



## Zbornik sudske prakse

PRESUDA OPĆEG SUDA (osmo prošireno vijeće)

20. prosinca 2023.\*

„Državne potpore – Potpora koju je Francuska dodijelila u korist društva Air France u okviru pandemije bolesti COVID-19 – Državno jamstvo za bankovni zajam i podređeni državni zajam – Odluka kojom se državna potpora proglašava spojivom s unutarnjim tržištem – Tužba za poništenje – Aktivna procesna legitimacija – Bitno ugrožavanje tužiteljeva položaja na tržištu – Dopuštenost – Određivanje korisnika potpore u kontekstu grupe društava”

U predmetu T-216/21,

**Ryanair DAC**, sa sjedištem u Swordsu (Irska),

**Malta Air ltd.**, sa sjedištem u Pieti (Malta),

koje zastupaju F.-C. Laprévotte, E. Vahida, V. Blanc, S. Rating, I.-G. Metaxas-Maranghidis i D. Pérez de Lamo, odvjetnici,

tužitelji,

protiv

**Europske komisije**, koju zastupaju L. Flynn, J. Carpi Badía i C. Georgieva, u svojstvu agenata,

tuženika,

koju podupiru

**Savezna Republika Njemačka**, koju zastupa P.-L. Krüger, u svojstvu agenta,

**Francuska Republika**, koju zastupaju T. Stéhelin, P. Dodeller, T. Lechevallier i B. Fodda, u svojstvu agenata,

**Kraljevina Nizozemska**, koju zastupaju M. Bulterman, J. Langer i C. Schillemans, u svojstvu agenata, uz asistenciju S. Corrijna, odvjetnika,

**Air France-KLM**, sa sjedištem u Parizu (Francuska), koji zastupaju J. Derenne i D. Vallindas, odvjetnici,

i

\* Jezik postupka: engleski

**Société Air France**, sa sjedištem u Tremblay-en-France (Francuska), koji zastupaju J. Derenne i D. Vallindas, odvjetnici,

intervenijenti,

OPĆI SUD (osmo prošireno vijeće),

u sastavu: M. van der Woude, predsjednik, A. Kornezov (izvjestitelj), G. De Baere, D. Petrлік i S. Kingston, suci,

tajnik: S. Spyropoulos, administratorica,

uzimajući u obzir pisani dio postupka,

nakon rasprave održane 22. svibnja 2023.,

donosi sljedeću

### Presudu

- 1 Svojom tužbom na temelju članka 263. UFEU-a, tužitelji, društva Ryanair DAC i Malta Air Ltd., traže poništenje Odluke Komisije C(2020) 2983 *final* od 4. svibnja 2020. o državnoj potpori SA.57082 (2020/N) – Francuska – COVID-19 – Privremeni okvir čl. 107. st. 3. t. (b) – Jamstvo i dioničarski zajam u korist društva Air France, kako je ispravljena odlukama C(2020) 9384 *final* od 17. prosinca 2020. i C(2021) 5701 *final* od 26. srpnja 2021. (u daljnjem tekstu: pobijana odluka).

### Okolnosti spora i činjenice nastale nakon podnošenja tužbe

- 2 Société Air France (u daljnjem tekstu: društvo Air France) dio je grupe Air France-KLM. Na čelu te grupe nalazi se društvo Air France-KLM (u daljnjem tekstu: holding društvo Air France-KLM). U skladu s pobijanom odlukom, ta grupa među ostalim obuhvaća i društvo Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV (u daljnjem tekstu: KLM), društvo Air France-KLM International Mobility (Švicarska), društvo Blueteam V (Francuska), društvo BigBlank (Francuska), društvo Air France-KLM Finance (Francuska) i društvo Transavia Company (Francuska).
- 3 Prema pobijanoj odluci, Francuska Republika i Kraljevina Nizozemska redom su vlasnici 14,3 % i 14 % kapitala holding društva Air France-KLM, a Francuska je Republika osim toga vlasnik 21 % dionica s pravom glasa u tom holding društvu. Što se tiče holding društva Air France-KLM, ono je vlasnik 100 % udjela društva Air France te, izravno ili neizravno, 93,84 % temeljnog kapitala društva KLM. Navedeno holding društvo osim toga ima u vlasništvu 99,7 % gospodarskih prava, odnosno prava na dividende i 49 % dionica s pravom glasa društva KLM. To isto holding društvo vlasnik je 100 % udjela drugih društava kćeri navedenih u točki 2. ove presude.
- 4 Francuska Republika obavijestila je 24. travnja 2020. Europsku komisiju, u skladu s člankom 108. stavkom 3. UFEU-a, o planu pojedinačne potpore u korist društva Air France u obliku, s jedne strane, državnog jamstva od 90 % na zajam u iznosu od 4 milijarde eura koji je odobrio konzorcij banaka (u daljnjem tekstu redom: državno jamstvo i zajam za koji jamči država) i, s druge strane, dioničarskog zajma u maksimalnom iznosu od 3 milijarde eura (u daljnjem tekstu: dioničarski zajam) (u daljnjem tekstu zajedno: predmetna mjera).

- 5 Komisija je 4. svibnja 2020. donijela odluku C(2020) 2983 *final*, u kojoj je zaključila da predmetna mjera predstavlja državnu potporu spojivu s unutarnjim tržištem na temelju članka 107. stavka 3. točke (b) UFEU-a i Komunikacije Komisije od 19. ožujka 2020., naslovljene „Privremeni okvir za mjere državne potpore u svrhu podrške gospodarstvu u aktualnoj pandemiji covida-19” (SL 2020., C 91 I, str. 1.), kako je izmijenjena 4. travnja 2020. (SL 2020., C 112 I, str. 1.) (u daljnjem tekstu: privremeni okvir).
- 6 Komisija je u točki 21. svoje Odluke C(2020) 2983 *final* od 4. svibnja 2020. smatrala da su korisnici predmetne mjere bili društvo Air France i društva kćeri nad kojima ono provodi nadzor. S druge strane, smatrala je da ni holding društvo Air France-KLM ni njegova druga društva kćeri, uključujući KLM i društva nad kojima on provodi nadzor, nisu korisnici te mjere.
- 7 Predmetna mjera ulazi u kontekst niza drugih mjera državnih potpora čiji je cilj poduprijeti zrakoplovni sektor i, konkretnije, društva koja su dio grupe Air France-KLM.
- 8 Konkretno, u Odluci C(2020) 4871 *final* od 13. srpnja 2020. o državnoj potpori SA.57082 (2020/N) – Nizozemska – COVID-19: Državno jamstvo i državni zajam u korist KLM-a, Komisija je proglasila da je pojedinačna potpora koju je Kraljevina Nizozemska odobrila u korist KLM-a, koja se sastoji, s jedne strane, od državnog jamstva koje se odnosi na 90 % zajma koji je KLM-u odobrio konzorcij banaka, u maksimalnom iznosu od 2,4 milijarde eura, te, s druge strane, od državnog zajma u maksimalnom iznosu od jedne milijarde eura, spojiva s unutarnjim tržištem na temelju članka 107. stavka 3.točke (b) UFEU-a i privremenog okvira.
- 9 Komisija je 17. prosinca 2020. prvi put ispravila svoju Odluku C(2020) 2983 *final* od 4. svibnja 2020. i to Odlukom C(2020) 9384 *final*. Prema njezinu mišljenju, ispravci su bili potrebni radi ispravka pogreške u opisu činjenica, osobito u pogledu upućivanja na društvo Air France umjesto na „grupu Air France” (točke 5. do 10. te odluke). Osim toga, dodana je nova točka 3.3.4 kako bi se „u svrhu cjelovitosti” ispitali usklađenost kumulativnog učinka dvaju elemenata predmetne mjere i odvagivanje njihovih pozitivnih i negativnih učinaka na tržišno natjecanje.
- 10 Komisija je 5. travnja 2021. donijela odluku C(2021) 2488 *final* o državnoj potpori SA.59913 – Francuska – COVID-19 – Dokapitalizacija [društva Air France] i holding društva Air France-KLM (u daljnjem tekstu: odluka Air France-KLM i Air France), u kojoj je odlučila da je spojiva s unutarnjim tržištem, na temelju članka 107. stavka 3. točke (b) UFEU-a i privremenog okvira, pojedinačna potpora koju je Francuska Republika dodijelila u obliku dokapitalizacije društva Air France i holding društva Air France-KLM u ukupnom iznosu od 4 milijarde eura. Ta potpora sastoji se, s jedne strane, od sudjelovanja Francuske Republike u prijedlogu povećanja kapitala u maksimalnom iznosu od jedne milijarde eura i, s druge strane, od konverzije dioničarskog zajma u hibridni instrument, koji je jednak sudjelovanju u vlasničkom kapitalu, s tim da je taj dioničarski zajam dio mjere o kojoj je riječ u ovom predmetu.
- 11 Presudom od 19. svibnja 2021., Ryanair/Komisija (KLM; COVID-19) (T-643/20, EU:T:2021:286), Sud je poništio odluku iz točke 8. ove presude uz obrazloženje da sadržava nedostatak u obrazloženju u pogledu određivanja korisnika sporne mjere potpore.
- 12 Komisija je 26. srpnja 2021., odnosno nakon podnošenja ove tužbe, drugi put ispravila svoju Odluku C(2020) 2983 *final* od 4. svibnja 2020. i to Odlukom C(2021) 5701 *final*. U točkama 3. i 4. potonje odluke, Komisija pojašnjava da je uzela u obzir presudu od 19. svibnja 2021.,

Ryanair/Komisija (KLM; COVID-19) (T-643/20, EU:T:2021:286) i da je slijedom te presude trebalo dodati dodatne informacije na temelju kojih je moguće zaključiti da je društvo Air France bilo jedini korisnik predmetne mjere.

### **Zahtjevi stranaka**

- 13 Tužbom od 20. travnja 2021., kako je prilagođena 8. listopada 2021., tužitelji od Općeg suda zahtijevaju da:
  - poništi pobijanu odluku;
  - naloži Komisiji snošenje troškova.
- 14 Komisija od Općeg suda zahtijeva da:
  - odbije tužbu;
  - naloži tužiteljima snošenje troškova.
- 15 Savezna Republika Njemačka, Kraljevina Nizozemska, društvo Air France i holding društvo Air France-KLM zahtijevaju da se tužba odbije kao neosnovana i da se tužiteljima naloži snošenje troškova.
- 16 Francuska Republika od Općeg suda zahtijeva da odbaci tužbu kao nedopuštenu s obzirom na to da tužitelji osporavaju osnovanost pobijane odluke, a da je u preostalom dijelu odbije kao neosnovanu.

### **Pravo**

#### ***Dopuštenost***

- 17 Tužitelji kao prvo tvrde da su oni zainteresirane stranke u smislu članka 108. stavka 2. UFEU-a i članka 1. točke (h) Uredbe Vijeća (EU) 2015/1589 od 13. srpnja 2015. o utvrđivanju detaljnih pravila primjene članka 108. UFEU-a (SL 2015., L 248, str. 9. i ispravak SL 2017., L 186, str. 17.) i da stoga imaju aktivnu procesnu legitimaciju za zaštitu svojih proceduralnih prava. Kao drugo, tvrde da je predmetna mjera bitno utjecala na njihov konkurentski položaj na tržištu i da slijedom toga imaju aktivnu procesnu legitimaciju i za osporavanje osnovanosti pobijane odluke.
- 18 Komisija, Savezna Republika Njemačka, Kraljevina Nizozemska, društvo Air France i holding društvo Air France-KLM ne osporavaju dopuštenost tužbe.
- 19 S druge strane, Francuska Republika tvrdi da tužitelji nemaju aktivnu procesnu legitimaciju za osporavanje osnovanosti pobijane odluke.
- 20 U ovom slučaju, nesporno je da su tužitelji konkurenti društva Air France i nije sporno da ih stoga treba smatrati „zainteresiranim strankama” u smislu članka 1. točke (h) Uredbe 2015/1589 koje imaju aktivnu procesnu legitimaciju za zaštitu postupovnih prava koja im pripadaju na temelju članka 108. stavka 2. UFEU-a.

