ROZSUDEK TRIBUNÁLU (osmého senátu)

24. března 2011 *

Ve věcech T-443/08 a T-455/08,

Freistaat Sachsen (Německo),

Land Sachsen-Anhalt (Německo),

zastoupené U. Soltészem, advokátem,

žalobkyně ve věci T-443/08,

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

Flughafen Leipzig-Halle GmbH, se sídlem v Lipsku,

zastoupené M. Núñez-Müller, advokátem,

žalobkyně ve věci T-455/08,

* Jednací jazyk: němčina.

podporované

Spolkovou republikou Německo, zastoupenou M. Lummou a B. Kleinem, jako zmocněnci,

Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen eV (ADV), zastoupenou L. Giesbertsem, advokátem,

vedlejšími účastnicemi řízení,

proti

Evropské komisi, zastoupené K. Grossem, B. Martenczukem a E. Righini, jako zmocněnci,

žalované,

jejichž předmětem je návrh na částečné zrušení rozhodnutí Komise 2008/948/ES ze dne 23. července 2008 o opatřeních Německa ve prospěch společnosti DHL a letiště Lipsko/Halle (Úř. věst. L 346, s. 1),

TRIBUNÁL (osmý senát),

ve složení M. E. Martins Ribeiro, předsedkyně, S. Papasavvas (zpravodaj) a A. Dittrich, soudci,

vedoucí soudní kanceláře: C. Heeren rada,

s přihlédnutím k písemné části řízení a po jednání konaném dne 2. července 2010,

vydává tento

Rozsudek

Skutečnosti předcházející sporu

1 Skupina DHL (dále jen „DHL“) je jednou z hlavních skupin působících v odvětví expresních balíkových služeb. Jejím 100% podílníkem je Deutsche Post AG.

2 Skupina DHL po jednáních s několika letišti rozhodla v roce 2005 o přesunu svého evropského leteckého uzlu pro nákladní dopravu z Bruselu (Belgie) do Lipska-Halle (Německo), a to od roku 2008.

3 Letiště Lipsko-Halle provozuje společnost Flughafen Leipzig-Halle GmbH (dále jen „FLH“), která je dceřinou společností společnosti Mitteldeutsche Flughafen AG (dále jen „MF“). Společnost MF drží 94% podíl v FLH. Dalšími akcionáři FLH jsou spolková země Svobodný stát Sasko (5,5 %), Landkreis Nordsachsen (0,25 %) a město Schkeuditz (0,25 %). Akcionáři společnosti MF jsou Spolková země Sasko (76,64 %) a Spolková země Sasko-Anhaltsko (18,54 %), a dále města Drážďany (2,52 %), Halle (0,2 %) a Lipsko (2,1 %). Společnost MF nemá žádné soukromé akcionáře.

4 Dne 4. listopadu 2004 MF rozhodla o výstavbě nové jižní vzletové a přistávací dráhy (dále jen „jižní dráha“). Ta měla být financována prostřednictvím kapitálového příspěvku ve výši 350 milionů eur společnosti MF nebo společnosti FLH od jejich veřejnoprávních akcionářů (dále jen „kapitálový příspěvek“).

5 Dne 21. září 2005 společnosti FLH, MF a DHL Hub Leipzig GmbH podepsaly rámcovou dohodu (dále jen „rámcová dohoda“). Podle rámcové dohody se FLH zavázala k výstavbě jižní dráhy a k plnění dalších závazků během doby platnosti dohody. Mezi tyto další závazky náleží zejména zaručení nepřetržitého provozu na jižní dráze (24 hodin denně, 7 dnů v týdnu) a zajištění možnosti, aby nejméně 90 % letů operovaných skupinou DHL nebo pro tuto skupinu mohlo být kdykoli provedeno na této dráze. V rámcové dohodě jsou stanoveny podmínky, které FLH a MF zaručují v souvislosti se zahájením výstavby a provozu nového provozního střediska a s jeho pozdějším chodem. Rámcová dohoda zahrnuje mimoto ujednání o provozních podmínkách, letištních poplatcích a pronájmu pozemků. Ohledně záruk po uvedení nového střediska do provozu rámcová dohoda stanoví, že pokud FLH po tomto uvedení do provozu nesplní provozní podmínky v ní obsažené, musejí společnosti FLH a MF společnosti DHL Hub Leipzig poskytnout náhradu za všechny ztráty a škody, které jí vzniknou. V případě významného omezení své provozní činnosti může společnost DHL Hub Leipzig rámcovou dohodu vypovědět a požadovat náhradu škody za všechny přímé a nepřímé náklady na přemístění na jiné letiště. Pokud by se DHL Hub Leipzig musela přestěhovat na jiné letiště kvůli tomu, že regulační orgány zakážou noční lety, mohla by společnosti FLH vzniknout povinnost k náhradě škody.

6 Dne 21. prosince 2005 Spolková země Sasko vydala prohlášení o záměru ve prospěch společností FLH a DHL Hub Leipzig (dále jen „prohlášení o záměru"). Účelem dopisu je zaručit finanční výkonnost společnosti FLH během doby platnosti rámcové dohody; dopis také spolkové zemi Sasko ukládá povinnost poskytnout společnosti DHL Hub Leipzig náhradu škody v případě, že by letiště Lipsko-Halle nebylo možné užívat tak, jak bylo plánováno.

7 Dne 5. dubna 2006 Spolková republika Německo v souladu s čl. 2 odst. 1 nařízení Rady (ES) č. 659/1999 ze dne 22. března 1999, kterým se stanoví prováděcí pravidla k článku [88 ES] (Úř. věst. L 83, s. 1; Zvl. vyd. 08/01, s. 339), oznámila Komisi Evropských společenství rámcovou dohodu a prohlášení o záměru.

8 Dne 27. dubna 2006 Komise požádala o dodatečné informace, které jí německé orgány předaly dne 24. července 2006.

9 Dne 26. července a 21. srpna 2006 se konaly schůzky, jichž se účastnily oddělení Komise, FLH, MF, DHL a německé orgány.

10 Dopisem ze dne 23. listopadu 2006 Komise informovala Spolkovou republiku Německo o svém rozhodnutí zahájit řízení stanovené v čl. 88 odst. 2 ES. To se týkalo rámcové dohody, prohlášení o záměru a kapitálového příspěvku. Toto rozhodnutí společně s výzvou zúčastněným osobám, aby vyjádřily své připomínky k plánovaným podporám, bylo uveřejněno v *Úředním věstníku Evropské unie* ze dne 2. března 2007 (Úř. věst. C 48, s. 7).

11 Spolková republika Německo předložila své připomínky dne 23. února 2007. Komise obdržela připomínky zúčastněných třetích osob a dopisem ze dne 16. května 2007 tyto připomínky předala německým orgánům s tím, že ve lhůtě jednoho měsíce na ně mohou reagovat. Připomínky těchto orgánů byly Komisi doručeny dopisem ze dne 13. června 2007.

12 Na žádost Spolkové republiky Německo se dne 18. června a 25. září 2007 uskutečnily schůzky. Po uvedených schůzkách německé orgány Komisi předaly dodatečné informace, a to ve dnech 19. října, 7. a 18. prosince 2007, 17. března a 9. dubna 2008.

Rozhodnutí

13 Dne 23. července 2008 přijala Komise rozhodnutí 2008/948/ES o opatřeních Německa ve prospěch společnosti DHL a letiště Lipsko/Halle (Úř. věst. L 346, s. 1, dále jen „Rozhodnutí“).

14 V otázce kapitálového příspěvku Komise v Rozhodnutí dospěla k názoru, že státní podpora ve výši 350 milionů eur, kterou Spolková republika Německo hodlala poskytnout společnosti FLH za účelem výstavby jižní dráhy a příslušné letištní infrastruktury, byla v souladu s čl. 87 odst. 3 písm. c) ES slučitelná se společným trhem.

15 V otázce rámcové dohody a prohlášení o záměru Komise dospěla k názoru, že neomezené záruky, poskytnuté v uvedené dohodě, a uvedený dopis představují státní podpory ve smyslu čl. 87 odst. 1 ES, a to vzhledem k tomu, že Spolková země Sasko, MF a FLH zajišťují obchodní rizika DHL za podmínek, jež by pro soukromého

investora působícího v běžných podmínkách tržního hospodářství (dále jen „soukromý investor“) nebyly přijatelné. Jelikož DHL již obdržela nejvyšší možnou částku investiční podpory podle čl. 87 odst. 3 písm. a) ES, dospěla Komise k závěru, že neomezené záruky podle rámcové dohody ani prohlášení o záměru nejsou slučitelné se společným trhem.

16 Výrok Rozhodnutí zní:

„*Článek 1*

Státní podpora ve výši 350 milionů [eur], kterou [Spolková republika] Německo hodlá poskytnout na výstavbu nové vzletové a přistávací jižní dráhy a příslušných letištních zařízení na letišti Lipsko/Halle, je slučitelná se společným trhem podle čl. 87 odst. 3 [písm.] c) [ES].

Článek 2

Státní podpora, kterou [Spolková republika] Německo hodlá poskytnout společnosti DHL formou prohlášení o záměru, není slučitelná se společným trhem. Podporu proto nelze udělit.

Článek 3

Státní podpora, kterou [Spolková republika] Německo hodlá poskytnout společnosti DHL převzetím neomezených záruk (podle oddílu 8 a 9 rámcové dohody) není slučitelná se společným trhem. Tyto neomezené záruky stanovené v rámcové dohodě je proto nutné zrušit.

Článek 4

1. [Spolková republika] Německo zajistí navrácení části podpory uvedené v článku 3, která již byla společnosti DHL poskytnuta (tj. odměna za záruku za období od 1. října 2007 do doby zrušení neomezených záruk).

[…]“

Skutečnosti, které nastaly po vydání Rozhodnutí

17 Ve dnech 18. a 27. listopadu 2008 akcionáři společností MF a FLH uzavřeli dohody o financování jižní dráhy na částku 350 milionů eur.

18 Dopisem ze dne 23. prosince 2008 německé orgány tyto dohody oznámily Komisi.

19 Oznámení bylo zaregistrováno pod číslem N 665/2008.

20 Dne 30. září 2009, po výměně korespondence a po schůzce s německými orgány, přijala Komise rozhodnutí K (2009) 7185, týkající se státní podpory N 665/2008 (Německo – Letiště Lipsko-Halle), jímž prohlásila, že oznámené opatření nepředstavuje novou podporu ve smyslu čl. 1 písm. c) nařízení č. 659/1999. V zásadě dospěla k závěru, že vzhledem k tomu, že německé orgány potvrdily, že oznámení souviselo s týmiž opatřeními týkajícími se financování, které již Rozhodnutí schválilo, týkalo se toto oznámení již schválené podpory ve smyslu čl. 1 písm. b) bodu ii) téhož nařízení, a že toto oznámení se netýká změny existující podpory ve smyslu čl. 4 odst. 1 tohoto nařízení.

Řízení

21 Návrhem došlým kanceláři Soudu prvního stupně Evropských společenství (nyní Tribunálu) dne 6. října 2008 podaly žalobkyně – Freistaat Sachsen, Land Sachsen-Anhalt, MF a FLH – projednávané žaloby.

22 Podáním došlým kanceláři Tribunálu dne 28. ledna 2009 požádala Spolková republika Německo o vedlejší účastenství v projednávaných případech na podporu návrhových žádání žalobkyň.

23 Podánímí došlými kanceláři Tribunálu dne 30. ledna 2009 požádala Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen eV (ADV) o vedlejší účastenství v projednávaných případech na podporu návrhových žádání žalobkyň.

24 Usneseními ze dne 30. března 2009 povolil předseda osmého senátu Tribunálu vedlejší účastenství Spolkové republiky Německo a ADV.

25 ADV předložila dne 11. května 2009 svůj spis vedlejšího účastníka. Spolková republika Německo nepředložila vyjádření vedlejšího účastníka ve stanovené lhůtě.

26 Žalobkyně předložily svá vyjádření ke spisům vedlejšího účastníka ADV dne 26. (věc T-445/08) a 27. května 2009 (věc T-443/08).

27 Komise předložila své vyjádření ke spisům vedlejšího účastníka ADV dne 29. července 2009.

28 Usnesením ze dne 24. června 2010 předseda osmého senátu Tribunálu po vyslechnutí účastníků řízení spojil projednávané věci pro účely ústního řízení.

29 Na základě zprávy soudce zpravodaje rozhodl Tribunál (osmý senát) o zahájení ústní části řízení.

30 Na jednání konaném dne 2. července 2010, jehož se Spolková republika Německo neúčastnila, byly vyslechnuty řeči účastnic řízení a jejich odpovědi na otázky položené Tribunálem. Na tomto jednání také předložily rozsudek Bundesgerichtshof (spolkového soudního dvora, Německo) ze dne 4. dubna 2003, který Tribunál nechal založit do spisu.

31 Poté, co byli účastníci řízení k tomuto bodu vyslechnuti na jednání, dospěl Tribunál k závěru, že je namístě spojit projednávané věci pro účely rozsudku v souladu s článkem 50 jednacího řádu.

Návrhová žádání účastnic řízení

32 Žalobkyně, podporované ADV, navrhují, aby Tribunál:

– zrušil článek 1 Rozhodnutí v rozsahu, v němž Komise tvrdí, že kapitálový příspěvek představuje státní podporu ve smyslu čl. 87 odst. 1 ES a že výše této státní podpory dosahuje částky 350 milionů eur;

– uložil Komisi náhradu nákladů řízení.

33 Komise navrhuje, aby Tribunál:

– zamítl žalobu;

– uložil žalobkyním náhradu nákladů řízení.

34 Komise ve svém vyjádření ke spisu vedlejšího účastníka ADV rovněž navrhuje, aby Tribunál uložil ADV náhradu nákladů řízení spojených s vedlejším účastenstvím.

K přípustnosti

35 Aniž Komise formálně předložila námitku nepřípustnosti, tvrdí, že žaloba ve věci T-443/08 je nepřípustná, neboť žalobkyně v této věci nejsou osobně dotčeny a nemají právní zájem na podání žaloby, s čímž však žalobkyně nesouhlasí. V této souvislosti se účastnice řízení rozcházejí i v otázce právních důsledků Rozhodnutí.

36 Tribunál má za to, že je nejprve třeba přezkoumat důvod nepřípustnosti vycházející z nedostatku právního zájmu na podání žaloby.

Argumenty účastnic řízení

37 Úvodem, ohledně právních důsledků Rozhodnutí, žalobkyně ve věci T-443/08 zaprvé tvrdí, že důsledkem kvalifikace kapitálového příspěvku jakožto státní podpory je podle německého práva jeho nicotnost. Z judikatury Bundesgerichtshof totiž plyne, že smlouva, jíž je přiznána podpora ještě před jejím oznámením, je podle § 134

německého občanského zákoníku nicotná, neboť porušuje čl. 88 odst. 3 třetí větu ES. Tuto nicotnost nelze a *posteriori* zhojit rozhodnutím Komise prohlašujícím podporu za slučitelnou se společným trhem ani smluvním potvrzením nicotného úkonu. Tato nicotnost, na rozdíl od tvrzení Komise, ani nezbaví Rozhodnutí jeho užitečného účinku. Prohlášení takové nicotnosti by mělo odrazující, a tedy preventivní účinek, který posiluje účinnost zákazu provádění stanoveného v čl. 88 odst. 3 ES.

38 Žalobkyně ve věci T-443/08 zadruhé vysvětlují důsledky, které může mít nicotnost kapitálového příspěvku zejména v právu obchodních společností a v insolvenčním právu. V první řadě uvádějí, že pokud by Rozhodnutí bylo konečné, společnostem FLH a MF by hrozila platební neschopnost. Důsledkem nicotnosti kapitálového příspěvku by totiž byla povinnost zaplatit vysoké úroky za období od přiznání podpory do vydání Rozhodnutí a žádost o navrácení podpory ve výši 350 milionů eur. Taková žádost by mohla uvést FLH do stavu platební neschopnosti. V tomto ohledu žalobkyně ve věci T-443/08 namítají, že jestliže právo Unie nevyžaduje vrácení podpory v plném rozsahu, neznamená to, že by jej zakazovalo, neboť členské státy mohou plnit povinnosti vyplývající z práva Unie i nad jejich rámec. Platební neschopnost FLH může vyvolat platební neschopnost MF, neboť ta je podle německého práva povinna pokrýt roční schodek své dceřiné společnosti. Platební neschopnost MF následně může, s ohledem na smlouvy o kontrole a o převodu zisků, jež MF uzavřela se svými dceřinými společnostmi, vyvolat platební neschopnost dalších jejích dceřiných společností. Ve druhé řadě žalobkyně ve věci T-443/08 zdůrazňují, že důsledkem platební neschopnosti FLH může být odnětí povolení k provozování letiště Lipsko-Halle. Podle německého práva se totiž povolení k provozování zruší, jestliže přestanou být plněny předpoklady pro vydání povolení, mezi něž patří i ekonomická rentabilita provozovatele. To by přitom nastalo v případě platební neschopnosti FLH. Bez povolení k provozování by hrozilo zavření letiště, což by způsobilo zrušení velkého množství pracovních míst. Zatřetí žalobkyně ve věci T-443/08 uvažují o případných důsledcích nicotnosti kapitálového příspěvku na správnost uskutečněných ročních účetních závěrek společností FLH a MF a jejich oprav, a rovněž o případném porušení povinnosti vyhlásit úpadek těchto společností ze strany jejich vedení. Začtvrté poukazují na

skutečnost, že vedení společností FLH a MF hrozí podle německého práva občanskoprávní následky v důsledku zastavení plateb nebo předlužení společnosti.

39 Žalobkyně ve věci T-443/08 následně poukazují na to, že v projednávaném případě mají právní zájem na podání žaloby.

40 V prvé řadě uvádějí, že právní zájem na podání žaloby existuje, jestliže rozhodnutí Komise nevyhovuje návrhům osob, které se účastnily správního řízení. V projednávaném případě přitom žalobkyně ve věci T-443/08 v průběhu správní řízení hájily tvrzení, podle něhož financování infrastruktury nepředstavuje státní podpory, zatímco podle Komise tomu tak je. Podle žalobkyň se schválení podpory liší od konstatování, že nebyla přiznána žádná podpora. Kvalifikace určitého opatření jakožto podpory ve smyslu čl. 87 odst. 1 ES je dále podle nich relevantní, neboť dává Komisi širokou posuzovací pravomoc k posouzení, zda je opatření slučitelné se společným trhem ve smyslu čl. 87 odst. 3 ES, a umožňuje jí stanovit pro něj určité podmínky. Konečně skutečnost, že by Komise mohla schválením určitého opatření zbavit dotčenou osobu veškerých opravných prostředků, není v souladu se systémem soudních žalob stanoveným ve Smlouvách.

