



Sbírka soudních rozhodnutí

ROZSUDEK TRIBUNÁLU (osmého senátu)

7. února 2024*

„Státní podpory – Podpora poskytnutá Nizozemskem ve prospěch společnosti KLM v souvislosti s pandemií covidu-19 – Státní záruka k zajištění bankovního úvěru a podřízená státní půjčka – 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-146/22,

Ryanair DAC, se sídlem ve Swords (Irsko), zástupci: E. Vahida, F.-C. Laprévote, V. Blanc, D. Pérez de Lamo a S. Rating, avocats,

žalobkyně,

proti

Evropské komisi, zástupci: C. Georgieva, J. Carpi Badía a M. Farley, jako zmocněnci,

žalované,

podporované:

Francouzskou republikou, zástupci: T. Stéhelin, B. Fodda, T. Lechevallier a P. Dodeller, jako zmocněnci,

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

Société Air France, se sídlem v Tremblay-en-France (Francie),

a

Air France-KLM, se sídlem v Paříži (Francie),

zástupci: J. Derenne a D. Vallindas, avocats,

jakož i

* Jednací jazyk: angličtina.

Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV, se sídlem v Amstelveen (Nizozemsko), zástupci:
K. Schillemans, P. Huizing a E. de Krom, avocats,

vedlejšími účastníky,

TRIBUNÁL (osmý senát),

ve složení: A. Kornezov (zpravodaj), předseda, G. De Baere a D. Petrлік, soudci,

za soudní kancelář: P. Cullen, rada,

s přihlédnutím k písemné části řízení,

po jednání konaném dne 7. července 2023,

vydává tento

Rozsudek

- 1 Žalobou podanou na základě článku 263 SFEU se žalobkyně, společnost Ryanair DAC, domáhá zrušení rozhodnutí Komise C(2021) 5437 final ze dne 16. července 2021 o státní podpoře SA.57116 (2020/N) – Nizozemsko – COVID-19: Státní záruka za úvěr a státní půjčka ve prospěch společnosti KLM (dále jen „napadené rozhodnutí“).

Skutečnosti předcházející sporu a kontext, do něhož spadá dotčené opatření

- 2 Společnost Koninklijke Luchtvaart Maatschappij (dále jen „KLM“) je součástí skupiny Air France-KLM. V čele uvedené skupiny stojí holding Air France-KLM (dále jen „holding Air France-KLM“). Podle napadeného rozhodnutí tato skupina mimo jiné zahrnuje zejména Société Air France S. A. (dále jen „Air France“), „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. Holding Air France-KLM vlastní 100% podíl ve společnosti Air France a přímo či nepřímo 93,84 % 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 konkrétně společností, které jsou součástí skupiny Air France-KLM.
- 5 Konkrétně dne 4. května 2020 schválila Evropská komise jednotlivou podporu poskytnutou Francouzskou republikou společnosti Air France ve formě státní záruky ve výši 90 % z úvěru ve výši 4 miliard eur poskytnutého bankovním konsorciem a ve formě akcionářské půjčky ve výši až 3 miliard eur (dále jen „akcionářská půjčka“) [rozhodnutí Komise C(2020) 2983 final ze dne 4. května 2020 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]. Toto rozhodnutí bylo dvakrát opraveno, poprvé dne 17. prosince 2020 [rozhodnutí Komise C(2020) 9384 final], a podruhé dne 26. července 2021 [rozhodnutí Komise C(2021) 5701 final] (dále jen „rozhodnutí Air France“). V tomtéž rozhodnutí 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.

- 6 Dne 26. června 2020 oznámilo Nizozemské království Komisi v souladu s čl. 108 odst. 3 SFEU státní podporu ve prospěch společnosti KLM ve formě státní záruky za úvěr poskytnutý konsorciem bank a ve formě státní půjčky (dále jen „dotčené opatření“). Celková výše podpory činila 3,4 miliardy eur. Cílem dotčeného opatření bylo dočasně poskytnout společnosti KLM likviditu, kterou potřebovala k tomu, aby se vyrovnala s nepříznivými důsledky pandemie covidu-19. Nizozemské království mělo za to, že vzhledem k významu společnosti KLM pro jeho hospodářství a letecké služby v tomto státě by úpadek společnosti ještě více zhoršil vážnou poruchu v jeho hospodářství způsobenou touto pandemií.
- 7 Dne 13. července 2020 přijala Komise rozhodnutí C(2020) 4871 final o státní podpoře SA.57116 (2020/N) – Nizozemsko – COVID-19: Státní záruka a státní půjčka ve prospěch společnosti KLM, v němž měla za to, že dotčené opatření představuje státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU a je slučitelné s vnitřním trhem na základě čl. 107 odst. 3 písm. b) SFEU. Podle uvedeného rozhodnutí byla KLM jediným příjemcem podpory, s vyloučením ostatních společností skupiny Air France-KLM.
- 8 Dne 5. dubna 2021 přijala Komise rozhodnutí C(2021) 2488 final o státní podpoře SA.59913 – Francie – COVID-19 – Rekapitalizace [Air France] a holdingu Air France-KLM (dále jen „rozhodnutí Air France-KLM a Air France“), v němž dospěla k závěru, že jednotlivá podpora v celkové výši 4 miliardy eur poskytnutá Francouzskou republikou ve formě rekapitalizace Air France a holdingu Air France-KLM je slučitelná s vnitřním trhem podle čl. 107 odst. 3 písm. b) SFEU a dočasného rámce. Tato podpora spočívá jednak v účasti Francouzské republiky na projektu navýšení kapitálu v maximální výši 1 miliardy eur a jednak v konverzi akcionářské půjčky ve výši 3 miliardy eur na hybridní nástroj postavený na roveň vlastnímu kapitálu, přičemž tato akcionářská půjčka je součástí opatření dotčeného v rozhodnutí Air France. Podle rozhodnutí Air France-KLM a Air France byly příjemci těchto opatření společnost Air France a její dceřiné společnosti, jakož i holding Air France-KLM a dceřiné společnosti, které tento holding ovládá, s výjimkou společnosti KLM a jejích dceřiných společností.
- 9 Rozsudkem ze dne 19. května 2021, Ryanair v. Komise (KLM; Covid-19) (T-643/20, EU:T:2021:286), zrušil Tribunál rozhodnutí Komise C(2020) 4871 final ze dne 13. července 2020 z důvodu, že bylo stíženo nedostatkem odůvodnění, pokud jde o určení příjemce dotčeného opatření. Rozhodl také, že se pozastavují účinky zrušení uvedeného rozhodnutí až do doby, než bude Komisí přijato nové rozhodnutí podle článku 108 SFEU.
- 10 Dne 16. července 2021 přijala Komise napadené rozhodnutí, v němž měla za to, že dotčené opatření představuje státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU, avšak slučitelnou s vnitřním trhem na základě čl. 107 odst. 3 písm. b) SFEU, a že KLM a její dceřiné společnosti jsou jedinými příjemci podpory, s vyloučením ostatních společností skupiny Air France-KLM.

Návrhová žádání účastníků řízení

- 11 Žalobkyně navrhuje, aby Tribunál:
 - zrušil napadené rozhodnutí;
 - uložil Komisi náhradu nákladů řízení.
- 12 Komise navrhuje, aby Tribunál:
 - zamítl žalobu;
 - uložil žalobkyni náhradu nákladů řízení.
- 13 Nizozemské království, společnosti KLM a Air France a holding Air France-KLM navrhuji žalobu zamítnout jako neopodstatněnou a uložit žalobkyni náhradu nákladů řízení.
- 14 Francouzská republika navrhuje, aby Tribunál žalobu v rozsahu, v němž žalobkyně zpochybňuje opodstatněnost napadeného rozhodnutí, pro nepřipustnost odmítl a ve zbývajících částech zamítl.