- 21 Kad je riječ o aktivnoj procesnoj legitimaciji tužitelja za osporavanje osnovanosti pobijane odluke, važno je podsjetiti na to da dopuštenost tužbe koju je fizička ili pravna osoba podnijela protiv akta koji joj nije upućen, prema članku 263. četvrtom stavku UFEU-a, ovisi o tome priznaje li joj se aktivna procesna legitimacija, koja postoji u dvama slučajevima. S jedne strane, takva tužba može se podnijeti pod uvjetom da se taj akt izravno i osobno odnosi na nju. S druge strane, takva osoba može podnijeti tužbu protiv regulatornog akta koji ne podrazumijeva provedbene mjere ako se isti izravno odnosi na nju (presude od 17. rujna 2015., Mory i dr./Komisija, C-33/14 P, EU:C:2015:609, t. 59. i 91. te od 13. ožujka 2018., Industrias Químicas del Vallés/Komisija, C-244/16 P, EU:C:2018:177, t. 39.).
- 22 Budući da pobijana odluka, koja je upućena Francuskoj Republici, nije regulatorni akt u skladu s člankom 263. četvrtim stavkom UFEU-a, s obzirom na to da nije opći akt (vidjeti u tom smislu presudu od 3. listopada 2013., Inuit Tapiriit Kanatami i dr./Parlament i Vijeće, C-583/11 P, EU:C:2013:625, t. 56.), na Općem sudu je da provjeri odnosi li se ta odluka na tužitelje izravno i osobno u smislu te odredbe.
- 23 U tom pogledu, iz ustaljene sudske prakse proizlazi da osobe kojima odluka nije upućena mogu tvrditi da ih se osobno tiče samo ako ta odluka utječe na njih zbog određenih osobina koje su im svojstvene ili zbog neke činjenične situacije koja ih razlikuje od bilo koje druge osobe, izdvajajući ih zbog toga pojedinačno na istovrstan način, poput adresata (presude od 15. srpnja 1963., Plaumann/Komisija, 25/62, EU:C:1963:17, str. 223.; od 28. siječnja 1986., Cofaz i dr./Komisija, 169/84, EU:C:1986:42, t. 22. i od 22. studenoga 2007., Sniace/Komisija, C-260/05 P, EU:C:2007:700, t. 53.).
- 24 Stoga, ako tužitelj dovodi u pitanje osnovanost odluke o ocjeni potpore koja je donesena na temelju članka 108. stavka 3. UFEU-a ili nakon službenog istražnog postupka, sama činjenica da ga se može smatrati „strankom” u smislu članka 108. stavka 2. UFEU-a ne može biti dovoljna kako bi se dopustila tužba. U tom slučaju, dakle, mora dokazati da ima poseban položaj u smislu sudske prakse na koju se podsjeća u točki 23. ove presude. To je osobito slučaj ako potpora koja je predmet odluke u pitanju bitno utječe na tužiteljev položaj na dotičnom tržištu (vidjeti presudu od 15. srpnja 2021., Deutsche Lufthansa/Komisija, C-453/19 P, EU:C:2021:608, t. 37. i navedenu sudsku praksu).
- 25 U tom pogledu, dokazivanje, od strane tužitelja, bitnog ugrožavanja njegova položaja na tržištu ne znači da se Sud mora konačno izjasniti o konkurentskim odnosima između te stranke i poduzetnikâ korisnikâ, nego je samo nužno da navedena stranka uputi na prikladan način na razloge zbog kojih bi Komisijina odluka mogla povrijediti njezine legitimne interese bitno utječući na njezin položaj na predmetnom tržištu (vidjeti presudu od 15. srpnja 2021., Deutsche Lufthansa/Komisija, C-453/19 P, EU:C:2021:608, t. 57. i navedenu sudsku praksu).
- 26 Iz sudske prakse Suda tako proizlazi da bitno ugrožavanje tužiteljeva konkurentskog položaja na dotičnom tržištu ne proizlazi iz temeljite analize različitih konkurentskih odnosa na tom tržištu na temelju kojih se precizno može utvrditi opseg ugrožavanja njegova konkurentskog položaja, nego, u načelu, iz utvrđenja *prima facie* da dodjela mjere na koju se odnosi Komisijina odluka dovodi do bitnog ugrožavanja tog položaja (presuda od 15. srpnja 2021., Deutsche Lufthansa/Komisija, C-453/19 P, EU:C:2021:608, t. 58.).

- 27 Iz toga proizlazi da se taj uvjet može ispuniti ako tužitelj pruži dokaze koji omogućavaju dokazivanje da dotična mjera može bitno ugroziti njegov položaj na dotičnom tržištu (vidjeti presudu od 15. srpnja 2021., *Deutsche Lufthansa/Komisija*, C-453/19 P, EU:C:2021:608, t. 59. i navedenu sudsku praksu).
- 28 Što se tiče elemenata koji su dopušteni sudskom praksom kako bi se dokazalo takvo bitno ugrožavanje, valja podsjetiti na to da sama okolnost da bi akt mogao imati određeni utjecaj na konkurentske odnose koji postoje na mjerodavnom tržištu i da se predmetni poduzetnik nalazio u bilo kakvom konkurentskom odnosu s korisnikom tog akta ne bi bila dovoljna da se može smatrati da se navedeni akt osobno odnosi na navedenog poduzetnika. Stoga se poduzetnik ne može pozivati samo na svoje svojstvo konkurenta u odnosu na poduzetnika korisnika (vidjeti presudu od 15. srpnja 2021., *Deutsche Lufthansa/Komisija*, C-453/19 P, EU:C:2021:608, t. 60. i navedenu sudsku praksu).
- 29 Dokaz bitnog ugrožavanja položaja konkurenta na tržištu ne može se ograničiti na prisutnost nekoliko elemenata koji upućuju na pogoršanje njegova gospodarskog ili financijskog uspjeha, poput znatnog pada prometa, nezanemarivih financijskih gubitaka ili pak znatnog smanjenja udjela na tržištu nakon dodjele dotične potpore. Dodjela državne potpore može ugroziti konkurentski položaj operatora i na druge načine, osobito uzrokujući gubitak zarade ili manje povoljan razvoj od onog do kojeg bi došlo da takve potpore nema (presuda od 15. srpnja 2021., *Deutsche Lufthansa/Komisija*, C-453/19 P, EU:C:2021:608, t. 61.).
- 30 Osim toga, sudska praksa ne zahtijeva da tužitelj dostavi dokaze u pogledu veličine ili zemljopisnog opsega predmetnih tržišta, ili pak u pogledu svojih udjela u tržištima ili udjela korisnika predmetne mjere ili mogućih konkurenata na tim tržištima (vidjeti u tom smislu presudu od 15. srpnja 2021., *Deutsche Lufthansa/Komisija*, C-453/19 P, EU:C:2021:608, t. 65.).
- 31 S obzirom na ta načela valja ispitati jesu li tužitelji podnijeli dokaze na temelju kojih je moguće dokazati da predmetna mjera može bitno ugroziti njihov položaj na tržištu o kojem je riječ.
- 32 U tom pogledu, kao prvo, tužitelji tvrde da su prije pandemije bolesti COVID-19 imali 211 zračnih linija s polascima ili odredištem u Francuskoj. Konkretno, pojašnjavaju da je Ryanair bio u izravnom tržišnom natjecanju s društvom Air France i njegovim društvima kćerima na 45 od tih linija, koje su bile gospodarski značajne jer su povezivale velike gradove u Europi i izvan nje i jer je na tim linijama letjelo vrlo malo drugih zračnih prijevoznika. Osim toga, Ryanair je 2019. godine na tih 45 linija preveo ukupno 1 576 991 putnika.
- 33 Francuska Republika u bitnome odgovara da Ryanair nije najbliži i najizravniji tržišni konkurent društva Air France. Usto, osporava činjenicu da se tužitelji nalaze „u izravnom tržišnom natjecanju” s društvom Air France, zbog toga što zračne linije kojima ono prometuje, s polazištem i odredištem u zračnim lukama Roissy-Charles-de-Gaulle (u daljnjem tekstu: zračna luka CDG) i Paris-Orly (u daljnjem tekstu: zračna luka ORY) kao i one kojima prometuje Ryanair s polazištem i odredištem u zračnoj luci Beauvais-Tillé (u daljnjem tekstu: zračna luka BVA) nisu zamjenjive pa stoga nisu relevantne za ocjenu konkurentskog odnosa između tužiteljâ i društva Air France. Što se tiče drugih zračnih linija na koje se pozivaju tužitelji, Francuska Republika tvrdi da Ryanair na tim linijama nije jedini konkurent društva Air France.

- 34 U tom pogledu valja podsjetiti na to da u fazi ispitivanja dopuštenosti tužbe nije potrebno konačno odlučiti o definiciji tržišta proizvoda ili usluga o kojem je riječ ili pak o konkurentskim odnosima između tužitelja i korisnika. Načelno je dovoljno da tužitelji dokažu da dodjela predmetne mjere *prima facie* dovodi do bitnog ugrožavanja njihova konkurentskog položaja na tržištu (vidjeti sudsku praksu navedenu u točkama 25. i 26. ove presude).
- 35 Kad je riječ o pitanju jesu li zračne linije s polazištem i odredištem u zračnim lukama CDG i ORY, s jedne strane, i iz zračne luke BVA, s druge strane, zamjenjive, iz sudske prakse proizlazi da Opći sud u tu svrhu može uzeti u obzir više čimbenika, poput udaljenosti i trajanja putovanja prema referentom mjerilu od 100 km ili jednog sata vožnje, mišljenje konkurenata, mišljenje dotičnih zračnih luka i mišljenje tijela za civilno zrakoplovstvo država članica, procjenu udjela putnika koji putuju iz privatnih razloga na nekoj liniji, pojam „sustav zračne luke” u smislu Priloga II. Uredbi Vijeća (EEZ) br. 2408/92 od 23. srpnja 1992. o pristupu zračnih prijevoznika Zajednice zračnim linijama unutar Zajednice (SL 1992., L 240, str. 8.), poslovne prakse i činjenicu postoje li usluge prijevoza između zračnih luka i određenih gradova (presuda od 6. srpnja 2010., Ryanair/Komisija, T-342/07, EU:T:2010:280, t. 103. i sljedeće).
- 36 Komisija je tijekom rasprave navela da je, s obzirom na te kriterije, za zračne linije kojima Ryanair prometuje s polazištem i odredištem u zračnoj luci BVA, za potrebe dopuštenosti ove tužbe, moguće *prima facie* smatrati zamjenjivima sa zračnim linijama kojima prometuje društvo Air France s polazištem i odredištem u zračnim lukama CDG i ORY.
- 37 Taj se stav odražava i u Komisijinoj praksi odlučivanja, koja, a da ne obvezuje sud Europske unije, ipak može predstavljati koristan element u okviru *prima facie* ocjene pitanja može li dodjela predmetne mjere ugroziti konkurentski položaj tužitelja na tržištu. Stoga je Komisija, u uvodnim izjavama 266. do 279. svoje Odluke C(2013) 1106 *final* od 27. veljače 2013., o proglašenju koncentracije nespojivom s unutarnjim tržištem i Sporazumom o EGP-u (predmet COMP/M.6663 – Ryanair/Aer Lingus III), smatrala da je bio ispunjen kriterij od 100 km ili jednog sata vožnje, s obzirom na to da su udaljenost i trajanje putovanja autom od zračnih luka CDG, ORY i BVA prema centru Pariza iznosili redom 23 km (31 min), 20 km (30 min) i 80 km (60 min). Na temelju toga zaključila je da je zračna luka ORY bila zamjenjiva zračnim lukama CDG i BVA za letove s polazištem i odredištem u Dublinu (Irska).
- 38 U tim okolnostima i u nedostatku konkretnih dokaza koji bi upućivali na suprotno u spisu kojim raspolaže Opći sud, valja zaključiti da je zračne linije kojima prometuje Ryanair, s polazištem ili odredištem u zračnoj luci BVA, na koje tužitelji upućuju da bi dokazali svoju aktivnu procesnu legitimaciju, moguće smatrati *prima facie* zamjenjivima s onima kojima na kojima leti društvo Air France s polazištem i odredištem u zračnim lukama CDG i ORY. Stoga, u svrhu ispitivanja aktivne procesne legitimacije društva Ryanair, valja uzeti u obzir sve zračne linije na koje se pozivaju tužitelji, s tim da Francuska Republika ne osporava zamjenjivost drugih zračnih linija kojima lete redom Ryanair i društvo Air France s polazištem i odredištem u drugim zračnim lukama u Francuskoj.
- 39 Stoga valja smatrati da je Ryanair bio konkurent društvu Air France i njegovim društvima kćerima na znatnom broju zračnih linija s polazištem i odredištem u Francuskoj, odnosno na njih 45. Osim toga, iz spisa kojim raspolaže Opći sud, a osobito iz priloga A.3.4 tužbi, čiju dokaznu vrijednost nisu osporavali ni Komisija ni intervenijenti, proizlazi da je broj sjedala koje je Ryanair nudio na tim linijama često bio usporediv, odnosno da je u određenim slučajevima bio i veći od broja sjedala koji su nudili društvo Air France i njegova društva kćeri. Među njima je dakle u pogledu broja ponuđenih sjedala također postojala znatna konkurentnost.

