



Sbírka soudních rozhodnutí

ROZSUDEK TRIBUNÁLU (desátého rozšířeného senátu)

19. května 2021 *

„Státní podpory – Nizozemsko – Státní záruka k zajištění úvěrů a podřízená státní půjčka poskytnuté společnosti KLM v souvislosti s pandemií COVID-19 – Dočasný rámec pro opatření státní podpory – Rozhodnutí nevznášet námitky – Rozhodnutí, kterým se podpora prohlašuje za slučitelnou s vnitřním trhem – Podpora, která byla předtím poskytnuta jiné společnosti téže skupiny podniků – Povinnost uvést odůvodnění – Zachování účinků rozhodnutí“

Ve věci T-643/20,

Ryanair DAC, se sídlem ve Swordsu (Irsko), zastoupená F.-C. Laprévotem, V. Blanc, E. Vahidou, S. Ratingem a I.-G. Metaxas-Maranghidisem, advokáty,

žalobkyně,

proti

Evropské komisi, zastoupené L. Flynnem, S. Noëem a C. Georgieva, jako zmocněnci,

žalované,

podporované

Francouzskou republikou, zastoupenou E. de Moustier a P. Dodellerem, jako zmocněnci,

Nizozemským královstvím, zastoupeným J. Langerem, jako zmocněncem, ve spolupráci s I. Rooms, advokátkou,

a

Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV, se sídlem v Amstelveenu (Nizozemsko), zastoupenou K. Schillemanssem, H. Vanderveen a P. Huizingem, advokáty,

vedlejšími účastníky,

jejímž předmětem je návrh podaný na základě článku 263 SFEU a znějící na zrušení rozhodnutí Komise 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,

TRIBUNÁL (desátý rozšířený senát),

ve složení A. Kornezov (zpravodaj), předseda, E. Buttigieg, K. Kowalik-Bańczyk, G. Hesse a M. Stancu, soudci,

* Jednací jazyk: angličtina.

vedoucí soudní kanceláře: I. Pollalis, rada,

s přihlédnutím k písemné části řízení a po jednání konaném dne 25. února 2021,

vydává tento

Rozsudek

Skutečnosti předcházející sporu

- 1 Dne 26. června 2020 oznámilo Nizozemské království Evropské komisi v souladu s čl. 108 odst. 3 SFEU státní podporu poskytnutou společnosti Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV (dále jen „KLM“) spočívající jednak ve státní záruce k zajištění úvěru, který jí měl být poskytnut konsorciem bank, a jednak ve státní půjčce (dále jen „předmětné opatření podpory“). Celková částka podpory činila 3,4 miliardy eur. Cílem předmětného opatření podpory bylo dočasně poskytnout společnosti KLM likviditu, kterou potřebovala k tomu, aby se vyrovnala s nepříznivými důsledky pandemie COVID-19. Nizozemské království mělo za to, že vzhledem k významu společnosti KLM pro jeho hospodářství a letecké služby v tomto státě by úpadek této společnosti ještě více zhoršil vážnou poruchu v jeho hospodářství způsobenou touto pandemií.
- 2 Společnost KLM je členem skupiny Air France-KLM. V čele skupiny je holdingová společnost Air France-KLM (dále jen „holdingová společnost Air France-KLM“), v níž jsou největšími akcionáři francouzský stát, držící 14,3 % kapitálu, a nizozemský stát, držící 14 % kapitálu. Společnosti Air France a KLM jsou dvěma dceřinými společnostmi holdingové společnosti Air France-KLM.
- 3 Dne 4. května 2020 Komise rozhodnutím C(2020) 2983 final o státní podpoře SA.57082 (2020/N) – Francie – COVID-19: dočasný rámec, [čl. 107 odst. 3 písm. b) SFEU] – Záruka a akcionářská půjčka ve prospěch společnosti Air France (dále jen „rozhodnutí Air France“), prohlásila individuální podporu poskytnutou Francouzskou republikou společnosti Air France ve formě státní záruky a akcionářské půjčky v celkové výši 7 miliard eur za slučitelnou s vnitřním trhem. Cílem opatření podpory bylo financování bezprostředních potřeb likvidity společnosti Air France.
- 4 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 (Úř. věst. 2020, C 355, s. 1; dále jen „napadené rozhodnutí“), ve kterém uvedla, že předmětné opatření podpory 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. Komise posoudila předmětné opatření podpory ve světle svého sdělení ze dne 19. března 2020, nadepsaného „Dočasný rámec pro opatření státní podpory na podporu hospodářství při stávajícím šíření koronavirové nákazy COVID-19“ (Úř. věst. 2020, C 91 I, s. 1), změněného dne 3. dubna 2020 (Úř. věst. 2020, C 112 I, s. 1), dne 13. května 2020 (Úř. věst. 2020, C 164, s. 3) a dne 29. června 2020 (Úř. věst. 2020, C 218, s. 3) (dále jen „dočasný rámec“).

Řízení a návrhová žádání účastníků řízení

- 5 Návrhem došlým soudní kanceláři Tribunálu dne 23. října 2020 podala žalobkyně, společnost Ryanair DAC, projednávanou žalobu.
- 6 Podáním došlým soudní kanceláři Tribunálu téhož dne žalobkyně požádala, aby Tribunál žalobu projednal ve zrychleném řízení podle článků 151 a 152 jednacího řádu Tribunálu. Tribunál (desátý senát) rozhodnutím ze dne 16. listopadu 2020 žádosti o projednání věci ve zrychleném řízení vyhověl.