41 Zadruhé žalobkyně ve věci T-443/08 tvrdí, že kvalifikace kapitálového příspěvku jakožto státní podpory pro ně má podstatné nepříznivé důsledky, které lze zhojit toliko částečným zrušením Rozhodnutí.

42 V této souvislosti poukazují zaprvé na to, že podle judikatury kvalifikace určitého opatření jakožto státní podpory představuje rozhodnutí nepříznivě zasahující do právního postavení. Zrušení rozhodnutí, které se mimo jiné týká kvalifikace určitého opatření jakožto státní podpory tak může zakládat zájem, a to i tehdy, když podpora bude následně prohlášená za slučitelnou. Z judikatury také vyplývá, že právní zájem

na podání žaloby lze uznat, jestliže rozhodnutí Komise na první pohled podle všeho přináší prospěch, ale posléze se ukáže jako znevýhodňující, a to v důsledku skutkových okolností, které v něm nejsou obsaženy. Zvláštnost projednávaného případu ve srovnání s nejrestriktivnější judikaturou vyplývá z nepředvídatelnosti důsledků porušení povinnosti oznámit kapitálový příspěvek podle německého práva (viz výše bod 38).

43 Žalobkyně ve věci T-443/08 zadruhé namítají, že zde je nejistota ohledně výše podpory. Přestože Komise dospěla k názoru, že ustanovení upravující státní podpory se nevztahují na celý kapitálový příspěvek ve výši 350 milionů eur, jelikož některé výdaje spadají pod plnění úkolů veřejné služby, v článku 1 Rozhodnutí uvádí, že podpora ve výši 350 milionů eur je slučitelná se společným trhem. Otázka na jakou část z uvedené částky se ustanovení upravující státní podpory nevztahují, tak zůstala nezodpovězena. Nicotnost kapitálového příspěvku podle vnitrostátního práva a její důsledky by se však měly vztahovat pouze k té části, která je považována za státní podporu. Bez tohoto údaje dotčené osoby nemohou vědět, na jakou částku se vztahuje článek 87 ES ani jaký je rozsah příslušných důsledků. Podle žalobkyň ve věci T-443/08 to má za následek právní nejistotu, která plyne přímo z Rozhodnutí. Není-li to tudíž uvedeno v Rozhodnutí, žalobkyně ve věci T-443/08 se nemohou domáhat soudní cestou stanovení důsledků z něj plynoucích podle německého práva a další postup v souladu s platnými normami jim umožní pouze rozsudek Tribunálu.

44 Ohledně argumentu Komise vycházejícího z neexistence zásahu do práv žalobkyň ve věci T-443/08 tyto žalobkyně připomínají, že důsledkem kvalifikace kapitálového příspěvku jakožto státní podpory je nicotnost smlouvy, která je jeho základem, a další nepříznivé důsledky, jež z toho plynou. Tato kvalifikace navíc implikuje porušení čl. 88 odst. 3 ES, potažmo „vadu plynoucí z protiprávnosti“. Taková kvalifikace také zasahuje do právního postavení žalobkyň ve věci T-443/08, jelikož budou muset Komisi v budoucnu oznamovat financování letištních infrastruktur. Na této kvalifikaci

závisí i otázka, zda se na taková financování vztahují ustanovení Smlouvy o ES a zda má Komise pravomoci stanovené v článku 88 ES. Mimoto se na opatření představující státní podpory a na opatření, jež nejsou státními podporami, vztahují různá pravidla. Protože schválené podpory jsou existující podpory, bude nezbytné oznamovat veškeré změny ve financování infrastruktury. Dotčená kvalifikace nakonec bude mít negativní dopady i na legalitu budoucích podpor v důsledku jejich souběhu.

45 Komise s popisem právních důsledků Rozhodnutí provedeným žalobkyněmi ve věci T-443/08 nesouhlasí a tvrdí, že nemají právní zájem na podání žaloby proti článku 1 Rozhodnutí.

Závěry Tribunálu

46 Je třeba připomenout, že žaloba na neplatnost podaná fyzickou nebo právnickou osobou je přípustná pouze v případě, že žalobce má zájem na zrušení napadeného aktu. Takový zájem musí existovat, musí trvat a posuzuje se ke dni podání žaloby (rozsudky Tribunálu ze dne 14. dubna 2005, Sniace v. Komise, T-141/03, Sb. rozh. s. II-1197, bod 25, a ze dne 20. září 2007, Salvat père & fils a další v. Komise, T-136/05, Sb. rozh. s. II-4063, bod 34).

47 V projednávaném případě žalobkyně ve věci T-443/08 navrhují zrušení článku 1 Rozhodnutí, jelikož se v něm uvádí, že kapitálový příspěvek představuje státní podporu ve smyslu čl. 87 odst. 1 ES a že výše této státní podpory dosahuje částky 350 milionů eur.

48 V této souvislosti je třeba připomenout, že podle téhož článku je státní podpora ve výši 350 milionů eur, kterou Spolková republika Německo hodlala poskytnout na výstavbu nové vzletové a přistávací jižní dráhy a příslušných letištních zařízení na letišti Lipsko-Halle, slučitelná se společným trhem podle čl. 87 odst. 3 písm. c) ES.

49 Nicméně pouhá skutečnost, že Rozhodnutí prohlašuje podporu za slučitelnou se společným trhem a v zásadě nezasahuje nepříznivě do právního postavení žalobkyň ve věci T-443/08, nezbavuje soud Unie povinnosti přezkoumat, zda má posouzení Komise právně závazné účinky takové povahy, že může ovlivnit zájmy těchto žalobkyň (viz v tomto smyslu rozsudky Tribunálu ze dne 30. ledna 2002, Nuove Industrie Molisane v. Komise, T-212/00, Recueil, s. II-347, bod 38, a Salvat père & fils a další v. Komise, uvedený výše v bodě 46, bod 36).

50 Zaprvé, žalobkyně ve věci T-443/08 uvádějí argumenty procesní povahy. V této souvislosti v první řadě tvrdí, že Rozhodnutí nevyhovuje návrhům, které vznesly ve správním řízení. V tomto ohledu je namístě připomenout, že podle ustálené judikatury je řízení o kontrole státních podpor s ohledem na jeho obecnou systematiku řízením zahájeným vůči členskému státu odpovědnému za poskytnutí podpory (rozsudek Soudního dvora ze dne 24. září 2002, Falck a Acciaierie di Bolzano v. Komise, C-74/00 P a C-75/00 P, Recueil, s. I-7869, bod 81; v tomto smyslu viz rovněž rozsudek Soudního dvora ze dne 10. července 1986, Belgie v. Komise, 234/84, Recueil, s. 2263, bod 29). Podniky, jež jsou příjemci podpory, a územní entity působící pod úrovní státu, které poskytují podpory, a rovněž konkurenti příjemců podpor se považují pouze za „zúčastněné strany“ v tomto řízení (viz rozsudek Tribunálu ze dne 6. března 2003, Westdeutsche Landesbank Girozentrale a Land Nordrhein-Westfalen v. Komise, T-228/99 a T-233/99, Recueil, s. II-435, bod 122 a citovaná judikatura), a judikatura jim přiznává především roli zdrojů informací (výše uvedený rozsudek Westdeutsche Landesbank Girozentrale a Land Nordrhein-Westfalen v. Komise, bod 125). Ani skutečnost, že Rozhodnutí neodpovídá stanovisku vyjádřenému žalobkyněmi ve věci T-443/08 v průběhu správního řízení, sama o sobě nemá žádný

právně závazný účinek, který by mohl ovlivnit jejich zájmy. Jako taková proto nemůže odůvodnit právní zájem na podání žaloby.

51 Za druhé, pokud jde o argumentaci vycházející z toho, že žalobkyně ve věci T-443/08 budou muset v důsledku kvalifikace kapitálového příspěvku jakožto státní podpory oznamovat budoucí financování letištních infrastruktur, je nutné konstatovat, že je třeba ji odmítnout. Povinnost oznamovat opatření představující státní podpory plyne přímo ze Smlouvy o ES, zejména z čl. 88 odst. 3 ES, a nikoli z Rozhodnutí, jímž se konstatuje, že s ohledem na okolnosti daného případu dotčené opatření představuje státní podporu.

52 Zatřetí, pokud jde o argumentaci, podle níž tato kvalifikace Komisi umožnila vykonávat pravomoci, které jí svěřují ustanovení v oblasti státních podpor, a přezkoumat slučitelnost dotčené podpory se společným trhem, je třeba nejprve uvést, že skutečnost, že Komise poté, co kvalifikovala dotčené opatření jako státní podporu, mohla přezkoumat jeho slučitelnost se společným trhem, není sama o sobě rozhodující pro účely přezkumu existence právního zájmu na podání žaloby, neboť Komise bezpodmínečně prohlásila, že uvedená podpora je slučitelná se společným trhem, což v zásadě nezasahuje do právního postavení nepříznivě, jak plyne z judikatury citované výše v bodě 49.

53 Dále k argumentaci žalobkyň ve věci T-443/08 ohledně ustanovení v oblasti existujících režimů podpor a ohledně povinností z nich plynoucích, zejména povinnosti předkládat výroční zprávy o tomto režimu, je třeba konstatovat, že je irelevantní. Kapitálový příspěvek totiž představuje individuální podporu, nikoli režim podpor, takže po jejím schválení ji nelze považovat za existující režim podpor. Ustanovení, jež se vztahují na existující režimy podpor a na povinnosti z nich plynoucí, tudíž nejsou pro projednávaný případ relevantní.

54 Konečně je třeba odmítnout i argument, podle něhož může mít dotčená kvalifikace dopad na budoucí podpory, a to z důvodu použití pravidla zákazu souběhu. Žalobkyně ve věci T-443/08 neodkázaly na žádné ustanovení, jež by v oblasti letištní infrastruktury zakazovalo časový souběh podpor. Ostatně sdělení Komise o použití článků 87 ES a 88 ES a rovněž článku 61 Dohody o Evropském hospodářském prostoru na státní podpory v letecké dopravě (Úř. věst. 1994, C 350, s. 5, dále jen „sdělení z roku 1994"), ani pokyny Společenství pro financování letišť a pro státní podpory na zahájení činnosti pro letecké společnosti s odletem z regionálních letišť (Úř. věst. 2005, C 312, s. 1, dále jen „pokyny z roku 2005") neobsahují ustanovení o zákazu souběhu státních podpor ve prospěch letištních infrastruktur.

55 Začtvrté, v souvislosti s argumentem, podle kterého Komise schválením kapitálového příspěvku nemůže zbavit žalobkyně ve věci T-443/08 možnosti podat žalobu proti jeho kvalifikaci jakožto státní podpory, je třeba připomenout, že Unie je unií práva, v rámci níž její orgány podléhají přezkumu, zda jsou jejich akty v souladu se Smlouvou o ES a s obecnými právními zásadami, jejichž součástí jsou základní práva. Jednotlivci tedy musejí mít nárok na účinnou soudní ochranu práv, která jim přiznává právní řád Unie, a právo na takovou ochranu je součástí obecných právních zásad vyplývajících ze společných ústavních tradic členských států. Toto právo bylo stanoveno také články 6 a 13 úmluvy o ochraně lidských práv a základních svobod podepsané v Římě dne 4. listopadu 1950 (rozsudky Soudního dvora ze dne 15. května 1986, Johnston, 222/84, Recueil, s. 1651, bod 18; ze dne 27. listopadu 2001, Komise v. Rakousko, C-424/99, Recueil, s. I-9285, bod 45, a ze dne 25. července 2002, Unión de Pequeños Agricultores v. Rada, C-50/00 P, Recueil, s. I-6677, body 38 a 39). V projednávaném případě však žalobkyně ve věci T-443/08 nejsou žádným způsobem zbaveny účinné soudní ochrany. I kdyby totiž tato žaloba byla prohlášena za nepřípustnou, nic nebrání tomu, aby žalobkyně v rámci řízení před vnitrostátním soudem, jež vůči nim bude případně zahájeno v souvislosti s důsledky jimi tvrzené nicotnosti kapitálového příspěvku, navrhly vnitrostátnímu soudu, aby podal žádost o rozhodnutí o předběžné otázce na základě článku 234 ES, za účelem zpochybnění platnosti Rozhodnutí

v rozsahu, v němž konstatuje, že dané opatření je podporou (viz v tomto smyslu rozsudek Sniace v. Komise, uvedený výše v bodě 46, bod 40 a citovaná judikatura) a že výše této podpory dosahuje částky 350 milionů eur.

56 Zadruhé žalobkyně ve věci T-443/08 uvádějí podstatné nepříznivé důsledky, jež podle nich má kvalifikace kapitálového příspěvku jakožto státní podpory. Oporu pro toto tvrzení nacházejí v nepředvídatelnosti právních důsledků plynoucích z této kvalifikace a v nejistotě stran výše podpory.

57 Zaprvé je v ohledu na nepředvídatelnost třeba konstatovat, že nemůže odůvodnit právní zájem žalobkyň ve věci T-443/08 na podání žaloby.

58 Z ustálené judikatury plyne, že žalobce se nemůže dovolávat budoucích a nejistých situací, aby odůvodnil svůj zájem navrhovat zrušení napadeného aktu (rozsudky Soudu ze dne 17. září 1992, NBV a NVB v. Komise, T-138/89, Recueil, s. II-2181, bod 33; Sniace v. Komise, uvedený výše v bodě 46, bod 26, a Salvat père & fils a další v. Komise, uvedený výše v bodě 46, bod 47).

59 Žalobkyně ve věci T-443/08 přitom pouze poukazují na to, že v souladu s judikaturou Bundesgerichtshof v oblasti protiprávních podpor je podle německého práva důsledkem kvalifikace kapitálového příspěvku jakožto státní podpory jeho nicotnost, a popisují její „možné“ důsledky. Neuvádějí však žádnou informaci, na jejímž základě by bylo možné dospět k závěru, že dovolávaná nicotnost a její tvrzené důsledky by v daném případě odůvodňovaly vzniklý a trvající zájem ve smyslu judikatury.

60 V tomto ohledu je třeba úvodem připomenout, že podle ustálené judikatury platí, že byla-li podpora příjemci poskytnuta v rozporu s čl. 88 odst. 3 poslední větou ES, může vnitrostátní soud na základě návrhu jiného hospodářského subjektu rozhodnout, i po vydání kladného rozhodnutí Komise, o platnosti prováděcích opatření a o vrácení poskytnuté finanční podpory. Z rozsudku Soudního dvora ze dne 12. února 2008, CELF a ministre de la Culture et de la Communication (C-199/06, Sb. rozh. s. I-469, dále jen „rozsudek CELF", bod 46), vyplývá, že v takovém případě právo Unie vnitrostátnímu soudu ukládá povinnost nařídit vhodná opatření pro účinné zhojení důsledků protiprávnosti, že však není povinen nařídit navrácení protiprávní podpory v plném rozsahu, a to ani v případě, kdy neexistují mimořádné okolnosti. V tomto případě má vnitrostátní soud podle práva Unie povinnost nařídit, aby příjemce podpory zaplatil z této podpory úroky za dobu trvání protiprávního stavu. V rámci svého vnitrostátního práva může případně tento soud krom toho nařídit navrácení protiprávní podpory, aniž je dotčeno právo členského státu tuto podporu později znovu poskytnout. Taktéž může být veden k tomu, aby vyhověl žalobám na náhradu škod způsobených protiprávní povahou podpory. Je tedy zřejmé, že v případě protiprávního provedení podpory následovaného kladným rozhodnutím Komise právo Unie nebrání tomu, aby příjemce mohl požadovat vyplacení v budoucnu dlužné podpory, a rovněž si ponechat podporu poskytnutou před kladným rozhodnutím, aniž tím budou dotčeny následky, jež mají být za podmínek upřesněných v rozsudku CELF vyvozeny z protiprávnosti předčasně poskytnuté podpory (viz rozsudek Soudního dvora ze dne 18. prosince 2008, Wienstrom, C-384/07, Sb. rozh. s. I-10393, body 27 až 30 a citovaná judikatura).

61 V projednávaném případě je v souvislosti s tvrzenou nicotností kapitálového příspěvku třeba poznamenat, aniž je nutné se vyjadřovat k právním důsledkům protiprávnosti kapitálového příspěvku podle německého práva, že žalobkyně ve věci T-443/08 neuvádějí, jakým způsobem by tato nicotnost, mimo tvrzených důsledků, které z ní plynou (viz níže bod 62), mohla sama o sobě ovlivnit jejich zájmy ve smyslu judikatury, na niž je odkázáno výše v bodě 46.

62 Co se týče tvrzených důsledků nicotnosti, argumentaci žalobkyň ve věci T-443/08 je třeba odmítnout. Uváděné důsledky, i kdyby se potvrdily, se žádným způsobem přímo nedotýkají těchto žalobkyň, týkají se společností FLH a MF. Jak ostatně posledně uvedené společnosti uvedly v odpovědi na písemný dotaz Tribunálu, úroky z kapitálového příspěvku za období od jeho přiznání do vydání napadeného rozhodnutí musely platit ony, nikoli žalobkyně ve věci T-443/08, a to v souladu s rozsudkem CELF, jak uvedla Komise ve svém rozhodnutí ze dne 30. září 2009 (viz výše bod 20). Přípustnost podání žaloby na neplatnost fyzickou nebo právnickou osobou je ovšem podmíněna tím, že tato osoba prokáže osobní zájem na zrušení napadeného aktu (viz usnesení Soudu ze dne 29. dubna 1999, Unione provinciale degli agricoltori di Firenze a další v. Komise, T-78/98, Recueil, s. II-1377, bod 30). Co se týče skutečnosti uváděné žalobkyněmi ve věci T-443/08, že jsou akcionářkami FLH a MF a podílí se na nominování jejich vedení, nic neprokazuje, že by z této skutečnosti plynul jejich vlastní zájem, odlišný od zájmu příjemce, na podání žaloby na neplatnost Rozhodnutí. Pokud určitá osoba nemůže uplatňovat právní zájem na podání žaloby odlišný od zájmu podniku dotčeného aktem Unie, v němž drží kapitálový podíl, nemůže své zájmy související s tímto aktem hájit jinak než výkonem práv společníka tohoto podniku, jemuž náleží právo podat žalobu (rozsudek Soudu ze dne 20. června 2000, Euromin v. Rada, T-597/97, Recueil, s. II-2419, bod 50).

