



## Zbirka odločb sodne prakse

SODBA SPLOŠNEGA SODIŠČA (osmi razširjeni senat)

z dne 20. decembra 2023 \*

„Državne pomoči – Pomoč, ki jo je Francija dodelila družbama Air France in Air France-KLM v okviru pandemije covid-19 – Dokapitalizacija – Sklep o razglasitvi pomoči za združljivo z notranjim trgov – Ničnostna tožba – Procesno upravičenje – Znatni vpliv na položaj tožeče stranke na trgu – Dopustnost – Določitev prejemnika pomoči v okviru skupine družb“

V zadevi T-494/21,

**Ryanair DAC** s sedežem v Swordsu (Irska),

**Malta Air Ltd.** s sedežem v Pieti (Malta),

ki ju zastopajo F.-C. Lapr votte, E. Vahida, V. Blanc, S. Rating, I.-G. Metaxas-Maranghidis in D. Pérez de Lamo, odvetniki,

tožeči stranki,

proti

**Evropski komisiji**, ki jo zastopajo L. Flynn, J. Carpi Bad a in C. Georgieva, agenti,

tožena stranka,

ob intervenciji

**Zvezne republike Nemčije**, ki jo zastopata P.- L. Kr ger in J. M ller, agenta,

in

**Francoske republike**, ki jo zastopajo A.-L. Desjonqu res, P. Dodeller, T. St helin, B. Fodda in T. Lechevallier, agenti,

in

**Kraljevine Nizozemske**, ki jo zastopajo M. Bulterman, C. Schillemans in J. Langer, agenti, skupaj s S. Corrijn, odvetnico,

in

\* Jezik postopka: angleščina.

**Air Francija-KLM** s sedežem v Parizu (Francija), ki jo zastopata J. Derenne in D. Vallindas, odvetnika,

in

**Société Air France** s sedežem v Tremblayu-en-France (Francija), ki jo zastopata J. Derenne in D. Vallindas,

intervenientke,

### SPLOŠNO SODIŠČE (osmi razširjeni senat),

v sestavi M. van der Woude, predsednik, A. Kornezov (poročevalec), G. De Baere, D. Petrlik, sodniki, in S. Kingston, sodnica,

sodna tajnica: S. Spyropoulos, administratorica,

na podlagi pisnega dela postopka,

na podlagi obravnave z dne 22. maja 2023,

izreka naslednjo

### Sodbo

- 1 Tožeči stranki, družbi Ryanair DAC in Malta Air Ltd., s tožbo na podlagi člena 263 PDEU predlagata razglasitev ničnosti Sklepa Komisije C(2021) 2488 final z dne 5. aprila 2021 o državni pomoči SA.59913 – Francija – COVID-19 – dokapitalizacija družb Air France in Air France-KLM (v nadaljevanju: izpodbijani sklep).

### Dejansko stanje

- 2 Družba Société Air France (v nadaljevanju: Air France) in holdinška družba Air France-KLM (v nadaljevanju: holdinška družba Air France-KLM) sta del skupine Air France-KLM. Na čelu navedene skupine je holdinška družba Air France-KLM. Glede na izpodbijani sklep so del te skupine poleg tega zlasti družbe Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV (v nadaljevanju: KLM), „Air France-KLM International Mobility (Švica)“, „Blueteam V (Francija)“, „BigBlank (Francija)“, „Air France-KLM Finance (Francija)“ in „Transavia Company (Francija)“.
- 3 Iz izpodbijanega sklepa izhaja, da imata Francoska republika in Kraljevina Nizozemska 14,3-odstotni oziroma 14-odstotni delež v kapitalu holdinške družbe Air France-KLM, pri čemer ima Francoska republika 21 % glasovalnih pravic v tej holdinški družbi. Holdinška družba Air France-KLM pa ima 100 % deležev družbe Air France ter neposredno in posredno 93,48 % deležev v osnovnem kapitalu družbe KLM. Navedena holdinška družba ima poleg tega v družbi KLM 99,7 % ekonomskih pravic, to je pravic do dividend, in 49 % glasovalnih pravic. Ista holdinška družba ima 100 % deležev v preostalih hčerinskih družbah, navedenih v točki 2 zgoraj.
- 4 Izpodbijani sklep spada v okvir več drugih ukrepov državne pomoči v podporo letalskemu sektorju in, natančneje, družb, ki so del skupine Air France-KLM.

- 5 Natančneje, Evropska komisija je 4. maja 2020 odobrila individualno pomoč, ki jo je Francoska republika družbi Air France dodelila na eni strani v obliki državnega poročstva v višini 90 % za posojilo v višini 4 milijard EUR, ki ga je odobril konzorcij bank, in na drugi strani v obliki delničarskega posojila v višini do 3 milijard EUR (v nadaljevanju: delničarsko posojilo), in sicer s Sklepom C(2020) 2983 final o državni pomoči SA.57082 (2020/N) – Francija – COVID-19 – Začasni okvir 107(3)(b) – Poroštvo in posojilo delničarja družbi Air France, kakor je bil popravljen s sklepoma Komisije C(2020) 9384 final z dne 17. decembra 2020 in C(2021) 5701 final z dne 26. julija 2021 (v nadaljevanju: sklep Air France), ki je del spisa, ki je bil predložen Splošnemu sodišču.
- 6 Komisija je v sklepu Air France menila, da so upravičenke do zadevne pomoči družba Air France in hčerinske družbe, ki jih ta družba obvladuje. Nasprotno pa se niti za holdinško družbo Air France-KLM niti za njene druge hčerinske družbe, vključno z družbo KLM in družbami, ki jih ta družba obvladuje, ni štelo, da bi bile upravičenke do te pomoči.
- 7 Komisija je 13. julija 2020 odobrila individualno pomoč, ki jo je Kraljevina Nizozemska dodelila družbi KLM in ki je na eni strani zajemala državno poročstvo za posojilo, ki ga je družbi KLM odobril konzorcij bank, in na drugi strani državno posojilo v skupnem znesku 3,4 milijarde EUR, in sicer s Sklepom C(2020) 4871 final z dne 13. julija 2020 o državni pomoči SA.57116 (2020/N) – Nizozemska – COVID-19: Državno poročstvo in državno posojilo družbi KLM (v nadaljevanju: sklep KLM).
- 8 Francoska republika je 31. marca 2021 Komisiji na podlagi člena 107(3)(b) PDEU in sporočila Komisije z dne 19. marca 2020, naslovljenega „Začasni okvir za ukrepe državne pomoči v podporo gospodarstvu ob izbruhu COVID-19“ (UL 2020, C 91 I, str. 1), kakor je bilo spremenjeno 1. februarja 2021 (UL 2021, C 34, str. 6) (v nadaljevanju: začasni okvir), priglasila individualno pomoč v obliki dokapitalizacije družbe Air France in holdinške družbe Air France-KLM v skupnem znesku 4 milijarde EUR (v nadaljevanju: zadevni ukrep). Pri zadevnem ukrepu gre na eni strani za udeležbo Francoske republike v projektu povečanja kapitala v višini največ 1 milijarde EUR (v nadaljevanju: udeležba v kapitalu) in na drugi strani za konverzijo delničarskega posojila, ki je bilo predmet sklepa Air France, v hibridni instrument (v nadaljevanju: hibridni instrument).
- 9 Komisija je 5. aprila 2021 sprejela izpodbijani sklep, s katerim je ugotovila, da je zadevni ukrep državna pomoč, ki je združljiva z notranjim trgov na podlagi člena 107(3)(b) PDEU in začasnega okvira.
- 10 Komisija je v izpodbijanem sklepu menila, da so upravičenke do zadevnega ukrepa na eni strani družba Air France in njene hčerinske družbe ter na drugi strani holdinška družba Air France-KLM in hčerinske družbe, ki jih ta obvladuje (v nadaljevanju: upravičenke), razen družbe KLM in njenih hčerinskih družb.
- 11 Splošno sodišče je s sodbo z dne 19. maja 2021, Ryanair/Komisija (KLM; covid-19) (T-643/20, EU:T:2021:286), razglasilo ničnost Sklepa KLM, ker v njem ni bilo obrazložitve v zvezi z določitvijo upravičenca do spornega ukrepa pomoči.

## **Predlogi strank**

- 12 Tožeče stranke Splošnemu sodišču predlagajo, naj:
  - izpodbijani sklep razglasi za ničen;
  - Evropski komisiji naloži plačilo stroškov.
- 13 Komisija Splošnemu sodišču predlaga, naj:
  - tožbo zavrne;
  - tožečima strankama naloži plačilo stroškov.
- 14 Zvezna republika Nemčija, Kraljevina Nizozemska, družba Air France in holdinška družba Air France-KLM predlagajo, naj se tožba zavrne kot neutemeljena in naj se tožečima strankama naloži plačilo stroškov.
- 15 Francoska republika Splošnemu sodišču predlaga, naj tožbo v delu, v katerem tožeči stranki izpodbijata utemeljenost izpodbijanega sklepa, zavrže kot nedopustno, v preostalem pa zavrne.