- 7 Komise předložila žalobní odpověď soudní kanceláři Tribunálu dne 7. prosince 2020.
- 8 Na základě čl. 106 odst. 2 jednacího řádu podala žalobkyně dne 18. prosince 2020 odůvodněnou žádost o konání jednání.
- 9 Na návrh desátého senátu Tribunál podle článku 28 jednacího řádu rozhodl, že věc předá k projednání a rozhodnutí rozšířenému soudnímu kolegiu.
- 10 Podáním došlým soudní kanceláři Tribunálu dne 14. prosince 2020 podalo Nizozemské království návrh na vstup do tohoto řízení v postavení vedlejšího účastníka na podporu návrhových žádání Komise; Francouzská republika tak učinila podáním došlým soudní kanceláři Tribunálu dne 6. ledna 2021 a společnost KLM podáním došlým soudní kanceláři Tribunálu dne 15. ledna 2021.
- 11 Rozhodnutím ze dne 12. ledna 2021 povolil předseda desátého senátu Tribunálu vedlejší účastenství Nizozemského království, ve vztahu k Francouzské republice tak učinil rozhodnutím ze dne 19. ledna 2021.
- 12 Usnesením ze dne 27. ledna 2021 povolil předseda desátého senátu Tribunálu vedlejší účastenství společnosti KLM.
- 13 Organizačním procesním opatřením ze dne 14. ledna 2021 bylo Nizozemskému království povoleno předložit spis vedlejšího účastníka na základě čl. 154 odst. 3 jednacího řádu; Francouzské republice bylo předložení spisu vedlejší účastnice povoleno organizačním procesním opatřením ze dne 19. ledna 2021, společnosti KLM pak organizačním procesním opatřením ze dne 28. ledna 2021. Nizozemské království dne 22. ledna 2021 a Francouzská republika dne 3. února 2021 doručily soudní kanceláři Tribunálu spisy vedlejšího účastníka. Společnost KLM spis vedlejšího účastníka nepředložila.
- 14 Řeči účastníků řízení a jejich odpovědi na otázky položené Tribunálem byly vyslechnuty na jednání konaném dne 25. února 2021. Na tomto jednání požádala žalobkyně Tribunál, aby přijal organizační procesní opatření, kterým bude Komise vyzvána k předložení smluv uvedených v rozhodnutí Air France a v napadeném rozhodnutí, na jejichž základě byla poskytnuta opatření podpory dotčená v obou těchto rozhodnutích. Ústní část řízení byla uzavřena rozhodnutím ze dne 26. února 2021.
- 15 Žalobkyně navrhuje, aby Tribunál:
 - zrušil napadené rozhodnutí,
 - uložil Komisi náhradu nákladů řízení.
- 16 Komise navrhuje, aby Tribunál:
 - žalobu zamítl,
 - uložil žalobkyni náhradu nákladů řízení.
- 17 Francouzská republika navrhuje, aby Tribunál odmítl žalobu jako nepřípustnou v rozsahu, v němž směřuje ke zpochybnění opodstatněnosti napadeného rozhodnutí, a ve zbývající části ji z meritorního hlediska zamítl. Podpůrně navrhuje, aby Tribunál žalobu zamítl z meritorního hlediska v plném rozsahu.
- 18 Nizozemské království a společnost KLM shodně s Komisí navrhují, aby Tribunál zamítl žalobu jako nepodstatněnou.

Právní otázky

- 19 Žalobkyně předkládá na podporu žaloby pět žalobních důvodů, přičemž první žalobní důvod vychází z toho, že Komise neprávem vyloučila podporu poskytnutou Francouzskou republikou společností Air France z působnosti napadeného rozhodnutí, druhý žalobní důvod vychází z porušení zásad nediskriminace, volného pohybu služeb a svobody usazování, třetí žalobní důvod vychází z nesprávného použití čl. 107 odst. 3 písm. b) SFEU, čtvrtý žalobní důvod vychází z toho, že Komise měla zahájit formální vyšetřovací řízení, a pátý žalobní důvod vychází z porušení povinnosti uvést odůvodnění ve smyslu článku 296 SFEU.

K přípustnosti

- 20 Žalobkyně v bodech 39 až 45 žaloby tvrdí, že je aktivně legitimována jakožto „zúčastněná strana“ ve smyslu čl. 108 odst. 2 SFEU a ve smyslu 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), což ji opravňuje k podání žaloby na neplatnost směřující k ochraně jejích procesních práv proti napadenému rozhodnutí přijatému bez zahájení formálního vyšetřovacího řízení.
- 21 Žalobkyně uvádí, že její zájmy jakožto konkurenta společnosti KLM jsou poskytnutím předmětného opatření podpory dotčeny tím, že společnosti KLM umožňuje získat půjčky za výhodných podmínek a zůstat na trhu jakožto subvencovaný konkurent žalobkyně, a to navzdory nepříznivým dopadům pandemie COVID-19. Naproti tomu žalobkyně, která je třetí největší leteckou společností v Nizozemsku, nárok na takovou podporu nemá.
- 22 Komise nezpochybňuje přípustnost žaloby.
- 23 Francouzská republika má za to, že žalobkyně není aktivně legitimována ke zpochybnění opodstatněnosti napadeného rozhodnutí, a že tedy první, druhý a třetí žalobní důvod jsou nepřípustné. Francouzská republika naproti tomu nezpochybňuje přípustnost čtvrtého žalobního důvodu, jelikož žalobkyně je podle ní zúčastněnou stranou ve smyslu čl. 108 odst. 2 SFEU.
- 24 Je třeba konstatovat, že o přípustnosti žaloby není pochyb v rozsahu, v němž žalobkyně hodlá tvrdit, že Komise měla zahájit formální vyšetřovací řízení podle čl. 108 odst. 2 SFEU.
- 25 V rámci kontrolního řízení zakotveného v článku 108 SFEU je totiž nutno odlišit dvě fáze. Zaprvé předběžnou fázi přezkumu upravenou v čl. 108 odst. 3 SFEU, která umožňuje Komisi utvořit si prvotní názor na slučitelnost dotčené podpory. Zadruhé formální vyšetřovací řízení zakotvené v čl. 108 odst. 2 SFEU, které Komisi umožňuje získat úplné informace o všech okolnostech věci. Pouze v rámci tohoto řízení ukládá Smlouva o FEU Komisi povinnost vyzvat zúčastněné strany, aby předložily připomínky (rozsudky ze dne 19. května 1993, *Cook v. Komise*, C-198/91, EU:C:1993:197, bod 22; ze dne 15. června 1993, *Matra v. Komise*, C-225/91, EU:C:1993:239, bod 16, a ze dne 15. října 2018, *Vereniging Gelijkberechtiging Grondbezitters a další v. Komise*, T-79/16, nezveřejněný, EU:T:2018:680, bod 46).
- 26 Není-li formální vyšetřovací řízení zahájeno, jsou zúčastněné strany, které by mohly v této druhé fázi předložit připomínky, o tuto možnost připraveny. K nápravě této situace je jim přiznáno právo napadnout u soudu Evropské unie rozhodnutí Komise o nezahájení formálního vyšetřovacího řízení. Žaloba na neplatnost rozhodnutí založeného na čl. 108 odst. 3 SFEU, podaná zúčastněnou stranou ve smyslu čl. 108 odst. 2 SFEU, je tedy přípustná, pokud autor této žaloby jejím podáním usiluje o zajištění ochrany procesních práv, která pro něj z posledně uvedeného ustanovení vyplývají (viz rozsudek ze dne 18. listopadu 2010, *NDSHT v. Komise*, C-322/09 P, EU:C:2010:701, bod 56 a citovaná judikatura).

