



Sbírka soudních rozhodnutí

ROZSUDEK TRIBUNÁLU (prvního rozšířeného senátu)

13. května 2020*

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

Ve věci T-8/18,

easyJet Airline Co. Ltd, se sídlem v Lutonu (Spojené království), zastoupená P. Willisem, solicitor, a J. Rivas Andrésem, advokátem,

žalobkyně,

proti

Evropské komisi, zastoupené L. Armati 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 no 12, ze dne 16. dubna 2010) (dále jen „zákon č. 10/2010“).
- 4 Článek 3 zákona č. 10/2010, nadepsaný „Podněty k omezení výkyvů leteckých spojení ostrova v průběhu roku“ (Incentivi alla destagionalizzazione dei collegamenti aerei isolani), zní následovně:

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

2. Kritéria, povaha a doba trvání nabídky přepravy, jakož i pokyny pro vypracování plánů činností ze strany společností provozujících letiště, které zohledňují opatření týkající se územní kontinuity uvedená v článku 2, jsou vymezeny usneseními regionálního výkonného orgánu 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 v podstatě definují tři druhy „činností“, za něž provozovatelé letišť mohli od autonomního regionu obdržet náhradu za roky 2010 až 2013, a to:
 - nárůst letového provozu leteckými společnostmi (dále jen „činnost 1“);
 - propagace ostrova Sardinie jako turistické destinace leteckými společnostmi (dále jen „činnost 2“);
 - jiné propagační činnosti svěřené provozovateli letišť na účet autonomního regionu jiným poskytovatelům služeb, než leteckým 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 dosáhl 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 tak 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 vynaloženými leteckými společnostmi za účelem zajištění strategických spojení a dosažení ročních cílových počtů cestujících na straně jedné a skutečnými nebo předpokládanými výnosy z prodeje letenek cestujícím na straně druhé.
- 18 Pokud souhrn náhrad 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, easyJet Airline Co. Ltd, je letecká společnost, která je majitelkou licence zapsané v Anglii a ve Walesu (Spojené království), jež provozuje síť krátkých leteckých spojení 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 reakci 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 v rámci těchto dokumentů vyzvala společnost GEASAR, aby se zapojila do investice, kterou bylo třeba provést za účelem zavedení marketingového a reklamního plánu.
- 23 Společnost GEASAR posoudila provozní plán žalobkyně a připravila vlastní provozní plán, z něhož vyplývalo, že účast na investici navrhovaná žalobkyní by pro provozovatele letiště byla výnosná.
- 24 Společnost GEASAR předložila autonomnímu regionu plány činností pro rok 2010 a pro tříleté období 2011–2013 a zároveň s nimi mu předložila příslušné žádosti 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 pro období let 2011–2013.
- 25 Společnost GEASAR a žalobkyně následně uzavřely tři smlouvy, ve kterých se žalobkyně zavázala k tomu, že za úplatu jednak zachová nebo zajistí přímá letecká spojení mezi Olbií a evropskými letišti Bristol (Spojené království), Basilej (Švýcarsko), Ženeva (Švýcarsko), Londýn-Gatwick (Spojené království), Milán-Malpensa (Itálie), Berlín-Schönefeld (Německo), Lyon (Francie), Paříž-Orly (Francie) a Madrid-Barajas (Španělsko) a dosáhne ročních cílových počtů cestujících a jednak uskuteční marketingový a reklamní plán na propagaci ostrova Sardinie.

- 26 První z těchto smluv byla podepsána dne 17. března 2011 a vztahovala se na období od 28. března 2010 do 27. března 2011. Druhá z nich byla podepsána dne 25. ledna 2012 a vztahovala se na období od 27. března 2011 do 30. března 2013. Poslední smlouva se společností GEASAR byla podepsána dne 1. března 2013 a vztahovala se na období od 27. března 2013 do 30. března 2014.

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

- 27 Společnost SOGAER, provozovatelka letiště Cagliari-Elmas, zveřejnila na svých internetových stránkách oznámení vyzývající letecké společnosti, aby jí předložily provozní plány pro letecká spojení s odletem a přiletem na tomto letišti, jakož i pro uzavření marketingových smluv na propagaci ostrova Sardinie.
- 28 Žalobkyně společnosti SOGAER předložila tříletý provozní plán rozvoje leteckých spojení s odletem z letiště Cagliari a přiletem na něj, jakož i marketingový a reklamní plán. Ve studii ekonomického dopadu zadané externímu poradci bylo na základě tohoto plánu konstatováno, že by investice do marketingových činností, kterou stanovil uvedený plán, byla pro žalobkyni výnosná. Tato studie měla rovněž za to, že by uvedená investice přispěla k rozvoji hospodářství ostrova Sardinie a byla by pro společnost SOGER výnosná.
- 29 Společnost SOGAER předložila autonomnímu regionu plán 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.
- 30 Žalobkyně a společnost SOGAER uzavřely smlouvu s číslem 25/2011, která se vztahovala na období od 29. března 2010 do 28. března 2013 (dále jen „smlouva č. 25/2011“). Žalobkyně se v ní zavázala, že zachová nebo zajistí přímé lety mezi Cagliari-Elmas a Londýn-Stansted (Spojené království), Ženevou, Basilejí a Belín-Schönefeld a dosáhne cílových počtů cestujících, jakož i k tomu, že bude vykonávat marketingové a reklamní činnosti. Tato plnění spadala do činností 1 a 2.
- 31 Článek 5 této dohody upřesňuje, že platnost této smlouvy je podmíněna zachováním a obnovením financování společnosti SOGER ze strany autonomního regionu.

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

- 32 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. Uvedená stížnost vedla 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“.
- 33 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 na základě zásady tržně jednajícího hospodářského subjektu zejména za to, že opatření provedená autonomním

regionem, zejména smlouvy uzavřené společností SOGEAAL, kontrolovanou uvedeným regionem, s některými leteckými společnostmi, týkající se propagace a zahájení nových leteckých spojení s místem odletu a místem příletu na letišti Alghero, jakož i marketingových a reklamních činností, nepředstavují podpory ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU.

- 34 Pokud jde o období od roku 2010 do roku 2013, žalobkyně nicméně se společností SOGEAAL neuzavřela smlouvu, která by spadala do režimu podpor zavedeného zákonem č. 10/2010.

B. K napadenému rozhodnutí

- 35 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).
- 36 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.
- 37 Italské orgány a zúčastněné strany, včetně žalobkyně a provozovatelů letišť Alghero, Cagliari-Elmas a Olbia, předložily písemné připomínky. Komise předala připomínky zúčastněných stran italským orgánům, které se k nim mohly vyjádřit.
- 38 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 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. Dne 4. července 2014 předložila žalobkyně své připomínky.
- 39 Dne 25. března 2015 požádala Komise žalobkyni o předložení některých dokumentů. Dne 31. března 2015 poskytla žalobkyně Komisi tyto dokumenty a při této příležitosti předložila doplňující připomínky.
- 40 Ve dnech 1. a 14. května 2015 žalobkyně a poradenská společnost jednající jejím jménem Komisi sdělily nové doplňující připomínky.
- 41 Žalobkyně poté, co se setkala s útvary Komise, dne 1. června 2015 předložila nové připomínky. Italské orgány, které byly vyzvány, aby se v tomto ohledu případně vyjádřily, předložily Komisi své připomínky dne 17. září 2015.

- 42 Dne 29. července 2016 přijala Komise rozhodnutí (EU) 2017/1861 o státní podpoře SA.33983 (2013/C) (ex 2012/NN) (ex 2011/N) – Itálie – Vyrovnávací platby letišť na Sardinii za závazky veřejné služby (služby obecného hospodářského zájmu) (Úř. věst. 2017, L 268, s. 1, dále jen „napadené rozhodnutí“), jehož výrok zní následovně:

„Článek 1

1. Režim, který Itálie zavedla [...] zákonem [č. 10/2010], nezahrnuje státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 [SFEU] ve prospěch společností SOGEAAL [...], SOGAER [...], a GEASAR [...].
2. Režim, který Itálie zavedla zákonem č. 10/2010, představuje státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy ve prospěch společností Ryanair/AMS, [žalobkyně], Air Berlin, Meridiana, Alitalia, Air Italy, Volotea, Wizzair, Norwegian, JET2.COM, Niki, Tourparade, Germanwings, Air Baltic a Vueling, neboť se týká činnosti uvedených leteckých společností na letištích Cagliari-Elmas a Olbia.
3. Státní podpora uvedená v odstavci 2 byla Itálií poskytnuta v rozporu s čl. 108 odst. 3 [SFEU].
4. Státní podpora uvedená v odstavci 2 není slučitelná s vnitřním trhem.

Článek 2

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

- 43 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 32. 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.
- 44 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 zajmout stanovisko.
- 45 Dne 1. srpna 2016 italské orgány žalobkyni oznámily nedůvěrné znění napadeného rozhodnutí a vyzvaly ji, aby uvedla, jaké údaje je třeba skrýt ve znění, které mělo být předmětem zveřejnění v Úředním věstníku, k němuž došlo 18. října 2017.

II. Řízení a návrhová žádání účastnic řízení

- 46 Podáním došlým kanceláři Tribunálu dne 11. ledna 2018 podala žalobkyně projednávanou žalobu.
- 47 Po dvojí výměně písemných vyjádření a na návrh soudce zpravodaje se 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, jakož i aby se vyjádřily k vhodnosti spojení projednávané věci s věcí Volotea v. Komise (T-607/17), přičemž Tribunál nakonec rozhodl, že tyto věci nespojí z důvodu otázek týkajících se důvěrnosti určitých informací. Účastnice řízení těmito opatřeními ve stanovených lhůtách vyhověly.
- 48 Dne 19. června 2019 rozhodl Tribunál na návrh prvního senátu a místopředsedy na plenárním zasedání předat na základě článku 28 svého jednacího řádu věc prvnímu senátu zasedajícímu v rozšířeném kolegiu pěti soudců.
- 49 Řeči účastníků řízení a jejich odpovědi na otázky položené Tribunálem byly vyslechnuty na jednání dne 2. října 2019, po jehož skončení byla ústní část řízení ukončena.
- 50 Usnesením ze dne 7. listopadu 2019 rozhodl Tribunál znovu otevřít ústní částí řízení. Dne 12. listopadu 2019 požádal Tribunál Komisi o předložení určitých dokumentů, což posledně uvedená učinila ve stanovené lhůtě. Žalobkyně pak měla příležitost vyjádřit se k těmto dokumentům dne 20. prosince

2019; při této příležitosti však poznamenala, že nebyly předloženy v jednacím jazyce, ale v italštině. Žalobkyně, která byla vyzvána, aby Tribunálu sdělila, zda mu tímto komentářem mínila navrhnout, aby Komisi v souladu s článkem 46 svého jednacího řádu nařídil uvedené dokumenty předložit v jednacím jazyce, však dne 29. ledna 2020 odpověděla, že takové odstranění vady nepožaduje. Za těchto podmínek Tribunál dne 4. února 2020 ukončil ústní část řízení.

51 V návaznosti na žádost Komise o možnost vyjádřit se k vyjádření žalobkyně ze dne 20. prosince 2019 Tribunál usnesením ze dne 25. února 2020 rozhodl znovu otevřít ústní část řízení a poté, co se Komise ve stanovené lhůtě vyjádřila, byla ústní část řízení znovu ukončena.

52 Žalobkyně navrhuje Tribunálu, aby:

- napadené rozhodnutí zrušil v plném rozsahu, a v každém případě v rozsahu, v němž se týká údajně protiprávní státní podpory, která jí byla podle Komise poskytnuta;
- uložil Evropské komisi náhradu nákladů řízení.

53 Komise navrhuje, aby Tribunál:

- zamítl žalobu;
- uložil žalobkyni náhradu nákladů řízení.

III. Právní otázky

A. K přípustnosti

54 Ve své žalobní odpovědi Komise namítá nepřípustnost žaloby v rozsahu, v němž směřuje ke zrušení jednak čl. 1 odst. 1 napadeného rozhodnutí a jednak čl. 1 odst. 2 téhož rozhodnutí v rozsahu, v němž se tento odst. 2 týká jiných leteckých společností než žalobkyně.

55 I když totiž Komise připouští, že žalobkyně je aktivně legitimována k podání žaloby na neplatnost napadeného rozhodnutí v rozsahu, v němž se jí dotýká, a z tohoto důvodu může napadnout jednotlivé části rozhodnutí uvedené na podporu napadeného výroku, zejména části týkající se čl. 1 odst. 2 tohoto rozhodnutí, jako jsou části oddílu 7.2.1, zpochybňuje možnost žalobkyně domoci se zrušení uvedeného rozhodnutí v plném rozsahu. Žalobkyně totiž podle Komise neuvedla důvody, proč usiluje o zrušení tohoto rozhodnutí ve prospěch jiných subjektů, jako jsou konkurenční společnosti.

56 Kromě toho by podle Komise žalobkyně nemohla podat přímou žalobu na neplatnost konstatování uvedeného v čl. 1 odst. 1 napadeného rozhodnutí, podle kterého letiště neobdržela státní podporu. Toto konstatování je totiž dle Komise podloženo úvahami uvedenými v oddíle 7.2.2 napadeného rozhodnutí, které se žalobkyně jakožto letecké společnosti bezprostředně a osobně nedotýkají.

57 Žalobkyně, která se opírá zejména o bod 31 rozsudku ze dne 17. září 1992, NBV a NVB v. Komise (T-138/89, EU:T:1992:95), má za to, že je nad rámec výroku oprávněna napadnout odůvodnění, které tvoří jeho nezbytný podklad. V projednávaném případě je přitom dle žalobkyně zjevné, že konstatování existence podpory poskytnuté takovým leteckým společnostem, jako je žalobkyně, považovaným za skutečné příjemce sporného režimu podpor, záviselo na neoddělitelném konstatování neexistence prvků podpory na úrovni provozovatelů letišť, které Komise kvalifikovala jako pouhé „prostředníky“, kteří dále vypláceli finanční zvýhodnění poskytovaná autonomním regionem.

Žalobkyně má tedy za to, že je oprávněna napadnout toto posledně uvedené konstatování, aby mohla prokázat, že nebyla skutečným příjemcem uvedených opatření, a Komise tudíž není oprávněna po ní požadovat vrácení částek autonomnímu regionu.

