského subjektu, jak na úrovni autonomního regionu, tak na úrovni provozovatelů letišť, jak učinit měla. Rovněž jí vytýká nedostatečné odůvodnění. V tomto ohledu žalobkyně konstatuje, že činnosti, které poskytla, významně přispěly k rozvoji letišť Cagliari-Elmas a Olbia a že každopádně vzhledem k tomu, že provozovatelé letišť v roce 2013 nadále financovali činnosti stanovené dotčenými smlouvami, tato skutečnost prokazuje, že celý hospodářský rok 2012 byl rovněž v souladu s kritériem soukromého investora.
- 112 Komise má za to, že v napadeném rozhodnutí zohlednila zásadu tržně jednajícího hospodářského subjektu jak na úrovni autonomního regionu, tak na úrovni provozovatelů letišť. Nicméně použití této zásady, která je odvozena z článku 345 SFEU, nutně předpokládá, že se dotčená veřejnoprávní entita účastní hospodářské operace a má vazbu na příjemce, jakožto jeho vlastník, akcionář nebo držitel podílů na jeho kapitálu.
- 113 Na jedné straně Komise uvádí, že během správního řízení Italská republika nenavrhl použití zásady tržně jednajícího hospodářského subjektu na úrovni autonomního regionu a že bylo každopádně zřejmé, že autonomní region zavedením uvedeného režimu usiloval o dosažení cílů veřejné politiky, zejména o obecné posílení hospodářství zvýšením přílivu turistů, a nikoliv o vytváření zisků. Takový cíl by přitom soukromý hospodářský subjekt nemohl při uskutečňující investice vzít do úvahy. Autonomní region každopádně nelze považovat za provozovatele letiště, který hodlá investovat, zvláště když ovládal pouze letiště Alghero, které v projednávané věci není dotčeno. Nelze tedy mít za to, že přijetí sporného režimu podpor vychází z investičního rozhodnutí státu v jeho postavení akcionáře.
- 114 Na druhé straně, pokud jde o provozovatele letišť, má Komise za to, že odůvodněno není ani použití zásady tržně jednajícího hospodářského subjektu, jelikož tito provozovatelé uzavíráním rozličných dohod s leteckými společnostmi pouze prováděli sporný režim podpor zavedený autonomním regionem za účelem zvýšení návštěvnosti ostrova turisty prostřednictvím leteckých spojení. Provozovatelé letišť tak k zaplacení služeb, na které se vztahovaly uvedené dohody, nepoužívali vlastní kapitál, ale prostředky poskytnuté autonomním regionem, takže tak pouze převáděli státní prostředky v souladu s vůlí a pokyny uvedeného autonomního regionu. Tyto transakce tak nebyly uskutečňovány za obvyklých tržních podmínek bez předmětného zásahu státu, přičemž provozovatelé letišť dotčení v projednávané věci navíc nejsou ve vlastnictví veřejné moci.

1) K použití zásady tržně jednajícího hospodářského subjektu na smluvní vztahy mezi provozovateli letišť a leteckými společnostmi

- 115 Komise v napadeném rozhodnutí odůvodnila nepoužitelnost zásady tržně jednajícího hospodářského subjektu na úrovni transakcí, které byly provedeny mezi provozovateli letišť a leteckými společnostmi, v podstatě tím, že posuzovaná opatření představovala režim podpor zavedený orgánem veřejné moci z důvodu veřejné politiky, který se vztahoval na několik letišť, z nichž pouze jedno bylo vlastněno autonomním regionem, a nikoli na individuální dohodu mezi letištěm a leteckou společností. Podle Komise je kromě toho zřejmé, že se provozovatelé letišť při uzavírání jednotlivých smluv s leteckými

společnostmi nechovali jako tržně jednající hospodářské subjekty. Dle Komise totiž prováděly režim podpor, který autonomní region zavedl za účelem zvýšení letecké dopravy k obecnému prospěchu území ostrova Sardinie.

- 116 Pokud jde o argumentaci žalobkyně týkající se použití zásady tržně jednajícího hospodářského subjektu s ohledem na samostatnost provozovatelů letišť co do využívání finančních prostředků poskytnutých autonomním regionem a při vymezování jejich smluvních vztahů s leteckými společnostmi, je třeba ji odmítnout z důvodů, které již byly uvedeny v bodech 102 až 110 výše.
- 117 Dále je nutno konstatovat, že - jak uznává žalobkyně a na rozdíl od situace dotčené v předchozích rozhodnutích Komise, na která se odvolává - oba provozovatelé letišť dotčení v projednávané věci, tj. provozovatelé letišť Cagliari-Elmas a Olbia, každopádně nejsou vlastněni autonomním regionem. Jak přitom správně tvrdí Komise, aby bylo možné uvažovat o uplatnění zásady tržně jednajícího hospodářského subjektu na finanční transakci mezi dvěma podniky za účelem zjištění, zda tato transakce odpovídá z hlediska čl. 107 odst. 1 SFEU ve spojení s článkem 345 SFEU (v tomto smyslu viz rozsudky ze dne 21. března 1990, *Belgie v. Komise*, C-142/87, EU:C:1990:125, bod 29; ze dne 21. března 1991, *Itálie v. Komise*, C-303/88, EU:C:1991:136, bod 20, a ze dne 12. prosince 1996, *Air France v. Komise*, T-358/94, EU:T:1996:194, bod 70) hospodářské racionality vylučující, aby mohl první podnik poskytnout zvýhodnění druhému podniku, je dále třeba, aby byl první podnik vlastněn státem a bylo možné mít za to, že tento podnik jedná jako investor očekávající, v kratším či delším časovém horizontu, hospodářský výnos ze své investice.
- 118 Za těchto podmínek nezávisle na skutečnostech, kterých se dovolává žalobkyně, tj. na vypracování provozních plánů leteckými společnostmi či na provedení *ex ante* analýzy návratnosti investic provozovateli letišť, je patrné, že uvedení provozovatelé jednak nebyli vlastněni autonomním regionem, a jednak každopádně pouze použili peněžní prostředky, které jim autonomní region poskytl k tomu, aby podle jeho pokynů pořídili služby.
- 119 Z toho, jak správně uvedla Komise v napadeném rozhodnutí, vyplývá, že se provozovatelé letišť v podstatě omezili na provádění sporného režimu podpor. Navíc vzhledem k tomu, že uvedení provozovatelé nejsou vlastněni státem, transakce uskutečněné mezi leteckými společnostmi a provozovateli letišť neměly být posuzovány s ohledem na kritérium tržně jednajícího hospodářského subjektu, ačkoliv byly tyto transakce uskutečněny ze státních prostředků, v tomto případě prostředků autonomního regionu.
- 120 Toto zjištění není zpochybněno skutečností, za předpokladu, že by byla prokázána, že provozovatelé letišť letecké společnosti odměňovali rovněž z vlastních finančních prostředků. Žalobkyně totiž neprokázala, jaké částky podle ní provozovatelé letišť uhradili z vlastních finančních prostředků, aniž za ně později na základě sporného režimu podpor obdrželi náhradu od autonomního regionu nebo o ni autonomní region požádali, zatímco Komise tvrdí, že provozovatelé letišť využívali vlastní finanční prostředky jen ve velmi malém rozsahu a pouze proto, aby tak splnili své zbývající smluvní závazky poté, co autonomní region pozastavil sporný režim podpor, přičemž žalobkyně nepředložila důkaz opaku. Dále je nutno připomenout, že se na tyto údajné vlastní investice provozovatelů letišť každopádně nevztahuje povinnost vrácení stanovená v článku 2 napadeného rozhodnutí a tyto investice nepředstavují významné převzetí obchodních rizik v souvislosti s využíváním finančních prostředků poskytnutých autonomním regionem.
- 121 Je tedy třeba odmítnout argumentaci žalobkyně týkající se použití zásady tržně jednajícího hospodářského subjektu na úrovni provozovatelů letišť.

2) K použití zásady tržně jednajícího hospodářského subjektu na úrovni autonomního regionu

- 122 V bodech 380 až 388 odůvodnění napadeného rozhodnutí totiž Komise nejprve uvedla, že Italská republika nenavrhl použití zásady tržně jednajícího hospodářského subjektu na úrovni autonomního regionu, přičemž nic nenasvědčuje tomu, že autonomní region při zavádění sporného režimu podpor jednal podle této zásady, a je zřejmé, že autonomní region zavedením uvedeného režimu usiloval o dosažení cílů veřejné politiky, zejména o posílení regionálního hospodářství zvýšením přílivu turistů, spíše než o to, aby jako vlastník vytvářel zisky. Komise poté přezkoumala použitelnost této zásady na úrovni provozovatelů letišť a na úrovni autonomního regionu a dospěla k závěru, že v projednávané věci tato zásada použitelná není.
- 123 Žalobkyně dále považuje za nesprávný závěr Komise uvedený v bodě 380 odůvodnění napadeného rozhodnutí, že autonomní region nejednal jako soukromý investor v tržním hospodářství.
- 124 V projednávané věci však nelze mít za to, že autonomní region jednal jako investor, neboť uvedený region nevlastní letiště Cagliari-Elmas a Olbia, která jsou v projednávané věci jediná dotčená. Naopak je patrné, že autonomní region sporný režim podpor zavedl pouze za účelem hospodářského rozvoje ostrova Sardinie.
- 125 Za těchto podmínek Komise zejména v bodech 380 až 384 napadeného rozhodnutí správně usoudila, že nemusí posuzovat, zda autonomní region prostřednictvím financování, které je předmětem sporného režimu podpor, uskutečnil investici srovnatelnou s investicí soukromého investora. Mohla mít tudíž za to, že *ex ante* analýzy hospodářské výnosnosti smluv o poskytování služeb, které provozovatelé letišť uzavřeli s žalobkyní, nejsou relevantní, jelikož v projednávané věci autonomní region, který jednal výlučně jako orgán veřejné moci, nemohl počítat s dividendami, kapitálovými zisky nebo s jakoukoli jinou formou zisku, který by byl srovnatelný se ziskem, kterého by dosáhl soukromý investor.
- 126 V tomto ohledu nelze na rozdíl od toho, co tvrdí žalobkyně, případné zvýšení daňových zdrojů takové veřejnoprávní entity, jako je autonomní region, ke kterému došlo na základě přijetí opatření veřejné politiky, považovat za zisky, kterých by na základě svých investic dosáhl soukromý investor, ani s těmito zisky srovnávat, jelikož není stejné povahy, jako finanční výhoda, kterou různé hospodářské subjekty očekávají ze svých investic. V tomto případě se totiž jedná o makroekonomické výhody očekávané na základě veřejného zásahu uskutečněného v rámci hospodářské politiky, která se neřídí zásadou tržně jednajícího hospodářského subjektu, ale zásadami racionalizace veřejných výdajů.
- 127 Je tudíž třeba odmítnout argumentaci žalobkyně vycházející z toho, že autonomní region v rámci sporného režimu podpor přijaté v kontextu obecné hospodářské politiky jednal jako investor, což odůvodňuje použití zásady soukromého investora v tržním hospodářství.
- 128 V této souvislosti je třeba uvést, že v bodě 377 odůvodnění napadeného rozhodnutí měla Komise za to, že platby uskutečněné autonomním regionem ve prospěch leteckých společností prostřednictvím provozovatelů letišť v rámci činností 1 a 2 je třeba považovat za dotace poskytnuté leteckým společnostem na to, aby provozovaly více letů s odletem z ostrova Sardinie a s příletem na něj.
- 129 Ještě je třeba poukázat na to, že jelikož autonomní region nevlastní všechna letiště na ostrově Sardinie, která se jako jediná mohla smluvně dohodnout na využívání letištní infrastruktury, kterou spravují, zejména na zahájení nových leteckých spojení, nemohl si autonomní region jakožto orgán veřejné moci tento druh služeb obstarat přímo u leteckých společností. Provozovatel letiště Cagliari-Elmas ostatně, jak vyplývá z bodů 312 a 314 odůvodnění napadeného rozhodnutí, potvrdil, že autonomní region prostřednictvím sporného režimu podpor požádal o poskytnutí služby spočívající ve výběru leteckých společností schopných dosáhnout ročních cílů stanovených co do frekvence strategických

spojení s odletem a příletem na letiště Cagliari-Elmas a cílového počtu cestujících přepravených v rámci těchto spojení, jakož i to, že tato služba byla poskytována smluvními leteckými společnostmi vybranými provozovateli letišť.