## **Pravo**

### ***Dopustnost***

- 16 Tožeči stranki trdita, prvič, da sta zadevni oziroma zainteresirani stranki v smislu člena 108(2) PDEU in člena 1(h) Uredbe Sveta (EU) 2015/1589 z dne 13. julija 2015 o določitvi podrobnih pravil za uporabo člena 108 Pogodbe o delovanju Evropske unije (UL 2015, L 248, str. 9) in da imata zato procesno upravičenje za zaščito svojih procesnih pravic. Drugič, trdita, da naj bi zadevni ukrep znatno vplival na njun konkurenčni položaj na trgu in da je zato zanju dopustno, da izpodbijata utemeljenost izpodbijanega sklepa.
- 17 Komisija, Zvezna republika Nemčija, Kraljevina Nizozemska, družba Air France in holdinška družba Air France-KLM dopustnosti tožbe ne izpodbijajo.
- 18 Francoska republika pa trdi, da tožeči stranki nimata procesnega upravičenja za izpodbijanje utemeljenosti izpodbijanega sklepa.
- 19 V obravnavani zadevi ni sporno, da sta tožeči stranki konkurentki družbe Air France, in nihče ne izpodbija, da ju je treba zato šteti za „zainteresirani stranki“ v smislu člena 1(h) Uredbe 2015/1589, ki imata procesno upravičenje za zaščito procesnih pravic, ki jih imata na podlagi člena 108(2) PDEU.
- 20 V zvezi z upravičenostjo tožečih strank za izpodbijanje utemeljenosti izpodbijanega sklepa pa je treba opozoriti, da je dopustnost tožbe, ki jo fizična ali pravna oseba na podlagi člena 263, četrti odstavek, PDEU vloži zoper akt, ki ni naslovljen nanjo, pogojena s tem, da se ji prizna procesno upravičenje, ki obstaja v dveh primerih. Na eni strani je tako tožbo mogoče vložiti, če se ta akt na tako osebo neposredno in posamično nanaša. Na drugi strani lahko taka oseba vloži tožbo zoper

predpis, ki ne potrebuje izvedbenih ukrepov, če se nanjo neposredno nanaša (sodbi z dne 17. septembra 2015, Mory in drugi/Komisija, C-33/14 P, EU:C:2015:609, točki 59 in 91, in z dne 13. marca 2018, Industrias Químicas del Vallés/Komisija, C-244/16 P, EU:C:2018:177, točka 39).

- 21 Ker izpodbijani sklep, ki je bil naslovljen na Francosko republiko, ni predpis v smislu člena 263, četrti odstavek, PDEU, saj ni splošni akt (glej v tem smislu sodbo z dne 3. oktobra 2013, Inuit Tapiriit Kanatami in drugi/Parlament in Svet, C-583/11 P, EU:C:2013:625, točka 56), mora Splošno sodišče preveriti, ali se ta sklep v smislu te določbe neposredno in posamično nanaša na tožeči stranki.
- 22 V zvezi s tem je iz ustaljene sodne prakse razvidno, da subjekti, ki niso naslovniki sklepa, lahko trdijo, da se ta nanje posamično nanaša, le če ta sklep nanje vpliva zaradi nekaterih njihovih posebnih značilnosti ali zaradi dejanskega položaja, ki jih razločuje od vseh drugih oseb, in jih zato individualizira podobno kot naslovnika (sodbe z dne 15. julija 1963, Plaumann/Komisija, 25/62, EU:C:1963:17, str. 223; z dne 28. januarja 1986, Cofaz in drugi/Komisija, 169/84, EU:C:1986:42, točka 22, in z dne 22. novembra 2007, Sniace/Komisija, C-260/05 P, EU:C:2007:700, točka 53).
- 23 Kadar tako tožeča stranka izpodbija utemeljenost sklepa o presoji pomoči, sprejetega na podlagi člena 108(3) PDEU ali na koncu formalnega postopka preiskave, zgolj dejstvo, da je to stranko mogoče šteti za „zadevno stranko“ v smislu člena 108(2) PDEU, ne more zadoščati za to, da se tožba razglasi za dopustno. V tem primeru mora dokazati, da ima poseben status v smislu sodne prakse, na katero je bilo opozorjeno v točki 22 zgoraj. To je podano zlasti, kadar pomoč, ki je predmet zadevnega sklepa, znatno vpliva na položaj tožeče stranke na zadevnem trgu (glej sodbo z dne 15. julija 2021, Deutsche Lufthansa/Komisija, C-453/19 P, EU:C:2021:608, točka 37 in navedena sodna praksa).
- 24 V zvezi s tem dokaz tožeče stranke, da obstaja znaten vpliv na njen položaj na trgu, ne pomeni, da se je treba dokončno izreči o konkurenčnih odnosih med to stranko in podjetji prejemniki, ampak se zanj zgolj zahteva, da tožeča stranka upoštevno navede, iz katerih razlogov bi lahko sklep Komisije škodoval njenim legitimnim interesom tako, da bi znatno vplival na njen položaj na zadevnem trgu (glej sodbo z dne 15. julija 2021, Deutsche Lufthansa/Komisija, C-453/19 P, EU:C:2021:608, točka 57 in navedena sodna praksa).
- 25 Iz sodne prakse Sodišča je tako razvidno, da znatni vpliv na konkurenčni položaj tožeče stranke na zadevnem trgu ne izhaja iz poglobljene analize različnih konkurenčnih razmerij na tem trgu, ki bi omogočila natančno določitev obsega vpliva na njen konkurenčni položaj, ampak načeloma iz *prima facie* ugotovitve, da dodelitev ukrepa, na katerega se nanaša sklep Komisije, privede do znatnega vpliva na ta položaj (sodba z dne 15. julija 2021, Deutsche Lufthansa/Komisija, C-453/19 P, EU:C:2021:608, točka 58).
- 26 Iz tega izhaja, da je ta pogoj lahko izpolnjen, če tožeča stranka predloži elemente, s katerimi je mogoče dokazati, da bi lahko zadevni ukrep znatno vplival na njen položaj na zadevnem trgu (glej sodbo z dne 15. julija 2021, Deutsche Lufthansa/Komisija, C-453/19 P, EU:C:2021:608, točka 59 in navedena sodna praksa).
- 27 V zvezi z elementi, ki so bili v sodni praksi dopuščeni kot dokaz o takem znatnem vplivu, je treba opozoriti, da zgolj okoliščina, da bi lahko neki akt v določeni meri vplival na konkurenčna razmerja na upoštevnom trgu in da je zadevno podjetje v kakršnem koli konkurenčnem razmerju z upravičencem iz tega akta, še ne zadostuje, da bi bilo mogoče šteti, da se navedeni akt na to

podjetje posamično nanaša. Zato se podjetje ne more sklicevati zgolj na svoj status konkurenta v razmerju do upravičenega podjetja (glej sodbo z dne 15. julija 2021, Deutsche Lufthansa/Komisija, C-453/19 P, EU:C:2021:608, točka 60 in navedena sodna praksa).

- 28 Dokaza o znatnem vplivu na položaj konkurenta na trgu ni mogoče omejiti na obstoj nekaterih elementov, ki kažejo na poslabšanje poslovnega ali finančnega uspeha tožeče stranke, kot so znatno zmanjšanje prometa, nezanemarljive finančne izgube ali celo znatno zmanjšanje tržnih deležev po dodelitvi zadevne pomoči. Dodelitev državne pomoči lahko tudi na drug način vpliva na konkurenčni položaj gospodarskega subjekta, zlasti tako, da povzroči izgubo dobička ali manj ugoden razvoj od tistega, do katerega bi prišlo, če take pomoči ne bi bilo (sodba z dne 15. julija 2021, Deutsche Lufthansa/Komisija, C-453/19 P, EU:C:2021:608, točka 61).
- 29 Poleg tega se v sodni praksi ne zahteva, da tožeča stranka predloži dokaze o velikosti ali geografskem obsegu zadevnih trgov oziroma o svojih tržnih deležih ali tržnih deležih upravičenca do zadevnega ukrepa ali morebitnih konkurentov na teh trgih (glej v tem smislu sodbo z dne 15. julija 2021, Deutsche Lufthansa/Komisija, C-453/19 P, EU:C:2021:608, točka 65).
- 30 Glede na ta načela je treba preučiti, ali sta tožeči stranki predložili elemente, s katerimi je mogoče dokazati, da bi lahko zadevni ukrep znatno vplival na njun položaj na zadevnem trgu.
- 31 V zvezi s tem, na prvem mestu, tožeči stranki trdita, da sta pred pandemijo covid-19 izkoriščali 211 letalskih linij iz Francije ali v to državo. Natančneje, pojasnjujeta, da je bila družba Ryanair z družbo Air France in njenimi hčerinskimi družbami, kar zadeva letalske linije iz Francije in v to državo, v neposredni konkurenci na 45 letalskih linijah leta 2019 in na 47 letalskih linijah leta 2021, pri čemer naj bi šlo za letalske linije, ki so gospodarsko pomembne, ker naj bi povezovala velika mesta v Evropi in zunaj nje, ter na katerih je bilo navadno zelo malo drugih letalskih prevoznikov. Poleg tega naj bi družba Ryanair leta 2019 na navedenih linijah prepeljala več kot milijon potnikov, od januarja do avgusta 2021 pa naj bi na njih prepeljala skupno 127.305 potnikov.
- 32 Francoska republika v bistvu odgovarja, da družba Ryanair ni najbližja in najneposrednejša konkurentka družbe Air France. Poleg tega izpodbija to, da naj bi bili tožeči stranki v „neposredni konkurenci“ z družbo Air France, ker naj letalske linije, ki jih zadnjenavedena družba zagotavlja z letališč Roissy-Charles-de-Gaulle (v nadaljevanju: letališče CDG) in Paris-Orly (v nadaljevanju: letališče ORY) ter na ti letališči, in letalske linije, ki jih družba Ryanair zagotavlja z letališča Beauvais-Tillé (v nadaljevanju: letališče BVA) in na to letališče, ne bi bile zamenljive in naj zato ne bi bile upoštevne za presojo konkurenčnega odnosa med tožečima strankama in družbo Air France. V zvezi s preostalimi letalskimi linijami, na katere se sklicujeta tožeči stranki, trdi, da družba Ryanair na njih ni edina konkurentka družbe Air France.
- 33 V zvezi s tem je treba opozoriti, da se v fazi preizkusa dopustnosti tožbe ni treba dokončno izreči o opredelitvi trga zadevnih proizvodov ali storitev ali o konkurenčnih razmerjih med tožečimi strankami in upravičencem. Načeloma zadostuje, da tožeče stranke dokažejo, da dodelitev zadevnega ukrepa *prima facie* povzroči znaten vpliv na njihov konkurenčni položaj na trgu (glej sodno prakso, navedeno v točkah 24 in 25 zgoraj).
- 34 V zvezi z vprašanjem, ali so letalske linije, ki se zagotavljajo z letališč CDG in ORY in na ti letališči na eni strani ter z letališča BVA in na to letališče na drugi strani, zamenljive, iz sodne prakse izhaja, da lahko Splošno sodišče pri tem upošteva več dejavnikov, kot so razdalja in čas potovanja glede na referenčno merilo 100 km oziroma 1 ure vožnje, mnenje konkurentov, mnenje zadevnih letališč in mnenje uprav za civilno letalstvo držav članic, ocenjeni delež potnikov, ki na posamezni progi