- 58 Žalobkyně kromě toho trvá na tom, že může požadovat zrušení napadeného rozhodnutí v plném rozsahu, tj. včetně částí, kde není jmenovitě zmíněna, přičemž připomíná, že podala podpůrný návrh na zrušení uvedeného rozhodnutí pouze v rozsahu, v němž se jí dotýká.
- 59 V tomto ohledu je třeba připomenout, že podle čl. 263 čtvrtého pododstavce SFEU může každá fyzická nebo právnická osoba za podmínek uvedených v prvním a druhém pododstavci tohoto článku podat žalobu proti aktům, které jsou jí určeny nebo které se jí bezprostředně a osobně dotýkají, jakož i proti nařizovacím aktům, které se jí bezprostředně dotýkají a nevyžadují přijetí prováděcích opatření.
- 60 Vzhledem k tomu, že napadené rozhodnutí je určeno jen Italské republice, je třeba připomenout, že podle ustálené judikatury mohou jiné subjekty než osoby, jimž je rozhodnutí určeno, tvrdit, že jsou osobně dotčeny, pouze pokud je toto rozhodnutí zasahuje z důvodu určitých vlastností, které jsou pro ně zvláštní, nebo faktické situace, která je vymezuje vzhledem ke všem ostatním osobám, a tím je individualizuje způsobem obdobným tomu, jakým by byla individualizována osoba, jíž je takové rozhodnutí určeno [rozsudky ze dne 15. července 1963, Plaumann v. Komise, 25/62, EU:C:1963:17, s. 223, a ze dne 28. června 2018, Andres (Heitkamp BauHolding v úpadku) v. Komise, C-203/16 P, EU:C:2018:505, bod 41].
- 61 V oblasti státních podpor Soudní dvůr rozhodl, že podnik v zásadě nemůže napadnout rozhodnutí Komise, jímž je zakázán režim podpor v určitém odvětví, jestliže je tímto rozhodnutím dotčen pouze z důvodu své příslušnosti k tomuto odvětví a svého postavení případného příjemce tohoto režimu. Takové rozhodnutí je totiž ve vztahu k takovému podniku obecně závazným opatřením, které se uplatní v objektivně vymezených situacích a zakládá právní účinky pro určitou kategorii osob vymezených obecně a abstraktně [viz rozsudky ze dne 19. října 2000, Itálie a Sardegna Lines v. Komise, C-15/98 a C-105/99, EU:C:2000:570, bod 33 a citovaná judikatura, a ze dne 28. června 2018, Andres (Heitkamp BauHolding v úpadku) v. Komise, C-203/16 P, EU:C:2018:505, bod 43].
- 62 Pokud se však napadený akt dotýká skupiny osob, jež byly nebo mohly být známy v okamžiku přijetí tohoto aktu, a na základě kritérií vlastních členům skupiny, tyto osoby mohou být dotčeným aktem osobně dotčeny, neboť patří k omezenému okruhu hospodářských subjektů [viz rozsudek ze dne 13. března 2008, Komise v. Infront WM, C-125/06 P, EU:C:2008:159, bod 71 a citovaná judikatura; rozsudky ze dne 27. února 2014, Stichting Woonpunt a další v. Komise, C-132/12 P, EU:C:2014:100, bod 59, a ze dne 28. června 2018, Andres (Heitkamp BauHolding v úpadku) v. Komise, C-203/16 P, EU:C:2018:505, bod 44].
- 63 Skuteční příjemci jednotlivých podpor, které byly poskytnuty v rámci režimu podpor, jehož navrácení nařídila Komise, jsou tak osobně dotčeni ve smyslu čl. 263 čtvrtého pododstavce SFEU [rozsudky 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 53, a ze dne 28. června 2018, Andres (Heitkamp BauHolding v úpadku) v. Komise, C-203/16 P, EU:C:2018:505, bod 45; v tomto smyslu viz rovněž rozsudek ze dne 19. října 2000, Itálie a Sardegna Lines v. Komise, C-15/98 a C-105/99, EU:C:2000:570, body 34 a 35].
- 64 Kromě podniků, které jsou příjemci podpory, byly rovněž za podniky osobně dotčené rozhodnutím Komise, kterým se ukončuje řízení zahájené na základě čl. 108 odst. 2 SFEU, uznány i podniky, které podnikům, které jsou příjemci podpory, konkurují a které hrály v rámci tohoto řízení aktivní úlohu, pokud bylo opatřením podpory, které je předmětem napadeného rozhodnutí, podstatně zasaženo jejich postavení na trhu (rozsudky ze dne 28. ledna 1986, Cofaz a další v. Komise,

169/84, EU:C:1986:42, bod 25; ze dne 22. listopadu 2007, Sniace v. Komise, C-260/05 P, EU:C:2007:700, bod 55, a ze dne 17. září 2015, Mory a další v. Komise, C-33/14 P, EU:C:2015:609, bod 98).

- 65 V projednávaném případě se výrok napadeného rozhodnutí dotýká jak Italské republiky, tak provozovatelů letišť a leteckých společností. Vzhledem k tomu, že návrhová žádání směřují ke zrušení tohoto rozhodnutí v plném rozsahu i v rozsahu, v němž se dotýká žalobkyně, je třeba určit, v jakém rozsahu může posledně uvedená podat žalobu na neplatnost uvedeného rozhodnutí.
- 66 V této souvislosti je třeba uvést, že žalobkyně je v čl. 1 odst. 2 napadeného rozhodnutí označena za příjemce sporného režimu podpor. Kromě toho je podle článku 2 tohoto rozhodnutí povinna italským orgánům vrátit částky, které na základě sporného režimu podpor obdržela.
- 67 Za těchto podmínek je žaloba v rozsahu, v němž směřuje ke zrušení těchto dvou ustanovení, pokud jde o žalobkyni, s ohledem na článek 263 čtvrtý pododstavec SFEU přípustná, a žalobkyně v rámci této žaloby 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 takové letecké společnosti, jako je žalobkyně.
- 68 V rámci uvedené žaloby však Tribunálu přísluší zabývat se pouze částmi rozhodnutí, které se dotýkají žalobkyně. Ty z jeho částí, které se dotýkají jiných osob než osoby, které je určeno rozhodnutí Tribunálu, naproti tomu nejsou součástí sporu, o němž má soud rozhodnout (rozsudek ze dne 14. září 1999, Komise v. AssiDomän Kraft Products a další, C-310/97 P, EU:C:1999:407, bod 53). V rámci projednávané žaloby tak Tribunál může rozhodnout pouze o legalitě čl. 1 odst. 2 a článku 2 napadeného rozhodnutí, a to jen v rozsahu, v němž se tato ustanovení dotýkají žalobkyně. V rozsahu, v němž návrhová žádání směřují ke zrušení uvedených ustanovení, pokud jde o další letecké společnosti zmíněné v uvedených ustanoveních, jsou tudíž tato návrhová žádání nepřipustná z důvodu nedostatku aktivní legitimace žalobkyně.
- 69 Mimoto na rozdíl od toho, co tvrdí žalobkyně, posledně uvedená nemůže podat přímou žalobu na neplatnost čl. 1 odst. 1 napadeného rozhodnutí. Toto ustanovení se totiž dotýká pouze provozovatelů letišť, v případě kterých měla Komise za to, že v rámci sporného režimu podpor neobdrželi státní podporu. Žalobkyně přitom vzhledem k tomu, že jakožto letecká společnost není konkurentkou uvedených provozovatelů letišť, není aktivně legitimována k podání žaloby na neplatnost čl. 1 odst. 1 napadeného rozhodnutí.
- 70 Za těchto podmínek musí být návrhová žádání směřující ke zrušení prohlášena za přípustná pouze v rozsahu, v němž je jejich cílem zrušení napadeného rozhodnutí v rozsahu, v němž se dotýká žalobkyně, a ve zbývajících částech musí být odmítnuta jako nepřipustná.

B. K návrhovým žádáním směřujícím ke zrušení

- 71 Žalobkyně na podporu žaloby vznáší šest žalobních důvodů směřujících ke zrušení napadeného rozhodnutí, které vycházejí:
- zaprvé ze zjevně nesprávného posouzení, pokud jde o kvalifikaci plateb, které provozovatelé letišť uhradili žalobkyni, jako „státních prostředků“, jejichž poskytnutí je přičitatelné italskému státu;
 - zadruhé ze zjevně nesprávného posouzení, pokud jde o získání zvýhodnění leteckými společnostmi;
 - zatřetí ze zjevně nesprávného posouzení, pokud jde o skutečnost, že sporná opatření narušují nebo mohou narušit hospodářskou soutěž a ovlivňují obchod mezi členskými státy;

- začtvrté ze zjevně nesprávného posouzení, pokud jde o nemožnost prohlásit sporná opatření za slučitelná s vnitřním trhem na základě čl. 107 odst. 3 SFEU;
- zapáté z porušení zásady legitimního očekávání, pokud jde o nařízení navrácení podpory poskytnuté žalobkyni;
- zašesté z nedostatečného a rozporného odůvodnění napadeného rozhodnutí.

1. K prvnímu žalobnímu důvodu, vycházejícímu ze zjevně nesprávného posouzení, pokud jde o kvalifikaci plateb, které provozovatelé letišť uhradili žalobkyni, jako „státních prostředků“, jejichž poskytnutí je přičitatelné italskému státu

- 72 V rámci prvního žalobního důvodu žalobkyně zpochybňuje analýzu Komise, jež je podle ní součástí bodů 355 až 361 odůvodnění napadeného rozhodnutí, podle níž autonomní region vykonával kontrolu nad provozovateli letišť, z čehož plyne, že v rámci rozhodnutí společností SOGAER a GEASAR poskytnout finanční prostředky leteckým společnostem byly využívány státní finanční prostředky a tato rozhodnutí jsou přičitatelná italskému státu, a podle které dále provozovatelé letišť jednali jako prostředníci autonomního regionu, jelikož jejich chování bylo určováno zákonem č. 10/2010 a plány činností schválenými autonomním regionem, přičemž jejich rozhodnutí poskytnout dotčené finanční prostředky prostřednictvím smluv leteckým společnostem byla v konečném důsledku přičitatelná italskému státu.
- 73 Komise navrhuje, aby byl druhý žalobní důvod zamítnut jako neopodstatněný.
- 74 Obě části tvořící první žalobní důvod je třeba posoudit postupně.

a) K první části prvního žalobního důvodu, týkající se výkonu kontroly nad provozovateli letišť autonomním regionem

- 75 Odkazem na body 55 a 58 odůvodnění napadeného rozhodnutí žalobkyně ve své žalobě nejprve tvrdí, že závěr Komise, podle kterého finanční prostředky, jež jí vypláceli provozovatelé letišť Cagliari-Elmas a Olbia, představovaly státní podpory z důvodu, že obě dotyčná letiště byla kontrolována italským státem, v tomto případě autonomním regionem, je nesprávný a dotýká se legality napadeného rozhodnutí. Uvedené provozovatele totiž dle žalobkyně nelze považovat za veřejné podniky. Jejich rozhodnutí, zejména rozhodnutí uzavřít smlouvy s žalobkyní, tak dle jejího názoru nejsou přičitatelná italskému státu, a stejně tak jejich prostředky vynaložené na odměnu žalobkyně podle ní nelze považovat za prostředky státní.
- 76 Komise navrhuje, aby byla tato část zamítnuta, a poukazuje na to, že na rozdíl od toho, co tvrdí žalobkyně, nevycházela v napadeném rozhodnutí za účelem učinění závěru, že platby prováděné provozovateli letišť ve prospěch smluvních leteckých společností plynuly ze státních prostředků a byly přičitatelné italskému státu, ze skutečnosti, že provozovatelé letišť byli ve vlastnictví státu. Žalobkyně se tak dle Komise mylí v tom, jaký je obsah bodů 52 až 58 odůvodnění napadeného rozhodnutí, a ohledně toho, zda Komise v části napadeného rozhodnutí, jež se věnuje tomuto aspektu, tj. jeho oddíle 7.2.1.2, tento závěr vyvodila výlučně z konstatování, že uvedení provozovatelé sporný režim podpor zavedený autonomním regionem prováděli. Ve skutečnosti otázka, zda provozovatelé letišť byli ve vlastnictví orgánu veřejné správy, či nikoliv, neměla v rámci tohoto posuzování žádný vliv, jelikož režim podpor byl zřízen ve prospěch všech sardinských letišť bez rozdílu, a to bez ohledu na to, zda byly podíly na jejich jednotlivých kapitálových strukturách ve vlastnictví veřejnoprávních či soukromoprávních entit.

- 77 V tomto ohledu je třeba připomenout, že podle čl. 107 odst. 1 SFEU jsou 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, neslučitelné s vnitřním trhem, pokud ovlivňují obchod mezi členskými státy. Kvalifikace „státní podpora“ ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU tak předpokládá splnění čtyř podmínek, a sice aby se jednalo o státní zásah nebo zásah za použití státních prostředků, tento zásah byl způsobilý ovlivnit obchod mezi členskými státy, přiznával selektivní zvýhodnění svému příjemci a narušoval nebo hrozil narušením hospodářské soutěže (viz rozsudek ze dne 13. září 2017, ENEA, C-329/15, EU:C:2017:671, bod 17 citovaná judikatura).
- 78 Pokud jde o první podmínku týkající se existence státního zásahu nebo zásahu ze státních prostředků k tomu, aby mohla být zvýhodnění kvalifikována jako podpory ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU, musí být uvedená zvýhodnění 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); tyto dvě 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).
- 79 V projednávaném případě Komise v bodě 52 odůvodnění napadeného rozhodnutí zajisté uvedla, že provozovatelé letišť Alghero, Cagliari-Elmas a Olbia jsou společnostmi s ručením omezeným, přičemž první dva provozovatelé jsou ve vlastnictví veřejného sektoru a třetí je kontrolován leteckým dopravcem.
- 80 Je však nutno konstatovat, že na rozdíl od toho, co tvrdí žalobkyně, Komise v napadeném rozhodnutí nevycházela z jedné z těchto skutečností týkajících se veřejné či soukromé kapitálové struktury provozovatelů letišť Cagliari-Elmas a Olbia k tomu, aby s ohledem na podmínky stanovené v rozsudku ze dne 16. května 2002, Francie v. Komise (C-482/99, EU:C:2002:294), podle kterých mohou být finanční prostředky poskytnuté veřejnoprávním podnikem, na které se v zásadě vztahuje pojem „státní prostředky“, přičitatelné státu, autonomnímu regionu přičetla finanční prostředky, které žalobkyně obdržela od uvedených provozovatelů.
- 81 V příslušné části napadeného rozhodnutí, konkrétně v bodech 355 až 361 odůvodnění uvedených v oddílu rozhodnutí nazvaném „7.2.1.2 Státní prostředky a přičitatelnost státu“, se totiž Komise k tomu, aby učinila závěr, že finanční prostředky získané leteckými společnostmi pocházejí z prostředků italského státu, v daném případě autonomního regionu, a jsou tomuto regionu přičitatelné, opřela zejména o popis mechanismu zavedeného uvedeným autonomním regionem, podle kterého tato státní entita poskytovala finanční prostředky provozovatelům letišť, kteří o ně požádali, za podmínky, že jí tyto provozovatelé předloží ke schválení plány činností, ve kterých museli upřesnit způsob, jakým zamýšlejí uvedené finanční prostředky využívat, zejména k odměňování smluvních leteckých společností.
- 82 Za těchto podmínek musí být první část prvního žalobního důvodu v rozsahu, v němž se zakládá na nesprávném předpokladu, podle něhož Komise přičetla italskému státu finanční prostředky, které žalobkyně obdržela od provozovatelů letišť Cagliari-Elmas a Olbia, na základě skutečnosti, že uvedení provozovatelé jsou ve vlastnictví veřejné moci, zamítnuta jako neopodstatněná.
- 83 Ve své replice však žalobkyně tvrdí, že i kdyby Komise dotčenou podporu italskému státu nepřičetla na základě skutečnosti, že letiště Cagliari-Elmas a Olbia jsou kontrolována státem, je podle ní napadené rozhodnutí vnitřně rozporné, jelikož podpory poskytnuté provozovateli letiště Alghero vedly k odlišným důsledkům z důvodu, že byl ve vlastnictví autonomního regionu, ačkoliv se na uvedené podpory vztahoval sporný režim podpor zavedený zákonem č. 10/2010. Žalobkyně Komisi zejména vytýká, že v rozhodnutí týkajícím se letiště Alghero neposoudila otázku, zda provozovatel uvedeného letiště jednal v projednávaném případě jako prostředník autonomního regionu.