- 40 Kao drugo, tužitelji tvrde da su predviđali komercijalno širenje na francusko tržište, o čemu svjedoči činjenica da su 2019. godine pokrenuli 67 novih zračnih linija s polazištem ili odredištem u Francuskoj. Komisija i intervenijenti ne osporavaju tu okolnost. Osim toga, tužitelji dodaju da su naručili 210 zrakoplova Boeing 737 Max koji su postali dio njihove flote u lipnju 2021. i koji su im omogućili da nastave s tim svojim planovima.
- 41 Kao treće, iz točke 4. pobijane odluke proizlazi da bi, bez predmetne mjere, bio ugrožen nastavak djelatnosti društva Air France. Usto, u skladu s izvješćem Zaklade za političke inovacije, koje su podnijeli tužitelji, naslovljenim „Before COVID-19 air transportation in Europe: an already fragile sector” (zračni prijevoz u Europi prije pandemije bolesti COVID-19: i tada već oslabljen sektor), koje je izrađeno u svibnju 2020. i čiji sadržaj stranke ne osporavaju, „vjerojatno je da će Ryanair [...] izaći iz krize uzrokovane bolešću COVID-19 bez prevelike štete te će čak raspolagati dovoljnim financijskim sredstvima, osobito zahvaljujući zaduživanju i otkupu društava u stečaju, kako bi sudjelovao u vjerojatnom restrukturiranju zračnog prijevoza u Europi”. Iz toga proizlazi da je Ryanair bio u relativno snažnom položaju u odnosu na tradicionalne zračne prijevoznike poput društva Air France, koje se suočavalo s rizikom insolventnosti, pa čak i rizikom od izlaska s tržišta.
- 42 Kao četvrto, iz spisa proizlazi da je glavni direktor holding društva Air France-KLM, 2019. godine najavio akcijski plan čiji je cilj bio intenzivirati tržišno natjecanje s „niskotarifnim” zračnim prijevoznicima poput Ryanaira, osnivanjem niskotarifnog društva kćeri „Transavia France”.
- 43 Na temelju elemenata navedenih u točkama 38. do 42. ove presude, promatranih zajedno, moguće je zaključiti da su tužitelji dokazali da je dodjela predmetne mjere mogla ojačati konkurentski položaj društva Air France na štetu Ryanaira i dovesti do toga da se *prima facie* bitno ugrozi konkurentski položaj Ryanaira na tržištu, uzrokujući gubitak zarade ili manje povoljan razvoj od onog do kojeg bi došlo da takve mjere nema (vidjeti sudsku praksu navedenu u točki 29. ove presude).
- 44 Ovaj se zaključak ne dovodi u pitanje prigovorom Francuske Republike prema kojem Ryanair nije glavni konkurent društva Air France na francuskom tržištu.
- 45 Naime, da bi se smatralo da ta mjera bitno utječe na tužiteljev konkurentski položaj sudskom se praksom ne zahtijeva da je on glavni konkurent korisnika mjere potpore.
- 46 Ne može se prihvatiti ni prigovor Francuske Republike prema kojem tužitelji nisu dokazali da pobijana odluka nepovoljno utječe na njih zbog činjenične situacije koja ih razlikuje od one svih drugih konkurenata društva Air France.
- 47 Naime, uvjet bitnog utjecaja na konkurentski položaj tužitelja jest element svojstven tužitelju koji se mora ocijeniti samo u odnosu na njegov položaj na tržištu prije dodjele mjere o kojoj je riječ ili u odnosu na taj položaj u slučaju da ta mjera nije dodijeljena. Stoga je irelevantno uspoređivanje situacije svih konkurenata koji postoje na predmetnom tržištu (vidjeti, u tom smislu, mišljenje nezavisnog odvjetnika Szpunara u predmetu Deutsche Lufthansa/Komisija, C-453/19 P, EU:C:2020:862, t. 58.). Osim toga, kao što se na to podsjeća u točki 30. ove presude, Sud je pojasnio da tužitelj ne mora nužno podnijeti elemente koji se odnose na njegove tržišne udjele ili tržišne udjele korisnika ili mogućih konkurenata na tom tržištu. Iz toga proizlazi da se za potrebe dokazivanja bitnog utjecaja na njegov konkurentski položaj od tužitelja ne može zahtijevati da na temelju dokaza koji idu tomu u prilog dokaže kakav je konkurentski položaj svih njegovih konkurenata i razliku između njihova i svojeg položaja.



- 48 Osim toga, važno je istaknuti da se sudskom praksom navedenom u točki 23. ove presude predviđaju dva različita kriterija za dokazivanje toga da se neka odluka osobno odnosi na subjekte koji nisu adresati te odluke, odnosno da ta odluka utječe na njih zbog „određenih osobina koje su im svojstvene” ili „zbog neke činjenične situacije koja ih razlikuje od bilo koje druge osobe”. Stoga se tom sudskom praksom od tužitelja ne zahtijeva da u svim slučajevima dokaže da se njegova činjenična situacija razlikuje od činjenične situacije bilo koje druge osobe. Naime, dovoljno je da pobijana odluka utječe na tužitelja zbog određenih osobina koje su mu svojstvene.
- 49 O tome je ovdje riječ. Naime, svim elementima navedenima u točkama 38. do 42. ove presude nastoji se dovoljno uvjerljivo dokazati da Ryanairov položaj na mjerodavnim tržištima ima određene značajke koje su mu svojstvene, i to činjenicu da se Ryanair nalazi u izravnom tržišnom natjecanju s društvom Air France na velikom broju zračnih linija, na kojima to društvo, osim toga, raspolaže znatnim brojem sjedala, da je započeo s komercijalnim širenjem na francuskom tržištu, pokretanjem velikog broja novih zračnih linija prije pojave pandemije bolesti COVID-19, da je društvo Air France namjeravalo intenzivirati tržišno natjecanje na „niskotarifnom” dijelu tržišta na kojem posluje Ryanair, posredstvom svojeg zračnog prijevoznika „Transavia France” i da je, bez predmetne mjere postojala opasnost da bi društvo Air France postalo nesolventno ili da bi u najmanju ruku bilo znatno oslabljeno, dok se činilo da je Ryanair, što se tiče njegove financijske situacije, bio u relativno snažnom položaju u odnosu na financijsku situaciju korisnika, zbog čega se nalazi u položaju koji bi mu omogućio da poveća tržišne udjele na štetu društva Air France u slučaju da nije dodijeljena potpora.
- 50 S obzirom na sve prethodno navedeno, valja zaključiti da su tužitelji u dovoljnoj mjeri dokazali da je predmetna mjera mogla bitno utjecati na konkurentski položaj Ryanaira na dotičnom tržištu.
- 51 Valja utvrditi da pobijana odluka izravno utječe i na Ryanair s obzirom na to da nema sumnje u to da je Francuska Republika namjeravala isplatiti potporu društvu Air France i jer takva isplata može Ryanair smjestiti u nepovoljan tržišni položaj i na taj način utjecati na njegovo pravo da ne trpi posljedice te mjere koja narušava tržišno natjecanje (vidjeti u tom pogledu presudu od 6. studenoga 2018., *Scuola Elementare Maria Montessori/Komisija, Komisija/Scuola Elementare Maria Montessori i Komisija/Ferracci*, C-622/16 P do C-624/16 P, EU:C:2018:873, t. 43. i navedenu sudsku praksu).
- 52 Ryanair stoga može osporavati osnovanost pobijane odluke.
- 53 Kad je riječ o aktivnoj procesnoj legitimaciji društva Malta Air, presuđeno je da u slučaju kad jedan od tužitelja ima pravo podnijeti tužbu i kad je riječ o jednoj te istoj tužbi, nije potrebno ispitati aktivnu procesnu legitimaciju ostalih tužitelja (vidjeti presudu od 12. prosinca 2014., *Crown Equipment (Suzhou) i Crown Gabelstapler/Vijeće*, T-643/11, EU:T:2014:1076, t. 33. (neobjavljenu) i navedenu sudsku praksu).

### *Meritum*

- 54 U prilog tužbi, tužitelji ističu pet tužbenih razloga, koji se u bitnome odnose, prvi, na isključenje holding društva Air France-KLM i društva KLM iz opsega korisnikâ predmetne mjere, drugi, na zlouporabu ovlasti i pogrešnu primjenu članka 107. stavka 3. točke (b) UFEU-a i privremenog okvira, treći na povredu načelâ nediskriminacije, slobodnog pružanja usluga i slobode poslovnog nastana, četvrti, na povredi postupovnih prava tužiteljâ i peti, na povredi obveze obrazlaganja.

*Prvi tužbeni razlog, koji se temelji na isključenju holding društva Air France-KLM i društva KLM iz opsega korisnikâ predmetne mjere*

- 55 Tužitelji tvrde da je Komisija počinila pogrešku koja se tiče prava i očitu pogrešku u ocjeni time što je smatrala da je korisnik predmete mjere bilo društvo Air France, a isključila holding društvo Air France-KLM i društvo KLM. Navode više elemenata da bi dokazali da su navedeno holding društvo i društvo KLM potencijalni ili neizravni korisnici te mjere. Ističu argumente koji se u bitnome odnose na veze na osnovi vlasništva kapitala, organske, funkcionalne i gospodarske veze između holding društva Air France-KLM, društava Air France i KLM, ugovorni okvir na temelju kojeg je navedena mjera dodijeljena te njezin kontekst.
- 56 Komisija osporava argumente tužiteljâ, ističući, na temelju elemenata istaknutih u pobijanoj odluci, da društva Air France i KLM *de facto* imaju značajnu funkcionalnu, gospodarsku i organsku autonomiju, kako jedno naspram drugog, tako i u odnosu na holding društvo Air France-KLM. Usto, tvrdi da struktura poduzetnika i upravljanja grupom Air France-KLM sprečava i svaki rizik od neizravnog prijenosa potpore između društava Air France i KLM. Osim toga, predmetna mjera uključuje ugovorne mehanizme koji su jednaki klauzuli o namjeni, na temelju kojih će se stvarna financijska i gospodarska prednost koja proizlazi iz navedene mjere proslijediti isključivo društvu Air France.
- 57 Francuska Republika, Kraljevina Nizozemska, društvo Air France i holding društvo Air France-KLM slažu se s Komisijinim očitovanjima.
- 58 Komisija je u pobijanoj odluci smatrala da je korisnik predmetne mjere bilo društvo Air France, uključujući društva kćeri nad kojima ono provodi nadzor. S druge strane, iako je društvo Air France dio grupe Air France-KLM, ni njegovo društvo majka, odnosno holding društvo Air France-KLM, ni njegova sestrinska društva, uključujući KLM i društva kćeri nad kojima provodi nadzor, nisu korisnici navedene mjere.
- 59 U okviru ovog tužbenog razloga postavlja se tako pitanje određivanja korisnika mjere potpore u kontekstu grupe društava.
- 60 U tom pogledu, iz sudske prakse proizlazi da se za potrebe primjene pravila o državnim potporama može smatrati da nekoliko odvojenih pravnih subjekata čini jednu gospodarsku jedinicu. Naime, u tom području pitanje postoji li gospodarska jedinica između nekoliko odvojenih pravnih subjekata postavlja se osobito kada se radi o identificiranju korisnika potpore (vidjeti u tom smislu presude od 14. studenoga 1984., Intermills/Komisija, 323/82, EU:C:1984:345, t. 11. i 12., te od 19. svibnja 2021., Ryanair/Komisija (KLM; COVID-19), T-643/20, EU:T:2021:286, t. 46. i navedenu sudsku praksu).
- 61 Među elementima koji se u sudskoj praksi uzimaju u obzir radi utvrđivanja postoji li gospodarska jedinica u području državnih potpora nalaze se, među ostalim: sudjelovanje dotičnog poduzetnika u grupi društava čiji nadzor izravno ili neizravno provodi jedno od njih, obavljanje istovjetnih ili usporednih gospodarskih djelatnosti i nepostojanje gospodarske samostalnosti dotičnih društava (vidjeti u tom smislu presudu od 14. listopada 2004., Pollmeier Malchow/Komisija, T-137/02, EU:T:2004:304, t. 68. do 70.); stvaranje jedne grupe koju nadzire jedan subjekt, unatoč osnivanju novih društava od kojih svako ima zasebnu pravnu osobnost (vidjeti u tom smislu presudu od 14. studenoga 1984., Intermills/Komisija, 323/82, EU:C:1984:345, t. 11.); mogućnost da subjekt koji ima kontrolne udjele u drugom društvu obavlja uz obično ulaganje investicijskog kapitala i funkcije nadzora, inicijative i financijske potpore u odnosu na to društvo kao i postojanje

međusobnih organskih i funkcionalnih i gospodarskih veza (vidjeti u tom smislu, presude od 16. prosinca 2010., *AceaElectrabel Produzione/Komisija*, C-480/09 P, EU:C:2010:787, t. 51. te od 19. svibnja 2021., *Ryanair/Komisija (KLM; COVID-19)*, T-643/20, EU:T:2021:286, t. 47.); kao i postojanje relevantnih ugovornih odredbi (vidjeti u tom smislu presudu od 16. prosinca 2010., *AceaElectrabel Produzione/Komisija*, C-480/09 P, EU:C:2010:787, t. 57.).