potujejo v prostem času, pojem „letališki sistem“ v smislu Priloge II k Uredbi Sveta (EGS) št. 2408/92 z dne 23. julija 1992 o dostopu letalskih prevoznikov Skupnosti do letalskih prog znotraj Skupnosti (UL, posebna izdaja v slovenščini, poglavje 7, zvezek 1, str. 420), tržne prakse ter obstoj ali neobstoj prevoznih storitev med letališči in nekaterimi mesti (sodba z dne 6. julija 2010, Ryanair/Komisija, T-342/07, EU:T:2010:280, točka 103 in naslednje).

- 35 Komisija je sicer v opombi 100 izpodbijanega sklepa „zaradi izčrpnosti“ navedla, da letališči CDG in ORY nista zamenljivi z letališčem BVA. Vendar te ugotovitve ni obrazložila in ni niti preučila niti omenila nobenega od upoštevanih meril, naštetih v sodni praksi, na katero je bilo opozorjeno v točki 34 zgoraj.
- 36 Komisija je na obravnavi navedla, da je mogoče glede na ta merila letalske linije, ki jih družba Ryanair zagotavlja z letališča BVA ali na to letališče, v zvezi z dopustnostjo te tožbe *prima facie* šteti za zamenljive s tistimi, ki jih družba Air France zagotavlja z letališč CDG in ORY ali na ti letališči.
- 37 To stališče se odraža v praksi odločanja Komisije, ki bi lahko bila, čeprav sodišča Evropske unije ne zavezuje, koristen element v okviru *prima facie* presoje vprašanja, ali lahko dodelitev zadevnega ukrepa vpliva na konkurenčni položaj tožečih strank na trgu. Tako je Komisija v točkah od 266 do 279 obrazložitve svojega Sklepa C(2013) 1106 final z dne 27. februarja 2013 o razglasitvi koncentracije za nezdržljivo z notranjim trgov in Sporazumom EGP (Zadeva COMP/M.6663 – Ryanair/Aer Lingus III) menila, da je merilo 100 km oziroma ene ure vožnje izpolnjeno, saj so vožnje z avtom do središča Pariza z letališč CDG, ORY in BVA dolge 23 km (31 min), 20 km (30 min) in 80 km (60 min). Na podlagi tega je ugotovila, da je letališče ORY zamenljivo z letališčema CDG in BVA za lete iz Dublina (Irska) in v to mesto.
- 38 V teh okoliščinah in ker v spisu, ki je na voljo Splošnemu sodišču, ni konkretnih elementov, iz katerih bi izhajalo obratno, je treba ugotoviti, da je mogoče za letalske linije, ki jih zagotavlja družba Ryanair z letališča BVA in na to letališče ter na katere se sklicujeta tožeči stranki, da bi dokazali svoje procesno upravičenje, šteti, da so *prima facie* zamenljive s tistimi, ki jih družba Air France zagotavlja z letališč CDG in ORY in na ti letališči. Zato je treba pri preučitvi procesnega upravičenja družbe Ryanair upoštevati vse letalske linije, na katere se sklicujeta tožeči stranki, pri čemer je treba pojasniti, da Francoska republika ne izpodbija zamenljivosti drugih letalskih linij, ki jih družbi Ryanair in Air France zagotavljata z drugih letališč v Franciji in na ta letališča.
- 39 Zato je treba šteti, da je bila družba Ryanair v konkurenci z družbo Air France in njenimi hčerinskimi družbami na znatnem številu letalskih linij iz Francije in v to državo, to je na od 45 do 47 letalskih linijah v obdobju 2019–2021. Poleg tega je iz spisa, ki ga ima na voljo Splošno sodišče, zlasti iz priloge A.3.6 k tožbi, katere dokazne vrednosti ne prerekajo niti Komisija niti intervenientke, razvidno, da je bilo število sedežev, ki jih je družba Ryanair ponujala na teh linijah, pogosto primerljivo s številom sedežev, ki so jih ponujale družba Air France in njene hčerinske družbe, oziroma v nekaterih primerih celo večje kot to število. Konkurenca med njimi je bila torej znatna tudi glede na število ponujenih sedežev.
- 40 Na drugem mestu, tožeči stranki trdita, da sta načrtovali komercialno širitev na francoskem trgu, kar naj bi dokazovalo dejstvo, da sta leta 2019 uvedli 67 novih letalskih linij iz Francije ali v to državo. Komisija in intervenientke te okoliščine ne prerekajo. Tožeči stranki poleg tega dodajata, da sta naročili 210 zrakoplovov Boeing 737 Max, ki naj bi bili vključeni v njuni floti junija 2021 in ki naj bi jima omogočili nadaljevanje načrtov širitve.

- 41 Na tretjem mestu, zlasti iz točk od 14 do 18 izpodbijanega sklepa je razvidno, da je bil namen zadevnega ukrepa preprečiti tveganje insolventnosti holdinške družbe Air France-KLM in družbe Air France. Poleg tega je v poročilu ustanove Fondation pour l'innovation politique, ki sta ga predložili tožeči stranki in ki je naslovljeno „Before COVID-19 air transportation in Europe: an already fragile sector“ (Zračni prevoz v Evropi pred pandemijo covid-19: sektor, ki je že bil šibek), ki je iz maja 2020 in katerega vsebine stranke ne prerekajo, je navedeno, da „je verjetno, da bo družba Ryanair [...] iz krize covid-19 prišla brez večje škode in da bo imela celo dovolj finančnih sredstev, zlasti z zadolževanjem in nakupom podjetij v stečaju, da bo sodelovala pri verjetnem prestrukturiranju zračnega prevoza v Evropi“. Iz tega izhaja, da je bila družba Ryanair v razmeroma močnem položaju v primerjavi s tradicionalnimi letalskimi prevozniki, kot je družba Air France, ki se je soočala s tveganjem insolventnosti ali celo umikom s trga.
- 42 Na četrtem mestu, iz spisa je razvidno, da je generalni direktor holdinške družbe Air France-KLM leta 2019 napovedal akcijski načrt za poostritev konkurence z „nizkocenovnimi“ letalskimi prevozniki, kot je družba Ryanair, prek nizkocenovne hčerinske družbe „Transavia France“.
- 43 Na podlagi elementov, navedenih v točkah od 38 do 42 zgoraj in upoštevanih skupaj, je mogoče ugotoviti, da sta tožeči stranki dokazali, da bi lahko dodelitev zadevnega ukrepa okrepila konkurenčni položaj družbe Air France v škodo družbe Ryanair in *prima facie* znatno vplivala na konkurenčni položaj družbe Ryanair na trgu zlasti s tem, da bi povzročila izgubo dobička ali manj ugoden razvoj od tistega, do katerega bi prišlo, če takega ukrepa ne bi bilo (glej sodno prakso, navedeno v točki 28 zgoraj).
- 44 Te ugotovitve ni mogoče ovreči z ugovorom Francoske republike, da družba Ryanair ni glavna konkurentka družbe Air France na francoskem trgu.
- 45 V sodni praksi se namreč ne zahteva, da mora biti tožeča stranka glavna konkurentka upravičenca do ukrepa pomoči, da bi se lahko štelo, da ta ukrep znatno vpliva na njen konkurenčni položaj.
- 46 Prav tako ni mogoče sprejeti ugovora Francoske republike, da tožeči stranki nista dokazali, da izpodbijani sklep nanju vpliva zaradi dejanskega položaja, ki se razlikuje od položaja vseh drugih konkurentov družbe Air France.
- 47 Pogoj znatnega vpliva na konkurenčni položaj tožeče stranke je namreč element, lasten tožeči stranki, ki ga je treba presojeti zgolj glede na njen položaj na trgu pred dodelitvijo zadevnega ukrepa ali v primeru neobstoja tega ukrepa. Ne gre torej za primerjavo položaja vseh konkurentov, prisotnih na zadevnem trgu (glej v tem smislu sklepne predloge generalnega pravobranilca M. Szpunarja v zadevi Deutsche Lufthansa/Komisija, C-453/19 P, EU:C:2020:862, točka 58). Poleg tega je Sodišče, kot je bilo opozorjeno v točki 29 zgoraj, pojasnilo, da ni nujno, da tožeča stranka predloži elemente v zvezi s svojimi tržnimi deleži oziroma tržnimi deleži upravičenca ali morebitnih konkurentov na tem trgu. Iz tega izhaja, da od tožeče stranke za dokaz znatnega vpliva na njen konkurenčni položaj ni mogoče zahtevati, da z ustreznimi dokazi utemelji, kakšen je konkurenčni položaj vseh njenih konkurentov, in da se od njega razlikuje.
- 48 Poleg tega je treba navesti, da iz sodne prakse, navedene v točki 22 zgoraj, izhajata dve različni merili za dokaz, da se sklep posamično nanaša na subjekte, ki niso naslovniki tega sklepa, in sicer, da izpodbijani sklep nanje vpliva zaradi „nekaterih njihovih posebnih značilnosti“ ali zaradi „dejanskega položaja, ki jih razločuje od vseh drugih oseb“. S to sodno prakso se torej od tožeče