- 84 V této souvislosti Komise, která byla vyzvána, aby písemně odpověděla na otázku Tribunálu v tomto ohledu, vysvětlila, že se převážná část plateb, jež provozovatel letiště Alghero provedl v rámci sporného režimu podpor, týkala dohod, jež byly s leteckými společnostmi uzavřeny před tím, než byl přijat uvedený režim, přičemž tyto dohody již byly posouzeny v rozhodnutí „Alghero“. Komise ve své odpovědi s odkazem na bod 345 odůvodnění napadeného rozhodnutí rovněž připomněla, že se vzhledem k tomu, že je obtížné odlišit pohyby finančních prostředků, ke kterým došlo na základě dohod, jež byly přijaty před zavedením sporného režimu podpor, od pohybů, které byly skutečně provedeny na základě uvedeného režimu, rozhodla z působnosti napadeného rozhodnutí vyloučit všechny dohody uzavřené mezi provozovatelem letiště Alghero a leteckými společnostmi působícími na tomto letišti.
- 85 Je tedy patrné, že Komise v napadeném rozhodnutí formálně nepřezkoumala platby, které provozovatel letiště Alghero provedl ve prospěch smluvních leteckých společností z finančních prostředků, které obdržel od autonomního regionu v rámci sporného režimu podpor. Kromě toho Komise v rozhodnutí „Alghero“ zajisté přezkoumala platby, které provedl tento provozovatel letiště ve vlastnictví autonomního regionu, na základě kritéria soukromého investora. Tyto platby však v podstatě souvisely se smlouvami uzavřenými před zavedením sporného režimu podpor, který stanovil kontrolní mechanismus prostředků, jež autonomní region poskytoval provozovatelům letišť.
- 86 Z toho vyplývá, že argumentace žalobkyně týkající se údajné vnitřní rozpornosti přístupu Komise musí být odmítnuta.
- 87 V každém případě žalobkyně nemůže svou argumentací nepřímo zpochybnit legalitu rozhodnutí „Alghero“ z důvodu, že Komise v tomto rozhodnutí nepřezkoumala platby, jež byly provedeny ve prospěch smluvních leteckých společností z finančních prostředků, které byly uvedenému provozovateli poskytnuty autonomním regionem na základě sporného režimu podpor. Bez ohledu na otázku aktivní legitimace žalobkyně jakožto letecké společnosti k podání žaloby proti uvedenému rozhodnutí je totiž nutno konstatovat, že se rozhodnutí „Alghero“ stalo pravomocným, neboť nebylo ve stanovené lhůtě napadeno žalobou podanou na základě článku 263 SFEU.
- 88 Dále pokud jde o legalitu napadeného rozhodnutí v rozsahu, v němž nepřezkoumává platby, které provozovatel letiště Alghero provedl ve prospěch leteckých společností, se kterými uzavřel obchodní smlouvy, z finančních prostředků, které obdržel na základě sporného režimu podpor, je nutno konstatovat, že žalobkyně jakožto letecká společnost působí na trhu letecké dopravy, a nikoliv na trhu letištních služeb a infrastruktur. Za těchto podmínek není aktivně legitimována k podání žaloby proti této části napadeného rozhodnutí, jelikož nesoutěží s provozovatelem letiště Alghero.
- 89 Konečně je namístě pro úplnost uvést, že důvody, proč Komise podle žalobkyně dotčenou situaci posoudila odlišně v dřívějším rozhodnutí, v tomto případě ve věci „Alghero“, v každém případě nemohou ovlivnit legalitu napadeného rozhodnutí (v tomto smyslu viz rozsudky ze dne 1. července 2008, Chronopost a La Poste v. Ufex a další, C-341/06 P a C-342/06 P, EU:C:2008:375, bod 95, a ze dne 16. ledna 2018, EDF v. Komise, T-747/15, EU:T:2018:6, bod 238).
- 90 S ohledem na výše uvedené úvahy musí být první část prvního žalobního důvodu zamítnuta.

b) Ke druhé části prvního žalobního důvodu, týkající se úlohy provozovatelů letišť jako prostředníků

- 91 V rámci druhé části prvního žalobního důvodu žalobkyně zpochybňuje jak státní původ peněžních prostředků, které provozovatelé letišť používali k odměňování žalobkyně v rámci smluv, které s ní uzavřeli, tak přičitatelnost plateb, které tito provozovatelé uskutečňovali v rámci plnění smluv týkajících se cílů letového provozu a poskytování marketingových služeb uzavřených s takovými leteckými společnostmi, jako je žalobkyně, autonomnímu regionu.

- 92 Pokud jde o státní původ dotčených finančních prostředků, je třeba připomenout, že státní zásah nebo zásah ze státních prostředků nemusí být nutně opatřením přijatým ústřední mocí dotčeného státu. Toto opatření může stejně tak pocházet od entity působící pod úrovní státu, jako je autonomní region. Jestliže jsou splněny podmínky stanovené v čl. 107 odst. 1 SFEU, může podporu představovat také opatření přijaté územním samosprávným celkem a nikoliv ústřední mocí státu (rozsudky ze dne 14. října 1987, Německo v. Komise, 248/84, EU:C:1987:437, bod 17, a ze dne 6. září 2006, Portugalsko v. Komise, C-88/03, EU:C:2006:511, bod 55). Jinými slovy, opatření přijatá entitami působícími pod úrovní státu, decentralizovanými, federálními, regionálními nebo jinými entitami členských států bez ohledu na jejich právní status a označení spadají, stejně jako opatření přijatá federální nebo ústřední mocí státu, do působnosti čl. 107 odst. 1 SFEU, jsou-li splněny podmínky tohoto ustanovení (rozsudky ze dne 6. března 2002, Diputación Foral de Álava a další v. Komise, T-92/00 a T-103/00, EU:T:2002:61, bod 57, a ze dne 12. května 2011, Région Nord-Pas-de-Calais a Communauté d'agglomération du Douaisis v. Komise, T-267/08 a T-279/08, EU:T:2011:209, bod 108).
- 93 V projednávané věci je v rámci sporného režimu podpor nesporné, že autonomní region poskytl provozovatelům letišť na dobu několika let své finanční prostředky k tomu, aby propagovali region Sardinie jako turistickou destinaci, což zahrnovalo naplňování cílů v oblasti leteckých spojení ostrova s místy příletu a odletu na jeho rozličných letištích a poskytování marketingových služeb. Žalobkyně nezpochybňuje, že tyto finanční prostředky pocházející od autonomního regionu, které byly nejdříve vypláceny provozovatelům letišť, jsou státní prostředky, a že rozhodnutí takové finanční prostředky poskytnout uvedeným provozovatelům je přiřítelné italskému státu. Vychází však otázka, zda částky, jež žalobkyně od uvedených provozovatelů obdržela na základě smluv, které s nimi uzavřela, měly nebo dosud měly povahu „státních prostředků“ a byly italskému státu přiřítelné ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU, což žalobkyně zpochybňuje.

1) K využívání státních prostředků

- 94 V tomto ohledu jak z mechanismu zavedeného autonomním regionem prostřednictvím sporného režimu podpor, tak z jeho provádění v praxi vyplývá, že finanční prostředky, které uvedený region vyplácel provozovatelům letišť, byly prostředky, které tito provozovatelé využívali k odměňování smluvních společností.
- 95 Je totiž třeba poukázat na to, že sporný režim podpor stanovil určitý druh mechanismu schvalování. Konkrétně regionální rozhodnutí č. 29/36 stanovilo, že vybraní provozovatelé letišť obdrží zálohu ve výši 20 % z finančních prostředků pro referenční rok, po níž následovala platba druhé části ve výši 60 % odstupňovaná a podmíněná předložením čtvrtletních zpráv, a konečně poslední část ve výši 20 %, pokud tito provozovatelé předloží dokumenty umožňující autonomnímu regionu ověřit, že činnost byla řádně provedena, že cílů bylo dosaženo a že vynaložené náklady byly skutečné. Tento kontrolní mechanismus měl tedy bránit každému provozovateli letišť v obdržení náhrady ve vztahu k jiným částkám, než které vynaložil na odměnu smluvním leteckým společnostem, jako je žalobkyně, a které jsou předmětem povinnosti navrácení stanovené v článku 2 napadeného rozhodnutí. Existence tohoto mechanismu rovněž potvrzuje, že služby uvedených leteckých společností byly financovány uvedeným regionem, jelikož částky vyplacené provozovateli letišť jako odměna smluvním leteckým společnostem odpovídaly finančním prostředkům, které provozovatelé letišť v konečném důsledku obdrželi od autonomního regionu.
- 96 Dále, jak vyplývá z bodů 242 až 246, jakož i 313, 314 a 317 odůvodnění napadeného rozhodnutí, ve kterých jsou uvedeny připomínky provozovatelů letišť předložené ve správním řízení před Komisí, provozovatelé letišť Olbia a Cagliari-Elmas 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 tedy byl prostředníkem, který jim částky obdržené od autonomního regionu pouze převáděl. Kromě toho sama Italská republika tvrdí, jak vyplývá z bodu 340 odůvodnění napadeného rozhodnutí, že provozovatel letiště Olbia převedl na žalobkyni celou částku příspěvků, kterou obdržel od autonomního regionu.

- 97 Je tedy zřejmé, že finanční prostředky, které provozovatelé letišť využívali k odměňování žalobkyně v rámci smluv, které s ní uzavřeli, pocházely z rozpočtu autonomního regionu, a představovaly tedy prostředky autonomního regionu ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU. Mimoto 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.
- 98 Je tedy třeba odmítnout argumentaci žalobkyně, podle které není jisté, že finanční prostředky, které autonomní region převedl na provozovatele letišť, posléze uvedení následně použili k odměňování smluvních společností. Stejně tak okolnost, které se dovolává žalobkyně, podle níž v zákoně č. 10/2010 není uvedena podrobná úprava převodu finančních prostředků poskytovaných provozovatelům letišť a určených leteckým společnostem, není relevantní, jelikož systém zavedený sporným režimem podpor spočíval ve financování činností podniků provozovateli letišť prostřednictvím smluv uzavřených s leteckými společnostmi, což bylo v konečném důsledku fakticky konstatováno, přičemž posléze uvedené odpovídá převodu finančních prostředků na letecké společnosti prostřednictvím provozovatelů letišť.
- 99 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 podpořena samotným obsahem dohod, které žalobkyně podepsala s provozovateli letišť Cagliari-Elmas a Olbia.
- 100 Preambule smlouvy č. 25/2011, kterou žalobkyně uzavřela se společností SOGAER, totiž výslovně upřesňuje, že se 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, kterou spolu dne 17. března 2011 uzavřely žalobkyně a společnost GEASAR, tato smlouva uvádí, že žalobkyně za účelem propagace regionu Sardinie vypracuje marketingový a reklamní plán, který bude proveden za finanční účasti stran zúčastněných na rozvoji cestovního ruchu na ostrově, v tomto případě především, ba i výlučně, za finanční účasti autonomního regionu.
- 101 Smlouva č. 25/2011 navíc obsahuje doložku o výpovědi smlouvy v případě odebrání nebo zrušení financování poskytovaného autonomním regionem, jež potvrzuje úlohu provozovatelů letišť jako finančních zprostředkovatelů, konstatovanou Komisí v napadeném rozhodnutí pokud jde o uvedené provozovatele, přičemž tito provozovatelé podle vlastních prohlášení učiněných v rámci správního řízení, a zejména podle prohlášení provozovatele letiště Cagliari-Elmas, pouze vybrali letecké společnosti, jež byly schopné dosáhnout ročních cílů stanovených co do frekvence strategických spojení s odletem a příletem na dotyčná letiště a počtu cestujících přepravených v rámci těchto spojení.

- 102 Žalobkyně namítá, že, jak je ostatně uvedeno v bodě 74 odůvodnění napadeného rozhodnutí, regionální rozhodnutí č. 29/36 výslovně stanovilo, že plány činnosti musí uvádět úroveň vlastních zdrojů investovaných každým provozovatelem letiště, jakož i úroveň příspěvků případných jiných soukromých investorů, kteří mají prospěch z nárůstu letového provozu, jako jsou investoři působící v odvětvích cestovního ruchu, obchodu, zemědělství a kultury.
- 103 Tento argument je však, jak tvrdí Komise, irelevantní. Žalobkyně, která byla v tomto ohledu dotázána, totiž nebyla schopna vysvětlit, jaký jiný soukromý investor se podle ní financováním činností uskutečňovaných prostřednictvím provozovatelů letišť zapojil do rozpočtové iniciativy přijaté autonomním regionem za účelem propagace ostrova Sardinie jako turistické destinace.
- 104 Dále a každopádně i za předpokladu, že by služby poskytované provozovatelům letišť byly částečně, byť v každém případě jen okrajově, spolufinancovány jinými investory včetně samotných uvedených provozovatelů, by tato skutečnost nic nezměnila na státním původu finančních prostředků, které provozovatelé letišť využívali k odměňování leteckých společností v rámci sporného režimu podpor, které jsou jedinými finančními prostředky, jež mají uvedené letecké společnosti na základě napadeného rozhodnutí povinnost vrátit italskému státu. Pokud by ostatně bylo třeba následovat úvahy žalobkyně, členskému státu by za účelem vyloučení jeho opatření z oblasti působnosti čl. 107 odst. 1 SFEU stačilo požádat o spolufinancování uvedených opatření soukromými subjekty.
- 105 Žalobkyně dále, pokud jde o finanční prostředky, které byly na základě sporného režimu podpor provozovatelům letišť poskytnuty autonomním regionem, tvrdí, že dotyční provozovatelé tyto prostředky využili pouze za účelem zvýšení svých zisků, ale nespravovali je v obecném zájmu. Podle tvrzení žalobkyně byly tyto finanční prostředky, které mají státní původ a zastupitelnou povahu, když byly poskytnuty uvedeným provozovatelům, bez rozdílu přiřazeny k finančním prostředkům těchto provozovatelů, a měly tak soukromou povahu a byly používány výhradně za účelem dosažení zisku.
- 106 V tomto ohledu je třeba připomenout, že v oblasti státních podpor 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).
- 107 Avšak vzhledem k tomu, že Komise může v rámci přezkumu opatření zkoumat, zda lze zvýhodnění považovat za nepřímou poskytnuté jiným hospodářským subjektům, než bezprostřednímu příjemci převodu státních prostředků (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 13. června 2002, *Nizozemsko v. Komise*, C-382/99, EU:C:2002:363, body 61 a 62), je třeba mít za to, že lze-li prokázat, stejně jako v projednávané věci, že bezprostřední příjemce převedl zvýhodnění plynoucí ze státních prostředků na konečného příjemce, není důležité, že bezprostřední příjemce tento převod uskutečnil podle obchodní logiky nebo naopak, že tento převod odpovídal cíli obecného zájmu.
- 108 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 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.