Právní otázky

K přípustnosti

- 15 V první řadě žalobkyně tvrdí, že je zúčastněnou stranou 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 je tedy aktivně legitimována za účelem obrany svých procesních práv. Ve druhé řadě tvrdí, že její soutěžní postavení na trhu bylo dotčeným opatřením podstatně ovlivněno, a v důsledku toho je aktivně legitimována zpochybnit opodstatněnost napadeného rozhodnutí.
- 16 Komise, Nizozemské království, společnost KLM, holding Air France-KLM a společnost Air France nezpochybňují přípustnost žaloby.
- 17 Francouzská republika naproti tomu tvrdí, že žalobkyně není aktivně legitimována ke zpochybnění opodstatněnosti napadeného rozhodnutí.
- 18 V projednávané věci je nesporné, že žalobkyně je konkurentkou společnosti KLM, a není tedy zpochybňováno, že musí být považována za „zúčastněnou stranu“ ve smyslu čl. 1 písm. h) nařízení 2015/1589, jež má aktivní legitimaci k zajištění ochrany procesních práv, kterých požívá na základě čl. 108 odst. 2 SFEU.
- 19 Co se oprávnění žalobkyně 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 taková žaloba může být podána za podmínky, že se tento akt dané osoby bezprostředně a osobně dotýká. Zadruhé může takováto 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).

- 20 Vzhledem k tomu, že napadené rozhodnutí, které bylo určeno Nizozemskému království, 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 je žalobkyně tímto rozhodnutím bezprostředně a osobně dotčena ve smyslu uvedeného ustanovení.
- 21 V tomto ohledu z ustálené judikatury vyplývá, že subjekty jiné než ty, kterým bylo určeno rozhodnutí, mohou tvrdit, že jsou osobně dotčeny, pouze 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).
- 22 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 21 výše. Tak je tomu zejména tehdy, když 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).
- 23 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 je rozhodnutí Komise s to 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).
- 24 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).
- 25 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).
- 26 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 dovolávat výlučně svého postavení konkurenta podniku-příjemce (viz rozsudek ze dne 15. července 2021, Deutsche Lufthansa v. Komise, C-453/19 P, EU:C:2021:608, bod 60 a citovaná judikatura).

- 27 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).
- 28 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 jejích 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).
- 29 Právě s ohledem na tyto zásady je třeba zkoumat, zda žalobkyně předložila důkazy umožňující prokázat, že dotčené opatření může podstatně zasáhnout do jejího postavení na dotčeném trhu.
- 30 V tomto ohledu žalobkyně zaprvé tvrdí, že v roce 2021 přepravila přibližně 1,3 milionu cestujících a provozovala 37 leteckých tras s odletem a příletem na třech letištích nacházejících se v Nizozemsku. Konkrétně tvrdí, že byla přímou konkurentkou společnosti KLM na třinácti z těchto leteckých tras, na kterých v roce 2021 přepravila přibližně 185 000 cestujících, což ostatní účastníci řízení nezpochybňují.
- 31 Kromě toho údaje uvedené v příloze A.3.6 žaloby, které rovněž nebyly zpochybněny, prokazují, že počet míst nabízených žalobkyní na uvedených třinácti trasách byl často srovnatelný s počtem míst nabízených společností KLM, či dokonce v některých případech toto číslo překračoval. Konkurence mezi nimi tedy byla, co do počtu nabízených míst, rovněž významná.
- 32 Kromě toho podle nezpochybněného tvrzení žalobkyně bylo třináct leteckých tras, na kterých přímo konkurovala společnosti KLM, obsluhováno málo dalšími leteckými společnostmi.
- 33 Zadruhé žalobkyně v podstatě tvrdí – aniž jí bylo oponováno – že zamýšlela obchodní expanzi na nizozemském trhu, jak o tom svědčí skutečnost, že objednala 210 letadel Boeing 737 Max, která se v červnu 2021 měla zařadit do její letadlové flotily a umožnit jí realizaci zamýšlené expanze.
- 34 Zatřetí podle zprávy Nadace pro politickou inovaci, kterou předložila 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 ostatními 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, aby se zapojil[a] do pravděpodobné restrukturalizace letecké dopravy v Evropě“. Z toho vyplývá, že žalobkyně měla ve vztahu k takovým tradičním společnostem, jako je společnost KLM, která byla vystavena riziku platební neschopnosti, či dokonce odchodu z trhu, relativně silné postavení.

- 35 Riziko, že by se společnost KLM dostala v případě neexistence dotčeného opatření do úpadku, totiž vyplývá z napadeného rozhodnutí, které upřesňuje, že cílem tohoto opatření bylo poskytnout společnosti KLM likviditu, kterou potřebovala k tomu, aby se vyrovnala s nepříznivými důsledky zdravotní krize způsobené covidem-19, a zabránit tak úpadku společnosti KLM.
- 36 Začtvrté žalobkyně tvrdí, že soutěžní vztah mezi ní a skupinou Air France-KLM, posuzovaný jako celek, je ještě výraznější. Na úrovni Unie je ve skutečnosti v počtu přepravených cestujících jako letecká společnost na prvním místě, zatímco skupina Air France-KLM je až čtvrtá, což ostatní účastníci řízení nezpochybňují.
- 37 Ze zprávy společnosti Exane BNP Paribas ze dne 15. července 2020, nadepsané „European Airlines, blinded by the light“ (Evropské letecké společnosti: světlem oslepené), kterou předložila žalobkyně a jejíž obsah není ostatními účastníky řízení zpochybněn, vyplývá, že letecké společnosti skupiny Air France-KLM díky státní podpoře společně disponovaly největším objemem likvidních prostředků v Evropě, a že podle nezpochybněného tvrzení žalobkyně ji tyto společnosti – jakožto evropskou leteckou společnost, která od července 2020 mohla zvládnout nejdelší období úplného odstavení letadlové flotily před úplným vyčerpáním svých peněžních prostředků – na prvním místě nahradily.
- 38 Skutečnosti uvedené v bodech 30 až 37 výše společně umožňují mít za to, že žalobkyně prokázala, že poskytnutí dotčeného opatření mohlo posílit soutěžní postavení KLM k újmě žalobkyně a *prima facie* vést k podstatnému zásahu do jejího soutěžního postavení na trhu zejména tím, že způsobilo ztrátu příjmů a méně příznivý vývoj než ten, který by byl zaznamenán v případě neexistence takového opatření (viz judikatura citovaná v bodě 27 výše).
- 39 Tento závěr není zpochybněn námitkou Francouzské republiky, podle které žalobkyně není hlavní konkurentkou společnosti KLM na nizozemském trhu.
- 40 Judikatura totiž pro možnost považovat soutěžní postavení žalobkyně za podstatně ovlivněné podporou nevyžaduje, aby žalobkyně byla hlavní konkurentkou příjemce této podpory.
- 41 Nelze přijmout ani námitku Francouzské republiky, podle které žalobkyně neprokázala, že se jí napadené rozhodnutí dotklo z důvodu skutkové situace, která ji odlišuje od situace všech ostatních konkurentů společnosti KLM.
- 42 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 28 výše, upřesnil Soudní dvůr, že není nezbytné, aby žalobkyně předložila důkazy týkající se jejích podílů na trhu nebo podílů příjemce nebo případných konkurentů na tomto trhu. Z toho vyplývá, že k prokázání podstatného dotčení soutěžního postavení žalobkyně nelze po ni požadovat, aby na podporu žaloby prokázala, jaká je soutěžní situace všech jejích konkurentů, a aby se od ní odlišila.
- 43 Navíc je třeba uvést, že judikatura citovaná v bodě 21 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.