- 62 Osim toga, vrsta dodijeljene potpore i kontekst te mjere mogu, ovisno o slučaju, također predstavljati relevantne elemente u svrhu odlučivanja o tome je li riječ o gospodarskoj jedinici u području državnih potpora.
- 63 Osim toga, Komisija je pojasnila svoje tumačenje pojma „poduzetnik” u svojoj Obavijesti o pojmu državne potpore iz članka 107. stavka 1. UFEU-a (SL 2016., C 262, str. 1.; u daljnjem tekstu: Obavijest o pojmu državne potpore). Iako ne može obvezivati Opći sud, ta obavijest može biti koristan izvor inspiracije (vidjeti presudu od 6. travnja 2022., *Mead Johnson Nutrition (Asia Pacific) i dr./Komisija*, T-508/19, EU:T:2022:217, t. 93. i navedenu sudsku praksu).
- 64 Komisija je u točki 11. Obavijesti o pojmu državne potpore utvrdila da se za potrebe primjene pravila o državnim potporama može smatrati da nekoliko odvojenih pravnih subjekata čini jednu gospodarsku jedinicu. U skladu s tom točkom, u tu svrhu valja uzeti u obzir postojanje kontrolnih udjela jednog od subjekata u drugom subjektu i postojanje ostalih funkcionalnih, gospodarskih i organskih veza.
- 65 U tom kontekstu, presuđeno je da Komisija raspolaže širokom diskrecijskom ovlašću radi utvrđivanja treba li društva koja su dio grupe smatrati gospodarskom jedinicom ili, pak, pravno i financijski samostalnim subjektima za potrebe primjene programa državnih potpora. Ta Komisijina diskrecijska ovlast podrazumijeva uzimanje u obzir i ocjenu složenih gospodarskih činjenica i okolnosti. Budući da sud Unije ne može svojom činjeničnom ocjenom, osobito na gospodarskoj razini, zamijeniti ocjenu donositelja odluke, nadzor Općeg suda u tom se pogledu mora ograničiti na provjeru poštovanja pravila postupka i obveze obrazlaganja, materijalne točnosti činjenica kao i nepostojanja očite pogreške u ocjeni i zlouporabe ovlasti (vidjeti presudu od 8. rujna 2009., *AceaElectrabel/Komisija*, T-303/05, neobjavljena, EU:T:2009:312, t. 101. i 102. i navedenu sudsku praksu).
- 66 Međutim, sud Unije ne mora, među ostalim, samo provjeriti materijalnu točnost navedenih dokaza, njihovu pouzdanost i dosljednost, nego i to predstavljaju li ti elementi skup relevantnih podataka koje treba uzeti u obzir pri ocjeni složene situacije te mogu li oni poduprijeti zaključke koji su iz njih izvedeni (presuda od 20. rujna 2018., *Španjolska/Komisija*, C-114/17 P, EU:C:2018:753, t. 104.).
- 67 Usto, Komisija mora s posebnim oprezom razmotriti veze između društava koja pripadaju istoj grupi kada zbog kumuliranja državnih potpora unutar iste grupe postoji bojazan od učinaka na tržišno natjecanje (vidjeti presudu od 19. svibnja 2021., *Ryanair/Komisija (KLM; COVID-19)*, T-643/20, EU:T:2021:286, t. 48. i navedenu sudsku praksu).
- 68 S obzirom na kriterije utvrđene u sudskoj praksi i argumente stranaka, valja redom ispitati veze na osnovi vlasništva kapitala, organske, funkcionalne i gospodarske veze između holding društva Air France-KLM, društava Air France i KLM i njihovih društava kćeri, ugovore na temelju kojih je dodijeljena predmetna mjera, vrstu dodijeljene mjere potpore i njezin kontekst.

– *Veze na osnovi vlasništva kapitala i organske veze između holding društva Air France-KLM, društava Air France i KLM*

- 69 Kao prvo, kad je riječ o vezama na osnovi vlasništva kapitala između različitih subjekata koji pripadaju grupi Air France-KLM, valja istaknuti, kao što je to navedeno u točki 3. ove presude, da se društvo Air France nalazi u 100 % vlasništvu holding društva Air France-KLM i da je to društvo vlasnik 93,84 % temeljnog kapitala, 99,7 % gospodarskih prava i 49 % dionica s pravom glasa u društvu KLM.
- 70 Komisija je u točki 29. pobijane odluke istaknula da iako su društva Air France i KLM odvojeni pravni subjekti, od kojih svako ima svoju vlastitu vlasničku strukturu, holding društvo Air France-KLM ima „prava kontrole” kako nad društvom Air France tako i nad KLM-om.
- 71 Iako ta činjenica predstavlja prvi relevantni element za ispitivanje toga postoji li gospodarska jedinica između tih subjekata, sudska praksa na području državnih potpora traži da se osim toga provjeri izvršava li društvo majka stvarni nadzor izravnim ili neizravnim sudjelovanjem u upravljanju svojim društvima kćerima i time sudjeluje u gospodarskoj djelatnosti koju obavlja kontrolirano društvo (vidjeti u tom smislu presudu od 16. prosinca 2010., *AceaElectrabel Produzione/Komisija*, C-480/09 P, EU:C:2010:787, t. 49. i navedenu sudsku praksu).
- 72 Naime, u nedostatku takve analize, obično razdvajanje poduzetnika na dva odvojena subjekta – od kojih prvi izravno obavlja gospodarsku djelatnost o kojoj je riječ, a drugi nadzire prvog uključivanjem u njegovo upravljanje – dovoljno je da se pravna pravila Unije o državnim potporama liše svog korisnog učinka. To bi drugom subjektu omogućilo da od države ili iz državnih sredstava dobije subvencije ili druge pogodnosti i da ih u cijelosti ili djelomično upotrebljava u korist prvoga, također u interesu gospodarske jedinice koju čine dva subjekta (vidjeti presudu od 16. prosinca 2010., *AceaElectrabel Produzione/Komisija*, C-480/09 P, EU:C:2010:787, t. 50. i navedenu sudsku praksu).
- 73 U ovom slučaju, iz točaka 27. i 91. pobijane odluke proizlazi da holding društvo Air France-KLM ima nadzor nad društvima Air France i KLM zahvaljujući pravu veta kojim ono raspolaže, s jedne strane, na poslovne planove i proračune tih društava i, s druge strane, na plaću, imenovanje i razrješenje njihovih čelnika, uključujući i na imenovanje te razrješenje članova njihovih upravnih odbora. Stoga navedeno holding društvo mora odobriti odluke o, među ostalim, strateškim opcijama, proračunu i investicijskim planovima „grupe Air France-KLM, uključujući društvo KLM” prije njihova donošenja ili provedbe.
- 74 Iz pobijane odluke također proizlazi da holding društvo Air France-KLM ima pravo odobravanja financijskih transakcija svojih društava kćeri koje prekoračuju iznos od 150 milijuna eura. To se pravo pokazalo relevantnim u ovom slučaju, s obzirom na činjenicu da je financiranje koje je odobrila Francuska Republika, kao što to Komisija priznaje u pobijanoj odluci, prekoračuje prag od 150 milijuna eura, tako da ga je holding društvo Air France-KLM moralo odobriti prije nego što je izvršeno.
- 75 Kao drugo, kad je riječ o organskim vezama između holding društva Air France-KLM, društva Air France i društva KLM, tužitelji osobito upućuju na univerzalni registracijski dokument iz 2019. navedenog holdinga, koji je podnesen Nadzornom tijelu za vrijednosne papire i tržišta kapitala (AMF) (Francuska) na temelju Uredbe (EU) 2017/1129 Europskog parlamenta i Vijeća od 14. lipnja 2017. o prospektu koji je potrebno objaviti prilikom javne ponude vrijednosnih papira ili prilikom uvrštavanja za trgovanje na uređenom tržištu te stavljanju izvan snage Direktive

2003/71/EZ (SL 2017., L 168, str. 12.) (u daljnjem tekstu: univerzalni registracijski dokument iz 2019.), čiji isječak podnose pred Općim sudom, a o kojem se raspravljalo tijekom rasprave. U skladu s člancima 9. i 21. Uredbe 2017/1129, univerzalni registracijski dokument je dokument koji je javno dostupan, a u kojem su opisani organizacija dotičnog izdavatelja, njegovo poslovanje, financijski položaj, zarada i očekivanja, upravljanje i struktura vlasništva.

- 76 Iz univerzalnog registracijskog dokumenta iz 2019. proizlazi da na razini grupe Air France-KLM postoji više zajedničkih tijela, koja se sastoje od visoko rangiranih zastupnika holding društva Air France-KLM, društava Air France i KLM, koji su zaduženi za nadzor i koordinaciju određenih važnih odluka koje treba donijeti u okviru navedene grupe.
- 77 Primjerice, u okviru grupe Air France-KLM, za sva ulaganja u iznosu koji je viši od pet milijuna eura kao i transakcije koje se odnose na flotu zrakoplova te na transakcije stjecanja i prodaje udjela, potrebno je odobrenje „Izvršnog odbora grupe”, koji među ostalim čine generalni direktori holding društva Air France-KLM te društava Air France i KLM, kao što je to uostalom na raspravi potvrdilo navedeno holding društvo.
- 78 Osim toga, u skladu s tim univerzalnim registracijskim dokumentom iz 2019., iako se upravljanje investicijama odvija na razini svakog društva grupe Air France-KLM, postupkom donošenja odluka upravlja „Group Investment Committee (GIC)”, koji se sastoji od zamjenika glavnog direktora za gospodarstvo i financije holding društva Air France-KLM, zamjenika glavnog direktora za gospodarstvo i financije društva Air France i „Chief Financial Officer” društva KLM.
- 79 Isto tako, iz univerzalnog registracijskog dokumenta iz 2019., proizlazi da upravljanjem tržišnih rizika unutar grupe Air France-KLM upravlja „Risk Management Committee”, koji se također sastoji od visokih čelnika holding društva Air France-KLM, te društava Air France i KLM, koji donosi odluke i prati financijske rizike navedene grupe i odlučuje o osiguranjima koja je potrebno uspostaviti.
- 80 Iz toga proizlazi i da odluke koje donesu ta zajednička tijela na razini grupe Air France-KLM nakon toga provode svi subjekti grupe.
- 81 Iz toga slijedi da veze na osnovi vlasništva kapitala i organske veze unutar grupe Air France-KLM dokazuju da holding društvo Air France-KLM stvarno izvršava nadzor, izravnim ili neizravnim sudjelovanjem u upravljanju društvima Air France i KLM i time sudjeluje u gospodarskoj djelatnosti koju obavljaju ta društva. Iz toga također proizlazi da na razini navedene grupe postoji centraliziran postupak donošenja odluka i određena koordinacija, koji se osiguravaju zajedničkim tijelima u sklopu kojih djeluju visoko pozicionirani predstavnici holding društva Air France-KLM te društava Air France i KLM, barem što se tiče donošenja određenih važnih odluka.
- 82 Veze na osnovi vlasništva kapitala i organske veze unutar grupe Air France-KLM stoga su, kao što to tvrde tužitelji, prvi element koji upućuje na to da odvojeni pravni subjekti unutar navedene grupe čine jednu gospodarsku jedinicu za potrebe primjene pravila o državnim potporama.
- *Funkcionalne veze između holding društva Air France-KLM, društva Air France i društva KLM*
- 83 Kao prvo, Komisija je u točki 30. pobijane odluke istaknula da holding društvo Air France-KLM ima vlastite zaposlenike i da „se oslanja[lo]” na radnike koje su tom holding društvu uputila društva Air France i KLM. Osim toga, ta institucija je u točkama 27. i 91. te odluke, kao što je to navedeno u točki 73. ove presude, navela da je holding društvo Air France-KLM imalo pravo veta

u pogledu plaće, imenovanja i razrješenja čelnika društava KLM i Air France. Iz toga proizlazi da postoji određena integracija između radnika tog holdinga i njegovih društava kćeri te da je isti holding uključen u donošenje najvažnijih odluka u vezi s čelnicima svojih društava kćeri.

