



## Sbírka soudních rozhodnutí

ROZSUDEK TRIBUNÁLU (osmého rozšířeného senátu)

20. prosince 2023\*

„Státní podpory – Podpora poskytnutá Francií ve prospěch společností Air France a Air France-KLM v souvislosti s pandemií covidu-19 – Rekapitalizace – Rozhodnutí, kterým se podpora prohlašuje za slučitelnou s vnitřním trhem – Žaloba na neplatnost – Aktivní legitimace – Podstatný zásah do postavení žalobkyně na trhu – Přípustnost – Určení příjemce podpory v kontextu skupiny společností“

Ve věci T-494/21,

**Ryanair DAC**, se sídlem v Swordsu (Irsko),

**Malta Air ltd.**, se sídlem v Pietà (Malta),

zástupci: F.-C. Laprévotte, E. Vahida, V. Blanc, S. Rating, I.-G. Metaxas-Maranghidis a D. Pérez de Lamo, avocats,

žalobkyně,

proti

**Evropské komisi**, zástupci: L. Flynn, J. Carpi Badía a C. Georgieva, jako zmocněnci,

žalované,

podporované:

**Spolkovou republikou Německo**, zástupci: J. Möller a P.-L. Krüger, jako zmocněnci,

**Francouzskou republikou**, zástupci: A.-L. Desjonquères, P. Dodeller, T. Stéhelin, B. Fodda a T. Lechevallier, jako zmocněnci,

**Nizozemským královstvím**, zástupci: M. Bulterman, C. Schillemans a J. Langer, jako zmocněnci, ve spolupráci s: S. Corrijn, avocat,

**Air Francie-KLM**, se sídlem v Paříži (Francie), zástupci: J. Derenne a D. Vallindas, avocats,

a

\* Jednací jazyk: angličtina.

**Société Air Francie**, se sídlem v Tremblay-en-France (Francie), zástupci: J. Derenne a D. Vallindas,

vedlejšími účastníky,

TRIBUNÁL (osmý rozšířený senát),

ve složení: M. van der Woude, předseda, A. Kornezov (zpravodaj), G. De Baere, D. Petrлік a S. Kingston, soudci,

za soudní kancelář: S. Spyropoulos, radová,

s přihlédnutím k písemné části řízení,

po jednání konaném dne 22. května 2023,

vydává tento

### **Rozsudek**

- 1 Žalobou podanou na základě článku 263 SFEU se žalobkyně, společnost Ryanair DAC a společnost Malta Air ltd, domáhají zrušení rozhodnutí Komise C(2021) 2488 final ze dne 5. dubna 2021 o státní podpoře SA.59913 – Francie – covid-19 – Rekapitalizace Air France a Air France-KLM (dále jen „napadené rozhodnutí“).

### **Skutečnosti předcházející sporu**

- 2 Sociétés Air France (dále jen „Air France“) a Air France-KLM (dále jen „holding Air France-KLM“) patří do skupiny Air France-KLM. V čele uvedené skupiny stojí holding Air France-KLM. Podle napadeného rozhodnutí tato skupina mimo jiné zahrnuje zejména Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV (dále jen „KLM“), „Air France-KLM International Mobility (Švýcarsko)“, „Blueteam V (Francie)“, „BigBlank (Francie)“, „Air France-KLM Finance (Francie)“ a „Transavia Company (Francie)“.
- 3 Podle napadeného rozhodnutí Francouzská republika vlastní 14,3 % a Nizozemské království 14 % kapitálu holdingu Air France-KLM, přičemž Francouzská republika má v tomto holdingu 21 % hlasovacích práv. Holding Air France-KLM vlastní 100% podíl ve společnosti Air France a přímo či nepřímo 93,48 % základního kapitálu společnosti KLM. Uvedený holding má kromě toho 99,7 % hospodářských práv, tj. práv na dividendy, a 49 % hlasovacích práv ve společnosti KLM. Tentýž holding vlastní 100% podíl v ostatních dceřiných společnostech uvedených v bodě 2 výše.
- 4 Napadené rozhodnutí spadá do kontextu řady dalších opatření státní podpory, jejichž cílem je podpora odvětví letecké dopravy, a konkrétněji společností, které jsou součástí skupiny Air France-KLM.
- 5 Konkrétně dne 4. května 2020 Evropská komise schválila jednotlivou podporu poskytnutou Francouzskou republikou společnosti Air France jednak ve formě státní záruky ve výši 90 % z úvěru ve výši 4 miliard eur poskytnutého bankovním konsorciem, a jednak ve formě akcionářské půjčky ve výši až 3 miliard eur (dále jen „akcionářská půjčka“), prostřednictvím

rozhodnutí C(2020) 2983 final, o státní podpoře SA.57082 (2020/N) – Francie – Covid-19 – Dočasný rámec, čl. 107 odst. 3 písm. b) – Záruka a akcionářská půjčka ve prospěch společnosti Air France, ve znění opraveném rozhodnutím Komise C(2020) 9384 final ze dne 17. prosince 2020 a rozhodnutím Komise C(2021) 5701 final ze dne 26. července 2021 (dále jen „rozhodnutí Air France“), které je součástí spisu předloženého Tribunálu.

- 6 V rozhodnutí Air France měla Komise za to, že příjemci dané podpory byla společnost Air France a dceřiné společnosti, které kontrolovala. Naproti tomu ani holding Air France-KLM, ani jeho ostatní dceřiné společnosti, včetně KLM a společností, které posledně uvedená kontrolovala, nebyly považovány za příjemce této podpory.
- 7 Dne 13. července 2020 schválila Komise jednotlivou podporu poskytnutou Nizozemským královstvím ve prospěch společnosti KLM jednak ve formě státní záruky za úvěr poskytnutý společnosti KLM konsociem bank a jednak ve formě státní půjčky v celkové výši 3,4 miliardy eur, a to prostřednictvím rozhodnutí C(2020) 4871 final ze dne 13. července 2020 o státní podpoře SA.57116 (2020/N) – Nizozemsko – Covid-19: Státní záruka a státní půjčka ve prospěch společnosti KLM (dále jen „rozhodnutí KLM“).
- 8 Dne 31. března 2021 oznámila Francouzská republika Evropské komisi na základě čl. 107 odst. 3 písm. b) SFEU a sdělení Komise ze dne 19. března 2020, nazvaného „Dočasný rámec pro opatření státní podpory na podporu hospodářství při stávajícím šíření koronavirové nákazy covid-19“ (Úř. věst. 2020, C 91 I, s. 1), ve znění ze dne 1. února 2021 (Úř. věst. 2021, C 34, s. 6) (dále jen „dočasný rámec“), jednotlivou podporu ve formě rekapitalizace společnosti Air France a holdingu Air France-KLM v celkové výši 4 miliard eur (dále jen „dotčené opatření“). Dotčené opatření spočívá jednak v účasti Francouzské republiky na navýšení kapitálu v maximální výši 1 miliardy eur (dále jen „kapitálová účast“) a jednak v konverzi akcionářské půjčky, která byla předmětem rozhodnutí Air France, na hybridní nástroj (dále jen „hybridní nástroj“).
- 9 Dne 5. dubna 2021 přijala Komise napadené rozhodnutí, v němž konstatovala, že dotčené opatření představuje státní podporu slučitelnou s vnitřním trhem podle čl. 107 odst. 3 písm. b) SFEU a dočasného rámce.
- 10 V napadeném rozhodnutí měla Komise za to, že příjemci dotčeného opatření byly jednak společnost Air France a její dceřiné společnosti a jednak holding Air France-KLM a dceřiné společnosti, které posledně uvedený ovládá (dále jen „příjemci“), s výjimkou společnosti KLM a jejích dceřiných společností.
- 11 Rozsudkem ze dne 19. května 2021, Ryanair v. Komise (KLM; Covid-19) (T-643/20, EU:T:2021:286), Tribunál zrušil rozhodnutí KLM, protože bylo stíženo nedostatkem odůvodnění ohledně určení příjemce sporného opatření.

### **Návrhová žádání účastníků řízení**

- 12 Žalobkyně navrhuje, aby Tribunál:
  - zrušil napadené rozhodnutí;
  - uložil Evropské komisi náhradu nákladů řízení.

- 13 Komise navrhuje, aby Tribunál:
- zamítl žalobu;
  - uložil žalobkyním náhradu nákladů řízení.
- 14 Spolková republika Německo, Nizozemské království, společnost Air France a holding Air France-KLM navrhují, aby byla žaloba zamítnuta jako neopodstatněná a žalobkyním byla uložena náhrada nákladů řízení.
- 15 Francouzská republika navrhuje, aby Tribunál odmítl žalobu jako nepřijatelnou v rozsahu, v němž žalobkyně napadají opodstatněnost napadeného rozhodnutí, a ve zbývajících částech ji zamítl.

## **Právní otázky**

### *K přípustnosti*

- 16 V první řadě žalobkyně tvrdí, že jsou zúčastněnými stranami ve smyslu čl. 108 odst. 2 SFEU a čl. 1 písm. h) nařízení Rady (EU) 2015/1589 ze dne 13. července 2015, kterým se stanoví prováděcí pravidla k článku 108 SFEU (Úř. věst. 2015, L 248, s. 9), a jsou tedy aktivně legitimovány za účelem obrany svých procesních práv. Ve druhé řadě tvrdí, že jejich soutěžní postavení na trhu bylo dotčeným opatřením podstatně ovlivněno, a v důsledku toho jsou oprávněny zpochybnit opodstatněnost napadeného rozhodnutí.
- 17 Komise, Spolková republika Německo, Nizozemské království, Air France a holding Air France-KLM nezpochybňují přípustnost žaloby.
- 18 Francouzská republika naproti tomu tvrdí, že žalobkyně nejsou aktivně legitimovány ke zpochybnění opodstatněnosti napadeného rozhodnutí.
- 19 V projednávané věci je nesporné, že žalobkyně jsou konkurentkami Air France, a není tedy zpochybňováno, že musí být považovány za „zúčastněné strany“ ve smyslu čl. 1 písm. h) nařízení 2015/1589, jež mají aktivní legitimaci k zajištění ochrany procesních práv, kterých požívají na základě čl. 108 odst. 2 SFEU.
- 20 Co se oprávnění žalobkyň zpochybnit opodstatněnost napadeného rozhodnutí týče, je třeba připomenout, že přípustnost žaloby podané na základě článku 263 čtvrtého pododstavce SFEU fyzickou či právnickou osobou proti aktu, který jí není určen, je podmíněna tím, že jí bude přiznána aktivní legitimace, která bude dána ve dvou případech. Zaprvé může být taková žaloba podána za podmínky, že se tento akt dané osoby bezprostředně a osobně dotýká. Zadruhé může taková osoba podat žalobu proti nařizovacímu aktu, který nevyžaduje přijetí prováděcích opatření, pokud se jí bezprostředně dotýká (rozsudky ze dne 17. září 2015, Mory a další v. Komise, C-33/14 P, EU:C:2015:609, body 59 a 91, a ze dne 13. března 2018, Industrias Químicas del Vallés v. Komise, C-244/16 P, EU:C:2018:177, bod 39).
- 21 Vzhledem k tomu, že napadené rozhodnutí, které bylo určeno Francouzské republice, nepředstavuje nařizovací akt ve smyslu čl. 263 čtvrtého pododstavce SFEU, jelikož není aktem s obecnou působností (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 3. října 2013, Inuit Tapiriit Kanatami

a další v. Parlament a Rada, C-583/11 P, EU:C:2013:625, bod 56), Tribunálu přísluší ověřit, zda jsou žalobkyně tímto rozhodnutím bezprostředně a osobně dotčeny ve smyslu uvedeného ustanovení.