stranke ne zahteva, da v vseh primerih dokaže, da se njen dejanski položaj razlikuje od položaja vseh drugih oseb. Zadostuje namreč, da izpodbijani sklep vpliva na tožečo stranko zaradi nekaterih njenih posebnih značilnosti.

- 49 V obravnavanem primeru je tako. Z vsemi elementi, navedenimi v točkah od 38 do 42 zgoraj, je namreč mogoče dovolj verjetno dokazati, da so bile za položaj družbe Ryanair na zadevnih trgih značilne nekatere njene posebne lastnosti, in sicer dejstvo, da je družba Ryanair v neposredni konkurenci z družbo Air France na velikem številu letalskih linijah, na katerih poleg tega izkorišča veliko število sedežev, da je začela komercialno širitev na francoskem trgu z uvedbo velikega števila novih letalskih linij pred izbruhom pandemije covid-19, da je družba Air France v segmentu „nizkocenovnega“ trga, na katerem deluje družba Ryanair, nameravala poostriti konkurenco prek svoje letalske družbe „Transavia France“ in da bi brez zadevnega ukrepa obstajalo tveganje, da bi družba Air France postala insolventna ali vsaj znatno oslABLJENA, medtem ko se je zdelo, da je finančni položaj družbe Ryanair razmeroma močan v primerjavi s položajem upravičenke, z njim pa je bila ta družba tako postavljena v položaj, v katerem bi lahko brez pomoči pridobila tržne deleže v škodo družbe Air France.
- 50 Glede na vse navedeno je treba ugotoviti, da sta tožeči stranki pravno zadostno dokazali, da je zadevni ukrep lahko znatno vplival na konkurenčni položaj družbe Ryanair na zadevnem trgu.
- 51 Ugotoviti je treba, da se izpodbijani sklep prav tako neposredno nanaša na družbo Ryanair, ker ni nobenega dvoma o namenu Francoske republike, da izplača pomoč holdinški družbi Air France-KLM in družbi Air France, ter ker lahko tako izplačilo družbo Ryanair postavi v slabši konkurenčni položaj in tako poseže v njeno pravico, da ne utrpí konkurence, ki bi bila zaradi te pomoči izkrivljena (glej v tem smislu sodbo z dne 6. novembra 2018, Scuola Elementare Maria Montessori/Komisija, Komisija/Scuola Elementare Maria Montessori in Komisija/Ferracci, od C-622/16 P do C-624/16 P, EU:C:2018:873, točka 43 in navedena sodna praksa).
- 52 Zato je dopustno, da družba Ryanair izpodbija utemeljenost izpodbijanega sklepa.
- 53 Kar zadeva procesno upravičenje družbe Malta Air, je bilo razsojeno, da kadar je tožba ene od tožečih strank dopustna in gre za eno in isto tožbo, ni treba preizkusiti procesnega upravičenja preostalih tožečih strank (glej sodbo z dne 12. decembra 2014, Crown Equipment (Suzhou) in Crown Gabelstapler/Svet, T-643/11, neobjavljena, EU:T:2014:1076, točka 33 in navedena sodna praksa).

### ***Utemeljenost***

- 54 Tožeči stranki v utemeljitev tožbe navajata sedem tožbenih razlogov, od katerih se v bistvu prvi nanaša na izključitev družbe KLM iz obsega upravičencev do zadevnega ukrepa, drugi na napačno uporabo začasnega okvira, tretji na napačno uporabo člena 107(3)(b) PDEU, četrti na kršitev načel prepovedi diskriminacije, svobode opravljanja storitev in svobode ustanavljanja, peti na kršitev postopkovnih pravic tožečih strank, šesti na kršitev obveznosti obrazložitve ter sedmi na kršitev člena 342 PDEU in Uredbe Sveta št. 1 z dne 15. aprila 1958 o določitvi jezikov, ki se uporabljajo v Evropski gospodarski skupnosti (UL, posebna izdaja v slovenščini, poglavje 1, zvezek 1, str. 3).

*Prvi pritožbeni razlog: izključitev družbe KLM iz obsega upravičencev do zadevnega ukrepa*

- 55 Tožeči stranki trdita, da opredelitev upravičenca do zadevnega ukrepa v izpodbijanem sklepu ni jasna, ni dosledna in ni dovolj obrazložena, ker naj ta opredelitev ne bi ustrezala nobeni pravni, ekonomski ali računovodski stvarnosti. Sklicujeta se na več elementov, da bi dokazali, da je bilo družbo KLM prav tako mogoče šteti za upravičenko do zadevnega ukrepa. V bistvu navajata kapitalske, strukturne, funkcionalne in gospodarske povezave med holdinško družbo Air France-KLM, družbo Air France in družbo KLM, kontekst, v katerega se umešča zadevni ukrep, pogodbeni okvir, na podlagi katerega je bil ta ukrep odobren, in zaveze, ki jih je sprejela Francoska republika.
- 56 Komisija trditve tožečih strank prereka. Trdi, da je pri ugotavljanju, ali pravno samostojni subjekti sestavljajo gospodarsko enoto, upoštevala vse upoštevne dejavnike, določene v sodni praksi, in da je pravilno ugotovila, da družba KLM in njene hčerinske družbe od zadevnega ukrepa nimajo koristi. Navaja, da je za to, da je prišla do te ugotovitve, upoštevala pogodbeni okvir, vzpostavljen s ciljem usmeritve finančnih in gospodarskih učinkov, ki izhajajo iz zadevnega ukrepa, na družbo Air France, ter zaveze Francoske republike, s katerimi je bilo zagotovljeno, da se navedeni ukrep ne bo prenesel na družbo KLM.
- 57 Francoska republika, Kraljevina Nizozemska, družba Air France in holdinška družba Air France-KLM se strinjajo s stališčem Komisije.
- 58 Komisija je v izpodbijanem sklepu menila, da so upravičenke do zadevnega ukrepa na eni strani družba Air France in njene hčerinske družbe ter na drugi strani holdinška družba Air France-KLM in hčerinske družbe, ki jih ta obvladuje, razen družbe KLM in njenih hčerinskih družb. Tako je za upravičenke do navedenega ukrepa štela holdinško družbo Air France-KLM in vse njene hčerinske družbe, navedene v točki 2 zgoraj, in sicer družbe Air France, „Air France-KLM International Mobility (Švica)“, „Blueteam V (Francija)“, „BigBlank (Francija)“, „Air France-KLM Finance (Francija)“ in „Transavia Company (Francija)“, z izjemo družbe KLM in njenih hčerinskih družb.
- 59 S tem tožbenim razlogom se tako v bistvu postavlja vprašanje določitve upravičenca do ukrepa pomoči v okviru skupine družb.
- 60 V zvezi s tem iz sodne prakse izhaja, da je mogoče pri uporabi pravil o državnih pomočeh več ločenih pravnih subjektov šteti za eno samo gospodarsko enoto. Na tem področju se namreč vprašanje, ali med več pravno ločenimi subjekti obstaja gospodarska enota, postavlja zlasti, kadar gre za identifikacijo prejemnika pomoči (glej v tem smislu sodbi z dne 14. novembra 1984, Intermills/Komisija, 323/82, EU:C:1984:345, točki 11 in 12, ter z dne 19. maja 2021, Ryanair/Komisija (KLM; covid-19), T-643/20, EU:T:2021:286, točka 46 in navedena sodna praksa).
- 61 Med elementi, ki so bili v sodni praksi upoštevani za ugotavljanje obstoja ali neobstoja gospodarske enote na področju državnih pomoči, so zlasti: udeležba zadevnega podjetja v skupini družb, ki jo neposredno ali posredno obvladuje ena od njih, opravljanje enakih ali vzporednih gospodarskih dejavnosti in neobstoj gospodarske samostojnosti zadevnih družb (glej v tem smislu sodbo z dne 14. oktobra 2004, Pollmeier Malchow/Komisija, T-137/02, EU:T:2004:304, točke od 68 do 70); oblikovanje enotne skupine, ki jo obvladuje en subjekt, kljub ustanovitvi novih družb, od katerih ima vsaka ločeno pravno osebnost (glej v tem smislu sodbo z dne 14. novembra 1984, Intermills/Komisija, 323/82, EU:C:1984:345, točka 11); možnost, da subjekt,

ki ima nadzorni delež v drugi družbi, glede te družbe izvaja funkcije nadzora, spodbujanja in finančne podpore, ki presegajo preprosto vložitev kapitala, kakršno opravi vlagatelj, ter obstoj organizacijske, funkcionalne in gospodarske povezave med njima (glej v tem smislu sodbi z dne 16. decembra 2010, *AceaElectrabel Produzione/Komisija*, C-480/09 P, EU:C:2010:787, točka 51, in z dne 19. maja 2021, *Ryanair/Komisija (KLM; covid-19)*, T-643/20, EU:T:2021:286, točka 47); ter obstoj upoštevnih pogodbenih klavzul (glej v tem smislu sodbo z dne 16. decembra 2010, *AceaElectrabel Produzione/Komisija*, C-480/09 P, EU:C:2010:787, točka 57).