- 130 Ze sporného režimu podpor rovněž vyplývá, že cílem marketingových služeb poskytovaných leteckými společnostmi byla propagace ostrova Sardinie jako turistické destinace.
- 131 I když tedy nelze mít za to, že autonomní region v rámci přijímání sporného režimu podpor jednal jako investor, je nicméně třeba mít za to, že uvedený region jednal jako pořizovatel služeb, zejména služeb marketingových. To ostatně žalobkyně zdůraznila právě v replice, když uvedla, že autonomní region „nechal za účelem pořízení služeb na trhu, a sice marketingových služeb a služeb týkajících se sedadel pro cestující zapojit tržně zaměřenou společnost“.
- 132 Částky, které žalobkyně obdržela, totiž odpovídají poskytování služeb na objednávku autonomního regionu, v jejichž případě měli provozovatelé letišť pouze roli prostředníků mezi objednatelem těchto služeb a jejich poskytovatelem. A dále, jak tvrdí žalobkyně, letecké společnosti poskytovaly služby, ať už se jednalo o závazky související s leteckými spojeními a počtem přepravených cestujících, či o marketingové služby, které mohly být v odvětví letecké dopravy nabízeny provozovatelům letišť.
- 133 V tomto ohledu platí, že státní opatření přijaté ve prospěch podniku nemůže být pouze proto, že se strany zavazují k vzájemnému poskytování plnění, *a priori* vyloučeno z pojmu „státní podpora“ uvedeného v článku 107 SFEU (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 28. ledna 1999, BAI v. Komise, T-14/96, EU:T:1999:12, bod 71).
- 134 Pokud jde konkrétně o pořizování služeb orgány veřejné moci, musí k němu v zásadě docházet v souladu s pravidly pro zadávání veřejných zakázek stanovenými sekundárním unijním právem. V tomto případě je skutečnost, že před pořízením služeb orgánem veřejné správy členského státu proběhlo takové zadávací řízení, obvykle považována za dostatečnou k tomu, aby byla vyloučena možnost, že členský stát vybranému poskytovateli poskytl zvýhodnění, které by dotýčný poskytovatel jinak za běžných tržních podmínek nezískal [v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 5. srpna 2003, P & O European Ferries (Vizcaya) a Diputación Foral de Vizcaya v. Komise, T-116/01 a T-118/01, EU:T:2003:217, bod 118].
- 135 V projednávané věci služby nebyly pořízeny samotným autonomním regionem, který, jakožto orgán veřejné moci, podléhá unijním pravidlům upravujícím zadávání veřejných zakázek. Tyto služby totiž byly pořizovány prostřednictvím jiných subjektů, na které se v této situaci uvedená pravidla nevztahují, v tomto případě prostřednictvím provozovatelů letišť, kteří byli pověřeni, aby na trhu obstarali služby požadované autonomním regionem, jejichž poskytování financoval uvedený region.
- 136 V takovém případě pouhá skutečnost, že členský stát nakupuje služby, které, jak tvrdí žalobkyně, byly údajně nabízeny za tržních podmínek, nestačí k tomu, aby tato operace představovala obchodní transakci uskutečněnou za podmínek, se kterými by souhlasil hospodářský subjekt, či jinými slovy, obvyklou obchodní transakci. V takové situaci je totiž třeba, aby stát tyto služby skutečně potřeboval a aby byly tyto služby pořízeny prostřednictvím otevřeného, transparentního a nediskriminačního řízení způsobilého zajistit rovné zacházení mezi poskytovateli, kteří mohou poskytnout dotčené služby, a zaručit, že dotčené služby budou pořízeny za tržní cenu, která zajistí, aby orgán veřejné moci při pořizování uvedených služeb neposkytl vybranému poskytovateli zvýhodnění [v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 5. srpna 2003, P & O European Ferries (Vizcaya) a Diputación Foral de Vizcaya v. Komise, T-116/01 a T-118/01, EU:T:2003:217, body 112 až 120; obdobně viz rovněž rozsudky ze dne 24. října 2013, Land Burgenland a další v. Komise, C-214/12 P, C-215/12 P a C-223/12 P, EU:C:2013:682, body 93 a 94, a ze dne 16. července 2015, BVVG, C-39/14, EU:C:2015:470, bod 32].

- 137 V projednávané věci měla Komise v bodě 386 odůvodnění napadeného rozhodnutí za to, že financování poskytnuté ze sporného režimu podpor nepředstavuje odměnu za výrobky nebo služby uspokojující skutečné potřeby autonomního regionu a že za účelem poskytnutí financování dotyčným leteckým společností nebylo provedeno žádné otevřené a transparentní nabídkové řízení.
- 138 V tomto ohledu autonomní region jakožto orgán veřejné moci sledující cíle hospodářské politiky mohl, na rozdíl od toho, co uvedla Komise, mít za to, že potřebuje propagovat ostrov Sardinie jako turistickou destinaci, aby tak podpořil hospodářský rozvoj ostrova.
- 139 Nicméně jak tvrdí Komise, nevídaný rozsah marketingových služeb financovaných v rámci sporného režimu podpor může zpochybnit skutečnost, že tyto služby přiměřeně a s ohledem na zásady racionalizace veřejných výdajů odpovídaly skutečným potřebám autonomního regionu spočívajícím ve sledování cílů hospodářského rozvoje ostrova Sardinie.
- 140 Každopádně Komise ve své žalobní odpovědi upřesnila, že se napadené rozhodnutí zabývalo otázkou, zda byla za účelem uzavření dohod provozovateli letišť uspořádána nabídková řízení, neboť jejich uspořádání by podle ní mohlo prokázat existenci tržních podmínek, a tudíž to, že nebylo poskytnuto zvýhodnění ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU.
- 141 V tomto ohledu je přitom nutno konstatovat, že, jak tvrdí Komise, ani autonomní region, ani provozovatelé letišť, kteří jednali jako prostředníci, za účelem pořízení služeb spočívajících v navýšení letového provozu a marketingových služeb neuspořádali otevřená a transparentní nabídková řízení způsobilá zaručit dodržování zásady rovného zacházení mezi poskytovateli služeb a pořízení uvedených služeb autonomním regionem ze státních prostředků poskytnutých provozovatelům letišť za tržní ceny.
- 142 Je totiž zřejmé nesporné, že provozovatelé letišť na svých internetových stránkách zveřejnili výzvy k vyjádření zájmu, v jejichž rámci mohly letecké společnosti, jež měly zájem zahájit některá letecká spojení jiná než ta, na která se již vztahovaly povinnosti veřejné služby, či omezit jejich výkyvy v průběhu roku a poskytovat marketingové služby, nabídnout své služby provozovatelům letišť.
- 143 Tyto výzvy k vyjádření zájmu však nelze považovat za rovnocenné nabídkovým řízením. Žalobkyně, jež byla Tribunálem vyzvána k předložení těchto výzev k vyjádření zájmu, jakož i nabídek, které předložila provozovatelům letišť Cagliari-Elmas a Olbia, tyto dokumenty nepředložila, jelikož si je dle svého vysvětlení neponechala. Komise rovněž nebyla schopna uvedené výzvy k vyjádření zájmu předložit. Ze spisu kromě toho nevyplyvá, že byla pro výběr smluvních leteckých společností stanovena přesná kritéria. Naopak vše nasvědčuje tomu, že všechny společnosti, které předložily nabídky, byly vyzvány, aby uzavřely smlouvu s dotyčnými provozovateli letišť, a že pokud jde o stanovení cen nabízených služeb, byly ceny uplatňované leteckými společnostmi různorodé. Ačkoliv se přitom finanční požadavky leteckých společností jeví jako hrubé a zaokrouhlené, autonomní region na jejich základě provozovatelům letišť nahradil platby vynaložené na poskytnutí těchto služeb v jejich téměř plné výši.
- 144 Pokud jde o skutečnou povahu nabízených služeb, žalobkyně ve skutečnosti neprokázala, jakým způsobem konkrétně poskytovala dotčené, zejména marketingové služby, zvláště v souvislosti se smlouvami uzavřenými s provozovateli letišť Cagliari-Elmas a Olbia. Reklamní materiály předložené na žádost Tribunálu totiž nejsou specifické pro dotčené reklamní činnosti, ale pro reklamní činnosti z roku 2015, které se týkaly letišť na jihu Itálie. Pokud jde o faktury jiného poskytovatele služeb, na kterého se žalobkyně podle svých slov obrátila za účelem vypracování nabídek směřujících k získání smluv s uvedenými provozovateli letišť, měsíční částky vyúčtované tímto poskytovatelem činí pouze několik tisíc eur, tedy nízkou částku ve srovnání s finančními prostředky získanými od autonomního regionu, a v žádném případě neumožňují prokázat, že souvisely se službami určenými výlučně provozovatelům letišť Cagliari-Elmas a Olbia.

- 145 Za těchto podmínek mohla Komise v oddílu 7.2.1.3 napadeného rozhodnutí nazvané „Hospodářské zvýhodnění“ konstatovat, že platby, které obdržely takové letecké společnosti, jako je žalobkyně, nelze považovat za skutečnou protihodnotu poskytovaných marketingových služeb.
- 146 V tomto ohledu je kromě skutečnosti, že smluvní letecké společnosti nebyly vybrány na základě řízení způsobilého zaručit, že jim autonomní region prostřednictvím provozovatelů letišť bude poskytovat odměnu odpovídající tržní ceně, nutno konstatovat, že žalobkyně, která byla Tribunálem vyzvána, aby v tomto ohledu předložila průkazné dokumenty, předložila reklamní a smluvní materiály potvrzující, jak uvedla Komise v bodě 368 odůvodnění napadeného rozhodnutí, že propagace některých měst a regionů, ve vztahu k nimž žalobkyně zajišťuje leteckou dopravu, na jejích internetových stránkách je obvykle úzce spjata s propagací letů, které sama provozuje.
- 147 Komise tedy v napadeném rozhodnutí správně uvedla, že marketingové služby byly v rámci činnosti 2 pořizovány dotčenými provozovateli letišť, v tomto případě z finančních prostředků, které jim poskytoval autonomní region, za účelem propagace provozování leteckých spojení smluvními leteckými společnostmi a za účelem zahájení nebo zachování leteckých spojení, za něž byly tyto letecké společnosti odměňovány v rámci činnosti 1.
- 148 Za těchto podmínek Komise mohla učinit závěr, že letecké společnosti byly autonomním regionem odměňovány, aby jako letecké společnosti propagovaly vlastní služby [v tomto smyslu viz rozsudky ze dne 13. prosince 2018, Ryanair a Airport Marketing Services v. Komise, T-53/16, nezveřejněný, EU:T:2018:943, bod 271; ze dne 13. prosince 2018, Ryanair a Airport Marketing Services v. Komise, T-165/16, nezveřejněný, EU:T:2018:952, bod 167; ze dne 13. prosince 2018, Ryanair a Airport Marketing Services v. Komise, T-165/15, nezveřejněný, EU:T:2018:953, bod 229, a ze dne 13. prosince 2018, Ryanair a Airport Marketing Services v. Komise, T-111/15, nezveřejněný, EU:T:2018:954, bod 232], a to ačkoliv se jedná o náklady na marketing a reklamu, které dotčené letecké společnosti včetně žalobkyně v zásadě musely nést. Dosažení cílů v oblasti frekvence letů a počtu cestujících, které byly předmětem činnosti 1, stejně jako poskytování marketingových služeb v rámci činnosti 2 ve výsledku vedly k rozvoji obchodní činnosti žalobkyně.
- 149 Kromě toho je dále třeba konstatovat, jak tvrdí Komise, že v případě, kdy by autonomní region provozovatelům letišť neposkytl značné finanční prostředky, by uvedení provozovatelů v rámci svých strategií rozšiřování činností nutně neuzavřeli dohody takového rozsahu, a dokonce by tak ani nemohli učinit z finančních důvodů. To je potvrzeno skutečností, že provozovatelé letišť v projednávané věci nevyužívali před zavedením sporného režimu podpor marketingových služeb žalobkyně a že po pozastavení tohoto režimu se uvedení provozovatelů rozhodli neuzavřít, vzhledem k neexistenci financování ze strany autonomního regionu, nové smlouvy týkající se obdobných služeb.
- 150 Za těchto okolností mohla Komise v bodě 388 odůvodnění napadeného rozhodnutí platně dospět k závěru, že financování poskytnuté autonomním regionem prostřednictvím provozovatelů letišť leteckým společnostem, jako je žalobkyně, za účelem financování činností 1 a 2 v rámci sporného režimu podpor, poskytovalo dotčeným leteckým společnostem hospodářské zvýhodnění, v projednávaném případě odměnu, kterou by za obvyklých tržních podmínek ne získaly.
- 151 Z výše uvedeného vyplývá, že argumentace žalobkyně týkající se použití zásady tržně jednajícího hospodářského subjektu na úrovni autonomního regionu musí být zamítnuta jako neopodstatněná.