63 Pro úplnost je každopádně třeba podotknout, že důsledky uváděné žalobkyněmi ve věci T-443/08 jsou budoucí, hypotetické a nejisté, takže v souladu s judikaturou, na niž je odkázáno výše v bodě 58, nemohou odůvodnit právní zájem na podání žaloby. Úvodem je totiž třeba poukázat na to, že žalobkyně ve věci T-443/08 v žalobě odkazují na „možné“ důsledky tvrzené nicotnosti kapitálového příspěvku v právu obchodních společností a v insolvenčním právu, nikoli na jisté důsledky. V souvislosti s hrozící platební neschopností společnosti FLH se tyto žalobkyně domnívají, že by ji, a v důsledku toho i společnost MF, do ní „mohla uvést“ žádost o navrácení dotčené podpory. Tyto žalobkyně však na příslušný dotaz Tribunálu neuvedly, že by

k vnitrostátním soudům byla podána jakákoli žaloba, jejímž předmětem by bylo navrácení dotčené podpory, které navíc právo Unie neukládá, jak plyne z judikatury, na niž je odkázáno výše v bodě 60. Žalobkyně mimoto ve věci T-443/08 neuvedly žádnou skutečnost, na jejímž základě by bylo možné prokázat, že by společnosti FLH nebo společnosti MF kvůli placení úroků za období od přiznání podpory do vydání Rozhodnutí hrozila platební neschopnost. Argument vycházející z toho, že důsledkem platební neschopnosti může být odnětí povolení k provozování letiště Lipsko-Halle, je třeba odmítnout z toho důvodu, že hrozba platební neschopnosti se neprokázala. Dále ohledně uváděných důsledků v oblasti účetnictví z žaloby plyne, že právní stav podle německého práva je z judikatorního i doktrinálního pohledu neurčitý a že žalobkyně ve věci T-443/08 pouze uvádí hypotetické, nikoli jisté situace, a to i stran porušení povinnosti vyhlásit úpadek (viz výše bod 38). Co se nakonec týče důsledků z pohledu občanskoprávní odpovědnosti, žalobkyně ve věci T-443/08 neuvedly, že by v této souvislosti před vnitrostátními soudy probíhalo jakékoli řízení o žalobě proti FLH, MF nebo proti jejich vedení.

64 Konečně je třeba konstatovat, že judikatura v oblasti státních podpor, na niž odkazují žalobkyně ve věci T-443/08, aby odůvodnily přípustnost své žaloby, je v projednávaném případě irelevantní. Rozsudek Soudu ze dne 10. dubna 2008, Nizozemsko v. Komise (T-233/04, Sb. rozh. s. II-591), se týkal žaloby členského státu proti rozhodnutí Komise, podle něhož opatření dotčené v dané věci představovalo státní podporu ve smyslu čl. 87 odst. 1 ES slučitelnou se společným trhem v souladu s čl. 87 odst. 3 ES. Zde je třeba nejprve poukázat na to, že čl. 230 druhý pododstavec ES dává každému členskému státu právo zpochybnit podáním žaloby na neplatnost legalitu rozhodnutí Komise, aniž je výkon tohoto práva podmíněn odůvodněním právního zájmu na podání žaloby, takže okolnosti projednávané v daném rozsudku jsou jiné než v projednávaném případě. Z daného rozsudku dále neplyne, na rozdíl od toho, co tvrdí žalobkyně ve věci T-443/08 v replice, že by kvalifikace dotčeného opatření jakožto státní podpory sama o sobě postačovala k uznání právního zájmu na podání žaloby, jestliže členský stát Komisi oznámil opatření a zároveň ji požádal, aby konstatovala, že toto

opatření nepředstavuje podporu. Na rozdíl od projednávaného případu bylo opatření dotčené ve výše uvedeném rozsudku Nizozemsko v. Komise navíc režimem podpor, takže rozhodnutí Komise zavazovalo k následnému používání ustanovení v oblasti existujících režimů podpor. Nakonec, rovněž na rozdíl od projednávaného případu, měla kvalifikace opatření dotčeného v uvedené věci dopad i na uplatňování právní úpravy zakazující souběh státních podpor.

65 V případě rozsudku Soudu ze dne 12. prosince 2000, Alitalia v. Komise (T-296/97, Recueil, s. II-3871), je třeba zdůraznit, že kvalifikace kapitálového příspěvku jakožto státní podpory, stejně jako ve věci dotčené v uvedeném rozsudku, umožnila Komisi zabývat se slučitelností předmětného opatření se společným trhem. Komise však v projednávaném případě, na rozdíl od situace dotčené v uvedeném rozsudku, schválila kapitálový příspěvek, aniž pro něj stanovila jakoukoli podmínku.

66 V případě rozsudku Soudu ze dne 9. července 2008, Alitalia v. Komise (T-301/01, Sb. rozh. s. II-1753), postačí konstatovat, že rozhodnutí Komise, jímž bylo opatření dotčené v této věci kvalifikováno jako státní podpora, způsobilo, že platba třetí splátky této podpory podléhala povolení Komise. Tak tomu však v projednávaném případě není.

67 Pokud jde zadruhé o nejistotu stran výše dotčené podpory, je třeba podotknout, že vzhledem k tomu, že stanovení této výše může ovlivnit navrácení protiprávní podpory, respektive placení úroků, má to vliv na postavení společností FLH a MF, které jediné mohou být vyzvány k navrácení podpory nebo k placení úroků, nikoli přímo na

žalobkyně ve věci T-443/08. Tato nejistota tak nemůže odůvodnit jejich právní zájem na podání žaloby.

68 Z výše uvedených úvah plyne, že žalobkyně ve věci T-443/08 neprokázaly existenci právního zájmu na podání žaloby proti článku 1 Rozhodnutí v rozsahu, v němž Komise tvrdí, že kapitálový příspěvek představuje státní podporu ve smyslu čl. 87 odst. 1 ES a že výše této státní podpory dosahuje částky 350 milionů eur.

69 Žaloba ve věci T-443/08 musí být tudíž odmítnuta jako nepřípustná, aniž je třeba zkoumat námitku nepřípustnosti vznesenou Komisí a vycházející z nedostatku osobního dotčení žalobkyň v této věci.

K věci samé

70 Žalobkyně ve věci T-455/08 (dále jen „žalobkyně“) uvádějí na podporu své žaloby osm žalobních důvodů, jejichž podstatou je v případě prvního důvodu porušení čl. 87 odst. 1 ES, v případě druhého důvodu skutečnost, že FLH nemůže být příjemcem státní podpory, v případě třetího důvodu nemožnost kvalifikovat společnost FLH zároveň jako poskytovatele i příjemce státní podpory, v případě čtvrtého důvodu porušení zásady zákazu retroaktivity, zásady právní jistoty, zásady ochrany legitimního očekávání a zásady rovnosti, v případě pátého důvodu to, že pokyny z roku 2005 porušují primární právo, v případě šestého, podpůrného důvodu vada řízení, v případě sedmého důvodu porušení rozdělení pravomocí vyplývajícího ze Smlouvy o ES a v případě osmého důvodu rozporuplnost a nedostatek odůvodnění stran výše tvrzené podpory.

K prvnímu žalobnímu důvodu vycházejícímu z porušení čl. 87 odst. 1 ES

Argumenty účastnic řízení

71 Žalobkyně se domnívají, že Komise dospěla k závěru o tom, že financování jižní dráhy představuje státní podporu, neoprávněně.

72 Žalobkyně v první řadě tvrdí, že pojem „podnik“ ve smyslu čl. 87 odst. 1 ES se nevztahuje na regionální letiště, alespoň v rámci financování letištní infrastruktury.

73 K tomu zaprvé uvádějí, že výstavba této infrastruktury nepřestavuje hospodářskou činnost, nýbrž spadá pod dopravní politiku, hospodářskou politiku a regionální politiku. Komise ostatně v projednávaném případě uznala politickou funkci výstavby jižní dráhy (body 261 a 262 odůvodnění Rozhodnutí). Ze sdělení Komise ze dne 24. ledna 2007 nazvaného „Akční plán pro kapacitu, efektivitu a bezpečnost letišť v Evropě“ [KOM (2006) 819 v konečném znění] mimoto plyne, že výstavba letišť odpovídá i zájmům Unie.

74 Zadruhé, výstavba jižní dráhy nepředstavuje hospodářskou činnost, neboť soukromý investor by takovou aktivitu nevykonával. Neexistuje totiž žádná perspektiva, že investice bude rentabilní, a to z důvodu nemožnosti přenést náklady na výstavbu na uživatele letiště prostřednictvím letištních poplatků. Podle žalobkyň tato nemožnost

plyne z toho, že v Německu tyto poplatky podléhají povolení zemského leteckého úřadu spolkové země, kde se letiště nachází, a soukromí investoři nemají žádný vliv na jejich výši. Provozovatel letiště si tedy nemůže svobodně určit výši poplatků v závislosti na vyhodnocení hospodářských ukazatelů a tato výše nemá žádnou souvislost s výši investice. Poplatky hrazené uživateli letištní infrastruktury tak nepředstavují, jak naznačuje Komise, protiplnění za jejich výstavbu. Komerčně pronajímané plochy mimo letový provoz jsou v projednávané věci nerozhodné, neboť zde jde o jižní dráhu, jež slouží výlučně letovému provozu.

75 Žalobkyně se domnívají, že Komise svým závěrem, že pro soukromého investora by provozování letiště nebylo rentabilní, uznala nemožnost vybudovat regionální letiště, jako je letiště Lipsko-Halle, pouze s investičními prostředky ze soukromých zdrojů, takže tato činnost nepředstavuje hospodářskou činnost, nýbrž spadá pod opatření strukturální politiky. Žalobkyně v této souvislosti dodávají, že Komise tím, že veřejná letiště paušálně přirovnává k soukromým podnikům, přehlíží jejich specifickou roli, jež se vyznačuje jen malým prostorem pro ekonomické rozhodování. Nesou totiž nadprůměrné fixní náklady na zařízení, provozování a personál. Dále je jejich prostor pro rozhodování omezený značnou výší nákladů a striktními právními podmínkami. Konečně, náklady na veřejnou infrastrukturu by v zásadě měly nést územní celky, což Komise ostatně uznala zejména v souvislosti s přístavy. Komise přitom nemůže zacházet odlišně s přístavy a s letišti.

76 Zatřetí, hospodářská činnost není hlavním předmětem činnosti letišť a ze skutečnosti, že si mohou vzájemně konkurovat, nelze dovodit, že představují podniky. Komise mimochodem sama vyjádřila názor, že je třeba rozlišovat jednotlivé činnosti provozovatele letiště (bod 178 odůvodnění Rozhodnutí), jelikož ne všechny mají hospodářskou

povahu. V projednávaném případě se investice týká pouze infrastruktury, konkrétně jižní dráhy. Žádný soukromý investor by přitom do ní své prostředky nevložil. Komise to však nezohlednila a vycházela z celkového pohledu na letiště pojímaného jako podnik.

77 V tomto ohledu žalobkyně v replice dodávají, že výstavba letištní infrastruktury a provozování této infrastruktury jsou dvě odlišné činnosti, jejichž hospodářskou povahu Komise musí pozitivně prokázat pro každou z nich, a potřebu takového rozlišování potvrdil mimo jiné rozsudek Soudu ze dne 17. prosince 2008, Ryanair v. Komise (T-196/04, Sb. rozh. s. II-3643). V projednávaném případě Komise takové rozlišení neprovedla a tím, že dovodila hospodářskou povahu výstavby jižní dráhy z hospodářské povahy provozování letiště, hospodářskou povahu této výstavby neprokázala.

78 Komise navíc nepředložila žádný důkaz o neoddělitelnosti výstavby od provozování letištní infrastruktury. Žalobkyně v tomto ohledu odmítají argument, podle něhož je výstavba naprosto nezbytnou podmínkou provozování, a uvádějí zejména, že v tomto případě je relevantní otázka oddělitelnosti činností jako takových, a nikoli otázka jejich povahy. Tato argumentace je každopádně nesprávná, neboť existuje bezpočet podmínek, bez nichž nelze určitou hospodářskou činnost provozovat, a vytváření těchto podmínek automaticky není hospodářskou činností. Žalobkyně v této souvislosti odmítají tvrzení Komise, podle něhož provozovatel určitého zařízení musí nezbytně financovat i jeho výstavbu, a na podporu tohoto tvrzení uvádí konkrétní

příklady (muzea, školy, veřejné vysoké školy, dálniční motoresty). Žalobkyně dále poukazují na to, že výstavba a provozování souvisejí s různými aktéry a různými odvětvími. Dále namítají, že rozlišování výstavby, provozování a používání infrastruktury je základní zásadou praxe Komise při posuzování financování infrastruktur orgány veřejné moci v souvislosti s předpisy v oblasti státních podpor. V projednávaném případě je kritérium pro uplatnění této zásady splněno, jelikož všichni potenciální uživatelé mají rovnoprávný a nediskriminační přístup k jižní dráze, takže pokud by byla uplatněna tato zásada, na kapitálový příspěvek by se předpisy v oblasti státních podpor nevztahovaly. Konečně, neoddělení činností může vést k rozšíření dohledu nad politikou členských států v oblasti infrastruktury, neboť Komise bude moci s ohledem na pravidla v oblasti státních podpor kontrolovat financování infrastruktury ve všech odvětvích. V tomto ohledu se žalobkyně staví proti tvrzení, že pokud by financování výstavby infrastruktury nemělo povahu podpory, členské státy by mohly vytvářet stále další soutěžitele, a uvádějí, že toto tvrzení neodpovídá realitě, neboť výstavba letiště je výjimečná.

79 Dále žalobkyně zdůrazňují, že výstavbu letišť nezajišťují soukromé subjekty. V Unii nelze nalézt jediný příklad, kdy by soukromí investoři financovali výstavbu letiště nebo jeho výrazné rozšíření pouze z vlastních zdrojů. Neexistuje ani žádné rozhodnutí, v němž by Komise dospěla k závěru, že bylo naplněno kritérium soukromého investora. Komise naopak ve svém rozhodnutí 2004/393/ES ze dne 12. února 2004 o výhodách poskytnutých Valonským regionem a letištěm Brussels South Charleroi Airport letecké společnosti Ryanair při zřízení její základny v Charleroi (Úř. věst. L 137, s. 1), uznala, že v Evropě neexistuje žádný případ, kdy by soukromé letiště vzniklo *ex nihilo* bez účasti veřejných prostředků. Výstavba letištní infrastruktury tak patří mezi činnosti, jež byly odjakživa vykonávány veřejnoprávními subjekty a které jimi nutně musejí být vykonávány. Její hospodářská povaha je tak vyloučena, neboť neexistuje odpovídající trh.

80 V tomto ohledu žalobkyně zaprvé poukazují na to, že v otázce tvrzení uvedeného v bodě 169 odůvodnění Rozhodnutí, podle něhož se soukromí investoři intenzivně zajímali o podíly na letištích, Komise neuvádí, zda se tento zájem zaměřoval na regionální letiště, nebo na hlavní letiště, ani zda mělo jít o podíly na již existujících letištích nebo na letištích doposud nevybudovaných. Svá tvrzení navíc nedokládá žádnými příklady. Nedělá ani rozdíl v tom, zda se jedná o investice do celých letišť, anebo pouze o investice do samotné dopravní infrastruktury, přičemž s projednávanou věcí lze srovnávat pouze posledně uvedené.

81 Zadruhé, žalobkyně konstatují, že Komise pro své tvrzení uvedené v bodě 170 odůvodnění Rozhodnutí, podle nehož orgány změnily svůj postoj vůči podílu soukromých investorů na letištích, nepředložila žádný důkaz.

82 Zatřetí, žalobkyně s odkazy na rozhodnutí 2004/393 a na univerzitní studii z roku 2001, nazvanou „Konkurence mezi letišti a uplatňování pravidel v oblasti státních podpor“ (dále jen „studie z roku 2001“), odmítají i tvrzení Komise, podle něhož jsou letiště z velké části budována díky soukromým prostředkům. Toto tvrzení by bylo nesprávné i tehdy, kdyby se zohlednila pouze situace v Německu. Podíly soukromých partnerů na letištích, včetně letišť zajišťujících mezinárodní spojení, jsou minoritní. Dále přesto, že některá letiště jsou částečně privatizována, soukromí investoři se nepodíleli na jejich výstavbě. Nakonec pokusy o soukromé provozování regionálních letišť již opakovaně ztroskotaly. V Německu je tedy *de facto* nemožné vybudovat regionální letiště se soukromými prostředky bez veřejných podpor.

83 Žalobkyně začtvrté odmítají příklady letištní infrastruktury vybudované díky soukromým prostředkům, které uvádí Komise, a sice příklad letiště Ciudad Real (Španělsko), terminál 5 letiště Heathrow (Spojené království) a letiště Vídeň (Rakousko) a Frankfurt nad Mohanem (Německo), jako irelevantní.

84 Ve třetí řadě žalobkyně považují odkaz na rozsudek Soudu ze dne 12. prosince 2000, Aéroports de Paris v. Komise (T-128/98, Recueil, s. II-3929), potvrzený rozsudkem Soudního dvora ze dne 24. října 2002, Aéroports de Paris v. Komise, C-82/01 P, Recueil, s. I-9297, dále jen „judikatura ADP"), uvedený v pokynech z roku 2005 a v Rozhodnutí, za irelevantní. Tato judikatura se totiž nevztahuje na výstavbu letištní infrastruktury, nýbrž na její provozování. Netýká se ani výkladu pojmu „podnik" ve smyslu článku 87 ES, nýbrž porušení zákazu zneužití dominantního postavení ve smyslu článku 82 ES. Judikatura se konečně týká činnosti velkého mezinárodního letiště, jež se liší od činností regionálních letišť, jako je letiště Lipsko-Halle.

85 Společnost ADV se s vyjádřením žalobkyň ztotožňuje. Zaprvé namítá, že výstavba letištní infrastruktury není hospodářskou činností. ADV zadruhé tvrdí, že oddělování plnění úkolů veřejné moci při financování infrastruktury od vyvíjení hospodářské činnosti při jejím provozování není v rozporu s judikaturou ADP. Zatřetí ADV poukazuje na to, že toto funkční oddělení uznává i judikatura a rozhodovací praxe Komise. Začtvrté se ADV domnívá, že možnost financovat veřejně prospěšné projekty z veřejných zdrojů má zůstat zachována.

86 Komise s argumentací žalobkyň a vedlejší účastnice řízení nesouhlasí.

Závěry Tribunálu

87 Je třeba připomenout, že kvalifikace opatření jako státní podpory ve smyslu čl. 87 odst. 1 ES vyžaduje, aby byly splněny všechny podmínky uvedené v tomto ustanovení. Zaprvé se musí jednat o státní zásah nebo zásah prostřednictvím státních prostředků. Zadruhé je třeba, aby tento zásah mohl ovlivnit obchod mezi členskými státy. Zatřetí musí svému příjemci poskytovat zvýhodnění tím, že zvýhodňuje určité podniky nebo určitá odvětví výroby. Začtvrté musí narušovat či hrozit narušením hospodářské soutěže (viz rozsudek Soudu ze dne 22. února 2006, Le Levant 001 a další v. Komise, T-34/02, Sb. rozh. s. II-267, bod 110 a citovaná judikatura).