- 27 V projednávaném případě Komise nezahájila formální vyšetřovací řízení a žalobkyně se v rámci čtvrtého žalobního důvodu dovolává porušení svých procesních práv. S ohledem na čl. 1 písm. h) nařízení 2015/1589 patří podnik konkurující příjemci podpory nesporně mezi „zúčastněné strany“ ve smyslu čl. 108 odst. 2 SFEU (rozsudky ze dne 18. listopadu 2010, NDSHT v. Komise, C-322/09 P, EU:C:2010:701, bod 59, a ze dne 3. září 2020, Vereniging tot Behoud van Natuurmonumenten in Nederland a další v. Komise, C-817/18 P, EU:C:2020:637, bod 50).
- 28 V projednávaném případě je nesporné, že mezi žalobkyní a příjemcem podpory existuje soutěžní vztah. Žalobkyně totiž tvrdila, aniž jí bylo oponováno, že je již více než dvacet let jednou ze společností zajišťujících letecké spojení v Nizozemsku, že v roce 2019 přepravila 3 miliony cestujících z Nizozemska nebo do Nizozemska a že držela přibližně 5% podíl na nizozemském trhu, což z ní činí třetí největší leteckou společnost v Nizozemsku. Žalobkyně rovněž zdůraznila, že její letový program na léto 2020, který byl vypracován před tím, než vypukla pandemie COVID-19, obsahoval 43 destinací s odletem ze 3 nizozemských letišť. Žalobkyně je tedy zúčastněnou stranou, která má zájem na zajištění ochrany procesních práv, kterých požívá na základě čl. 108 odst. 2 SFEU.
- 29 Je tedy třeba uznat přípustnost žaloby v rozsahu, v němž se žalobkyně dovolává porušení svých procesních práv.
- 30 V této souvislosti je nutno konstatovat, že čtvrtý žalobní důvod, který výslovně směřuje k tomu, aby byla dodržována procesní práva žalobkyně, je vzhledem k jejímu postavení jako zúčastněné strany přípustný, jak bylo uvedeno v bodě 29 výše. Žalobkyně totiž může za účelem ochrany procesních práv, která jí svědčí v rámci formálního vyšetřovacího řízení, uplatnit důvody způsobilé prokázat, že posouzení informací a skutečností, které Komise měla nebo mohla mít k dispozici ve fázi předběžného přezkoumání oznámeného opatření, mělo vyvolat pochybnosti o slučitelnosti tohoto opatření s vnitřním trhem (v tomto smyslu viz rozsudky ze dne 22. prosince 2008, Régie Networks, C-333/07, EU:C:2008:764, bod 81; ze dne 9. července 2009, 3F v. Komise, C-319/07 P, EU:C:2009:435, bod 35; ze dne 24. května 2011, Komise v. Kronoply a Kronotex, C-83/09 P, EU:C:2011:341, bod 59, a ze dne 6. května 2019, Scor v. Komise, T-135/17, nezveřejněný, EU:T:2019:287, bod 73).
- 31 Mimoto je třeba připomenout, že žalobkyně je oprávněna se za účelem prokázání porušení svých procesních práv z důvodu pochybností, které sporné opatření mělo vyvolat, pokud jde o jeho slučitelnost s vnitřním trhem, dovolávat argumentů směřujících k prokázání, že zjištění Komise, že toto opatření je slučitelné s vnitřním trhem, bylo nesprávné, což *a fortiori* může prokázat, že Komise měla mít pochybnosti, když posuzovala slučitelnost tohoto opatření s vnitřním trhem. Tribunál je tudíž oprávněn přezkoumat meritorní argumenty předložené žalobkyní za účelem ověření, zda jsou způsobilé podpořit žalobní důvod, který žalobkyně výslovně uvedla ohledně existence pochybností odůvodňujících zahájení řízení podle čl. 108 odst. 2 SFEU (v tomto smyslu viz rozsudky ze dne 13. června 2013, Ryanair v. Komise, C-287/12 P, nezveřejněný, EU:C:2013:395, body 57 až 60, a ze dne 6. května 2019, Scor v. Komise, T-135/17, nezveřejněný, EU:T:2019:287, bod 77).
- 32 Pokud jde o pátý žalobní důvod, vycházející z porušení povinnosti uvést odůvodnění, je třeba zdůraznit, že porušení povinnosti uvést odůvodnění spadá pod porušení podstatných formálních náležitostí a představuje nepominutelný důvod, který musí být unijním soudem posouzen i bez návrhu a netýká se hmotněprávní legality napadeného rozhodnutí (viz rozsudek ze dne 2. dubna 1998, Komise v. Sytraval a Brink's France, C-367/95 P, EU:C:1998:154, body 67 až 72).

K věci samé

- 33 Nejprve je třeba zkoumat pátý žalobní důvod.