- 22 V tomto ohledu z ustálené judikatury vyplývá, že subjekty jiné než ty, kterým bylo určeno rozhodnutí, mohou tvrdit, že jsou osobně dotčeny, pouze tehdy, pokud jsou tímto rozhodnutím zasaženy z důvodu určitých vlastností, které jsou pro ně zvláštní, nebo faktické situace, která je vymezuje vzhledem ke všem ostatním osobám, a tím je individualizuje způsobem obdobným tomu, jakým by byl individualizován adresát takového rozhodnutí (rozsudky ze dne 15. července 1963, Plaumann v. Komise, 25/62, EU:C:1963:17, s. 223; ze dne 28. ledna 1986, Cofaz a další v. Komise, 169/84, EU:C:1986:42, bod 22, a ze dne 22. listopadu 2007, Sniace v. Komise, C-260/05 P, EU:C:2007:700, bod 53).
- 23 Pokud tedy žalobkyně zpochybní opodstatněnost rozhodnutí o posouzení podpory přijaté na základě čl. 108 odst. 3 SFEU nebo rozhodnutí na konci formálního vyšetřovacího řízení, pouhá skutečnost, že může být považována za „zúčastněnou stranu“ ve smyslu čl. 108 odst. 2 SFEU, nemůže stačit pro uznání přípustnosti žaloby. V takovém případě musí prokázat, že má zvláštní postavení ve smyslu judikatury uvedené v bodě 22 výše. Tak je tomu zejména tehdy, pokud je žalobkynino postavení na trhu podstatně dotčeno podporou, která je předmětem dotčeného rozhodnutí (viz rozsudek ze dne 15. července 2021, Deutsche Lufthansa v. Komise, C-453/19 P, EU:C:2021:608, bod 37 a citovaná judikatura).
- 24 V tomto ohledu prokázání žalobkyní podstatného zasažení jejího postavení na trhu neznamena, že se s konečnou platností rozhoduje o soutěžních vztazích mezi žalobkyní a podniky, které jsou jejími příjemci, ale vyžaduje pouze od uvedené žalobkyně, aby vhodným způsobem uvedla důvody, proč rozhodnutí Komise může poškodit její oprávněné zájmy tím, že podstatně zasahuje do jejího postavení na relevantním trhu (viz rozsudek ze dne 15. července 2021, Deutsche Lufthansa v. Komise, C-453/19 P, EU:C:2021:608, bod 57 a citovaná judikatura).
- 25 Z judikatury Soudního dvora vyplývá, že podstatné zasažení soutěžního postavení žalobce na relevantním trhu nevyplývá z podrobné analýzy jednotlivých soutěžních vztahů na tomto trhu umožňující přesně určit rozsah zasažení jejího soutěžního postavení, ale v zásadě z *prima facie* konstatování, že poskytnutí opatření, kterého se týká rozhodnutí Komise, může toto postavení zasáhnout podstatným způsobem (rozsudek ze dne 15. července 2021, Deutsche Lufthansa v. Komise, C-453/19 P, EU:C:2021:608, bod 58).
- 26 Z toho vyplývá, že tato podmínka může být splněna, jestliže žalobkyně předloží důkazy umožňující prokázat, že dotyčné opatření je způsobilé podstatně zasáhnout do jejího postavení na relevantním trhu (viz rozsudek ze dne 15. července 2021, Deutsche Lufthansa v. Komise, C-453/19 P, EU:C:2021:608, bod 59 a citovaná judikatura).
- 27 Pokud jde o skutečnosti připuštěné judikaturou k prokázání takového podstatného zasažení, je třeba připomenout, že samotná okolnost, že akt může mít určitý vliv na soutěžní vztahy na relevantním trhu a dotčený podnik se nachází v nějakém soutěžním vztahu s osobou, která má z tohoto aktu prospěch, nemůže postačovat k tomu, aby bylo možné konstatovat, že je uvedený podnik zmíněným aktem osobně dotčen. Podnik se tedy nemůže spoléhat výlučně na své postavení konkurenta podniku-příjemce v tomto smyslu (viz rozsudek ze dne 15. července 2021, Deutsche Lufthansa v. Komise, C-453/19 P, EU:C:2021:608, bod 60 a citovaná judikatura).

- 28 Prokázání podstatného zásahu do postavení konkurenta na trhu se nemůže omezovat na existenci určitých skutečností naznačujících zhoršení obchodní nebo finanční výkonnosti žalobce, jako je významný pokles obrátu, nezanedbatelné finanční ztráty nebo podstatné zmenšení podílů na trhu v důsledku přiznání dotčené podpory. Přiznání státní podpory může zasáhnout do soutěžní situace subjektu i jinými způsoby, zejména tím, že způsobí ušlý zisk nebo vývoj méně příznivý než ten, který by byl zaznamenán v případě neexistence takové podpory (rozsudek ze dne 15. července 2021, Deutsche Lufthansa v. Komise, C-453/19 P, EU:C:2021:608, bod 61).
- 29 Judikatura mimoto nevyžaduje, aby žalobkyně předložila důkazy o velikosti nebo zeměpisném rozsahu relevantních trhů nebo o svých podílech na trhu nebo podílech příjemce dotčeného opatření nebo jejich případných konkurentů na takových trzích (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 15. července 2021, Deutsche Lufthansa v. Komise, C-453/19 P, EU:C:2021:608, bod 65).
- 30 Právě s ohledem na tyto zásady je třeba zkoumat, zda žalobkyně předložily důkazy umožňující prokázat, že dotčené opatření může podstatně zasáhnout do jejich postavení na dotčeném trhu.
- 31 V tomto ohledu žalobkyně zaprvé tvrdí, že před pandemií covidu-19 provozovaly 211 leteckých tras s odletem nebo příletem ve Francii. Zejména vysvětlují, že společnost Ryanair byla přímou konkurentkou společnosti Air France a jejích dceřiných společností na 45 leteckých trasách v roce 2019 a na 47 leteckých trasách v roce 2021 s odletem nebo příletem ve Francii, které měly hospodářský význam, neboť spojovaly velká města v Evropě a mimo ni a byly obecně velmi málo obsluhovány jinými leteckými společnostmi. Kromě toho společnost Ryanair přepravila na uvedených trasách v roce 2019 více než milion cestujících a od ledna do srpna 2021 celkem 127 305 cestujících.
- 32 Francouzská republika v podstatě namítá, že Ryanair není nejbližší a nejpřímější konkurentkou společnosti Air France. Kromě toho zpochybňuje, že by žalobkyně byly „přímými konkurentkami“ společnosti Air France, protože letecké trasy obsluhované poslední uvedenou s odletem a příletem na letištích Roissy-Charles-de-Gaulle (dále jen „letišťe CDG“) a Paříž-Orly (dále jen „letišťe ORY“) a letecké trasy obsluhované společností Ryanair s odletem a příletem na letišti Beauvais-Tillé (dále jen „letišťe BVA“) nejsou zastupitelná, a nejsou tedy relevantní pro posouzení soutěžního vztahu mezi žalobkyněmi a společností Air France. K ostatním letovým trasám, které žalobkyně uvádějí, tvrdí, že na nich není společnost Ryanair jedinou konkurentkou společnosti Air France.
- 33 V tomto ohledu je třeba připomenout, že ve fázi přezkumu přípustnosti žaloby není nezbytné vyjádřit se s konečnou platností k vymezení dotčeného trhu s výrobky či službami nebo také k soutěžním vztahům mezi žalobkyněmi a příjemcem podpory. V zásadě stačí, aby žalobkyně prokázaly, že poskytnutí daného opatření *prima facie* vede k podstatnému zásahu do jejich postavení konkurentek na daném trhu (viz judikatura citovaná v bodech 24 a 25 výše).
- 34 Pokud jde o otázku, zda jsou letecké trasy s odletem a příletem na letištích CDG a ORY na straně jedné a na letišti BVA na straně druhé zastupitelné, z judikatury vyplývá, že za tímto účelem může Tribunál zohlednit několik faktorů, jako je vzdálenost a doba cesty podle referenčního kritéria 100 km nebo jedné hodiny cesty, názor konkurentů, názor dotčených letišť a názor úřadů pro civilní letectví členských států, odhadovaný podíl osob, které cestují na dovolenou, na dané lince, pojem „letištní systém“ podle přílohy II nařízení Rady (EHS) č. 2408/92 ze dne 23. července 1992 o přístupu leteckých dopravců Společenství na letecké trasy uvnitř Společenství (Úř. věst. 1992,

L 240, s. 8; Zvl. vyd. 07/01, s. 427), obchodní praktiky a existenci či neexistenci dopravních služeb mezi letišti a určitými městy (rozsudek ze dne 6. července 2010, Ryanair v. Komise, T-342/07, EU:T:2010:280, bod 103 a následující).

- 35 Je pravda, že v poznámce pod čarou 100 napadeného rozhodnutí Komise „pro úplnost“ uvedla, že letiště CDG a ORY nejsou zastupitelná letišti BVA. Tento závěr však neodůvodnila a neposuzovala, ba ani nezmínila žádné z relevantních kritérií vyjmenovaných v judikatuře připomenuté v bodě 34 výše.
- 36 Na jednání Komise uvedla, že s ohledem na uvedená kritéria mohou být letecké trasy obsluhované společností Ryanair s odletem nebo příletem na letišti BVA pro účely přípustnosti projednávané žaloby *prima facie* považovány za zastupitelné těmi, které obsluhuje společnost Air France s odletem nebo příletem na letištích CDG a ORY.
- 37 Tento postoj se odráží v rozhodovací praxi Komise, která aniž je pro soud Evropské unie závazná, může nicméně představovat užitečnou skutečnost v rámci *prima facie* posuzování otázky, zda poskytnutí dotčeného opatření může zasáhnout do soutěžního postavení žalobkyň na trhu. V bodech 266 až 279 odůvodnění rozhodnutí C(2013) 1106 final ze dne 27. února 2013 prohlašujícího spojení za neslučitelné s vnitřním trhem a s Dohodou o EHP (věc COMP/M.6663) – Ryanair/Aer Lingus III) měla Komise za to, že kritérium 100 km nebo jedné hodiny cesty bylo splněno, jelikož vzdálenost a doba cesty vozidlem do centra Paříže byly u letiště CDG 23 km (31 minut), u letiště ORY 20 km (30 minut) a u letiště BVA 80 km (60 minut). Na tomto základě dospěla k závěru, že letiště ORY je zastupitelné letišti CDG a BVA, pokud jde o lety s odletem a příletem v Dublinu (Irsko).
- 38 Za těchto okolností a při neexistenci konkrétních skutečností v opačném smyslu ve spise, který má Tribunál k dispozici, je třeba mít za to, že letecké trasy obsluhované společností Ryanair s odletem a příletem na letišti BVA, na která žalobkyně odkazují za účelem prokázání své aktivní legitimace, mohou být považovány za *prima facie* zastupitelné leteckými trasami obsluhovanými společností Air France s odletem a příletem na letištích CDG a ORY. Pro účely přezkumu aktivní legitimace společnosti Ryanair je tedy třeba zohlednit všechny letecké trasy, na které poukazují žalobkyně, přičemž Francouzská republika nezpochybňuje zastupitelnost ostatních leteckých tras obsluhovaných společností Ryanair a společností Air France s odletem a příletem na jiných letištích ve Francii.
- 39 Je tudíž třeba mít za to, že společnost Ryanair konkurovala společnosti Air France a jejím dceřiným společnostem na významném počtu leteckých tras s odletem a příletem ve Francii, tj. 45 až 47 v období let 2019 až 2021. Kromě toho ze spisu, který má Tribunál k dispozici, a zejména z přílohy A.3.6 žaloby, jejíž důkazní hodnota není zpochybněna ani Komisí, ani vedlejšími účastníky řízení, vyplývá, že počet míst nabízených společností Ryanair na těchto trasách byl často srovnatelný, či dokonce v některých případech překračoval počet míst nabízených společností Air France a jejími dceřinými společnostmi. Konkurence mezi nimi tedy byla, pokud jde o počet nabízených míst, rovněž významná.
- 40 Zadržet žalobkyně tvrdí, že zamýšlely obchodní expanzi na francouzském trhu, o čemž svědčí skutečnost, že v roce 2019 zahájily 67 nových leteckých tras s odletem nebo příletem ve Francii. Komise ani vedlejší účastníci řízení tuto okolnost nezpochybňují. Kromě toho žalobkyně dodávají, že si objednaly 210 letadel Boeing 737 Max, která se v červnu 2021 měla zařadit do jejich letadlové flotily a umožnit jim realizaci zamýšlené expanze.