- 62 Poleg tega so lahko vrsta dodeljenega ukrepa pomoči, morebitne zaveze, ki jih je sprejela zadevna država članica, in kontekst, v katerega se ta ukrep umešča, odvisno od primera, prav tako upoštevni elementi za ugotovitev obstoja ali neobstoja gospodarske enote na področju državnih pomoči.
- 63 Prav tako je Komisija svojo razlago pojma „podjetje“ pojasnila v svojem obvestilu o pojmu državne pomoči po členu 107(1) PDEU (UL 2016, C 262, str. 1, v nadaljevanju: obvestilo o pojmu državne pomoči). To obvestilo je, čeprav za Splošno sodišče ne more biti zavezujoče, lahko koristen vir navdiha (glej sodbo z dne 6. aprila 2022, *Mead Johnson Nutrition (Asia Pacific) in drugi/Komisija*, T-508/19, EU:T:2022:217, točka 93 in navedena sodna praksa).
- 64 Komisija je v odstavku 11 obvestila o pojmu državne pomoči priznala, da se lahko pri uporabi pravil o državnih pomočeh več ločenih pravnih subjektov šteje za eno samo gospodarsko enoto. V skladu s tem odstavkom je treba v zvezi s tem upoštevati nadzorni delež ter druge funkcionalne, gospodarske in strukturne povezave.
- 65 V tem okviru je bilo razsojeno, da ima Komisija široko diskrecijsko pravico pri ugotavljanju, ali je treba družbe, ki so del skupine, za namene uporabe sheme državnih pomoči šteti za gospodarsko enoto ali pa za pravno in finančno samostojne enote. Ta diskrecijska pravica Komisije vključuje upoštevanje in presojo kompleksnih ekonomskih dejstev in okoliščin. Ker sodišče Unije presoje dejanskega stanja avtorja sklepa, zlasti na gospodarskem področju, ne more zamenjati s svojo presojo dejanskega stanja, mora biti nadzor Splošnega sodišča v zvezi s tem omejen na preverjanje spoštovanja postopkovnih pravil in pravil obrazložitve, preverjanje pravilnosti ugotovljenega dejanskega stanja ter na neobstoju očitne napake pri presoji in zlorabe pooblastil (glej sodbo z dne 8. septembra 2009, *AceaElectrabel/Komisija*, T-303/05, neobjavljena, EU:T:2009:312, točki 101 in 102 ter navedena sodna praksa).
- 66 Vendar mora sodišče Unije med drugim preveriti ne le dejansko pravilnost navedenih dokazov, njihovo zanesljivost in koherentnost, ampak tudi, ali ti dokazi vsebujejo vse ustrezne podatke, ki jih je treba upoštevati pri presoji kompleksnega položaja, in ali lahko utemeljijo iz njih izvedene sklepe (sodba z dne 20. septembra 2018, *Španija/Komisija*, C-114/17 P, EU:C:2018:753, točka 104).
- 67 Poleg tega mora Komisija posebej pazljivo preučiti povezave med družbami iz iste skupine, če lahko pride do učinkov kopičenja državnih pomoči v isti skupini na konkurenco (glej sodbo z dne 19. maja 2021, *Ryanair/Komisija (KLM; covid-19)*, T-643/20, EU:T:2021:286, točka 48 in navedena sodna praksa).
- 68 Poleg tega je treba navesti, da obstaja kronološka in strukturna povezava med ukrepom, ki je predmet sklepa Air France, in zadevnim ukrepom. Možnost konverzije delničarskega posojila, ki je bilo predmet sklepa Air France, v lastniški kapital je bila namreč upoštevana že ob izdaji tega sklepa, kot je izrecno razvidno iz njegove točke 11. Tako je bilo navedeno posojilo, odobreno

s tem sklepom, nekaj mesecev pozneje dejansko v istem znesku konvertirano v hibridni instrument, ki pa je predmet izpodbijanega sklepa. Komisija je namreč v točki 3 zadnjenavedenega sklepa priznala, da je zadevni ukrep „sledil“ ukrepu pomoči, odobrenemu s sklepom Air France.

- 69 V teh posebnih okoliščinah je bil sklep Air France element konteksta, ki ga je bilo treba upoštevati pri preučitvi zadevnega ukrepa (glej v tem smislu in po analogiji sodbo z dne 19. maja 2021, Ryanair/Komisija (KLM; covid-19), T-643/20, EU:T:2021:286, točka 42).
- 70 Ob upoštevanju meril, razvitih v zgoraj navedeni sodni praksi, in trditev strank je treba zaporedoma preučiti kapitalske, strukturne, funkcionalne in gospodarske povezave med holdinško družbo Air France-KLM, družbo Air France in družbo KLM ter njihovimi hčerinskimi družbami, pogodbe, na podlagi katerih je bil zadevni ukrep dodeljen, ter vrsto dodeljenega ukrepa pomoči in kontekst, v katerega se ta umešča.

*– Kapitalske, strukturne, funkcionalne in gospodarske povezave med holdinško družbo Air France-KLM, družbo Air France in družbo KLM*

- 71 Na prvem mestu, v zvezi s kapitalskimi povezavami znotraj skupine Air France-KLM je treba navesti, kot je bilo opozorjeno v točkah 2 in 3 zgoraj, da je družba Air France v 100-odstotni lasti holdinške družbe Air France-KLM ter da ima ta holdinška družba v družbi KLM 93,48-odstotni delež v osnovnem kapitalu, 99,7 % ekonomskih pravic in 49 % glasovalnih pravic. Tudi preostale hčerinske družbe holdinške družbe Air France-KLM, navedene v točki 2 zgoraj, so v 100-odstotni lasti te holdinške družbe.
- 72 Iz tega izhaja, da ima holdinška družba Air France-KLM „nadzorne pravice“ tako nad družbo Air France kot tudi nad družbo KLM. To dejstvo je poleg tega izrecno navedeno v točki 29 sklepa Air France, v kateri je Komisija na podlagi istih kapitalskih povezav, kot so navedene v točki 71 zgoraj, pojasnila, da ima holdinška družba Air France-KLM, čeprav sta družbi Air France in KLM ločena pravna subjekta, od katerih ima vsak svojo lastniško strukturo, „nadzorne pravice“ tako nad družbo Air France kot tudi nad družbo KLM.
- 73 To dejstvo je sicer prvi dejavnik, ki je upošteven za preučitev obstoja gospodarske enote med temi subjekti, vendar sodna praksa s področja državnih pomoči zahteva, da se poleg tega preveri, ali matična družba dejansko izvaja nadzor s tem, da neposredno ali posredno posega v upravljanje svojih hčerinskih družb, in tako sodeluje pri gospodarski dejavnosti, ki jo opravlja nadzorovano podjetje (glej v tem smislu sodbo z dne 16. decembra 2010, AceaElectrabel Produzione/Komisija, C-480/09 P, EU:C:2010:787, točka 49 in navedena sodna praksa).
- 74 Brez take analize bi namreč že zgolj razdelitev podjetja na dva ločena subjekta, pri čemer bi prvi neposredno opravljal zadevno gospodarsko dejavnost, drugi pa obvladoval prvega in hkrati posegal v njegovo upravljanje, zadoščala, da bi se pravilom Unije o državnih pomočeh odvzel polni učinek. To bi drugemu subjektu omogočalo, da od države ali iz državnih sredstev pridobi subvencije ali druge prednosti in da jih v celoti ali delno porabi v korist prvega, tudi v interesu gospodarske enote, ki jo ta subjekta sestavljata (glej v tem smislu sodbo z dne 16. decembra 2010, AceaElectrabel Produzione/Komisija, C-480/09 P, EU:C:2010:787, točka 50 in navedena sodna praksa).