3) K možnosti považovat financování související s letištěm Olbia za podporu marketingových činností, investic nebo regionálních letišť

- 152 Žalobkyně si klade otázku, proč by měla být „nepřímá státní podpora marketingu prostřednictvím [žalobkyně]“ protiprávní podporou, zatímco „přímá státní podpora marketingu pro provozovatele letišť protiprávní není s ohledem na nejnovější změny“ nařízení Komise (EU) č. 651/2014 ze dne 17. června

2014, kterým se v souladu s články 107 a 108 [SFEU] prohlašují určité kategorie podpory za slučitelné s vnitřním trhem (Úř. věst. 2014, L 187, s. 1). Navíc mohla být dotčená podpora považována podle žalobkyně za investiční podporu, jelikož letiště Olbia přijímalo méně než tři miliony cestujících ročně.

- 153 Komise má za to, že argument žalobkyně se týká možnosti uplatnění výjimky na podpory marketingových činností na základě nařízení č. 651/2014, a tvrdí jednak, že tato možnost je vyhrazena letištím, která přijímají méně než 200 000 cestujících ročně, což není případ letišť Cagliari-Elmas a Olbia, a jednak, že se jedná o podpory poskytované provozovatelům letišť, a nikoli, jako v projednávané věci, leteckým společnostem. Konečně částky vyplacené na marketingové činnosti nemohou být kvalifikovány jako „investiční podpory“, protože nebyly určeny k financování dlouhodobých aktiv, a tato výtka je každopádně nepřipustná, neboť ji žalobkyně poprvé předložila v replice.
- 154 V tomto ohledu Komise v bodě 408 odůvodnění napadeného rozhodnutí konstatovala, že žádné nařízení o blokových výjimkách se na sporný režim podpor nevztahuje, tedy včetně nařízení č. 651/2014, jehož se žalobkyně dovolává.
- 155 Dále z čl. 14 odst. 1 až 3 nařízení č. 651/2014 zřejmě vyplývá, že regionální investiční opatření jsou slučitelná s vnitřním trhem ve smyslu čl. 107 odst. 3 SFEU a jsou vyňata z oznamovací povinnosti stanovené v čl. 108 odst. 3 SFEU, pokud jsou splněny podmínky stanovené v tomto článku, mezi něž patří požadavek, aby byla podpora poskytnuta v podporovaných oblastech, jimž se podle čl. 2 odst. 27 uvedeného nařízení rozumí „oblasti určené ve schválené mapě regionální podpory na období 1. [července] 2014–31. [prosince] 2020 při použití čl. 107 odst. 3 písm. a) a c) Smlouvy“. Pokud jde přitom o Itálii, sdělení Komise nazvané „Pokyny k regionální státní podpoře na období 2014–2020“ (Úř. věst. 2013, C 209, s. 1) uvádělo pouze regiony Kampánie, Apulie, Basilicata, Kalábrie a Sicílie. Vzhledem k tomu, že region Sardinie na mapě regionálních podpor pro dotčené období uveden není, nemůže se žalobkyně článku 14 nařízení č. 651/2014 dovolávat.
- 156 Stejně tak se na dotčenou podporu nemůže vztahovat článek 51 nařízení č. 651/2014, neboť toto ustanovení se týká pouze podpor letištím nacházejícím se v okrajových regionech, což nutně není případ sardinských letišť, a vyžaduje, aby z těchto podpor měli v plném rozsahu prospěch koneční spotřebitelé, jejichž obvyklé bydliště se nachází v okrajovém regionu, což sporný režim podpory zjevně nestanoví.
- 157 I kdyby se žalobkyně, podobně jako Komise, hodlala dovolávat článku 56a nařízení č. 651/2014, je třeba konstatovat, že tento článek byl zaveden nařízením Komise (EU) 2017/1084 ze dne 14. června 2017, kterým se mění nařízení (EU) č. 651/2014, pokud jde o podporu na přístavní a letištní infrastrukturu, prahové hodnoty oznamovací povinnosti pro podporu na kulturu a zachování kulturního dědictví a pro podporu na sportovní a multifunkční rekreační infrastrukturu a režimy regionální provozní podpory pro nejvzdálenější regiony, a mění se nařízení (EU) č. 702/2014, pokud jde o výpočet způsobilých nákladů (Úř. věst. 2017, L 156, s. 1), a že tedy nebyl v době přijetí napadeného rozhodnutí použitelný *ratione temporis*. Každopádně, jak zdůrazňuje Komise, nelze sporný režim podpor kvalifikovat jako investiční podporu, neboť se nevztahoval na dlouhodobá aktiva provozovatelů letišť, nýbrž přinášel prospěch leteckým společnostem.
- 158 V důsledku toho musí být argumentace žalobkyně bez ohledu na její nejasnost, která by odůvodnila její odmítnutí jako nepřipustné, byť se ji žalobkyně snažila vyjasnit, zamítnuta jako zjevně neopodstatněná, neboť na rozdíl od předpokladu žalobkyně by podpora takového typu, jako je podpora dotčená v projednávané věci, nemohla být prohlášena za slučitelnou s vnitřním trhem na základě nařízení č. 651/2014, i kdyby byla považována za poskytnutou provozovatelům letišť.
- 159 S ohledem na výše uvedené je třeba první a druhou část prvního žalobního důvodu zamítnout jako neopodstatněné.

3. Ke třetí části prvního žalobního důvodu, týkající se skutečnosti, že opatření podpory není selektivní

- 160 Žalobkyně v rámci třetí části prvního žalobního důvodu a za předpokladu, že by mohla být považována za příjemkyni dotčeného opatření podpory, zpochybňuje, že by toto opatření mohlo být kvalifikováno jako „selektivní“. Letecké společnosti, které provozují lety s odletem nebo příletem na letištích Alghero, Cagliari-Elmas a Olbia, se totiž nacházejí ve srovnatelných situacích a navzájem si konkurují. Měly bez rozdílu přístup k financování autonomního regionu za účelem podpory letecké dopravy a mohly všechny vyjednávat s provozovateli letišť smlouvy o letištních a marketingových službách. Kromě toho letecké společnosti, které nebyly příjemkyněmi, se rozhodly neúčastnit se, a nebylo tedy s nimi zacházeno diskriminačně. Letecké společnosti, které s provozovateli letišť uzavřely smlouvy, byly posledně uvedenými vybrány podle účelnosti jejich nabídek, a nikoliv s ohledem na požadavky stanovené autonomním regionem. Komise tak neprokázala, že je podpora selektivní.
- 161 Komise navrhuje, aby byla třetí část prvního žalobního důvodu zamítnuta jako neopodstatněná, neboť taková argumentace, jako je argumentace předložená žalobkyní, byla judikaturou opakovaně odmítnuta (rozsudek ze dne 13. září 2012, Itálie v. Komise, T-379/09, nezveřejněný, EU:T:2012:422, body 47 a 48). Vzhledem k tomu, že letecké společnosti působící na letištích Cagliari-Elmas a Olbia, které neuzavřely dohody s příslušnými provozovateli letišť, nevyužívaly sporného režimu podpor, je prokázáno, že uvedený režim byl selektivní. V tomto ohledu není relevantní okolnost, že letecké společnosti, které byly příjemkyněmi, byly vybrány v návaznosti na výzvy k vyjádření zájmu zveřejněné na internetu. Pouhá skutečnost, že opatření je k dispozici všem podnikům, které jsou připraveny být jeho příjemci, totiž nemůže vyloučit jeho selektivní povahu, neboť jinak by mohl být článek 107 SFEU zbaven veškerého užitečného účinku. V projednávaném případě každopádně sporný režim podpor neurčuje své příjemce na základě objektivních a nediskriminačních kritérií. Prospěch z opatření byl totiž podmíněn jednáními s provozovateli letišť, takže uvedený režim zúčastněným leteckým společnostem nezaručoval, že z něj budou mít prospěch, ani výši tohoto prospěchu, stejně jako nezaručoval nediskriminační výběr těchto společností.
- 162 Je třeba úvodem připomenout, že specifická povaha státního opatření, tedy jeho selektivní povaha, je jedním z charakteristických znaků pojmu „státní podpora“ ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU. Za účelem ověření, zda je tato podmínka splněna, je třeba určit, zda v rámci daného právního režimu může státní opatření zvýhodňovat určité podniky nebo určitá odvětví výroby ve vztahu k jiným podnikům, které se nacházejí s ohledem na cíl sledovaný dotčeným opatřením ve srovnatelné skutkové a právní situaci, přičemž je třeba upřesnit, že podle ustálené judikatury se pojem „státní podpora“ nevztahuje na státní opatření zavádějící rozlišení mezi podniky, a tedy *a priori* selektivní, pokud toto rozlišení vyplývá z povahy nebo systematiky daňové soustavy, již jsou tato opatření součástí (viz rozsudek ze dne 30. listopadu 2009, Francie a France Télécom v. Komise, T-427/04 a T-17/05, EU:T:2009:474, body 228 a 229 a citovaná judikatura).
- 163 V projednávané věci Komise v bodě 389 odůvodnění napadeného rozhodnutí odůvodnila selektivní povahu sporného režimu podpor tím, že jej nelze považovat za režim s obecnou působností, a tím, že jeho pojetí a provádění byly výlučně zaměřeny na určité podniky nebo určitá odvětví činností, a sice na letecké společnosti financované autonomním regionem prostřednictvím provozovatelů letišť. Uvedla tak, že letecké společnosti provozující lety s odletem a příletem na letištích Cagliari-Elmas a Olbia, které neuzavřely dohodu s provozovateli letišť, nevyužívaly stejné finanční podpory autonomního regionu, nebo přinejmenším ne za podmínek stanovených zákonem č. 10/2010. Jelikož byl podle Komise prospěch z dotčené hospodářské výhody vyhrazen některým konkrétním podnikům určitého odvětví, a sice odvětví letecké dopravy, byl sporný režim podpor selektivní.
- 164 V tomto ohledu je nutno konstatovat, že všechny letecké společnosti provozující lety s odletem a příletem na sardinských letištích, zejména letištích Cagliari-Elmas a Olbia, nepovažovaly za vhodné předložit provozovatelům letišť v rámci provádění sporného režimu podpor nabídku služeb. Navíc, i když žalobkyně tuto skutečnost s odvoláním na obchodní tajemství dotčených leteckých společností

nepotvrdila, není vyloučeno, že na leteckých spojeních zajišťovaných žalobkyní s evropskými letišti prostřednictvím přímých letů s odletem nebo příletem na letištích Cagliari-Elmas a Olbia, byly nebo jsou jiné letecké společnosti schopny nabídnout rovnocennou přepravu s přestupem na jiných evropských letištích, což znamená, že žalobkyni konkurují. Stejně tak posledně uvedená konkuruje leteckým společnostem, které v rámci závazků veřejné služby provozují spojení s odletem a příletem na sardinských letištích, jež byla ze sporného režimu podpor vyloučena.