K pátému žalobnímu důvodu, vycházejícímu z porušení povinnosti uvést odůvodnění

- 34 V rámci pátého žalobního důvodu žalobkyně v podstatě tvrdí, že napadené rozhodnutí je v několika ohledech stíženo chybějícím či nedostatečným odůvodněním.
- 35 Konkrétně v rámci první části pátého žalobního důvodu žalobkyně v podstatě tvrdí, že Komise neuvedla důvody, proč nezohlednila dopad podpory dříve poskytnuté společnosti Air France, přestože posledně uvedená je stejně jako společnost KLM součástí skupiny Air France-KLM.
- 36 Podle žalobkyně mohla mít z podpory dříve poskytnuté společnosti Air France prospěch celá skupina Air France-KLM. Za těchto okolností nemohla Komise *a priori* takovou možnost vyloučit, ale byla podle judikatury povinna zohlednit všechny relevantní skutečnosti v tomto ohledu, jakož i kontext, do kterého spadá předmětné opatření podpory. V odstavci 19 napadeného rozhodnutí se přitom Komise podle žalobkyně omezila na to, že bez důkazu nebo jiného vysvětlení uvedla, že „dceřiná společnost Air France skupiny Air France-KLM není příjemcem [předmětného] opatření podpory“. Komise však opomněla ověřit a odůvodnit otázku, zda z podpory, která byla předtím poskytnuta zbytku skupiny, a zejména společnosti Air France, mohla mít prospěch i společnost KLM, jejíž účetní závěrka je konsolidována s účetní závěrkou společnosti Air France. V tomto ohledu žalobkyně Komisi vytýká, že se omezila na uvedení, že nizozemské orgány „potvrdily“, že dceřiná společnost Air France holdingové společnosti Air France-KLM není příjemcem předmětného opatření podpory, aniž upřesnila, jak bude toto ujištění v praxi prováděno. Podle žalobkyně je přitom zásadní přezkoumat tyto aspekty předmětného opatření podpory za účelem ověření přiměřenosti podpory a například toho, zda byly splněny podmínky souběhu a horní hranice stanovené v bodě 25 písm. d) a v bodě 27 písm. d) dočasného rámce. Podle žalobkyně jsou holdingová společnost Air France-KLM a její dvě dceřiné společnosti součástí jediného hospodářského celku, který má na základě napadeného rozhodnutí ve spojení s rozhodnutím Air France prospěch z podpory v celkové výši 10,4 miliardy eur.
- 37 Komise, podporovaná Nizozemským královstvím, Francouzskou republikou a společností KLM, s touto argumentací nesouhlasí. Tvrdí, že jelikož společnost KLM nebyla jedním z příjemců podpory poskytnuté společnosti Air France, nebyla povinna v tomto ohledu podat vysvětlení. V této souvislosti připomíná, že příjemcem předmětné podpory je společnost KLM, a nikoli skupina Air France-KLM ani samotná společnost Air France. Stejně tak měla prospěch z podpory schválené rozhodnutím Air France společnost Air France, a nikoliv skupina Air France-KLM nebo samotná společnost KLM. Nizozemské a francouzské orgány navíc potvrdily, že společnosti KLM a Air France jsou příslušnými příjemci předmětných podpor. Kromě toho jejich charakteristiky vylučují riziko, že se podpora poskytnutá společnosti Air France bude vztahovat na společnost KLM a naopak.
- 38 Je třeba bez dalšího připomenout, že podle ustálené judikatury musí být odůvodnění vyžadované článkem 296 SFEU přizpůsobeno povaze dotčeného aktu a musí z něho jasně a jednoznačně vyplývat úvahy orgánu, jenž akt vydal, tak aby se zúčastněné osoby mohly seznámit s důvody, které vedly k přijetí opatření, a příslušný soud mohl vykonávat přezkum. Požadavek odůvodnění musí být posuzován v závislosti na okolnostech případu, zejména v závislosti na obsahu aktu, povaze dovolávaných důvodů, jakož i zájmu, který mohou mít osoby, kterým je akt určen, nebo jiné osoby, kterých se akt bezprostředně a osobně dotýká, na získání těchto vysvětlení. Není požadováno, aby odůvodnění obsahovalo všechny relevantní skutkové a právní poznatky, neboť otázka, zda odůvodnění aktu splňuje požadavky článku 296 SFEU, musí být posuzována s ohledem nejen na jeho znění, ale také s ohledem na jeho kontext, jakož i s ohledem na všechna právní pravidla upravující dotýčnou oblast (viz rozsudek ze dne 8. září 2011, Komise v. Nizozemsko, C-279/08 P, EU:C:2011:551, bod 125 a citovaná judikatura).
- 39 Ačkoli je pravda, že orgány nejsou při odůvodňování rozhodnutí, která přijímají, povinny vyjádřit se ke všem argumentům, kterých se zúčastněné strany dovolávají před těmito orgány během správního řízení, nemění to nic na tom, že musí popsat skutkové okolnosti a právní úvahy, které mají zásadní význam v rámci systematiky jejich rozhodnutí (v tomto smyslu viz rozsudky ze dne 10. července 2008,

Bertelsmann a Sony Corporation of America v. Impala, C-413/06 P, EU:C:2008:392, bod 169 a citovaná judikatura, a ze dne 18. září 2018, Duferco Long Products v. Komise, T-93/17, nezveřejněný, EU:T:2018:558, bod 67).