- 109 Pokud jde o okolnost uváděnou žalobkyní, že autonomní region neurčil orgán veřejné moci nebo organizaci, jejichž jediným úkolem by bylo spravovat dotčené finanční prostředky, nemá uvedená okolnost rovněž žádný vliv na kvalifikaci sporných plateb provedených ve prospěch žalobkyně jako plateb ze „státních prostředků“ ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU.
- 110 Bylo již totiž rozhodnuto, že pojem „zásah ze státních prostředků“ zahrnuje vedle zvýhodnění poskytovaných přímo státem i zvýhodnění poskytovaná prostřednictvím veřejnoprávních nebo soukromoprávních organizací, které byly tímto státem určeny nebo zřízeny za účelem správy podpory (v tomto smyslu viz rozsudky ze dne 22. března 1977, Steinike a Weinlig, 78/76, EU:C:1977:52, bod 21; ze dne 17. března 1993, Sloman Neptun, C-72/91 a C-73/91, EU:C:1993:97, bod 19, a ze dne 30. května 2013, Doux Élevage a Coopérative agricole UKL-ARREE, C-677/11, EU:C:2013:348, bod 26). Soudní dvůr tak odůvodnil zahrnutí zvýhodnění poskytovaných prostřednictvím entit odlišných od státu do působnosti čl. 107 odst. 1 SFEU nezbytností zachovat užitečný účinek pravidel týkajících se „podpor poskytnutých státy“ definovaných v člancích 107 až 109 SFEU tak, že se zabrání tomu, aby pouhé zřízení samostatných organizací pověřených rozdělováním podpor mohlo členským státům umožnit obcházet pravidla týkající se státních podpor (rozsudek ze dne 16. května 2002, Francie v. Komise, C-482/99, EU:C:2002:294, bod 23).
- 111 Z této judikatury však nelze vyvodit, že do působnosti zákazu uvedeného v čl. 107 odst. 1 SFEU spadají pouze zvýhodnění poskytovaná přímo státem, tedy bez prostředníka, a zvýhodnění poskytovaná prostřednictvím organizací, které jsou pověřeny výsadami veřejné moci nebo úkoly obecného zájmu a byly zřízeny nebo určeny ke správě podpory. Naopak, jak již bylo připomenuto dříve, i přímé zvýhodnění poskytnuté určitým fyzickým nebo právnickým osobám může představovat nepřímé zvýhodnění a tudíž státní podporu ve vztahu k jiným právnickým osobám, které jsou podniky (viz výše bod 108), a to aniž je vyžadováno, aby dotčená zvýhodnění nutně byla poskytována v rámci specifické struktury, která by byla za účelem správy podpory určena nebo zřízena uvedeným státem.
- 112 Pokud jde o odkaz žalobkyně na rozsudky ze dne 16. května 2000, Francie v. Ladbroke Racing a Komise (C-83/98 P, EU:C:2000:248, bod 50), a ze dne 15. ledna 2013, Aiscat v. Komise (T-182/10, EU:T:2013:9, bod 104), je třeba zdůraznit, že se tyto věci týkaly situací, v nichž se jednalo o určení, zda finanční prostředky získané soukromými podniky jednajícími v rámci koncese nebo monopolu mohou představovat státní prostředky ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU, ačkoliv nikdy nebyly formálně připsány na účty dotyčných členských států.
- 113 V kontextu těchto věcí byl pojem „státní prostředky“ rozšířen v tom smyslu, že čl. 107 odst. 1 SFEU zahrnuje veškeré finanční prostředky, které mohou veřejné orgány skutečně použít k podpoře podniků, aniž je rozhodné, zda tyto prostředky trvale patří k majetku státu, či nikoli. Bylo tak rozhodnuto, že i když částky nejsou trvale ve vlastnictví státního rozpočtu, skutečnost, že zůstávají neustále pod veřejnou kontrolou, a tudíž jsou k dispozici příslušným vnitrostátním orgánům, stačí k tomu, aby byly kvalifikovány jako „státní prostředky“ (rozsudky ze dne 16. května 2000, Francie v. Ladbroke Racing a Komise, C-83/98 P, EU:C:2000:248, bod 50, a ze dne 16. května 2002, Francie v. Komise, C-482/99, EU:C:2002:294, bod 37).
- 114 Stejně tak ve věci, v níž byl vydán rozsudek ze dne 19. prosince 2013, Association Vent De Colère! a další (C-262/12, EU:C:2013:851), který žalobkyně rovněž cituje, vyvstala otázka, zda se na mechanismus plné náhrady dodatečných nákladů, které vznikají podnikům z důvodu povinného výkupu elektřiny vyrobené ve větrných elektrárnách za cenu vyšší, než je tržní cena, konečnými spotřebiteli, může vztahovat čl. 107 odst. 1 SFEU. Konkrétně vyvstala otázka, zda je jako státní prostředky možné kvalifikovat finanční prostředky získané organizací, jež byla konkrétně určena k jejich správě, ačkoli tyto prostředky nebyly nutně v plném rozsahu převáděny přes účet uvedené organizace. Soudní dvůr měl v bodě 33 uvedeného rozsudku za to, že všechny tyto finanční prostředky zůstávají pod veřejnou kontrolou, což odůvodňuje, aby byly kvalifikovány jako „státní prostředky“.

115 I když se tyto rozsudky týkají věcí, ve kterých dotčené finanční prostředky na rozdíl od projednávaného případu nepocházely přímo ze státního rozpočtu ani přes něj nebyly převáděny, potvrzují, 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).

116 S ohledem na argumentaci žalobkyně související s rozsudky ze dne 16. května 2000, Francie v. Ladbroke Racing a Komise (C-83/98 P, EU:C:2000:248), ze dne 16. května 2002, Francie v. Komise (C-482/99, EU:C:2002:294), a ze dne 19. prosince 2013, Association Vent De Colère! a další (C-262/12, EU:C:2013:851), jež se týká jak dílčí podmínky „státních prostředků“, tak dílčí podmínky přičitatelnosti státu, je však rovněž třeba určit, zda částky, které provozovatelé letišť vypláceli takovým leteckým společnostem, jako je žalobkyně, pocházející z rozpočtu italského státu, v tomto případě rozpočtu autonomního regionu, lze v projednávaném případě stále kvalifikovat jako „státní prostředky“, a zda kromě toho platby provedené provozovateli letišť ve prospěch smluvních leteckých společností na základě smluv mohou být přičteny italskému státu, v tomto případě autonomnímu regionu.

2) K přičitatelnosti plateb provedených provozovateli letišť ve prospěch leteckých společností autonomnímu regionu

117 V tomto ohledu platí, že ačkoliv úroveň kontroly státu nad poskytováním zvýhodnění umožňuje posoudit, zda lze mít za to, že je toto zvýhodnění poskytnuto ze „státních prostředků“, je za účelem ověření, zda je splněna dílčí podmínka spočívající v přičitatelnosti dotyčného 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 uvedených 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).

118 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 a rozšíření provozních období stávajících leteckých spojení, dosažení cílového počtu cestujících a poskytování marketingových služeb.

119 Úvodem je třeba odmítnout argument žalobkyně, podle kterého Komise v bodě 75 rozhodnutí o zahájení uznala, že zákon č. 10/2010 provozovatelům letišť neukládal povinnost převést určitou část náhrady smluvním leteckým společnostem, což dle žalobkyně Komisi brání v tom, aby v napadeném rozhodnutí konstatovala opak. Vzhledem k tomu, že předmětem formálního vyšetřovacího řízení je podrobněji přezkoumat opatření oznámené členským státem, je totiž samotnými podstatou a účelem tohoto podrobnějšího přezkumu opatření Komisi umožnit, aby po provedení uvedeného řízení mohla

dospět k závěrům odlišným od těch, které za účelem odůvodnění uvedeného zahájení řízení uvedla v rozhodnutí o zahájení tohoto řízení, jež mají předběžnou povahu (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 4. března 2009, *Itálie v. Komise*, T-424/05, nezveřejněný, EU:T:2009:49, bod 69).

- 120 Pokud jde dále 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.
- 121 Článek 3 odst. 2 zákona č. 10/2010 však výslovně stanovil, že kritéria, povaha a doba trvání nabídky přepravy, jakož i pokyny pro vypracování plánů činností ze strany společností provozujících letiště, jsou vymezeny usneseními regionálního výkonného orgánu, zatímco čl. 3 odst. 3 tohoto zákona rovněž výslovně stanovil, že plány činností vypracované provozovateli letišť musí být doprovázeny odpovídajícími akty a smlouvami a tato opatření budou financována, pouze pokud jsou vypracována v souladu s kritérii, povahou, dobou trvání nabídky přepravy a pokyny přijatými regionálním výkonným orgánem a jediné byla-li nejprve předložena příslušnému výboru k závaznému stanovisku.
- 122 Na rozdíl od toho, co tvrdí žalobkyně, zejména když poukazuje na to, že zákon č. 10/2010 neobsahuje žádná zvláštní pravidla ani závazné pokyny určené provozovatelům letišť týkající se využívání finančních prostředků, které jim měl autonomní region na základě sporných opatření poskytovat, z mechanismu zavedeného zákonem č. 10/2010 vyplývá, že ustanovení tohoto zákona musí být nutně vykládána ve spojení s akty, jejichž přijetí regionálním výkonným orgánem tento zákon stanoví, a které upravují platby prováděné autonomním regionem provozovatelům letišť dotčeným v projednávaném případě. Tyto akty, a zvláště regionální rozhodnutí č. 29/36 přitom výslovně stanovily, že provozovatelé letišť musí předložit plány činností autonomnímu regionu ke schválení a uvedené plány musí být k tomu, aby mohly být způsobilé pro stanovené financování uvedeným autonomním regionem, vypracovány v souladu s kritérii, povahou a dobou trvání nabídky přepravy, jakož i s pokyny vydanými regionálním výkonným orgánem.
- 123 Kromě toho mechanismus náhrady nákladů nesených provozovateli letišť mohl autonomnímu regionu umožnit kontrolovat kroky provozovatelů letišť, 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. V tomto ohledu žalobkyně tvrdí, že v systému zavedeném autonomním regionem byli provozovatelé letišť kontrolováni až v okamžiku, kdy již obdrželi 80 % ze stanoveného financování. Je však třeba konstatovat, že kromě toho, že plány činností jsou nejprve předkládány autonomnímu regionu ke schválení, provozovatelé letišť musí rovněž předkládat čtvrtletní zprávy k obdržení části platby ve výši 60 % podpory a mohou získat poslední část platby ve výši 20 %, až když prokážou, že dodrželi pokyny autonomního regionu.
- 124 V tomto ohledu skutečnost, že není stanovena podrobná úprava přidělování finančních prostředků, které obdrží každý z provozovatelů letišť, není relevantní, neboť jednak se v každém případě naopak jeví, že provozovatelé letišť uzavírali s leteckými společnostmi smlouvy pouze se zárukou poskytnutou autonomním regionem, že uvedení provozovatelé obdrží od tohoto regionu odpovídající finanční prostředky, a jednak žalobkyně nevysvětlila, která smlouva uzavřená v této souvislosti podle ní nevedla k financování autonomním regionem z důvodu vyčerpání rozpočtových prostředků, které uvedený region původně stanovil.
- 125 Rozhodující vliv autonomního regionu na obsah a rozsah činností provozovatelů letišť potvrzují samotní provozovatelé. Jak totiž vyplývá z bodu 237 odůvodnění napadeného rozhodnutí, společnost GEASAR uvedla, že návrhy marketingových činností projednávala s leteckými společnostmi, jež 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“.

- 126 Zákon č. 10/2010 sice, jak zdůrazňuje žalobkyně, nezmiňoval specifické činnosti, které museli provozovatelé letiště nabídnout v plánech činností, ani neurčoval, které letecké společnosti by měly být osloveny. Žalobkyně z toho vyvozuje, že obecné zásady stanovené v regionálním rozhodnutí č. 29/36, jež musely být dodržovány při přípravě plánů činností, nemohou být považovány za „podrobné specifikace“ týkající se převodu konkrétních finančních prostředků na letecké společnosti.
- 127 V tomto ohledu je třeba konstatovat, že 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, jak zdůrazňuje žalobkyně, že v zákoně č. 10/2010 a jeho prováděcích opatřeních nebyly výslovně uvedeny 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.
- 128 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, na rozdíl od toho, co tvrdí žalobkyně, potvrzují, že autonomní region podporoval provozovatele letiště 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, autonomní region rozlišoval činnosti, které jsou nabízeny leteckými společnostmi, což potvrzuje nutné využívání leteckých společností provozovateli letiště, a činnosti, které jsou nabízeny jinými poskytovateli než leteckými společnostmi, jak tvrdí Komise, jež nejsou v projednávané věci dotčeny a jejichž existence každopádně nemůže ovlivnit odpověď na otázku, zda finanční prostředky obdržené žalobkyní pocházely z rozpočtu autonomního regionu a jsou mu přičitatelné.
- 129 Autonomní region si tím, že na začátku pečlivě kontroloval plány činností předkládané provozovateli letiště, zejména dotčená letecká spojení a zamýšlené marketingové služby, a na konci kontroloval částky, které provozovatelé letiště 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 letiště, kteří se rozhodli požádat o finanční opatření stanovená v rámci sporného režimu podpor, takže lze mít za to, že mu jsou uvedené úkony přičitatelné.
- 130 Ostatně v rozhodnutích autonomního regionu č. 300 a č. 322 ze dne 16. června 2014 a 13. června 2013, kterými se stanoví konečné roční částky, měl autonomní region za to, že „zásah stanovený v zákoně [č. 10/2010] je prováděn prostřednictvím provozovatelů letiště, 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 le deliberazioni 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).

- 131 Jak zdůrazňuje Komise, preambule smlouvy č. 25/2011 jasně prokazuje rozsah kontroly vykonávané autonomním regionem, jelikož 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“ a že „financování plánu činností je schvalováno výborem regionální rady v souladu s čl. 3 odst. 3 zákona [č. 10/2010]“.
- 132 S ohledem na všechny tyto skutečnosti musí být argumentace žalobkyně týkající se údajné samostatnosti v rozhodování provozovatelů letišť při vymezování jejich smluvních vztahů se smluvními leteckými společnostmi na základě sporného režimu podpor odmítnuta jako neopodstatněná.
- 133 Okolnost namítaná žalobkyní, že některé plány činností předložené provozovateli letišť obsahují podrobné výpočty rovnováhy mezi náhradou, jež měla být vyplacena třetím osobám, v tomto případě leteckým společností, a očekávanými hospodářskými výhodami ze služeb poskytovaných leteckými společnostmi neprokazuje, že provozovatelé letišť jednali s cílem maximalizovat své investice. Daná náhrada, která je předmětem povinnosti vrácení stanovené v článku 2 napadeného rozhodnutí, totiž nepředstavuje investici uvedených provozovatelů letišť z jejich vlastních prostředků, ale pouze investici, jež byla ve výsledku provedena jménem a na účet autonomního regionu, který jednal za účelem hospodářského rozvoje Sardinie zejména prostřednictvím zvýšení frekvence leteckých spojení s ostrovem a počtu cestujících.
- 134 V tomto ohledu sice měli 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. To však nemění nic na skutečnosti, že smluvní cenu stanovenou za tyto služby leteckých společností, jež je předmětem povinnosti vrácení podle článku 2 napadeného rozhodnutí, hradil autonomní region, a nikoli provozovatelé letišť. V tomto ohledu nemá žádný vliv skutečnost, že někteří provozovatelé letišť mohli mít vzhledem k tomu, že některé smlouvy neobsahovaly takovou rozvazovací doložku, jako je doložka, jež je součástí smlouvy č. 25/2011, povinnost uhradit zbytkové částky některým leteckým společností, nemohli-li z důvodu přijetí rozhodnutí autonomního regionu o pozastavení provádění sporného režimu podpor v průběhu plnění těchto smluv získat plnou náhradu vyplacených částek. Velmi vysoký podíl smluv byl totiž financován autonomním regionem. A dále tyto zbytkové částky každopádně nejsou součástí částek stanovených Komisí, jež představují zvýhodnění leteckých společností.
- 135 Stejně tak je na rozdíl od toho co, co tvrdí žalobkyně, třeba konstatovat, že čl. 3 odst. 3 zákona č. 10/2010 výslovně odkazuje na předkládání smluv provozovateli letišť, zatímco regionální rozhodnutí č. 29/36 odkazuje na předkládání čtvrtletních zpráv a dokumentů o činnostech. Komise proto mohla mít v napadeném rozhodnutí za to, že autonomní region mohl ověřovat soulad smluv o poskytování služeb, jež provozovatelé letišť uzavřeli s leteckými společnostmi a museli je přinejmenším za účelem získání poslední části financování předkládat autonomnímu regionu, se svými požadavky, jako jsou požadavky stanovené v zákoně č. 10/2010, a svými prováděcími opatřeními.
- 136 Pokud jde o povinnost provozovatelů letišť, jak ji stanovuje zejména regionální rozhodnutí č. 29/36, vytvořit, pokud jde o plány činností vypracované leteckými společnostmi, systém sankcí s cílem zabránit tomu, aby uvedené společnosti porušovaly povinnosti, jež měly vůči provozovatelům letišť, zvláště pokud jde o dodržování frekvencí leteckých spojení, počtu cestujících a počtu nabízených sedadel, je třeba konstatovat, že na rozdíl od toho, co tvrdí žalobkyně, vložení uvedených doložek do smluv uzavřených s leteckými společnostmi provozovateli letišť neodráží existenci obchodního rizika, před nímž chtěli uvedení provozovatelé uchránit své investice. Dotyčné investice totiž byly, jak potvrdili sami provozovatelé letišť, prováděny pouze s perspektivou jejich pozdější plné náhrady autonomním regionem.