- 165 Přitom tyto společnosti konkurující žalobkyni, které neuzavřely smlouvy s provozovateli letišť nebo takové smlouvy uzavřít nemohly z důvodu, že provozovaly letecká spojení vyloučená ze sporného režimu podpor, nezískaly údajné zvýhodnění, přestože se tyto letecké společnosti, které nebyly příjemkyněmi podpory, stejně tak podílely, s ohledem na cíl sporného režimu podpor a opatření přijatých v rámci činností 1 a 2, na zajišťování leteckých spojení pro turisty, zejména z kontinentální Evropy, kteří si přáli navštívit ostrov Sardinie.
- 166 Navíc jelikož se selektivní povaha opatření posuzuje ve vztahu ke všem podnikům, a nikoliv ve vztahu k podnikům, které mají prospěch z téhož zvýhodnění v rámci téže skupiny (rozsudek ze dne 11. června 2009, Itálie v. Komise, T-222/04, EU:T:2009:194, bod 66), je třeba konstatovat, že sporný režim podpor zvýhodnil určité podniky oproti jiným podnikům, které se s ohledem na cíl sledovaný dotčeným opatřením nacházejí ve srovnatelné skutkové a právní situaci.
- 167 Kromě toho okolnost, že letecké společnosti, které byly příjemkyněmi, byly vybrány na základě výzev k vyjádření zájmu zveřejněných na internetu, není nijak relevantní. Členské státy by totiž případně mohly přikročit k takovýmto výzvám za účelem výběru příjemců podpor, aby se vyhnuly působnosti článku 107 SFEU, což by narušilo užitečný účinek tohoto ustanovení.
- 168 Ostatně právě z tohoto důvodu pouhá okolnost, že z opatření mohou mít prospěch všechny hospodářské subjekty, které splňují stanovené podmínky, tedy že působnost tohoto opatření je určena na základě objektivních kritérií, sama o sobě neprokazuje obecnou povahu tohoto opatření a nebrání tomu, aby mělo selektivní povahu (viz rozsudek ze dne 13. září 2012, Itálie v. Komise, T-379/09, nezveřejněný, EU:T:2012:422, bod 47 a citovaná judikatura).
- 169 Mimoto v rámci provádění sporného režimu podpor provozovatelé letišť, kteří jednali jako správci veřejných prostředků, jež jim poskytl autonomní region, individuálně vyjednávali částky finančních pobídek vázané na cíle přepravy a ceny marketingových služeb, které jim byly uvedeným regionem hrazeny. Tito provozovatelé pod kontrolou autonomního regionu rovněž určovali rozsah služeb, které bylo za těchto cenových podmínek třeba obstarat u leteckých společností. Tato diskreční pravomoc přizpůsobit takto zaplacené individualizované částky na základě smlouvy ve vztahu k provozovatelům na základě prostředků poskytnutých autonomním regionem tím spíše potvrzuje selektivní povahu sporného režimu podpor (v tomto smyslu viz rozsudky ze dne 26. září 1996, Francie v. Komise, C-241/94, EU:C:1996:353, body 23 a 24, a ze dne 6. března 2002, Diputación Foral de Álava a další v. Komise, T-127/99, T-129/99 a T-148/99, EU:T:2002:59, bod 154).
- 170 Z výše uvedeného vyplývá, že třetí část prvního žalobního důvodu je třeba zamítnout jako neopodstatněnou.

4. Ke čtvrté části prvního žalobního důvodu, týkající se nenarušení hospodářské soutěže a dopadu na obchod mezi členskými státy

- 171 V rámci čtvrté části prvního žalobního důvodu žalobkyně tvrdí, že platby, které v její prospěch uskutečnili provozovatelé letišť Cagliari-Elmas a Olbia, nenarušily hospodářskou soutěž ani neovlivnily obchod mezi členskými státy. Konkrétně se na ně vztahuje nařízení Komise (EU) č. 360/2012 ze dne 25. dubna 2012 o použití článků 107 a 108 [SFEU] na podporu *de minimis* udílenou podnikům

poskytující služby obecného hospodářského zájmu [SOHZ] (Úř. věst. 2012, L 114, s. 8), zejména proto, že částky těchto plateb jsou nižší než prahová hodnota 500 000 eur stanovená v článku 2 tohoto nařízení.

172 Komise navrhuje, aby byla čtvrtá část prvního žalobního důvodu zamítnuta jako neopodstatněná.

173 S ohledem na název čtvrté části prvního žalobního důvodu je třeba mít za to, že podle žalobkyně v rozsahu, v němž byla sporná podpora, jež se jí týká, nižší než prahová hodnota 500 000 eur uvedená v nařízení č. 360/2012, což je třeba přezkoumat na prvním místě, nemohla vést k ovlivnění obchodu mezi členskými státy ani k narušení či možnosti narušení hospodářské soutěže, což bude přezkoumáno na druhém místě.

a) K možnosti, že sporná podporu týkající se žalobkyně spadá pod prahovou hodnotu de minimis stanovenou nařízením č. 360/2012

174 Úvodem je třeba připomenout, že článek 1 protokolu (č. 26) o službách obecného zájmu, přiloženého ke Smlouvě o EU a Smlouvě o FEU (Úř. věst. 2010, C 83, s. 308), přiznává celostátním, regionálním a místním orgánům při poskytování, pořizování a organizování SOHZ zásadní úlohu a širokou rozhodovací pravomoc, aby tyto služby co nejlépe odpovídaly potřebám uživatelů. V tomto ohledu čl. 106 odst. 2 SFEU zejména stanoví, že podniky pověřené poskytováním SOHZ podléhají pravidlům obsaženým ve Smlouvách, zejména pravidlům hospodářské soutěže, pokud uplatnění těchto pravidel nebrání právně nebo fakticky plnění zvláštních úkolů, které jim byly svěřeny.

175 Článek 106 odst. 2 SFEU tak za určitých podmínek umožňuje odchýlit se od obecných pravidel obsažených ve Smlouvě a směřuje k nalezení rovnováhy mezi zájmem členských států využít některých podniků, zejména ve veřejném sektoru, jako nástroje hospodářské nebo sociální politiky a zájmem Unie na dodržování pravidel hospodářské soutěže a zachování jednotnosti vnitřního trhu. S ohledem na takto vymezený zájem členských států jim nelze zakázat, aby při definování SOHZ, kterými pověřují určité podniky, zohlednily cíle vlastní jejich vnitrostátní politiky a snažily se jich dosáhnout prostřednictvím povinností a omezení, které uloží uvedeným podnikům (v tomto smyslu viz rozsudky ze dne 23. října 1997, Komise v. Francie, C-159/94, EU:C:1997:501, body 55 a 56, a ze dne 21. září 1999, Albany, C-67/96, EU:C:1999:430, body 103 a 104).

176 V tomto ohledu, aniž je dotčeno zejména nařízení přijaté na základě článku 14 SFEU, disponují členské státy širokým prostorem při obecném definování toho, co považují za SOHZ, tedy služby, které se vyznačují specifickými znaky ve vztahu k obecnému hospodářskému zájmu, jež vykazují jiné činnosti hospodářského života (v tomto smyslu viz rozsudky ze dne 10. prosince 1991, *Merci convenzionali porto di Genova*, C-179/90, EU:C:1991:464, bod 27, a ze dne 18. června 1998, *Corsica Ferries France*, C-266/96, EU:C:1998:306, bod 45), a zvláště úkol, který těmto SOHZ přiznávají (rozsudek ze dne 7. listopadu 2012, *CBI v. Komise*, T-137/10, EU:T:2012:584, bod 191). Komise tudíž může zpochybnit vymezení těchto služeb členským státem pouze v případě zjevného pochybení (rozsudky ze dne 15. června 2005, *Olsen v. Komise*, T-17/02, EU:T:2005:218, bod 216, a ze dne 12. února 2008, *BUPA a další v. Komise*, T-289/03, EU:T:2008:29, body 166 a 169), zejména pokud členský stát vykonal tuto pravomoc svévolně pouze s cílem vyhnout se použití pravidel hospodářské soutěže na určité odvětví (rozsudek ze dne 12. února 2008, *BUPA a další v. Komise*, T-289/03, EU:T:2008:29, bod 168).

177 Pokud však jde o výjimku ze základních pravidel Smlouvy, je na členském státu, který se dovolává čl. 106 odst. 2 SFEU, aby prokázal, že podmínky pro použití tohoto ustanovení jsou splněny (rozsudek ze dne 23. října 1997, *Komise v. Francie*, C-159/94, EU:C:1997:501, bod 94). První z těchto podmínek je, že podnik-příjemce musí být skutečně pověřen plněním povinností veřejné služby a tyto povinnosti musí být definovány jasně (rozsudek ze dne 24. července 2003, *Altmark Trans a Regierungspräsidium Magdeburg*, C-280/00, EU:C:2003:415, bod 89).

- 178 Nařízení č. 360/2012 uplatněné žalobkyní tyto závěry plynoucí z judikatury pouze přebírá. Článek 2 odst. 1 nařízení č. 360/2012 tak připomíná, že „[pouze] podpora udělovaná podnikům v souvislosti s poskytováním [SOHZ] nesplňuje všechna kritéria čl. 107 odst. 1 Smlouvy, a proto je vyňata z oznamovací povinnosti podle čl. 108 odst. 3 Smlouvy“.
- 179 Komise v napadeném rozhodnutí, zvláště v bodech 379 a 411 odůvodnění, uvedla, že letecká spojení, na něž se vztahují závazky veřejné služby v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1008/2008 ze dne 24. září 2008 o společných pravidlech pro provozování leteckých služeb ve Společenství (přepracované znění) (Úř. věst. 2008, L 93, s. 3), která existují na Sardinii, jsou výslovně vyloučena z působnosti zákona č. 10/2010, který byl jasně koncipován jako systém souběžný se systémem závazků veřejné služby podle nařízení č. 1008/2008. Komise vedle toho konstatovala, že povinnosti vyplývající ze SOHZ mohou být uloženy pouze pro dané letecké spojení nebo skupinu daných leteckých spojení a nemohou být uloženy obecně pro jakékoliv pravidelné spojení s odletem z daného letiště, města nebo regionu.
- 180 V tomto ohledu je nutno konstatovat, že žalobkyně neprokázala, že byla pověřena SOHZ ve vztahu ke každému z leteckých spojení, která byla vybrána a financována v rámci provádění sporného režimu podpor.
- 181 Jak totiž shledala Komise v napadeném rozhodnutí, regionální rozhodnutí č. 29/36 samo vylučovalo, aby se letecká spojení strategického významu, která jsou určena v plánech činností předkládaných v rámci sporného režimu podpor, mohla překrývat s již provozovanými spojeními v rámci režimu závazků veřejné služby. Dále, použití čl. 106 odst. 2 SFEU je odůvodněno právě ohrožením plnění zvláštních úkolů svěřených podniku pověřenému SOHZ, jako jsou úkoly upřesněné povinnostmi veřejné služby, které tento podnik nese (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 23. října 1997, Komise v. Francie, C-159/94, EU:C:1997:501, bod 95).
- 182 V projednávané věci přitom žalobkyně nemůže v souvislosti s leteckými spojeními financovanými v rámci sporného režimu podpor, která provozovala, důvodně tvrdit, že jí byly uloženy povinnosti veřejné služby nebo že byla pověřena zvláštními úkoly ve smyslu čl. 106 odst. 2 SFEU, a to tím spíše, že není zpochybňováno, že většina těchto leteckých spojení byla v době působnosti sporného režimu podpor již nabízena, a to i žalobkyní, za běžných tržních podmínek bez zásahu veřejného orgánu. Okolnost, že měl autonomní region v rámci sporného režimu podpor za to, že provozování těchto leteckých spojení, kvalifikovaných jako spojení strategického zájmu, představuje SOHZ, tak není dostatečná, zejména když uvedený region povinnosti veřejné služby uložené žalobkyni přesně nevymezil.
- 183 Vzhledem k neexistenci SOHZ svěřené žalobkyni a ostatním leteckým společnostem, které jsou příjemkyněmi sporného režimu podpor, se Komise v napadeném rozhodnutí správně nezabývala použitím nařízení č. 360/2012 na projednávanou věc. Pro úplnost je nutno konstatovat, že na základě sporných smluv uzavřených s provozovateli letišť a jak potvrdila žalobkyně v odpovědi na otázku Tribunálu, měla žalobkyně obdržet částku 580 000 eur a v rámci plnění těchto smluv obdržela částku 670 298,75 eura, která tak překročila prahovou hodnotu 500 000 eur stanovenou uvedeným nařízením.

b) K narušení hospodářské soutěže a dopadu sporného režimu podpor na obchod uvnitř Společenství

- 184 Na úvod je třeba připomenout, že za účelem kvalifikace vnitrostátního opatření jako státní podpory není 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).