- 84 Kao drugo, Komisija je u točki 31. pobijane odluke pojasnila da holding društvo Air France-KLM nije „izravno” poslovalo na tržištima zračnog prometa na kojima su poslovala društva Air France i KLM, utvrđujući da je uloga navedenog holdinga bila pružanje potpore svojim društvima kćerima „na području informatike, ljudskih resursa, marketinga, digitalizacije, komunikacije i inovacija”.
- 85 Međutim, Komisija je u točki 38. pobijane odluke utvrdila da su društva Air France i KLM, pod zaštitom holding društva Air France-KLM, usklađivala svoje postupanje na „području prodaje i upravljanja cijenama i prihodima na temelju strategije o kojoj je odlučeno na razini holding društva [Air France-KLM]”, uz pomoć radnika društava Air France i KLM koji su u tu svrhu bili upućeni u taj holding. Takvo utvrđenje proizlazi i iz točke 91. navedene odluke.
- 86 Iz toga proizlazi da iako je dakako točno da samo holding društvo Air France-KLM ne pruža usluge zračnog prijevoza, ono ipak ima stratešku ulogu u pružanju tih usluga, osobito u području prodaje i upravljanja cijenama i prihodima, te da je ono, osim toga, uključeno u donošenje odluka o transakcijama koje se odnose na flotu (vidjeti točku 77. ove presude), što potvrđuje postojanje određene razine integracije između holding društva Air France-KLM te društava Air France i KLM.
- 87 Postojanje određene funkcionalne koordinacije unutar grupe Air France-KLM ilustrira, osim toga i primjer „Transavie”, na koju se pozivaju tužitelji. Kao što to proizlazi iz Komisijinih odgovora na pitanja postavljena u okviru mjere upravljanja postupkom, unutar navedene grupe postoji više društava koja nose naziv „Transavia”, od kojih neka posluju na tržištu usluga zračnog prijevoza putnika. Riječ je o društvima Transavia France SAS i Transavia Airlines CV, koja se u pobijanoj odluci redom nazivaju „Transavia France” i „Transavia Netherlands”. „Transavia France” i „Transavia Netherlands” su društva kćeri, prvo društva Air France, a drugo društva KLM. Komisija je u tom pogledu navela da, iako ta dva društva imaju svoje vlastite licencije, certifikate, prava prometovanja, slotove, imovinu, zaposlenike i upravu, ona se na tržištu predstavljaju pod jednakim nazivom Transavia te dijele istu internetsku stranicu, što je holding društvo Air France-KLM potvrdilo na raspravi. Osim toga, kao što to tvrde tužitelji, „Transavia” se u univerzalnom registracijskom dokumentu iz 2019. često spominje kao jedinstveni poduzetnik kad se u njemu upućuje na „niskotarifni” segment komercijalne djelatnosti grupe Air France-KLM. Taj primjer stoga svjedoči o određenoj funkcionalnoj i komercijalnoj suradnji između dvaju društava kćeri društva Air France i društva KLM.
- 88 Kao treće, iz točaka 32. do 34. te iz točke 91. pobijane odluke proizlazi da holding društvo Air France-KLM obnaša i financijske funkcije za potrebe društava Air France i KLM. S jedne strane, ono svojim društvima kćerima među ostalim daje upute u vezi s proračunom. S druge strane, ono u skladu s pobijanom odlukom „povremeno” može prikupiti kapital na financijskim tržištima (dug ili vlastita sredstva) u korist svojih društava kćeri ovisno o njihovim pojedinačnim potrebama. Kad je riječ o izdavanju dionica ili instrumenata na temelju kojih se ostvaruje pristup kapitalu, te se radnje također izvršavaju na razini navedenog holdinga, dok dugove unutar grupe Air France-KLM „u prvom redu” snose izravno društva Air France i KLM.

- 89 Valja dodati, kao što to tvrde tužitelji i kao što to proizlazi iz točaka 75. do 80. ove presude, da holding društvo Air France-KLM sudjeluje i u upravljanju i odobravanju znatnih ulaganja svojih društava kćeri, transakcijama stjecanja i prodaje udjela te upravljanju financijskim rizicima i osiguranjima koja je potrebno uspostaviti, a koji se neprekidno i trajno prate na razini grupe Air France-KLM.
- 90 Financijsku ulogu koju obnaša holding društvo Air France-KLM u ovom slučaju ilustrira činjenica, navedena u točki 36. pobijane odluke, da ono ima pravo odobravanja financijskih transakcija svojih društava kćeri koje prekoračuju iznos od 150 milijuna eura, i da je ono slijedom toga, moralo odobriti predmetnu mjeru.
- 91 Komisija je u pobijanoj odluci i na raspravi, priznajući financijsku ulogu koju ima holding društvo Air France-KLM u korist svojih društava kćeri, relativizirala njezin značaj, kvalificirajući je „ograničenom” (točka 32. pobijane odluke).
- 92 Ipak, iz točaka 73. i 77. ove presude proizlazi da važnim ili strateškim odlukama na području financiranja, ulaganja i flote koordinira odnosno da ih odobrava holding društvo Air France-KLM.
- 93 Ovaj zaključak potkrepljuju podaci iz univerzalnog registracijskog dokumenta iz 2019., iz kojeg proizlazi da je holding društvo Air France-KLM izdalo niz obveznica velikih iznosa, da „o financijskoj strategiji odlučuje grupa [Air France-KLM] zajedno s društvima [Air France] i [KLM]”, da je navedeno holding društvo bilo „glavni” izdavatelj obveznica te da je navedena grupa predviđala „sustavno korištenje financiranja na tržištima [kroz] Air France-KLM”.
- 94 Unatoč tomu, Komisija je u pobijanoj odluci smatrala da su društva Air France i KLM „funkcionalno autonomna”, oslanjajući se na sljedeće elemente (t. 37. pobijane odluke).
- 95 Kao prvo, društva Air France i KLM imala su „zasebne upravljačke timove” (t. 37. prva alineja pobijane odluke). Međutim, tu tvrdnju treba uzeti sa zadržkom zbog elemenata istaknutih u točkama 73., 75. do 80. i točki 83. ove presude, iz kojih proizlazi da holding društvo Air France-KLM ima pravo veta u pogledu plaće, imenovanja i razrješenja čelnika njegovih društava kćeri, da su zajednička tijela unutar grupe Air France-KLM zadužena za nadzor i koordinaciju određenih važnih odluka o njegovim društvima kćerima te da se navedeni holding oslanja na zaposlenike društva Air France i društva KLM koji su mu upućeni.
- 96 Kao drugo, društvo Air France je „neovisno i u potpunosti odgovorno” za „većinu” glavnih elemenata svojih komercijalnih djelatnosti, među ostalim za ljudske resurse, flotu, razvoj mreže, iskustvo korisnika, postupanje s putnicima i teretom, djelatnosti održavanja, letačke operacije, usluge na letu i promidžbu (točka 37. prva alineja pobijane odluke). Međutim, te tvrdnje uopće ne uzimaju u obzir ulogu koju ima holding društvo Air France-KLM kako u pogledu transakcija koje se odnose na flotu (vidjeti točke 73. i 77. ove presude) tako i u pogledu pružanja usluga zračnog prijevoza, osobito u području prodaje i upravljanja cijenama i prihodima, o čijoj se strategiji odlučuje na razini navedenog holdinga (vidjeti točke 85. do 87. ove presude).
- 97 Kao treće, društva Air France i KLM su „financijski neovisno organizirana”, osobito u pogledu financiranja i nadzora nad unutarnjim i vanjskim odnosima, budžetom, revizijom i oporezivanjem (točka 37. druga alineja pobijane odluke). U točki 34. pobijane odluke Komisija je osim toga navela da „dnevne” financijske aktivnosti društva Air France i KLM izvršavaju samostalno. Te su tvrdnje međutim u suprotnosti s činjenicom da svako financiranje koje prekoračuje prag od 150 milijuna

eura ili svaku investiciju koja prekoračuje pet milijuna eura mora odobriti holding društvo Air France-KLM. Nadalje, činjenica da „dnevni” financijskim aktivnostima upravljaju društva Air France i KLM ne opovrgava prethodno navedeno.

- 98 Kao četvrto, društvo Air France upravlja svojim potrebama za likvidnošću „neovisno, bez upletanja KLM-a”. Primjerice, odluke o financiranju njegove flote donose se na razini upravnog odbora društva Air France, a ne na razini holding društva Air France-KLM. Ne postoji ni „mehanizam podjele dobiti i gubitaka ni sporazum o ujedinjavanju novčanih sredstava između društava Air France i KLM” (točke 35., 36. i točka 37. treća alineja pobijane odluke).
- 99 Međutim, s jedne strane, činjenicu da društva Air France i KLM neovisno upravljaju svojom likvidnošću također treba relativizirati, s obzirom na to da holding društvo Air France-KLM prikuplja kapital na tržištima u korist svojih društava kćeri (vidjeti točku 88. ove presude), s obzirom na to da mora odobriti financijske transakcije koje premašuju iznos od 150 milijuna eura i na to da svojim društvima kćeri daje upute u vezi s proračunom. Isto tako, tvrdnji prema kojoj se „odluke o financiranju njegove flote zrakoplova donose na razini upravnog odbora društva Air France, a ne na razini holding društva Air France-KLM” proturječe okolnosti istaknute u točki 77. ove presude.
- 100 S druge strane, iako je Komisija potvrdila da ne postoji mehanizam podjele dobiti i gubitaka, ni sporazum o ujedinjavanju novčanih sredstava između društava Air France i KLM, ona je ipak u točki 43. pobijane odluke istaknula da između tih društava i njihovih društava kćeri postoje „sporazumi o podjeli troškova”. Iz iste točke pobijane odluke proizlazi da postoje „zajedničke djelatnosti koje zajedno vode društva Air France i KLM ili njihova društva kćeri”. Ti elementi potvrđuju da između potonjih društava postoji određeni stupanj funkcionalne integracije i suradnje unutar grupe Air France-KLM.
- 101 Stoga je zaključak do kojeg je došla Komisija, a to je da društva Air France i KLM uživaju funkcionalnu autonomiju, doveden u pitanje svim razmatranjima navedenima u točkama 83. do 100. ove presude.
- 102 Stoga, funkcionalne veze između holding društva Air France-KLM, društva Air France i društva KLM predstavljaju drugi element na temelju kojeg je moguće dokazati da ti subjekti za potrebe primjene pravila o državnim potporama čine jednu gospodarsku jedinicu.
- *Gospodarske veze između holding društva Air France-KLM, društva Air France i društva KLM*
- 103 Komisija je u točkama 39. do 41. te u točki 92. pobijane odluke smatrala da su holding društvo Air France-KLM, društvo KLM i društvo Air France *de facto* gospodarski samostalna zbog sljedećih razloga.
- 104 Najprije, holding društvo Air France-KLM nema nikakvu djelatnost u okviru koje se ostvaruju vanjski prihodi, tako da ono ne može samostalno podupirati društva Air France i KLM. Prihodi navedenog holding društva ostvaruju se isključivo interno, od njegovih društava kćeri od naknade za upravljanje koja pokriva troškove upravljanja tim holding društvom, naknada po osnovi žigova i određenih mehanizama raspodjele troškova (točke 39. i 40. pobijane odluke). Nadalje, iako holding društvo Air France-KLM može prikupljati sredstva na financijskim tržištima za potrebe svojih društava kćeri, njegova uloga s gospodarskog stajališta je uloga „posrednika” između njegovih društava kćeri i investitora, koji zapravo ulažu u navedena društva kćeri (t. 41. navedene odluke). Naposljetku, poslovni odnosi između društava Air France i KLM vode se pod uobičajenim



tržišnim uvjetima, a o njima pregovaraju samostalni upravljački timovi. Što se tiče sporazumâ o podjeli troškova između tih dvaju društava, u njima se predviđa ključ raspodjele koji se temelji na „tržišnim normama” (točke 42. i 43. te odluke).