- 41 Zatřetí zejména z bodů 14 až 18 napadeného rozhodnutí vyplývá, že cílem dotčeného opatření bylo zabránit riziku platební neschopnosti holdingu Air France-KLM a společnosti Air France. Mimoto podle zprávy Nadace pro politickou inovaci, kterou předložily žalobkyně, nazvané „Before COVID-19 air transportation in Europe: an already fragile sector“ (letecká doprava v Evropě v období před pandemií covidu-19: zranitelné odvětví již tehdy) z května 2020, jejíž obsah nebyl účastníky řízení zpochybněn, bylo „pravděpodobné, že společnost[...] Ryanair [...] vyjd[e] z krize covidu-19 bez přílišné újmy a bud[e] mít dostatek finančních zdrojů, zejména díky zadlužení a odkupu společností v úpadku, a zapojí se do pravděpodobné restrukturalizace letecké dopravy v Evropě“. Z toho vyplývá, že společnost Ryanair měla ve vztahu k takovým tradičním leteckým společnostem, jako je Air France, která byla vystavena riziku platební neschopnosti, či dokonce odchodu z trhu, relativně silné postavení.
- 42 Začtvrté ze spisu vyplývá, že v roce 2019 generální ředitel holdingu Air France-KLM oznámil akční plán směřující k posílení hospodářské soutěže s „nízkonákladovými“ leteckými společnostmi, jako je společnost Ryanair, prostřednictvím nízkonákladové dceřiné společnosti „Transavia France“.
- 43 Skutečnosti uvedené v bodech 38 až 42 výše společně umožňují mít za to, že žalobkyně prokázaly, že poskytnutí dotčeného opatření mohlo posílit soutěžní postavení společnosti Air France k újmě společnosti Ryanair a *prima facie* vést k podstatnému zásahu do soutěžního postavení společnosti Ryanair na trhu zejména tím, že způsobilo ztrátu příjmů a méně příznivý vývoj než ten, který byl zaznamenán v případě neexistence takového opatření (viz judikatura uvedená v bodě 28 výše).
- 44 Tento závěr není zpochybněn námitkou Francouzské republiky, podle které společnost Ryanair není hlavní konkurentkou společnosti Air France na francouzském trhu.
- 45 Judikatura totiž pro možnost považovat soutěžní postavení žalobkyně za podstatně ovlivněné podporou nevyžaduje, aby žalobkyně byla hlavní konkurentkou příjemce této podpory.
- 46 Nelze přijmout ani námitku Francouzské republiky, podle které žalobkyně neprokázaly, že se jich napadené rozhodnutí dotklo z důvodu skutkové situace, která je odlišuje od situace všech ostatních konkurentů společnosti Air France.
- 47 Platí totiž, že podmínka podstatného zásahu do soutěžního postavení žalobkyně je skutečností vlastní žalobkyni a musí být posuzována výhradně ve vztahu k jejímu postavení na trhu před poskytnutím dotčeného opatření nebo v případě jeho neexistence. Nejedná se tedy o srovnání situace všech konkurentů přítomných na relevantním trhu (v tomto smyslu viz stanovisko generálního advokáta M. Szpunara ve věci *Deutsche Lufthansa v. Komise*, C-453/19 P, EU:C:2020:862, bod 58). Kromě toho, jak bylo připomenuto v bodě 29 výše, Soudní dvůr upřesnil, že není nezbytné, aby žalobkyně předložila důkazy týkající se jejich podílů na trhu nebo podílů příjemce nebo případných konkurentů na tomto trhu. Z toho vyplývá, že k prokázání podstatného dotčení soutěžního postavení žalobkyně po ní nelze požadovat, aby na podporu žaloby prokázala, jaká je soutěžní situace všech jejích konkurentů, a aby se od ní odlišila.
- 48 Navíc je třeba uvést, že judikatura citovaná v bodě 22 výše stanoví dvě odlišná kritéria k prokázání toho, že subjekty jiné než ty, kterým bylo určeno rozhodnutí, jsou tímto rozhodnutím osobně dotčeny, a sice že jsou tímto rozhodnutím zasaženy z důvodu „určitých vlastností, které jsou pro ně zvláštní“, nebo „faktické situace, která je vymezuje vzhledem ke všem ostatním osobám“. Tato



judikatura tedy nevyžaduje, aby žalobkyně ve všech případech prokázala, že se její faktická situace liší od situace jakékoli jiné osoby. Stačí totiž, že napadené rozhodnutí zasahuje žalobkyni z důvodu určitých vlastností, které jsou pro ni zvláštní.

- 49 O takový případ se jedná v projednávané věci. Všechny skutečnosti uvedené v bodech 38 až 42 výše totiž směřují k tomu, že bylo dostatečně věrohodně prokázáno, že postavení společnosti Ryanair na dotčených trzích se vyznačovalo určitými vlastnostmi, které jsou pro ni specifické, a sice skuteností, že společnost Ryanair je přímou konkurentkou společnosti Air France na velkém počtu leteckých tras, na kterých mimoto obsluhuje značný počet míst, že zahájila obchodní expanzi na francouzském trhu tím, že spustila velký počet nových leteckých tras před vypuknutím pandemie covidu-19, že společnost Air France měla v úmyslu prostřednictvím své letecké společnosti „Transavia France“ posílit hospodářskou soutěž na tzv. „nízkonákladovém“ segmentu trhu, na kterém je společnost Ryanair činná, a že existovalo riziko, že bez dotčeného opatření se společnost Air France dostane do platební neschopnosti nebo přinejmenším významně oslabí, zatímco finanční situace společnosti Ryanair se jevila jako relativně silná ve srovnání s finanční situací příjemce, což by jí mohlo v případě neexistence podpory umožnit získat podíl na trhu na úkor společnosti Air France.
- 50 S ohledem na výše uvedené je třeba konstatovat, že žalobkyně právně dostačujícím způsobem prokázaly, že dotčené opatření mohlo podstatně zasáhnout do soutěžního postavení společnosti Ryanair na dotčeném trhu.
- 51 Je třeba konstatovat, že společnost Ryanair je napadeným rozhodnutím rovněž bezprostředně dotčena, jelikož není pochyb o tom, že Francouzská republika má v úmyslu vyplatit podporu holdingu Air France-KLM a společnosti Air France a že taková platba může způsobit, že se společnost Ryanair bude nacházet v nevýhodném soutěžním postavení, a může se dotknout jejího práva, aby touto podporou nebyla narušena hospodářská soutěž (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 6. listopadu 2018, *Scuola Elementare Maria Montessori v. Komise*, *Komise v. Scuola Elementare Maria Montessori a Komise v. Ferracci*, C-622/16 P až C-624/16 P, EU:C:2018:873, bod 43 a citovaná judikatura).
- 52 Společnost Ryanair je tedy oprávněna zpochybnit opodstatněnost napadeného rozhodnutí.
- 53 Pokud jde o aktivní legitimaci Malta Air, bylo konstatováno, že pokud je přípustná žaloba jedné z žalobkyň a jedná se o jedinou žalobu, není třeba zkoumat aktivní legitimaci ostatních žalobkyň [viz rozsudek ze dne 12. prosince 2014, *Crown Equipment (Suzhou) a Crown Gabelstapler v. Rada*, T-643/11, EU:T:2014:1076, bod 33 (nezveřejněný) a citovaná judikatura].

### ***K věci samé***

- 54 Na podporu žaloby uplatňují žalobkyně sedm žalobních důvodů, z nichž první se v podstatě týká vyloučení společnosti KLM z okruhu příjemců dotčeného opatření, druhý nesprávného použití dočasného rámce, třetí nesprávného použití čl. 107 odst. 3 písm. b) SFEU, čtvrtý porušení zásad zákazu diskriminace, volného pohybu služeb a svobody usazování, pátý porušení procesních práv žalobkyň, šestý porušení povinnosti uvést odůvodnění a sedmý porušení článku 342 SFEU a nařízení Rady č. 1 ze dne 15. dubna 1958 o užívání jazyků v Evropském hospodářském společenství (Úř. věst. 1958, 17, s. 401; Zvl. vyd. 01/01, s. 3).

*K prvnímu žalobnímu důvodu, který se týká vyloučení společnosti KLM z okruhu příjemců dotčené podpory*

- 55 Žalobkyně tvrdí, že definice příjemce dotčeného opatření v napadeném rozhodnutí není jasná, je nesoudržná a není dostatečně odůvodněna, jelikož tato definice neodpovídá žádné právní, hospodářské nebo účetní realitě. Žalobkyně uvádějí několik skutečností, aby prokázaly, že i společnost KLM mohla být považována za příjemce dotčeného opatření. V podstatě poukazují na kapitálové, organické, funkční a hospodářské vazby mezi holdingem Air France-KLM, společností Air France a společností KLM, kontext, do kterého spadá dotčené opatření, smluvní rámec, na jehož základě bylo toto opatření poskytnuto, jakož i závazky přijaté Francouzskou republikou.
- 56 Komise s argumenty žalobkyň nesouhlasí. Tvrdí, že zohlednila všechny relevantní faktory stanovené v judikatuře za účelem určení, zda právně samostatné entity tvoří jeden hospodářský celek, a dospěla ke správnému závěru, že společnost KLM a její dceřiné společnosti nemají z dotčeného opatření prospěch. K tomuto závěru dospěla podle svých slov poté, co zohlednila smluvní rámec zavedený s cílem přenést finanční a hospodářské dopady dotčeného opatření na společnost Air France, jakož i závazky přijaté Francouzskou republikou, které zaručovaly, že uvedené opatření nebude převedeno na společnost KLM.
- 57 Francouzská republika, Nizozemské království, společnost Air France a holding Air France-KLM se s vyjádřením Komise ztotožňují.
- 58 V napadeném rozhodnutí měla Komise za to, že příjemci dotčeného opatření byla jednak společnost Air France a její dceřiné společnosti a jednak holding Air France-KLM a dceřiné společnosti, které ovládá, s výjimkou KLM a jejích dceřiných společností. Za příjemce uvedeného opatření tak považovala holding Air France-KLM a všechny její dceřiné společnosti uvedené v bodě 2 výše, a sice Air France, „Air France-KLM International Mobility (Švýcarsko)“, „Blueteam V (Francie)“, „BigBlank (Francie)“, „Air France-KLM Finance (Francie)“ a „Transavia Company (Francie)“, s výjimkou KLM a jejích dceřiných společností.
- 59 Tento žalobní důvod v podstatě nastoluje otázku určení příjemce podpory v kontextu skupiny společností.
- 60 V tomto ohledu z judikatury vyplývá, že pro účely použití pravidel státní podpory lze považovat několik samostatných právních subjektů za jediný hospodářský celek. V této oblasti totiž otázka, zda několik právně odlišných subjektů tvoří jeden hospodářský celek, vyvstává zejména při identifikaci příjemce podpory [v tomto smyslu viz rozsudky ze dne 14. listopadu 1984, Intermills v. Komise, 323/82, EU:C:1984:345, body 11 a 12, a ze dne 19. května 2021, Ryanair v. Komise (KLM; COVID-19), T-643/20, EU:T:2021:286, bod 46 a citovaná judikatura].
- 61 Mezi skutečnosti zohledněné judikaturou za účelem určení existence či neexistence jednoho hospodářského celku v oblasti státních podpor patří zejména: účast dotyčného podniku na skupině společností, nad níž jedna z nich přímo nebo nepřímo vykonává kontrolu, výkon totožných nebo souběžných hospodářských činností a absence hospodářské autonomie dotyčných společností (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 14. října 2004, Pollmeier Malchow v. Komise, T-137/02, EU:T:2004:304, body 68 až 70); vytvoření jediné skupiny ovládané jednou entitou navzdory založení nových společností, z nichž každá má samostatnou právní subjektivitu (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 14. listopadu 1984, Intermills v. Komise, 323/82, EU:C:1984:345, bod 11); možnost jedné entity vlastnící kontrolní podíly v jiné společnosti vykonávat nad rámec pouhého investování kapitálu investorem dozorčí funkci, funkci iniciátora

a funkci finanční podpory ve vztahu k této společnosti, jakož i existenci organických a funkčních vazeb mezi nimi [v tomto smyslu viz rozsudky ze dne 16. prosince 2010, *AceaElectrabel Produzione v. Komise*, C-480/09 P, EU:C:2010:787, bod 51, a ze dne 19. května 2021, *Ryanair v. Komise (KLM; Covid-19)*, T-643/20, EU:T:2021:286, bod 47); stejně jako existence relevantních smluvních ujednání (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 16. prosince 2010, *AceaElectrabel Produzione v. Komise*, C-480/09 P, EU:C:2010:787, bod 57).