- 40 V tomto kontextu rozhodnutí nezahájit formální vyšetřovací řízení podle čl. 108 odst. 2 SFEU musí pouze obsahovat důvody, na jejichž základě se Komise domnívá, že se nepotýkala s vážnými obtížemi při posuzování slučitelnosti dotyčné podpory s vnitřním trhem, a i stručné odůvodnění tohoto rozhodnutí musí být považováno za dostatečné z hlediska požadavku odůvodnění, který je stanoven článkem 296 SFEU, pokud z něj jasně a jednoznačně vyplývají důvody, proč měla Komise za to, že se s takovými obtížemi nepotýkala, přičemž otázka opodstatněnosti tohoto odůvodnění s tímto požadavkem nesouvisí (v tomto smyslu viz rozsudky ze dne 22. prosince 2008, Régie Networks, C-333/07, EU:C:2008:764, body 65, 70 a 71; ze dne 27. října 2011, Rakousko v. Scheucher-Fleisch a další, C-47/10 P, EU:C:2011:698, bod 111, a ze dne 12. května 2016, Hamr – Sport v. Komise, T-693/14, nezveřejněný, EU:T:2016:292, bod 54).
- 41 V projednávané věci je třeba uvést, že Komise v odstavcích 18 a 19 napadeného rozhodnutí konstatovala, že společnost KLM je příjemcem předmětné podpory a že nizozemské orgány potvrdily, že Air France, dceřiná společnost holdingové společnosti Air France-KLM, příjemcem předmětné podpory není.
- 42 Je třeba rovněž poznamenat, že v rozhodnutí Air France, které se týká státní podpory poskytnuté přibližně o dva měsíce dříve společnosti Air France, která je spolu se společností KLM součástí téže skupiny podniků, a toto rozhodnutí tudíž představuje kontext, který musí být zohledněn při posouzení, zda odůvodnění napadeného rozhodnutí splňuje požadavky článku 296 SFEU v souladu s judikaturou připomenutou v bodě 40 výše, Komise v odstavci 21 mimo jiné uvedla, že příjemcem opatření podpory, které je předmětem tohoto rozhodnutí, je „společnost Air France prostřednictvím společnosti Air France-KLM, holdingové společnosti skupiny“, a že francouzské orgány potvrdily, že dceřiná společnost KLM holdingové společnosti Air France-KLM nemá z předmětného financování prospěch.
- 43 Napadené rozhodnutí neobsahuje další prvky analýzy týkající se otázky, zda podpora dříve poskytnutá „společnosti Air France prostřednictvím společnosti Air France-KLM, holdingové společnosti skupiny“, mohla být rovněž použita, byť jen částečně, pro potřeby likvidity společnosti KLM, případně prostřednictvím holdingové společnosti Air France-KLM, jejíž dceřinými společnostmi jsou jak Air France, tak KLM.
- 44 Je tedy třeba přezkoumat, zda z odůvodnění napadeného rozhodnutí jasně a jednoznačně vyplývají důvody, proč měla Komise za to, že společnost KLM nemohla mít prospěch z podpory dříve poskytnuté společnosti Air France prostřednictvím holdingové společnosti Air France-KLM, i kdyby tyto společnosti byly součástí téže skupiny, tak aby se zúčastněné osoby mohly seznámit s důvody, které vedly k přijetí opatření, a Tribunál mohl vykonat přezkum.
- 45 V tomto ohledu je třeba připomenout, že v souladu s bodem 11 sdělení Komise o pojmu státní podpora uvedeném v čl. 107 odst. 1 [SFEU] (Úř. věst. 2016, C 262, s. 1) lze pro účely použití pravidel státní podpory považovat několik samostatných právních subjektů za jeden hospodářský celek. Za tímto účelem je nutné vzít v úvahu existenci kontrolního podílu jedné entity v druhé entitě a jiných funkčních, ekonomických a organických vazeb mezi nimi.
- 46 Judikatura rovněž uznala, že pokud právně odlišné fyzické nebo právnické osoby tvoří hospodářský celek, je třeba je s ohledem na použití unijních pravidel hospodářské soutěže považovat za jediný podnik. V oblasti státních podpor vyvstává otázka existence hospodářského celku zejména tehdy, jde-li o 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 8. září 2009, AceaElectrabel v. Komise, T-303/05, nezveřejněný, EU:T:2009:312, bod 101).

- 47 Mezi skutečnosti zohledněné judikaturou za účelem určení existence či neexistence 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 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 entity vlastníci 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 (rozsudky ze dne 16. prosince 2010, *AceaElectrabel Produzione v. Komise*, C-480/09 P, EU:C:2010:787, bod 51; v tomto smyslu viz rovněž rozsudek ze dne 10. ledna 2006, *Cassa di Risparmio di Firenze a další*, C-222/04, EU:C:2006:8, body 116 a 117); 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).
- 48 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 (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 8. září 2009, *AceaElectrabel Produzione v. Komise*, T-303/05, nezveřejněný, EU:T:2009:312, bod 116).
- 49 Komise je navíc povinna v zájmu řádného uplatňování základních pravidel Smlouvy o FEU týkajících se státních podpor provést pečlivý a nestranný přezkum předmětných opatření podpory, aby měla při přijímání konečného rozhodnutí k tomuto účelu co nejúplnější a nejspolehlivější poznatky (viz rozsudek ze dne 2. září 2010, *Komise v. Scott*, C-290/07 P, EU:C:2010:480, bod 90; v tomto smyslu viz rovněž rozsudek ze dne 2. dubna 1998, *Komise v. Sytraval a Brink's France*, C-367/95 P, EU:C:1998:154, bod 62).
- 50 V projednávané věci je třeba zaprvé uvést, že společnosti Air France a KLM jsou dvě společnosti patřící do téže skupiny, v jejímž čele stojí holdingová společnost Air France-KLM.
- 51 I když napadené rozhodnutí popisuje akcionářskou strukturu holdingové společnosti Air France-KLM (odstavec 18 napadeného rozhodnutí, viz bod 2 výše), neuvádí naproti tomu žádnou skutečnost týkající se akcionářské struktury jejich dvou dceřiných společností, Air France a KLM.
- 52 Nizozemské království a společnost KLM, které byly k tomuto bodu na jednání dotazovány, k akcionářské struktuře společnosti KLM uvedly, že 49 % kapitálu této společnosti vlastní holdingová společnost Air France-KLM, 5,9 % Nizozemské království, 44,8 % „dvě nizozemské nadace“ a zbývající část ostatní akcionáři. Nizozemské království a společnost KLM v tomto ohledu prohlásily, že holdingová společnost Air France-KLM je takzvaným „hospodářským vlastníkem“ KLM.
- 53 Pokud jde o akcionářskou strukturu společnosti Air France, Francouzská republika na jednání v odpovědi na otázku Tribunálu uvedla, že jediným akcionářem společnosti Air France je holdingová společnost Air France-KLM.
- 54 Z těchto informací, které byly získány teprve na jednání – a ačkoli Tribunál není schopen ověřit jejich správnost a úplnost a na jejich základě plně pochopit kapitálovou strukturu skupiny Air France-KLM – podle všeho vyplývá, že 100 % kapitálu společnosti Air France vlastní holdingová společnost Air France-KLM a „hospodářské vlastnictví“ ke společnosti KLM patří holdingové společnosti Air France-KLM, která je navíc jejím největším akcionářem.
- 55 Zadruhé je nutno konstatovat, že napadené rozhodnutí neobsahuje žádnou informaci o funkčních, ekonomických a organických vazbách mezi holdingovou společností Air France-KLM a jejími dceřinými společnostmi Air France a KLM.