- 44 O takový případ se jedná v projednávané věci. Všechny skutečnosti uvedené v bodech 30 až 37 výše totiž směřují k tomu, že bylo dostatečně věrohodně prokázáno, že postavení žalobkyně na dotčených trzích se vyznačovalo určitými vlastnostmi, které jsou pro ni specifické, a sice skutečností, že žalobkyně je přímou konkurentkou společnosti KLM na velkém počtu leteckých tras, na kterých mimoto obsluhuje značný počet míst, že zahájila obchodní expanzi na nizozemském trhu a že existovalo riziko, že bez dotčeného opatření se společnost KLM dostane do platební neschopnosti nebo přinejmenším významně oslabí, zatímco finanční situace žalobkyně 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 KLM.
- 45 S ohledem na výše uvedené je třeba konstatovat, že žalobkyně právně dostačujícím způsobem prokázala, že dotčené opatření mohlo podstatně zasáhnout do jejího soutěžního postavení na dotčeném trhu.
- 46 Je třeba konstatovat, že žalobkyně je napadeným rozhodnutím rovněž bezprostředně dotčena, jelikož není pochyb o tom, že Nizozemské království má v úmyslu vyplatit podporu společnosti KLM a že taková platba může způsobit, že se žalobkyně bude nacházet v nevýhodném soutěžním postavení, a může se tak dotknout jejího práva, aby touto podporu 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).
- 47 Žalobkyně je tedy oprávněna zpochybnit opodstatněnost napadeného rozhodnutí.

K věci samé

- 48 Na podporu žaloby uplatňuje žalobkyně pět žalobních důvodů, z nichž první se v podstatě týká nesprávného právního posouzení a zjevně nesprávného posouzení týkajících se vyloučení holdingu Air France-KLM a společnosti Air France z okruhu příjemců dotčeného opatření, druhý porušení ustanovení Smlouvy o FEU a obecných právních zásad týkajících se zákazu diskriminace, volného pohybu služeb a svobody usazování, třetí nesprávného použití čl. 107 odst. 3 písm. b) SFEU, čtvrtý porušení jejich procesních práv a pátý porušení povinnosti uvést odůvodnění.

K prvnímu žalobnímu důvodu, který se týká se vyloučení holdingu Air France-KLM a společnosti Air France z okruhu příjemců dotčeného opatření

- 49 Žalobkyně zpochybňuje určení příjemce dotčeného opatření. Tvrdí, že Komise měla nesprávně za to, že příjemci dotčeného opatření byly pouze společnost KLM a společnosti, které kontrolovala, s vyloučením holdingu Air France-KLM a společnosti Air France. V tomto ohledu uvádí několik skutečností, aby prokázala, že holding Air France-KLM a společnost Air France jsou rovněž potenciálními nebo nepřímými příjemci dotčeného opatření. Tyto skutečnosti v podstatě

poukazují na kapitálové, organické, funkční a hospodářské vazby mezi holdingem Air France-KLM, společností Air France a společností KLM, smluvní rámec, na jehož základě bylo dotčené opatření poskytnuto, jakož i kontext, do kterého toto opatření spadá.

- 50 Komise zpochybňuje argumenty žalobkyň a na základě skutečností zdůrazněných v napadeném rozhodnutí podotýká, že společnosti Air France a KLM mají *de facto* značnou funkční, hospodářskou a organickou samostatnost, a to jak vůči sobě navzájem, tak vůči holdingu Air France-KLM. Mimoto i podniková a řídicí struktura skupiny Air France-KLM brání riziku nepřímého převodu podpory mezi společnostmi Air France a KLM. Kromě toho dotčené opatření zahrnuje smluvní mechanismy rovnocenné doložce o účelovém určení, které přinášejí skutečné finanční a hospodářské zvýhodnění z uvedeného opatření výlučně společnosti KLM.
- 51 Francouzská republika, Nizozemské království, společnosti KLM a Air France a holding Air France-KLM se s vyjádřením Komise ztotožňují.
- 52 V napadeném rozhodnutí měla Komise za to, že příjemcem dotčeného opatření byla společnost KLM včetně dceřiných společností, které kontrolovala. Naproti tomu, ačkoli je společnost KLM součástí skupiny Air France-KLM, ani její mateřská společnost, tedy holding Air France-KLM, ani její sesterské společnosti, včetně společnosti Air France a dceřiných společností, které posledně uvedená kontroluje, nejsou příjemci uvedeného opatření.
- 53 Tento žalobní důvod v podstatě nastoluje otázku určení příjemce podpory v kontextu skupiny společností.
- 54 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].
- 55 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 vlastnit 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).

- 56 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.
- 57 Kromě toho Komise upřesnila 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].
- 58 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.
- 59 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 posouzení autora rozhodnutí nahradit svým posouzením skutkového stavu, zejména po ekonomické stránce, 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 a citovaná judikatura).
- 60 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).
- 61 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].
- 62 S ohledem na kritéria stanovená v 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*

- 63 Komise úvodem tvrdí, že žalobkyně v žalobě uvádí, že možnost mateřské společnosti *de iure* vykonávat kontrolu nad svojí dceřinou společností postačuje „sama o sobě“ k závěru, že mateřská společnost musí být zahrnuta mezi příjemce podpory. Žalobkyně přitom v replice tvrdí, že Komise

v rámci svého posouzení nezohlednila kontrolní pravomoc holdingu Air France-KLM nad jeho dceřinými společnostmi. Vzhledem k tomu, že posledně uvedený argument žalobkyně nerozvíjí argument uvedený v žalobě, je nepřipustný z důvodu, že byl poprvé vznesen ve stadiu repliky.

- 64 Je třeba odmítnout argumentaci Komise týkající se nepřipustnosti argumentu formulovaného žalobkyní v replice, podle kterého v rámci svého posouzení nezohlednila kontrolní pravomoc holdingu Air France-KLM nad jeho dceřinými společnostmi, jelikož uvedená argumentace vychází z neúplného výkladu žaloby. V ní totiž žalobkyně tvrdí, že Komise neposoudila správně dopad skutečnosti, že holding Air France-KLM měl možnost vykonávat dozorčí funkci, funkci iniciátora a funkci finanční podpory ve vztahu ke své dceřiné společnosti KLM, a dále kritizuje posouzení – ze strany Komise – několika dalších faktorů týkajících se organických, funkčních, hospodářských a smluvních vazeb mezi různými subjekty skupiny Air France-KLM. Argumenty uvedené v žalobě se tedy neomezovaly na pouhou právní možnost holdingu Air France-KLM vykonávat kontrolu nad společností KLM. Argument uvedený ve výše zmíněné replice tak představuje rozšíření, a není tedy nepřipustný.
- 65 Po tomto upřesnění je zaprvé ke kapitálovým vazbám mezi jednotlivými entitami patřícími do skupiny Air France-KLM třeba uvést, jak bylo připomenuto v bodě 3 výše, že společnost Air France je 100% vlastněna holdingem Air France-KLM a že uvedený holding vlastní 93,84 % základního kapitálu, 99,7 % hospodářských práv a 49 % hlasovacích práv ve společnosti KLM.
- 66 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).
- 67 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 byla unijní pravidla upravující státní podpory 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).
- 68 V projednávané věci z bodu 33 napadeného rozhodnutí vyplývá, že holding Air France-KLM má kontrolní pravomoc nad společností KLM díky právům veta, která má jednak v obchodních a rozpočtových záležitostech společnosti KLM a jednak v odměňování, jmenování a odvolávání jejích vedoucích pracovníků, včetně jmenování a odvolávání členů představenstva či správní rady KLM. Uvedený holding musí schvalovat rozhodnutí týkající se zejména strategických rozhodnutí, rozpočtu a investičního plánu „skupiny Air France-KLM, včetně společnosti KLM“, před jejich přijetím nebo prováděním.
- 69 Z bodů 40 a 51 napadeného rozhodnutí rovněž vyplývá, že holding Air France-KLM má právo schvalovat finanční operace svých dceřiných společností přesahující 150 milionů eur. Toto právo se v projednávané věci jevílo jako relevantní s ohledem na skutečnost, že – jak uznává Komise

v napadeném rozhodnutí – finanční prostředky poskytnuté Nizozemským královstvím překračovaly prahovou hodnotu 150 milionů eur, takže jej holding Air France-KLM musel schválit před jejich poskytnutím.