- 62 I druh poskytnuté podpory, případné závazky přijaté dotyčným členským státem a kontext, do kterého toto opatření spadá, mohou být podle okolností rovněž relevantními skutečnostmi pro určení existence či neexistence jednoho hospodářského celku v oblasti státních podpor.
- 63 Kromě toho Komise upřesnila svůj výklad pojmu „podnik“ ve sdělení o pojmu státní podpora uvedeném v čl. 107 odst. 1 SFEU (Úř. věst. 2016, C 262, s. 1; dále jen „sdělení o pojmu ‚státní podpora‘“). Toto sdělení, ačkoli nemůže být pro Tribunál závazné, může i tak sloužit jako užitečný zdroj inspirace [viz rozsudek ze dne 6. dubna 2022, *Mead Johnson Nutrition (Asia Pacific) a další v. Komise*, T-508/19, EU:T:2022:217, bod 93 a citovaná judikatura].
- 64 Komise v bodě 11 sdělení o pojmu „státní podpora“ uznala, že pro účely použití pravidel státní podpory lze několik samostatných právních subjektů považovat za jediný hospodářský celek. Za tímto účelem je podle uvedeného bodu nutné vzít v úvahu existenci kontrolního podílu jedné entity v druhé entitě a jiných funkčních, ekonomických a organických vazeb mezi nimi.
- 65 V tomto kontextu bylo judikováno, že Komise má širokou posuzovací pravomoc při určení, zda společnosti, které jsou součástí skupiny, musí být pro účely použití režimu státních podpor považovány za jeden hospodářský celek, nebo za právně a finančně autonomní jednotky. Tato posuzovací pravomoc Komise s sebou nese zohlednění a posouzení komplexních ekonomických skutečností a okolností. Jelikož unijní soud nemůže nahradit svým posouzením skutkového stavu, zejména po ekonomické stránce, posouzení autora rozhodnutí, musí se přezkum Tribunálu v tomto ohledu omezit na prověření dodržování procesních pravidel a pravidel týkajících se odůvodnění, věcné správnosti skutkových zjištění, jakož i neexistence zjevně nesprávného posouzení a zneužití pravomoci (viz rozsudek ze dne 8. září 2009, *AceaElectrabel v. Komise*, T-303/05, nezveřejněný, EU:T:2009:312, body 101 a 102 citovaná judikatura).
- 66 Unijní soud musí nicméně zejména ověřit nejen věcnou správnost dovolávaných důkazů, jejich věrohodnost a jejich soudržnost, ale rovněž přezkoumat, zda tyto důkazy představují všechny relevantní údaje, jež musí být při posuzování komplexní situace vzaty v úvahu, a zda o ně lze opřít závěry, které z nich byly vyvozeny (rozsudek ze dne 20. září 2018, *Španělsko v. Komise*, C-114/17 P, EU:C:2018:753, bod 104).
- 67 Komisi mimoto přísluší, aby se zvláštní obezřetností přezkoumala vztahy mezi společnostmi patřícími ke stejné skupině, pokud je třeba se obávat účinků souběhu státních podpor v rámci téže skupiny na hospodářskou soutěž [viz rozsudek ze dne 19. května 2021, *Ryanair v. Komise (KLM; Covid-19)*, T-643/20, EU:T:2021:286, bod 48 a citovaná judikatura].
- 68 Kromě toho je třeba uvést, že mezi opatřením, které je předmětem rozhodnutí *Air France*, a dotčeným opatřením existuje chronologická a strukturální vazba. Vyhledka na to, že dojde ke konverzi akcionářské půjčky, jež je předmětem rozhodnutí *Air France*, na vlastní kapitál, byla již předvídána při přijímání uvedeného rozhodnutí, jak výslovně vyplývá z jeho bodu 11. O několik měsíců později byla totiž uvedená půjčka schválená tímto rozhodnutím konvertována ve stejně

výši na hybridní nástroj, který je předmětem napadeného rozhodnutí. V bodě 3 napadeného rozhodnutí totiž Komise uznala, že dotčené opatření „navazuje“ na opatření podpory schválené v rozhodnutí Air France.

- 69 Za těchto zvláštních okolností představovalo rozhodnutí Air France prvek kontextu, který musel být zohledněn při přezkumu dotčeného opatření [v tomto smyslu a obdobně viz rozsudek ze dne 19. května 2021, Ryanair v. Komise (KLM; Covid-19), T-643/20, EU:T:2021:286, bod 42].
- 70 S ohledem na kritéria stanovená ve výše uvedené judikatuře a s ohledem na argumenty účastníků řízení je třeba postupně posoudit kapitálové, organické, funkční a hospodářské vazby mezi holdingem Air France-KLM, společnostmi Air France a KLM a jejich příslušnými dceřinými společnostmi, smlouvy, na jejichž základě bylo dotčené opatření poskytnuto, jakož i druh poskytnuté podpory a kontext, do něhož toto opatření spadá.

– *Ke kapitálovým a organickým vazbám mezi holdingem Air France-KLM a společnostmi Air France a KLM*

- 71 Zaprvé, pokud jde o kapitálové vazby v rámci skupiny Air France-KLM, je třeba uvést, jak bylo připomenuto v bodech 2 a 3 výše, že společnost Air France je 100% vlastněna holdingem Air France-KLM a že tento holding vlastní 93,48 % základního kapitálu, 99,7 % hospodářských práv a 49 % hlasovacích práv ve společnosti KLM. Ostatní dceřiné společnosti holdingu Air France-KLM uvedené v bodě 2 výše jsou rovněž 100% vlastněny holdingem Air France-KLM.
- 72 Z toho vyplývá, že holding Air France-KLM vlastní „kontrolní balík práv“ jak ve společnosti Air France, tak ve společnosti KLM. Tato skutečnost je ostatně výslovně uvedena v bodě 29 rozhodnutí Air France, ve kterém Komise na základě týchž kapitálových vazeb, které byly uvedeny v bodě 71 výše, upřesnila, že i když jsou Air France a KLM odlišnými právními subjekty, z nichž každý má vlastní akcionářskou strukturu, holding Air France-KLM vlastní „kontrolní balík práv“ jak ve společnosti Air France, tak ve společnosti KLM.
- 73 Ačkoli tato skutečnost je první skutečností relevantní pro posouzení existence jednoho hospodářského celku tvořeného těmito subjekty, judikatura v oblasti státních podpor dále vyžaduje ověření, zda mateřská společnost skutečně vykonává kontrolu tím, že se přímo nebo nepřímo vměšuje do řízení svých dceřiných společností, a podílí se tak na hospodářské činnosti vykonávané ovládaným podnikem (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 16. prosince 2010, AceaElectrabel Produzione v. Komise, C-480/09 P, EU:C:2010:787, bod 49 a citovaná judikatura).
- 74 Pokud by totiž taková analýza nebyla provedena, postačilo by pouhé rozdělení podniku na dva odlišné subjekty – z nichž první by vykonával přímo dotčenou hospodářskou činnost a druhý by první podnik ovládal, přičemž by zasahoval do jeho správy – aby unijní pravidla upravující státní podpory byla zbavena užitečného účinku. Druhému subjektu by to umožnilo využít dotace nebo jiná zvýhodnění poskytovaná státem nebo ze státních prostředků a použít je zcela nebo částečně ve prospěch prvního subjektu, čili rovněž v zájmu hospodářského celku tvořeného oběma subjekty (viz rozsudek ze dne 16. prosince 2010, AceaElectrabel Produzione v. Komise, C-480/09 P, EU:C:2010:787, bod 50 a citovaná judikatura).
- 75 V projednávané věci z bodů 27 a 91 rozhodnutí Air France vyplývá, že holding Air France-KLM má kontrolní pravomoc nad společnostmi Air France a KLM díky právům veta, která má jednak k obchodním záležitostem a rozpočtům uvedených společností a jednak k odměňování, jmenování a odvolávání vedoucích pracovníků těchto společností, včetně jmenování a odvolávání členů jejich

představenstev či správních rad. Uvedený holding tedy musí schvalovat rozhodnutí týkající se zejména strategických rozhodnutí, rozpočtu a investičního plánu „skupiny Air France-KLM, včetně společnosti KLM“, před jejich přijetím nebo prováděním.

- 76 Z bodu 91 rozhodnutí Air France rovněž vyplývá, že holding Air France-KLM má právo schvalovat finanční operace svých dceřiných společností přesahující 150 milionů eur.
- 77 Zadruhé, pokud jde o organické vazby mezi holdingem Air France-KLM a společnostmi Air France a KLM, žalobkyně odkazují zejména na univerzální registrační dokument uvedeného holdingu pro rok 2019 předložený Autorité des marchés financiers [Úřad pro finanční trhy (AMF), Francie] podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2017/1129 ze dne 14. června 2017 o prospektu, který má být zveřejněn při veřejné nabídce nebo přijetí cenných papírů k obchodování na regulovaném trhu, a o zrušení směrnice 2003/71/ES (Úř. věst. 2017, L 168, s. 12) (dále jen „univerzální registrační dokument pro rok 2019“), který byl projednán na jednání. V souladu s články 9 a 21 nařízení 2017/1129 je univerzální registrační dokument uveřejněný dokument, který popisuje organizaci společnosti, podnikatelskou činnost, finanční situaci, zisk a vyhlídky, správu a řízení společnosti a vlastnickou strukturu dotyčného emitenta.
- 78 Z univerzálního registračního dokumentu pro rok 2019 vyplývá, že na úrovni skupiny Air France-KLM existuje několik smíšených orgánů složených z vysoce postavených zástupců holdingu Air France-KLM a společností Air France a KLM, které jsou pověřeny kontrolou a koordinací určitých důležitých rozhodnutí, jež mají být přijata v rámci uvedené skupiny.
- 79 Například v rámci skupiny Air France-KLM všechny investice převyšující pět milionů eur, jakož i operace týkající se letadlové flotily, jakož i operace týkající se nabytí podílů a převodu podléhají schválení „výkonným výborem pro skupinu“, složeným zejména z generálních ředitelů holdingu Air France-KLM a společností Air France a KLM, jak ostatně potvrdil uvedený holding na jednání.
- 80 Kromě toho podle tohoto univerzálního registračního dokumentu pro rok 2019, je-li řízení investic zajištěno na úrovni každé společnosti skupiny Air France-KLM, rozhodovací proces koordinuje „Group Investment Committee (Výbor pro investice skupiny; GIC)“, kterou tvoří „Chief Financial Officer“ holdingu Air France-KLM, „Chief Financial Officer“ společnosti Air France a „Chief Financial Officer“ společnosti KLM.
- 81 Stejně tak z univerzálního registračního dokumentu pro rok 2019 vyplývá, že řízení tržních rizik v rámci skupiny Air France-KLM řídí „Risk Management Committee“, složený rovněž z vysoce postavených řídicích pracovníků holdingu Air France-KLM a společností Air France a KLM, který rozhoduje a dohlíží na finanční rizika uvedené skupiny a určuje nezbytná pokrytí, která mají být zavedena.
- 82 Vyplývá z něj rovněž, že rozhodnutí přijatá těmito smíšenými orgány na úrovni skupiny Air France-KLM poté provádějí jednotlivé subjekty skupiny.
- 83 Z toho plyne, že kapitálové a organické vazby v rámci skupiny Air France-KLM nasvědčují tomu, že holding Air France-KLM skutečně vykonává kontrolu tak, že se přímo či nepřímo vměšuje do řízení společností Air France a KLM, a podílí se na hospodářské činnosti, kterou vykonávají. Vyplývá z toho také, že na úrovni uvedené skupiny existuje centralizovaný rozhodovací postup a určitá koordinace zajišťovaná prostřednictvím smíšených orgánů sdružujících zástupce na vysoké úrovni holdingu Air France-KLM a společností Air France a KLM, přinejmenším pokud jde o přijímání určitých důležitých rozhodnutí.