- 75 V obravnavanem primeru je iz točk 27 in 91 sklepa Air France razvidno, da holdinška družba Air France-KLM obvladuje družbi Air France in KLM zaradi pravic veta, ki jih ima na eni strani glede poslovnih načrtov in proračunov teh družb ter na drugi strani glede plačila, imenovanja in odpoklica vodstvenega osebja teh družb, vključno z imenovanjem in odpoklicem njunih članov upravnega odbora. Tako mora navedeni holding odobriti odločitve zlasti v zvezi s strateškimi možnostmi, proračunom in naložbenim načrtom „skupine Air France-KLM, vključno z družbo KLM“, preden se te odločitve sprejmejo ali izvedejo.
- 76 Iz točke 91 sklepa Air France je razvidno tudi, da ima holdinška družba Air France-KLM pravico do odobritve v zvezi s posli financiranja svojih hčerinskih družb, ki presegajo 150 milijonov EUR.
- 77 Na drugem mestu, tožeči stranki se v zvezi s strukturnimi povezavami med holdinško družbo Air France-KLM, družbo Air France in družbo KLM sklicujeta zlasti na univerzalni registracijski dokument navedene holdinške družbe za leto 2019, ki je bil predložen Autorité des marchés financiers (organ za finančne trge, AMF) (Francija) na podlagi Uredbe (EU) 2017/1129 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 14. junija 2017 o prospektu, ki se objavi ob ponudbi vrednostnih papirjev javnosti ali njihovi uvrstitvi v trgovanje na reguliranem trgu, in razveljavitvi Direktive 2003/71/ES (UL 2017, L 168, str. 12) (v nadaljevanju: univerzalni registracijski dokument za leto 2019), o katerem se je razpravljalo na obravnavi. V skladu s členoma 9 in 21 Uredbe 2017/1129 je univerzalni registracijski dokument dokument, ki se da na voljo javnosti ter ki opisuje organizacijo, poslovanje, finančni položaj, dobiček, obete, upravljanje in lastniško strukturo zadevnega podjetja.
- 78 Iz univerzalnega registracijskega dokumenta za leto 2019 je razvidno, da na ravni skupine Air France-KLM obstaja več mešanih organov, ki jih sestavljajo visoki predstavniki holdinške družbe Air France-KLM, družbe Air France in družbe KLM ter ki so zadolženi za nadzor in usklajevanje nekaterih pomembnih odločitev, ki jih je treba sprejeti v navedeni skupini.
- 79 Na primer, v skupini Air France-KLM je za vse naložbe, višje od 5 milijonov EUR, kot tudi za posle, ki se nanašajo na floto, ter za posle kapitalске udeležbe in odsvojitve potrebna odobritev tako imenovanega „Comité exécutif Groupe“ (izvršni odbor skupine), ki ga sestavljajo zlasti generalni direktorji holdinške družbe Air France-KLM, družbe Air France in družbe KLM, kot je med drugim navedena holdinška družba potrdila na obravnavi.
- 80 Poleg tega glede na ta univerzalni registracijski dokument za leto 2019 – čeprav se upravljanje naložb zagotavlja na ravni vsake družbe skupine Air France-KLM – postopek sprejemanja odločitev usklajuje tako imenovani „Group Investment Committee (GIC)“ (odbor za naložbe skupine), ki ga sestavljajo namestnik generalnega direktorja za poslovanje in finance pri holdinški družbi Air France-KLM, namestnik generalnega direktorja za poslovanje in finance pri družbi Air France in „Chief Financial Officer“ (finančni direktor) družbe KLM.
- 81 Prav tako je iz univerzalnega registracijskega dokumenta za leto 2019 razvidno, da upravljanje tržnih tveganj v skupini Air France-KLM vodi „Risk Management Committee“ (odbor za upravljanje tveganj), prav tako sestavljen iz visokega vodstvenega osebja družbe Air France-KLM, družbe Air France in družbe KLM, ki določi in nadzoruje finančna tveganja navedene skupine ter določa kritje, ki ga je treba pripraviti.
- 82 Iz njega je razvidno tudi, da sklepe, ki jih sprejmejo ti mešani organi na ravni skupine Air France-KLM, nato izvede vsak subjekt skupine.

- 83 Iz tega izhaja, da kapitalske in strukturne povezave v skupini Air France-KLM nakazujejo, da holdinška družba Air France-KLM dejansko izvaja nadzor s tem, da neposredno ali posredno posega v upravljanje družb Air France in KLM, ter tako sodeluje pri gospodarski dejavnosti, ki jo ti družbi opravljata. Iz tega izhaja tudi, da na ravni navedene skupine obstajata postopek centraliziranega odločanja in neka mera usklajevanja, ki se zagotavljata prek mešanih organov, v katerih so zbrani visoki predstavniki holdinške družbe Air France-KLM, družbe Air France in družbe KLM, in sicer vsaj v zvezi s sprejemanjem nekaterih pomembnih odločitev.
- 84 Tako so kapitalske in strukturne povezave v skupini Air France-KLM, kot trdita tožeči stranki, prvi element, ki nakazuje, da ločeni pravni subjekti znotraj navedene skupine pri uporabi pravil o državnih pomočeh tvorijo eno samo gospodarsko enoto.

– *Funkcionalne povezave med holdinško družbo Air France-KLM, družbo Air France in družbo KLM*

- 85 Na prvem mestu, Komisija je v točki 37 izpodbijanega sklepa navedla, da holdinška družba Air France-KLM ni dejavna na trgu zračnega prevoza, ampak usklajuje dejavnosti svojih hčerinskih družb in jim zagotavlja finančne storitve. Poleg tega je navedla, da ima navedena holdinška družba svoje zaposlene in da se „opira“ na zaposlene, ki sta jih v to družbo napotili družbi Air France in KLM. Poleg tega ima holdinška družba Air France-KLM, kot je bilo opozorjeno v točki 75 zgoraj, pravice veta glede plačila, imenovanja in odpoklica vodstvenega osebja družb KLM in Air France. Iz tega izhaja, da obstaja neka mera integracije med zaposlenimi te holdinške družbe in njenih hčerinskih družb ter da je navedena holdinška družba vključena v najpomembnejše odločitve v zvezi z vodstvenim osebjem svojih hčerinskih družb.
- 86 Na drugem mestu, Komisija je ugotovila, da imata družba Air France in holdinška družba Air France-KLM „poslovne in finančne odnose z drugo strateško hčerinsko družbo holdinške družbe, to je z družbo KLM“, ter da obstaja „neka mera integracije“ med navedeno holdinško družbo, družbo Air France in družbo KLM, ki se nanaša zlasti na „razdelitev stroškov, strateško uskladitev in dostop do financiranja“ (glej zlasti točko 113(c) izpodbijanega sklepa).
- 87 Komisija je v točki 38 sklepa Air France ugotovila, da se družbi Air France in KLM pod okriljem holdinške družbe Air France-KLM usklajujeta na „področju prodaje in upravljanja cen in prihodkov na podlagi strategije, določene na ravni holdinške družbe [Air France-KLM]“, s pomočjo zaposlenih družb Air France in KLM, ki so v ta namen napoteni v holdinško družbo Air France-KLM.
- 88 Iz tega izhaja, da ima holdinška družba Air France-KLM, čeprav sama ne zagotavlja storitev zračnega prevoza, strateško vlogo pri zagotavljanju teh storitev, zlasti pri prodaji ter upravljanju cen in prihodkov, in je poleg tega vključena v sprejemanje odločitev v zvezi s posli, ki se nanašajo na floto (glej točko 79 zgoraj), kar potrjuje neko mero integracije med holdinško družbo Air France-KLM, družbo Air France in družbo KLM.
- 89 Obstoj neke mere funkcionalnega usklajevanja v skupini Air France-KLM poleg tega ponazarja primer „Transavia“, na katerega se sklicujeta tožeči stranki. Kot je razvidno iz odgovorov Komisije na vprašanja, postavljena v okviru ukrepa procesnega vodstva, v navedeni skupini obstaja več družb, ki vsebujejo ime „Transavia“ in od katerih so nekatere dejavne na trgu storitev zračnega prevoza potnikov. Pri tem gre za družbi Transavia France SAS in Transavia Airlines CV, ki sta v izpodbijanem sklepu imenovani „Transavia France“ in „Transavia Netherlands“. „Transavia France“ je hčerinska družba družbe Air France, „Transavia Netherlands“ pa je

hčerinska družba družbe KLM. Komisija je v zvezi s tem navedla, da ti družbi, čeprav imata lastne licence, spričevala, prometne pravice, slote, sredstva, osebje in vodstvo, na trgu nastopata pod isto znamko Transavia in imata isto spletno mesto, kar je holdinška družba Air France-KLM potrdila na obravnavi.

