Tisk a informace

Tribunál Evropské unie
TISKOVÁ ZPRÁVA č. 59/20
V Lucemburku dne 13. května 2020

Rozsudky ve věcech T-607/17, Volotea v. Komise,
T-716/17, Germanwings v. Komise a T-8/18, easyJet v. Komise

Tribunál zamítl žaloby podané proti rozhodnutí Komise, jímž se podpora poskytnutá Itálií ve prospěch několika leteckých společností provozujících letecká spojení se Sardinií prohlašuje za protiprávní

Provozovatelé sardinských letišť nebyli příjemci podpory, nýbrž toliko prostředníky mezi autonomním regionem Sardinie a leteckými společnostmi, které mu tedy musí podporu z veřejných prostředků vrátit

Tribunál v rozsudcích ve věcech easyJet v. Komise (T-8/18), Volotea v. Komise (T-607/17) a Germanwings v. Komise (T-716/17), vyhlášených dne 13. května 2020 zamítl **žaloby podané leteckými společnostmi easyJet, Volotea a Germanwings** (dále jen „letecké společnosti“) **na neplatnost rozhodnutí Evropské komise ze dne 29. července 2016, jímž byla podpora poskytnutá Itálií ve prospěch několika evropských leteckých společností, včetně dotčených tří společností, které provozují letecká spojení se Sardinií, prohlášena za neslučitelnou s vnitřním trhem**[1]**.**

Podle tohoto rozhodnutí **představuje** režim podpor, který v Itálii zavedl autonomní region Sardinie (dále jen „region“) za účelem rozvoje letecké dopravy, **státní podporu poskytnutou nikoliv provozovatelům hlavních sardinských letišť (Alghero, Cagliari-Elmas a Olbia), ale dotčeným leteckým společnostem.**

V roce 2010 oznámila Itálie Komisi na základě čl. 108 odst. 3 SFEU regionální zákon[2], jímž bylo schváleno financování letišť ostrova za účelem rozvoje letecké dopravy, zejména omezením výkyvů leteckých spojení se Sardinií v průběhu roku. Tento regionální zákon byl proveden řadou opatření přijatých výkonným orgánem regionu (regionální zákon a přijatá opatření jsou dále společně označovány jako „sporná opatření“).

Sporná opatření stanovila zvláště uzavírání obchodních dohod mezi provozovateli letišť a leteckými společnostmi za účelem zlepšení leteckých spojení s ostrovem a jeho propagace jako turistické destinace. Tato opatření dále stanovila podmínky a pravidla, za kterých region provozovatelům letišť hradil částky, které posledně uvedení na základě těchto dohod vypláceli leteckým společnostem.

Dne 29. července 2016 přijala Komise rozhodnutí, jímž prohlásila režim podpor zavedený spornými opatřeními za částečně neslučitelný s vnitřním trhem a nařídila, aby letecké společnosti považované za příjemkyně vrátily dotčené podpory. Tyto společnosti se na podporu svých žalob na neplatnost dovolávaly několika žalobních důvodů vycházejících zejména z nesprávného právního posouzení ohledně pojmu státní podpory, možnosti odůvodnit spornou podporu, jakož i příkazu spornou podporu vrátit.

Pokud jde především o skutečnosti zakládající státní podporu, Tribunál na prvním místě rozhodl, že Komise měla správně za to, **že letecké společnosti byly příjemkyněmi sporného režimu**

[1] 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 letištím na Sardinii za závazky veřejné služby (služby obecného hospodářského zájmu) (Úř. věst. 2017, L 268, s. 1).

[2] Legge regionale n. 10/2010 – Misure per lo sviluppo del trasporto aereo (regionální zákon č. 10/2010 – opatření na rozvoj letecké dopravy) (Bollettino ufficiale della Regione autonoma della Sardegna n° 12, ze dne 16. dubna 2010).

podpor, neboť byly na základě plateb přičitatelných regionu zvýhodněny prostřednictvím státních prostředků.