- 70 Zadruhé stran organických vazeb mezi holdingem Air France-KLM a společnostmi Air France a KLM odkazuje žalobkyně 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“), z něhož předložily výňatek před Tribunálem a 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.
- 71 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.
- 72 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.
- 73 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.
- 74 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.
- 75 Vyplývá z něj rovněž, že rozhodnutí přijatá těmito smíšenými orgány na úrovni skupiny Air France-KLM poté provádějí jednotlivé subjekty skupiny.
- 76 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.

- 77 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*

- 78 V prvním sledu v bodě 36 napadeného rozhodnutí Komise uvedla, že holding Air France-KLM zaměstnával vlastní zaměstnance a „měl k dispozici“ zaměstnance, které k němu vysílaly společnosti Air France a KLM. Mimoto v bodech 33 a 112 tohoto rozhodnutí uvedla, jak bylo připomenuto v bodě 68 výše, že řečený holding 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 společnostmi existuje určitá integrace a tentýž holding je zapojen do nejvýznamnějších rozhodnutí týkajících se vedoucích pracovníků jeho dceřiných společností.
- 79 Ve druhém sledu v bodě 37 napadeného rozhodnutí Komise vysvětlila, že holding Air France-KLM není „přímo“ činný na trzích letecké dopravy, na kterých působí společnosti Air France a KLM, a konstatovala, že úlohou uvedeného holdingu bylo poskytovat podporu svým dceřiným společnostem „v oblasti informatiky, lidských zdrojů, marketingu, digitalizace, komunikace a inovací“.
- 80 V bodě 42 napadeného rozhodnutí Komise nicméně 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 uvedenému holdingu. Toto zjištění vyplývá rovněž z bodu 112 uvedeného rozhodnutí.
- 81 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 72 výše), což potvrzuje jistý stupeň integrace holdingu Air France-KLM a společností Air France a KLM.
- 82 Existenci určité funkční koordinace v rámci skupiny Air France-KLM mimoto ilustruje příklad „Transavia“, na který poukazuje 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. Kromě toho, jak tvrdí žalobkyně, „Transavia“ je často uvedena jako jediný podnik v univerzálním registračním dokumentu pro rok 2019 a v univerzálním registračním dokumentu holdingu Air France-KLM pro rok 2020, předloženém Úřadu pro finanční trhy podle nařízení 2017/1129 (dále jen „univerzální registrační dokument pro rok 2020“), v případech, kdy odkazuje na „low cost“ segment obchodní činnosti skupiny Air France-KLM. Tento příklad tedy svědčí o určité funkční a obchodní spolupráci mezi dvěma dceřinými společnostmi společností Air France a KLM.

- 83 Ve třetím sledu z bodů 38 až 40 a z bodu 112 napadeného rozhodnutí vyplývá, že holding Air France-KLM plní rovněž finanční funkce pro potřeby společností Air France a KLM. Uděluje svým dceřiným společnostem zejména rozpočtové pokyny. Rovněž může podle napadeného rozhodnutí „příležitostně“ získávat kapitál na finančních trzích (dluhopisy nebo vlastní kapitál) ve prospěch svých dceřiných společností v závislosti na jejich individuálních potřebách.
- 84 Je třeba dodat, podobně jako to učinila žalobkyně a jak vyplývá z bodů 70 až 75 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 jsou průběžně a trvale sledována na úrovni skupiny Air France-KLM.
- 85 Finanční úlohu holdingu Air France-KLM ilustruje v projednávaném případě skutečnost uvedená v bodě 40 napadeného rozhodnutí, že holding Air France-KLM má právo schvalovat finanční operace svých dceřiných společností přesahující 150 milionů eur, takže musel schválit i dotčené opatření.
- 86 Komise sice v napadeném rozhodnutí a na jednání uznala finanční úlohu holdingu Air France-KLM ve prospěch jeho dceřiných společností, avšak relativizovala její význam tím, že ji kvalifikovala jako „omezenou“ (bod 38 napadeného rozhodnutí).
- 87 Z bodů 68 až 85 výše však vyplývá, že významná nebo strategická rozhodnutí v oblasti financování, investic a letadlové flotily koordinuje, či dokonce schvaluje holding Air France-KLM.
- 88 Tento závěr je potvrzen údaji uvedenými v univerzálních registračních dokumentech pro roky 2019 a 2020, z nichž 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 uvedený skupina plánovala „systematické využívání financování na trzích [prostřednictvím společnosti] Air France-KLM“.
- 89 Navzdory tomu měla Komise v napadeném rozhodnutí za to, že společnosti Air France a KLM jsou „funkčně samostatné“, přičemž vycházela z následujících skutečností (bod 41 napadeného rozhodnutí).
- 90 Zprvce mají společnosti Air France a KLM „různé manažerské týmy“ (bod 41 první odrážka napadeného rozhodnutí). Toto tvrzení však musí být silně relativizováno skutečnostmi uvedenými v bodech 68 až 75 výše, z nichž vyplývá, že holding Air France-KLM má právo veta v otázkách odměňování, jmenování a odvolávání řídících pracovníků svých dceřiných společností, že smíšené orgány v rámci skupiny Air France-KLM jsou pověřeny kontrolou a koordinací některých důležitých rozhodnutí týkajících se jejích dceřiných společností a že uvedený holding má k dispozici zaměstnance společností Air France a KLM, kteří jsou k němu vysláni.
- 91 Zadruhé je společnost KLM j „nezávislá a plně odpovědná“ za „většinu“ hlavních prvků svých obchodních činností, zejména lidských zdrojů, letadlové flotily, rozvoje sítě, zákaznických zkušeností, řízení cestujících a nákladu, činností údržby, letového provozu, palubních služeb a marketingu (bod 41 první odrážka napadeného rozhodnutí). Tato tvrzení však opomíjejí úlohu holdingu Air France-KLM u operací týkajících se letadlové flotily (viz body 68 a 72 výše) i u poskytování služeb letecké dopravy, zejména v oblasti prodeje a správy cen a příjmů, jejichž strategie je určována na úrovni uvedeného holdingu (viz body 80 až 82 výše).