- 137 Vložení uvedených sankčních doložek do smluv uzavřených s partnerskými leteckými společnostmi je tak především důsledkem snahy provozovatelů letišť o dodržení jejich povinností stanovených v regionálním rozhodnutí č. 29/36, aby si tak zabezpečili, 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.
- 138 S ohledem na výše uvedené se Komise nedopustila nesprávného právního posouzení, a zejména ani zjevně nesprávného 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 schvaloval.
- 139 Za těchto podmínek se Komise nedopustila nesprávného právního posouzení tím, že dospěla k závěru, že platby, které provozovatelé letišť provedli ve prospěch leteckých společností na základě činností 1 a 2, odpovídají státním prostředkům a jsou přičitatelné italskému státu.
- 140 Je tudíž třeba druhou část prvního žalobního důvodu zamítnout jako neopodstatněnou, a v důsledku toho zamítnout jako neopodstatněný první žalobní důvod jako celek.

2. K druhému žalobnímu důvodu, vycházejícímu ze zjevně nesprávného posouzení, pokud jde o získání zvýhodnění leteckými společnostmi

- 141 V rámci druhého žalobního důvodu žalobkyně v podstatě rozvíjí čtyři části žalobního důvodu, kterými napadené rozhodnutí napadá v rozsahu, v němž podle ní Komise chybně učinila závěr, že zaprvé sporný režim podpor představuje „režim podpory“ ve smyslu čl. 1 písm. d) nařízení Rady (EU) 2015/1589 ze dne 13. července 2015, kterým se stanoví prováděcí pravidla k článku 108 SFEU (Úř. věst. 2015, L 249, s. 9); zadruhé autonomní region nejednal v souladu se zásadou soukromého investora v tržním hospodářství, zatřetí zásadu soukromého investora rovněž nelze použít na finanční vztah mezi provozovateli letišť a leteckými společnostmi a začtvrté provozovatelé letišť od autonomního regionu na základě zákona č. 10/2010 neobdrželi žádné nepatřičné zvýhodnění.
- 142 Na prvním místě je třeba přezkoumat první část druhého žalobního důvodu a poté společně jeho druhou a třetí část předtím, než bude přikročeno k posouzení čtvrté a poslední části uvedeného důvodu.

a) K první části druhého žalobního důvodu, vycházející z porušení definice „režimu podpor“ stanovené v čl. 1 písm. d) nařízení 2015/1589

- 143 V rámci první části druhého žalobního důvodu žalobkyně zpochybňuje kvalifikaci sporných opatření jako „režimu podpor“ provedenou Komisí, a to z důvodu, že je podle žalobkyně založena na nesprávném uplatnění definice uvedené v první z hypotéz zahrnutých v čl. 1 písm. d) nařízení 2015/1589, podle které se režimem podpor rozumí „jakýkoliv akt, na jehož základě může být bez dalších prováděcích opatření poskytnuta jednotlivá podpora pro podniky definované aktem obecným nebo abstraktním způsobem“. Podle žalobkyně Komise v projednávaném případě nemohla zohlednit prováděcí opatření k zákonu č. 10/2010 jako součásti uvedeného režimu, neboť by jí to umožnilo obejít problém související se skutečností, že k provedení tohoto zákona bylo nezbytné přijmout další

prováděcí opatření. Při použití čl. 1 písm. d) nařízení 2015/1589 tak Komise dle žalobkyně nemůže zohlednit prováděcí opatření přijatá dotyčným členským státem, a zejména závěr obsažený v bodě 349 odůvodnění napadeného rozhodnutí je tedy podle ní chybný.

- 144 Žalobkyně má za to, že podmínka spočívající v přijetí „bez dalších prováděcích opatření“ nebyla v projednávané věci splněna tím spíše, že Italská republika po oznámení sporných opatření i nadále přijímala taková prováděcí opatření, jako jsou regionální zákon č. 15 ze dne 7. srpna 2012, rozhodnutí č. 649 ze dne 2. října 2012 a rozhodnutí č. 4/34 ze dne 5. února 2014, jež jsou zmíněna v bodech 40 a 41 odůvodnění napadeného rozhodnutí a jež Komise nepřezkoumala jako součásti sporného režimu podpor.
- 145 Žalobkyně kromě toho zdůrazňuje, že na rozdíl od toho, co ukládá čl. 1 písm. d) nařízení č. 2015/1589, zákon č. 10/2010 letecké společnosti nedefinuje „obecným nebo abstraktním způsobem“ jako potenciální příjemce jednotlivé podpory, neboť naopak jak tento zákon, tak prováděcí opatření nepoužívají formulaci „letecká společnost“. Má za to, že příjemce financování, tj. sardinská letiště Alghero, Cagliari-Elmas, Olbia, Oristano a Tortoli, zmiňuje pouze regionální rozhodnutí č. 29/36, které potvrzuje, že uvedená letiště jsou jedinými příjemci sporných opatření.
- 146 Žalobkyně uzavírá, že vzhledem k tomu, že se nejednalo o režim podpor přijatý autonomním regionem, měla Komise sporná opatření přezkoumat z hlediska kritéria soukromého investora. Má za to, že Komise v každém případě v napadeném rozhodnutí nesprávně učinila závěr, že existence režimu podpor – jehož existenci žalobkyně zpochybňuje – vylučuje, aby Komise mohla samostatně přezkoumávat smlouvy uzavřené mezi letišti a leteckými společnostmi, a to včetně přezkumu z hlediska kritéria soukromého investora. Možnost uplatnění kritéria soukromého investora totiž dle žalobkyně byla zkoumána v několika věcech týkajících se režimů podpor, jako například v případě italského právního předpisu nazývaného „Prodi“ zavádějícího mimořádné správní řízení pro velké podniky v obtížích ve věcech, v nichž byly vydány rozsudky ze dne 1. prosince 1998, Ecotrade (C-200/97, EU:C:1998:579), a ze dne 17. června 1999, Piaggio (C-295/97, EU:C:1999:313).
- 147 Komise navrhuje, aby byla první část druhého žalobního důvodu zamítnuta jako neopodstatněná, neboť má za to, že se žalobkyně ohledně definice režimu podpor mylí. Podle Komise je totiž prvořadé, aby byli příjemci v rámci uvedeného režimu definováni obecným a abstraktním způsobem. Avšak není-li již tomu tak, je to podle slov Komise způsobeno pouze tím, že se v takovém případě jedná o fázi samotného použití tohoto režimu. Komise má za to, že v projednávané věci je režim podpor tvořen současně zákonem č. 10/2010 a jednotlivými prováděcími akty. Komise uznává, že v některých výjimečných případech může být režim podpor posuzován z hlediska kritéria soukromého investora v tržním hospodářství. Tak je tomu dle jejího názoru v případě, kdy stát vlastní a kontroluje všechny příjemce takového režimu. Tak tomu však podle ní zjevně není v projednávaném případě, a to tím spíše že sporný režim podpor výslovně sleduje cíle veřejné politiky.
- 148 V této souvislosti je třeba připomenout, že podle čl. 1 písm. d) nařízení 2015/1589 je třeba „režimem podpory“ rozumět zejména „jakýkoliv akt, na jehož základě může být bez dalších prováděcích opatření poskytnuta jednotlivá podpora pro podniky definované aktem obecným nebo abstraktním způsobem“. Vzhledem k tomu, že Komise v odpovědi na otázku Tribunálu připustila, že druhá definice pojmu „režim podpor“, jak je stanovena v tomto ustanovení, se v projednávaném případě nepoužije, je třeba určit, zda sporný režim podpor skutečně představuje režim podpor ve smyslu první z hypotéz zahrnutých v čl. 1 písm. d) nařízení 2015/1589.
- 149 Pokud jde o tuto definici, Tribunál již zaprvé rozhodl, že jelikož individuální podpory jsou poskytovány bez dalších prováděcích opatření, základní prvky dotčeného režimu podpory musí nutně vyplývat z ustanovení identifikovaných jako základ uvedeného režimu. Zadruhé, pokud tento režim uplatňují vnitrostátní orgány, nemohou mít tyto orgány prostor pro volné uvážení, pokud jde o stanovení podstatných prvků předmětné podpory a o možnost jejího poskytnutí. Proto, aby byla vyloučena existence takových prováděcích opatření, musí být pravomoc vnitrostátních orgánů totiž omezena na

technické provádění ustanovení, která mají tvořit základ dotčeného režimu, případně až ověří, že žadatelé splňují podmínky pro získání tohoto zvýhodnění. Zatřetí z čl. 1 písm. d) nařízení 2015/1589 vyplývá, že akty zakládající režim podpory musí definovat příjemce obecným nebo abstraktním způsobem, i když podpora, která je jim přiznána, není určena (rozsudek ze dne 14. února 2019, *Belgie a Magnetrol International v. Komise*, T-131/16 a T-263/16, napadený kasačním opravným prostředkem, EU:T:2019:91, body 86 až 88).

- 150 Kromě toho je třeba připomenout, že kvalifikace souboru opatření přijatých orgány veřejné moci členského státu jako režimu podpor vede k tomu, že se Komise, a to i za účelem snížení své administrativní zátěže, může omezit na prostudování charakteristik dotčeného režimu, aby v odůvodnění rozhodnutí posoudila, zda z důvodu podmínek, které tento režim stanoví, zajišťuje příjemcům podstatné zvýhodnění vzhledem k jejich soutěžitelům a může podstatně prospět podnikům, které se účastní obchodu mezi členskými státy. Komise tak není povinna v rozhodnutí, které se týká takového režimu, provést analýzu podpory poskytnuté v každém jednotlivém případě na základě takového režimu. Individuální situaci každého dotčeného podniku je třeba ověřovat pouze ve stadiu navracení podpor, v tomto případě na vnitrostátní úrovni (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 9. června 2011, *Comitato „Venezia vuole vivere“ a další v. Komise*, C-71/09 P, C-73/09 P a C-76/09 P, EU:C:2011:368, bod 63 a citovaná judikatura).
- 151 V projednávané věci má Komise v bodě 349 odůvodnění napadeného rozhodnutí za to, že oznámená opatření představují režim podpor ve smyslu čl. 1 písm. d) nařízení 2015/1589, jelikož „na základě právního rámce popsaného v oddílu 2 [napadeného] rozhodnutí, bez další[ch] provádě[cích] opatření vyžadovaných vedle již popsaných opatření, lze jednotlivé podpory poskytnout podnikům (např. leteckým společnostem) definovaným v zákoně č. 10/2010 [obecným nebo abstraktním způsobem] (tj. nejsou určeny žádné konkrétní společnosti)“.
- 152 Jedná se o právní rámec, který je uveden v oddíle napadeného rozhodnutí nazvaném „2.3 Právní rámec“, jež uvádí následující prvky: článek 3 zákona č. 10/2010; regionální nařízení č. 122/347 ze dne 17. května 2010, které upřesňuje, že částky stanovené zákonem č. 10/2010 jsou hrazeny z regionálního rozpočtu; regionální rozhodnutí č. 29/36, č. 43/37 a č. 52/117; regionální zákon č. 1 ze dne 19. ledna 2011, který příspěvky, které měl autonomní region poskytnout provozovatelům letišť, snížil na 21 100 000 eur pro rok 2011 a na 21 500 000 eur pro roky 2012 a 2013; regionální zákon č. 12 ze dne 30. června 2011 stanovující mechanismus finančních záloh provozovaný prostřednictvím zřízení peněžního fondu *ad hoc* v rámci společnosti SFIRS, ve znění regionálního zákona č. 15 ze dne 7. srpna 2012, provedený rozhodnutím č. 694 ze dne 2. října 2012, a konečné rozhodnutí č. 4/34 ze dne 5. února 2014, kterým se mění přidělování regionálních příspěvků na rok 2013 s cílem zohlednit snížení regionálních příspěvků, o kterém bylo rozhodnutí v souvislosti s rozpočtem autonomního regionu podle zákona č. 10/2010, a náklady, které provozovatelům letišť skutečně vznikly.
- 153 V tomto ohledu nejprve, jak zdůrazňuje žalobkyně, Komise zajistí do právního rámce, který podle ní tvoří sporný režim podpor, zahrnula i akty přijaté autonomním regionem, až když Italská republika oznámila opatření, které je předmětem napadeného rozhodnutí.
- 154 Může se však stát právě to, že Komise v průběhu formálního vyšetřovacího řízení získá nové informace nebo se její analýza v porovnání s rozhodnutím o zahájení tohoto řízení změní. V případě, kdy by Komise po přijetí rozhodnutí o zahájení formálního vyšetřovacího řízení zjistila, že toto rozhodnutí je založeno buď na neúplných skutkových zjištěních, nebo na nesprávné právní kvalifikaci těchto zjištění, by tak musela mít možnost přizpůsobit své stanovisko tím, že přijme rozhodnutí o opravě (rozsudek ze dne 20. září 2011, *Regione autonoma della Sardegna a další v. Komise*, T-394/08, T-408/08, T-453/08 a T-454/08, EU:T:2011:493, bod 71). Takové rozhodnutí není nicméně odůvodněno, nedojde-li k významné změně rámce přezkumu definovaného v rozhodnutí o zahájení formálního vyšetřovacího řízení, a pokud skutkové a právní otázky, na nichž jsou založeny úvahy Komise, zůstávají v podstatě totožné (rozsudek ze dne 2. července 2015, *Francie a Orange v. Komise*, T-425/04 RENV a T-444/04 RENV, EU:T:2015:450, bod 134).

- 155 V projednávané věci byly akty zmíněné žalobkyní, jež nejsou uvedeny v rozhodnutí o zahájení, tj. regionální zákon č. 15 ze dne 7. srpna 2012, rozhodnutí č. 694 ze dne 2. října 2012 a rozhodnutí č. 4/34 ze dne 5. února 2014, ke dni, kdy bylo přijato napadené rozhodnutí, i ke dni, ke kterému zúčastněné strany včetně žalobkyně předložily své připomínky, již přijaté a platné. Dále a zejména z bodu 67 odůvodnění napadeného rozhodnutí vyplývá, že autonomní region v průběhu období provádění sporného režimu podpor postupně snižoval částky původně vyčleněné na financování uvedeného režimu. Akty uvedené žalobkyní jsou přitom právě ty, kterými byly uvedené částky změněny, aniž by tím byla změněna podstata mechanismu. Komise tedy mohla v napadeném rozhodnutí tyto akty zohlednit, i když byly přijaty, až když Italská republika oznámila sporný režim podpor.
- 156 Dále a na rozdíl od toho, co tvrdí žalobkyně, Komise mohla jako součásti sporného režimu podpor zohlednit prováděcí opatření k zákonu č. 10/2010 přijatá autonomním regionem. Znění čl. 1 písm. d) nařízení 2015/1589 totiž nevylučuje možnost kvalifikovat jako režim podpor soubor obecných ustanovení a jejich prováděcí opatření. Toto ustanovení naopak poukazuje na nepotřebu přijmout pro účely poskytnutí podpory jednotlivým příjemcům „další“ prováděcí opatření.
- 157 V projednávaném případě přitom poskytnutí financování výkonným orgánem autonomního regionu nezáviselo na přijetí „dalších“ prováděcích opatření, než jsou ta, která již byla přijata a jsou vyjmenována v oddíle 2.3 napadeného rozhodnutí, uvedeným regionem.
- 158 V tomto ohledu na rozdíl od toho, co tvrdí žalobkyně, přijímání plánů činností a uzavírání jednotlivých smluv mezi provozovateli letišť a leteckými společnostmi nepředstavují „další“ prováděcí opatření režimu podpor, ale jsou součástí individualizovaného provádění tohoto režimu, tj. individuálního poskytování podpor nejprve bezprostředním příjemcům, provozovatelům letišť, a poté konečným příjemcům, leteckým společností.
- 159 Je totiž nutno konstatovat, že akty, které Komise zohlednila jako součásti sporného režimu podpor, definovaly základní prvky dotyčného režimu podpor a umožňovaly, byly-li splněny podmínky stanovené těmito akty, poskytnutí individuálních podpor bez uplatnění dalších prováděcích opatření, což vedlo zejména k tomu, že autonomní region schvaloval plány činností provozovatelů letišť, které definovaly opatření na propagaci regionu Sardinie jako turistické destinace, a dále k tomu, že provozovatelé letišť autonomnímu regionu za účelem náhrady částek, které vypláceli v rámci plnění smluv, jež v této souvislosti uzavřeli s leteckými společnostmi, předkládali uvedené smlouvy a účetní dokumenty dokládající vynaložené náklady.
- 160 Z ustanovení, která Komise identifikovala jako tvořící sporný režim podpor, rovněž vyplývá, že v případě, kdy vnitrostátní orgány, tj. výkonný orgán autonomního regionu, uplatňovaly uvedený režim, neměly prostor pro uvážení, pokud jde o určení základních prvků dotčené podpory a vhodnosti jejího poskytnutí. Je totiž patrné, že roční rozpočtové prostředky původně stanovil zákon č. 10/2010, uvedené prostředky byly v průběhu provádění sporného mechanismu upravovány a prováděcí opatření, zejména rozhodnutí č. 29/36, stanovila kritéria pro rozdělování finančních prostředků mezi provozovatele letišť pro případy, kdy částky, které tyto provozovatelé požadovali, překračovaly stanovenou celkovou částku, přičemž ve skutečnosti autonomní region uvedená kritéria uplatňovat nemusel a na žádost těchto provozovatelů jim částky, které vynaložili, nahrazoval téměř v plné výši.
- 161 Ve fázích zaprvé přijímání plánů činností provozovateli letišť, zadruhé uzavírání dohod mezi nimi a leteckými společnostmi, zatřetí předkládání žádostí o financování uvedenými provozovateli a začtvrté hrazení záloh autonomním regionem se tak výkonný orgán tohoto regionu omezoval, případně až když ověřil, že žadatelé splňují podmínky stanovené pro využití tohoto režimu, na technické provádění ustanovení tvořících uvedený režim.