- 90 Poleg tega Komisija ne prereka tega, kar je navedeno v članku z dne 12. julija 2021, ki sta ga predložili tožeči stranki, in sicer, da je „skupina Air France-KLM“ začela pogajanja z družbama Boeing Co. in Airbus SE za naročilo zrakoplovov za družbe „Transavia France, Transavia Netherlands in KLM“. Prav tako, kot je bilo navedeno v točki 58 zgoraj, je bila družba „Transavia Company (France)“ glede na izpodbijani sklep med upravičenci do zadevnega ukrepa. Glede na odgovore Komisije na vprašanja, postavljena v okviru ukrepa procesnega vodstva, gre pri gospodarski dejavnosti te družbe za lizing dveh zrakoplovov, ki sta bila nato dana v podnajem družbi Transavia Netherlands, pri čemer pa se zadnjenavedena družba ni štela za upravičenko do navedenega ukrepa. Ti primeri so torej izraz neke mere integracije ter funkcionalnega in poslovnega sodelovanja med hčerinskima družbama družb Air France in KLM.
- 91 Na tretjem mestu, holdinška družba Air France-KLM opravlja tudi finančne naloge za potrebe svojih hčerinskih družb. Iz točke 20(c) izpodbijanega sklepa je namreč razvidno, da je eden od virov financiranja upravičenk pred pandemijo covid-19 vključeval nezajamčeno srednjeročno in dolgoročno financiranje, pridobljeno na finančnih trgih „predvsem na ravni holdinške družbe Air France-KLM“, na primer v obliki javnih ali zasebnih vrednostnih papirjev s fiksnimi donosi ali lastniškega kapitala.
- 92 Prav tako je Komisija, kot je bilo navedeno v točki 86 zgoraj, v točki 113(c) izpodbijanega sklepa pojasnila, da obstaja neka mera integracije med holdinško družbo Air France-KLM, družbo Air France in družbo KLM v zvezi z „dostopom do financiranja“. Dodati je treba, kot trdita tožeči stranki in kot je razvidno iz točk od 79 do 81 zgoraj, da je holdinška družba Air France-KLM vključena v usklajevanje in odobritev velikih naložb svojih hčerinskih družb, v posle kapitalske udeležbe in odsvojitve ter v upravljanje finančnih tveganj in kritja, ki ga je treba pripraviti, kar se neprestano in trajno spremlja na ravni skupine Air France-KLM.
- 93 Finančna vloga holdinške družbe Air France-KLM je v obravnavanem primeru ponazorjena z dejstvom, navedenim v točki 76 zgoraj, da ima ta holdinška družba pravico do odobritve poslov financiranja svojih hčerinskih družb, ki presegajo 150 milijonov EUR, in da je zato morala zadevni ukrep odobriti.
- 94 To potrjujejo tudi ugotovitve iz točk od 32 do 34 in 91 sklepa Air France, iz katerih izhaja, da holdinška družba Air France-KLM dejansko opravlja finančne naloge za potrebe družb Air France in KLM. Na eni strani svojim hčerinskim družbam zlasti daje proračunska navodila. Na drugi strani lahko glede na ta sklep „priložnostno“ zbere kapital na finančnih trgih (dolgi ali lastniški kapital) v korist svojih hčerinskih družb glede na njihove individualne potrebe. Kar zadeva izdajo delnic ali instrumentov, ki omogočajo dostop do kapitala, se tudi te transakcije izvedejo na ravni navedene holdinške družbe, medtem ko naj bi se znotraj skupine Air France-KLM „primarno“ zadolževali neposredno družbi Air France in KLM.
- 95 Poleg tega je iz podatkov iz univerzalnega registracijskega dokumenta za leto 2019 razvidno, da je holdinška družba Air France-KLM izvedla več izdaj obveznic v visokih zneskih, da „o finančni strategiji odloči skupina [Air France-KLM] ob usklajevanju z [družbama Air France] in [KLM]“,

da je bila navedena holdinška družba „glavna“ izdajateljica obveznic in da je skupina Air France-KLM predvidela „sistematično pridobivanje finančnih sredstev na trgih [prek] holdinške družbe Air France-KLM“.

- 96 Nazadnje, iz točke 113(b) izpodbijanega sklepa je razvidno, da je finančni položaj holdinške družbe Air France-KLM, ki nima samostojne poslovne dejavnosti, v veliki meri odvisen od finančnega položaja njenih hčerinskih družb Air France in KLM. Glede na isto točko izpodbijanega sklepa je ukrep pomoči, ki je predmet sklepa Air France, povzročil, da je finančni položaj holdinške družbe Air France-KLM postal še bolj odvisen od finančnega položaja družbe Air France. Konkretno, navedeni ukrep se je odražal v dolgu holdinške družbe Air France-KLM v višini 7 milijard EUR v razmerju do Francoske republike in vzporedno v terjatvi v podobnem znesku, ki jo je imela ta holdinška družba v razmerju do svoje hčerinske družbe Air France. Tako naj glede na ugotovitve Komisije v primeru insolventnosti družbe Air France lastni kapital holdinške družbe Air France-KLM ne bi zadostoval za kritje tako visokih izgub. Ta ukrep z zagotavljanjem sposobnosti preživetja družbe Air France končno zagotavlja sposobnost preživetja holdinške družbe Air France-KLM.
- 97 Zato so funkcionalne povezave med holdinško družbo Air France-KLM, družbo Air France in družbo KLM drugi element, ki nakazuje, da ti subjekti pri uporabi pravil o državnih pomočeh tvorijo eno samo gospodarsko enoto.
- *Gospodarske povezave med holdinško družbo Air France-KLM, družbo Air France in družbo KLM*
- 98 Komisija v točki 43 izpodbijanega sklepa navaja obstoj poslovnih odnosov med družbo Air France (in njenimi hčerinskimi družbami) ter družbo KLM (in njenimi hčerinskimi družbami), ki vključujejo finančne tokove, pri katerih gre zlasti za zagotavljanje storitev ali prodajo proizvodov družbe Air France družbi KLM oziroma obratno. Iz te točke je razvidno tudi, da so te družbe sklenile pogodbe o delitvi stroškov in da dejavnosti opravljajo skupaj. V izpodbijanem sklepu ni nadalje pojasnjena narava teh dejavnosti, ki se opravljajo skupaj, ali storitev, ki jih je družba Air France opravljala za družbo KLM oziroma obratno, niti predmet navedenih pogodb o delitvi stroškov. Vendar obstoj takih sporazumov o delitvi stroškov med družbama Air France in KLM ter dejavnosti, ki se opravljajo skupaj, potrjujejo obstoj neke mere integracije in gospodarskega sodelovanja med njima.
- 99 To ugotovitev potrjuje, kot trdita tožeči stranki, dejstvo, da holdinška družba Air France-KLM svoje prihodke ustvarja izključno interno prek svojih hčerinskih družb s provizijami za upravljanje, ki krijejo stroške upravljanja holdinške družbe, z dajatvami za znamke in z nekaterimi mehanizmi prerazporeditve (točka 37 izpodbijanega sklepa). To dokazuje, da obstaja neka mera gospodarske soodvisnosti med holdinško družbo in njenimi hčerinskimi družbami. To je potrjeno zlasti z dejstvom, da si družbi Air France in KLM prizadevata doseči sinergije z usklajevanjem svojih dejavnosti pod okriljem holdinške družbe Air France-KLM, zlasti na področju prodaje ter upravljanja cen in prihodkov (glej točko 88 zgoraj), in da je holdinška družba Air France-KLM usklajeno vključena v financiranje svojih hčerinskih družb (glej točke od 91 do 95).
- 100 Prav tako, kot izhaja iz točk od 91 do 95 zgoraj, holdinška družba Air France-KLM deluje na finančnih trgih v interesu svojih hčerinskih družb tako, da na finančnih trgih zbira sredstva za njihove potrebe. To dejstvo razkriva, da se navedena holdinška družba pogaja o pogojih



financiranja na finančnih trgih tako, da se opira na finančni položaj skupine Air France-KLM kot celote. Zato se sinergije v skupini Air France-KLM dosegajo zaradi holdinške družbe Air France-KLM.

- 101 Vendar je Komisija menila, da se finančni in poslovni odnosi med holdinško družbo Air France-KLM ter njenima hčerinskima družbama Air France in KLM kot tudi med zadnjenavedenima družbama izvajajo pod „običajnimi tržnimi pogoji“, kar naj bi izključevalo tveganje, da bi prednost, ki izhaja iz zadevnega ukrepa, prešla na družbo KLM (točke 42, 43, 44 in 113(c), druga alineja, izpodbijanega sklepa).
- 102 V zvezi s tem je, natančneje, Komisija v bistvu pojasnila, da sta družbi Air France in KLM še naprej obdavčeni v Franciji oziroma na Nizozemskem, da francoska in nizozemska davčna zakonodaja določata, da je treba vse transakcije znotraj skupine opraviti v skladu z neodvisnim tržnim načelom in da bi vsako odstopanje od tega načela lahko pomenilo „davčno optimizacijo“, ki je v nasprotju z zgoraj navedenima nacionalnima zakonodajama (točka 42(a) izpodbijanega sklepa). Ti elementi se sicer zdijo upoštevni pri obdavčitvi teh družb na ravni držav članic, vendar ob upoštevanju elementov, navedenih v točkah od 98 do 100 zgoraj, ne zadostujejo, da bi se z njimi dokazalo, da med holdinško družbo Air France-KLM, družbo Air France in družbo KLM znotraj skupine Air France-KLM obstaja gospodarska samostojnost.
- 103 Poleg tega je treba opozoriti, da je bila odobritev zadevnega ukrepa utemeljena zlasti z nemožnostjo holdinške družbe Air France-KLM in družbe Air France, da bi na dolžniškem trgu in trgu kapitala pridobili financiranje pod sprejemljivimi finančnimi pogoji ter v rokih, potrebnih za preprečitev postopka zaradi insolventnosti (točki 16 in 19 izpodbijanega sklepa). V teh okoliščinah se prednost navedenega ukrepa odraža prav v zagotovitvi velikih zneskov likvidnih sredstev, ki ne bi bili na voljo pod tržnimi pogoji. Tako naj bi bil po eni strani učinek takega ukrepa okrepitev finančnega položaja skupine Air France-KLM v celoti, ker ta preprečuje tveganje neizpolnitve obveznosti holdinške družbe in ene od njenih glavnih hčerinskih družb, to je družbe Air France, ter tako pomirja vlagatelje in upnike družb navedene skupine, pri čemer je poleg tega pojasnjeno, da ima hibridni instrument obliko trajnega zelo podrejenega instrumenta, ki ima v primeru insolventnosti prednost le v razmerju do vpisanega kapitala in kapitalskih rezerv (točka 59 navedenega sklepa). Po drugi strani bi lahko holdinška družba Air France-KLM ob upoštevanju njene vloge v tej skupini po potrebi v interesu svojih hčerinskih družb in za njihove potrebe pridobila financiranje na trgih, ki ji brez pomoči ne bi bilo dostopno ali bi ji bilo dostopno pod manj ugodnimi pogoji.
- 104 Poleg tega družba Air France brez zadevnega ukrepa ne bi mogla nadaljevati svojih dejavnosti in bi s tem tudi ogrozila nadaljevanje dejavnosti, ki jih je izvajala skupaj z družbo KLM (glej točke 86, 89 in 98 zgoraj). Navedeni ukrep torej s tem, da omogoča nadaljevanje dejavnosti družbe Air France, implicitno, vendar nujno omogoča tudi nadaljevanje dejavnosti, ki jih družbi Air France in KLM izvajata skupaj.
- 105 Komisija je poleg tega v točki 42(b) izpodbijanega sklepa navedla, da ima „podjetniška struktura skupine Air France-KLM“ spodbujevalni učinek za upravljavski ekipi družb Air France in KLM, da ti izpogajata pogoje pogodb, ki jih skleneta med sabo, v najboljšem interesu vsake od njiju. Ti hčerinski družbi naj bi „samostojno“ upravljali ločeni upravljavski ekipi.
- 106 Vendar je treba to trditev niansirati z elementi, navedenimi v točkah od 75 do 83 in 85 zgoraj, iz katerih je razvidno, da ima holdinška družba Air France-KLM pravico veta glede plačila, imenovanja in odpoklica vodstvenega osebja svojih hčerinskih družb, da so mešani organi