88 Pokud jde o pojem „podnik", je třeba zdůraznit, že v kontextu soutěžního práva se jím rozumí jakákoliv jednotka vykonávající hospodářskou činnost nezávisle na právním postavení této jednotky a způsobu jejího financování (viz rozsudek Soudního dvora ze dne 10. ledna 2006, Cassa di Risparmio di Firenze a další, C-222/04, Sb. rozh. s. I-289, bod 107 a citovaná judikatura; viz rovněž rozsudky Soudního dvora ze dne 11. července 2006, FENIN v. Komise, C-205/03 P, Sb. rozh. s. I-6295, bod 25, a ze dne 1. července 2008, MOTOE, C-49/07, Sb. rozh. s. I-4863, bod 21).

89 V souladu s ustálenou judikaturou představuje hospodářskou činnost jakákoli činnost spočívající v nabízení zboží nebo poskytování služeb na daném trhu (viz rozsudek Cassa di Risparmio di Firenze a další, uvedený výše v bodě 88, bod 108 a citovaná judikatura; viz rovněž rozsudky FENIN v. Komise, uvedený výše v bodě 88, bod 25, a MOTOE, uvedený výše v bodě 88, bod 22).

90 Je třeba rovněž připomenout, že pojem „státní podpora", tak jak je definován ve Smlouvě o ES, má právní povahu a musí být vykládán na základě objektivních skutečností. Z tohoto důvodu musí soud Unie v zásadě a s ohledem jak na konkrétní okolnosti sporu, o němž rozhoduje, tak na technickou nebo komplexní povahu posouzení učiněných Komisí, v plném rozsahu přezkoumat, zda opatření spadá do působnosti

čl. 87 odst. 1 ES. Z toho vyplývá, že soudu přísluší přezkoumat, zda jsou skutkové okolnosti, jichž se dovolává Komise, věcně správné, a zda mohou prokázat, že jsou splněny všechny podmínky umožňující kvalifikaci jako „podpora" ve smyslu čl. 87 odst. 1 ES. Jelikož se zde jedná o komplexní hospodářské posouzení, je rovněž třeba připomenout, že podle ustálené judikatury se soudní přezkum aktu Komise, ve vztahu k němuž je třeba provést takové posouzení, musí omezit na prověření, zda byla dodržena procesní pravidla a pravidla týkající se odůvodnění, zda byl správně zjištěn skutkový stav, jenž vedl k přijetí rozhodnutí, a zda nedošlo ke zjevně nesprávnému posouzení tohoto skutkového stavu nebo ke zneužití pravomoci (rozsudek Soudního dvora ze dne 1. července 2008, Chronopost/UFEX a další, C-341/06 P a C-342/06 P, Sb. rozh. s. I-4777, body 141 až 143).

91 Konečně, jelikož se pojem „státní podpora" vztahuje k objektivní situaci, kterou je třeba posuzovat v okamžiku přijímaní rozhodnutí Komise, je třeba pro provedení výše zmíněného soudního přezkumu vzít v úvahu posouzení provedená k tomuto datu (rozsudek Chronopost/UFEX a další, uvedený výše v bodě 90, bod 144).

92 Projednávaný žalobní důvod, jehož podstatou je tvrzení žalobkyň, že Komise k závěru o tom, že kapitálový příspěvek byl státní podporou ve smyslu čl. 87 odst. 1 ES, dospěla neoprávněně, protože letiště, pokud jde o rozšíření regionální letištní infrastruktury, nepředstavují podnik ve smyslu uvedeného ustanovení, takže tato činnost není hospodářskou činností, bude třeba přezkoumat s ohledem na tyto zásady.

93 V tomto ohledu je zaprvé třeba poukázat na to, že FLH při provozování letiště Lipsko-Halle vykonává hospodářskou činnost. Z judikatury totiž plyne, že správa letištní infrastruktury představuje hospodářskou činnost (viz rozsudek Ryanair v. Komise, uvedený výše v bodě 77, bod 88 a citovaná judikatura). V projednávaném případě

to potvrzuje skutečnost, že FLH nabízí letištní služby za odměnu plynoucí zejména z letištních poplatků, které je třeba považovat za protihodnotu za služby poskytnuté koncesionářem letiště (viz v tomto smyslu rozsudek Ryanair v. Komise, uvedený výše v bodě 77, bod 90). Skutečnost, že FLH spravuje regionální letiště, a nikoli letiště mezinárodní, nemůže zpochybnit hospodářskou povahu její činnosti, neboť ta spočívá v poskytování služeb za odměnu na trhu regionálních letištních služeb. Existenci takového trhu v projednávaném případě ostatně prokazuje skutečnost, že letiště Lipsko-Halle konkurovalo jiným regionálním letištím, především letišti Vatry (Francie), při zřizování evropského leteckého uzlu DHL pro nákladní dopravu, jak plyne zejména z bodu 8 odůvodnění Rozhodnutí. Krom toho je letiště dotčené ve věci, v níž byl vydán rozsudek Ryanair v. Komise, uvedený výše v bodě 77, rovněž regionálním letištěm. S ohledem na judikaturu uvedenou výše v bodě 89 lze na základě všech těchto skutečností kvalifikovat provozování letiště Lipsko-Halle společností FLH jako hospodářskou činnost.

94 Zadruhé je třeba konstatovat, že provozování jižní dráhy je součástí hospodářské činnosti FLH. Jak totiž vyplývá z bodu 177 odůvodnění Rozhodnutí, je jižní dráha infrastrukturou, jíž bude FLH provozovat pro komerční účely, neboť FLH ji nebude poskytovat zdarma ve veřejném zájmu, nýbrž bude za její používání požadovat poplatky. V tomto ohledu je třeba podotknout, že letištní poplatky jsou hlavním zdrojem příjmů pro financování nové jižní dráhy, což Komise uvedla v bodě 15 odůvodnění Rozhodnutí. Výstavba a rozšíření této dráhy FLH umožní, aby zvýšila letištní kapacitu a rozšířila svou hospodářskou činnost při provozování letiště Lipsko-Halle.

95 Zatřetí je třeba shledat, že pro účely přezkumu, zda má činnost FLH v kontextu veřejného financování rozšíření jižní dráhy hospodářskou povahu, není důvod oddělovat činnost spočívající ve výstavbě nebo rozšíření infrastruktury, v daném případě jižní

dráhy, od jejího následného používání, a že otázka, zda je následné používání vybudované infrastruktury hospodářské povahy, či nikoli, nutně určuje povahu rozšiřovací činnosti (obdobně v tomto smyslu viz rozsudek FENIN v. Komise, uvedený výše v bodě 88, bod 26).

96 Přistávací a vzletové dráhy jsou zásadním předpokladem pro hospodářské činnosti vyvíjené provozovatelem letiště. Výstavba přistávacích a vzletových drah letišti umožňuje, aby vyvíjelo svou hlavní hospodářskou činnost, respektive, pokud jde o výstavbu další dráhy nebo o rozšíření stávající dráhy, aby tuto činnost rozvíjelo.

97 Žalobkyně nemohou oprávněně tvrdit, že z hospodářské povahy určité činnosti lze dovodit hospodářskou povahu jiné činnosti pouze za podmínky, že obě činnosti jsou neoddělitelné a nediferencovatelné a že obě zajišťuje tatáž entita, přičemž Komise musí prokázat splnění obou těchto kritérií. Tato argumentace navíc nemá žádnou výslovnou oporu v judikatuře.

98 Veškeré aktivity správce letiště zajisté nemusejí nutně mít hospodářskou povahu. Činnosti, jež spadají pod výkon výsad veřejné moci, nevykazují hospodářský charakter, který by odůvodňoval použití pravidel Smlouvy o ES v oblasti hospodářské soutěže (viz rozsudek MOTOE, uvedený výše v bodě 88, bod 24 a citovaná judikatura). Kvalifikace jako činnost spadající pod výkon výsad veřejné moci či jako hospodářská činnost musí být provedena odděleně pro každou činnost vykonávanou danou entitou (rozsudek MOTOE, uvedený výše v bodě 88, bod 25).

99 Komise se nicméně v projednávaném případě vzhledem k tomu, že výstavba a rozšíření jižní dráhy s ohledem na svou povahu a účel nespadají pod výsady veřejné moci, což žalobkyně ostatně ani výslovně netvrdí, při posuzování hospodářské povahy činnosti FLH nedopustila omylu, když neprovedla rozlišení výstavby a rozšíření jižní dráhy od jejího provozování. Pokud jde o tvrzení, že Komise v bodě 178 odůvodnění Rozhodnutí uznala potřebu rozlišovat jednotlivé činnosti provozovatele, je třeba jej odmítnout, neboť Komise v uvedeném bodě odůvodnění pouze v zásadě připomněla zásady plynoucí z judikatury, na niž je odkázáno výše v bodě 98.

100 Z výše uvedeného vyplývá, že FLH vzhledem k tomu, že provozuje jižní dráhu, vyvíjí hospodářskou činnost, od které nelze výstavbu této dráhy oddělit. Je tak třeba odmítnout argumentaci, podle níž rozšíření letištní infrastruktury nepředstavuje hospodářskou činnost, protože hospodářskou povahu této činnosti nelze posuzovat odděleně od provozování infrastruktury.

101 Žádný z argumentů žalobkyň není s to tento závěr vyvrátit.

102 V první řadě je třeba odmítnout argument, podle něhož výstavba nebo rozšíření jižní dráhy spadá pod regionální politiku, hospodářskou politiku a dopravní politiku. Z ustálené judikatury totiž plyne, že čl. 87 odst. 1 ES nerozlišuje podle důvodů nebo cílů státních zásahů, ale definuje je podle jejich účinků (rozsudky Soudního dvora ze dne 2. července 1974, Itálie v. Komise, 173/73, Recueil, s. 709, bod 27, a ze dne 26. září 1996, Francie v. Komise, C-241/94, Recueil, s. I-4551, bod 20; rozsudek Soudu ze dne 6. září 2006, Itálie a Wam v. Komise, T-304/04 a T-316/04, nezveřejněný ve Sbírce rozhodnutí, bod 63), a že kapitálový vklad ze strany veřejných orgánů musí být

posuzován podle kritéria soukromého investora bez ohledu na jakékoliv sociální úvahy nebo regionální či sektorovou politiku (viz rozsudek Soudu ze dne 24. září 2008, Kahla/Thüringen Porzellan v. Komise, T-20/03, Sb. rozh. s. II-2305, bod 242 a citovaná judikatura). Komise ostatně uznala skutečnost, že výstavba a provozování jižní dráhy odpovídají cíli veřejného zájmu, zejména regionálnímu rozvoji, a tuto skutečnost zohlednila při posuzování slučitelnosti podpory se společným trhem jako jedno z kritérií, jak plyne z bodů 258 až 263 odůvodnění Rozhodnutí.

103 Je samozřejmě třeba poznamenat, že Komise se v minulosti domnívala, jak plyne z bodu 12 sdělení z roku 1994, že uskutečnění projektů infrastruktury je opatřením obecné hospodářské politiky, které Komise nemůže přezkoumávat na základě norem Smlouvy o ES týkajících se státních podpor.

104 Je ovšem třeba připomenout, že otázka, zda je podpora státní podporou ve smyslu Smlouvy o ES, musí být vyřešena na základě objektivních skutečností, jež je třeba posuzovat k okamžiku přijetí rozhodnutí Komise (viz v tomto smyslu rozsudky Soudního dvora ze dne 22. června 2006, Belgie a Forum 187 v. Komise, C-182/03 a C-217/03, Sb. rozh. s. I-5479, bod 137, a Chronopost/UFEX a další, uvedený výše v bodě 90, bod 95), a že ačkoli je Komise vázána pokyny a sděleními, které přijímá v oblasti státních podpor, je tomu tak pouze v rozsahu, v němž se tyto předpisy neodchylují od řádného uplatnění norem Smlouvy o ES, jelikož tyto předpisy nemohou být vykládány ve smyslu, který by omezoval dosah článků 87 ES a 88 ES nebo odporoval cílům sledovaným těmito články (viz rozsudek Soudního dvora ze dne 11. září 2008, Německo a další v. Kronofrance, C-75/05 P a C-80/05 P, Sb. rozh. s. I-6619, bod 65 a citovaná judikatura).

105 V letištním odvětví však došlo k vývoji, na který je odkázáno v bodech 169 až 171 odůvodnění Rozhodnutí, zejména po stránce jeho uspořádání, jeho ekonomické situace a po stránce hospodářské soutěže v jeho rámci. Judikatura ADP navíc od roku 2000

uznala, že provozovatelé letišť v zásadě vykonávají hospodářskou činnost ve smyslu čl. 87 odst. 1 ES, na niž se vztahují pravidla o státních podporách, což bylo potvrzeno rozsudkem Ryanair v. Komise, uvedeným výše v bodě 77 (bod 88).

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

107 V této souvislosti je nutné dodat, že provozovatel letiště by vzhledem k tomu, že neplní pouze úkoly spadající zejména pod politiku územního plánování a dopravní politiku, ale i hospodářskou činnost, jak již bylo poznamenáno, měl z vlastních zdrojů financovat náklady na vybudování staveb, jež jsou základem pro jeho hospodářskou činnost. Za těchto okolností je tak třeba odmítnout argumentaci, podle které by náklady na veřejnou infrastrukturu měl nést územně správní celek. Krom toho je skutečnost, že pro financování infrastruktury jsou nezbytné veřejné zdroje, sama o sobě irelevantní. Takový zásah veřejné moci totiž nemusí být kvalifikován jako státní podpora pouze tehdy, je-li kapitál poskytnutý státem určitému podniku přímo či nepřímo poskytnut za podmínek odpovídajících obvyklým tržním podmínkám.

108 Dále je třeba odmítnout i argumenty žalobkyň týkající se tvrzení oddělitelnosti výstavby letištní infrastruktury od jejího provozování.

109 Pokud jde zaprvé o tvrzení, které žalobkyně uvádějí v replice a podle něhož je rozlišování výstavby, provozování a používání infrastruktury základní zásadou praxe Komise, a to i v jiných oblastech než v letištním odvětví, přičemž kritérium pro její uplatnění je v projednávaném případě splněno, je třeba jej odmítnout, neboť kritérium pro uplatnění této tvrzené základní zásady, jak ji uvádějí žalobkyně (viz výše bod 78), není pro projednávaný případ relevantní. Jak zdůrazňuje Komise, může skutečnost, že infrastrukturu mohou rovnoprávně a bez diskriminace používat všichni potenciální uživatelé, představovat relevantní kritérium, na jehož základě lze vyloučit existenci podpory ve prospěch uživatelů dotčené infrastruktury. Neumožňuje ale určit, zda veřejné financování této infrastruktury, jako v projednávaném případě, představuje podporu ve prospěch jejího provozovatele. Krom toho, aniž je nutné se vyjadřovat k existenci tvrzené praxe, je třeba konstatovat, že každopádně nemůže zpochybnit zjištění učiněné výše v bodě 100, podle něhož FLH vyvíjí hospodářskou činnost, od které nelze výstavbu této dráhy oddělit. Jelikož má však pojem „státní podpora" právní povahu a musí být vykládán na základě objektivních skutečností (viz v tomto smyslu rozsudek Chronopost/UFEX a další, uvedený výše v bodě 90, bod 141), nemůže záviset na subjektivním posouzení Komise a musí být definován bez ohledu na veškerou předchozí praxi tohoto orgánu.

110 Co se zadruhé týče konkrétních příkladů, které uvádějí žalobkyně, jako například provozování kavárny v muzeu nebo restaurace u dálnice, nelze z nich dovodit, že provozování a výstavbu je třeba posuzovat zvlášť. Neodlišují totiž hlavní činnost od vedlejších činností, které jsou jí podřízeny. Hlavní činností muzea tak není provozování kavárny, stejně jako hlavní činností správce dálnice není provozování dálničního motorestu. Naopak účel výstavby přistávací dráhy souvisí s hlavní hospodářskou činností letiště, jíž je poskytování letištních služeb.

111 Zatřetí nemá argument vycházející z toho, že výstavba a provozování souvisejí s různými aktéry a různými odvětvími žádný vliv na nutnost přezkoumávat povahu činnosti spočívající v přípravě na výkon hospodářské činnosti společně s povahou samotné hospodářské činnosti, protože mezi oběma existuje vazba: výstavba a rozšíření dráhy jsou předpokladem pro její provozování. V každém případě, za specifických okolností kapitálového příspěvku, jsou dotčené entity tytéž, jelikož příjemci tohoto příspěvku, jehož účelem je výstavba jižní dráhy, jsou MF a FLH (přičemž FLH je vlastněna společností MF) a tyto subjekty budou dotčenou dráhu i provozovat.

112 Začtvrté je ohledně argumentu, podle něhož Komise nepředložila žádný důkaz o neoddělitelnosti výstavby od provozu letištní infrastruktury, třeba podotknout, že nemají-li segmenty činnosti určitého podniku povahu výsady veřejné moci, nemůže mít Komise povinnost prokazovat hospodářskou povahu všech segmentů činnosti podniku, jestliže se podílejí na jeho celkové hospodářské činnosti a jestliže jsou navzájem propojeny. V takové situaci postačí, když Komise pouze uvede důvody, které ji vedly k závěru, že podnik vykonává hospodářskou činnost, a k závěru, že dotčené segmenty činnosti se na uvedené činnosti podílejí.

113 V každém případě je nutné poukázat na to, že v bodě 172 odůvodnění Rozhodnutí Komise s ohledem na vývoj popsaný v bodech 169 až 171 jeho odůvodnění uvádí, že výstavbu a provozování letišť již nelze považovat za úlohu veřejné povahy, která v zásadě nepodléhá kontrole státních podpor. Dále je třeba konstatovat, že z bodu 177 odůvodnění Rozhodnutí vyplývá, že Komise kvalifikovala FLH jako podnik ve smyslu čl. 87 odst. 1 ES, a to na základě skutečnosti, že FLH provozuje dotčenou infrastrukturu pro komerční účely, a tudíž se jedná o infrastrukturu použitelnou pro komerční účely. Za těchto okolností je třeba uzavřít, že Komise předložila dostatek důkazů,

které mohou v kontextu kvalifikace kapitálového příspěvku jakožto státní podpory být oporou pro spojitost mezi rozšířením a provozováním jižní dráhy.

114 Co se dále týče argumentů vycházejících z tvrzení, že výstavbu letišť nezajišťují soukromé subjekty a že výstavba jižní dráhy nemůže představovat hospodářskou činnost, neboť soukromý investor by takovou aktivitu z důvodu její nerentabilnosti nevykonával, je třeba připomenout, jak plyne z výše uvedeného, že rozšíření jižní dráhy je činností, jež se přímo vztahuje ke správě letištní infrastruktury, která je hospodářskou činností.