- 105 U tom pogledu, kao prvo, kao što to tvrde tužitelji, činjenica da holding društvo Air France-KLM svoje prihode ostvaruje samo od svojih društava kćeri dokazuje to da postoji određena gospodarska međuovisnost između navedenog holding društva i njegovih društava kćeri. To osobito potkrepljuje činjenica da društva Air France i KLM žele ostvariti sinergiju usklađivanjem svojih odnosnih djelatnosti pod zaštitom holding društva Air France-KLM, osobito u području prodaje i upravljanja cijenama i prihodima (vidjeti točku 85. ove presude) i da to holding društvo koordinirano sudjeluje u financiranju svojih društava kćeri (vidjeti točke 88. do 92. ove presude).
- 106 Kao drugo, čak i pod pretpostavkom da holding društvo Air France-KLM na financijskim tržištima djeluje samo kao „posrednik” između svojih društava kćeri i investitora, to potvrđuje činjenica da holding društvo Air France-KLM djeluje u interesu svojih društava kćeri time što prikuplja sredstva za njihove potrebe na financijskim tržištima. Ta činjenica dokazuje da navedeno holding društvo pregovara o uvjetima financiranja na financijskim tržištima oslanjajući se na financijski položaj grupe Air France-KLM kao cjeline. Stoga su sinergije unutar navedene grupe ostvarene upravo zahvaljujući holding društvu Air France-KLM.
- 107 Kao treće, kao što je to istaknuto u točki 100. ove presude, činjenica koju je potvrdila Komisija, da postoje sporazumi o podjeli troškova između društava Air France i KLM kao i djelatnosti koje zajednički vode društva Air France i KLM i njihova društva kćeri potvrđuje to da između njih postoje određena gospodarska integracija i suradnja.
- 108 Kao četvrto, Komisija u točkama 40. i 42. pobijane odluke tvrdi da se financijski i poslovni odnosi između holding društva Air France-KLM i njegovih društava kćeri Air France i KLM, kao i između samih potonjih društava, odvijaju pod „uobičajenim tržišnim uvjetima”. Konkretno, što se tiče odnosâ između društava Air France i KLM, ona u tim okolnostima upućuje na činjenicu da se ona i dalje oporezuju u Francuskoj odnosno u Nizozemskoj, da francuska i nizozemska porezna politika predviđaju da se sve transakcije između grupe moraju provesti kao da su sklopljene između neovisnih stranaka i da, stoga, nikakva prednost ne može prijeći s jednog na drugo društvo na taj način (točka 42. pobijane odluke). Iako se ti elementi dakako čine relevantnima za potrebe oporezivanja tih društava na razini država članica, oni ipak nisu dovoljni da bi se njima dokazalo postojanje gospodarske samostalnosti između holding društva Air France-KLM, društava Air France i KLM unutar grupe Air France-KLM, s obzirom na elemente navedene u točkama 104. do 107. ove presude.
- 109 Štoviše, valja podsjetiti na to da je dodjela predmetne mjere bila osobito opravdana nemogućnošću društva Air France da dobije financiranje na tržištima dugova i kapitala pod financijski prihvatljivim uvjetima i u dostatnim količinama te da je cilj navedene mjere bio izbjeći neposrednu opasnost za nastavak djelatnosti društva Air France (točke 4. i 10. pobijane odluke). U tim okolnostima, prednost se te mjere konkretno sastoji od stavljanja na raspolaganje znatnih iznosa novčanih sredstava koji ne bi bili dostupni pod tržišnim uvjetima. Stoga je, s jedne strane, učinak takve mjere ojačavanje financijskog položaja grupe Air France-KLM kao cjeline, time što se njome izbjegava opasnost od stečaja jednog od njezinih glavnih društava kćeri, odnosno društva Air France i time vraća povjerenje investitorima i vjerovnicima društava navedene grupe, s tim da je, osim toga, dionički zajam bio uvjetovan neosiguranim i neuvjetovanim bankovnim dugom ili dugom iz obveznica (točka 69. navedene odluke). S druge strane, imajući u vidu

financijsku ulogu holding društva Air France-KLM unutar te grupe, ono je po potrebi, u interesu svojih društava kćeri i za njihove potrebe, moglo dobiti financiranje na tržištima koje bi mu bilo nedostupno u slučaju da nije postojala potpora ili pod nepovoljnijim uvjetima.

110 Osim toga, da nije bilo predmetne mjere, društvo Air France ne bi moglo nastaviti sa svojim djelatnostima, a time bi se također doveo u opasnost nastavak djelatnosti koje se vode zajedno s društvom KLM (vidjeti točke 85., 87., 100. i 107. ove presude). Omogućujući dakle nastavak djelatnosti društva Air France, navedena mjera također prešutno, ali nužno, omogućuje nastavak djelatnosti koje zajedno vode društva Air France i KLM.

111 Stoga, gospodarske veze između holding društva Air France-KLM, društva Air France i društva KLM čine treći element na temelju kojeg se želi dokazati da ti subjekti za potrebe primjene pravila o državnim potporama čine jednu gospodarsku jedinicu.

– *Ugovori na temelju kojih je dodijeljena predmetna mjera*

112 Komisija je u točkama 44. do 47. te točkama 93. i 94. pobijane odluke u bitnome smatrala da ugovorni mehanizmi na temelju kojih je dodijeljena predmetna mjera, osiguravaju to da su njezini jedini korisnici društvo Air France i njegova društva kćeri.

113 Tužitelji, upućujući na sadržaj određenih odredbi ugovora o kojima je riječ, u bitnome tvrde da ti ugovori nisu takve prirode da mogu osigurati da društvo Air France bude jedini korisnik predmetne mjere.

114 Komisija odgovara da su ugovorni mehanizmi o kojima je riječ jednaki klauzuli o namjeni, kojom se stvarna financijska i gospodarska prednost prosljeđuje isključivo društvu Air France.

115 Najprije valja utvrditi da je predmetna mjera trebala biti dodijeljena na temelju triju grupe ugovora: kao prvo, ugovora o zajmu za koji jamči država sklopljenog između konzorcija banaka i holding društva Air France-KLM (točke 15., 16., 45. i 46. pobijane odluke), kao drugo, sporazuma sklopljenog između države i navedenog holding društva u vezi s državnim jamstvom u kojem se utvrđuju načini njegove provedbe, kao što je to Francuska Republika pojasnila na raspravi, pri čemu su pravni temelj tog jamstva i Zakon br. 2020-289 od 23. ožujka 2020. o rebalansu proračuna za 2020. i odluka Ministarstva gospodarstva te kao treće, ugovora o dioničarskom zajmu sklopljenog između holding društva Air France-KLM i Agencije za državne udjele (APE).

116 Kao prvo, važno je utvrditi, kao što to tvrde tužitelji, da je predmetna mjera dodijeljena na temelju ugovora sklopljenih između, s jedne strane, konzorcija banaka i države, te s druge strane, holding društva Air France-KLM. Stoga je prava i obveze prema svojim suugovarateljima preuzelo samo navedeno holding društvo, a ne društvo Air France.

117 Kao drugo, kao što je to pojašnjeno u točki 90. ove presude, za financiranje koje proizlazi iz predmetne mjere bilo je potrebno odobrenje holding društva Air France-KLM.

118 Kao treće, kao što to tvrde tužitelji, holding društvo Air France-KLM raspolaže značajnim ugovornim pravima u pogledu određenih načina dodjele predmetne mjere.

119 Valja na prvome mjestu odbiti Komisijin prigovor prema kojem su argumenti tužiteljâ koji se odnose na ugovorna prava koja je preuzelo holding društvo Air France-KLM nedopušteni zbog toga što su prvi put izneseni u stadiju replike.

- 120 U skladu sa sudskom praksom, kako bi se mogao smatrati proširenjem prethodno istaknutog tužbenog razloga ili prigovora, novi argument mora biti dovoljno usko povezan s tužbenim razlozima ili prigovorima koji su prvotno bili izloženi u tužbi, da bi ga se moglo smatrati posljedicom uobičajenog tijeka rasprave u okviru postupka pred sudom (presuda od 14. lipnja 2023., Instituto Cervantes/Komisija, T-376/21, EU:T:2023:331, t. 114.). O tome je riječ u ovome slučaju. Naime, tužitelji su u tužbi među ostalim tvrdili, pozivajući se na točku 66. pobijane odluke, da odredbe ugovora o dioničarskom zajmu dokazuju da su holding društvo Air France-KLM i društvo KLM bili potencijalni korisnici predmetne mjere, zbog toga što navedene odredbe vežu plaćanje navedenog zajma za buduće povećanje kapitala ili za budući sastav kapitala holding društva Air France-KLM. Taj je argument proširen tek u replici, u kojoj su tužitelji citirali određene odredbe tog ugovora, spomenute u toj točki pobijane odluke, kao odgovor na Komisijin argument podnesen u odgovoru na tužbu, prema kojem tužitelji nisu potkrijepili svoj argument o odredbama navedenog ugovora. To je proširenje dakle posljedica uobičajenog razvoja rasprave u sudskom postupku, tako da treba odbiti argument o postojanju zapreke vođenju postupka koji je iznijela Komisija.
- 121 Što se tiče merituma, važno je utvrditi, kao prvo, kao što to tvrde tužitelji, da je „grupa Air France-KLM” u skladu s odredbama predmetnih ugovora imala mogućnost odgoditi dospijeeće zajma za kojeg jamči država, koje je najprije bilo određeno na godinu dana, za još jednu ili dvije godine, u najdužem trajanju od tri godine (točka 53. pobijane odluke). Isto tako, dospijeeće državnog jamstva moglo se po izboru navedene grupe i odgoditi (točka 58. pobijane odluke).
- 122 Kao drugo, kao što to s pravom primjećuju tužitelji, holding društvo Air France-KLM moglo je također odlučiti o odgodi dospijeeća ugovora o dioničarskom zajmu, koje je najprije bilo određeno na četiri godine, za razdoblje od jedne godine, uz mogućnost jednog produljenja (točka 64. pobijane odluke).
- 123 Kao treće, tužitelji tvrde, a da to Komisija ne osporava, da holding društvo Air France-KLM može odlučiti da je plaćanja na temelju godišnjih kamatnih stopa na ugovor o dioničarskom zajmu moguće kapitalizirati odnosno kumulirati, umjesto njihove isplate na godišnjoj osnovi.
- 124 Kao četvrto, plaćanje ugovora o dioničkom zajmu ovisi o odluci opće skupštine holding društva Air France-KLM o prijedlogu za povećanje kapitala navedenog holdinga. Tako je predviđeno da će se kamatna stopa koja se primjenjuje na navedeni zajam uvećati za 550 baznih bodova u slučaju da opća skupština holding društva Air France-KLM ne odobri prijedlog za povećanje kapitala tog holding društva koji bi trebao omogućiti potpunu ili djelomičnu inkorporaciju iznosa tog zajma ili provedbu povećanja kapitala koja državi ne daje pravo sudjelovanja u visini svog udjela u kapitalu u istom holdingu (točka 66. treća alineja pobijane odluke).
- 125 Iz toga slijedi da više uvjeta za dodjelu predmetne mjere, osobito u vezi s njezinim dospijeećem i plaćanjem, izričito podliježe odluci holding društva Air France-KLM.
- 126 Kao četvrto, prethodno navedena razmatranja nisu dovedena u pitanje činjenicom da su holding društvo Air France-KLM i društvo Air France sklopili „zrcalne ugovore” čiji je cilj predmetno financiranje usmjeriti prema društvu Air France (u daljnjem tekstu: zrcalni ugovori).
- 127 Komisija tvrdi da su ti zrcalni ugovori u bitnome jamčili da stvarni korisnik predmetnog financiranja bude isključivo društvo Air France i njegova društva kćeri i da su „zabranjivali prijenos ili korištenje [tog financiranja] u korist društva KLM” (točka 46. pobijane odluke). U prilog toj tvrdnji ta je institucija citirala, u bilješki 7. iz pobijane odluke, članak 2.2 ugovora o

dioničarskom zajmu, u kojem je bilo predviđeno da je predmetni zajam namijenjen financiranju toga da holding društvo Air France-KLM društvu Air France stavi na raspolaganje tekući račun dioničara namijenjen financiranju potreba za likvidnošću društva Air France i ako je to potrebno, njegovih društava kćeri. Komisija je također uputila na članak 3.1 ugovora o zajmu za koji jamči država, u kojem je predviđeno da je svrha tog zajma „financiranje potreba grupe nastalih krizom uzrokovanom bolešću COVID-19 s ciljem održavanja njezinih komercijalnih djelatnosti i njezinih zaposlenika u Francuskoj”. Ta institucija osim toga tvrdi da definicija „grupe” iz tog ugovora izričito isključuje društvo KLM. Naposljetku, dva ugovora sadrže odredbe, i to članak 7.1 točku (a) i članak 18.3 točku (a), u skladu s kojima upotreba koja nije u skladu s ciljem definiranim u člancima 2.2 i 3.1 predstavlja „povredu”.