- 162 Konečně, jak stanoví čl. 1 písm. d) nařízení 2015/1589, akty zakládající sporný režim podpor definovaly bezprostřední příjemce, tj. provozovatele letišť, obecným a abstraktním způsobem a nestanovily, jaká podpora jim má být jednotlivě poskytována.
- 163 Pokud jde o smluvní letecké společnosti, které byly Komisí považovány za konečné, a tudíž skutečné příjemce sporných opatření podpory, obecně platí, že skutečnost, že tento druh příjemců nebyl formálně identifikován, sama o sobě nebrání tomu, aby byl mechanismus kvalifikován jako „režim podpor“, neboť v opačném případě by byl tento pojem zbaven užitečného účinku tím, že by Komise i v takových případech, jako jsou případy dotčené ve věcech, v nichž byly vydány rozsudky ze dne 19. září 2000, Nizozemsko v. Komise (C-156/98, EU:C:2000:467, bod 22 až 35), ze dne 13. června 2002, Nizozemsko v. Komise (C-382/99, EU:C:2002:363), ze dne 4. března 2009, Associazione italiana del risparmio gestito a Fineco Asset Management v. Komise (T-445/05, EU:T:2009:50), a ze dne 15. června 2010, Mediaset v. Komise (T-177/07, EU:T:2010:233), musela přezkoumávat potenciálně vysoké množství skutečných jednotlivých příjemců, i kdyby byly podpory uvedeným příjemcům poskytnuty v rámci obecného mechanismu.
- 164 To je podpořeno skutečností, že i v případě, kdy nebyl identifikován právní akt zavádějící takový režim podpor, může Komise vycházet z veškerých okolností, které jí umožňují zjistit, že režim podpory ve skutečnosti existuje (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 13. dubna 1994, Německo a Pleuger Worthington v. Komise, C-324/90 a C-342/90, EU:C:1994:129, body 14 a 15). I když tudíž v projednávaném případě letecké společnosti nebyly formálně označeny za příjemce sporného režimu podpor, Komise mohla vycházet ze všech prvků mechanismu, který byl formálně zaveden ve prospěch provozovatelů letišť, a učinit tak závěr, že ve skutečnosti existuje režim podpor zavedený ve prospěch leteckých společností jakožto skutečných a konečných příjemců tohoto mechanismu.
- 165 Dále a každopádně je třeba konstatovat, že na rozdíl od toho, co tvrdí žalobkyně, platí, že ačkoliv zákon č. 10/2010 neuvádí, že se letecké společnosti účastní stanoveného systému financování, odkazuje na předkládání smluv, které jsou v tomto případě uzavírány s těmito společnostmi, přičemž regionální rozhodnutí č. 29/36 výslovně odkazuje na povinnost provozovatelů letišť stanovit systém sankcí v případech, kdy plány činnosti byly vypracovány leteckými společnostmi. Sporný režim podpor tedy obecným a abstraktním způsobem identifikuje letecké společnosti jako strany zúčastněné na systému financování zavedeném autonomním regionem. Kromě toho bez ohledu na označení provozovatelů letišť jako příjemců přijatých opatření v regionálním rozhodnutí č. 29/36 sám autonomní region ve výše uvedených rozhodnutích č. 300 a č. 322 uznává, že letecké společnosti musí být považovány za skutečné příjemce uvedených opatření.
- 166 S ohledem na všechny výše uvedené úvahy Komise mohla právem kvalifikovat soubor aktů uvedených v bodech 35 až 41 odůvodnění napadeného rozhodnutí jako tvořící „režim podpor“ ve smyslu čl. 1 písm. d) nařízení 2015/1589.
- 167 Dále na rozdíl od toho, co tvrdí žalobkyně, Komise v napadeném rozhodnutí neodůvodnila své odmítnutí uplatnit na projednávaný případ zásadu tržně jednajícího hospodářského subjektu tím, že takovou zásadu nelze uplatnit v případě režimu podpor ve smyslu čl. 1 písm. d) nařízení 2015/1589. Ve zbývajících částech budou argumenty předložené žalobkyní, které souvisejí s uvedenou zásadou, přezkoumány v rámci druhé části druhého žalobního důvodu.
- 168 První část druhého žalobního důvodu je tedy třeba zamítnout jako neopodstatněnou.

b) Ke druhé a třetí části druhého žalobního důvodu, které se týkají použití zásady tržně jednajícího hospodářského subjektu na úrovni autonomního regionu a na úrovni provozovatelů letišť

169 V rámci druhé a třetí části druhého žalobního důvodu žalobkyně tvrdí, že se Komise dopustila nesprávného právního posouzení tím, že odmítla uplatnit zásadu tržně jednajícího hospodářského subjektu jak na úrovni autonomního regionu, tak na úrovni provozovatelů letišť. Komise navrhuje, aby byly obě části zamítnuty jako neopodstatněné.

170 Je třeba postupně posoudit nejprve třetí a poté druhou část druhého žalobního důvodu.

1) Ke třetí části druhého žalobního důvodu, týkající se použití zásady soukromého investora na smluvní vztahy mezi provozovateli letišť a leteckými společnostmi

171 V rámci třetí části druhého žalobního důvodu žalobkyně tvrdí, že Komise měla přezkoumat, zda se kritérium soukromého investora může uplatnit nejen na úrovni rozhodování autonomního regionu o rozdělování finančních prostředků mezi provozovatele letišť, ale rovněž na úrovni rozhodování provozovatelů letišť o odměňování leteckých společností za služby, které jim tyto společnosti poskytovaly v rámci dohod, které s nimi uvedení provozovatelé uzavřeli, zejména ve prospěch letišť Olbia a Cagliari-Elmas.

172 Úvodem je třeba poukázat na to, že 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 pouze prováděly sporný režim podpor, který autonomní region zavedl za účelem zvýšení letecké dopravy k obecnému prospěchu území ostrova Sardinie.

173 V tomto ohledu má žalobkyně za to, že Komise nemohla vyloučit použití kritéria soukromého investora z důvodu, že provozovatelé letišť údajně musely provádět obecný režim podpor, a vyloučit tak, že mohli jednat jako tržně jednající hospodářské subjekty.

174 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 výše v rámci posuzování druhé části prvního žalobního důvodu.

175 Dále je nutno konstatovat, že, jak uznává žalobkyně, 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.

- 176 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.
- 177 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 za použití státních prostředků, v tomto případě prostředků autonomního regionu.
- 178 Toto zjištění není zpochybněno skutečností, za předpokladu, že by byla prokázána, že provozovatelé letišť podle žalobkyně letecké společnosti odměňovali rovněž z vlastních finančních 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 splnili své zbývající smluvní závazky poté, co autonomní region pozastavil sporný režim podpor, přičemž žalobkyně nepředložila důkaz opaku. Dále je třeba 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.
- 179 Kromě toho, jak tvrdí Komise, byly letecké společnosti vybrány pouze proto, aby provozovatelé letišť obdrželi regionální financování určené k odměňování služeb poskytovaných leteckými společnostmi. Jak přitom zejména na jednání zdůraznila Komise, je nepravděpodobné, že by provozovatelé letišť v případě, kdy 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. Stejně tak i když, jak tvrdí žalobkyně, provozovatelé letišť vzhledem k pozitivním účinkům služeb poskytovaných leteckými společnostmi na základě sporného režimu podpor mohli mít prospěch z nepřímých účinků spočívajících v nárůstu jejich letištních a neletištních příjmů, není na základě toho možné mít za to, že smlouvy, jež tito provozovatelé uzavřeli s uvedenými leteckými společnostmi v rámci sporného režimu podpor, bylo možné přezkoumat z hlediska kritéria soukromého investora.
- 180 Pokud jde o provozovatele letiště Alghero, Komise na rozdíl od toho, co tvrdí žalobkyně, a jak bylo konstatováno výše, v napadeném rozhodnutí ani v rozhodnutí „Alghero“ nepřezkoumala opatření provedená ve prospěch tohoto letiště na základě sporného režimu podpor. Kromě toho okolnost, že Komise, pokud jde o marketingové smlouvy uzavřené provozovatelem letiště Alghero, jež se podobají smlouvám dotčeným v projednávané věci, dospěla k závěru, že se některé z nich řídily zásadou soukromého investora, neboť uvedené dohody byly považovány za ziskové pro uvedené letiště, nemůže prokázat použitelnost zásady soukromého investora v projednávané věci na úrovni provozovatelů letišť Cagliari-Elmas a Olbia. Provozovatel letiště Alghero je totiž vlastněn autonomním regionem, což není případ letišť Cagliari-Elmas a Olbia. A dále Komise v rozhodnutí „Alghero“ nezaujala stanovisko k pohybům finančních prostředků mezi autonomním regionem, provozovatelem letiště Alghero a smluvními společnostmi uvedeného provozovatele, pokud jde o pohyby, k nimž došlo na základě sporného režimu podpor, ale pouze pokud jde o ty, k nimž došlo na základě smluv, jež byly uzavřeny před přijetím uvedeného režimu podpor.

181 S ohledem na tato zjištění žalobkyně nesprávně tvrdí, že rozhodnutí „Alghero“ potvrzuje, že Komise nemohla přezkoumat sporná opatření jako režim podpor, když přitom v případě jednoho z provozovatelů letišť-příjemce režimu podpor přezkoumala financování, které tento příjemce získal od autonomního regionu, jako individuální opatření a nakonec dospěla k závěru, že se v některých případech nejednalo o podporu, jelikož k takovému přezkumu nedošlo.

182 S ohledem na výše uvedené je třeba třetí část druhého žalobního důvodu zamítnout jako neopodstatněnou.

2) Ke druhé části druhého žalobního důvodu, týkající se použití zásady tržně jednajícího hospodářského subjektu na rozhodnutí autonomního regionu

183 Pokud jde o použití zásady tržně jednajícího hospodářského subjektu na úrovni autonomního regionu, které je předmětem druhé části druhého žalobního důvodu, žalobkyně nejprve Komisi vytýká, že vyloučila použitelnost kritéria soukromého investora z důvodu, že se v průběhu formálního vyšetřovacího řízení dotýčný členský stát nedovolával uplatnění tohoto kritéria za účelem prokázání slučitelnosti svého opatření s vnitřním trhem. Podle žalobkyně má totiž Komise povinnost přezkoumat, zda je tuto zásadu, jež může vést k závěru, že sporné opatření nepředstavuje státní podporu, třeba použít i v případě, že se dotčený členský stát nedovolává jejího použití. Žalobkyně má za to, že konkrétně v poznámce pod čarou 112 napadeného rozhodnutí se Komise mylí, pokud jde o dosah judikatury vyplývající z rozsudku ze dne 5. června 2012, Komise v. EDF (C-124/10 P, EU:C:2012:318, bod 104), zejména proto, že Soudní dvůr podle Komise v tomto rozsudku pouze připomněl její povinnost přezkoumat, zda je uvedenou zásadu třeba použít, v případě, kdy se dotýčný členský stát dovolává jejího uplatnění, ale nevyjádřil se k opačnému případu, jako je případ v projednávané věci, kdy se uvedený členský stát na podporu svého opatření použití uvedené zásady nedovolává.

184 Komise má za to, že judikaturu použila správně, jelikož se Italská republika nedovolávala uplatnění zásady tržně jednajícího hospodářského subjektu a rovněž nic nenasvědčuje tomu, že by tato zásada mohla být použitelná v případě, kdy autonomní region sledoval cíle obecné veřejné politiky hospodářské povahy spočívající ve zvýšení přílivu turistů, což nemůže být cílem soukromého investora. Očekávaná výnosnost sporného režimu podpor totiž podle Komise nespočívá ve zvýšení dividend v podobě kapitálových zisků nebo v jakékoliv jiné formě finančního zisku, ale pouze v podpoře hospodářského rozvoje ostrova Sardinie, a to i vytvořením pracovních míst.

185 V tomto ohledu, jak správně připomněla žalobkyně, kritérium tržně jednajícího hospodářského subjektu nepředstavuje výjimku, která se uplatní pouze na žádost členského státu. Je-li totiž toto kritérium použitelné, patří mezi skutečnosti, které je Komise pro účely prokazování existence takové podpory povinna zohlednit. Ukáže-li se tedy, že by kritérium tržně jednajícího hospodářského subjektu mohlo být uplatněno, Komisi přísluší dotýčný členský stát požádat o předložení všech relevantních informací, které jí umožní ověřit, zda jsou splněny podmínky pro použitelnost tohoto kritéria a pro jeho použití, přičemž přezkum takových informací může odmítnout pouze tehdy, když předložené důkazy časově spadají do období po přijetí rozhodnutí o uskutečnění předmětné operace (rozsudek ze dne 5. června 2012, Komise v. EDF, C-124/10 P, EU:C:2012:318, body 103 a 104).

186 V projednávané věci však Komise za účelem vysvětlení svého posouzení, podle kterého režim sporných podpor není možné odůvodnit s ohledem na zásadu tržně jednajícího hospodářského subjektu, nevycházela výlučně z toho, že se Italská republika nedovolávala použití uvedené zásady.

187 V bodech 380 až 388 odůvodnění napadeného rozhodnutí totiž Komise nejprve uvedla, že Italská republika nenavrhla 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.