- 92 Zatřetí má společnost KLM „nezávislou finanční organizaci“, pokud jde zejména o financování a kontrolu interních a externích vztahů, peněžních prostředků, auditu a daní (bod 41 druhá odrážka napadeného rozhodnutí). V bodě 40 napadeného rozhodnutí Komise mimoto uvedla, že „každodenní“ finanční činnosti jsou společnostmi Air France a KLM vykonávány nezávisle. Tato tvrzení však narážejí na skutečnost, že veškeré financování nad prahovou hodnotu 150 milionů eur nebo jakákoli investice nad pět milionů eur musí být schváleny holdingem Air France-KLM. Kromě toho skutečnost, že si „každodenní“ finanční činnosti řídí společnosti Air France a KLM, není v rozporu s výše uvedeným.
- 93 Začtvrté společnost KLM spravuje své potřeby likvidity „nezávisle bez zásahu společnosti Air France“. Holding Air France-KLM nemá žádnou kontrolu nad finančními prostředky společnosti KLM. Například určitá rozhodnutí jsou přijímána na úrovni správní rady společnosti KLM, a nikoli na úrovni uvedeného holdingu. Neexistuje ani „mechanismus rozdělení zisků a ztrát, ani dohoda o sdružování peněžních prostředků mezi společnostmi Air France a KLM“ (bod 40 druhá odrážka a bod 41 třetí odrážka napadeného rozhodnutí).
- 94 Na jednu stranu je třeba upřesnit i skutečnost, že společnosti Air France a KLM řídí svou likviditu nezávisle, jelikož holding Air France-KLM získává na trzích kapitál ve prospěch svých dceřiných společností (viz bod 83 výše), schvaluje jejich finanční operace nad 150 milionů eur a vydává svým dceřiným společnostem rozpočtové pokyny. Stejně tak tvrzení, podle kterého jsou určitá rozhodnutí přijímána na úrovni správní rady společnosti KLM, a nikoli na úrovni holdingu Air France-KLM, musí být relativizováno okolnostmi uvedenými v bodě 72 výše, z něhož vyplývá, že holding je zapojen do přijímání důležitých a strategických rozhodnutí v otázkách financování, investic a operací týkajících se flotily.
- 95 Na druhou stranu Komise, ačkoli tvrdila, že neexistuje mechanismus rozdělení zisků a ztrát, ani dohody o sdružování peněžních prostředků mezi společnostmi Air France a KLM, v bodě 47 napadeného rozhodnutí uvedla, že mezi společnostmi Air France a KLM a jejich dceřinými společnostmi existovaly „dohody o rozdělení nákladů“. Z téhož bodu napadeného rozhodnutí vyplývá, že existují „společné činnosti společně vykonávané společnostmi Air France a KLM nebo jejich dceřinými společnostmi“. Tyto skutečnosti potvrzují existenci určité funkční integrace a spolupráce mezi nimi v rámci skupiny Air France-KLM.
- 96 Závěr, ke kterému dospěla Komise, a sice že společnosti Air France a KLM požívají funkční samostatnosti, je zpochybněn všemi úvahami uvedenými v bodech 78 až 95 výše.
- 97 Funkční vazby mezi holdingem Air France-KLM a společnostmi 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 bodech 43 až 46 a 113 napadeného rozhodnutí měla Komise za to, že holding Air France-KLM a společnosti KLM a Air France jsou *de facto* hospodářsky samostatné, a to z následujících důvodů.
- 99 Předně holding Air France-KLM nevykonává žádnou činnost generující externí příjmy, takže nemůže samostatně podporovat společnosti Air France a KLM. Příjmy uvedeného holdingu jsou generovány výlučně interně jeho dceřinými společnostmi prostřednictvím poplatku za správu, který pokrývá náklady na správu holdingu, na ochranné známky a na některé mechanismy

přerozdělování nákladů (body 43 a 44 napadeného rozhodnutí). Dále, ačkoli holding Air France-KLM může společnosti KLM poskytovat určité finanční služby, takové služby neznamenají poskytování finanční podpory společností KLM a Air France (bod 45 uvedeného rozhodnutí). Konečně obchodní vztahy mezi společnostmi Air France a KLM byly vedeny za běžných tržních podmínek a vyjednávány nezávislými řídicími týmy. Pokud jde o dohody o rozdělení nákladů mezi tyto dvě společnosti, tyto dohody stanoví rozdělovací klíč založený na „tržních normách“ (body 46 a 47 tohoto rozhodnutí).

- 100 V tomto ohledu zaprvé, jak tvrdí žalobkyně, skutečnost, že holding Air France-KLM generuje příjmy pouze prostřednictvím svých dceřiných společností, prokazuje, že mezi uvedeným 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 80 výše), a že uvedený holding je zapojen do financování svých dceřiných společností koordinovaně (viz body 83 až 87 výše).
- 101 Zadruhé i za předpokladu, že holding Air France-KLM působí na finančních trzích pouze jako „zprostředkovatel“ mezi jeho dceřinými společnostmi a investory, potvrzuje to skutečnost, že uvedený holding jedná v zájmu svých dceřiných společností, když 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. Synergie v rámci uvedené skupiny je tedy dosahováno díky holdingu Air France-KLM.
- 102 O tom svědčí okolnost, které se dovolává žalobkyně, že holding Air France-KLM v červenci 2021 veřejně oznámil společnou objednávku velkého počtu letadel pro potřeby společností KLM, „Transavia Netherlands“ a „Transavia France“. Když byla Komise v tomto ohledu dotázána v rámci organizačního procesního opatření a na jednání, potvrdila, že tato společná objednávka skutečně proběhla, a vysvětlila, že daný holding vyjednal její podmínky s cílem dosáhnout lepší dohody. Takže ačkoli smlouvy byly podepsány a zaplacený zvláště společnostmi KLM, „Transavia Netherlands“ a „Transavia France“, nic to nemění na tom, že právě díky holdingu Air France-KLM mohly společnosti KLM, „Transavia Netherlands“ a „Transavia France“ těžit z lepší dohody.
- 103 Zatřetí, jak bylo uvedeno v bodě 95 výše, skutečnost přiznaná Komisí, že mezi společnostmi Air France a KLM existují dohody o rozdělení nákladů, jakož i činnosti vykonávané společně společnostmi Air France a KLM a jejich dceřinými společnostmi, potvrzuje existenci určité hospodářské integrace a spolupráce mezi nimi.
- 104 Začtvrté Komise v bodech 44 a 46 napadeného rozhodnutí tvrdí, že finanční a obchodní vztahy mezi holdingem Air France-KLM a jeho dceřinými společnostmi Air France a KLM, jakož i mezi nimi samotnými, jsou vedeny za „obvyklých tržních podmínek“. Pokud jde konkrétně o vztahy mezi společnostmi Air France a KLM, odkazuje v této souvislosti na skutečnost, že tyto společnosti jsou z daňového hlediska i nadále zdanitelné ve Francii a v Nizozemsku, že francouzské a nizozemské daňové právní předpisy stanoví, že všechny transakce v rámci skupiny musí být prováděny tak, jako by byly uzavírány mezi nezávislými stranami, a že tedy tímto způsobem nemůže dojít k žádnému zvýhodnění (bod 46 první odrážka 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 100 až 103 výše.