- 185 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, bod 52 a citovaná judikatura).
- 186 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).
- 187 Komise v napadeném rozhodnutí, konkrétně v bodech 390 až 392 odůvodnění, 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.
- 188 Na rozdíl toho, co tvrdí žalobkyně, je takové odůvodnění dostatečné s ohledem na povinnost Komise uvést odůvodnění (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).
- 189 Kromě toho Komise pojem „státní podpora“ uvedený v čl. 107 odst. 1 SFEU neporušila tím, že konstatovala, že zjevná přeshraniční povaha dotčených činností, tj. služeb letecké přepravy cestujících, má za následek, že sporný režim podpor může narušit hospodářskou soutěž a ovlivnit obchod mezi členskými státy tím, že posiluje postavení leteckých společností, jež měly z uvedeného režimu prospěch, na trhu. Takoví letečtí dopravci, jako je žalobkyně, totiž soutěží na leteckém trhu na evropské úrovni, z čehož plyne, že poskytnutí podpory takovým leteckým společnostem, jako je žalobkyně, jež uzavřely smlouvy s provozovateli letišť Cagliari-Elmas a Olbia, posiluje soutěžní postavení těchto podniků, které jsou příjemci podpory, oproti postavení jiných konkurenčních leteckých podniků na evropské úrovni, ať už posledně uvedené podniky provozují přímá letecká spojení s ostrovem Sardinie, či nikoli.
- 190 V každém případě, jak uznala žalobkyně, soutěží posledně uvedená v rámci svých leteckých spojení s místem odletu a místem příletu na sardinských letištích s evropskými leteckými společnostmi, které zajišťují přepravu cestujících s odletem a příletem na týchž kontinentálních letištích prostřednictvím spojení s přestupem na jiných letištích. Tyto letecké společnosti přitom, pokud jde o uvedená letecká spojení s přestupem, jež konkurují přímým leteckým spojením provozovaným žalobkyní, neměli ze sporného režimu podpor, jenž se vztahoval pouze na přímá spojení (z *bodu do bodu*), žádný prospěch, každopádně pokud jde o části leteckých spojení mezi přestupními letišti a jinými než sardinskými letišti, z čehož plyne, že soutěžní postavení takových příjemců, jako je žalobkyně, bylo nutně posíleno oproti soutěžnímu postavení takových leteckých společností, jež nejsou jeho příjemci.
- 191 Argument žalobkyně týkající se skutečnosti, že některé společnosti, zejména letecké společnosti zajišťující pravidelné lety, nebyly příjemkyněmi sporného režimu podpor pouze proto, že v rámci výzev k vyjádření zájmu zveřejněných provozovateli letišť nepředložily nabídky ke spolupráci, rovněž nemůže obstát. Ovlivnění obchodu mezi členskými státy ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU totiž v projednávané věci nemůže záviset na tom, zda všechny letecké společnosti měly nebo mohly mít z dotčeného opatření prospěch. Každopádně i za předpokladu, že by všechny evropské letecké společnosti zajišťující

přímé lety s odletem ze sardinských letišť a s příletem na ně mohly uplatnit nárok na prostředky ze sporného režimu podpor, což v projednávané věci není prokázáno, by tato skutečnost týkající se selektivity sporných opatření, která, jak bylo potvrzeno na jednání, není žalobkyní zpochybňována, neměla žádný vliv na zjištění Komise, že uvedený režim ovlivnil obchod mezi členskými státy v rozsahu, v němž posílil soutěžní postavení těchto leteckých společností oproti jejich konkurentům na evropském trhu, kteří neprovozují letecká spojení se Sardinii.

- 192 Z výše uvedených úvah vyplývá, že čtvrtá část prvního žalobního důvodu musí být zamítnuta jako neopodstatněná, a že tedy první žalobní důvod musí být zamítnut v plném rozsahu.

B. Ke druhému žalobnímu důvodu, vycházejícímu z pochybení, pokud jde o možnost odůvodnit spornou podporu

- 193 Na podporu druhého žalobního důvodu žalobkyně nejprve uvádí, že služby, kterými byla pověřena, spadají do působnosti sdělení Komise nazvaného „Rámec Evropské unie pro státní podporu ve formě vyrovnávací platby za závazek veřejné služby (2011)“ (Úř. věst. 2012, C 8, s. 15). Dotčený režim tak mohl být považován za odůvodněný jako SOHZ. Komise se tím, že se tuto otázkou v napadeném rozhodnutí nezabývala, dopustila nesprávného právního posouzení nebo přinejmenším je toto rozhodnutí nedostatečně odůvodněno.
- 194 Vzhledem k tomu, že je tato argumentace obdobná, jako argumentace rozvinutá v rámci čtvrté části prvního žalobního důvodu, musí být, jak rovněž shledala Komise, ze stejných důvodů týkajících se neexistence SOHZ skutečně svěřených žalobkyni zamítnuta jako neopodstatněná.
- 195 Žalobkyně dále tvrdí, že sporný režim podpor spadá do působnosti sdělení 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 (Úř. věst. 2005, C 312, s. 1, dále jen „pokyny z roku 2005“), které jsou použitelné *ratione temporis*, a nikoli do působnosti pokynů z roku 2014. Uvedený režim přitom splňuje jednotlivá kritéria stanovená v bodě 79 pokynů z roku 2005. Financování stanovené autonomním regionem se totiž snížilo z 21 milionů eur v roce 2012 na 17,5 milionů eur v roce 2013. Stejně tak plány činností a smlouvy uzavřené s leteckými společnostmi stanovily, že finanční příspěvky na každé z dotovaných leteckých spojení se měly časem snižovat. Kromě toho prostředky poskytnuté na základě sporného režimu podpor hradily náklady na marketing a reklamu týkající se zahájení nových leteckých spojení. Mimoto podmínka uvedená v bodě 79 písm. f) pokynů z roku 2005 byla v projednávaném případě „téměř“ splněna. Pokud jde o podmínku zveřejnění uvedenou v bodě 79 písm. h) uvedených pokynů, byla rovněž splněna, neboť na internetových stránkách provozovatelů letišť byly za účelem uzavření dohod s leteckými společnostmi zveřejněny výzvy k vyjádření zájmu. Konečně žalobkyně zpochybňuje stanovisko Komise, podle kterého výjimka stanovená v bodě 81 pokynů z roku 2005 nemůže být uplatněna, pokud není možná výjimka na základě bodu 79.
- 196 Komise navrhuje zamítnutí této argumentace jako neopodstatněné a tvrdí, že sporný režim podpor nemohl být, pokud jde o žalobkyni, prohlášen za slučitelný jako podpora na zahájení činnosti, jak na základě bodu 79, tak ani na základě bodu 81 pokynů z roku 2005.
- 197 V tomto ohledu podle čl. 107 odst. 3 písm. c) SFEU mohou být za slučitelné s vnitřním trhem považovány zejména podpory, které mají usnadnit rozvoj určitých hospodářských činností nebo hospodářských oblastí, pokud nemění podmínky obchodu v takové míře, jež by byla v rozporu se společným zájmem, což je podmínka, která musí být posuzována podle kritérií nezbytnosti a proporcionality (rozsudek ze dne 26. února 2015, Orange v. Komise, T-385/12, nezveřejněný, EU:T:2015:117, bod 80)

- 198 Z ustálené judikatury však vyplývá, že obecnou zásadou stanovenou v čl. 107 odst. 1 SFEU je zásada zákazu státních podpor a výjimky z této zásady, jak jsou uvedeny v odstavci 3 uvedeného článku 107, je třeba vykládat restriktivně (rozsudky ze dne 29. dubna 2004, Německo v. Komise, C-277/00, EU:C:2004:238, bod 20; ze dne 23. února 2006, Atzeni a další, C-346/03 a C-529/03, EU:C:2006:130, bod 79, a ze dne 26. února 2015, Orange v. Komise, T-385/12, nezveřejněný, EU:T:2015:117, bod 81).
- 199 Kromě toho dále podle ustálené judikatury platí, že Komise je při použití čl. 107 odst. 3 písm. c) SFEU nadána širokou posuzovací pravomocí, jejíž výkon zahrnuje komplexní hodnocení hospodářské a sociální povahy. Soudní přezkum výkonu této posuzovací pravomoci se tedy omezuje na ověření toho, zda byla dodržena procesní pravidla a pravidla týkající se odůvodnění, jakož i na přezkum věcné správnosti skutkových zjištění a neexistence nesprávného právního posouzení, zjevně nesprávného posouzení skutkového stavu nebo překročení pravomoci (rozsudky ze dne 26. září 2002, Španělsko v. Komise, C-351/98, EU:C:2002:530, bod 74; ze dne 29. dubna 2004, Itálie v. Komise, C-372/97, EU:C:2004:234, bod 83, a ze dne 15. prosince 2016, Abertis Telecom Terrestre a Telecom Castilla-La Mancha v. Komise, T-37/15 a T-38/15, nezveřejněný, EU:T:2016:743, bod 160).
- 200 Jak vyplývá zejména z bodu 24 pokynů z roku 2005, je jejich cílem upřesnit případy, kdy veřejné financování letišť a leteckých společností představuje státní podporu, a pokud se o podporu skutečně jedná, podmínky, za kterých ji lze v souladu s čl. 107 odst. 3 písm. c) SFEU prohlásit za slučitelnou s vnitřním trhem.
- 201 V tomto ohledu, jak zdůrazňuje žalobkyně a jak uvedla Komise v bodech 412 až 414 odůvodnění napadeného rozhodnutí, se sporný režim podpor za předpokladu, že může být posuzován jako režim poskytující podpory na zahájení nových leteckých spojení, skutečně řídí pokyny z roku 2005. V souladu s tím, co stanoví bod 174 pokynů z roku 2014, totiž podpory oznámené před vstupem posledně uvedených pokynů v platnost mohou být po dni 4. dubna 2014 v zásadě přezkoumány s ohledem na tyto pokyny. Avšak podpory, ať už byly oznámeny, či nikoliv, které byly tak jako v projednávané věci prováděny před tím, než Komise rozhodla o opatřeních oznámených Italskou republikou, a tedy se s ohledem na povinnost pozastavení uvedenou v čl. 108 odst. 3 SFEU jeví jako protiprávní, musí být přezkoumány s ohledem na pokyny z roku 2005.
- 202 Bod 79 pokynů z roku 2005, který je relevantní v projednávaném případě, zní následovně:
- „Vzhledem k výše uvedeným cílům a velkým potížím, které se mohou objevit při spuštění nové[ho leteckého spojení], Komise bude moci schválit takové podpory, pokud budou splňovat následující podmínky:
- [...]
- d) [dlouhodobá] životaschopnost a postupné snižování: podporovan[é nové spojení] musí být dlouhodobě životaschopn[é], to znamená, že musí pokrývat nejméně své náklady bez veřejného financování. Z tohoto důvodu se podpory na zahájení činnosti musí [postupně] snižovat a být časově omezeny.
- e) vyrovnání dodatečných nákladů na zahájení činnosti: výše podpory [...] musí [být striktně spojena s] dodatečný[mi] náklad[y] na zahájení činnosti, které se pojí se spuštěním nové trasy nebo [frekvence] a které by letecký subjekt nemusel hradit v obvyklém rytmu cestovních letů. Tyto náklady zahrnují zejména výdaje na marketing a [reklamu], které je nutné zajistit při zahájení činnosti na [seznámení veřejnosti s novým spojením]; mohou zahrnovat poplatky na usazení hrazené leteckou společností v prostorách regionálního letiště, které nastaly z důvodu [zahájení spojení], pokud se jedná o letiště kategorie C nebo D a pokud podpora na tyto náklady ještě nebyla poskytnuta. Oproti tomu se podpora nesmí týkat obvyklých provozních nákladů, jako nájem

a amortizace letadel, palivo, platy posádek, letištní poplatky, náklady na zásobování (catering). Zvolené způsobilé náklady budou muset odpovídat skutečným nákladům, získaným za běžných tržních podmínek.

- f) výše a trvání: [postupně se snižující] podpora může být přiznána na dobu nejvýše 3 let. Výše podpory nesmí žádný rok přesáhnout 50 % částky způsobilých nákladů daného roku a [celková výše poskytnuté podpory nesmí v průměru přesáhnout] 30 % způsobilých nákladů.

U [spojení] s odletem ze znevýhodněných regionů, to znamená nejvzdálenějších regionů, regionů uvedených v čl. 87 odst. 3 písm. a) [Smlouvy o ES] a regionů s nízkou hustotou obyvatelstva, může být [postupně se snižující] podpora poskytnuta nejdéle na dobu 5 let. Výše podpory nesmí žádný rok přesáhnout 50 % částky způsobilých nákladů daného roku a [celková výše poskytnuté podpory nesmí v průměru přesáhnout] 40 % způsobilých nákladů. Pokud je podpora skutečně poskytována po dobu 5 let, může být v průběhu prvních tří let udržována ve výši 50 % částky způsobilých nákladů.

V každém případě musí zůstat doba, po kterou je společnosti přiznána podpora na zahájení činnosti, podstatně kratší než doba, po kterou se společnost zaváže provozovat své činnosti s odletem z dotčeného letiště, jak je uvedeno v obchodním plánu požadovaném v odstavci 79 [písm.] i). [...] podpora [kromě toho] musí být zastavena, jakmile je dosaženo [cílového] počtu cestujících nebo se prokáže [ziskovost spojení], i když by to nastalo před koncem původně stanovené doby.

[...]

- h) nediskriminační přidělení: každý veřejný subjekt, který zamýšlí poskytnout společnosti, prostřednictvím letiště či nikoli, podpory na zahájení činnosti nové trasy, musí svůj projekt zveřejnit po dostatečně dlouhou dobu a s dostatečnou propagací, aby všechny letecké společnosti, které mají zájem, mohly nabídnout své služby. Toto sdělení musí obsahovat zejména popis trasy i objektivní kritéria, jako je výše a trvání podpor. Pravidla a zásady v oblasti veřejných zakázek a povolení musí být dodržována, pokud jsou uplatnitelná.