84 Kapitálové a organické vazby v rámci skupiny Air France-KLM jsou, jak tvrdí žalobkyně, prvním důkazem nasvědčujícím tomu, že oddělené právní subjekty v rámci uvedené skupiny tvoří jediný hospodářský celek pro účely použití pravidel v oblasti státních podpor.

– *K funkčním vazbám mezi holdingem Air France-KLM a společnostmi Air France a KLM*

85 Zprvė Komise v bodě 37 napadeného rozhodnutí uvedla, že holding Air France-KLM není činný na trhu letecké dopravy, ale koordinuje činnosti svých dceřiných společností a poskytuje jim finanční služby. Kromě toho uvedla, že uvedený holding zaměstnával vlastní zaměstnance a „měl k dispozici“ zaměstnance, které k němu vysílaly společnosti Air France a KLM. Kromě toho, jak bylo připomenuto v bodě 75 výše, holding Air France-KLM měl právo veta v otázkách odměňování, jmenování a odvolávání vedoucích pracovníků společností KLM a Air France. Z toho vyplývá, že mezi zaměstnanci tohoto holdingu a jeho dceřiných společností existuje určitá integrace a že tentýž holding je zapojen do nejvýznamnějších rozhodnutí týkajících se vedoucích pracovníků jeho dceřiných společností.

86 Zadruhé Komise konstatovala, že společnost Air France a holding Air France-KLM měly „obchodní a finanční vztahy s jinou strategickou dceřinou společností holdingu, společností KLM“, a že mezi uvedeným holdingem a společnostmi Air France a KLM existuje „určitý stupeň integrace“ týkající se zejména „rozdělení nákladů, strategického přizpůsobení se a přístupu k financování“ [viz zejména bod 113 písm. c) napadeného rozhodnutí].

87 V bodě 38 rozhodnutí Air France Komise konstatovala, že se společnosti Air France a KLM pod záštitou holdingu Air France-KLM koordinovaly v „oblasti prodeje a správy cen a příjmů na základě strategie stanovené na úrovni holdingu [Air France-KLM]“ s pomocí zaměstnanců společností Air France a KLM vyslaných za tímto účelem k holdingu Air France-KLM.

88 Z toho vyplývá, že i když holding Air France-KLM sám neposkytuje služby letecké dopravy, nic to nemění na tom, že hraje strategickou úlohu při poskytování těchto služeb, zejména v oblasti prodeje a správy cen a příjmů, a že se mimoto podílí na přijímání rozhodnutí o operacích týkajících se letadlové flotily (viz bod 79 výše), což potvrzuje jistý stupeň integrace holdingu Air France-KLM a společností Air France a KLM.

89 Existenci určité funkční koordinace v rámci skupiny Air France-KLM mimoto ilustruje příklad „Transavia“, na který poukazují žalobkyně. Jak vyplývá z odpovědí Komise na otázky položené v rámci organizačního procesního opatření, v rámci uvedené skupiny existuje několik společností s názvem „Transavia“, z nichž některé působí na trhu služeb osobní letecké dopravy. Jde o společnosti Transavia France SAS a Transavia Airlines CV, nazývané v napadeném rozhodnutí „Transavia France“ a „Transavia Netherlands“. „Transavia France“ je dceřinou společností společnosti Air France a „Transavia Netherlands“ dceřinou společností společnosti KLM. Komise v tomto ohledu uvedla, že i když tyto dvě společnosti mají vlastní licence, osvědčení, provozní práva, letištní časy, aktiva, zaměstnance a řízení, vystupují na trhu pod stejnou značkou Transavia a sdílejí stejnou internetovou stránku, což holding Air France-KLM na jednání potvrdil.

90 Komise nezpochybňuje ani skutečnost uvedenou v článku ze dne 12. července 2021 předloženém žalobkyněmi, že „skupina Air France-KLM“ zahájila jednání se společnostmi Boeing Co. a Airbus SE za účelem objednávky letadel pro „Transavia France, Transavia Netherlands a KLM“. Kromě toho, jak bylo uvedeno v bodě 58 výše, společnost „Transavia Company (France)“ byla podle napadeného rozhodnutí mezi příjemci dotčeného opatření. Podle odpovědí Komise na otázky položené v rámci organizačního procesního opatření spočívala hospodářská činnost této

společnosti v leasingu dvou letadel, jež byla následně pronajata společnosti Transavia Netherlands, která však nebyla považována za příjemce uvedeného opatření. Tyto příklady tedy svědčí o určité funkční a obchodní integraci a spolupráci mezi dvěma dceřinými společnostmi společností Air France a KLM.

- 91 Zatřetí holding Air France-KLM plní rovněž finanční funkce pro potřeby svých dceřiných společností. Z bodu 20 písm. c) napadeného rozhodnutí totiž vyplývá, že jeden ze zdrojů financování příjemců před pandemií covidu-19 zahrnoval nezajištěné střednědobé a dlouhodobé financování získané na finančních trzích „především na úrovni holdingu Air France-KLM“, například ve formě veřejných nebo soukromých cenných papírů s pevným výnosem nebo vlastního kapitálu.
- 92 Stejně tak, jak bylo uvedeno v bodě 86 výše, Komise v bodě 113 písm. c) napadeného rozhodnutí upřesnila, že pokud jde o „přístup k financování“, existuje určitá integrace holdingu Air France-KLM a společností Air France a KLM. Je třeba dodat, podobně jako to učinily žalobkyně a jak vyplývá z bodů 79 až 81 výše, že holding Air France-KLM je zapojen do koordinace a schvalování významných investic svých dceřiných společností, operací týkajících se nabytí podílů a převodu, jakož i řízení finančních rizik a nezbytných pokrytí, která mají být zavedena a která jsou průběžně a trvale sledována na úrovni skupiny Air France-KLM.
- 93 Finanční úlohu holdingu Air France-KLM ilustruje v projednávaném případě skutečnost připomenutá v bodě 76 výše, že holding Air France-KLM má právo schvalovat finanční operace svých dceřiných společností přesahující 150 milionů eur, takže musel schválit i dotčené opatření.
- 94 To je mimoto potvrzeno zjištěními uvedenými v bodech 32 až 34 a 91 rozhodnutí Air France, z nichž vyplývá, že holding Air France-KLM skutečně plní finanční funkce pro potřeby společností Air France a KLM. Uděluje svým dceřiným společnostem zejména rozpočtové pokyny. Rovněž může podle tohoto rozhodnutí „příležitostně“ získávat kapitál na finančních trzích (dluhopisy nebo vlastní kapitál) ve prospěch svých dceřiných společností v závislosti na jejich individuálních potřebách. Pokud jde o vydávání akcií nebo nástrojů, které umožňují přístup ke kapitálu, tyto operace jsou rovněž uskutečňovány na úrovni uvedeného holdingu, zatímco dluhy v rámci skupiny Air France-KLM smluvně přebírají „především“ přímo společnosti Air France a KLM.
- 95 Z údajů uvedených v univerzálním registračním dokumentu pro rok 2019 navíc vyplývá, že holding Air France-KLM provedl řadu emisí dluhopisů na značné částky, že „finanční strategii rozhoduje skupina [Air France-KLM] v koordinaci se [společnostmi Air France] a [KLM]“, že uvedený holding byl „hlavním“ emitentem dluhopisů a že skupina Air France-KLM plánovala „systematické využívání financování na trzích [prostřednictvím společnosti] Air France-KLM“.
- 96 Konečně z bodu 113 písm. b) napadeného rozhodnutí vyplývá, že finanční situace holdingu Air France-KLM, který nevykonává samostatnou obchodní činnost, závisí z velké části na finanční situaci jeho dceřiných společností Air France a KLM. Podle téhož bodu napadeného rozhodnutí mělo opatření podpory, které je předmětem rozhodnutí Air France, za následek, že finanční situace holdingu Air France-KLM ještě více závisela na finanční situaci společnosti Air France. Uvedené opatření se konkrétně projevilo dluhem holdingu Air France-KLM ve výši 7 miliard eur vůči Francouzské republice a zároveň pohledávkou v podobné výši, kterou má uvedený holding u své dceřiné společnosti Air France. Podle zjištění Komise by tedy v případě platební

neschopnosti společnosti Air France vlastní kapitál holdingu Air France-KLM nedostačoval k pokrytí ztrát v takové výši. Zajištěním životaschopnosti společnosti Air France toto opatření v konečném důsledku zajišťuje životaschopnost holdingu Air France-KLM.

97 Funkční vazby mezi holdingem Air France-KLM, Air France a KLM tudíž představují druhou skutečnost nasvědčující tomu, že tyto entity tvoří pro účely použití pravidel v oblasti státních podpor jediný hospodářský celek.

– *K hospodářským vazbám mezi holdingem Air France-KLM a společnostmi Air France a KLM*

98 V bodě 43 napadeného rozhodnutí Komise poukazuje na existenci obchodních vztahů mezi společnostmi Air France (a jejími dceřinými společnostmi) a společnostmi KLM (a jejími dceřinými společnostmi) zahrnujících finanční toky spočívající zejména v poskytování služeb nebo prodeji výrobků společnosti Air France společnosti KLM nebo naopak. Plyne z něj také, že tyto společnosti uzavřely dohody o rozdělení nákladů a vykonávají společnou činnost. Napadené rozhodnutí dále neupřesňuje povahu těchto společně vykonávaných činností nebo služeb poskytovaných společnostmi Air France společnosti KLM nebo naopak, ostatně ani předmět uvedených smluv o rozdělení nákladů. Nic to nemění na tom, že existence takových dohod o rozdělení nákladů mezi společnostmi Air France a KLM, jakož i existence společně vykonávaných činností potvrzuje existenci určité integrace a hospodářské spolupráce mezi nimi.

99 Tento závěr je podpořen, jak tvrdí žalobkyně, skutečností, že holding Air France-KLM generuje příjmy pouze interně u svých dceřiných společnostmi prostřednictvím poplatků za správu, které pokrývají náklady na správu holdingu, poplatky za ochranné známky a některé mechanismy přerozdělování (bod 37 napadeného rozhodnutí). To prokazuje, že mezi holdingem a jeho dceřinými společnostmi existuje určitá vzájemná hospodářská závislost. Dokládá to zejména skutečnost, že společnosti Air France a KLM usilují o dosažení synergií koordinací svých příslušných činností pod záštitou holdingu Air France-KLM, zejména v oblasti prodeje a správy cen a příjmů (viz bod 88 výše), a že holding Air France-KLM je zapojen do financování svých dceřiných společnostmi koordinovaně (viz body 91 až 95 výše).