115 Skutečnost, že určitou činnost nezajišťují soukromé subjekty nebo že tato činnost není rentabilní, mimoto není kritériem relevantním při kvalifikaci činnosti jako hospodářské činnosti. Judikatura (viz výše bod 89) pro účely této kvalifikace výslovně nevyžaduje, aby dotčenou činnost vyvíjely soukromé subjekty ani aby byla rentabilní. Tak je tomu ostatně i v souvislosti s kvalifikací jako podnik (viz výše bod 88).

116 Tyto argumenty tudíž musejí být odmítnuty jako irelevantní.

117 Co se dále týče argumentů, jejichž cílem je zpochybnit relevantnost judikatury ADP, je třeba nejprve uvést, že pojmy „podnik“ a „hospodářská činnost“ jsou totožné ve všech oblastech práva hospodářské soutěže, bez ohledu na to, zda se jedná o ustanovení určená podnikům nebo o ustanovení určená členským státům, jelikož všechna tato ustanovení sledují týž cíl, a sice cíl stanovený v čl. 3 písm. g) ES, spočívající v uplatňování systému, jenž zajišťuje, aby na vnitřním trhu nebyla narušována hospodářská soutěž. Judikatura, na niž je odkázáno výše v bodě 88, tak uvádí pojem „podnik“ v kontextu soutěžního práva a nerozlišuje přitom, zda se jedná o ustanovení určená podnikům nebo o ustanovení určená členským státům. Krom toho, jak zdůraznila Komise,

Soudní dvůr sám v kontextu státních podpor odkazuje na pojem „podnik“ používaný v kontextu kartelových dohod (v tomto ohledu viz rozsudek Cassa di Risparmio di Firenze a další, uvedený výše v bodě 88, bod 107). Skutečnost, že se judikatura ADP vztahuje k použití článku 82 ES, a nikoli článku 87 ES, je tudíž nepodstatná. Z téhož důvodu je třeba odmítnout i argumenty žalobkyň, jejichž účelem je zpochybnit relevantnost rozsudku FENIN v. Komise, uvedeného výše v bodě 88.

118 Krom toho, ačkoli se sice judikatura ADP týkala velkého mezinárodního letiště, byla potvrzena rozsudkem Ryanair v. Komise, uvedeným výše v bodě 77, v němž se jednalo o regionální letiště.

119 Konečně, ačkoli je třeba podotknout, že dotčená judikatura se netýká výstavby infrastruktury, nemění to nic na tom, že touto okolností nelze vyvrátit výše uvedené závěry, jejichž základem je neoddělitelnost správy a provozování letiště od výstavby nebo rozšiřování jeho infrastruktury.

120 Z výše uvedeného vyplývá, že Komise dospěla k závěru, že kapitálový příspěvek představuje státní podporu ve smyslu čl. 87 odst. 1 ES, oprávněně.

121 V důsledku toho je třeba první žalobní důvod zamítnout v plném rozsahu.

K druhému žalobním důvodu vycházejícímu z toho, že společnost FLH nemůže být příjemcem státní podpory

Argumenty účastnic řízení

122 Žalobkyně tvrdí, že FLH nemůže být příjemcem státních podpor, neboť je veřejnou jednoúčelovou investiční společností („single purpose vehicle", dále jen „SPV"). Namítají, že ačkoli je FLH právnickou osobou podle soukromého práva odlišnou od orgánů veřejné moci, které jsou jejími vlastníky, je jediným účelem jejího založení a jediným předmětem její činnosti správa a provozování veřejné infrastruktury letiště Lipsko-Halle. FLH tedy byla založena pouze za účelem spravování tohoto letiště a k provádění úkonů nezbytných k jeho dosahování. Proto je třeba ji považovat za SPV. V případě argumentu Komise, podle něhož FLH zajišťuje mnoho úkolů, žalobkyně namítají, že Komise přehlíží skutečnost, že výstavbu infrastruktury letiště a její provozování je třeba posuzovat zvlášť.

123 Žalobkyně zdůrazňují, že Komise pro oblast státních podpor uznala zásadu zakládání SPV, jejichž společníky jsou pouze veřejnoprávní subjekty, jako například společnosti spravující fondy. Veřejná moc podle jejich názoru zakládá SPV za účelem sledování jediného cíle a vybavuje je potřebným kapitálem tak, aby mohly být spravovány ve veřejném zájmu. Samostatně vystupují vůči třetím osobám, nikoli však vůči orgánům veřejné moci, které jim poskytly prostředky. Navzdory tomu, že těmto společnostem je poskytnut veřejný kapitál, který mají spravovat, je Komise nemůže kvalifikovat jako příjemce státních podpor. Podle žalobkyně je postavení FLH a dalších takových společností podobné, neboť FLH má povinnost dát letištní infrastrukturu rovnoprávně a bez diskriminace k dispozici všem potenciálním uživatelům. FLH vůči této

infrastruktuře neplní funkci podnikatele, jelikož jí tato infrastruktura nebyla svěřena k volnému užívání, nýbrž proto, aby ji provozovala jménem akcionářů a podle jejich pokynů.

124 Žalobkyně se tak domnívají, že pokud se Spolková země Sasko a další společníci rozhodli, že FLH pověří, aby realizovala rozšíření jižní dráhy, museli jí k tomu poskytnout potřebné finanční prostředky. Stát jako akcionář měl podle německého práva také tuto povinnost. Financování poskytnuté státem jakožto vlastníkem SPV a určené k výstavbě infrastruktury tudíž nepředstavuje státní podporu ve smyslu čl. 87 odst. 1 ES. Toto posouzení je v souladu s judikaturou ADP, jež se netýká dodávek infrastruktury letištním společnostem, nýbrž úkonů letištních společností vůči třetím osobám. Každopádně, i kdyby letiště bylo vůči třetím osobám považováno za hospodářský subjekt na trhu, neznamená to, že společnost pověřená správou infrastruktury musí být ve vztazích se svými vlastníky, zde konkrétně s veřejnou mocí, rovněž považována za podnik.

125 Žalobkyně dodávají, že úvahy o kontrole FLH prokazují, že postup Komise je nepřesný. FLH je totiž ze 100 % kontrolována veřejnou mocí. Přitom kdyby sama veřejná moc vybudovala a spravovala letiště, financování infrastruktury by nebylo považováno za státní podporu, nýbrž za pouhé financování úkolů veřejné služby v rámci veřejné správy. Podle žalobkyň je tomu tak i tehdy, když veřejná moc pověří plněním těchto úkolů svébytnou právní entitu založenou pouze za tímto účelem, v tomto případě FLH. Žalobkyně v tomto ohledu hledají oporu v rozhodnutí Komise K (2001) 2967 ze dne 5. října 2001, týkající se státní podpory NN 86/2001 (Irsko – Aer Rianta).

126 Žalobkyně se konečně domnívají, že Komise tím, že dospěla k závěru, že má pravomoc k přezkumu opatření přijatých orgány veřejné správy, překročila pravomoci, které jsou jí svěřeny. Nejsou-li totiž příslušné pravomoci svěřeny Unii, zůstává správní

uspořádání podle čl. 5 odst. 1 a 2 ES nadále v pravomoci členských států, a to i v případě uplatňování práva Unie. Členské státy se tak mohou volně rozhodnout, zda jejich infrastrukturu má spravovat přímo orgán veřejné moci, anebo podnik založený za tímto účelem. Žalobkyně mají za to, že pokud by takový podnik byl považován za příjemce státních podpor, státy by ztratily možnost zakládat provozní společnosti. Ovlivnilo by to tudíž správní strukturu jednotlivých členských států, což nespadá do pravomocí svěřených Komisi.

127 Komise argumentaci žalobkyň odmítá.

Závěry Tribunálu

128 Je třeba znovu připomenout, že v kontextu práva hospodářské soutěže se pojmem „podnik" rozumí jakákoli jednotka vykonávající hospodářskou činnost nezávisle na právním postavení této jednotky a způsobu jejího financování (viz rozsudek Cassa di Risparmio di Firenze a další, uvedený výše v bodě 88, bod 107 a citovaná judikatura). V tomto ohledu je třeba upřesnit, že článek 87 ES se vztahuje na všechny podniky, soukromé či veřejné, a veškerou produkci těchto podniků, s jedinou výhradou, kterou je čl. 86 odst. 2 ES (rozsudek Soudního dvora ze dne 15. března 1994, Banco Exterior de España, C-387/92, Recueil, s. I-877, bod 11).

129 Dále je třeba poukázat na to, že otázka, zda orgán, který vykonává hospodářskou činnost, má či nemá podle vnitrostátního práva právní subjektivitu nezávislou na státu, nijak neovlivňuje existenci finančních vztahů mezi státem a tímto orgánem (viz v tomto smyslu rozsudek Soudního dvora ze dne 16. června 1987, Komise v. Itálie,

118/85, Recueil, s. 2599, body 10 a 13), a tím pádem ani možnost, aby tento orgán byl příjemcem státní podpory ve smyslu čl. 87 odst. 1 ES.

130 Krom toho, stejně jako nelze připustit, aby pouhé zřízení samostatných organizací pověřených rozdělováním podpor umožňovalo obcházet pravidla týkající se státních podpor (rozsudek Soudního dvora ze dne 16. května 2002, Francie v. Komise, C-482/99, Recueil, s. I-4397, bod 23), nelze ani tolerovat, aby pouhé založení SPV takové společnosti umožňovalo vyhnout se uvedeným pravidlům. Je totiž třeba zjistit, zda tato entita vyvíjí hospodářskou činnost, a tudíž ji lze kvalifikovat jako podnik, a zda byla příjemcem převodu státních prostředků (viz v tomto smyslu výše uvedený rozsudek Francie v. Komise, bod 24).

131 Tento výklad potvrzují i úvahy Komise při posuzování v oblasti investičních prostředků a investičních fondů, na něž ostatně odkazují samy žalobkyně. Jak totiž plyne z pokynů pro státní podporu investic rizikového kapitálu do malých a středních podniků (Úř. věst. 2006, C 194, s. 2), nevylučuje Komise možnost považovat investiční fond nebo investiční prostředek za podnik, který přijímá státní podporu. V bodě 3.2 prvním pododstavci těchto pokynů naopak uvádí, že je nezbytné posoudit, zda tomu tak může být. V pátém pododstavci téhož bodu Komise uvádí, že obecně zastává názor, že investiční fond nebo investiční prostředek je spíše prostředníkem pro převod podpory investorům nebo podnikům, do nichž se investuje, než samotným příjemcem této podpory. Avšak nevylučuje, že tomu tak může být za určitých předpokladů, jak plyne z bodu 3.2 pátého pododstavce těchto pokynů, zejména za určitých podmínek, jedná-li se o opatření zahrnující přímé převody ve prospěch stávajících prostředků nebo fondů, které seskupují velké množství různých investorů a mají povahu nezávislého podniku.

132 V projednávaném případě, jak plyne z přezkumu prvního žalobního důvodu, FLH vyvíjí hospodářskou činnost, a tudíž je třeba ji považovat za podnik ve smyslu čl. 87 odst. 1 ES, který působí na letištním trhu. Dále je nesporné, že je příjemcem veřejného financování představovaného kapitálovým příspěvkem, jejž veřejnoprávní subjekty přiznaly přímo společnosti FLH. Za těchto podmínek, aniž je nutné se vyjadřovat k otázce, zda FLH je SPV, je s ohledem na zásadu uvedenou výše v bodě 130 třeba odmítnout argumentaci vycházející z toho, že společnost FLH nelze považovat za příjemce kapitálového příspěvku, neboť se jedná o SPV. Totéž je nutné učinit s argumentem vycházejícím z tvrzení, že kdyby samy německé orgány vybudovaly a spravovaly letiště, financování by nebylo považováno za státní podporu.

133 Rozhodnutí K (2001) 2967, na nějž odkazují žalobkyně (viz výše bod 125), neposkytuje jejich argumentaci žádnou oporu. Toto rozhodnutí se totiž týkalo změny vlastnictví letiště, které stát převáděl na správce, což v daném případě nepředstavovalo státní podporu, neboť Komise dospěla k závěru, že článek 87 ES členským státům nebrání, aby využívaly státní prostředky k zakládání a k vlastnění podniků. Z tohoto rozhodnutí naopak nelze dovodit, že by bylo možné převod státních prostředků na určitý podnik zřízený orgány veřejné moci za účelem správy letiště nespadat jen z tohoto jediného důvodu do kvalifikace jakožto státní podpory.

134 Z výše uvedeného plyne, že žalobkyně nemohou oprávněně namítat, že společnost FLH nelze považovat za příjemce státních podpor. Výtka vycházející z toho, že Komise tím, že dospěla k závěru, že má pravomoc k přezkumu opatření přijatých orgány veřejné správy, překročila pravomoci, které jsou jí svěřeny, bude přezkoumána v rámci první výtky sedmého žalobního důvodu (viz níže body 203 až 206), na nějž je zde proto jen odkázáno.

135 S touto výhradou musí být druhý žalobní důvod zamítnut.

K třetímu žalobnímu důvodu vycházejícímu z nemožnosti kvalifikovat společnost FLH zároveň jako poskytovatele i příjemce státní podpory

Argumenty účastnic řízení

136 Žalobkyně tvrdí, že Rozhodnutí je rozporuplné, neboť FLH je považována zároveň za příjemce i poskytovatele podpory. Komise totiž dospěla k závěru, že FLH byla příjemcem kapitálového příspěvku a v kontextu rámcové dohody byla poskytovatelem podpory společnosti DHL. Tyto dvě funkce jsou však neslučitelné. Z rozhodovací praxe Komise v oblasti rizikového kapitálu plyne, že se navzájem vylučují, jelikož poskytovatel podpory nemůže přiznat nebo převést podporu na jiný podnik.

137 Žalobkyně zdůrazňují, že je-li tvrzení Komise o tom, že soukromý investor by ve prospěch společnosti DHL neposkytl neomezenou záruku, opodstatněné, znamená to, že FLH na trhu nepůsobí jako podnik. FLH by tudíž mohla poskytnout podporu, ale nemohla by být zároveň příjemcem podpory. Tvrzení, podle něhož FLH přiznala podporu, navíc prokazuje, že není podnikem ve smyslu čl. 87 odst. 1 ES. Podnik totiž nepřiznává podpory, jelikož jsou ze své podstaty nevratnou dotací a žádný podnik by neposkytl plnění bez protiplnění.

138 Vůči argumentu Komise, že se jednotlivými dotčenými opatřeními zabývala zvlášť, žalobkyně namítají, že skutečnost, že Komise ve skutečnosti neprovedla požadovaná rozlišení, plyne z toho, že na základě hospodářské povahy provozování letiště dospěla k nesprávnému závěru o tom, že výstavba infrastruktury má hospodářskou

povahu. Tím, že mezi oběma činnostmi vytvořila spojitost, přiznala společnosti FLH dvojí úlohu poskytovatele a příjemce podpory, ačkoli taková dvojí funkce je logicky vyloučena.

139 Komise s argumentací žalobkyň nesouhlasí.

Závěry Tribunálu

140 Nejprve je třeba připomenout, že FLH byla příjemcem kapitálového příspěvku a že tento příspěvek byl považován za státní podporu ve smyslu čl. 87 odst. 1 ES, což plyne z bodů 165 až 224 odůvodnění Rozhodnutí.

141 Dále je třeba poukázat na to, že podle bodů 225 až 252 odůvodnění Rozhodnutí byla DHL příjemcem neomezené záruky převzaté podle oddílu 8 a 9 rámcové dohody a prohlášení o záměru, což jsou podpory ve smyslu čl. 87 odst. 1 ES poskytnuté ze strany spolkové země Sasko, MF a FLH. Zvláště je třeba podotknout, že rámcovou dohodu podepsaly FLH a MF na straně jedné se společností DHL na straně druhé.

142 Je tudíž třeba konstatovat, že Komise dospěla k závěru, že FLH byla příjemcem státní podpory, konkrétně kapitálového příspěvku, a zároveň je jedním ze subjektů, jež poskytly jiné státní podpory, a sice záruky plynoucí z rámcové dohody a prohlášení o záměru.

143 Jelikož jsou však dotčené státní podpory odlišné, a v Rozhodnutí také byly posuzovány zvlášť, nelze mít za to, jak tvrdí žalobkyně, že kvalifikace jako příjemce podpory je v daném případě neslučitelná s kvalifikací jako poskytovatele podpory. Jak totiž plyne z judikatury, na niž je odkázáno výše v bodě 128, podnik veřejného práva může být příjemcem státní podpory, jedná-li se o podnik působící na trhu. Nic ale nebrání tomu, aby týž podnik mohl v kontextu jiného opatření také poskytnout podporu. Státní podpory může poskytovat nejen přímo stát, ale i veřejné nebo soukromé subjekty, které stát zřídil nebo pověřil s cílem, aby podporu spravovaly (viz v tomto smyslu rozsudek ze dne 16. května 2002, Francie v. Komise, uvedený výše v bodě 130, bod 23 a citovaná judikatura). Stát totiž může prostřednictvím výkonu svého dominantního vlivu na podniky veřejného práva rozhodnout o použití jejich prostředků k případnému financování zvláštních výhod ve prospěch jiných podniků (viz v tomto smyslu rozsudek ze dne 16. května 2002, Francie v. Komise, uvedený výše v bodě 130, bod 38). Žalobkyně tedy nemohou oprávněně tvrdit, že podniky ve smyslu článku 87 ES nemohou poskytovat podpory a že FLH by měla být buď spojena se státem, anebo být považována za podnik.

144 Je také třeba dodat, že na rozdíl od toho, co tvrdí žalobkyně, z rozhodovací praxe Komise v oblasti rizikového kapitálu neplyne neslučitelnost postavení příjemce podpory s postavením poskytovatele podpory. Z ničeho v rámci této praxe nelze dovodit, že by Komise bezpodmínečně vyloučila možnost příjemce opatření představujícího státní podporu být zároveň poskytovatelem jiného opatření, které je rovněž státní podporou. Z rozhodnutí uváděných žalobkyněmi i z pokynů pro státní podporu investic rizikového kapitálu do malých a středních podniků totiž v zásadě vyplývá, že Komise v každém jednotlivém případě, s ohledem na specifické rysy každého zamýšleného opatření, zkoumá, zda může jít o státní podporu na úrovni investorů, na úrovni investičního fondu a na úrovni podniků, do nichž se investuje. Komise navíc v rozhodnutí K (2007) 2329 ze dne 29. května 2007, týkajícím se státní podpory N 732/2006 (Nizozemsko – Režim pro rizikový kapitál „BioGeneration Venture Fund“), dospěla

k názoru, že nelze vyloučit existenci podpory na úrovni investorů, na úrovni fondu ani na úrovni podniků, do nichž se investuje.