- 105 Navíc je třeba připomenout, že poskytnutí dotčeného opatření bylo odůvodněno zejména potřebou podpořit společnost KLM v okamžiku vážného nedostatku likvidity a rizika úpadku (body 12 a 13 napadeného rozhodnutí). Za těchto okolností se výhoda plynoucí z tohoto opatření projevuje právě v poskytnutí značných částek likvidity, které by nebyly dostupné za tržních podmínek. V této souvislosti by takové opatření mělo předně za následek posílení finanční situace skupiny Air France-KLM jako celku, jelikož by zabránilo riziku úpadku jedné z jeho hlavních dceřiných společností, a sice společnosti KLM, a tím by uklidnilo věřitele společností uvedené skupiny, přičemž je navíc upřesněno, že státní půjčka, která je součástí dotčeného opatření, byla podřízena nezajištěným a nepodřízeným bankovním úvěrům nebo dluhopisovým půjčkám (bod 81 uvedeného rozhodnutí). Dále 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.
- 106 Kromě toho by bez dotčeného opatření nemohla společnost KLM pravděpodobně pokračovat ve svých činnostech, a tím by rovněž ohrozila pokračování činností prováděných společně se společností Air France (viz body 80 až 82, 95, 102 a 103 výše). Uvedené opatření tím, že umožňuje pokračování činností společnosti KLM, implicitně, ale nutně umožňuje také pokračování činností vykonávaných společnostmi Air France a KLM společně.
- 107 Hospodářské vazby mezi holdingem Air France-KLM a společnostmi 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 smlouvám, na jejichž základě bylo dotčené opatření poskytnuto*

- 108 V bodech 53 a 114 napadeného rozhodnutí měla Komise v podstatě za to, že smluvní mechanismy, na jejichž základě bylo dotčené opatření poskytnuto, zaručují, že KLM a její dceřiné společnosti jsou jeho jedinými příjemci.
- 109 Žalobkyně v podstatě tvrdí, s odkazem na obsah některých ustanovení dotčených smluv, že tato ustanovení nemohou zaručit, že společnost KLM je jediným příjemcem dotčeného opatření.
- 110 Komise odpovídá, že dotčené smluvní mechanismy jsou rovnocenné doložce o účelovém určení, která přináší skutečné finanční a hospodářské zvýhodnění z dotčeného opatření výlučně společnosti KLM.
- 111 Je třeba konstatovat, že dotčené opatření mělo být poskytnuto zejména na základě následujících smluv popsanych v bodě 18 napadeného rozhodnutí: zaprvé rámcová dohoda uzavřená mezi nizozemským státem, společností KLM a holdingem Air France-KLM (dále jen „rámcová dohoda“), zadruhé smlouva o revolvingovém úvěru uzavřená mezi společností KLM a konsorciem bank (dále jen „dohoda o bankovním úvěru“) a zatřetí smlouva o státní půjčce uzavřenou mezi Nizozemským státem a společností KLM (dále jen „dohoda o státní půjčce“).
- 112 Je třeba konstatovat, podobně jako žalobkyně, že holding Air France-KLM je smluvní stranou rámcové dohody, která stanoví obecné podmínky pro poskytnutí dotčeného opatření. Pouze uvedený holding tedy v kontextu provádění dotčeného opatření převzal práva a povinnosti ve vztahu ke svým smluvním partnerům.

- 113 Zprvve, jak vyplývá z bodu 51 napadeného rozhodnutí, rámcová dohoda je právním prostředkem, kterým je financování pocházející z dotčeného opatření schváleno holdingem Air France-KLM, neboť všechny finanční operace přesahující 150 milionů eur podléhají jejímu schválení.
- 114 Zadruhé z bodů 85 až 90 napadeného rozhodnutí vyplývá, že nizozemské orgány ukládají pro poskytnutí dotčeného opatření „dodatečné podmínky“. Z odpovědi Komise na otázky položené v rámci organizačního procesního opatření přitom vyplývá, že tyto „dodatečné podmínky“ byly uvedeny v rámcové dohodě, a holding Air France-KLM se tedy specificky zavázal k jejich provedení coby podmínek pro poskytnutí dotčeného opatření.
- 115 Například z odpovědi Komise na organizační procesní opatření vyplývá, že holding Air-France-KLM měl udělit souhlas s plánem restrukturalizace společnosti KLM, který měl být podle bodu 89 napadeného rozhodnutí vypracován nejpozději do 1. října 2020 a uplatňovaný až do roku 2025 za účelem zlepšení ziskové marže společnosti KLM.
- 116 Kromě toho holding Air France-KLM souhlasil s tím, že v rámcové dohodě změnil některá ustanovení dohod uzavřených mezi nizozemským státem, uvedeným holdingem a společností KLM v okamžiku schválení spojení mezi společnostmi Air France a KLM v roce 2004. Tyto změny mají za následek prodloužení výpovědní lhůty pro ukončení závazků převzatých stranami na základě těchto dohod týkajících se zejména umístění sídla KLM, jejího mateřského letiště v Nizozemsku a zachování jejích stávajících provozních licencí, na pět let.
- 117 Holding Air France-KLM rovněž souhlasil s prováděním dalších podmínek stanovených v rámcové dohodě týkajících se zejména pracovního práva, kvality sítě a udržitelnosti.
- 118 Z toho vyplývá, že několik podmínek pro poskytnutí dotčeného opatření výslovně podléhá schválení ze strany holdingu Air France-KLM nebo je předmětem závazku z jeho strany. To prokazuje, že smlouvy, na jejichž základě bylo dotčené opatření poskytnuto, ukládají uvedenému holdingu významná smluvní práva a povinnosti v rámci poskytnutí a provádění uvedeného opatření.
- 119 Navzdory výše uvedenému měla Komise v bodech 53 a 114 napadeného rozhodnutí za to, že několik smluvních mechanismů zaručuje, že z dotčeného opatření má prospěch pouze KLM a její dceřiné společnosti.
- 120 Zprvve Komise v bodě 53 první odrážce napadeného rozhodnutí konstatovala, že jedno z ustanovení dohody o státní půjčce stanoví, že tato půjčka může být použita pouze pro obecné korporální potřeby společnosti KLM a jejích dceřiných společností a že žádná částka pocházející z této půjčky nemůže být „dále půjčena“ společnosti Air France nebo holdingu Air France-KLM.
- 121 Je přitom třeba konstatovat, podobně jako to učinila žalobkyně, že ujednání uvedené v bodě 120 výše se podle svého znění, jak je uvedeno v napadeném rozhodnutí, omezuje na zákaz dotčenou půjčku „dále půjčit“ holdingu Air France-KLM nebo společnosti Air France, avšak nevylučuje, že by posleďně uvedené mohly mít z dotčeného opatření prospěch, a to i nepřímo.
- 122 Zadruhé podle jiného ustanovení rámcové dohody se holding Air France-KLM a společnost KLM zavazují, že postupy dotčeného opatření nebudou použity k „přímému“ prospěchu holdingu nebo společnosti Air France. Nizozemský stát kromě toho jmenuje jednoho ze svých zmocněnců, aby

dohlížel na to, jak společnost KLM využívá finanční prostředky pocházející z dotčeného opatření, a zejména na to, aby nebyly použity k „přímému“ prospěchu uvedeného holdingu nebo společnosti Air France (bod 53 druhá a šestá odrážka napadeného rozhodnutí).