V tomto ohledu Tribunál zaprvé potvrdil, že **platby uskutečněné provozovateli letišť ve prospěch leteckých společností na základě uzavřených dohod s sebou nesou použití státních prostředků**, jelikož finanční prostředky, které region poskytoval provozovatelům letišť, byly používány k uskutečnění dotčených plateb. Tribunál za účelem podložení tohoto závěru zkoumal **podmínky stanovené pro hrazení poskytované regionem v případě plateb uskutečňovaných provozovateli letišť ve prospěch leteckých společností na základě uzavřených dohod**. Tribunál tak poukázal na existenci mechanismu dohledu, v jehož rámci bylo vyplácení vynaložených finančních prostředků, jež bylo ostatně odstupňované, podmíněno předložením účetních zpráv a dokladů osvědčujících, že dohody, na jejichž základě byly platby uskutečňovány, odpovídají cílům stanoveným regionálním zákonem a že byly tyto dohody řádně plněny. Tribunál z toho vyvodil, že na platby uskutečněné provozovateli letišť ve prospěch leteckých společností na základě sporných opatření se může vztáhnout zákaz státních podpor.

Co se týče toho, zda jsou platby uskutečněné provozovateli letišť ve prospěch leteckých společností přičitatelné regionu, Tribunál zadruhé zdůraznil, že za účelem určení účasti veřejných orgánů na přijetí zvýhodňujících opatření musí být rovněž zohledněna úroveň kontroly ze strany státu nad poskytnutím zvýhodnění, neboť jinak by těmto orgánům nemohlo být poskytnuté zvýhodnění přičteno. Tribunál měl následně v rámci přezkumu napadeného rozhodnutí z hlediska těchto kritérií za to, že v projednávaném případě **úroveň kontroly ze strany regionu nad poskytováním finančních prostředků leteckým společnostem prokazuje jeho účast při poskytování finančních prostředků**. Sporná opatření totiž regionu umožňovala důkladně kontrolovat provozovatele letišť, kteří se rozhodli požádat o financování v rámci sporného režimu podpor. Tato kontrola se projevovala předchozím schvalováním jejich plánů činností nebo stanovením podmínek pro úhradu částek placených leteckým společnostem. Provádění takové kontroly regionem podle Tribunálu prokazuje, že je mu dotčené financování přičitatelné. Tribunál tedy potvrdil rozhodnutí Komise, když shledal, že **provozovatelé letišť mohou být považováni za prostředníky mezi regionem a leteckými společnostmi**, jelikož tito provozovatelé posledně uvedeným převáděli celé částky finančních prostředků hrazené regionem, a jednali tak podle pokynů obdržených od regionu prostřednictvím plánů činností, které posledně uvedený schvaloval.

Zatřetí Tribunál potvrdil závěr Komise, podle kterého **provozovatelé letišť nebyli příjemci sporného režimu podpor.** Tribunál tak rovněž rozhodl, že Komise postupovala správně, když nezkoumala transakce mezi leteckými společnostmi a provozovateli letišť z hlediska kritéria tržně jednajícího hospodářského subjektu. Tito provozovatelé, kteří nebyli vlastněni regionem, totiž sporný režim podpor zavedený regionem v zásadě jen prováděli. Co se naopak týče použití tohoto kritéria na rozhodnutí regionu, Tribunál měl za to, že region nejednal jako investor, neboť sporný režim podpor zavedl pouze za účelem hospodářského rozvoje ostrova. V rozsahu, v němž by region jednal jako pořizovatel služeb směřujících ke zvýšení leteckého provozu a marketingových služeb, Tribunál zdůraznil, že zvýhodnění zakládající podporu lze vyloučit nikoliv z důvodu existence vzájemných plnění, ale z důvodu pořizování dotčených služeb v souladu s pravidly pro zadávání veřejných zakázek stanovenými v unijním právu, nebo přinejmenším uspořádáním otevřeného a transparentního řízení, jež zaručuje dodržování zásady rovného zacházení s poskytovateli služeb a pořizování služeb za tržní ceny. V projednávaném případě však výzvy k vyjádření zájmu, které byly zveřejněny před **uzavřením dohod s leteckými společnostmi, nebyly Tribunálem shledány za rovnocenné nabídkovým řízením, zvláště proto, že nebyl uskutečněn jakýkoliv výběr na základě přesných kritérií** mezi leteckými společnostmi, které na uvedené výzvy odpověděly.