[...]“

203 V napadeném rozhodnutí, v tomto případě v bodech 410 až 421 odůvodnění, měla Komise za to, že finanční náhradu poskytnutou provozovateli letišť leteckým společnostem na základě sporného režimu podpor nelze považovat za slučitelnou s vnitřním trhem, neboť nebyla splněna kritéria slučitelnosti uvedená ve zmíněném bodě 79 pokynů z roku 2005.

204 V rámci druhého žalobního důvodu se žalobkyně v podstatě snaží prokázat, že v jejím konkrétním případě podpory, které obdržela, tvořené částkami, které jí provozovatelé letišť Cagliari-Elmas a Olbia zaplatili na základě smluv, které s nimi uzavřela, splňují podmínky stanovené v bodě 79 pokynů z roku 2005, přičemž v případě, že by tomu tak nebylo, by i přesto mohly být prohlášeny za slučitelné s vnitřním trhem na základě bodu 81 uvedených pokynů nebo nezávisle na nich v duchu čl. 107 odst. 3 písm. c) SFEU jako podpora na rozvoj cestovního ruchu.

205 V tomto ohledu je však nutno konstatovat, jak tvrdí Komise, že argumenty uplatňované žalobkyní nemohou vyvrátit její zjištění uvedené v napadeném rozhodnutí, že sporný režim podpor nesplňuje kritéria stanovená v bodě 79 pokynů z roku 2005, která jsou kumulativní, což znamená, že nedodržení jednoho z nich postačuje k vyloučení možnosti kvalifikace podpory jako „podpory na zahájení činnosti“ slučitelné s vnitřním trhem na základě těchto pokynů.

- 206 Nejprve je třeba poukázat na to, jak vyplývá z bodu 410 odůvodnění napadeného rozhodnutí, že sama Italská republika tvrdila, že sporný režim podpor nebyl koncipován jako režim na podporu zavedení nových leteckých spojení a tato podpora nesplňuje podmínky uvedené v bodě 79 pokynů z roku 2005.
- 207 Mimoto, co se týče podmínky stanovené v bodě 79 písm. d) pokynů z roku 2005, i za předpokladu, že by, jak tvrdí žalobkyně, obchodní dohody mezi provozovateli letišť a leteckými společnostmi byly uzavřeny za účelem hospodářské výnosnosti zhodnocené na základě *ex ante* posouzení životaschopnosti a ziskovosti provozních plánů předložených leteckými společnostmi a ekonomických analýz vypracovaných provozovateli letišť, sporný režim podpor nezavedl systém postupně se snižujících podpor pro všechna letecká spojení, která byla předmětem smluv uzavřených mezi provozovateli letišť a leteckými společnostmi, a tato spojení každopádně nejsou ve všech případech „nová“ ve smyslu těchto pokynů. Každá letecká společnost zejména obdržela celkové výše částek odpovídající příslušnému období činnosti, ale financování ve skutečnosti nebylo jednotlivě určováno pro každé dotčené letecké spojení s místem odletu a místem příletu na příslušném letišti. V tomto ohledu je tvrzení, že podpory poskytované pro roky 2012 a 2013 klesly z 21 milionů eur na 17,5 milionů eur, irelevantní, neboť snižování podpor se v kontextu pokynů z roku 2005 ve vztahu k dotčenému leteckému spojení očekává.
- 208 Ve svém konkrétním případě žalobkyně nezpochybňuje tvrzení, že podpora, kterou obdržela na provoz všech leteckých spojení s odletem z letiště Olbia, nebyla, pokud jde o toto letiště, postupně snižována, jelikož na základě sporného režimu podpor od provozovatele tohoto letiště obdržela odměny, které se naopak postupně zvyšovaly, jejichž výše činila 280 000 eur za období od května 2012 do března 2013 a 300 000 eur za období od června do prosince 2013. Pokud jde o letiště Cagliari-Elmas, bylo stanoveno, že za období od prosince 2012 do ledna 2013 žalobkyně obdrží částku 74 450 eur. Ze sporného režimu podpor ani z dokumentů předložených žalobkyní však nevyplývá, že by letecká spojení, na která se tyto částky obecně vztahovaly, byla zisková i bez dotčeného financování ani že by bylo možné stanovit část podpory odpovídající každému z těchto spojení a konstatovat tak, že se podpora poskytnutá na každé dotčené spojení postupně snižovala.
- 209 Pokud jde o mechanismus dohledu nad platbami prováděnými v rámci sporného režimu podpor zavedený autonomním regionem, na rozdíl od toho, co tvrdí žalobkyně, nic nenásvědčuje tomu, že uvedený mechanismus s ohledem na kritérium stanovené v bodě 79 písm. e) pokynů z roku 2005 zajišťoval, že poskytnuté veřejné financování bylo nezbytné k pokrytí části nákladů na zahájení dotčených leteckých spojení, představovalo pouze skutečné náklady vynaložené provozovateli letišť a vztahovalo se pouze na tyto náklady. To platí tím spíše, že podpora poskytnutá každé letecké společnosti nebyla rozdělena na části odpovídající jednotlivým zajišťovaným leteckým spojení s odletem z dotčených sardinských letišť a příletem na ně.
- 210 V tomto ohledu je irelevantní, že provozovatelé letišť údajně uhradili, přičemž není známo v jakém rozsahu, z vlastních finančních prostředků dodatečné náklady, ani že by žalobkyně podle svého tvrzení nezačala provoz dotčených leteckých spojení nebo by v něm nepokračovala, kdyby od provozovatelů letišť Cagliari-Elmas a Olbia neobdržela finanční podporu. Sporný režim podpor a smlouvy uzavřené mezi provozovateli letišť a leteckými společnostmi kromě toho neupřesňují, jaká byla výše dodatečných nákladů na zahájení každého z dotčených leteckých spojení.
- 211 Stejně tak, pokud jde o podmínku stanovenou v bodě 79 písm. f) pokynů z roku 2005, tato podmínka zjevně není splněna, jelikož je patrné, že sporný režim podpor a smlouvy uzavřené mezi provozovateli letišť a leteckými společnostmi nevymezují způsobilé náklady. Nejsou-li totiž stanoveny způsobilé náklady, není možné posoudit, zda je splněna podmínka maximálního financování ve výši 50 % částky způsobilých nákladů v daném roce a maximálního průměrného financování ve výši 30 % částky způsobilých nákladů. Ze spisu naopak vyplývá, že autonomní region platby, které provozovatelé letišť prováděli ve prospěch leteckých společností, nahrazoval na požádání a že výše těchto plateb byla stanovena paušálně, jednotlivé částky byly často zaokrouhlovány a nebyly dále upřesněny a každopádně jejich výše nebyla stanovena zvlášť pro každé z dotčených leteckých spojení.

- 212 Pokud jde o tvrzení žalobkyně, že Sardinie je unijní znevýhodněný hospodářský region ve smyslu bodu 79 písm. f) druhého pododstavce pokynů z roku 2005, je nutno konstatovat, že, jak zdůrazňuje Komise, tento region nesplňuje podmínky stanovené pokyny k regionální podpoře na období 2007–2013 (Úř. věst. 2006, C 54, s. 13).
- 213 Pokud jde o podmínku uvedenou v bodě 79 písm. h) pokynů z roku 2005, která se týká nediskriminačního přidělování podpor na zahájení činnosti, je třeba z důvodů, které již byly uvedeny výše na podporu zamítnutí druhé části prvního žalobního důvodu, odmítnout argumentaci žalobkyně, podle které provozovatelé letišť uspořádali řízení zaručující soutěž mezi leteckými společnostmi, které zajistilo transparentnost, dostatečnou propagaci, neexistenci diskriminace a výběr hospodářsky nejvýhodnějších nabídek.
- 214 Je tedy zjevné, že sporný režim podpor, včetně podpory, kterou obdržela jednotlivě žalobkyně, nesplňoval kritéria stanovená v bodě 79 pokynů z roku 2005.
- 215 Za těchto podmínek a vzhledem k posuzovací pravomoci Komise v této oblasti, jakož i k nutnosti vykládat výjimky ze zásady zákazu státních podpor restriktivně, Komise mohla, navzdory návrhu Italské republiky podanému v tomto ohledu v průběhu správního řízení, rozhodnout, že stejně tak není namístě odchytil se od pokynů z roku 2005 na základě bodu 81 uvedených pokynů, podle kterého Komise může „přezkoumat pro každý případ jednotlivě podporu nebo režim, které by nedodržovaly veškerá předchozí kritéria [uvedená v bodě 79], ale [...] vedly [by] k[e srovnatelné] situaci“. Každopádně totiž nelze mít za to, že sporný režim podpor, který nedodržuje většinu kritérií stanovených v bodě 79 pokynů z roku 2005, vede k situaci srovnatelné s podporou splňující uvedené požadavky.
- 216 Pokud jde o požadavek žalobkyně, uvedený poprvé v replice, a tudíž každopádně nepřipustný, aby byl sporný režim podpor povolen na základě čl. 107 odst. 3 písm. c) SFEU nezávisle na pokynech z roku 2005 z důvodu, že směřuje k podpoře cestovního ruchu na Sardinii a obchodních činností provozovatelů sardinských letišť, Italská republika o uplatnění této výjimky, jež se používá striktně, v průběhu správního řízení nepožádala. Dále vzhledem k rozsahu financování, které bylo v rámci sporného režimu podpor poskytnuto, uvedený režim jen stěží mohl nenarušit podmínky obchodu v míře odporující společnému zájmu.
- 217 Z výše uvedeného vyplývá, že druhý žalobní důvod je třeba zamítnout jako neopodstatněný.

C. Ke třetímu žalobnímu důvodu, vycházejícímu z nesprávného právního posouzení v příkazu k navrácení sporné podpory

- 218 V rámci třetího žalobního důvodu žalobkyně Komisi vytýká, že nezohlednila její legitimní zájmy, když Italské republiky v napadeném rozhodnutí nařídila zajistit navrácení sporné podpory žalobkyni. S ohledem na nízký počet případů podpor uznaných za nepřímou poskytnuté a nejistotu samotné Komise ohledně způsobu zacházení s projednávaným případem se přitom žalobkyně může dovolávat legitimního očekávání ohledně skutečnosti, že mechanismus zavedený zákonem č. 10/2010 není kvalifikován jako „státní podpora“ vyplácená leteckým společnostem. V tomto ohledu zdůrazňuje, že nemohla vědět, že smlouvy, které ji pojí s provozovateli letišť, zahrnovaly podporu ve smyslu článku 107 SFEU.
- 219 Komise navrhuje, aby byl třetí žalobní důvod zamítnut jako neopodstatněný. Zejména okolnost, že posouzení pojmu „nepřímá podpora“ je podle žalobkyně v právu státních podpor málo jasné, není vůbec skutečností, která by mohla Komisi bránit, aby nařídila navrácení podpor, tím spíše když je podpora v projednávaném případě jasně protiprávní z důvodu, že Italská republika sporný režim

podpor předem neoznámila a žalobkyně byla v napadeném rozhodnutí shledána za přímou příjemkyni sporného režimu podpor. Existence pochybností o existenci podpory každopádně nezakládá legitimní očekávání jejího příjemce.