100 Stejně tak, jak vyplývá z bodů 91 až 95 výše, holding Air France-KLM působí na finančních trzích v zájmu svých dceřiných společnostmi tak, že na finančních trzích získává finanční prostředky pro jejich potřeby. Tato skutečnost ukazuje, že uvedený holding vyjednává podmínky financování na finančních trzích na základě finanční situace skupiny Air France-KLM jako celku. Synergií v rámci skupiny Air France-KLM je tedy dosahováno díky holdingu Air France-KLM.

101 Komise však měla za to, že finanční a obchodní vztahy mezi holdingem Air France-KLM a jeho dceřinými společnostmi Air France a KLM, jakož i mezi posledně uvedenými navzájem, budou probíhat za „obvyklých tržních podmínek“, což by vylučovalo riziko přelití výhody z dotčeného opatření na KLM [body 42, 43, 44 a 113 písm. c) druhá odrážka napadeného rozhodnutí].

102 Konkrétně v tomto ohledu Komise v podstatě vysvětlila, že společnosti Air France a KLM jsou i nadále zdanitelné ve Francii a v Nizozemsku, že francouzské a nizozemské daňové právní předpisy stanoví, že všechny transakce v rámci skupiny musí být provedeny v souladu se zásadou tržního odstupu a že jakékoli odchýlení se od této zásady by mohlo vést k „daňové optimalizaci“ v rozporu s výše uvedenými vnitrostátními právními předpisy [bod 42 písm. a) napadeného rozhodnutí]. Ačkoli se uvedené skutečnosti jeví být relevantní pro účely zdanění uvedených



společností na úrovni členských států, nedostačují k prokázání existence hospodářské samostatnosti mezi holdingem Air France-KLM a společnostmi Air France a KLM v rámci skupiny Air France-KLM, a to s ohledem na skutečnosti uvedené v bodech 98 až 100 výše.

- 103 Navíc je třeba připomenout, že poskytnutí dotčeného opatření bylo odůvodněno zejména nemožností holdingu Air France-KLM a společnosti Air France získat financování na dluhopisových a kapitálových trzích za přijatelných finančních podmínek a ve lhůtách nezbytných k zabránění insolvenčnímu řízení (body 16 a 19 napadeného rozhodnutí). Za těchto okolností se výhoda plynoucí z uvedeného opatření projevuje právě v poskytnutí značných částek likvidity, které by nebyly dostupné za tržních podmínek. Na jedné straně by takové opatření mělo za následek posílení finanční situace skupiny Air France-KLM jako celku, jelikož by zabránilo riziku úpadku holdingu a jedné z jeho hlavních dceřiných společností, a sice společnosti Air France, a tím by uklidnilo investory a věřitele společností uvedené skupiny, přičemž je mimoto upřesněno, že hybridní nástroj měl podobu věčného superpodřízeného nástroje, který má v případě platební neschopnosti přednost pouze vůči upsanému kapitálu a kapitálovým rezervám (bod 59 uvedeného rozhodnutí). Na druhé straně by s ohledem na finanční úlohu holdingu Air France-KLM v rámci této skupiny případně mohl tento holding v zájmu svých dceřiných společností a pro jejich potřeby získat financování na trzích, které by pro něj bylo nedostupné v případě neexistence podpory nebo by bylo dostupné za méně příznivých podmínek.
- 104 Kromě toho by bez dotčeného opatření nemohla společnost Air France pokračovat v činnosti, a tím by rovněž ohrozila pokračování činnosti prováděné společně se společností KLM (viz body 86, 89 a 98 výše). Uvedené opatření tím, že umožňuje pokračování činnosti společnosti Air France, implicitně, ale nutně umožňuje také pokračování činnosti vykonávané společnostmi Air France a KLM společně.
- 105 Komise kromě toho v bodě 42 písm. b) napadeného rozhodnutí uvedla, že „podniková struktura skupiny Air France-KLM“ vybízí manažerské týmy společností Air France a KLM k tomu, aby vyjednávaly podmínky smluv uzavíraných mezi nimi v nejlepším zájmu každé z nich. Tyto dvě dceřiné společnosti jsou řízeny „samostatně“ různými manažerskými týmy.
- 106 Toto tvrzení však musí být relativizováno skutečnostmi uvedenými v bodech 75 až 83 a 85 výše, z nichž vyplývá, že holding Air France-KLM má právo veta v otázkách odměňování, jmenování a odvolávání řídicích pracovníků svých dceřiných společností, že smíšené orgány v rámci skupiny Air France-KLM jsou pověřeny kontrolou a koordinací některých důležitých rozhodnutí týkajících se jejich dceřiných společností a že holding Air France-KLM má k dispozici zaměstnance společností Air France a KLM, kteří jsou k němu vysláni.
- 107 Hospodářské vazby mezi holdingem Air France-KLM, Air France a KLM tudíž představují třetí skutečnost nasvědčující tomu, že tyto entity tvoří pro účely použití pravidel v oblasti státních podpor jediný hospodářský celek.

– *Ke smluvním nástrojům, na jejichž základě bylo dotčené opatření poskytnuto, a k závazkům přijatým Francouzskou republikou*

- 108 V bodech 39, 40, 44 až 46 a 113 písm. c) napadeného rozhodnutí měla Komise v podstatě za to, že smluvní rámec, na jehož základě bylo dotčené opatření poskytnuto, a závazky převzaté Francouzskou republikou zaručují, že společnost KLM a její dceřiné společnosti nejsou příjemci uvedeného opatření.

- 109 Žalobkyně tvrdí, že tyto skutečnosti nemohou ani prokázat, že KLM a její dceřiné společnosti nemohly mít prospěch z dotčeného opatření. Zprvce mají za to, že Komise se sice opírá o smluvní rámec, na jehož základě bylo uvedené opatření poskytnuto a jehož cílem bylo přenést toto opatření z holdingu Air France-KLM na společnost Air France, avšak nevysvětlila, která ustanovení zaručují, že uvedený holding nezíská část zisku a že z takového opatření nebude mít prospěch společnost KLM a její dceřiné společnosti, na rozdíl od jiných dceřiných společností uvedeného holdingu. Zadržuje žalobkyně tvrdí, pokud jde o tržní podmínky vztahu mezi společnostmi Air France a KLM, že Komise neposuzovala vztahy mezi těmito společnostmi na jedné straně a holdingem na straně druhé, což je zásadní pro ověření možnosti, zda má z této opatření nepřímý prospěch společnost KLM. Zatřetí tvrdí, že závazky přijaté Francouzskou republikou jsou nedostatečné a neúčinné.
- 110 Komise namítá, že smluvní rámec, na jehož základě bylo dotčené opatření poskytnuto, zaručoval, že kapitálová pozice společnosti KLM zůstane nezměněna. Podle ní finanční situace KLM nezávisela ani na finanční situaci společnosti Air France, ani na finanční situaci holdingu Air France-KLM. Kromě toho má za to, že dotčené závazky, které průběžně kontroluje, brání společnosti KLM v tom, aby měla prospěch z jakéhokoli případného pozdějšího zlepšení finanční situace uvedeného holdingu, jelikož tyto závazky stanoví, že všechny vztahy mezi společnostmi KLM a Air France, jakož i mezi společnostmi KLM a tímto holdingem musí být uskutečněny za tržních podmínek. Kromě toho výhody tvrzené žalobkyněmi, i kdyby byly prokázány, představují pouze druhotné hospodářské účinky podpory, a nikoli nepřímou výhodu pro společnost KLM a její dceřiné společnosti.
- 111 Zprvce, pokud jde o smluvní rámec, na jehož základě bylo dotčené opatření poskytnuto, z bodů 26 a 39 až 41 napadeného rozhodnutí vyplývá, že uvedené opatření mělo být poskytnuto „formálně“ holdingu Air France-KLM na základě smlouvy mezi holdingem a Francouzskou republikou, poté „nasměrováno“ ke společnosti Air France prostřednictvím tzv. „zrcadlových“ nástrojů, jejichž cílem je zajistit, aby finanční a hospodářská výhoda plynoucí z tohoto opatření byla plně přenesena na uvedenou společnost a aby z ní společnost KLM (a její dceřiné společnosti) neměla prospěch (dále jen „zrcadlové nástroje“). Akcionářská půjčka schválená rozhodnutím Air France by tak byla konvertována na hybridní nástroj postavený na roveň vlastnímu kapitálu holdingu Air France-KLM, a poté by půjčka „v rámci skupiny“, která podle rozhodnutí Air France měla nasměrovat výtěžek z akcionářské půjčky a která byla předmětem zrcadlové smlouvy mezi uvedeným holdingem a společností Air France, byla rovněž konvertována na hybridní nástroj postavený na roveň vlastnímu kapitálu společnosti Air France.
- 112 Pokud jde o kapitálovou účast, Komise v bodě 41 napadeného rozhodnutí konstatovala, že dotčený kapitál měl být nejdříve poskytnut Francouzskou republikou jako finanční injekce holdingu Air France-KLM na základě článku 102 loi n° 2020-1721, du 29 décembre 2020, de finances pour 2021 (zákon č. 2020-1721 ze dne 29. prosince 2020 o státním rozpočtu na rok 2021; JORF ze dne 30. prosince 2020, text č. 1) a rozhodnutí ministre de l'Économie et des Finances (ministr hospodářství a financí) na základě článku 24 ordonnance n° 2014-948, du 20 août 2014, relative à la gouvernance et aux opérations sur les capitaux des sociétés à participation publique (nařízení č. 2014-948 ze dne 20. srpna 2014 o řízení a kapitálových transakcích veřejně vlastněných společností; JORF ze dne 23. srpna 2014, text č. 22). Poté měla být tato kapitálová injekce „zrcadlena“ odpovídající kapitálovou injekcí holdingu Air France-KLM do společnosti Air France.

- 113 Z toho vyplývá, že smlouva o hybridním nástroji byla uzavřena mezi Francouzskou republikou na jedné straně a holdingem Air France-KLM na straně druhé, takže pouze uvedený holding převzal vůči Francouzské republice smluvní práva a povinnosti. Smluvní odpovědnost vůči Francouzské republice tedy náleží holdingu Air France-KLM.
- 114 Stejně tak je kapitálová účast nejprve vkládána do holdingu Air France-KLM.
- 115 Jak přitom bylo uvedeno v bodě 96 výše, Komise připouští, že díky dotčenému opatření by se kapitál holdingu Air France-KLM zvýšil, že jeho finanční situace závisí hlavně na finanční situaci jeho dceřiných společností a tím, že uvedené opatření zaručuje životaschopnost společnosti Air France, zaručuje rovněž životaschopnost uvedeného holdingu.
- 116 Jak tvrdí žalobkyně, tyto úvahy platí přiměřeně i pro společnost KLM. Zlepšení finanční situace holdingu Air France-KLM po rekapitalizaci a navýšení jeho kapitálu by totiž mělo za následek snížení, či dokonce vyloučení rizika jeho úpadku, a tím i úpadku jeho dceřiných společností Air France a KLM a celé skupiny Air France-KLM. Bez dotčeného opatření by totiž riziko úpadku holdingu Air France-KLM konstatované v napadeném rozhodnutí mohlo kontaminovat celou skupinu Air France-KLM, včetně KLM a jejích dceřiných společností.
- 117 Komise se snaží toto riziko relativizovat a v poznámce pod čarou 63 napadeného rozhodnutí v podstatě vysvětluje, že úpadek společnosti Air France a holdingu Air France-KLM nevede „nutně“ k úpadku společnosti KLM, neboť tato společnost má „omezenou expozici“ vůči společnosti Air France a uvedenému holdingu. Nicméně samotné formulování tohoto tvrzení nevyklučuje riziko kontaminace jako takové. Navíc s ohledem na kapitálové, organické, funkční a hospodářské vazby mezi společnostmi KLM a zbytkem skupiny Air France-KLM, uvedené v bodech 71 až 107 výše, nelze podceňovat dopady případného úpadku tohoto holdingu, kterému má dotčené opatření zabránit, na společnost KLM.
- 118 Tento závěr není zpochybněn existencí zrcadlových nástrojů uvedených v bodech 111 a 112 výše. Nejprve je totiž třeba konstatovat, že Komise v napadeném rozhodnutí neodkazuje na žádné konkrétní smluvní ustanovení, jehož cílem je zaručit, že z dotčeného opatření nebude mít prospěch společnost KLM ani její dceřiné společnosti, a to ani nepřímo.
- 119 Dále s ohledem na koordinované a centralizované řízení významných investic, operace týkající se letadlové flotily a řízení finančních rizik na úrovni skupiny Air France-KLM (viz body 78 až 81 výše) může dotčené opatření přinejmenším nepřímo posílit i finanční postavení společnosti KLM.
- 120 Konečně, vzhledem k tomu, že holding Air France-KLM by si díky spornému opatření zajistil životaschopnost, umožnilo by mu toto opatření posílit schopnost získávat finanční prostředky na finančních trzích pro potřeby jeho dceřiných společností, včetně KLM, jak správně tvrdí žalobkyně.
- 121 Účinky dotčeného opatření popsané v bodech 115 až 120 výše však nejsou zrcadlovými nástroji dotčeny.
- 122 Zadruhé ohledně závazků přijatých Francouzskou republikou je třeba konstatovat, že spočívají jednak v závazku, podle kterého v podstatě budou obchodní a finanční vztahy mezi společností Air France (a jejími dceřinými společnostmi), KLM (a jejími dceřinými společnostmi) a holdingem Air France-KLM (a jeho dalšími dceřinými společnostmi) uskutečňovány za běžných tržních podmínek, a jednak v závazku, podle kterého Francouzská republika přistoupí