- 128 U tom pogledu, valja utvrditi, kao prvo, kao što to tvrde tužitelji, da državno jamstvo nije predmet tih zrcalnih ugovora. Na ugovornom planu, ono se dakle ne „prenosi” društvu Air France, nego i dalje ostaje na razini holding društva Air France-KLM, kao što je to uostalom tijekom rasprave potvrdila Francuska Republika. Iz toga slijedi da korist od tog jamstva, koje je sastavni dio predmetne mjere, na ugovornom planu ide samo holding društvu Air France-KLM.
- 129 Kao drugo, u skladu s odredbama članka 3.1 ugovora o zajmu za koji jamči država, kako su ponovljene u pobijanoj odluci, svrha je predmetne mjere financiranje potreba „grupe” nastalih krizom uzrokovanom bolešću COVID-19. Komisija u bilješci 7. pobijane odluke pojašnjava da je u skladu s tim člankom, cilj navedenog financiranja „održavanje komercijalnih djelatnosti i zaposlenika u Francuskoj”, što se prema Komisijinu mišljenju može odnositi samo na potrebe društva Air France i njegovih društava kćeri, s obzirom na to da holding društvo Air France-KLM ne obavlja komercijalnu djelatnost i ima „vrlo malo vlastitih zaposlenika u Francuskoj”.
- 130 Međutim, to objašnjenje nije uvjerljivo. Naime, iz bilješke 7. pobijane odluke proizlazi da definicija „grupe” u smislu navedenog ugovora isključuje samo društvo KLM, a ne holding društvo Air France-KLM. Ta je činjenica osim toga potkrijepljena tvrdnjom iz točke 46. navedene odluke prema kojoj ugovori o kojima je riječ zabranjuju prijenos ili korištenje sredstava „u korist društva KLM”, a da pritom nije navedeno da ta zabrana vrijedi i za holding društvo Air France-KLM.
- 131 Isto tako, kao što je to istaknuto u točki 83. ove presude, nesporno je da holding društvo Air France-KLM ima vlastite zaposlenike u Francuskoj, tako da nije uvjerljivo ni Komisijino pojašnjenje iz bilješke 7. pobijane odluke, prema kojem činjenica da članak 3.1 ugovora o zajmu za koji jamči država upućuje na cilj očuvanja „zaposlenika u Francuskoj” znači da se taj članak odnosi isključivo na društvo Air France.
- 132 Kao treće, nesporno je da holding društvo Air France-KLM zadržava dio sredstava koja proizlaze iz predmetne mjere. Naime, iz točke 46. treće alineje pobijane odluke u bitnome proizlazi da zrcalni ugovor koji se odnosi na zajam za koji jamči država predviđa da navedeno holding društvo zadržava „dodatnu naknadu” namijenjenu pokrivanju troškova koje je to holding društvo snosilo u okviru upravljanja navedenom mjerom.
- 133 Komisija u tom pogledu, u istoj točki pobijane odluke, pojašnjava da je iznos te naknade „nizak” i da je ona „u skladu [...] s načelom francuskog prava o društvenom interesu”. Međutim, potrebno je utvrditi da Komisija u navedenoj odluci nije ispitala ni prirodu ni opseg navodnih usluga koje je holding društvo Air France-KLM pružilo prilikom prijenosa sredstava društvu Air France, ni navodne troškove koje je to holding društvo snosilo u tom kontekstu, ni pitanje je li navedena „dodatna naknada” jednaka navedenim troškovima. Iz toga slijedi, kao što to u bitnome tvrde tužitelji, da je navedeno holding društvo u jednom dijelu stvarni korisnik predmetnog

financiranja. Isto tako, činjenica, pod pretpostavkom da bude utvrđena, da je ta naknada u skladu s nacionalnim pravom sama za sebe ne znači da tako primljeno plaćanje nije moguće smatrati prednošću tog holding društva za potrebe primjene članka 107. stavka 1. UFEU-a.

- 134 U svom intervencijskom podnesku, društvo Air France poziva se na druge ugovorne odredbe koje se ne spominju u pobijanoj odluci. Međutim, ustaljena je sudska praksa da se obrazloženje pobijane odluke ne može prvi put i naknadno iznijeti pred sudom, osim u iznimnim okolnostima (vidjeti presudu od 20. rujna 2011., Evropaïki Dynamiki/EIB, T-461/08, EU:T:2011:494, t. 109. i navedenu sudska praksu). Stoga, Opći sud ne može uzeti u obzir takve elemente ugovornog okvira predmetne mjere, kojima je Komisija raspolagala ili mogla raspolagati prilikom donošenja pobijane odluke, ali koji nisu navedeni u toj odluci, kako bi dopunio obrazloženje pobijane odluke.
- 135 Kao peto i u svakom slučaju, postojanje zrcalnih ugovora ne mijenja činjenicu da je samo holding društvo Air France-KLM preuzelo ugovorna prava i obveze prema konzorciju banaka i državi, da o nekolicini načina koji se odnose na dodjelu predmetne mjere, poput njezina dospijeca i plaćanja odlučuje grupa Air France-KLM i da državno jamstvo ugovorno ostaje u korist navedenog holding društva.
- 136 Imajući u vidu prethodno navedeno, valja zaključiti da na temelju ugovornih odredbi navedenih u pobijanoj odluci nije moguće utvrditi da su jedini korisnici predmetne mjere društvo Air France i njegova društva kćeri, izuzev holding društva Air France-KLM, društva KLM i društava kćeri koje ona drže pod nadzorom.
- 137 Taj zaključak nije doveden u pitanje Komisijinim argumentom prema kojem je sudska praksa priznala da korisnik državne potpore može biti samo jedno od društava koja su dio grupe, osobito kad postoje klauzule o namjeni na temelju kojih se prednost iz potpore prosljeđuje jednom od društava iz navedene grupe, a drugim društvima te grupe.
- 138 U tom pogledu, kao što je to istaknuto u točkama 61. i 62. ove presude, potrebno je, ovisno o slučaju, ispitati više čimbenika kako bi se utvrdilo mogu li se različiti pravni subjekti smatrati jednom gospodarskom jedinicom za potrebe primjene pravila o državnim potporama, kao što su veze na osnovi vlasništva kapitala, organske, funkcionalne i gospodarske veze između tih subjekata, ugovori na temelju kojih je dodijeljena mjera potpore kao i vrsta dodijeljene mjere potpore i njezin kontekst. Stoga je riječ o sveobuhvatnoj ocjeni nekolicine čimbenika svojstvenih svakom pojedinom slučaju. Što se konkretno tiče ugovora na temelju kojih je dodijeljena mjera potpore, njihova ocjena očito ovisi o njihovom konkretnom sadržaju. Stoga činjenica da sudovi Unije u određenom predmetu na temelju konkretnih elemenata svojstvenih tom predmetu jesu, odnosno nisu zaključili da je korisnik određene mjere potpore bio samo jedan subjekt koji pripada grupi društava, isključujući druge subjekte te grupe, ne može dovesti do općeg zaključka u jednom ili drugom smjeru.
- 139 U svakom slučaju, posebne okolnosti koje su dovele do predmeta u kojima su donesene presude koje je navela Komisija nisu usporedive s onima zbog kojih je došlo do ovog predmeta.
- 140 Kao prvo, u presudi od 3. srpnja 2003., Belgija/Komisija (C-457/00, EU:C:2003:387), Sud je u točkama 56. i 57. pojasnio da, kako bi se odredio korisnik mjere potpore, valja među ostalim uzeti u obzir postojanje i formulaciju klauzula o namjeni i da je moguće da takva analiza dovede do zaključka prema kojem korisnik potpore nije subjekt koji je primio sporni zajam. Stoga, u skladu s tom presudom, ishod navedene analize ovisi o postojanju i konkretnom sadržaju relevantnih ugovornih odredbi. Međutim, u ovom slučaju, kao što to proizlazi iz točaka 115. do 136. ove

presude, Opći sud upravo s obzirom na sadržaj različitih ugovornih odredbi koje se primjenjuju u ovom predmetu smatra da na temelju njih nije moguće utvrditi da su jedini korisnici predmetne mjere društvo Air France i njegova društva kćeri, izuzev holding društva Air France-KLM, društva KLM te društava kćeri koja ona nadziru. Osim toga, holding društvo Air France-KLM u ovom slučaju ima važna ugovorna prava i obveze u upravljanju navedenom mjerom koja mu omogućuju da je prilagodi ovisno o vlastitim interesima i interesima grupe Air France-KLM kao cjeline.

141 Kao drugo, postoji više važnih činjeničnih razlika između ovog predmeta i predmeta u kojem je donesena presuda od 25. lipnja 1998., *British Airways i dr./Komisija* (T-371/94 i T-394/94, EU:T:1998:140). Naime, organske, funkcionalne i gospodarske veze između subjekata grupe Air France-KLM istaknute u ovom predmetu nisu usporedive s onima koje postoje između društava o kojima je riječ u prethodno navedenoj presudi. Na primjer, predmetna mjera dodijeljena je preko holding društva Air France-KLM, a ne izravno društvu Air France, kao što je to bio slučaj u predmetu o kojem je riječ. Osim toga, u ovom slučaju holding društvo Air France-KLM zadržalo je sve svoje strateške ovlasti u području financiranja, ulaganja i transakcija koje se odnose na flotu zrakoplova, što nije bio slučaj s holding društvom u prethodno navedenim presudama. Naposljetku, navedeno holding društvo nije imalo nikakvo pravo ili ovlast usporedivu s onima koje ima holding društvo Air France-KLM u pogledu više načina dodjele mjere potpore, osobito u pogledu njezina plaćanja i trajanja.

142 Kao treće, predmeti u kojima je donesena presuda od 11. svibnja 2005., *Saxonia Edelmetalle i ZEMAG/Komisija* (T-111/01 i T-133/01, EU:T:2005:166), odnosio se na slučaj koji se u mnogočemu razlikuje od onog o kojem je riječ u ovom predmetu. Naime, oni su se odnosili na obvezu povrata potpore od određenih društava kćeri grupe društava koja su bila određena kao prvotni korisnici te potpore. U tom pogledu, u točkama 125. i 126. te presude presuđeno je da Komisija, uzimajući u obzir okolnosti tog slučaja, ne može s pravom navedenim društvima kćerima automatski pripisati obvezu povrata dijela sporne potpore bez dokaza da su je ona stvarno primila, samo zato što su bila određena kao prvotni korisnici sporne potpore. Međutim, taj slučaj nije povezan s ovim predmetom, tako da se iz njega ne može izvesti nikakav koristan zaključak za rješavanje ovog spora.

143 Stoga ugovorni okvir na temelju kojeg je dodijeljena predmetna mjera predstavlja četvrti element kojim se želi dokazati da holding društvo Air France-KLM i društva Air France i KLM čine jednu gospodarsku jedinicu za potrebe primjene pravila o državnim potporama.

– *Vrsta dodijeljene mjere potpore i njezin kontekst*

144 Kad je riječ o vrsti dodijeljene mjere potpore i njezinu kontekstu, valja istaknuti, kao što to tvrde tužitelji, da je Komisija u točki 11. pobijane odluke istaknula da bi se dioničarski zajam u konačnici mogao uključiti u kapital „grupe Air France-KLM” prilikom zasebne transakcije o kojoj će naknadno odlučiti „grupa Air France-KLM”.

145 Ta mogućnost, o kojoj je Komisija dakle bila obaviještena u trenutku donošenja svoje Odluke C(2020) 2983 *final* od 4. svibnja 2020., ostvarena je nekoliko mjeseci kasnije u Odluci Air France-KLM i Air France (vidjeti točku 10. ove presude), u kojoj je Komisija smatrala da su korisnici konverzije dioničarskog zajma u hibridni instrument, koji je izjednačen sa sudjelovanjem u vlasničkom kapitalu, bili društvo Air France i društva kćeri pod njegovim nadzorom te holding društvo Air France-KLM i društva kćeri pod njegovim nadzorom, osim društva KLM i njegovih društava kćeri.

- 146 U tom pogledu valja istaknuti da je druga odluka o ispravku Odluke Komisije C(2020) 2983 *final* od 4. svibnja 2020., spomenuta u točkama 5. do 12. ove presude, donesena 26. srpnja 2021., odnosno nakon donošenja odluke Air France-KLM i Air France 5. travnja 2021., tako da potonja ne predstavlja događaj do kojeg je došlo nakon pobijane odluke, u njezinoj verziji proizišloj iz navedene druge odluke o ispravku.
- 147 U tim posebnim okolnostima potrebno je utvrditi da je postojala kronološka, strukturna i gospodarska veza između predmetne mjere i one koja je bila predmet odluke Air France-KLM i Air France, s kojom je Komisija bila u potpunosti upoznata, tako da je potonja odluka predstavljala relevantnu okolnost koju je Komisija trebala uzeti u obzir u svrhu određivanja korisnika navedene mjere. Međutim, unatoč tomu, ona to nije uzela u obzir u pobijanoj odluci.
- 148 Valja utvrditi da Komisija u pobijanoj odluci nije objasnila ni razlog zbog kojeg je postojala razlika pri određivanju korisnika u pobijanoj odluci i odluci Air France-KLM i Air France, iako je predmetno financiranje u oba slučaja, iako u drukčijem obliku, potjecalo iz dioničarskog zajma.
- 149 Prema tome, u posebnim okolnostima ovog slučaja i uzimajući u obzir sudsku praksu navedenu u točki 67. ove presude, na Komisiji je da u svrhu određivanja korisnika predmetne mjere uzme u obzir vrstu dodijeljene mjere potpore i njezin kontekst.
- *Razlika između izravne ili neizravne prednosti, s jedne strane, i samo sekundarnih gospodarskih učinaka, s druge strane*
- 150 Komisija tvrdi da predmetna mjera prema holding društvu Air France-KLM i društvu KLM te njihovim društvima kćerima, osim društva Air France i njegovih društava kćeri, maksimalno proizvodi „samo sekundarne gospodarske učinke”, koje sadržavaju sve državne potpore, ali koji se ne mogu kvalificirati izravnom ili neizravnom prednosti u njihovu korist.
- 151 Tužitelji odgovaraju da Komisija nije u dovoljnoj mjeri dokazala da se predmetnom mjerom ne mogu koristiti druga društva grupe Air France-KLM, primjerice jačanjem financijskog položaja holding društva Air France-KLM i, neizravno, financijskog položaja društva KLM. Takav učinak nadilazi samo sekundarni učinak koji sadržavaju sve mjere potpore.
- 152 U tom pogledu valja razlikovati pojam „neizravna prednost” od pojma „samo sekundarni učinci koje sadržava svaka mjera potpore”.
- 153 Prema sudskoj praksi, poduzetnika koji ostvaruje neizravnu prednost treba smatrati korisnikom potpore. Naime, prednost koja se izravno dodjeljuje određenim fizičkim ili pravnim osobama može činiti neizravnu prednost i stoga državnu potporu za druge pravne osobe koje su poduzeća (vidjeti u tom smislu, presude od 19. rujna 2000., Njemačka/Komisija, C-156/98, EU:C:2000:467, t. 26., te od 13. lipnja 2002., Nizozemska/Komisija, C-382/99, EU:C:2002:363, t. 60. do 66.).
- 154 Nadalje, u skladu s točkom 115. Obavijesti o pojmu državne potpore, „mjera može predstavljati i izravnu prednost dodijeljenu poduzetniku primatelju i neizravnu prednost dodijeljenu ostalim poduzetnicima, primjerice poduzetnicima koji djeluju na sljedećim razinama djelatnosti”. U bilješci 179. te obavijesti pojašnjeno je da se posrednog poduzetnika, u slučaju da je on samo posrednik za prenošenje prednosti korisniku i da ne zadržava nikakvu prednost, obično ne bi trebalo smatrati primateljem državne potpore.