- 220 V této souvislosti podle ustálené judikatury právo dovolávat se zásady ochrany legitimního očekávání svědčí každému jednotlivci, u kterého vyvolal unijní orgán podložené naděje. Nikdo se vedle toho nemůže dovolávat porušení této zásady, pokud mu správa neposkytla konkrétní ujištění (viz rozsudek ze dne 24. listopadu 2005, Německo v. Komise, C-506/03, nezveřejněný, EU:C:2005:715, bod 58 a citovaná judikatura). Stejně tak je-li opatrný a obezřetný hospodářský subjekt schopen předvídat přijetí unijního opatření, které se může nepříznivě dotknout jeho zájmů, nemůže se takovéto zásady dovolávat, pokud je toto opatření přijato [viz rozsudky ze dne 11. března 1987, Van den Bergh en Jurgens a Van Dijk Food Products (Lopik) v. Komise, 265/85, EU:C:1987:121, bod 44 a citovaná judikatura, a ze dne 22. června 2006, Belgie a Forum 187 v. Komise, C-182/03 a C-217/03, EU:C:2006:416, bod 147 a citovaná judikatura].
- 221 Vzhledem k ústřední roli, kterou hraje oznamovací povinnost pro to, aby Komise mohla provádět účinnou kontrolu státních podpor, jež má kogentní povahu, mohou mít příjemci podpory legitimní očekávání její legality v zásadě pouze v případě, že tato podpora byla poskytnuta v souladu s postupem upraveným v článku 108 SFEU, přičemž s řádnou péčí postupující hospodářský subjekt musí být zpravidla schopen ujistit se o tom, že byl uvedený postup dodržen. Jak zvláště zdůraznila Komise, pokud je podpora poskytnuta bez předchozího oznámení Komisi nebo – tak jako v projednávané věci – bez vyčkání rozhodnutí Komise, kterým se končí řízení, takže je podle čl. 108 odst. 3 SFEU protiprávní, příjemce podpory v zásadě nemůže mít legitimní očekávání legality jejího poskytnutí (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 27. září 2012, Producteurs de légumes de France v. Komise, T-328/09, nezveřejněný, EU:T:2012:498, body 20 a 21 a citovaná judikatura).
- 222 V projednávané věci, jak tvrdí Komise, posledně uvedená žalobkyně v žádném okamžiku neposkytla ujištění, že sporný režim podpor je slučitelný s vnitřním trhem, což platí tím spíše, že Italská republika uvedený režim zavedla, aniž vyčkala, až o něm Komise rozhodne na základě článku 108 SFEU, z čehož tudíž bylo možné usuzovat na protiprávnost uvedeného režimu.
- 223 Pokud jde o údajné legitimní očekávání žalobkyně, že její smluvní vztahy s provozovateli letišť Cagliari-Elmas a Olbia měly čistě obchodní povahu, která podle ní nemohla vzbudit podezření o státním původu jednání a finančních prostředků použitých uvedenými provozovateli, je nutno konstatovat, že nic nenasvědčuje tomu, že by byl státní původ finančních prostředků získaných provozovateli letišť ve výzvách k vyjádření zájmu, které tyto provozovatelé zveřejnili na svých internetových stránkách, zatajován, a dále v každém případě, že smlouva, kterou žalobkyně uzavřela s provozovatelem letiště Cagliari-Elmas, obzvláště výslovně upřesňuje, že autonomní region financoval plnění povinností vyplývajících z uvedené smlouvy, stejně jako že smlouva ze dne 31. března 2013 uzavřená s provozovatelem letiště Olbia na ni odkazovala.
- 224 Navíc vzhledem k tomu, že zákon č. 10/2010 byl zveřejněn v *Bollettino ufficiale della Regione autonoma della Sardegna*, nemohla o něm žalobkyně jako obezřetný hospodářský subjekt působící na trhu letecké dopravy v Itálii nevědět (obdobně viz rozsudek ze dne 20. listopadu 2008, Heuschen & Schrouff Oriental Foods Trading v. Komise, C-38/07 P, EU:C:2008:641, bod 61), ani proto nemohla nevědět o mechanismech financování, které tento zákon stanovil, o riziku, že by uvedené mechanismy mohly být považovány za režim podpor ve smyslu čl. 1 písm. d) nařízení 2015/1589, jakož i riziku, že by letecké společnosti mohly být považovány za skutečné příjemce uvedeného režimu.
- 225 V tomto ohledu argumentace žalobkyně vycházející z obtížnosti pochopit pojem nepřímých nebo konečných příjemců státní podpory nemůže obstát. Dvě ze tří smluv, které uzavřela s provozovateli letišť, totiž výslovně uváděly financování služeb objednaných uvedenými provozovateli autonomním regionem. Kromě toho měla žalobkyně, jako s řádnou péčí postupující hospodářský subjekt vědět, že nepřímá povaha podpory nemá žádný vliv na její navrácení (rozsudek ze dne 15. června 2010, Mediaset

v. Komise, T-177/07, EU:T:2010:233, bod 177), a v důsledku toho v žádném případě nepředstavuje výjimečnou okolnost, která by jí umožnila vyhnout se přímému účinku zákazu uvedeného v čl. 107 odst. 1 SFEU. Bod 79 písm. h) pokynů z roku 2005, kterých se žalobkyně dovolává, ostatně výslovně uvádí možnost poskytnutí podpory letecké společnosti veřejnou entitou „prostřednictvím letiště“, což potvrzuje, že existence smluvního vztahu sama o sobě nebrání možnosti kvalifikovat sporný režim podpor jako státní podpory ve prospěch leteckých společností, které jsou neslučitelné s vnitřním trhem.

226 S ohledem na výše uvedené je třeba třetí žalobní důvod zamítnout jako neopodstatněný.

D. Ke čtvrtému žalobnímu důvodu, vycházejícímu z nesprávného vedení šetření

227 V rámci čtvrtého žalobního důvodu žalobkyně Komisi vytýká nedostatek řádné péče a nestrannosti při vedení šetření, které vedlo k přijetí napadeného rozhodnutí. To je prokázáno zejména tím, že Komise odmítla podrobně zkoumat uplatnění kritéria soukromého investora.

228 Komise navrhuje, aby byl tento žalobní důvod odmítnut jako nepřipustný, neboť je v rozporu s čl. 76 písm. d) jednacího řádu stěžejí podložen v jediném bodě žaloby. V každém případě i za předpokladu, že by Komise použila zásadu soukromého investora nesprávně, neprokazovalo by to, že správné šetření nebylo vedeno správně.

229 V tomto ohledu je třeba připomenout, že na základě čl. 21 prvního pododstavce statutu Soudního dvora Evropské unie, který se na řízení před Tribunálem použije v souladu s čl. 53 prvním pododstavcem téhož statutu a čl. 76 písm. d) jednacího řádu, musí žaloba obsahovat zejména předmět sporu a stručný popis žalobních důvodů. Z judikatury vyplývá, že tento popis musí být dostatečně jasný a přesný, aby umožnil žalovanému připravit si obranu a Tribunálu provést přezkum. Z toho vyplývá, že hlavní skutkové a právní okolnosti, na kterých je žaloba založena, musí uceleně a srozumitelně vyplývat z textu samotné žaloby. Žaloba musí z tohoto důvodu vysvětlovat, v čem spočívá žalobní důvod, na němž je založena, takže abstraktní vyjádření tohoto důvodu nesplňuje požadavky jednacího řádu (viz rozsudek ze dne 14. února 2012, Itálie v. Komise, T-267/06, nezveřejněný, EU:T:2012:69, bod 35 a citovaná judikatura, a ze dne 13. června 2019, Strabag Belgium v. Parlament, T-299/18, nezveřejněný, EU:T:2019:411, bod 127 a citovaná judikatura).

230 V projednávané věci je nutno konstatovat, že žalobkyně nijak nepodložila čtvrtý žalobní důvod, který uplatňuje a který je uveden pouze v jednom bodě žaloby.

231 Tento žalobní důvod tedy musí být odmítnut jako nepřipustný, přičemž jen pro úplnost je třeba zdůraznit, že na rozdíl od toho, co tvrdí žalobkyně, Komise zkoumala otázku použití zásady tržně jednajícího hospodářského subjektu na sporný režim podpor dostatečně podrobně.

E. K pátému žalobnímu důvodu, vycházejícímu z nedostatečného a rozporného odůvodnění

232 V rámci pátého žalobního důvodu žalobkyně tvrdí, že napadené rozhodnutí je v několika ohledech nedostatečně a rozporuplně odůvodněno.

233 Komise navrhuje, aby byl tento žalobní důvod zamítnut jako neopodstatněný, přičemž zdůrazňuje, že v napadeném rozhodnutí dodržela požadavky týkající se povinnosti uvést odůvodnění, které vyplývají z judikatury. Celá řada výtek vznesených žalobkyní z důvodu porušení povinnosti uvést odůvodnění se ve skutečnosti týká spíše opodstatněnosti rozhodnutí v rozličných aspektech uplatněných v rámci předchozích žalobních důvodů.

- 234 Podle ustálené judikatury platí, že odůvodnění aktu musí být přizpůsobeno povaze dotčeného aktu a musejí z něho jasně a jednoznačně vyplývat úvahy orgánu, jenž akt vydal, tak aby se zúčastněné osoby mohly seznámit s důvody, které vedly k jeho přijetí, a případně napadnout jeho platnost před unijním soudem, a příslušný soud mohl vykonávat přezkum jeho opodstatněnosti, aniž by však bylo vyžadováno, aby orgán upřesnil veškeré relevantní skutkové a právní okolnosti, neboť otázka, zda splnil požadavky článku 296 SFEU, musí být posuzována s ohledem nejen na znění tohoto aktu, ale také s ohledem na jeho skutkový a právní kontext (v tomto smyslu viz rozsudky ze dne 15. července 2004, Španělsko v. Komise, C-501/00, EU:C:2004:438, bod 73, a ze dne 14. prosince 2005, Regione autonoma della Sardegna v. Komise, T-200/04, nezveřejněný, EU:T:2005:460, bod 63 a citovaná judikatura).
- 235 V rámci žalobního důvodu vycházejícího z chybějícího nebo nedostatečného odůvodnění navíc musí být výtky a argumenty zpochybňující opodstatněnost napadeného rozhodnutí považovány za neúčinné a irelevantní (viz rozsudek ze dne 15. června 2005, Corsica Ferries France v. Komise, T-349/03, EU:T:2005:221, bod 59 a citovaná judikatura).
- 236 V projednávané věci se Komise na rozdíl od toho, co tvrdí žalobkyně, otázkou existence hospodářského zvýhodnění podrobně zabývala v bodech 362 až 388 odůvodnění napadeného rozhodnutí.
- 237 Pokud jde o selektivitu opatření, Komise sice otázce, zda byla tato podmínka uvedená v čl. 107 odst. 1 SFEU splněna, věnovala jen jediný bod odůvodnění napadeného rozhodnutí, a sice bod 389 odůvodnění. Nicméně na rozdíl od toho, co tvrdí žalobkyně, je takové odůvodnění s ohledem na povinnost Komise uvést odůvodnění samo o sobě dostatečné (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), zejména proto, že žalobkyně byla naprosto schopna úvahám Komise porozumět a zpochybnit je v rámci třetí části prvního žalobního důvodu.
- 238 To platí rovněž pro přezkum existence narušení hospodářské soutěže, které je předmětem bodů 390 až 392 odůvodnění napadeného rozhodnutí.
- 239 Pokud jde o použitelnost prahové hodnoty *de minimis* stanovené pro SOHZ, zejména v nařízení č. 360/2012, Komise se touto otázkou nemusela zabývat, jelikož v bodech 379 a 411 odůvodnění konstatovala, čímž předložila, na rozdíl od toho, co tvrdí žalobkyně, odůvodnění nezbytné v tomto ohledu, že s ohledem na první podmínku použití článku 106 SFEU a judikaturu vyplývající z rozsudku ze dne 24. července 2003, Altmark Trans a Regierungspräsidium Magdeburg (C-280/00, EU:C:2003:415), žalobkyně nebyla pověřena SOHZ.
- 240 Pokud jde o tvrzení o nezohlednění legitimního očekávání žalobkyně ohledně navrácení údajně protiprávní podpory, je nutno konstatovat, že Komise se touto otázkou nemusela zabývat, jelikož žalobkyně v rámci správního řízení nepředložila připomínky a tuto otázku tedy nevznesla, a Komise se zabývala protiprávním režimem podpor, neboť tento režim byl proveden dříve, než rozhodla o jeho slučitelnosti s vnitřním trhem. V souladu s judikaturou připomenutou výše v rámci zamítnutí třetího žalobního důvodu se přitom příjemci každopádně nemohli z důvodu protiprávnosti sporného režimu podpor dovolávat legitimního očekávání.
- 241 Pokud jde o použití kritéria soukromého investora v tržním hospodářství, byla tato otázka na rozdíl od toho, co tvrdí žalobkyně, přezkoumána. V bodech 380 až 387 odůvodnění napadeného rozhodnutí totiž Komise jasně vysvětlila důvody, proč nepoužila zásadu tržně jednajícího hospodářského subjektu, včetně kritéria soukromého investora, a proč tak měla za to, že žalobkyně byla hospodářsky zvýhodněna. V těchto bodech odůvodnění zejména vysvětlila důvody, proč podle ní nebylo za účelem uzavření smluv mezi provozovateli letišť a leteckými společnostmi o poskytování služeb uskutečněno žádné nabídkové řízení. Jak přitom Komise zdůrazňuje, z této úvahy bylo možné vyvodit, že ceny placené provozovateli letišť leteckým společnostem za marketingové služby nebyly tržními cenami.

Stejně tak na rozdíl od toho, co tvrdí žalobkyně, Komise zejména v bodě 382 odůvodnění napadeného rozhodnutí vysvětlila, proč měla za to, že autonomní region nemohl v souvislosti s přijetím sporného režimu podpor očekávat výnos srovnatelný s výnosem, s nímž počítá investor.