- 188 Výtky žalobkyně týkající se toho, že Komise údajně nepřezkoumala použitelnost zásady tržně jednajícího hospodářského subjektu, musí být tudíž zamítnuta jako neopodstatněná.
- 189 Žalobkyně dále považuje za nesprávný závěr Komise uvedený v bodě 380 odůvodnění napadeného rozhodnutí, že autonomní region nejednal jako soukromý investor v tržním hospodářství, neboť se podle Komise snažil dosáhnout cílů veřejné politiky, zejména posílení regionálního hospodářství zvýšením přílivu turistů, spíše než o to, aby jako vlastník vytvářel zisky.
- 190 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 případě žalobkyně jediná dotčená. Naopak je patrné, že autonomní region sporný režim podpor zavedl pouze za účelem hospodářského rozvoje ostrova Sardinie.
- 191 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. 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.
- 192 Kromě toho Komise správně zdůraznila, že dohoda, kterou žalobkyně uzavřela se společností SOGER, sice počítá s navýšením příjmů provozovatele letiště Cagliari-Elmas řádově o 3 miliony eur, ale z tohoto navýšení nemá prospěch autonomní region, neboť společnost SOGER nevlastní. Zdůraznila, že očekávaný vliv na turistiku byl naproti tomu odhadnut na 47 milionů eur a ve spojení s dalšími nepřímými a vedlejšími účinky na 139 milionů eur. Jak přitom tvrdí Komise, tato výhoda, kterou mohl autonomní region jakožto orgán veřejné moci očekávat a přisvojit si ji, není srovnatelná s finanční výhodou, kterou hospodářský subjekt očekává z jedné ze svých investic, ani nemá stejnou povahu. 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.
- 193 Je tudíž třeba odmítnout argumentaci žalobkyně vycházející z toho, že autonomní region v rámci sporného režimu podpor přijatého v kontextu obecné hospodářské politiky jednal jako investor, což odůvodňuje použití zásady soukromého investora v tržním hospodářství.
- 194 Žalobkyně dále tvrdí, že Komise měla za účelem správného posouzení sporných opatření s ohledem na kritérium soukromého investora přezkoumat, zda autonomní region skutečně potřeboval usilovat o nárůst letecké přepravy cestujících prostřednictvím marketingových dohod uzavíraných mezi letišti a leteckými společnostmi a zda v případech, kdy o uspokojení této potřeby usiloval jako provozovatel letišť Alghero a Cagliari, platil, zejména za účelem rozvoje letectví, ale rovněž za účelem zajištění zlepšení leteckého propojení, propagace ostrova Sardinie jako turistické destinace, omezení výkyvů leteckých spojení v průběhu roku a navýšení letištních příjmů tržní cenu, kterou by musel uhradit

každý jiný hospodářský subjekt. Služby poskytované leteckými společnostmi, včetně marketingových služeb, navíc podle žalobkyně představovaly skutečná plnění odlišná od činností souvisejících s provozováním leteckých spojení.

- 195 V této souvislosti Tribunál poukazuje na to, 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 společenstvem na to, aby provozovaly více letů s odletem z ostrova Sardinie a s příletem na něj.
- 196 Dále 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.
- 197 Ze sporného režimu podpor rovněž vyplývá, že cílem marketingových služeb poskytovaných leteckými společnostmi byla propagace ostrova Sardinie jako turistické destinace.
- 198 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, jak žalobkyně, byť podpůrně, tvrdila ve své odpovědi na jednu z písemných otázek položených Tribunálem, uvedený region jednal jako pořizovatel služeb, zejména služeb marketingových.
- 199 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, které lze nabízet provozovatelům letišť v odvětví letecké dopravy, a to ať už se jedná o závazky související s leteckými spojeními a počtem přepravených cestujících, či o marketingové služby.
- 200 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).
- 201 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 dotyčný 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].
- 202 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 pořízovány 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.

- 203 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 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].
- 204 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 finanční podpory dotyčným leteckým společnostem nebylo provedeno žádné otevřené a transparentní nabídkové řízení.
- 205 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.
- 206 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.
- 207 A dále a 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.
- 208 V tomto ohledu je přitom třeba 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.
- 209 Je totiž jisté 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.
- 210 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 jejího vysvětlení neponechala. Komise rovněž nebyla schopna uvedené výzvy k vyjádření zájmu předložit. Ze spisu kromě toho nevyplývá, 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.

- 211 Za těchto podmínek mohla Komise v oddíle 7.2.1.3 napadeného rozhodnutí nazvaném „Hospodářské zvýhodnění“ konstatovat, že platby, které obdržely takové letecké společnosti, jako je žalobkyně, nelze považovat za skutečnou protihodnotu poskytovaných marketingových služeb.
- 212 V tomto ohledu žalobkyně dále zpochybňuje body 362 až 374 odůvodnění napadeného rozhodnutí, přičemž tvrdí, že Komise nemohla mít za to, že takové letecké společnosti, jako je žalobkyně, každopádně propagovaly vlastní letecké destinace, a sporná opatření proto sloužila k pokrytí nákladů, které by jinak musely nést samy letecké společnosti. Žalobkyně by totiž dle svých slov v případě, že by neuzavřela dohody s letišti Olbia a Cagliari-Elmas, nutně přednostně nevyhradila prvotřídní reklamní prostor na svých internetových stránkách těmto destinacím. Žalobkyně zejména tvrdí, že provozovatelům letišť byly poskytovány skutečné služby, ze kterých měli hmotný prospěch, což je dosvědčeno skutečností, že před uzavřením smluv mezi provozovateli letišť a leteckými společnostmi byly v souvislosti s těmito smlouvami provedeny průzkumy trhu, a provozovatelé letišť tyto smlouvy financovali rovněž z vlastních finančních prostředků. Cena, kterou provozovatelé letišť platili leteckým společnostem, konečně podle žalobkyně byla tržní cenou za poskytování marketingových služeb tohoto druhu, přičemž žalobkyně v tomto ohledu připomíná, že „je-li praxe objektivně odůvodněna obchodními důvody, ze skutečnosti, že rovněž odpovídá politickému cíli, nevyplývá, že představuje státní podporu ve smyslu článku [107 SFEU]“ (rozsudek ze dne 29. února 1996, *Belgie v. Komise*, C-56/93, EU:C:1996:64, bod 79).
- 213 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, třeba 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. Žalobkyně ostatně v reakci na dotaz, který jí byl položen na jednání, potvrdila, že na svých internetových stránkách i nadále propaguje sardinské destinace, ačkoliv k tomu již není smluvně vázána na základě dohod uzavřených s provozovateli letišť.
- 214 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.
- 215 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 i když 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.
- 216 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 činnosti nutně neuzavřeli dohody takového rozsahu, a dokonce by tak ani nemohli učinit z finančních důvodů, takže na rozdíl od toho, co tvrdí žalobkyně, Komise nemusela mít za to, že by za státní podporu měla být považována pouze ta část plateb uskutečněných provozovateli letišť, která údajně převyšuje tržní ceny.

- 217 Nepravděpodobnost uzavření sporných smluv provozovateli letišť v případě, že by jim autonomní region neposkytl financování, je dokládána jednak tím, že žalobkyně po pozastavení sporného režimu podpor uzavřela pouze omezený počet dohod s provozovatelem letiště Olbia, přičemž se jednalo pouze o smlouvy marketingové, a provozovatel letiště Cagliari-Elmas jejích služeb již nevyužil, a jednak tím, že nebylo prokázáno, že žalobkyně takové smlouvy uzavřela před přijetím sporného režimu podpor. Žalobkyně, která byla Tribunálem vyzvána, aby uvedla, zda uzavřela podobné dohody před přijetím sporného režimu podpor a po jeho pozastavení, totiž potvrdila, že dohody před přijetím sporného režimu podpor uzavřela, avšak nepodložila toto uzavření žádným důkazem. Kromě toho žalobkyně jistě prokázala, že uzavřela obdobné smlouvy poté, co byl sporný režim podpor pozastaven, jež se v tomto případě vztahovaly na období od června 2015 do prosince 2015, od března 2017 do prosince 2017 a od října 2018 do března 2019. Ačkoliv žalobkyně v době platnosti sporného režimu podpor obdržela odměny ve výši 750 000 eur za období od března 2010 do března 2011, 750 000 eur za období od léta 2011 do zimy 2011/2012 a 1 milion eur za období od léta 2012 do zimy 2012/2013, v rámci tří smluv uzavřených po pozastavení sporného režimu podpor nakonec obdržela pouze částky 65 000 eur, 165 000 eur a 132 800 eur, tedy částky, které jsou zjevně nižší než částky nárokové v smlouvách, na něž se vztahoval sporný režim podpor.
- 218 Za těchto podmínek mohla Komise v bodě 388 odůvodnění napadeného rozhodnutí učinit závěr, že finanční prostředky poskytnuté autonomním regionem prostřednictvím provozovatelů letišť takovým leteckým společností, jako je žalobkyně, na financování činností 1 a 2 v rámci sporného režimu podpor poskytlo dotyčným leteckým společností hospodářské zvýhodnění, v projednávaném případě odměnu, kterou by za běžných tržních podmínek nezískaly.
- 219 S ohledem na všechny výše uvedené úvahy je třeba druhou část druhého žalobního důvodu zamítnout jako neopodstatněnou.

c) Ke čtvrté části druhého žalobního důvodu, týkající se získání neoprávněného zvýhodnění provozovateli letišť od autonomního regionu na základě zákona č. 10/2010

- 220 Na podporu čtvrté části druhého žalobního důvodu žalobkyně tvrdí, že Komise v bodech 398 až 406 odůvodnění napadeného rozhodnutí nesprávně dospěla k závěru, že provozovatelé letišť nezískali žádné, ani nepřímé, zvýhodnění, neboť byli pouhými prostředníky zajišťujícími převod podpory z autonomního regionu na letecké společnosti. Zprvu totiž byli provozovatelé letišť podle jejího názoru výslovně označeni za výlučné příjemce sporných opatření. Zadruhé má žalobkyně za to, že provozovatelé letišť měli v rámci využívání finančních prostředků, jež jim byly poskytnuty, a při výběru poskytovatelů služeb prostor pro uvážení, což prokazuje, že nejednali jako pouzí prostředníci. Zatřetí žalobkyně tvrdí, že jelikož sama Komise v napadeném rozhodnutí uznala, že účelem a důsledkem sporných opatření byl nárůst letecké přepravy na dotyčných letištích, je zřejmé, že z důvodu tohoto nárůstu došlo ke zvýšení příjmů uvedených letišť jak z leteckých služeb, tak ze služeb jiného druhu. Podle žalobkyně na rozdíl od toho, co Komise uvedla v bodě 403 odůvodnění napadeného rozhodnutí, nelze tvrdit, že tyto účinky jsou vedlejší, neboť „režim nebyl navržen tak, aby vedlejší účinky nasměroval na provozovatele letišť“, ale naopak je třeba mít za to, že byl koncipován tak, aby svědčil odvětví cestovního ruchu jako celku. Podle žalobkyně hlavní očekávaný účinek, tj. nárůst letecké přepravy, splývá se zvýhodněním, které provozovatelům letišť vzniklo dosažením uvedeného cíle.
- 221 Komise primárně tvrdí, že čtvrtá část druhého žalobního důvodu je nepřipustná v rozsahu, v němž směřuje proti čl. 1 odst. 1 napadeného rozhodnutí, který se týká výlučně provozovatelů letišť, s nimiž žalobkyně není v soutěžním vztahu. V tomto ohledu tvrdí, že závěr, že dotčené letecké společnosti měly prospěch z režimu státních podpor, není založen na závěru, že provozovatelé letišť neobdrželi státní podpory. V každém případě má Komise za to, že jelikož žalobkyně nezpochybňuje, že provozovatelé letišť veškeré finanční prostředky, které získali od autonomního regionu v rámci sporného režimu podpor, převedli, závěr Komise, že uvedení provozovatelů jednali pouze jako

prostředníci a nebyli skutečnými příjemci uvedených opatření, je i nadále přesvědčivý. Tvrdí, že tito provozovatelé navíc měli z nárůstu letového provozu a počtu cestujících prospěch pouze v rozsahu, v němž z něj měli prospěch všechny ostatní hospodářské subjekty v jiných odvětvích, jako jsou půjčovny automobilů, hotely, restaurace, čerpací stanice, prodejny potravin a maloobchodní prodejny.

222 V tomto ohledu je třeba poukázat na to, že žalobkyně v rámci čtvrté části druhého žalobního důvodu Komisi vytýká, že v projednávaném případě v čl. 1 odst. 1 napadeného rozhodnutí a v bodech 394 až 406 odůvodnění, které jsou součástí oddílu 7.2.2 tohoto rozhodnutí, neměla za to, že provozovatelé letišť byli příjemci sporného režimu podpor.

223 V projednávané věci žalobkyně jakožto letecká společnost působí na trhu letecké dopravy, a nikoliv na trhu letištních služeb a infrastruktur. Soutěžního postavení žalobkyně se proto, jak bylo konstatováno výše v bodech 59 až 70, nijak nedotýká zjištění, že provozovatelé letišť nejsou příjemci sporného režimu podpor, z čehož plyne, že žalobkyně není aktivně legitimována k podání žaloby na neplatnost čl. 1 odst. 1 napadeného rozhodnutí, a čtvrtou část druhého žalobního důvodu tudíž v tomto rozsahu není třeba posuzovat.

224 V tomto rozsahu tedy musí být čtvrtá část druhého žalobního důvodu odmítnuta jako nepřijatelná.

225 Dále a v každém případě je třeba konstatovat, že vzhledem k tomu, že provozovatelé letišť veškeré finanční prostředky, které obdrželi od autonomního regionu, použili na odměňování leteckých společností v rámci smluv o poskytování služeb, na něž se vztahoval sporný režim podpor, nezískali tito provozovatelé žádné zvýhodnění ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU. To je potvrzeno skutečností, že by tito provozovatelé, neobdrželi-by uvedené finanční prostředky, takové smlouvy neuzavřeli, nebo by je přinejmenším neuzavřeli v takovém rozsahu, přičemž žalobkyně neprokázala, že s ní provozovatelé letišť Cagliari-Elmas a Olbia uzavřeli dohody týkající se marketingových služeb nebo frekvence leteckých spojení či cílového počtu cestujících před tím, než byl přijat sporný režim podpor, a skutečností, že po pozastavení uvedeného režimu byly v dohodách sjednány služby a odměny, jejichž rozsah byl o poznání menší než rozsah služeb a odměn sjednaný v rámci smluv uzavřených díky finančním prostředkům, které provozovatelé obdrželi na základě sporného režimu podpor. 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.

226 Poskytování služeb, na kterých měl zájem autonomní region, který je také financoval, smluvními leteckými společnostmi zajisté vedlo k nárůstu letecké přepravy a počtu cestujících s místem odletu a místem příletu na dotyčných 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 letecké společnosti by jej nezískaly za běžných tržních podmínek.

227 Za těchto podmínek je třeba čtvrtou část druhého žalobního důvodu, a tedy i druhý žalobní důvod v plném rozsahu, zamítnout jako neopodstatněné.

3. Ke třetímu žalobnímu důvodu, vycházejícímu ze zjevně nesprávného posouzení, pokud jde o skutečnost, že sporná opatření narušují nebo mohou narušit hospodářskou soutěž a ovlivňují obchod mezi členskými státy

- 228 V rámci třetího žalobního důvodu žalobkyně zpochybňuje, že sporná opatření narušila nebo mohla narušit hospodářskou soutěž na trhu letecké dopravy s místem odletu a místem příletu na letištích na ostrově Sardinie, přinejmenším na letištích Olbia a Cagliari-Elmas, zejména proto, že pokud jde o letecká spojení provozovaná žalobkyní a o její uzavření marketingových dohod s provozovateli těchto letišť, má za to, že tato obchodní letecká spojení neprovozovala žádná jiná letecká společnost. Žalobkyně tvrdí, že Komise v tomto ohledu nevzala dostatečně v úvahu argumenty, které žalobkyně vznesla v rámci svých připomínek ze dne 30. července 2013. Žalobkyně kromě toho namítá, že jelikož uvedení provozovatelé letišť smluvní letecké společnosti vybrali na základě nabídkových řízení, dopustila se Komise nesprávného právního posouzení tím, že konstatovala, že sporná opatření měla negativní vliv na hospodářskou soutěž, pokud jde o přístup k dotčeným leteckým spojení. Každá evropská letecká společnost totiž dle žalobkyně mohla v rámci těchto zadávacích řízení předložit nabídku, takže tento způsob výběru vylučuje možnost negativního vlivu sporných opatření na obchod uvnitř Unie a na hospodářskou soutěž, jak uvedla Komise ve věci týkající se projektu dálnice v centru Řecka.
- 229 Komise navrhuje, aby byl třetí žalobní důvod zamítnut jako neopodstatněný, a zdůrazňuje, že ovlivnění hospodářské soutěže je konstatováno pokaždé, když příjemce podpory soutěží s podniky na trzích otevřených hospodářské soutěži, čemuž tak podle jejího názoru je v projednávaném případě, neboť dotčené letecké společnosti působící na leteckém trhu, který je vysoce konkurenční, obdržely finanční náhradu.
- 230 Úvodem 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).
- 231 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).
- 232 Kromě toho v případě režimu podpor 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 povinná 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 navrácení 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).
- 233 V napadeném rozhodnutí, v tomto případě v bodech 390 až 392 odůvodnění, Komise dostatečně 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.