145 S ohledem na výše uvedené a na skutečnost, že dotčené podpory jsou od sebe oddělené, je třeba mít za to, že nic nebrání tomu, aby FLH jakožto veřejnoprávní entita poskytovatelem podpory ve prospěch DHL, a to prostřednictvím rámcové dohody a prohlášení o záměru, a zároveň jakožto podnik působící na letištním trhu, mohla být příjemcem státní podpory, zde konkrétně kapitálového příspěvku. Z přezkumu prvního a druhého žalobního důvodu tak vyplývá, že Komise oprávněně dospěla k závěru, že FLH vykonává hospodářskou činnost a představuje podnik ve smyslu čl. 87 odst. 1 ES a že je příjemcem státní podpory tvořené kapitálovým příspěvkem. Mimoto neexistuje nic, co by zpochybnilo skutečnost, že FLH jakožto signatář rámcové dohody musí být považována za poskytovatele příslušné podpory, a posouzení Komise uvedené v bodě 227 odůvodnění Rozhodnutí, podle něhož jsou rámcová dohoda a prohlášení o záměru financovány z veřejných zdrojů, a že rozhodnutí o přiznání státních prostředků přijaly orgány veřejné moci. Žalobkyně to ostatně v projednávaném případě ani nezpochybňují.

146 Z toho plyne, že Rozhodnutí, na rozdíl od toho, co tvrdí žalobkyně, není z důvodu, že FLH kvalifikuje zároveň jako příjemce i jako poskytovatele podpory, rozporuplné. Z týchž důvodů je rovněž třeba odmítnout argument, podle něhož vzhledem k tomu, že Komise naznala, že soukromý investor by ve prospěch společnosti DHL neposkytl záruku, nelze FLH považovat za podnikatele působícího na trhu, takže ani nemůže být příjemcem podpory.

147 S ohledem na výše uvedené musí být třetí žalobní důvod zamítnut.

Ke čtvrtému žalobnímu důvodu vycházejícímu z porušení zásady zákazu retroaktivity, zásady právní jistoty, zásady ochrany legitimního očekávání a zásady rovnosti

Argumenty účastnic řízení

148 Žalobkyně tvrdí, že uplatnění pokynů z roku 2005 v projednávaném případě porušuje zásadu zákazu retroaktivity, zásadu právní jistoty, zásadu ochrany legitimního očekávání a zásadu rovnosti.

149 Zaprvé v otázce porušení zásady zákazu retroaktivity žalobkyně nejprve tvrdí, že Komise na rozdíl od toho, co sama tvrdí, v projednávaném případě použila pokyny z roku 2005. Plyne to z bodu 30 odůvodnění Rozhodnutí a z jeho rozporuplnosti v několika ohledech, když uvádí odkazy na pokyny z roku 2005 (body 30, 174, 176 a 195 odůvodnění).

150 Žalobkyně dále poukazují na to, že pokyny z roku 2005 nebylo možné použít, neboť rozhodné datum pro posuzování přiznání kapitálového příspěvku nastalo dříve, než vstoupily v platnost. Pokyny stanoví, že se použijí na podpory přiznané po jejich vyhlášení, k němuž došlo dne 9. prosince 2005, a výslovně vyloučily možnost retroaktivního použití. V projednávaném případě akcionáři MF rozhodli o poskytnutí kapitálového příspěvku společnosti FLH na základě rozhodnutí správní rady MF ze dne 4. listopadu 2004. Kapitálový příspěvek tak byl společnosti FLH přiznán před vstupem pokynů z roku 2005 v platnost, kdy bylo účinné pouze sdělení z roku 1994. Použitím pokynů z roku 2005 na kapitálový příspěvek tudíž Komise porušila zásadu zákazu retroaktivity.

151 Žalobkyně dodávají, že podle judikatury nelze novou právní úpravu, o níž se členský stát dozvěděl ve stádiu návrhu, uplatňovat retroaktivně. Pokyny z roku 2005, které po více než roce od přiznání kapitálového příspěvku mění kritéria, na jejichž základě lze zjistit, zda kapitálový příspěvek představuje státní podporu, a jejichž návrh byl členským státům oznámen teprve několik měsíců po tomto příspěvku, tudíž tím spíše nemohou mít zpětný účinek.

152 Zadruhé v otázce porušení zásady legitimního očekávání a zásady právní jistoty žalobkyně namítají, že v okamžiku přijímání rozhodnutí o jižní dráze dne 4. listopadu 2004 nebylo možné předvídat, že Komise změní své posuzování stran financování infrastruktur regionálních letišť z pohledu předpisů v oblasti státních podpor. Tvrzení, že toto financování může být státní podporou, se objevilo teprve v roce 2005, tedy po přiznání kapitálového příspěvku. Přitom až do přijetí pokynů z roku 2005 v tomto ohledu neexistovala ustálená praxe Komise a byla zde značná právní nejistota. I kdyby taková praxe existovala, německé orgány ani žalobkyně by se s ní nemohly seznámit, jelikož příslušná rozhodnutí byla uveřejněna pouze na webových stránkách Komise, nikoli v *Úředním věstníku Evropské unie*, a navíc nebyla uveřejněná v německém jazyce, takže pro žalobkyně byla nesrozumitelná. Žalobkyně se domnívají, že za těchto okolností nebyla změna ve výkladu článku 87 odst. 1 ES předvídatelná.

153 Žalobkyně dále zdůrazňují, že tento vývoj nebylo možné dovodit z rozhodovací praxe Komise, z judikatury ani ze studie z roku 2001. V této souvislosti zejména zdůrazňují, že jestliže záměrem judikatury ADP bylo rozšíření působnosti pravidel v oblasti státních podpor na všechna opatření přijímaná v letištním odvětví, měla již Komise v této době zrušit nebo změnit sdělení z roku 1994, aby zajistila právní jistotu. Tomu tak ovšem nebylo, takže před vydáním Rozhodnutí nebylo možné judikaturu vykládat v tom smyslu, že se na výstavbu regionální infrastruktury vztahovaly předpisy upravující podpory, nýbrž tak, že se nadále budou uplatňovat zásady sdělení z roku 1994.

Žalobkyně ohledně skutečnosti, na niž odkazuje Komise, že německé orgány před přijetím pokynů z roku 2005 oznamovaly opatření týkající se výstavby nebo rozvoje regionálních letišť (státní podpora N 644i/2002), namítají, že členské státy běžně oznamují opatření z důvodu právní jistoty, i když mají za to, že nejde o státní podpory. Z daného oznámení tedy nelze dovodit, že by východiskem německých orgánů před přijetím závazku ve vztahu k financování jižní dráhy byl předpoklad, že se může jednat o státní podporu.

154 Žalobkyně nakonec tvrdí, že vzhledem k tomu, že pokyny z roku 2005 podrobně upravují časovou stránku své použitelnosti, Komise tím, že je uplatnila vůči datu předcházejícímu jejich vstupu v platnost, porušila svá vlastní kritéria přezkumu, k jejichž dodržování se zavázala a na jejichž dodržování by se hospodářské subjekty a členské státy měly moct spolehnout. V tomto ohledu v replice upřesňují, že Komise tím, že na kapitálový příspěvek použila předpisy v oblasti státních podpor navzdory tomu, že nemohla použít pokyny z roku 2005, porušila sdělení z roku 1994, a tedy zásadu sebeomezení správy. Komise je totiž svými pokyny vázána jen do té míry, dokud neodporují primárnímu právu. Ke dni přijetí Rozhodnutí o kapitálovém příspěvku přitom sdělení z roku 1994 neporušovalo primární právo a judikatura nevyžadovala použití předpisů v oblasti státních podpor na opatření týkající se letištní infrastruktury, což Komise potvrdila.

155 Zatřetí ohledně porušení zásady rovnosti žalobkyně namítají, že mnohá evropská letiště jsou příjemci veřejných podpor na výstavbu a vybavování infrastruktury. S ohledem na zásadu rovnosti tak FLH nemůže být jedinou společností dotčenou změnou

politiky Komise spočívající v tom, že se předpisy v oblasti státních podpor použijí na regionální letiště.

156 Komise s argumenty žalobkyň nesouhlasí.

Závěry Tribunálu

157 Zaprvé je ohledně výtky vycházející z porušení zásady zákazu retroaktivity třeba konstatovat, že v souvislosti s kvalifikací kapitálového příspěvku jakožto státní podpory ve smyslu čl. 87 odst. 1 ES nelze z žádného ustanovení Rozhodnutí dovodit, že Komise použila ustanovení pokynů z roku 2005.

158 Nejprve, co se týče kritéria podniku a hospodářské činnosti, Komise v bodě 173 odůvodnění Rozhodnutí uvedla, že z judikatury ADP plyne, že provozovatelé letišť v zásadě vykonávají hospodářskou činnost ve smyslu čl. 87 odst. 1 ES, na niž se vztahují pravidla o státních podporách. Komise proto s ohledem na vývoj tohoto odvětví v poslední době shledala, jak je uvedeno v bodě 174 odůvodnění Rozhodnutí, že od roku 2000, kdy byl vyhlášen rozsudek Soudu Aéroports de Paris v. Komise, uvedený výše v bodě 84, již není nadále možné předem vyloučit použití pravidel státní podpory na letiště. Komise proto v bodě 176 odůvodnění Rozhodnutí uzavřela, že od okamžiku tohoto rozsudku je na toto odvětví nutné použít pravidla státní podpory, a zdůraznila, že se nejedná o zpětné použití pokynů z roku 2005, nýbrž pouze o objasnění pojmu „státní podpora“ ze strany Soudního dvora.

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

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

161 Krom toho se v žádném bodě odůvodnění Rozhodnutí souvisejícím s kritériem podniku a kritériem hospodářské činnosti výslovně neuvádí, že by Komise použila pokyny z roku 2005 retroaktivně, přičemž bod 176 odůvodnění ostatně výslovně uvádí praví opak. V tomto ohledu je třeba poukázat na to, že odkaz na tyto pokyny v bodě 30 odůvodnění Rozhodnutí se týká zhodnocení slučitelnosti kapitálového příspěvku se společným trhem v rámci předběžného přezkoumání, a nikoli jeho kvalifikace jakožto státní podpory. Podobně z tvrzení uvedeného v bodě 174 odůvodnění Rozhodnutí, že Komise s ohledem na vývoj v letištním odvětví ve svých pokynech z roku 2005 „rozšířila" postup uplatněný v judikatuře ADP na všechny druhy letišť, nelze dovodit, že by tyto pokyny v projednávaném případě použila, neboť ve skutečnosti je účelem této zmínky sdělit, že pokyny kodifikují právní stav existující od uvedené judikatury, a vysvětlit některé její důsledky zejména pro regionální letiště.

162 Co se dále týče kritéria hospodářského zvýhodnění, Rozhodnutí neuvádí, že by byly uplatněny pokyny z roku 2005. Naopak v bodě 195 svého odůvodnění zmiňují, že použitelnost zásady soukromého investora neplyne z pokynů z roku 2005, nýbrž

z vývoje judikatury a z rozhodnutí Komise; žalobkyně toto hledisko Rozhodnutí navíc nezpochybňují.

163 Co se nakonec týče kritéria přičitatelnosti státu, kritéria specifičnosti, kritéria narušení hospodářské soutěže a kritéria ovlivnění obchodu, Rozhodnutí neobsahuje žádnou informaci o tom, že by Komise uplatnila příslušná ustanovení pokynů z roku 2005 týkající se uvedených kritérií, což žalobkyně ostatně ani netvrdí.

164 Z výše uvedeného plyne, že při kvalifikaci kapitálového příspěvku jakožto státní podpory ve smyslu čl. 87 odst. 1 ES Komise nepoužila pokyny z roku 2005. Je nutné dodat, že vzhledem k tomu, že žalobkyně nenapadly Rozhodnutí z hlediska posouzení slučitelnosti kapitálového příspěvku se společným trhem, není třeba se v rámci této žaloby zabývat otázkou, zda se Komise tím, že toto posouzení provedla, dopustila retroaktivního použití pokynů z roku 2005.

165 Vzhledem k výše uvedenému je třeba žalobní výtku vycházející z retroaktivního použití pokynů z roku 2005 na výstavbu a financování jižní dráhy zamítnout.

166 Ohledně výtek souvisejících s porušením zásady ochrany legitimního očekávání a zásady právní jistoty zadruhé postačí uvést, že vzhledem k tomu, že Komise při kvalifikaci kapitálového příspěvku jakožto státní podpory nepoužila pokyny z roku 2005, je tyto výtky třeba zamítnout. Spočívají totiž na nesprávném předpokladu, že došlo k retroaktivnímu použití těchto pokynů.

167 Tyto výtky jsou každopádně neopodstatněné. Judikatura ADP, z níž plyne, že provozování letiště představuje hospodářskou činnost, je z roku 2000. Rozsudek Ryanair v. Komise, uvedený výše v bodě 77, který se vztahuje k okolnostem předcházejícím přijetí pokynů z roku 2005, potvrdil judikaturu ADP v souvislosti s provozováním regionálního letiště. Z Rozhodnutí Komise SG (2001) D/286839 ze dne 13. března 2001, týkajícího se státní podpory 58/2000 (Itálie – Podpora piemontského letištního systému), ostatně vyplývá, že Komise k danému datu připouštěla, že opatření přijaté ve prospěch rozvoje regionální letištní infrastruktury může případně představovat státní podporu. Komise v tomto rozhodnutí, které se na rozdíl od toho, co tvrdí žalobkyně, týkalo i financování letištní infrastruktury, v zásadě shledala, jak plyne zejména z bodu 17 odůvodnění, že ačkoli dotčené opatření muselo být považováno za státní podporu, bylo slučitelné se společným trhem podle čl. 87 odst. 3 písm. c) ES. Konečně je třeba poukázat i na to, že jestliže německé orgány v roce 2002 oznámily státní podporu N 644i/2002 z důvodu právní jistoty, jak uvádějí žalobkyně (viz výše bod 153), učinily tak se zřetelem k možnosti, že dotčená opatření, jejichž předmětem bylo zlepšení regionální letištní infrastruktury, by mohla představovat státní podpory. Komise mimoto dne 30. června 2003 v rámci řízení o uvedené podpoře německým orgánům s odkazem na judikaturu ADP v zásadě sdělila, že není jisté, zda „podporu na výstavbu a na rozvoj regionálních letišť lze […] považovat za obecné opatření týkající se infrastruktury, které je pro účely státních podpor nerozhodné“.

168 Za těchto okolností žalobkyně nemohou oprávněně namítat, že v době rozhodování o výstavbě jižní dráhy v prosinci 2004 nebylo možné předvídat, že se změní posuzování financování infrastruktur regionálních letišť z pohledu předpisů v oblasti státních podpor. Obdobně je tomu i v případě námitky, že tvrzení, že financování výstavby regionálních letišť může být státní podporou, se objevilo teprve v roce 2005, tedy po přiznání kapitálového příspěvku.

169 Z výše uvedeného plyne, že výtky vycházející z porušení zásady legitimního očekávání a zásady právní jistoty je třeba zamítnout.

170 Ohledně výtky vycházející z porušení zásady rovnosti, je zatřetí namístě podotknout, že skutečnost, že financování infrastruktury regionálních letišť může případně představovat státní podporu, se od roku 2000 týká všech letišť, takže FLH nelze považovat za jediného provozovatele letiště dotčeného touto změnou, jak tvrdí žalobkyně. Skutečnost, že letiště byla před tímto datem příjemci finančních opatření, nezpochybňuje skutečnost, že od daného data lze financování letištní infrastruktury přezkoumat z pohledu předpisů v oblasti státních podpor v případě všech regionálních letišť.

171 Výtku vycházející z porušení zásady rovnosti je tudíž třeba zamítnout.

172 Vzhledem k výše uvedenému je třeba čtvrtý žalobní důvod zamítnout.

K pátému žalobnímu důvodu vycházejícímu z toho, že pokyny z roku 2005 porušují primární právo

Argumenty účastnic řízení

173 Žalobkyně se domnívají, že pokyny z roku 2005 porušují primární právo, a to ze dvou důvodů.

174 Zaprvé, pokyny z roku 2005 jsou nepřesné, jelikož výstavba a vybavování letištní infrastruktury není hospodářskou činností. Jsou proto v rozporu s primárním právem a nemohou být náležitým právním základem pro Rozhodnutí.

175 Zadruhé, pokyny z roku 2005 jsou rozporuplné, a tudíž porušují i zásadu jasnosti a zásadu právní jistoty. Bod 12 sdělení z roku 1994, podle něhož je uskutečnění projektů infrastruktury opatřením obecné hospodářské politiky, které Komise nemůže přezkoumávat na základě norem Smlouvy týkajících se státních podpor, totiž nebyl zrušen. Není tudíž možné se dozvědět, do jaké míry se na výstavbu a vybavování letištní infrastruktury vztahují předpisy upravující státní podpory.

176 V tomto ohledu žalobkyně zdůrazňují, že Komise tím, že shledala, že pokyny z roku 2005 „doplňují" sdělení z roku 1994, uznala, že jejím úmyslem nebylo zpochybnit zásadu stanovenu v tomto sdělení, na niž ostatně v pokynech z roku 2005 odkazuje. Komise však takové zpochybnění učinila, neboť pokyny z roku 2005 se použijí na veškeré letištní služby včetně výstavby infrastruktury. Tyto pokyny dále v rozporu se sdělením z roku 1994 uvádějí, že „[p]okud tedy [správce] letiště vyvíjí hospodářskou činnost […], pomocí svých vlastních zdrojů by měl financovat náklady na využití nebo výstavbu infrastruktur[y], kter[ou spravuje]". Žalobkyně podotýkají, že Komise se v této souvislosti odvolává na judikaturu ADP a připomínají, že podle této judikatury lze za hospodářskou činnost považovat provozování velkého mezinárodního letiště, ale není v ní žádná zmínka o regionálních letištích. Žalobkyně jsou toho názoru, že vzhledem k tomu, že Komise podle všeho opustila úmysl vyloučit ze své kontroly

výstavbu infrastruktury, jak tomu bylo podle sdělení z roku 1994, jsou pokyny z roku 2005 rozporuplné. Pakliže Komise dospěla k závěru, že opatření k financování výstavby nebo vybavování regionální letištní infrastruktury představují státní podpory, měla výslovně zrušit sdělení z roku 1994 a přijmout nové.

177 Tvrzení Komise, podle nichž bod 12 sdělení z roku 1994 byl zrušen pokyny z roku 2005, žalobkyně považují za nesprávné. Body 18 a 19 pokynů z roku 2005 totiž výslovně neobjasňují, jaký je jejich vztah ke sdělení z roku 1994. Podle žalobkyň jsou pokyny z roku 2005 matoucí, protože na jedné straně výslovně neruší bod 12 sdělení z roku 1994, na straně druhé stanoví, že toto sdělení se nepoužije. Pokyny z roku 2005 pro tento rozpor tudíž nelze použít na financování infrastruktury a týž rozpor prokazuje, že pokyny porušují článek 87 ES.