- 242 Pokud jde o otázku, zda poskytnuté služby naplňovaly skutečné potřeby autonomního regionu, Komise v projednávaném případě v bodech 386 a 387 odůvodnění napadeného rozhodnutí vysvětlila, proč sporný režim podpor nenaplňoval skutečné potřeby autonomního regionu, ačkoliv při tom dospěla k nesprávnému závěru, na který Tribunál poukazuje v rámci přezkumu druhé části prvního žalobního důvodu. Stejně tak Komise vysvětlila, zejména v oddílu 7.2.1.3 napadeného rozhodnutí, proč se domnívala, že platby uskutečněné ve prospěch leteckých společností nemohou být považovány za skutečnou protihodnotu marketingových služeb, jelikož cílem těchto služeb byla podle Komise propagace především leteckých spojení leteckých společností.
- 243 Pokud jde o dosah sankčních doložek vložených do smluv uzavřených s provozovateli letišť, Komise měla v bodě 359 odůvodnění napadeného rozhodnutí za to, že zavedený mechanismus dohledu popsáný v oddílu 2.7.3 uvedeného rozhodnutí, který – jak je uvedeno bodě 80 odůvodnění – zahrnoval uplatnění sankcí provozovateli letišť vůči leteckým společnostem, zaručoval dodržování povinností uložených autonomním regionem provozovatelům letišť. Vzhledem k tomu, že Komise měla za to, že tento mechanismus, včetně sankčních doložek vložených provozovateli letišť za účelem dosažení souladu s regionálním rozhodnutím č. 29/36, přispívá k přičtení smluvních jednání provozovatelů letišť autonomnímu regionu, nemusela tuto otázku při přezkumu použití zásady tržně jednajícího hospodářského subjektu znovu posuzovat, a to tím méně na úrovni provozovatelů letišť Cagliari-Elmas a Olbia, neboť tito provozovatelé nebyli autonomním regionem vlastněni.
- 244 Pokud jde o možnost prohlásit sporný režim podpor slučitelným s vnitřním trhem podle čl. 107 odst. 3 písm. c) SFEU, Komise tuto možnost nemusela zkoumat z úřední povinnosti, jelikož Italská republika neměla v úmyslu odůvodnit sporný režim podpor na základě výjimky stanovené v tomto ustanovení.
- 245 Pokud jde o otázku, zda sporný režim podpor představuje režim podpor ve smyslu čl. 1 písm. d) nařízení 2015/1589, mohla mít Komise v bodě 349 odůvodnění napadeného rozhodnutí za to, že tomu tak bylo, jakmile žádný jednotlivý podnik, který považovala za příjemce, v projednávaném případě letecká společnost, nebyl označen v právním rámci popsáném v oddílu 2 napadeného rozhodnutí, o němž měla za to, že představuje sporný režim podpor. Toto odůvodnění bylo dostatečné k tomu, aby žalobkyně mohla pochopit, že popis režimu obsažený v uvedeném oddílu splňoval podle Komise podmínky stanovené v prvním případě, na který se vztahuje definice režimu podpor obsažená v čl. 1 písm. d) nařízení 2015/1589.
- 246 Žalobkyně dále Komisi vytýká, že nevysvětlila, proč se rozbor *ex ante* dodatečné výnosnosti, jak je uveden v bodech 61 až 66 pokynů z roku 2014, v projednávaném případě nepoužije. Tato výtku nicméně musí být zamítnuta. V bodech 381 až 384 odůvodnění napadeného rozhodnutí totiž Komise odůvodnila irelevanci rozboru *ex ante* uvedeného ve zmíněných bodech 61 až 66 tím, že Italská republika nepředložila rozboru *ex ante* dodatečné výnosnosti a že autonomní region vlastnil pouze jedno ze tří dotčených letišť, a sice letiště Alghero. Navíc jelikož Komise měla za to, že provozovatelé letišť Cagliari-Elmas a Olbia sporný režim podpor pouze prováděli, není tento typ rozboru relevantní rovněž ve vztahu k použití zásady tržně jednajícího hospodářského subjektu na úrovni uvedených provozovatelů.
- 247 Pokud jde o tvrzení, podle kterého Komise neprokázala ani to, že finanční prostředky, které letecké společnosti obdržely od provozovatelů letišť, byly prostředky pocházejícími od autonomního regionu, ani postavení provozovatelů letišť pouze jako prostředníků pro převody finančních prostředků z autonomního regionu na letecké společnosti, jakožto příjemkyně, je nutno konstatovat, že Komise v bodech 357 až 360 odůvodnění napadeného rozhodnutí jasně vysvětlila důvody, proč měla za to, že provozovatelé letišť hráli roli prostředníků, kteří leteckým společnostem převáděli finanční prostředky

pocházející od autonomního regionu. Ostatně, jak již bylo konstatováno v rámci přezkumu prvního žalobního důvodu, je zjevné, že finanční prostředky, které provozovatelé letišť používali k odměňování leteckých společností, byly prostředky, které uvedeným provozovatelům poskytl autonomní region.

- 248 Pokud jde o výtku vůči Komisi, že nezohlednila nebo dostatečně nezohlednila argumenty předložené společnostmi Ryanair a easyJet v rámci správního řízení, zejména argumenty uvedené v bodech 116, 118, 131, 136, 145, 152, 166, 172, 177 a 199 odůvodnění napadeného rozhodnutí, kromě toho, že se tyto argumenty týkají především situací specifických pro tyto letecké společnosti, které tudíž mohou lépe posoudit dostatečnost odůvodnění, které jako odpověď poskytla Komise, je třeba konstatovat, že výtka žalobkyně je skutkově nepodložená, neboť Komise v napadeném rozhodnutí na uvedené argumenty odpověděla. Dále, jelikož se Komise vyjádřila k existenci režimu podpor, nebyla povinna na rozdíl od toho, co uvádí žalobkyně, podrobně zkoumat obsah všech smluv uzavřených provozovateli letišť se všemi leteckými společnostmi.
- 249 Podle žalobkyně je napadené rozhodnutí nakonec stíženo rozporným odůvodněním, zejména pokud jde o použitelnost pokynů z roku 2005 a z roku 2014 a pokud jde o cíle marketingových služeb nabízených leteckými společnostmi provozovatelům letišť.
- 250 V tomto ohledu Komise v bodě 414 odůvodnění napadeného rozhodnutí vysvětlila, proč se na sporný režim podpor v rozsahu, v němž představuje podporu leteckým společnostem, vztahují pokyny z roku 2005, a nikoli pokyny z roku 2014. Komise tak v bodech 407 až 420 odůvodnění uvedeného rozhodnutí přezkoumala legalitu této podpory z hlediska pokynů z roku 2005. Komise zajisté v bodech 379 až 387 odůvodnění napadeného rozhodnutí týkajících se existence zvýhodnění odkázala na některé prvky metodologie týkající se použití zásady tržně jednajícího hospodářského subjektu, které již uvedla v pokynech z roku 2014. Komise nicméně tímto pouze použila pojmy, které by mohly být každopádně použity i v případě neexistence uvedených pokynů. Za těchto podmínek odkaz na pokyny z roku 2014 v rámci přezkumu použití zásady tržně jednajícího hospodářského subjektu neodporoval nutnosti zkoumat podporu ve prospěch leteckých společností z hlediska pokynů z roku 2005 (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 13. prosince 2018, Transavia Airlines v. Komise, T-591/15, EU:T:2018:946, body 157 až 163).
- 251 Pokud jde o cíle marketingových služeb nabízených leteckými společnostmi provozovatelům letišť, žalobkyně v tomto ohledu poukazuje na nesoudržnost. Formulace této výtky však Tribunálu neumožňuje ji pochopit, takže musí být odmítnuta jako nepřípustná.
- 252 Z výše uvedeného vyplývá, že napadené rozhodnutí není stíženo nedostatkem ani rozporem v odůvodnění a že ve zbývajících částech jsou výtky a argumenty směřující ke zpochybnění opodstatněnosti napadeného rozhodnutí v rámci projednávaného žalobního důvodu irelevantní.
- 253 Pokud jde o tvrzení žalobkyně, aby byla Komisi uložena zesílená povinnost uvést odůvodnění, když nařizuje navrácení podpory, je třeba toto tvrzení zamítnout. V tomto ohledu totiž stačí připomenout, že v souladu s judikaturou je zrušení protiprávně poskytnuté státní podpory prostřednictvím jejího navrácení logickým důsledkem konstatování její protiprávnosti. Tímto navrácením, které nelze považovat za sankci, příjemce ztrácí oproti svým konkurentům své zvýhodnění na trhu, což umožňuje návrat k situaci před poskytnutím podpory (rozsudek ze dne 17. června 1999, Belgie v. Komise, C-75/97, EU:C:1999:311, body 64 a 65). Z toho vyplývá, že poté, co bylo v bodě 421 odůvodnění napadeného rozhodnutí konstatováno, že státní podpora, kterou region poskytl leteckým společnostem, představuje protiprávní státní podporu neslučitelnou s vnitřním trhem, bylo odůvodnění obsažené v bodech 422 až 426 odůvodnění napadeného rozhodnutí dostatečné k nařízení navrácení podpory, a to i v případě žalobkyně.
- 254 Z výše uvedeného vyplývá, že je třeba zamítnout pátý žalobní důvod, a tedy i žalobu v plném rozsahu.

IV. K nákladům řízení

255 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 uložit posledně uvedené náhradu nákladů řízení.

Z těchto důvodů

TRIBUNÁL (první rozšířený senát)

rozhodl takto:

1) Žaloba se zamítá.

2) Společnosti Volotea, SA se ukládá náhrada nákladů řízení.

Papasavvas

Svenningsen

Valančius

Csehi

Nihoul

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

Podpisy.

Obsah

I. Skutečnosti předcházející sporu	1
A. Ke sporným opatřením	1
1. K předpisům přijatým autonomním regionem	2
a) K článku 3 zákona č. 10/2010	2
b) K aktům provádějícím zákon č. 10/2010	2
2. K provádění sporných opatření	4
a) Provádění zákona č. 10/2010, pokud jde o letiště Olbia	4
b) Provádění zákona č. 10/2010, pokud jde o letiště Cagliari-Elmas	5
c) Provádění zákona č. 10/2010, pokud jde o letiště Alghero	5
B. K napadenému rozhodnutí	5
II. Řízení a návrhová žádání účastnic řízení	8
III. Právní otázky	9
A. K prvnímu žalobnímu důvodu, vycházejícímu z nesprávného výkladu pojmu státní podpory ve smyslu článku 107 odst. 1 SFEU	9
1. K přípustnosti některých argumentů	9
2. K první části prvního žalobního důvodu, týkající se nesprávného určení příjemců sporného režimu podpory, a ke druhé části prvního žalobního důvodu, týkající se neexistence zvýhodnění žalobkyně	10
a) K použití „státních prostředků“ provozovateli letišť	10
b) K přičitatelnosti rozhodnutí a plateb, které provozovatelé letišť učinili ve vztahu k žalobkyni, autonomnímu regionu	14
c) K nesprávnému určení příjemců sporného režimu podpor a k neexistenci zvýhodnění leteckých společností	17
d) K zásadě tržně jednajícího hospodářského subjektu	19
1) K použití zásady tržně jednajícího hospodářského subjektu na smluvní vztahy mezi provozovateli letišť a leteckými společnostmi	19
2) K použití zásady tržně jednajícího hospodářského subjektu na úrovni autonomního regionu	21
3) K možnosti považovat financování související s letištěm Olbia za podporu marketingových činností, investic nebo regionálních letišť	24

3. Ke třetí části prvního žalobního důvodu, týkající se skutečnosti, že opatření podpory není selektivní	26
4. Ke čtvrté části prvního žalobního důvodu, týkající se nenarušení hospodářské soutěže a dopadu na obchod mezi členskými státy.....	27
a) K možnosti, že sporná podpora týkající se žalobkyně spadá pod prahovou hodnotu de minimis stanovenou nařízením č. 360/2012.....	28
b) K narušení hospodářské soutěže a dopadu sporného režimu podpor na obchod uvnitř Společenství	29
B. Ke druhému žalobnímu důvodu, vycházejícímu z pochybení, pokud jde o možnost odůvodnit spornou podporu	31
C. Ke třetímu žalobnímu důvodu, vycházejícímu z nesprávného právního posouzení v příkazu k navrácení sporné podpory	35
D. Ke čtvrtému žalobnímu důvodu, vycházejícímu z nesprávného vedení šetření	37
E. K pátému žalobnímu důvodu, vycházejícímu z nedostatečného a rozporného odůvodnění	37
IV. K nákladům řízení	41