- 123 Jak však v podstatě tvrdí žalobkyně, ujednání uvedené v bodě 122 výše se týká pouze „přímého“ prospěchu, aniž vylučuje možný nepřímý prospěch holdingu nebo společnosti Air France z dotčeného opatření.
- 124 Podle judikatury musí být i podnik, který je příjemcem nepřímé výhody, považován za příjemce podpory. Výhoda poskytnutá přímo některým fyzickým či právnickým osobám může totiž být nepřímou výhodou, a tudíž státní podporou pro jiné fyzické či právnické 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).
- 125 V tomto ohledu postačí poznamenat, že v univerzálním registračním dokumentu pro rok 2020, jehož výňatek žalobkyně předložila Tribunálu, skupina Air France-KLM výslovně uznala, že opatření podpory poskytnutá Francouzskou republikou a Nizozemským královstvím a schválená Komisí v celkové výši 10,4 miliardy eur „umožnila zlepšit likviditu skupiny“. Z toho vyplývá, že podle názoru uvedené skupiny z uvedených opatření, včetně dotčeného opatření, měla prospěch tato skupina jako celek, a nikoli pouze společnost KLM.
- 126 Dotčené opatření totiž tím, že zaručuje životaschopnost společnosti KLM, která je jednou ze dvou hlavních dceřiných společností holdingu Air France-KLM, posiluje rovněž jeho životaschopnost. Bez tohoto opatření by hrozba úpadku společnosti KLM mohla kontaminovat uvedený holding, a tím i celou skupinu Air France-KLM.
- 127 S ohledem na úroveň integrace v rámci skupiny Air France-KLM, a konkrétně na koordinované a centralizované řízení významných investic, operace týkající se letadlové flotily a řízení finančních rizik na úrovni uvedené skupiny (viz body 68 až 75 výše) může dotčené opatření přinejmenším nepřímo posílit finanční situaci uvedené skupiny jako celku. Stejně tak tím, že uvedené opatření zlepšuje likviditu celé skupiny, jak výslovně připouští univerzální registrační dokument pro rok 2020, může posílit schopnost holdingu Air France-KLM získávat finanční prostředky na finančních trzích pro potřeby svých dceřiných společností, včetně společnosti Air France, jak správně tvrdí žalobkyně.
- 128 Zatřetí podle dohody o bankovním úvěru si společnost KLM mohla půjčovat částky z revolvingového úvěru pouze na krátkou dobu v závislosti na svých potřebách likvidity. Pokud by tedy taková potřeba již neexistovala, společnost KLM by nemohla refinancovat existující úvěry a musela by je splatit. To nepřímo platí i v případě dohody o státní půjčce. Kromě toho podle rámcové dohody a dohody o státní půjčce měla být tato půjčka vyplacena ve splátkách a při každé žádosti o platbu musela společnost KLM potvrdit, že byly splněny podmínky uvedené v dohodě o státní půjčce, a zejména podmínka týkající se zákazu „dalšího půjčení“ uvedené půjčky holdingu Air France-KLM a společnosti Air France (bod 53 třetí a čtvrtá odrážka napadeného rozhodnutí).
- 129 Nicméně skutečnost, že podle dohody o státní půjčce je tato půjčka vyplácena ve splátkách, resp. že podle dohody o bankovním úvěru má tento úvěr formu revolvingového kontokorentu v závislosti na potřebách likvidity společnosti KLM, nijak nevylučuje, z důvodů uvedených v bodech 125 až 127 výše, že tyto půjčky či úvěry mohou, byť jen nepřímo, přinést prospěch skupině jako celku.

- 130 Začtvrté je podle Komise společnosti KLM po dobu trvání dotčeného opatření zakázáno vyplácet dividendy nebo jiné kapitálové odměny, což jí brání převést takto získanou podporu na holding Air France-KLM nebo na společnost Air France ve formě dividend (bod 53 pátá odrážka napadeného rozhodnutí).
- 131 Dotčený zákaz, jehož cílem je především zabránit zneužití veřejných prostředků ve prospěch akcionářů příjemce ve formě dividend nebo jiných kapitálových odměn, však nezpochybňuje úvahy uvedené v bodech 125 až 127 výše.
- 132 S ohledem na výše uvedené je třeba dospět k závěru, že smluvní mechanismy citované v napadeném rozhodnutí neumožňují konstatovat, že jedinými příjemci dotčeného opatření jsou společnost KLM a její dceřiné společnosti, s vyloučením holdingu Air France-KLM a společnosti Air France a dceřiných společností, které kontrolují.
- 133 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.
- 134 V tomto ohledu, jak bylo uvedeno v bodech 55 a 56 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 skupiny, nemůže vést k obecnému závěru v žádném směru.
- 135 V každém případě zvláštní okolnosti věcí, v nichž byly vydány rozsudky citované Komisí, nejsou srovnatelné s okolnostmi, z nichž vychází projednávaná věc.
- 136 Zprvve 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 je možné, že taková analýza povede k závěru, že příjemcem podpory je někdo jiný než dlužník sporné půjčky. V souladu s uvedeným rozsudkem výsledek uvedené analýzy závisí na existenci a přesném znění relevantních smluvních ujednání. V projednávané věci má přitom Tribunál za to, jak vyplývá z bodů 111 až 132 výše, že právě v závislosti na obsahu jednotlivých smluvních ustanovení použitelných v projednávané věci tato ustanovení neumožňují konstatovat, že jedinými příjemci dotčeného opatření jsou společnost KLM a její dceřiné společnosti, s vyloučením holdingu Air France-KLM a společnosti Air France a dceřiných společností, které kontrolují. Kromě toho má holding Air France-KLM v daném případě v rámci dotčeného opatření významná smluvní práva a povinnosti, a je tedy přímo účastný na jeho správě.
- 137 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 uvedené věci. Například v projednávané věci si 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 uvedené věci. Uvedený holding navíc neměl žádné právo či výsady srovnatelné s těmi, které má holding Air France-KLM, pokud jde o poskytnutí dotčeného opatření.

- 138 Zatřetí věci, ve kterých byl vydán rozsudek ze dne 11. května 2005, Saxonía 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 společností, 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.
- 139 Smluvní rámec, na jehož základě bylo poskytnuto dotčené opatření, tudíž neumožňuje učinit závěr, že jedinými příjemci dotčeného opatření jsou společnost KLM a její dceřiné společnosti.

– Ke druhu poskytnuté podpory a kontextu, do něhož spadá

- 140 Pokud jde o druh poskytnuté podpory a kontext, do něhož poskytnuté opatření podpory spadá, žalobkyně v podstatě kritizuje skutečnost, že Komise neposoudila kumulativní účinky podpor, které jsou předmětem rozhodnutí Air France, rozhodnutí Air France-KLM a Air France a napadeného rozhodnutí.
- 141 V tomto ohledu je třeba konstatovat, že napadené rozhodnutí zmiňuje pouze opatření podpory, které je předmětem rozhodnutí Air France. Komise stručně přebírá úvahy z uvedeného rozhodnutí a dospívá k závěru, že ani holding Air France-KLM, ani společnost KLM nemohou být považovány za příjemce daného opatření (body 118 až 123 napadeného rozhodnutí).
- 142 Naproti tomu napadené rozhodnutí nezmiňuje opatření podpory, které je předmětem rozhodnutí Air France-KLM a Air France. V uvedeném rozhodnutí považovala Komise jak holding Air France-KLM a její dceřiné společnosti, tak společnost Air France a její dceřiné společnosti, s vyloučením společnosti KLM a jejích dceřiných společností, za příjemce opatření podpory, které je předmětem tohoto rozhodnutí.
- 143 Rozhodnutí Air France-KLM a Air France přitom bylo přijato dne 5. dubna 2021, tedy více než tři měsíce před rozhodnutím ze dne 16. července 2021, napadeným v projednávané věci, takže bylo relevantním prvkem kontextu, který byl Komisi znám při přijímání napadeného rozhodnutí.
- 144 Za těchto zvláštních okolností projednávané věci je třeba konstatovat, že mezi dotčeným opatřením a opatřením, které bylo předmětem rozhodnutí Air France a rozhodnutí Air France-KLM a Air France, existovala chronologická, strukturální a hospodářská vazba. Všechna uvedená opatření byla totiž poskytnuta paralelně v krátkém časovém úseku. Dále podpory, které byly předmětem napadeného rozhodnutí a rozhodnutí Air France, byly ze své povahy podobné. Kromě toho, jak vyplývá z rozhodnutí Air France a z rozhodnutí Air France-KLM a Air France,

akcionářská půjčka, která je předmětem prvního uvedeného rozhodnutí, byla o několik měsíců později přeměněna na hybridní nástroj téže částky, který je předmětem druhého uvedeného rozhodnutí.