178 Co se nakonec týče argumentu, podle něhož Rozhodnutí nevychází z pokynů z roku 2005, žalobkyně připomínají, že Komise je ve skutečnosti použila (viz výše bod 149).

179 Společnost ADV se s vyjádřením žalobkyň ztotožňuje. Podle ní se pokyny z roku 2005 nepoužijí. V tomto ohledu uvádí, že Komise nemůže v rozporu s primárním právem v pokynech stanovit, které znaky definují státní podporu, v tomto případě konkrétně koncept existence hospodářské činnosti.

180 Komise argumentaci žalobkyň a ADV odmítá.

Závěry Tribunálu

181 Jelikož Komise, jak bylo uvedeno v rámci přezkumu čtvrtého žalobního důvodu, nepoužila pokyny z roku 2005 při kvalifikaci kapitálového příspěvku jakožto státní podpory ve smyslu čl. 87 odst. 1 ES, je třeba konstatovat, že tento žalobní důvod je irelevantní.

182 Tímto žalobním důvodem, jenž představuje námitku protiprávnosti, totiž žalobkyně namítají, že pokyny z roku 2005 jsou nepřesné, jelikož výstavba a vybavování letištní infrastruktury není hospodářskou činností, a rozporuplné, a tudíž porušují zásadu jasnosti a zásadu právní jistoty stran použití předpisů v oblasti státních podpor na financování letištní infrastruktury. Jelikož pokyny z roku 2005 v tomto ohledu v projednávaném případě nebyly použity, jsou příslušné výtky žalobkyň irelevantní.

183 Za těchto podmínek musí být pátý žalobní důvod zamítnut.

K šestému žalobnímu důvodu vycházejícímu z vady řízení

Argumenty účastnic řízení

184 Žalobkyně podpůrně uvádějí, že Komise nezvolila odpovídající postup. V této souvislosti namítají, že v případě regionálního letiště, jako je letiště Lipsko-Halle,

v okamžiku přijetí rozhodnutí o vybudování jižní dráhy v roce 2004 neexistoval odpovídající trh. Tato letiště nevyvíjejí hospodářskou činnost a navzájem si nekonkurují. Mimoto, i kdyby se regionální letiště v současnosti nacházela ve stavu konkurence, kdyby existoval odpovídající trh a předpisy v oblasti státních podpor by tudíž byly použitelné, bylo by tomu tak v důsledku vývoje v posední době, jak připustila Komise v pokynech z roku 2005. Proto i kdyby kapitálový příspěvek představoval státní podporu, musel by být každopádně kvalifikován jako existující podpora ve smyslu čl. 1 písm. b) bodu v) nařízení č. 659/1999. Z toho plyne, že vzhledem k tomu, že Komise v projednávaném případě nepoužila postup stanovený uvedeným nařízením pro existující podpory, zejména jeho články 17 až 19, je Rozhodnutí stiženo vadou řízení.

185 Pokud jde o tvrzení Komise, podle něhož se články 17 až 19 nařízení č. 659/1999 vztahují pouze na režimy podpor, a nikoli na individuální podpory, znamená to, že pakliže by tomu tak skutečně bylo, neměla opatření dotčené v projednávaném případě přezkoumávat. Neexistovala totiž žádná vhodná opatření ve smyslu čl. 88 odst. 1 ES a Komise neměla oprávnění přezkoumávat existující individuální podporu podle nařízení č. 659/1999.

186 Komise navrhuje zamítnutí tohoto žalobního důvodu.

Závěry Tribunálu

187 Je třeba připomenout, že Smlouva o ES zavádí odlišná řízení podle toho, zda se jedná o podpory existující nebo nové. Zatímco nové podpory musejí být v souladu s čl. 88 odst. 3 ES předem oznámeny Komisi a nemohou být provedeny předtím, než je řízení

ukončeno vydáním konečného rozhodnutí, mohou být existující podpory v souladu s čl. 88 odst. 1 ES právoplatně provedeny, pokud Komise nekonstatovala jejich neslučitelnost (rozsudek Banco Exterior de España, uvedený výše v bodě 128, bod 22, a rozsudek Soudu ze dne 15. června 2000, Alzetta a další v. Komise, T-298/97, T-312/97, T-313/97, T-315/97, T-600/97 až T-607/97, T-1/98, T-3/98 až T-6/98 a T-23/98, Recueil, s. II-2319, bod 148). Existující podpory tedy mohou být případně pouze předmětem rozhodnutí o neslučitelnosti zakládajícího účinky do budoucna (výše uvedený rozsudek Alzetta a další v. Komise, bod 147).

188 V souladu s čl. 1 písm. b) bodem v) nařízení č. 659/1999 je existující podporou podpora, u níž lze prokázat, že „v době, kdy začala být uskutečňována, nevytvářela podporu a poté se stala podporou následkem vývoje společného trhu bez toho, že by byla členským státem pozměněna“. Uvedený pojem „vývoj společného trhu“ lze chápat jako změnu hospodářského a právního kontextu v odvětví, jehož se dotčené opatření týká. Taková změna může zejména vyplývat z liberalizace trhu, na němž byla hospodářská soutěž původně vyloučena.

189 V projednávaném případě je třeba poukázat na to, že jak plyne z bodů 174 a 176 odůvodnění Rozhodnutí, Komise s ohledem na vývoj v letištním odvětví a na judikaturu ADP shledala, že od roku 2000 již není nadále možné předem vyloučit použití pravidel státní podpory na letiště. Z rozhodnutí SG (2001) D/286839 (viz bod výše 167) dále vyplývá, že Komise měla v roce 2001 na zřeteli, že financování letištní infrastruktury může představovat státní podporu. Německé orgány s touto možností také počítaly, neboť v roce 2002 oznámily státní podporu N 644i/2002, a Komise navíc v rámci řízení týkajícího se této podpory v roce 2003 těmto orgánům sdělila, že má pochybnosti ohledně toho, zda dotčená opatření mohou představovat obecná opatření týkající se infrastruktury (viz výše bod 167).

190 Kapitálový příspěvek byl přitom přiznán v listopadu 2004, tedy v době, kdy Komise již sdělila svůj názor, že by takové financování mohlo představovat státní podporu.

191 Co se týče argumentace žalobkyň, podle níž v souvislosti s regionálními letišti, jako je letiště Lipsko-Halle, v okamžiku přijetí rozhodnutí o vybudování jižní dráhy neexistoval odpovídající trh, tato letiště nevyvíjela hospodářskou činnost a navzájem si nekonkurovala, postačí připomenout, že v rámci prvního žalobního důvodu bylo prokázáno, že FLH vykonává hospodářskou činnost a je konkurentem jiných letišť (viz výše bod 93), a konstatovat, že nic nenasvědčuje tomu, že by tomu bylo jinak v době přiznání kapitálového příspěvku. K vývoji, na nějž odkazuje Komise v pokynech z roku 2005, docházelo již před přijetím rozhodnutí o financování jižní dráhy v roce 2004. Komise totiž v bodě 5 uvedených pokynů zmiňuje vývoj, k němuž došlo „v posledních letech". Komise se navíc o tomto vývoji zmiňovala již v roce 2001 v rozhodnutí SG (2001) D/286839, zejména v bodě 11 jeho odůvodnění.

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

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

194 Je třeba dodat, že ačkoli Rozhodnutí adresně nereaguje na argument, který německé orgány uvedly v rámci formálního vyšetřovacího řízení a podle kterého kapitálový

příspěvek představoval existující podporu (bod 70 odůvodnění Rozhodnutí), nemění to nic na to, že Komise není povinna vyjádřit se ke všem argumentům, jichž se před ní dovolávají zúčastněné strany, ale stačí, aby vyložila skutečnosti a právní úvahy, jež mají zásadní význam v rámci systematiky rozhodnutí (viz rozsudek Soudu ze dne 15. června 2005, Corsica Ferries France v. Komise, T-349/03, Sb. rozh. s. II-2197, body 63 a 64 a citovaná judikatura). V projednávaném případě Rozhodnutí obsahuje veškeré potřebné informace, zejména v bodech 174 až 176 odůvodnění, na jejichž základě lze pochopit důvody, proč podpora nemohla být považována za existující podporu ve smyslu čl. 1 písm. b) bodu v) nařízení č. 659/1999.

195 S ohledem na výše uvedené musí být šestý žalobní důvod zamítnut.

K sedmému žalobnímu důvodu vycházejícímu z porušení rozdělení pravomocí plynoucího ze Smlouvy o ES

Argumenty účastnic řízení

196 Žalobkyně tvrdí, že Komise svým výkladem pojmu „podnik“ porušuje primární právo, neboť kontrole státních podpor podrobuje státní opatření, která pod ní nespadají.

197 Žalobkyně zaprvé tvrdí, že Komise zasáhla do pravomocí členských států. Členské státy totiž v rámci regionální a hospodářské politiky mají výlučnou pravomoc ohledně výstavby infrastruktury, takže Komise v této oblasti nemá pravomoc žádnou. Komise přitom extenzivním vymezením pojmu „podnik" v pokynech z roku 2005 na tato opatření vztáhla předpisy z oblasti hospodářské soutěže, pro kterou ji pravomoci byly svěřeny. Přiznala si tak novou kontrolní pravomoc, jež jí umožňuje prověřovat a případně zamítat záměry realizované členskými státy. Tato pravomoc je dokonce širší než pravomoc německých správních soudů. Komise tudíž tím, že pojem „státní podpora" vymezila tak, že zasahuje do pravomoci států, jak plyne zejména z bodu 261 odůvodnění Rozhodnutí, porušila zásadu subsidiarity. Navíc vzhledem k tomu, že není s to zajistit, aby kontrola na úrovni Unie byla lepší než na úrovni státu, porušuje i čl. 5 odst. 2 ES. Žalobkyně v této souvislosti uvádějí, že zaručení nediskriminačního přístupu uživatelů k infrastruktuře neodůvodňuje kontrolu ze strany Komise. Takový přístup je zajištěn prostřednictvím povinnosti veřejné služby a poplatky povolují orgány veřejné moci po konzultaci s uživateli a v souladu se zásadou rovnosti.

198 Žalobkyně se zadruhé domnívají, že Komise nemůže formou pokynů závazným způsobem rozšířit kritéria čl. 87 odst. 1 ES. Pokyny jsou totiž vhodnými opatřeními ve smyslu čl. 88 odst. 1 ES nebo doporučeními ve smyslu čl. 249 odst. 5 ES, jež musejí být v souladu s právem Unie. Komise přitom tím, že v pokynech z roku 2005 rozšířila pojem „podnik" na všechny druhy letišť, tuto mez překročila a porušila čl. 88 odst. 1 ES.

199 Společnost ADV se s vyjádřením žalobkyň ztotožňuje. Podle jejího názoru rozdělení pravomocí stanovené právem Unie neumožňuje, aby se na všechny případy výstavby letištní infrastruktury systematicky vztahoval režim státních podpor.

200 Komise argumentaci žalobkyň a ADV odmítá.

Závěry Tribunálu

201 Nejprve je třeba připomenout, že čl. 7 odst. 1 druhý pododstavec ES vyžaduje, aby každý orgán jednal v mezích působnosti, jíž mu svěřuje Smlouva o ES.

202 Dále je třeba připomenout, že Smlouva o ES tím, že v článku 88 ES zřídila průběžný přezkum a kontrolu podpor Komisí, zamýšlí zajistit, aby konstatování případné neslučitelnosti podpory se společným trhem, za přezkumu ze strany Tribunálu a Soudního dvora, bylo výsledkem náležitého řízení, za jehož provedení je odpovědný tento orgán. Články 87 ES a 88 ES tak Komisi vyhrazují ústřední úlohu pro účely konstatování případné neslučitelnosti podpory (rozsudek Soudního dvora ze dne 21. listopadu 1991, Fédération nationale du commerce extérieur des produits alimentaires a Syndicat national des négociants et transformateurs de saumon, C-354/90, Recueil, s. I-5505, body 9 a 14).

203 V projednávaném případě je v případě výtky, podle níž Komise zasáhla do pravomocí členských států, zaprvé třeba poznamenat, že jak plyne z přezkumu prvního žalobního důvodu, Komise nepochybila, když dospěla k názoru, že kapitálový příspěvek představuje státní podporu ve smyslu čl. 87 odst. 1 ES. V souladu s judikaturou, na niž je odkázáno v předchozím bodě, tudíž měla i pravomoc jej posuzovat podle

odstavců 2 a 3 téhož článku. V tomto ohledu tedy nemohla zasáhnout do pravomocí členských států.

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

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

206 První výtka tedy musí být zamítnuta. Ze stejných důvodů je třeba zamítnout i výtku uvedenou v rámci druhého žalobního důvodu, podle níž Komise tím, že dospěla k závěru, že má pravomoc k přezkumu opatření přijatých orgány veřejné správy, překročila pravomoci, které jsou jí svěřeny, jelikož členské státy se mohou volně rozhodnout, zda jejich infrastrukturu má spravovat přímo orgán veřejné moci, anebo podnik založený za tímto účelem.

207 Ohledně výtky vycházející z toho, že Komise nemůže formou pokynů závazným způsobem rozšířit kritéria čl. 87 odst. 1 ES, postačí připomenout, že v projednávaném případě Komise pokyny z roku 2005 na kvalifikaci kapitálového příspěvku jakožto státní podpory nepoužila.

208 Tyto pokyny každopádně, na rozdíl od toho, co tvrdí žalobkyně, nejsou vhodnými opatřeními ve smyslu čl. 88 odst. 1 ES. Vhodnými opatřeními uvedenými v tomto článku jsou totiž myšlena opatření vyžadovaná postupným vývojem nebo fungováním společného trhu, která Komise navrhuje členským státům v rámci průběžného přezkumu existujících režimů podpor v těchto státech. Kapitálový příspěvek v projednávaném případě však představuje novou individuální podporu, nikoli existující režim podpor. Z povahy a obsahu pokynů z roku 2005 krom toho jasně vyplývá, že pro Komisi jsou metodickým aktem určeným k výkonu její posuzovací pravomoci v oblasti státních podpor v letištním odvětví, jímž tuto svou pravomoc sama omezila. Komise si totiž může uložit orientační pravidla pro výkon svých posuzovacích pravomocí takovými akty, jako jsou pokyny, a to v rozsahu, v němž tyto akty obsahují indikativní pravidla, jakým směrem bude tento orgán postupovat, a v němž se neodchylují od ustanovení Smlouvy o ES. Když Komise přijme pokyny určené k tomu, aby v souladu se Smlouvou o ES upřesnily kritéria, jež hodlá uplatňovat v rámci výkonu své posuzovací pravomoci, vyplývá z toho, že tím sama omezuje tuto svou pravomoc v rozsahu, v němž jí přísluší dodržovat indikativní pravidla, která si stanovila (viz v tomto smyslu rozsudek Tribunálu ze dne 1. prosince 2004, Kronofrance v. Komise, T-27/02, Sb. rozh. s. II-4177, bod 79 a citovaná judikatura). Jak v zásadě plyne z přezkumu prvního žalobního důvodu, nelze ani v tomto případě z ničeho dovodit, že by Komise rozšířením pojmu „podnik“ na všechna letiště, včetně regionálních, překročila své pravomoci.

209 Také druhou výtku je proto třeba zamítnout, takže v důsledku toho je třeba zamítnout sedmý žalobní důvod v plném rozsahu.

K osmému žalobnímu důvodu vycházejícímu z rozporuplnosti a nedostatku odůvodnění stran výše tvrzené podpory

Argumenty účastnic řízení

210 Žalobkyně namítají, že Rozhodnutí je rozporuplné. Na jedné straně totiž stanoví částku tvrzené podpory na 350 milionů eur (článek 1), na straně druhé uvádí, že některé výdaje, které spadají pod plnění úkolů veřejné služby, oceněné na 108,2 milionů eur, nelze kvalifikovat jako státní podporu ve smyslu čl. 87 odst. 1 ES (bod 182 odůvodnění a následující). Tento rozpor má pro žalobkyně závažné právní důsledky. Podle judikatury totiž musejí uhradit úroky z částky podpory za dobu od jejího přiznání do jejího povolení, což ovšem neplatí pro vrácení výdajů úkolů veřejné služby. V projednávaném případě rozdíl dosahuje přibližně 25 milionů eur. Tento rozpor navíc brání tomu, aby žalobkyně a jejich společníci mohli v budoucnu z právního hlediska správně kvalifikovat financování infrastruktury, neboť Komise v Rozhodnutí jako státní podporu kvalifikuje kompenzační platby prováděné z titulu úkolů veřejné služby, čímž je zahrnuje pod oznamovací povinnost.

211 Žalobkyně se domnívají, že důsledkem rozporuplnosti Rozhodnutí musí být jeho zrušení, a uvažují, zda by v důsledku závažnosti této protiprávnosti nemělo být považováno za nicotné. Dále se domnívají, že rozporuplné výpovědi v Rozhodnutí představují chybu v odůvodnění, potažmo porušení dle článku 253 ES, což rovněž musí vést k jeho zrušení. Žalobkyním, spolkové zemi Sasko i Spolkové republice Německo totiž na základě Rozhodnutí musí být umožněno stanovit, jaká část dotčeného opatření je

kvalifikována jako státní podpora a jaká část jako kompenzační opatření, které takovou podporu nepředstavuje, a Tribunál nemůže v důsledku rozporuplnosti Rozhodnutí vykonat svůj přezkum.

212 Vůči argumentaci Komise, že kvantifikaci výdajů, jež spadají pod plnění úkolů veřejné služby, mohla ponechat otevřenou, žalobkyně namítají, že Komise v článku 1 napadeného rozhodnutí výslovně vyčíslila tvrzenou podporu, ale neodečetla z ní kompenzační platby, jejichž existenci uznala. V důsledku toho otázka, zda žalobkyně měly možnost vyčíslit tvrzenou podporu, není prvořadá.

213 Ohledně judikatury, podle níž postačí, aby rozhodnutí obsahovalo informace, které jeho adresátovi umožní stanovit částku podpory bez větších potíží, žalobkyně namítají, že na jejím základě nelze odmítnout výtku vycházející z rozporuplnosti Rozhodnutí. Krom toho se tato judikatura vztahuje pouze na negativní, nikoli na pozitivní rozhodnutí, takže je irelevantní. Každopádně podporuje argumentaci žalobkyň, neboť Rozhodnutí neobsahuje jednoznačné informace, které jeho adresátovi, respektive žalobkyním, umožní stanovit částku podpory bez větších potíží. Z toho důvodu by ani vnitrostátní soud nemohl vykonávat úkoly, jež jsou mu svěřeny, a musel by Komisi požádat o pomoc. Tato možnost však není s to napravit rozporuplnost napadeného rozhodnutí.