k vymáhání všech částí dotčeného opatření v případě, že by toto opatření bylo přímo nebo nepřímo převedeno na společnost KLM nebo její dceřiné společnosti, včetně úroků. Dodržování těchto závazků kontroluje zmocněnec pro dohled schválený Komisí a placený společností Air France a uvedeným holdingem (body 44 až 46, 48 a 113 napadeného rozhodnutí).

- 123 Pokud jde o první závazek, je třeba odkázat na body 102 až 104 výše. Kromě toho i kdyby byla prokázána skutečnost, že se transakce v rámci skupiny provádějí za běžných tržních podmínek v souladu se zásadou tržního odstupu, sama o sobě by neměla nic na závěru, že se holding Air France-KLM díky dotčenému opatření nachází v posílené finanční situaci, která mu zejména umožňuje získat financování na finančních trzích pro potřeby jeho dceřiných společností nebo také provádět operace týkající se letadlové flotily pro potřeby těchto dceřiných společností a v jejich zájmu za lepších podmínek než jaké by nastaly v případě neexistence uvedeného opatření, což může přinejmenším nepřímo posílit postavení společnosti KLM.
- 124 Pokud jde o druhý závazek, je třeba uvést, že tímto závazkem Francouzská republika a Komise ve skutečnosti připouštějí, že není vyloučeno, že výhoda plynoucí z dotčeného opatření může být přímo nebo nepřímo převedena na společnost KLM a její dceřiné společnosti. Pokud by totiž, jak tvrdí Komise, posledně uvedené neměly být v žádném případě považovány za příjemce – a to ani nepřímé – uvedeného opatření, nebyl by důvod předpokládat případné navrácení části podpory od nich.
- 125 S ohledem na výše uvedené je třeba dospět k závěru, že výše uvedené závazky nestačí k zajištění toho, aby příjemci dotčeného opatření byly společnost Air France a její dceřiné společnosti, jakož i holding Air France-KLM a jeho dceřiné společnosti, s jedinou výjimkou společnosti KLM a jejich dceřiných společností.
- 126 Tento závěr není zpochybněn argumentem Komise, podle kterého judikatura připustila, že příjemcem státní podpory může být pouze jedna ze společností, které jsou součástí skupiny, pokud existují zejména doložky o účelovém určení zajišťující, že prospěch z podpory případně jedné ze společností této skupiny s vyloučením ostatních společností této skupiny.
- 127 V tomto ohledu, jak bylo uvedeno v bodech 61 a 62 výše, musí být podle okolností posouzeno několik faktorů za účelem určení, zda odlišné právní subjekty mohou být pro účely použití pravidel v oblasti státních podpor považovány za jediný hospodářský celek, jako jsou kapitálové, organické, funkční a hospodářské vazby mezi těmito subjekty, smlouvy, na jejichž základě bylo opatření podpory poskytnuto, jakož i druh poskytnuté podpory a kontext, do něhož spadá. Jedná se tedy o celkové posouzení několika faktorů vlastních každému jednotlivému případu. Pokud jde konkrétně o smlouvy, na jejichž základě byla podpora poskytnuta, jejich posouzení zjevně závisí na jejich konkrétním obsahu. Skutečnost, zda unijní soudy dospěly či nedospěly v určité věci na základě konkrétních skutečností vlastních této věci k závěru, že příjemcem dané podpory je jediný subjekt náležející ke skupině společností, s vyloučením ostatních subjektů téže skupiny, nemůže vést k obecnému závěru v žádném směru.
- 128 V každém případě zvláštní okolnosti věci, v nichž byly vydány rozsudky citované Komisí, nejsou srovnatelné s okolnostmi, z nichž vychází projednávaná věc.
- 129 Zprvce v rozsudku ze dne 3. července 2003, *Belgie v. Komise* (C-457/00, EU:C:2003:387), Soudní dvůr v bodech 56 a 57 upřesnil, že za účelem určení příjemce opatření podpory je třeba zohlednit zejména existenci a formulaci doložek o účelovém určení a že je možné, že taková analýza povede k závěru, že příjemcem podpory je někdo jiný než dlužník sporné půjčky. V souladu s uvedeným

rozsudkem tedy výsledek uvedené analýzy závisí na existenci a přesném znění relevantních smluvních ujednání. Jak přitom vyplývá z bodů 111 až 125 výše, Tribunál má v projednávané věci za to, že právě na základě přezkumu smluvního rámce a závazků nepropustnosti přijatých Francouzskou republikou, spolu s dalšími skutečnostmi, nelze společnost KLM a dceřiné společnosti, které kontroluje, vyloučit přinejmenším jako nepřímé příjemce dotčeného opatření. Kromě toho na rozdíl od okolností, které vedly k vydání uvedeného rozsudku, byl holding Air France-KLM v projednávané věci považován za jednoho z příjemců dotčeného opatření.

- 130 Zadruhé mezi projednávanou věcí a věcmi, ve kterých byl vydán rozsudek ze dne 25. června 1998, *British Airways a další v. Komise* (T-371/94 a T-394/94, EU:T:1998:140), existuje několik významných rozdílů ve skutkových okolnostech. Organické, funkční a hospodářské vazby mezi subjekty skupiny Air France-KLM, které byly zjištěny v projednávané věci, totiž nejsou srovnatelné s vazbami mezi společnostmi dotčenými ve výše uvedeném rozsudku. Například v projednávané věci holding Air France-KLM zachoval všechny své strategické výsady v oblasti financování, investic a operací týkajících se letadlové flotily, což nebyl případ holdingu ve výše uvedených věcech.
- 131 Zatřetí věci, ve kterých byl vydán rozsudek ze dne 11. května 2005, *Saxonia Edelmetalle a ZEMAG v. Komise* (T-111/01 a T-133/01, EU:T:2005:166), se týkaly případu velmi odlišného od případu dotčeného v projednávané věci. Týkaly se totiž povinnosti zajistit navrácení podpory některými dceřinými společnostmi skupiny, které byly označeny za původní příjemce uvedené podpory. V tomto ohledu bylo v bodech 125 a 126 uvedeného rozsudku rozhodnuto, že s ohledem na okolnosti projednávané věci nemůže Komise právem automaticky přičítat povinnost vrátit část sporné podpory uvedeným dceřiným společnostem, pokud neprokáže, že ji tyto dceřiné společnosti skutečně obdržely, pouze z toho důvodu, že byly označeny jako původní příjemci sporné podpory. To však není případ projednávané věci, takže z něj nelze vyvodit žádný užitečný závěr pro řešení projednávaného sporu.
- 132 Smluvní rámec, na jehož základě bylo poskytnuto dotčené opatření, a závazky přijaté Francouzskou republikou tudíž neumožňují dospět k závěru, že holding Air France-KLM, Air France a KLM tvoří pro účely použití pravidel v oblasti státních podpor jediný hospodářský celek.
- *Ke druhu poskytnuté podpory a kontextu, do něhož spadá*
- 133 Pokud jde o druh poskytnuté podpory a kontext, do něhož spadá, je třeba uvést, že žalobkyně kritizují skutečnost, že Komise neposoudila kumulativní účinky podpor, které jsou předmětem rozhodnutí Air France, rozhodnutí KLM a napadeného rozhodnutí.
- 134 V tomto ohledu je třeba uvést, podobně jako to učinily žalobkyně, že Komise v napadeném rozhodnutí nevysvětlila důvod, proč definovala příjemce dotčeného opatření jinak než v rozhodnutí Air France – což představuje prvek kontextu, který musí být zohledněn při přezkumu dotčeného opatření (viz body 68 a 69 výše) – ačkoli jsou obě opatření podpory spojena z chronologického, strukturálního a hospodářského hlediska, přičemž dotyčné financování, byť v jiné formě, pochází v obou případech částečně z akcionářské půjčky.
- 135 V této souvislosti Komise před Tribunálem vysvětlila, že forma státního zásahu, tedy v rozhodnutí Air France podpora ve formě půjčky (půjčka zaručená státem a akcionářská půjčka) a v napadeném rozhodnutí rekapitalizační opatření, byla odlišná. Tento rozdíl ve formě však nemůže sám o sobě odůvodnit rozdílné závěry, k nimž Komise dospěla, pokud jde o určení

příjemce podpory, v rozhodnutí Air France a v napadeném rozhodnutí. Akcionářská půjčka konvertovaná o několik měsíců později na nástroj rekapitalizace ve stejné výši, má totiž celkově podobný hospodářský dopad na soutěžní postavení příjemce. Pokud jde zejména o kapitálové nástroje, z dočasného rámce vyplývá, že takové nástroje musí být koncipovány tak, aby byl zajištěn co nejčasnější odchod státu z kapitálu dotčeného podniku. Tak například součástí kapitálových nástrojů musí být mechanismus navýšení protiplnění s cílem navyšovat protiplnění státu v průběhu času, a tím motivovat příjemce k co nejrychlejšímu zpětnému odkupu podílu státu (body 61 a 62 dočasného rámce). Stejně tak hybridní nástroje musí stanovit protiplnění státu, které se postupem času zvyšuje (bod 66 dočasného rámce), a po jejich konverzi na vlastní kapitál mechanismus navyšování protiplnění (bod 68 dočasného rámce). Z toho vyplývá, že rekapitalizační opatření musí být stejně jako půjčka v zásadě také splaceno. Pokud jde o jejich formu, opatření podpory, která jsou předmětem rozhodnutí Air France, a opatření podpory, která jsou předmětem napadeného rozhodnutí, jsou sice odlišná, avšak zůstávají úzce spojena z chronologického, strukturálního a hospodářského hlediska. Kromě toho Komise v napadeném rozhodnutí ani jen nezmínila rozhodnutí KLM.

- 136 Za zvláštních okolností projednávaného případu a s ohledem na judikaturu připomenutou v bodě 67 výše tedy Komisi příslušelo, aby pro účely určení příjemců dotčeného opatření zohlednila druh poskytnuté podpory a kontext, do něhož spadala.