Začtvrté měl Tribunál za to, že Komise mohla kvalifikovat sporná opatření jako „režimy státních podpor“, což jí i za účelem snížení její administrativní zátěže umožňovalo zkoumat pouze obecné znaky těchto opatření, aniž musela jednotlivě zkoumat každou z plateb uskutečněných na základě tohoto režimu. V tomto ohledu skutečnost, že letecké společnosti nebyly formálně označeny za konečné a skutečné příjemkyně sporné podpory v zákoně č. 10/2010 – jenž za příjemce naopak označoval provozovatele letišť – nebránila tomu, aby byl mechanismus kvalifikován jako „režim

podpor“, jelikož Komise mohla za účelem podložení svého závěru vycházet ze všech prvků zavedeného mechanismu.

Na druhém místě Tribunál zamítl výtky leteckých společností týkající se nenarušení hospodářské soutěže a neovlivnění trhu mezi členskými státy. Ve věci T-716/17 zvláště vyloučil, že by se letecká společnost v tomto ohledu mohla užitečně dovolávat malé částky, kterou jí vyplatil provozovatel letiště Cagliari-Elmas. Argumentace, podle které by měla být existence podpory zkoumána na úrovni takového provozovatele, již totiž byla zamítnuta jako neopodstatněná. Tribunál navíc v rámci odpovědi na výtku, že Komise měla zkoumat, zda sporná platba představuje podporu *de minimis*, připomněl, že v rámci přezkumu režimu podpor se Komise může omezit na prostudování charakteristik dotčeného režimu, a není povinna provést rozbor podpory poskytnuté na základě takového režimu v každém jednotlivém případě, takže **přísluší vnitrostátním orgánům, aby ověřovaly jednotlivou situaci každého podniku dotčeného postupem navrácení.** Tribunál z toho vyvodil závěr, **že Komisi nepřísluželo zkoumat případnou povahu *de minimis* sporné platby**. Ve věci T-607/17 Tribunál mimoto potvrdil rozhodnutí Komise nepoužít v napadeném rozhodnutí nařízení č. 360/2012[3]. Letecká společnost v uvedené věci neprokázala existenci povinností veřejné služby, které by byly jasně vymezeny v rámci každého z leteckých spojení, ve vztahu k nimž získala na základě sporných opatření finanční prostředky.

Nakonec Tribunál ve věcech T-8/18 a T-607/17 rozhodl, že Komise neporušila zásadu ochrany legitimního očekávání, když nařídila navrácení částek obdržených na základě sporných opatření leteckými společnostmi v rámci plnění smluv uzavřených s provozovateli letišť. V tomto ohledu Tribunál uvedl, že **letecké společnosti nemohly mít jakékoliv legitimní očekávání, že podpora je legální**, jelikož tato podpora byla protiprávní z důvodu jejího provedení před tím, než Komise rozhodla o opatřeních, jež jí byla oznámena. Uvedené společnosti nemohly mít ani jakékoliv legitimní očekávání, že jejich smluvní vztahy s provozovateli letišť mají obchodní povahu, jelikož nemohly nevědět o mechanismech financování stanovených v regionálním zákoně, který byl oficiálně zveřejněn na celostátní úrovni, a tudíž ani o státním původu dotčených finančních prostředků.

UPOZORNĚNÍ: Proti rozhodnutí Tribunálu lze ve lhůtě dvou měsíců a deseti dnů od jeho oznámení podat k Soudnímu dvoru kasační opravný prostředek omezující se jen na právní otázky.

UPOZORNĚNÍ: Cílem žaloby na neplatnost je zrušení aktů orgánů Unie, které jsou v rozporu s právem Unie. Za určitých podmínek mohou členské státy, evropské orgány i jednotlivci podat žalobu na neplatnost k Soudnímu dvoru nebo Tribunálu. Je-li žaloba opodstatněná, akt bude zrušen. Příslušný orgán je povinen odstranit případnou právní mezeru vzniklou v důsledku zrušení aktu.

Neoficiální dokument pro potřeby sdělovacích prostředků, který Tribunál nezavazuje.

Úplné znění rozsudků (T-607/17, T-716/17 a T-8/18) se zveřejňuje na internetové stránce CURIA v den vyhlášení.

Kontaktní osoba pro tisk: Balázs Lehoczki ☎ (+352) 4303 5499

[3] Nařízení Komise (EU) č. 360/2012 ze dne 25. dubna 2012 o použití článků 107 a 108 [SFEU] na podporu *de minimis* udílenou podnikům poskytujícím služby obecného hospodářského zájmu [SOHZ] (Úř. věst. 2012, L 114, s. 8).