- 234 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).
- 235 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.
- 236 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 tato 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.
- 237 Argument žalobkyně týkající se skutečnosti, že některé společnosti, zejména letecké společnosti zajišťující pravidelné lety, nebyly příjemci 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.
- 238 S ohledem na výše uvedené je třeba třetí žalobní důvod zamítnout jako neopodstatněný.

4. Ke čtvrtému žalobnímu důvodu, vycházejícímu ze zjevně nesprávného posouzení, pokud jde o nemožnost prohlásit sporná opatření za slučitelná s vnitřním trhem podle čl. 107 odst. 3 SFEU

- 239 Na podporu čtvrtého žalobního důvodu žalobkyně tvrdí, že závěr Komise, že sporná opatření nemohou být prohlášena za slučitelná s vnitřním trhem, je nesprávný v rozsahu, v němž se zakládá na nesplnění některých podmínek stanovených ve 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“).
- 240 Komise navrhuje, aby byl čtvrtý žalobní důvod zamítnut jako neopodstatněný.

- 241 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).
- 242 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).
- 243 Kromě toho 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).
- 244 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.
- 245 V tomto ohledu, 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.
- 246 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.

[...]“

²⁴⁷ V napadeném rozhodnutí, v tomto případě v bodech 410 až 421 odůvodnění, měla Komise za to, že finanční náhrada 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.

²⁴⁸ V rámci čtvrtého žalobního důvodu se žalobkyně 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.

- 249 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.
- 250 Nejprve je třeba poukázat na to, že, jak vyplývá z bodu 410 odůvodnění napadeného rozhodnutí, 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.
- 251 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 dotyčné letecké spojení s místem odletu a místem příletu na příslušném letišti.
- 252 Ve svém konkrétním případě žalobkyně nespochybňuje 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 byla nejprve 750 000 eur za období od března 2010 do března 2011 a 750 000 eur za období od léta 2011 do zimy 2011/2012, a poté 1 milion eur za období od léta 2012 do zimy 2012/2013. Pokud jde o letiště Cagliari-Elmas, odměny, které žalobkyně obdržela, se skutečně, jak zdůrazňuje, postupně snižovaly, jelikož žalobkyně nejprve obdržela částku 800 000 eur za období od března 2010 do března 2011, poté 700 000 eur za období od března 2011 do března 2012 a nakonec 600 000 eur za období od března 2012 do března 2013. Ze sporného režimu podpor ani z dokumentů předložených žalobkyní však nevyplyvá, 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 dotyčné spojení postupně snižovala.
- 253 Pokud jde o mechanismus dohledu nad platbami prováděnými v rámci sporného režimu podpor zavedený autonomním regionem, na rozdíl od toho, co tvrdí žalobkyně, nic nenasvědčuje 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 dotyčných sardinských letišť a příletem na ně.
- 254 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 nezahájila 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 dotyčných leteckých spojení.
- 255 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 dotyčných leteckých spojení.

- 256 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 třeba 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).
- 257 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 druhého 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.
- 258 Je tedy zjevné, že sporný režim podpor, včetně podpory, kterou obdržela jednotlivě žalobkyně, nesplňoval kritéria stanovená v bodě 79 pokynů z roku 2005.
- 259 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 se od pokynů z roku 2005 odchýlit 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.
- 260 Pokud jde o požadavek žalobkyně, aby byl sporný režim podpor povolen nezávisle na pokynech z roku 2005 na základě čl. 107 odst. 3 písm. c) SFEU 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. A dále je i za předpokladu, že by se žalobkyně dožadovala konkrétně uplatnění výjimky týkající se podpor určených k usnadnění rozvoje určitých hospodářských činností nebo hospodářských oblastí, třeba poznamenat, že 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.
- 261 Z výše uvedeného vyplývá, že čtvrtý žalobní důvod musí být zamítnut jako neopodstatněný.

5. K pátému žalobnímu důvodu, vycházejícímu z porušení zásady legitimního očekávání, pokud jde o příkaz k navrácení podpory žalobkyni

- 262 V rámci pátého žalobního důvodu žalobkyně tvrdí, že Komise porušila zásadu legitimního očekávání tím, že v článku 2 napadeného rozhodnutí požaduje, aby italské orgány zajistily, aby žalobkyně navrátila částky, jež obdržela podle smluv s provozovateli letišť a jež pocházely z finančních prostředků, které uvedení provozovatelé obdrželi z rozpočtu autonomního regionu. S řádnou péčí postupující hospodářský subjekt uzavírající takové dohody s takovými soukromými hospodářskými subjekty, jako jsou provozovatelé letišť, by totiž dle žalobkyně za běžných podmínek hospodářské soutěže neměl

žádný důvod pochybovat o obchodní povaze uvedených dohod, a nemohl by tudíž rozumně předpokládat, že uvedení provozovatelé v této souvislosti nespravují vlastní finanční prostředky, ani předjímat, že by tak mohl být později považován za příjemce údajné státní podpory.

263 Takový hospodářský subjekt by podle jejího názoru zejména nutně nevěděl, že finanční prostředky, které uvedení provozovatelé používají k jeho odměňování, odpovídají, alespoň zčásti, finančním prostředkům, které jim jsou vypláceny autonomním regionem na základě sporných opatření. Svědomitý hospodářský subjekt by tedy podle ní nepovažoval za nutné ověřit původ těchto finančních prostředků a jejich případnou neslučitelnost s vnitřním trhem podle čl. 107 odst. 3 SFEU. Žalobkyně má dále za to, že uspořádání nabídkových řízení provozovateli letišť, stejně jako uplatňování tržních, či dokonce vyšších než tržních, sazeb na letištní poplatky a zařazení sankčních doložek do smluv o poskytování služeb, uzavřených na základě provozních plánů a podpůrných studií, jí kromě toho mohly pouze utvrdit v její důvěře v to, že její hospodářské vazby na každého z provozovatelů letišť dotčeného v projednávané věci jsou čistě obchodní, a nikoli státní povahy. Každopádně podle žalobkyně obezřetný hospodářský subjekt v oblasti letecké dopravy nemohl s ohledem na praxi Komise v této oblasti předvídat, že obchodní dohoda nebude zkoumána jako jednotlivá podpora s ohledem na kritérium soukromého investora, ale naopak bude považována, tak jako v projednávané věci, za jednotlivý případ uplatnění režimu podpor.

264 Komise navrhuje, aby byl pátý žalobní důvod zamítnut jako neopodstatněný; uvádí, že žalobkyně nepoukazuje na žádné konkrétní ujištění, které jí Komise podle jejího názoru poskytla v průběhu přezkumu sporného režimu podpor. Každopádně má za to, že s řádnou péčí postupující hospodářský subjekt, který uzavíral dohody dotčené v projednávané věci, měl vědět, že provozovatelé letišť byli financováni autonomním regionem na základě zákona č. 10/2010, tím spíše vzhledem k tomu, že preambule dohody, kterou žalobkyně uzavřela se společností SOGAER, velmi jasně uváděla, že uvedená dohoda byla uzavírána v rámci vytvořeném zákonem č. 10/2010, přestože Italský stát tento zákon ke dni uzavření této dohody neoznámil.

265 V této souvislosti je třeba uvést, že 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 takovému 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].

266 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 svědomitý hospodářský subjekt musí být zpravidla schopen ujistit se o tom, že byl uvedený postup dodržen. Konkrétně, 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).

267 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.

- 268 Pokud jde o údajné legitimní očekávání žalobkyně, že její smluvní vztahy s provozovateli letišť Cagliari-Elmas a Olbia měli 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 tito 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.
- 269 Stejně tak i když smlouvy, které žalobkyně uzavřela s provozovatelem letiště Olbia, nezmiňují autonomní region a odkazují pouze na „finanční účast hospodářských subjektů, které mají zájem na rozvoji cestovního ruchu na ostrově“ (*financial participation of the subjects interested in the tourism development of the Island*), žalobkyně nemůže rozumně tvrdit, že měla za to, že uzavírá smlouvu s prostým soukromým hospodářským subjektem.
- 270 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. Bod 79 písm. h) pokynů z roku 2005, kterého se žalobkyně dovolává, ostatně výslovně uvádí možnost veřejnoprávního subjektu poskytnout podporu letecké společnosti „prostřednictvím letiště“.
- 271 Pokud jde o použití kritéria soukromého investora, žalobkyně vzhledem k tomu, že autonomní region nevlastní podíly ve společnostech provozujících letiště dotčená v projednávané věci, ani je nekontroluje, nemohla legitimně očekávat, že tato zásada bude v projednávaném případě použita, stejně jako nemohla dále spekulovat se skutečností, že uplatnění této zásady by nutně vedlo k závěru, že nezískala výhodu pocházející ze státních prostředků.
- 272 S ohledem na výše uvedené je třeba pátý žalobní důvod zamítnout jako neopodstatněný.

6. K šestému žalobnímu důvodu, vycházejícímu z nedostatečného a rozporného odůvodnění napadeného rozhodnutí

- 273 V rámci šestého žalobního důvodu žalobkyně Komisi vytýká jak nedostatečné odůvodnění, tak rozpornost odůvodnění, které je součástí napadeného rozhodnutí.
- 274 Komise navrhuje, aby byl šestý žalobní důvod zamítnut jako neopodstatněný.
- 275 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).

- 276 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).
- 277 V projednávané věci má žalobkyně předně za to, že Komise dostatečně nevysvětlila, proč měla v bodech 357 až 361 odůvodnění napadeného rozhodnutí za to, že provozovatelé letišť jednali pouze jako prostředníci autonomního regionu, a proto finanční toky mezi uvedenými provozovateli a leteckými společnostmi nemají být považovány za obchodní plnění smluv uzavřených mezi těmito subjekty, nýbrž za finanční toky zahrnující státní prostředky. Žalobkyně má za to, že Komise zejména podrobně nezkoumala situaci vlastní každému letišti, zejména postavení státu ve společnostech provozujících každé z dotčených letišť, aby tak podložila své závěry ohledně toho, zda jsou tato letiště kontrolována veřejnou mocí, či nikoliv. Komise podle žalobkyně rovněž nevysvětlila, proč podle ní společnost GEASAR, která je přitom soukromým provozovatelem, nejednala nezávisle na státu. Stejně tak podle ní nevysvětlila, jakým způsobem stát kontroloval rozhodnutí přijímaná provozovateli letišť Olbia a Cagliari-Elmas a proč je existence schvalovacího mechanismu stanoveného prováděcími opatřeními dostatečným důvodem pro učinění tohoto závěru.
- 278 V tomto ohledu je třeba konstatovat, že Komise v napadeném rozhodnutí, konkrétně v bodech 355 až 362 jeho odůvodnění, uvedla důvody, proč měla za to, že provozovatelé letišť jednali jako prostředníci mezi autonomním regionem a leteckými společnostmi. Žalobkyně ostatně dotčené úvaze porozuměla, neboť předložila podrobný žalobní důvod, v tomto případě první žalobní důvod, zpochybňující úvahy Komise týkající se posouzení této role prostředníků, a to i s ohledem na okolnost, že autonomní region nevlastní letiště Cagliari-Elmas a Olbia. Ve skutečnosti žalobkyně pod záštitou svého tvrzení, že Komise porušila povinnosti uvést odůvodnění, pouze opakuje, že nesouhlasí s věcnou analýzou, kterou Komise provedla v napadeném rozhodnutí.
- 279 Žalobkyně dále Komisi vytýká, že nevysvětlila, proč sporná opatření nenaplňovala skutečné potřeby autonomního regionu, ačkoli Komise na rozdíl od toho, co tvrdí žalobkyně, tuto otázku podrobně přezkoumala ve svých předchozích rozhodnutích týkajících se marketingových dohod, jako jsou dohody uzavřené v projednávané věci mezi žalobkyní a provozovateli letišť.
- 280 V tomto ohledu je třeba konstatovat, že Komise uvedla důvody, 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 druhého žalobního důvodu. Kromě toho se vyjádřila k důvodům, proč má za to, že sporný režim podpor nemohl nebýt kvalifikován jako státní podpora na základě zásady tržně jednajícího hospodářského subjektu.
- 281 S ohledem na výše uvedené je třeba šestý žalobní důvod zamítnout jako neopodstatněný, a tudíž žalobu zamítnout v plném rozsahu.

IV. K nákladům řízení

- 282 Podle čl. 134 odst. 1 jednacího řádu se účastník řízení, který neměl úspěch ve věci, uloží náhrada nákladů řízení, pokud to účastník řízení, který měl ve věci úspěch, požadoval. Vzhledem k tomu, že Komise požadovala náhradu nákladů řízení a žalobkyně neměla ve věci úspěch, je důvodné posledně uvedené uložit náhradu nákladů řízení.

Z těchto důvodů

TRIBUNÁL (první rozšířený senát)

rozhodl takto:

- 1) Žaloba se zamítá.**
- 2) Společnosti easyJet Airline Co. Ltd 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	6
II. Řízení a návrhová žádání účastnic řízení	8
III. Právní otázky	9
A. K přípustnosti	9
B. K návrhovým žádáním směřujícím ke zrušení	11
1. K prvnímu žalobnímu důvodu, vycházejícímu ze zjevně nesprávného posouzení, pokud jde o kvalifikaci plateb, které provozovatelé letišť uhradili žalobkyni, jako „státních prostředků“, jejichž poskytnutí je přičitatelné italskému státu	12
a) K první části prvního žalobního důvodu, týkající se výkonu kontroly nad provozovateli letišť autonomním regionem	12
b) Ke druhé části prvního žalobního důvodu, týkající se úlohy provozovatelů letišť jako prostředníků	14
1) K využívání státních prostředků	15
2) K přičitatelnosti plateb provedených provozovateli letišť ve prospěch leteckých společností autonomnímu regionu	19
2. K druhému žalobnímu důvodu, vycházejícímu ze zjevně nesprávného posouzení, pokud jde o získání zvýhodnění leteckými společnostmi	23
a) K první části druhého žalobního důvodu, vycházející z porušení definice „režimu podpor“ stanovené v čl. 1 písm. d) nařízení 2015/1589	23
b) Ke druhé a třetí části druhého žalobního důvodu, které se týkají použití zásady tržně jednajícího hospodářského subjektu na úrovni autonomního regionu a na úrovni provozovatelů letišť	28

1) Ke třetí části druhého žalobního důvodu, týkající se použití zásady soukromého investora na smluvní vztahy mezi provozovateli letišť a leteckými společnostmi	28
2) Ke druhé části druhého žalobního důvodu, týkající se použití zásady tržně jednajícího hospodářského subjektu na rozhodnutí autonomního regionu	30
c) Ke čtvrté části druhého žalobního důvodu, týkající se získání neoprávněného zvýhodnění provozovateli letišť od autonomního regionu na základě zákona č. 10/2010	35
3. Ke třetímu žalobnímu důvodu, vycházejícímu ze zjevně nesprávného posouzení, pokud jde o skutečnost, že sporná opatření narušují nebo mohou narušit hospodářskou soutěž a ovlivňují obchod mezi členskými státy	37
4. Ke čtvrtému žalobnímu důvodu, vycházejícímu ze zjevně nesprávného posouzení, pokud jde o nemožnost prohlásit sporná opatření za slučitelná s vnitřním trhem podle čl. 107 odst. 3 SFEU	38
5. K pátému žalobnímu důvodu, vycházejícímu z porušení zásady legitimního očekávání, pokud jde o příkaz k navrácení podpory žalobkyní	42
6. K šestému žalobnímu důvodu, vycházejícímu z nedostatečného a rozporného odůvodnění napadeného rozhodnutí	44
IV. K nákladům řízení	45