214 Ani dalším argumentem, podle něhož byly kompenzační platby uplatněny opožděně, nelze odůvodnit přijetí rozporuplného rozhodnutí. Žalobkyně totiž tuto skutečnost nemohly nijak ovlivnit a dané informace navíc byly přiloženy ke spisu několik měsíců před přijetím Rozhodnutí, takže mohly být zohledněny. I kdyby však tyto argumenty

byly uvedeny jen krátce před přijetím Rozhodnutí, měla Komise povinnost vést řízení řádně, a jelikož není vázána žádnou lhůtou, musela by provést doplňující šetření.

215 Komise nejprve uvádí, že v Rozhodnutí mohla ponechat kvantifikaci výdajů, které spadají pod plnění úkolů veřejné služby, otevřenou, neboť by nijak neovlivnila výsledek jejího šetření. Ať by již přípustná část výdajů uváděných německými orgány na financování uvedených úkolů byla jakákoli, nevznesla by vůči tomuto financování žádnou námitku. Neměla proto povinnost s konečnou platností rozhodnout, do jaké míry toto veřejné financování nepředstavovalo státní podporu anebo představovalo schválenou státní podporu.

216 Komise dále připomíná, že podle judikatury žádné ustanovení práva Unie nepožaduje, aby v případě, že nařizuje vrácení podpory, která je prohlášena za neslučitelnou se společným trhem, určila přesnou částku podpory, která má být vrácena. Postačí, aby její rozhodnutí obsahovalo informace, které jeho adresátovi umožní stanovit tuto částku bez větších potíží. Ani v případě protiprávní podpory neexistuje povinnost uvádět v rozhodnutí přesnou výši podpory, takže takový požadavek tím spíše nelze klást ve vztahu k pozitivnímu rozhodnutí.

217 Komise navíc zdůrazňuje, že německé orgány uvedly skutečnost, že značná část veřejného financování byla určena k plnění úkolů, jež spadají pod výsady veřejné moci, opožděně. Úplný rozbor kalkulace výdajů předložených těmito orgány by oddálilo přijetí Rozhodnutí.

218 Komise vedle toho uznává, že podle judikatury musí vnitrostátní soud v případě dodatečně schválené protiprávní podpory nařídit zaplacení úroků za období od přiznání podpory do jejího schválení Komisí. Aby soud mohl tento úkol splnit, musí být schopen kvantifikovat část podpory, která je protiprávní, avšak slučitelná. Za těchto okolností však může v souladu se zásadou vzájemné spolupráce plynoucí z článku 10 ES a s oznámením o spolupráci mezi vnitrostátními soudy a Komisí v oblasti státní podpory (Úř. věst. 1995, C 312, s. 8; Zvl. vyd. 08/01, s. 115) požádat Komisi o pomoc. V souladu s rozdělením funkcí mezi vnitrostátní soudy a Komisi stanoveným judikaturou také postačí, aby uvedla relevantní kritéria, jak učinila v Rozhodnutí. Naopak od ní nelze požadovat, aby v pozitivním rozhodnutí podrobně prokazovala, jaká část z celkové částky přiznané podpory je protiprávní, ale slučitelná, či dokonce aby stanovovala výši úroků, které je třeba inkasovat z titulu předčasného přiznání podpory.

219 Za těchto podmínek Rozhodnutí není rozporuplné a Komise se mohla omezit na pouhé prohlášení, že nejvyšší možná částka přiznané podpory, totiž 350 milionů eur, je slučitelná se společným trhem, aniž musela s konečnou platností rozhodnout, do jaké míry je třeba některé složky této částky považovat za složky, jež nepředstavují podporu.

220 Komise dodává, že pokud se výrok Rozhodnutí vyloží v souvislosti s jeho odůvodněním, je zřejmé, že schválila podporu na vybudování jižní dráhy v nejvyšší možné částce 350 milionů eur. Výklad Rozhodnutí v jeho úplném znění neponechává žádný prostor pro pochybnosti ohledně obsahu jeho výroku. Potíže žalobkyň se tedy nevztahují k výkladu Rozhodnutí, nýbrž k otázce, zda v rámci případných vnitrostátních řízení bude Komise muset přesně vyčíslit část příspěvku, která nepředstavuje státní podporu. Komise však takovou hypotézu odmítá, a to z důvodu rozdělení úkolů mezi

soud Unie a vnitrostátní soud, a také z toho důvodu, že podle judikatury nemá ani v případě negativního rozhodnutí povinnost kvantifikovat částku podpory, jež má být vrácena.

221 Komise konečně vzhledem k tomu, že v rozhodnutí o zahájení formálního vyšetřovacího řízení posuzovala, zda má FLH povahu podniku a zda tudíž lze použít čl. 87 odst. 1 ES, a že poukázala na použitelnost testu soukromého investora, odmítá argument vycházející z toho, že jí žalobkyně poskytly příslušné informace před přijetím Rozhodnutí. Kdyby se touto otázkou začala zabývat v daném stadiu řízení, způsobilo by to průtahy v řízení. K poznámce, že není vázána žádnými lhůtami, Komise podotýká, že se v zásadě snaží o rozhodování v co nejkratších lhůtách.

Závěry Tribunálu

222 Je třeba připomenout, že rozpor v odůvodnění rozhodnutí je porušením povinnosti vyplývající z článku 253 ES, které může mít dopad na platnost předmětného aktu, prokáže-li se, že osoba, jíž je tento akt určen, není v důsledku tohoto rozporu schopna se zcela či zčásti seznámit se skutečnými důvody rozhodnutí, a že výrok rozhodnutí je tudíž zcela či zčásti právně nepodložený (rozsudek Soudu ze dne 30. března 2000, Kish Glass v. Komise, T-65/96, Recueil, s. II-1885, bod 85).

223 Krom toho může závazné právní účinky zakládat pouze výrok aktu (viz v tomto smyslu rozsudek Soudního dvora ze dne 15. května 1997, TWD v. Komise, C-355/95 P, Recueil, s. I-2549, bod 21, a rozsudek Soudu ze dne 20. listopadu 2002, Lagardère a Canal+ v. Komise, T-251/00, Recueil, s. II-4825, bod 67).

224 V projednávaném případě je třeba poukázat na to, že podle článku 1 Rozhodnutí je státní podpora ve výši 350 milionů eur, kterou Spolková republika Německo hodlala poskytnout na výstavbu nové jižní dráhy a příslušné letištní infrastruktury na letišti Lipsko-Halle, slučitelná se společným trhem podle čl. 87 odst. 3 písm. c) ES.

225 Je třeba konstatovat, že Komise v bodě 12 odůvodnění Rozhodnutí uvedla, že při zahájení formálního vyšetřovacího řízení vypočítala, že výstavba nové jižní dráhy ve výši 350 milionů eur byla financována veřejnými kapitálovými příspěvky. Komise dále poté, co v bodě 180 odůvodnění Rozhodnutí připomněla, že financování činností, které patří k úkolům v oblasti veřejné bezpečnosti a pořádku nebo s tím spojené infrastruktury, nepředstavuje státní podporu, v bodě 182 odůvodnění Rozhodnutí uznala, že v daném případě jsou určité náklady spojeny s činnostmi, jež spadají do kompetence veřejné správy. Jde o náklady spojené s bezpečnostními a policejními funkcemi, protipožárními opatřeními a opatřeními v oblasti veřejné bezpečnosti, bezpečnosti provozu, německou meteorologickou službou a řízením letového provozu. Komise tak v bodě 183 odůvodnění Rozhodnutí uzavřela, že jsou-li tyto náklady spojeny s činnostmi, jež spadají do kompetence veřejné správy, nesmějí být dotyčné náklady považovány za státní podporu ve smyslu čl. 87 odst. 1 ES. V tomto ohledu shledala, že i kdyby souhlasila s argumentací předloženou německými orgány, totiž že náklady nelze v žádném případě považovat za státní podporu, nebylo by tím dotčeno konečné posouzení daného případu, a že i kdyby tyto náklady státní podporu představovaly, jednalo by se o podporu slučitelnou. Komise proto shledala, že není nutné v této otázce dospět ke konečnému závěru.

226 Za těchto okolností je třeba konstatovat, že ačkoli Komise v bodech 182 a 183 odůvodnění Rozhodnutí připouští, že některé náklady související s kapitálovým příspěvkem spadají pod plnění úkolů veřejné služby, takže je nelze kvalifikovat jako státní

podpory ve smyslu čl. 87 odst. 1 ES, dospěla v článku 1 Rozhodnutí k závěru, že kapitálový příspěvek představuje v plné výši státní podporu.

227 Žádné ustanovení práva Společenství nevyžaduje, aby Komise, když nařídí navrácení podpory, jež byla prohlášena za neslučitelnou se společným trhem, určila přesnou částku podpory, jež má být navrácena. Postačí, aby její rozhodnutí obsahovalo informace, které jeho adresátovi umožní stanovit tuto částku bez větších potíží (viz v tomto smyslu rozsudek Soudního dvora ze dne 13. července 1988, Francie v. Komise, 102/87, Recueil, s. 4067, bod 33).

228 Aniž je třeba se zabývat otázkou, zda se taková zásada uplatní i v případě, že Komise podporu prohlásí za slučitelnou se společným trhem, je nicméně třeba shledat, že rozhodne-li se Komise uvést částku státní podpory ve smyslu čl. 87 odst. 1 ES ve výroku rozhodnutí, musí uvést její přesnou částku.

229 Přesná částka protiprávní podpory, kterou Komise uvede ve výroku konečného rozhodnutí konstatujícího slučitelnost této podpory se společným trhem ve smyslu článku 87 ES, je o to důležitější, že může mít dopad na výši úroků, k jejichž zaplacení může být příjemce vyzván. Podle práva Unie má totiž vnitrostátní soud, před kterým bude tato věc případně projednávána, povinnost nařídit, aby příjemce podpory z této podpory zaplatil úroky za dobu trvání protiprávního stavu (rozsudek CELF, uvedený výše v bodě 60, bod 55). Výše těchto úroků přitom závisí především na výši samotné státní podpory. Dané úroky se totiž počítají na základě celkové částky státní podpory ve smyslu čl. 87 odst. 1 ES, a nikoli pouze na základě té části protiprávní podpory, která je považována za slučitelnou se společným trhem. Žalobkyně v projednávaném případě ostatně na jednání uvedly, že úroky za dobu trvání protiprávního stavu uhradily na základě celkové částky 350 milionů eur, která je uvedena v článku 1 Rozhodnutí.

230 S ohledem na důvody uvedené v bodech 182 a 183 odůvodnění je přitom částka státní podpory uvedená v článku 1 Rozhodnutí podle všeho nesprávná, jelikož, jak již bylo uvedeno, z těchto bodů odůvodnění plyne, že částky pokrývající plnění úkolů veřejné služby nepředstavují státní podporu, a je tudíž třeba je odečíst od celkové částky kapitálového příspěvku, tedy 350 milionů eur, který byl kvalifikován jako státní podpora.

231 Argument Komise, podle něhož německé orgány uvedly skutečnost, že značná část veřejného financování byla určena k plnění úkolů spadajících pod výsady veřejné moci opožděně, je třeba zamítnout. Z bodu 183 odůvodnění Rozhodnutí totiž výslovně plyne, že Komise zcela vědomě dospěla k závěru, že se nemusí vyjadřovat k otázce, zda financování některých nákladů mohlo představovat státní podporu, neboť pokud by tomu tak bylo, šlo by o schválenou podporu. Naopak se nezmínila o opožděnosti předání informací. Komise krom toho, jak uvedly žalobkyně a jak plyne i z čl. 13 odst. 2 nařízení č. 659/1999, není v případě protiprávní podpory, jako je podpora dotčená v projednávaném případě, vázána žádnou závaznou ani indikativní lhůtou k přijímání rozhodnutí.

232 Rovněž třeba odmítnout argumentaci Komise, jež tvrdí, že vyloží-li se výrok Rozhodnutí v souvislosti s jeho odůvodněním, je zřejmé, že schválila podporu na vybudování jižní dráhy v nejvyšší možné částce 350 milionů eur. Jak totiž plyne z výše uvedeného, relevantní otázkou v projednávaném případě není určení slučitelné části částky podpory, nýbrž určení částky podpory jako takové. Z výkladu článku 1 Rozhodnutí ve spojení s body 182 a 183 jeho odůvodnění je však zřejmá rozporuplnost, na niž je poukázáno výše v bodě 226, takže Komise se nemůže oprávněně domnívat, že Rozhodnutí neponechává žádný prostor pro pochybnosti ohledně obsahu jeho výroku. V každém případě platí, že jestliže je výrok Rozhodnutí jasný a jednoznačný s tím, že částku dotčené podpory stanovuje na 350 milionů eur, není třeba jej vykládat s ohledem na jeho odůvodnění. Pouze v případě nedostatečné jasnosti termínů použitých ve výroku je totiž třeba výrok rozhodnutí vyložit pomocí jeho odůvodnění (rozsudek

Soudu ze dne 11. prosince 2003, Ventouris v. Komise, T-59/99, Recueil, s. II-5257, bod 31).

233 Z výše uvedeného plyne, že článek 1 Rozhodnutí je třeba zrušit v rozsahu, v němž stanoví, že částka státní podpory, již Spolková republika Německo hodlala poskytnout na výstavbu nové jižní dráhy a příslušné letištní infrastruktury na letišti Lipsko-Halle, je 350 milionů eur.

K nákladům řízení

234 Podle čl. 87 odst. 2 jednacího řádu se účastníku řízení, který neměl úspěch ve věci, uloží náhrada nákladů řízení, pokud to účastník řízení, který měl ve věci úspěch, požadoval. Krom toho, čl. 87 odst. 3 první pododstavec jednacího řádu stanoví, že Tribunál může rozdělit náklady mezi účastníky řízení nebo rozhodnout, že každý z nich nese vlastní náklady, pokud každý účastník měl ve věci částečně úspěch i neúspěch, nebo pokud jsou k tomu dány výjimečné důvody. Konečně podle čl. 87 odst. 4 prvního a třetího pododstavce jednacího řádu nesou členské státy, které vstoupily do řízení jako vedlejší účastníci, vlastní náklady řízení, a Tribunál může nařídit, aby vedlejší účastník nesl vlastní náklady řízení.

235 Vzhledem k tomu, že Komise požadovala náhradu nákladů řízení a žalobkyně ve věci T-443/08 neměly ve věci úspěch, je důvodné posledně uvedeným uložit povinnost nést vlastní náklady řízení a nahradit náklady řízení Komise v této věci.

236 Vzhledem k tomu, že žalobkyně ve věci T-455/08 měly ve věci částečně neúspěch, Tribunál se domnívá, že okolnosti věci budou posouzeny spravedlivě, když bude rozhodnuto, že každá z hlavních účastnic řízení ponese vlastní náklady řízení.

237 Konečně podle čl. 87 odst. 4 prvního a třetího pododstavce jednacího řádu ADV a Spolková republika Německo ponesou vlastní náklady řízení ve věcech T-443/08 a T-455/08.

Z těchto důvodů

TRIBUNÁL (osmý senát)

rozhodl takto:

1) Věci T-443/08 a T-455/08 se spojují pro účely rozsudku.

2) Žaloba ve věci T-443/08 se odmítá jako nepřípustná.

3) Článek 1 rozhodnutí Komise 2008/948/ES ze dne 23. července 2008 o opatřeních Německa ve prospěch společnosti DHL a letiště Lipsko/Halle se zrušuje v rozsahu, v němž stanoví, že výše státní podpory, kterou Spolková republika Německo hodlá poskytnout na výstavbu nové jižní dráhy a příslušných letištních zařízení na letišti Lipsko-Halle, je 350 milionů eur.

4) Žaloba ve věci T-455/08 se ve zbývajících částech zamítá.

5) Freistaat Sachsen a Land Sachsen-Anhalt ponesou vlastní náklady řízení a nahradí náklady řízení vynaložené Evropskou komisí ve věci T-443/08.

6) Mitteldeutsche Flughafen AG a Flughafen Leipzig-Halle GmbH ponesou vlastní náklady řízení.

7) Komise ponese vlastní náklady řízení vynaložené ve věci T-455/08.

8) Spolková republika Německo a Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen eV (ADV) ponesou vlastní náklady řízení ve věcech T-443/08 a T-455/08.

Martins Ribeiro Papasavvas Dittrich

Takto vyhlášeno na veřejném zasedání v Lucemburku dne 24. března 2011.

Podpisy.

Obsah

Skutečnosti předcházející sporu ..... II - 1321

Rozhodnutí ..... II - 1324

Skutečnosti, které nastaly po vydání Rozhodnutí ..... II - 1326

Řízení ..... II - 1327

Návrhová žádání účastnic řízení ..... II - 1329

K přípustnosti ..... II - 1330

Argumenty účastnic řízení ..... II - 1330

Závěry Tribunálu ..... II - 1334

K věci samé ..... II - 1343

K prvnímu žalobnímu důvodu vycházejícímu z porušení čl. 87 odst. 1 ES ..... II - 1344

Argumenty účastnic řízení ..... II - 1344

Závěry Tribunálu ..... II - 1350

K druhému žalobním důvodu vycházejícímu z toho, že společnost FLH nemůže být příjemcem státní podpory ..... II - 1361

Argumenty účastnic řízení ..... II - 1361

Závěry Tribunálu ..... II - 1363

K třetímu žalobnímu důvodu vycházejícímu z nemožnosti kvalifikovat společnost FLH zároveň jako poskytovatele i příjemce státní podpory ..... II - 1366

Argumenty účastnic řízení ..... II - 1366

Závěry Tribunálu ..... II - 1367

Ke čtvrtému žalobnímu důvodu vycházejícímu z porušení zásady zákazu retroaktivity, zásady právní jistoty, zásady ochrany legitimního očekávání a zásady rovnosti ..... II - 1370

Argumenty účastnic řízení ..... II - 1370

Závěry Tribunálu ..... II - 1373

K pátému žalobnímu důvodu vycházejícímu z toho, že pokyny z roku 2005 porušují primární právo ..... II - 1377

Argumenty účastnic řízení ..... II - 1377

Závěry Tribunálu..... II - 1380

K šestému žalobnímu důvodu vycházejícímu z vady řízení..... II - 1380

Argumenty účastnic řízení ..... II - 1380

Závěry Tribunálu ..... II - 1381

K sedmému žalobnímu důvodu vycházejícímu z porušení rozdělení pravomocí plynoucího ze Smlouvy o ES ..... II - 1384

Argumenty účastnic řízení ..... II - 1384

Závěry Tribunálu..... II - 1386

K osmému žalobnímu důvodu vycházejícímu z rozporuplnosti a nedostatku odůvodnění stran výše tvrzené podpory ..... II - 1389

Argumenty účastnic řízení ..... II - 1389

Závěry Tribunálu ..... II - 1393

K nákladům řízení ..... II - 1397