- 56 Společnost KLM v odpovědi na dotaz položený v tomto ohledu na jednání vysvětlila, že holdingová společnost Air France-KLM se zabývá zejména činnostmi, jejichž cílem je získat financování na globálních trzích, a to prostřednictvím půjček nebo vydáváním dluhopisů, řídit prodeje a společné příjmy například z prodeje letenek a zajišťovat poskytování některých společně používaných služeb, jakož i vztahy s investory. Jeví se tedy, že holdingová společnost vykonává činnosti, které mají pro skupinu Air France-KLM nepochybný význam.
- 57 Nicméně vzhledem k absenci příslušných informací v napadeném rozhodnutí nemá Tribunál k dispozici žádný ověřitelný a úplný základ, který by mu umožnil zjistit, jaké jsou příslušné úkoly výše uvedených společností skupiny, statutární vazby mezi nimi, a zejména zda holdingová společnost Air France-KLM vykonává řídicí a dozorčí funkci, funkci iniciátora a funkci finanční podpory ve vztahu ke svým dceřiným společnostem Air France a KLM.
- 58 Zatřetí Tribunál konstatuje, že z napadeného rozhodnutí vyplývá, že se holdingová společnost Air France-KLM podílela na poskytování a správě podpor, které jsou předmětem napadeného rozhodnutí.
- 59 Z odstavce 12 napadeného rozhodnutí totiž vyplývá, že nizozemská vláda a „jednotlivé dotčené strany“ musely uzavřít několik smluv za účelem poskytnutí předmětného opatření podpory. Konkrétně nizozemský stát, společnost KLM a holdingová společnost Air France-KLM musely uzavřít rámcovou smlouvu (*framework agreement*) upravující obecné podmínky poskytnutí podpory společnosti KLM. Napadené rozhodnutí neuvádí k obsahu této smlouvy žádné další skutečnosti. Lze z něj nicméně vyvodit, že holdingová společnost Air France-KLM jakožto strana uvedené smlouvy převzala určitá smluvní práva a povinnosti související s předmětným opatřením podpory.
- 60 Stejně tak z řady skutečností uvedených v rozhodnutí Air France vyplývá, že holdingová společnost Air France-KLM na sebe vzala smluvní povinnosti a práva v souvislosti s opatřením podpory, které je předmětem uvedeného rozhodnutí. Například podle odstavce 15 tohoto rozhodnutí měly Francouzská republika, „skupina Air France-KLM“ a skupina dotyčných bank uzavřít dohodu o státní záruce před jejím prvotním poskytnutím, která upřesňuje specifické podmínky pro uvolnění uvedené záruky. Podle odstavce 16 tohoto rozhodnutí měla být akcionářská půjčka rovněž předmětem smlouvy o půjčce uzavřené mezi „skupinou Air France-KLM“ a Státní agenturou pro majetkové účasti (France), která spravuje finanční podíly státu jakožto akcionáře. Dotčené financování „bude smluvně dohodnuto se společností Air France-KLM“, zatímco výnos z tohoto financování bude podle odstavce 21 rozhodnutí Air France „poskytnut společnosti Air France prostřednictvím zrcadlových běžných účtů zřízených mezi holdingovou společností Air France-KLM a její dceřinou společností Air France“. Jeví se tedy, že smlouvy o dotčeném financování budou uzavřeny s holdingovou společností Air France-KLM, a nikoli se společností Air France. Mimoto se jeví, že toto financování bude nejprve poukázáno na účty holdingové společnosti Air France-KLM a teprve poté převedeno „prostřednictvím zrcadlových běžných účtů“, jejichž povaha a fungování však nejsou upřesněny, dceřiné společnosti Air France. Kromě toho z odstavců 26 a 31 rozhodnutí Air France vyplývá, že doba trvání úvěru zaručeného státem, jakož i doba trvání státní záruky mohou být prodlouženy, „uplatní-li skupina Air France-KLM příslušnou opci“. Pokud jde o akcionářskou půjčku, ta bude podle odstavce 44 téhož rozhodnutí poskytnuta s výhradou závazků, „jež na sebe vezme skupina Air France-KLM“.
- 61 Ze skutečností popsanych v bodech 59 a 60 výše vyplývá, že holdingová společnost Air France-KLM byla zapojena do poskytnutí jak předmětného opatření podpory, tak opatření podpory, které bylo předmětem rozhodnutí Air France.
- 62 Nicméně vzhledem k absenci dalších konkrétních skutečností v tomto ohledu v napadeném rozhodnutí nemůže Tribunál porozumět příslušným úkolům, právům a povinnostem holdingové společnosti Air France-KLM a jejích dceřiných společností, a sice společnosti KLM na jedné straně a společnosti Air France na straně druhé, při poskytování předmětných opatření podpory.