*– K rozdílu mezi přímou nebo nepřímou výhodou na jedné straně a pouhými vedlejšími hospodářskými účinky na straně druhé*

- 137 Komise tvrdí, že dotčené opatření má ve vztahu ke společnosti KLM a jejím dceřiným společnostem nanejvýše „pouhé vedlejší hospodářské účinky“, které jsou vlastní každé státní podpoře, ale které nelze kvalifikovat jako přímou či nepřímou výhodu ve prospěch těchto společností.

- 138 Žalobkyně namítají, že Komise právně dostačujícím způsobem neprokázala, že by společnost KLM nezískala z dotčeného opatření žádnou výhodu jdoucí nad rámec pouhých vedlejších účinků. Podle nich by navýšení kapitálu holdingu Air France-KLM stanovené v rámci nabytí podílu Francouzskou republikou mohlo společnosti KLM poskytnout výhodu prostřednictvím následujících mechanismů: zaprvé by finanční prostředky získané holdingem Air France-KLM od soukromých investorů mohly být použity k jiným účelům než k financování potřeb společnosti Air France, zadruhé by zlepšení podmínek financování holdingu Air France-KLM umožnilo zejména poskytování úvěrů v rámci skupiny, a zatřetí by snížení rizika úpadku holdingu Air France-KLM umožnilo společnosti KLM přístup na kapitálové trhy s dluhovými nástroji s nižšími náklady. Možnost převodu zisku plynoucího z dotčeného opatření by tak šla nad rámec pojmu „vedlejší hospodářské účinky“, které jsou vlastní téměř všem opatřením podpory a vztahuje se na ni spíše pojem „nepřímá výhoda“ z takového opatření.

- 139 V tomto ohledu je třeba rozlišovat mezi pojmem „nepřímá výhoda“ a pojmem „vedlejší účinky vlastní každému opatření podpory“.

- 140 Podle judikatury musí být podnik, který je příjemcem nepřímé výhody, považován za příjemce podpory. Proto výhoda poskytnutá přímo některým fyzickým či právnickým osobám může být nepřímou výhodou, a tudíž státní podporou pro jiné fyzické či právní osoby, které jsou podnikem (v tomto smyslu viz rozsudky ze dne 19. září 2000, Německo v. Komise, C-156/98, EU:C:2000:467, bod 26, a ze dne 13. června 2002, Nizozemsko v. Komise, C-382/99, EU:C:2002:363, body 60 až 66).

- 141 Kromě toho podle bodu 115 sdělení o pojmu „státní podpora“ „může rovněž představovat přímou výhodu pro podnik, který je příjemcem podpory, a současně nepřímou výhodu pro ostatní podniky, například podniky, které působí na následujících úrovních činnosti“. Poznámka pod čarou 179 tohoto sdělení upřesňuje, že je-li zprostředkující podnik pouhým nástrojem k přenesení výhody na příjemce a žádnou výhodu si neponechává, neměl by se obvykle považovat za příjemce státní podpory.
- 142 Bod 116 sdělení o pojmu „státní podpora“ mimoto uvádí, že nepřímé výhody je třeba odlišovat od pouhých vedlejších hospodářských účinků, které jsou vlastní téměř všem opatřením státní podpory. Podle uvedeného bodu je za tímto účelem nutno předvídatelné dopady opatření posoudit z hlediska *ex ante*. Nepřímá výhoda tedy existuje, je-li opatření navrženo tak, aby vedlejší účinky nasměrovalo na identifikovatelné podniky nebo skupiny podniků. Poznámka pod čarou 181 tohoto sdělení vysvětluje, že naopak může být shledán pouze vedlejší ekonomický účinek ve formě vyššího výstupu, který nepředstavuje nepřímou podporu, je-li podpora pouze rozdělována prostřednictvím určitého podniku, např. finančního zprostředkovatele, který ji plně přenáší na příjemce podpory.
- 143 V projednávané věci z analýzy uvedené v bodech 108 až 132 výše vyplývá, že úloha holdingu Air France-KLM se neomezuje na „pouhý nástroj k přenesení výhody na příjemce“ nebo na „finančního zprostředkovatele“ ve smyslu bodů 115 a 116 sdělení o pojmu „státní podpora“. Podle napadeného rozhodnutí je totiž sám uvedený holding příjemcem dotčeného opatření. Předvídatelné účinky uvedeného opatření z hlediska *ex ante* s ohledem na druh poskytnuté podpory, která v podstatě spočívá v řešení financování, naznačují, že z tohoto financování mohla mít prospěch skupina Air France-KLM jako celek tím, že zlepšuje její celkové finanční postavení, což svědčí přinejmenším o existenci nepřímé výhody ve prospěch „skupiny identifikovatelných podniků“ ve smyslu bodu 116 uvedeného sdělení.
- 144 Tento závěr není zpochybněn usnesením ze dne 21. ledna 2016, Alcoa Trasformazioni v. Komise (C-604/14 P, nezveřejněné, EU:C:2016:54), citovaným Komisí na podporu jejího argumentu, podle kterého Komise při výpočtu výše podpory nezkoumá vedlejší účinky podpory na spotřebitele, dodavatele, investory nebo zaměstnance příjemce podpory. Jednak, jak tvrdí žalobkyně, věc, ve které bylo vydáno zmíněné usnesení, se netýkala situace v rámci skupiny. A jednak, jak bylo uvedeno v bodě 143 výše, v projednávané věci se nejedná o vedlejší hospodářské účinky podpory na spotřebitele, dodavatele, investory nebo zaměstnance.
- 145 Komise a Francouzská republika rovněž odkazují na rozsudek ze dne 21. prosince 2016, Komise v. Aer Lingus a Ryanair Designated Activity (C-164/15 P a C-165/15 P, EU:C:2016:990), přičemž v podstatě tvrdí, že podle tohoto rozsudku vedlejší účinky podpory nelze zohlednit při posuzování slučitelnosti podpory s vnitřním trhem. Věci, ve kterých byl vydán uvedený rozsudek, se týkaly režimu podpor ve formě snížené sazby vnitrostátní daně z letecké dopravy, který byl prohlášen za neslučitelný s vnitřním trhem. Vyvstala zejména otázka, jaká má být výše výhody, která měla být navrácena příjemci podpory, jimiž byly letecké společnosti. Uvedené společnosti v podstatě tvrdily, že dotčená výhoda byla přenesena na cestující ve formě snížení cen letenek. V tomto kontextu měl Soudní dvůr za to, že navrácení sporné podpory zahrnuje vrácení výhody poskytnuté leteckým společnostem, a nikoli případného hospodářského přínosu, který tyto společnostmi využitím této výhody (body 100 a 102). Na rozdíl od uvedených věcí se ovšem projednávaná věc netýká určení výše výhody, která má být navrácena v kontextu podpory prohlášené za neslučitelnou s vnitřním trhem, ale určení *ex ante* příjemců podpory za účelem přezkumu její slučitelnosti s vnitřním trhem. Kromě toho se v projednávaném případě každopádně nejedná o hospodářské dopady dotčeného opatření na cenu letenek.

146 Je tedy třeba odmítnout argument Komise, podle kterého má dotčené opatření na společnost KLM a její dceřiné společnosti nanejvýš pouhé vedlejší hospodářské účinky.

### *Závěry*

147 S ohledem na vše výše uvedené je třeba dospět k závěru, že se Komise dopustila zjevně nesprávného posouzení, když měla za to, že příjemci dotčeného opatření jsou společnost Air France a její dceřiné společnosti a holding Air France-KLM a jeho další dceřiné společnosti, s jedinou výjimkou společnosti KLM a jejích dceřiných společností, a v důsledku toho je třeba vyhovět prvnímu žalobnímu důvodu.

148 Přitom čl. 107 odst. 3 písm. b) SFEU vyžaduje nejen, aby byl dotýčný členský stát vystaven vážné poruše v hospodářství, ale rovněž aby opatření podpory přijatá k nápravě této poruchy byla nezbytná pro tento účel a vhodná a přiměřená k dosažení tohoto cíle. Tentýž požadavek vyplývá i z bodu 19 dočasného rámce [rozsudek ze dne 19. května 2021, Ryanair v. Komise (KLM; Covid-19), T-643/20, EU:T:2021:286, bod 74].

149 Kromě toho a konkrétně použití několika podmínek vyplývajících z dočasného rámce závisí na vymezení příjemce dotčeného opatření, jako jsou podmínky stanovené v bodě 49 dočasného rámce, podle kterého musí rekapitalizační opatření splňovat určité podmínky týkající se situace příjemce, v bodě 53 dočasného rámce, podle kterého musí členský stát zajistit, aby byly vybrané rekapitalizační nástroje a s nimi související podmínky vhodné pro řešení rekapitalizačních potřeb příjemce a zároveň co nejméně narušovaly hospodářskou soutěž, nebo dále v bodě 54 pokynů, podle něhož objem rekapitalizace v souvislosti s pandemií covidu-19 nesmí přesáhnout minimum potřebné k tomu, aby byla zajištěna životaschopnost dotčeného příjemce a neměl by jít nad rámec obnovení kapitálové struktury uvedeného příjemce do stavu před vypuknutím pandemie covidu-19.

150 Přezkum nezbytnosti a přiměřenosti podpory obecně a dodržení podmínek uvedených příkladmo v bodě 149 výše tedy zejména předpokládá, že bude předem identifikován příjemce podpory. Nesprávná nebo neúplná identifikace příjemce podpory totiž může mít dopad na celou analýzu slučitelnosti tohoto opatření s vnitřním trhem.

151 Je tudíž třeba napadené rozhodnutí zrušit, aniž je třeba zkoumat ostatní žalobní důvody.

152 Konečně, pokud jde o možnost členských států poskytovat státní podpory společnostem patřícím do skupiny společností působících v několika členských státech, je třeba pro všechny případy připomenout, že členské státy a unijní orgány mají v souladu s čl. 4 odst. 3 SEU vzájemnou povinnost loajální spolupráce. Komise a členské státy proto musí v dobré víře spolupracovat s cílem zajistit plné dodržování ustanovení Smlouvy o FEU, zejména těch, která se týkají státních podpor (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 22. prosince 2010, Komise v. Slovensko, C-507/08, EU:C:2010:802, bod 44 a citovaná judikatura). Tato povinnost loajální spolupráce a koordinace platí tím spíše, zamýšlejí-li různé členské státy současně poskytnout podpory subjektům patřícím do téže skupiny společností, které koordinovaně působí na vnitřním trhu s cílem plně z něj těžit.



## K nákladům řízení

- 153 Podle čl. 134 odst. 1 jednacího řádu Tribunálu se účastníku řízení, který neměl úspěch ve věci, uloží náhrada nákladů řízení, pokud to účastník řízení, který měl ve věci úspěch, požadoval. Vzhledem k tomu, že Komise neměla ve věci úspěch a žalobkyně požadovaly náhradu nákladů řízení, je důvodné rozhodnout, že Komise ponese vlastní náklady řízení a nahradí náklady řízení vynaložené žalobkyněmi.
- 154 Podle článku 138 odst. 1 a 3 jednacího řádu ponесou vedlejší účastníci řízení vlastní náklady řízení.

Z těchto důvodů

TRIBUNÁL (osmý rozšířený senát)

rozhodl takto:

- 1) **Rozhodnutí Komise C(2021) 2488 final ze dne 5. dubna 2021 o státní podpoře SA.59913 – Francie – Covid-19 – Rekapitalizace Air France a Air France-KLM, se zrušuje.**
- 2) **Evropská komise ponese vlastní náklady řízení a nahradí náklady řízení vynaložené společnostmi Ryanair DAC a Malta Air ltd.**
- 3) **Spolková republika Německo, Francouzská republika, Nizozemské království, Air France-KLM a Sociétés Air France ponесou vlastní náklady řízení.**

Van der Woude

Kornezov

De Baere

Petrлік

Kingston

Takto vyhlášeno na veřejném zasedání v Lucemburku dne 20. prosince 2023.

Podpisy