- 145 Navíc, jak je uvedeno v bodě 125 výše, právě kumulativní účinek těchto různých opatření podpory byl v univerzálním registračním dokumentu pro rok 2020 považován za příčinu zlepšení likvidity skupiny Air France-KLM jako celku.
- 146 Za zvláštních okolností projednávaného případu a s ohledem na judikaturu připomenutou v bodě 61 výše tedy Komisi příslušelo, aby zohlednila rovněž kontext, do něhož spadalo dotčené opatření, zejména rozhodnutí Air France-KLM a Air France, což neučinila.

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

- 147 Komise tvrdí, že dotčené opatření má ve vztahu k holdingu Air France-KLM a společnosti Air France, nanejvýše „pouhé vedlejší hospodářské účinky“, které jsou vlastní každé státní podpoře, ale které nelze kvalifikovat jako přímou či nepřímou výhodu ve prospěch těchto společností.
- 148 Žalobkyně odpovídá, že Komise právně dostačujícím způsobem neprokázala, že z dotčeného opatření nemohly mít prospěch ostatní společnosti skupiny Air France-KLM, například posílením finanční situace holdingu Air France-KLM a nepřímo finanční situace společnosti Air France. Takový účinek by šel nad rámec pouhého vedlejšího účinku, který je vlastní každému opatření podpory.
- 149 V tomto ohledu je třeba rozlišovat mezi pojmem „nepřímá výhoda“ a pojmem „vedlejší účinky vlastní každému opatření podpory“.
- 150 Jak bylo připomenuto v bodě 124 výše, podnik, který je příjemcem nepřímé výhody, musí být považován za příjemce podpory. Výhoda poskytnutá přímo některým fyzickým či právnickým osobám může totiž být nepřímou výhodou, a tudíž státní podporou pro jiné fyzické či právnické osoby, které jsou podnikem.
- 151 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.
- 152 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 pouze vedlejší ekonomický účinek ve formě vyššího výstupu, který nepředstavuje nepřímou podporu, může být shledán, je-li podpora pouze rozdělována prostřednictvím určitého podniku, např. finančního zprostředkovatele, který ji plně přenáší na příjemce podpory.

- 153 V projednávané věci z analýzy uvedené v bodech 111 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“. Uvedený holding totiž fakticky vykonává kontrolu nad svými dceřinými společnostmi tím, že přímo či nepřímo zasahuje do jejich řízení, a podílí se tak na hospodářské činnosti, kterou tyto společnosti vykonávají, ve smyslu judikatury uvedené v bodech 66 a 67 výše, což mu umožňuje kontrolovat a řídit činnost dceřiných společností v souladu s vlastními zájmy a zájmy skupiny obecně. Tvrzení Komise, podle kterého má holding Air France-KLM a společnost Air France prospěch jen z pouhých vedlejších hospodářských účinků vlastních každé státní podpore, musí proto být odmítnuto.
- 154 Stejně tak předvídatelné účinky dotčeného opatření z hlediska *ex ante* s ohledem na druh poskytnuté podpory a kontext, do kterého spadá a který 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 sdělení o pojmu „státní podpora“.
- 155 Zejména z bodu 13 napadeného rozhodnutí totiž vyplývá, že vzhledem k významnému a bezprostřednímu finančnímu dopadu pandemie covidu-19 se Nizozemské království rozhodlo pomoci společnosti KLM v okamžiku vážného nedostatku likvidity a rizika úpadku. Vzhledem k tomu, že cílem dotčeného opatření je nalézt řešení financování pro uspokojení potřeb likvidity společnosti KLM a že ze spisu vyplývá, že holding Air France-KLM hraje určitou úlohu při financování skupiny, mělo by uvedené opatření jako účinky předvídatelné *ex ante* jednak zlepšení finanční situace uvedeného holdingu coby smluvní strany rámcové dohody a držitele významných smluvních práv a povinností z tohoto titulu, potažmo uvedené skupiny jako celku, a jednak zajištění finanční stability, a to i v očích finančních trhů, této skupiny jako celku, včetně společnosti Air France.
- 156 Jak je uvedeno v bodě 126 výše, bez dotčeného opatření by bezprostřední hrozba pro kontinuitu činnosti společnosti KLM, konstatovaná v napadeném rozhodnutí, mohla kontaminovat celou skupinu Air France-KLM, jelikož KLM je jednou z hlavních dceřiných společností této skupiny a generuje významnou část jejích příjmů.
- 157 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. Zaprvé, jak tvrdí žalobkyně, věc, ve které bylo vydáno zmíněné usnesení, se netýkala situace v rámci skupiny A zadruhé, jak bylo uvedeno v bodech 153 až 156 výše, v projednávané věci se nejedná o vedlejší hospodářské účinky podpory na spotřebitele, dodavatele, investory ani zaměstnance.
- 158 Je tedy třeba odmítnout argument Komise, podle kterého má dotčené opatření na holding Air France-KLM a jeho další dceřiné společnosti, včetně společnosti Air France a jejích dceřiných společností, nanejvýš pouhé vedlejší hospodářské účinky.

Závěry

- 159 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 KLM a její dceřiné společnosti, s vyloučením holdingu Air France-KLM a jeho dalších dceřiných společností, včetně společnosti Air France a jejích dceřiných společností, a z toho důvodu je třeba vyhovět prvnímu žalobnímu důvodu.
- 160 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].
- 161 Konkrétně v souladu s bodem 25 písm. d) dočasného rámce jsou státní podpory ve formě nových veřejných úvěrových záruk považovány za slučitelné s vnitřním trhem na základě čl. 107 odst. 3 písm. b) SFEU, pokud u úvěrů se splatností po 31. prosinci 2020 jejich celková výše na příjemce nepřekročí dvojnásobek ročních mzdových nákladů příjemce za rok 2019 nebo za poslední dostupný rok. Stejná prahová hodnota se v souladu s bodem 27 písm. d) uvedeného rámce použije na státní podpory ve formě subvencí na veřejné úvěry [rozsudek ze dne 19. května 2021, Ryanair v. Komise (KLM; Covid-19), T-643/20, EU:T:2021:286, bod 75].
- 162 Přezkum nezbytnosti a přiměřenosti podpory obecně a dodržení podmínek uvedených příkladem v bodě 161 výše tak 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.
- 163 Je tudíž třeba napadené rozhodnutí zrušit, aniž je třeba zkoumat ostatní žalobní důvody.
- 164 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 tehdy, když různé členské státy zamýšlejí současně poskytnout podpory subjektům patřícím do téže skupiny společností, které koordinovaně působí na vnitřním trhu s cílem plně z něj těžit.

K nákladům řízení

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

Z těchto důvodů

TRIBUNÁL (osmý senát)

rozhodl takto:

- 1) Rozhodnutí Komise C(2021) 5437 final ze dne 16. července 2021 o státní podpoře SA.57116 (2020/N) – Nizozemsko – COVID-19: Státní záruka za úvěr a státní půjčka ve prospěch společnosti KLM se zrušuje.**
- 2) Evropská komise ponese vlastní náklady řízení a nahradí náklady řízení vynaložené společností Ryanair DAC.**
- 3) Francouzská republika, Nizozemské království, Air France-KLM, Société Air France a Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV ponesou vlastní náklady řízení.**

Kornezov

De Baere

Petrлік

Takto vyhlášeno na veřejném zasedání v Lucemburku dne 7. února 2024.

Podpisy