- 63 Komise na jednání vysvětlila, že z podpory dříve poskytnuté společnosti Air France nemůže mít prospěch společnost KLM, a to z důvodu „smluvní struktury transakce“. Kromě toho uvedla, že některé ze smluv uvedených v bodě 60 výše obsahují zvláštní ujednání, která stanoví, že z dotyčného financování bude mít prospěch pouze společnost Air France, a vylučují, že by toto financování mohlo být použito pro potřeby likvidity společnosti KLM.
- 64 Naproti tomu Francouzská republika na příslušný dotaz položený na jednání uvedla, že smlouvy uvedené v rozhodnutí Air France neobsahují zvláštní ujednání, jejichž cílem by bylo vyloučit, aby dotyčné financování sloužilo i potřebám skupiny.
- 65 Tato vyjádření tedy svědčí o nedostatečnosti a roztržitosti informací, které má Tribunál k dispozici. Napadené rozhodnutí totiž v žádném směru neuvádí obsah smluvních povinností a práv holdingové společnosti Air France-KLM a společností KLM a Air France, a tím spíše ani případnou existenci jakéhokoliv smluvního či mimosmluvního mechanismu, který by bránil tomu, aby podpora poskytnutá společnosti Air France prostřednictvím holdingové společnosti Air France-KLM byla právě prostřednictvím holdingové společnosti poskytnuta společnosti KLM a naopak.
- 66 V každém případě je třeba připomenout, že dodržení povinnosti uvést odůvodnění musí být posuzováno v závislosti na informacích, které má žalobkyně k dispozici v okamžiku podání žaloby. Naproti tomu z ustálené judikatury vyplývá, že odůvodnění nemůže být s výjimkou výjimečných okolností uvedeno poprvé a *a posteriori* před soudem (viz rozsudek ze dne 20. března 2014, Rouse Industry v. Komise, C-271/13 P, nezveřejněný, EU:C:2014:175, bod 67 a citovaná judikatura; viz rovněž rozsudek ze dne 20. září 2011, Evropaiki Dynamiki v. EIB, T-461/08, EU:T:2011:494, bod 109). Vysvětlení předložená Komisí na jednání tudíž nemohou doplnit odůvodnění napadeného rozhodnutí v průběhu řízení, a jsou tudíž nepřipustná.
- 67 Ze všech výše uvedených úvah vyplývá, že Komise nemohla dospět k závěru, že podpora dříve poskytnutá společnosti Air France prostřednictvím holdingové společnosti Air France-KLM nemohla být v žádném případě použita pro potřeby likvidity společnosti KLM, případně prostřednictvím holdingové společnosti Air France-KLM, aniž by jasně a jednoznačně uvedla své posouzení v závislosti na všech skutečnostech připomenutých v bodech 52 až 60 výše.
- 68 Komise nemůže v tomto ohledu argumentovat rozsudkem ze dne 25. června 1998, British Airways a další v. Komise (T-371/94 a T-394/94, EU:T:1998:140). Ve věci, ve které byl vydán uvedený rozsudek, totiž Komise stanovila podmínky pro schválení dotčené podpory, jejichž cílem bylo vyloučit, aby část podpory poskytnuté společnosti Air France byla přímo nebo nepřímo převedena na jinou společnost téže skupiny. Tribunál měl v bodech 313 a 314 uvedeného rozsudku za to, že uvedené podmínky pro schválení podpory představují dostatečný a vhodný prostředek k zajištění toho, že společnost Air France bude jediným příjemcem podpory. Naproti tomu v projednávané věci takové podmínky pro schválení podpory patrně nejsou splněny a napadené rozhodnutí neobsahuje v tomto směru žádnou informaci.
- 69 Bylo sice 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 hospodářský celek, nebo za právně a finančně autonomní společnosti. 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 Produzione v. Komise, T-303/05, nezveřejněný, EU:T:2009:312, body 101 a 102 a citovaná judikatura).

- 70 Unijní soud musí za tímto účelem 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).
- 71 Z bodů 43 až 65 výše přitom vyplývá, že napadené rozhodnutí neuvádí dostatečně jasně a přesně všechny skutkové a právní okolnosti, které jsou v tomto ohledu relevantní. Tato povinnost platí tím spíše v takovém případě, jako je případ dotčený v projednávané věci, který se vyznačuje souběžným poskytnutím dvou státních podpor dvěma dceřiným společnostem těžké holdingové společnosti, která je navíc zapojena do poskytování a správy uvedených podpor a vzala na sebe smluvní práva a povinnosti ve vztahu k těmto dceřiným společnostem.
- 72 Komise tudíž tím, že se omezila na konstatování, že společnost KLM je příjemcem opatření podpory, které je předmětem napadeného rozhodnutí, a že nizozemské orgány „potvrdily“, že financování poskytnuté společnosti KLM nebude využito společností Air France, přestože jsou obě tyto společnosti součástí téže skupiny a z některých skutečností uvedených v napadeném rozhodnutí a v rozhodnutí Air France vyplývá, že holdingová společnost Air France-KLM hraje nepochybnou roli při poskytování a správě těchto podpor (body 58 až 65 výše), odůvodnila napadené rozhodnutí z právního hlediska nedostatečně.
- 73 S ohledem na výše uvedené je třeba první části pátého žalobního důvodu vyhovět, aniž je třeba zkoumat ostatní části tohoto žalobního důvodu.
- 74 Je třeba rovněž připomenout, že čl. 107 odst. 3 písm. b) SFEU vyžaduje nejen, aby byl dotčený členský stát vystaven vážné poruše ve svém hospodářství, ale rovněž aby opatření podpory přijatá k nápravě této poruchy byla jednak nezbytná pro tento účel a jednak vhodná a přiměřená k dosažení tohoto cíle. Tentýž požadavek vyplývá i z bodu 19 dočasného rámce.
- 75 Kromě toho a konkrétně, jak tvrdí žalobkyně, v souladu s bodem 25 písm. d) i) 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 celková výše úvěrů 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) i) uvedeného rámce použije na státní podpory ve formě subvencí na veřejné úvěry.
- 76 Přezkum nezbytnosti a přiměřenosti podpory obecně a dodržení výše uvedených prahových hodnot konkrétně tedy předpokládá, že bude předem stanovena výše podpory a její příjemce a v rámci předmětných podpor nevystane riziko křížového financování mezi holdingovou společností Air France-KLM a společnostmi KLM a Air France. Nedostatečné odůvodnění, kterým je v tomto ohledu stíženo napadené rozhodnutí, přitom Tribunálu neumožňuje posoudit, zda se Komise právem domnívala, že se nepotýkala s vážnými obtížemi při posuzování slučitelnosti dotčené podpory s vnitřním trhem.
- 77 Vzhledem k nedostatečnému odůvodnění, kterým je stíženo napadené rozhodnutí, je tudíž třeba toto rozhodnutí zrušit.
- 78 Napadené rozhodnutí je tedy třeba zrušit, aniž je nutné zkoumat ostatní žalobní důvody uplatněné žalobkyní a aniž je třeba rozhodnout o návrhu na organizační procesní opatření uvedeném v bodě 14 výše.