- 155 Osim toga, u točki 116. Obavijesti o pojmu državne potpore navedeno je da neizravne prednosti treba razlikovati od samo sekundarnih gospodarskih učinaka koje sadržavaju gotovo sve mjere državne potpore. Za te potrebe, u skladu s odredbama te točke, predvidljive učinke mjere treba preispitati sa stajališta *ex ante*. Stoga, neizravna je prednost prisutna ako je mjera oblikovana na način da prenosi svoje sekundarne učinke „na poduzetnike ili grupe poduzetnika čiji je identitet moguće utvrditi”. Bilješka 181. te obavijesti pojašnjava da suprotno tome, samo sekundarni gospodarski učinak u obliku povećane proizvodnje što ne predstavlja neizravnu potporu, postoji u slučajevima u kojima se potpora jednostavno prenosi preko poduzetnika, primjerice, financijskog posrednika, koji je u cijelosti prenosi korisniku potpore.
- 156 U ovom slučaju, iz analize u točkama 112. do 143. ove presude proizlazi da uloga holding društva Air France-KLM nije ograničena na „samo posrednika za prenošenje prednosti korisniku” ili na „financijskog posrednika” u smislu točaka 115. i 116. Obavijesti o pojmu državne potpore. Naime, navedeni holding i sam u pravnom smislu zadržava državno jamstvo i nadzire više načina predmetne mjere, što mu omogućuju da je prilagodi ovisno o vlastitim interesima i interesima grupe Air France-KLM općenito, tako da treba odbiti Komisijinu tvrdnju prema kojoj to holding društvo i društvo KLM imaju koristi od samo sekundarnih gospodarskih učinaka koje sadržavaju sve državne potpore.
- 157 Isto tako, predvidljivi učinci predmetne mjere s *ex ante* stajališta upućuju na to da, uzimajući u obzir vrstu dodijeljene mjere potpore i njezin kontekst, koji se u biti sastoji od financijskog rješenja, to financijsko rješenje može koristiti grupi Air France-KLM kao cjelini, poboljšanjem njezina ukupnog financijskog položaja, što upućuje na postojanje barem neizravne prednosti u korist „grupe poduzetnika čiji je identitet moguće utvrditi” u smislu točke 116. Obavijesti o pojmu državne potpore.
- 158 Naime, iz točke 4. pobijane odluke među ostalim proizlazi da je Francuska Republika, s obzirom na znatan i trenutačan financijski učinak pandemije bolesti COVID-19, odlučila pomoći društvu Air France u provedbi prijelaznih rješenja za financiranje njegovih hitnih proračunskih potreba kako bi se izbjegla neposredna opasnost za nastavak njegove djelatnosti. Stoga, s obzirom na to da je cilj predmetne mjere pronalazak financijskog rješenja kako bi se odgovorilo na potrebe društva Air France za likvidnošću i da iz spisa proizlazi da holding Air France-KLM ima određenu ulogu u financiranju grupe Air France-KLM, navedena bi mjera imala kao predvidljive *ex ante* učinke, s jedne strane, poboljšanje financijskog položaja navedenog holdinga, stranke ugovora i imatelja značajnih ugovornih prava i obveza po toj osnovi, a time i navedenu cijelu grupu i, s druge strane, osiguranje financijske stabilnosti, uključujući u očima financijskih tržišta, te grupe kao cjeline, uključujući KLM.
- 159 Osim toga, kao što je to istaknuto u točkama 109. i 110. ove presude, da nije bilo predmetne mjere, neposredna opasnost za nastavak djelatnosti društva Air France, čije je postojanje utvrđeno u pobijanoj odluci, mogla je negativno utjecati na cijelu grupu Air France-KLM, s obzirom na to da je društvo Air France jedno od glavnih društava kćeri iz te grupe koje ostvaruje znatan dio njezinih prihoda.
- 160 Taj zaključak nije doveden u pitanje rješenjem od 21. siječnja 2016., Alcoa Trasformazioni/Komisija (C-604/14 P, neobjavljeno, EU:C:2016:54), koje Komisija navodi u prilog svojem argumentu prema kojem ona prilikom izračuna iznosa potpore ne ispituje njezine sekundarne učinke na potrošače, dobavljače, ulagače ili zaposlenike korisnika. S jedne strane, kao



što to tvrde tužitelji, predmet u kojem je doneseno to rješenje nije se odnosio na situaciju unutar grupe. S druge strane, kao što je istaknuto u točkama 156. do 159. ove presude, u ovom slučaju nije riječ o sekundarnim učincima mjere potpore na potrošače, dobavljače, ulagače ili zaposlenike.

- 161 Komisija i Francuska Republika također upućuju na presudu od 21. prosinca 2016., Komisija/Aer Lingus i Ryanair Designated Activity (C-164/15 P i C-165/15 P, EU:C:2016:990), ističući u biti da se, u skladu s tom presudom, sekundarni učinci mjere potpore ne uzimaju u obzir prilikom ocjene spojivosti potpore s unutarnjim tržištem. Predmeti u kojima je donesena navedena presuda odnosili su se na program potpora u obliku snižene tarife nacionalnog poreza na zračni prijevoz, koja je proglašena nespojivom s unutarnjim tržištem. Pitanje koje se postavilo bilo je, među ostalim, koji iznos prednosti trebaju vratiti korisnici potpore, a to su bili zračni prijevoznici. Oni su u bitnome tvrdili da je prednost o kojoj je riječ bila prenesena na putnike u obliku sniženja cijena zrakoplovnih karata. U tom je kontekstu Sud smatrao da povrat sporne potpore podrazumijeva povrat prednosti koja je nastala za zračne prijevoznike, a ne eventualne ekonomske koristi koju su oni ostvarili korištenjem te prednosti (točke 100. i 102.). Međutim, za razliku od tih predmeta, ovaj se predmet ne odnosi na određivanje iznosa prednosti koju treba vratiti u kontekstu potpore proglašene nespojivom s unutarnjim tržištem, nego na *ex ante* identifikaciju korisnikâ mjere potpore kako bi se ispitala njezina spojivost s unutarnjim tržištem. Osim toga i u svakom slučaju, u ovom predmetu nije riječ o ekonomskom prebacivanju predmetne mjere na cijenu zrakoplovnih karata.
- 162 Stoga valja odbiti Komisijin argument prema kojem predmetna mjera maksimalno proizvodi samo sekundarne gospodarske učinke prema holding društvu Air France-KLM i njegovim drugim društvima kćerima, uključujući društvo KLM i njegova društva kćeri.

### *Zaključak*

- 163 S obzirom na sve prethodno navedeno, valja zaključiti da je Komisija počinila očitu pogrešku u ocjeni kad je zaključila da su korisnici predmetne mjere bili društvo Air France i njegova društva kćeri, izuzev holding društva Air France-KLM i njegovih drugih društava kćeri, uključujući društvo KLM i njegova društva kćeri, a slijedom toga valja i prihvatiti prvi tužbeni razlog.
- 164 Naime, člankom 107. stavkom 3. točkom (b) UFEU-a ne zahtijeva se samo da je dotična država članica suočena s ozbiljnim poremećajima u svojem gospodarstvu, nego i da su mjere potpore koje su donesene za otklanjanje tog poremećaja, s jedne strane, nužne u tu svrhu i, s druge strane, prikladne i proporcionalne za postizanje tog cilja. Taj isti zahtjev također proizlazi iz točke 19. privremenog okvira (presuda od 19. svibnja 2021., Ryanair/Komisija (KLM; COVID-19), T-643/20, EU:T:2021:286, t. 74.).
- 165 Usto, konkretnije, primjena više uvjeta koji proizlaze iz privremenog okvira ovisi o određivanju korisnika predmetne mjere, kao što su oni predviđeni u točki 25. podtočkama (d) i (i) privremenog okvira prema kojoj se državne potpore u obliku novih državnih jamstava za zajmove smatraju spojivima s unutarnjim tržištem na temelju članka 107. stavka 3. točke (b) UFEU-a pod uvjetom da za zajmove s rokom dospijeca nakon 31. prosinca 2020. njihov iznos glavnice po korisniku ne prelazi dvostruke godišnje rashode za plaće korisnika za 2019. ili za zadnju dostupnu godinu. Isti prag primjenjuje se na državne potpore u obliku subvencija za zajmove javnog sektora, u skladu s točkom 27. podtočkom (d) podtočkom i. navedenog okvira (presuda od 19. svibnja 2021., Ryanair/Komisija (KLM; COVID-19), T-643/20, EU:T:2021:286, t. 75.).

- 166 Stoga ispitivanje nužnosti i proporcionalnosti potpore općenito i poštovanja uvjeta koji su kao primjeri navedeni u točki 165. ove presude osobito pretpostavlja to da se prethodno identificira korisnik potpore. Naime, pogrešna ili nepotpuna identifikacija korisnika mjere potpore može utjecati na cjelokupnu analizu spojivosti te mjere s unutarnjim tržištem.
- 167 Slijedom toga, valja poništiti pobijanu odluku, a da pritom nije potrebno ispitati preostale tužbene razloge.
- 168 Naposljetku, što se tiče mogućnosti država članica da dodijele državne potpore društvima koja pripadaju grupi društava koja posluju u više država članica, valja radi opreza podsjetiti na to da su države članice i institucije Unije dužne poštovati uzajamne obveze lojalne suradnje u skladu s člankom 4. stavkom 3. UFEU-a. Komisija i države članice stoga moraju surađivati u dobroj vjeri kako bi se osiguralo potpuno poštovanje odredbi UFEU-a, osobito onih koje se odnose na državne potpore (vidjeti u tom smislu presudu od 22. prosinca 2010., Komisija/Slovačka, C-507/08, EU:C:2010:802, t. 44. i navedenu sudsku praksu). Ta obveza lojalne suradnje i koordinacije to se više nameće kada različite države članice namjeravaju istodobno dodijeliti potpore subjektima koji pripadaju istoj grupi društava koja koordinirano djeluje na unutarnjem tržištu kako bi u potpunosti iskoristila njegove prednosti.

## Troškovi

- 169 U skladu s člankom 134. stavkom 1. Poslovnika Općeg suda, stranka koja ne uspije u postupku dužna je, na zahtjev protivne stranke, snositi troškove. Budući da Komisija nije uspjela u postupku, valja joj naložiti snošenje vlastitih troškova i troškova tužiteljâ, sukladno njihovu zahtjevu.
- 170 U skladu s člankom 138. stavcima 1. i 3. Poslovnika, intervenijenti će snositi vlastite troškove.

Slijedom navedenog,

OPĆI SUD (osmo prošireno vijeće)

proglašava i presuđuje:

- 1. Poništava se Odluka Komisije C(2020) 2983 *final* od 4. svibnja 2020. o državnoj potpori SA.57082 (2020/N) – Francuska COVID-19 – Privremeni okvir čl. 107 st. 3. t. (b) – Jamstvo i dioničarski zajam u korist društva Air France, kako je ispravljena odlukama C(2020) 9384 *final* od 17. prosinca 2020. i C(2021) 5701 *final* od 26. srpnja 2021.**
- 2. Europska komisija snosit će vlastite troškove i troškove društava Ryanair DAC i Malta Air ltd.**
- 3. Savezna Republika Njemačka, Francuska Republika, Kraljevina Nizozemska te društva Air France-KLM i Soci t  Air France snosit će vlastite troškove.**

Van der Woude

Kornezov

De Baere

Petr lik

Kingston

Objavljeno na javnoj raspravi u Luxembourggu 20. prosinca 2021.

Potpisi