K zachování účinků zrušeného rozhodnutí

- 79 Podle ustálené judikatury platí, že pokud to odůvodňují naléhavé důvody právní jistoty, má unijní soud na základě čl. 264 druhého pododstavce SFEU posuzovací pravomoc k tomu, aby v každém jednotlivém případě uvedl ty účinky dotyčného aktu, které jsou nadále považovány za zachované (obdobně viz rozsudek ze dne 22. prosince 2008, Régie Networks, C-333/07, EU:C:2008:764, bod 121 a citovaná judikatura).
- 80 Z tohoto ustanovení tedy vyplývá, že považuje-li to unijní soud za nezbytné, může i bez návrhu omezit zrušující účinek svého rozsudku (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 1. dubna 2008, Parlament a Dánsko v. Komise, C-14/06 a C-295/06, EU:C:2008:176, bod 85).
- 81 V souladu s touto judikaturou využil unijní soud možnosti omezit časové účinky určení neplatnosti právní úpravy Unie v případech, v nichž naléhavé důvody právní jistoty týkající se všech zájmů – jak veřejných, tak soukromých – o něž šlo v dotčených věcech, bránily tomu, aby byly zpochybněny výběr nebo zaplacení peněžitých částek, které byly uskutečněny na základě uvedené právní úpravy v období před vydáním rozsudku (rozsudek ze dne 22. prosince 2008, Régie Networks, C-333/07, EU:C:2008:764, bod 122).
- 82 V projednávaném případě má Tribunál za to, že existují naléhavé důvody právní jistoty odůvodňující omezení časových účinků zrušení napadeného rozhodnutí. Okamžité zpochybnění pobírání peněžních částek stanovených předmětným opatřením podpory by totiž mělo zvláště nepříznivé důsledky pro hospodářství a letecké služby v Nizozemsku v hospodářském a sociálním kontextu, který je již poznamenán vážnou poruchou v hospodářství tohoto členského státu z důvodu nepříznivých důsledků pandemie COVID-19. Dále je třeba zohlednit skutečnost, že zrušení napadeného rozhodnutí vyplývá z jeho nedostatečného odůvodnění.
- 83 Přitom na základě článku 266 SFEU je Komise, která je autorkou zrušeného aktu, povinna přijmout opatření vyplývající z tohoto rozsudku Tribunálu.
- 84 Z těchto důvodů je třeba pozastavit účinky zrušení napadeného rozhodnutí až do doby, než Komise přijme nové rozhodnutí. S ohledem na rychlost, s jakou Komise konala od předběžného oznámení a oznámení předmětného opatření, budou uvedené účinky pozastaveny po dobu nejvýše dvou měsíců ode dne vyhlášení tohoto rozsudku v případě, že se Komise rozhodne přijmout toto nové rozhodnutí v rámci čl. 108 odst. 3 SFEU, a po přiměřenou dodatečnou dobu v případě, že se Komise rozhodne zahájit řízení podle čl. 108 odst. 2 SFEU (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 22. prosince 2008, Régie Networks, C-333/07, EU:C:2008:764, bod 126).

K nákladům řízení

- 85 Podle čl. 134 odst. 1 jednacího řádu se účastník řízení, který neměl úspěch ve věci, uloží náhrada nákladů řízení, pokud to účastník řízení, který měl ve věci úspěch, požadoval. Vzhledem k tomu, že Komise 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.
- 86 Kromě toho podle čl. 138 odst. 1 jednacího řádu nesou členské státy a orgány, které vstoupily do řízení jako vedlejší účastníci, vlastní náklady řízení. Podle čl. 138 odst. 3 jednacího řádu může Tribunál rozhodnout, že vlastní náklady řízení ponесou i jiní vedlejší účastníci, než jsou účastníci uvedení v odstavci 1.
- 87 Je tedy třeba rozhodnout, že Nizozemské království, Francouzská republika a společnost KLM ponесou vlastní náklady řízení.

Z těchto důvodů

TRIBUNÁL (desátý rozšířený senát)

rozhodl takto:

- 1) **Rozhodnutí Komise 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 se zrušuje.**
- 2) **Je třeba pozastavit účinky zrušení uvedeného rozhodnutí až do doby, než Evropská komise přijme nové rozhodnutí podle článku 108 SFEU. Uvedené účinky jsou pozastaveny po dobu nejvýše dvou měsíců ode dne vyhlášení tohoto rozsudku v případě, že se Komise rozhodne přijmout toto nové rozhodnutí v rámci čl. 108 odst. 3 SFEU, a po přiměřenou dodatečnou dobu v případě, že se Komise rozhodne zahájit řízení podle čl. 108 odst. 2 SFEU.**
- 3) **Komise ponese vlastní náklady řízení a nahradí náklady vynaložené společností Ryanair DAC.**
- 4) **Nizozemské království, Francouzská republika a Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV ponесou vlastní náklady řízení.**

Kornezov

Buttigieg

Kowalik-Bańczyk

Hesse

Stancu

Takto vyhlášeno na veřejném zasedání v Lucemburku dne 19. května 2021.

Podpisy