v skupini Air France-KLM odgovorni za nadzor in usklajevanje nekaterih pomembnih odločitev v zvezi z njenimi hčerinskimi družbami ter da se holdinška družba Air France-KLM opira na zaposlene družb Air France in KLM, ki so bili vanjo napoteni.

107 Zato so gospodarske povezave med holdinško družbo Air France-KLM, družbo Air France in družbo KLM tretji element, ki nakazuje, da ti subjekti pri uporabi pravil o državnih pomočeh tvorijo eno samo gospodarsko enoto.

– *Pogodbeni instrumenti, na podlagi katerih je bil zadevni ukrep odobren, in zaveze Francoske republike*

108 Komisija je v točkah 39, 40, od 44 do 46 in 113(c) izpodbijanega sklepa v bistvu menila, da pogodbeni okvir, na podlagi katerega je bil odobren zadevni ukrep, in zaveze, ki jih je prevzela Francoska republika, zagotavljajo, da družba KLM in njene hčerinske družbe niso upravičenke do navedenega ukrepa.

109 Tožeči stranki trdita, da s temi elementi ni mogoče dokazati, da družba KLM in njene hčerinske družbe niso mogle imeti koristi od zadevnega ukrepa. Prvič, menita, da Komisija, čeprav se opira na pogodbeni okvir, na podlagi katerega je bil navedeni ukrep odobren in katerega cilj je bil, da se ta ukrep usmeri s holdinške družbe Air France-KLM na družbo Air France, ni pojasnila, katere klavzule naj bi zagotavljale, da navedena holdinška družba ne bo obdržala dela koristi in da tak ukrep za razliko od preostalih hčerinskih družb te holdinške družbe ne bi koristil družbi KLM in njenim hčerinskim družbam. Drugič, v zvezi s tržnimi razmerami v odnosih med družbama Air France in KLM trdita, da Komisija ni preučila odnosov med tema družbama na eni strani in to holdinško družbo na drugi, kar naj bi bilo bistveno za preverjanje možnosti, da se z istim ukrepom družbi KLM daje posredna korist. Tretjič, trdita, da so zaveze, ki jih je sprejela Francoska republika, neustrezne in neučinkovite.

110 Komisija odgovarja, da pogodbeni okvir, na podlagi katerega je bil odobren zadevni ukrep, zagotavlja, da položaj družbe KLM glede lastniškega kapitala ostaja nespremenjen. Po njenem mnenju finančni položaj družbe KLM ni odvisen niti od finančnega položaja družbe Air France niti od finančnega položaja holdinške družbe Air France-KLM. Poleg tega meni, da zadevne zaveze, nad katerimi zagotavlja stalni nadzor, družbi KLM preprečujejo, da bi imela korist od katerega koli morebitnega poznejšega izboljšanja finančnega položaja navedene holdinške družbe, ker je s temi zavezami določeno, da morajo vsi odnosi med družbama KLM in Air France ter družbo KLM in to holdinško družbo potekati pod tržnimi pogoji. Poleg tega naj bi bile prednosti, ki jih zatrjujeta tožeči stranki, tudi če bi bile dokazane, le sekundarni gospodarski učinki pomoči, ne pa posredna prednost za družbo KLM in njene hčerinske družbe.

111 Na prvem mestu, v zvezi s pogodbenim okvirom, na podlagi katerega je bil zadevni ukrep dodeljen, je iz točk 26 in od 39 do 41 izpodbijanega sklepa razvidno, da bi moral biti navedeni ukrep „formalno“ dodeljen holdinški družbi Air France-KLM na podlagi pogodbe med holdinško družbo in Francosko republiko, nato pa „usmerjen“ na družbo Air France prek tako imenovanih „zrcalnih“ instrumentov, katerih cilj naj bi bil zagotoviti, da se finančna in gospodarska prednost tega ukrepa v celoti usmeri na zadnjenavedeno družbo in da družba KLM (in njene hčerinske družbe) od njega ne bi imele koristi (v nadaljevanju: zrcalni instrumenti). Tako naj bi se delničarsko posojilo, odobreno s sklepom Air France, konvertiralo v hibridni instrument, vključen v lastniški kapital holdinške družbe Air France-KLM, nato pa naj bi se „znotrajskupinsko“ posojilo,

ki je bilo v skladu s sklepom Air France namenjeno usmeritvi procesa delničarskega posojila in ki je bilo predmet zrcalne pogodbe med to holdinško družbo in družbo Air France, konvertiralo v hibridni instrument, vključen v lastniški kapital družbe Air France.

- 112 Komisija je v točki 41 izpodbijanega sklepa v zvezi z udeležbo v kapitalu ugotovila, da bo Francoska republika zadevni kapital najprej injicirala v holdinško družbo Air France-KLM na podlagi člena 102 loi n° 2020-1721, du 29 décembre 2020, de finances pour 2021 (zakon št. 2020-1721 z dne 29. decembra 2020 o financah za leto 2021; JORF z dne 30. decembra 2020, besedilo št. 1) in odločbe ministre de l'Économie et des Finances (minister za gospodarstvo in finance) na podlagi člena 24 ordonnance n° 2014-948, du 20 août 2014, relative à la gouvernance et aux opérations sur les capitaux des sociétés à participation publique (odredba št. 2014-948 z dne 20. avgusta 2014 o upravljanju in transakcijah v zvezi s kapitalom družb z javno udeležbo; JORF z dne 23. avgusta 2014, besedilo št. 22). Nato naj bi bila ta kapitalska injekcija „prezrcaljena“ v ustrezno kapitalsko injekcijo holdinške družbe Air France-KLM v družbo Air France.
- 113 Iz tega izhaja, da je pogodba o hibridnem instrumentu sklenjena med Francosko republiko in holdinško družbo Air France-KLM, tako da je le zadnjenavedena prevzela pogodbene pravice in obveznosti v razmerju do Francoske republike. Zato nosi pogodbeno odgovornost do Francoske republike holdinška družba Air France-KLM.
- 114 Naložba v kapital se prav tako najprej vnese v holding Air France-KLM.
- 115 Kot pa je bilo navedeno v točki 96 zgoraj, Komisija priznava, da naj bi se zaradi zadevnega ukrepa kapital holdinške družbe Air France-KLM povečal, da je njen finančni položaj odvisen predvsem od finančnega položaja njenih hčerinskih družb in da navedeni ukrep z zagotavljanjem sposobnosti preživetja družbe Air France zagotavlja tudi sposobnost preživetja navedene holdinške družbe.
- 116 Kot trdita tožeči stranki, to razlogovanje *mutatis mutandis* velja tudi za družbo KLM. Posledica izboljšanja finančnega položaja holdinške družbe Air France-KLM po njeni dokapitalizaciji in povečanju njenega kapitala bi bila namreč zmanjšanje ali celo izključitev tveganja neizpolnitve obveznosti te holdinške družbe ter s tem njenih hčerinskih družb Air France in KLM ter skupine Air France-KLM v celoti. Brez zadevnega ukrepa bi namreč tveganje neizpolnitve obveznosti holdinške družbe Air France-KLM, ki je bilo ugotovljeno v izpodbijanem sklepu, lahko kontaminiralo celotno skupino Air France-KLM, vključno z družbo KLM in njenimi hčerinskimi družbami.
- 117 Komisija poskuša to tveganje relativirati s tem, da v opombi 63 izpodbijanega sklepa v bistvu pojasnjuje, da stečaj družbe Air France in holdinške družbe Air France-KLM ne bi „nujno“ povzročil stečaja družbe KLM, saj naj bi bila ta „omejeno izpostavljena“ družbi Air France in navedeni holdinški družbi. Vendar, na eni strani, že v samem besedilu te trditve ni izključeno tveganje kontaminacije kot take. Na drugi strani, glede na kapitalske, strukturne, funkcionalne in gospodarske povezave med družbo KLM in preostalo skupino Air France-KLM, ki so navedene v točkah od 71 do 107 zgoraj, posledic morebitnega stečaja te holdinške družbe za družbo KLM, ki se želijo z zadevnim ukrepom preprečiti, ni mogoče podcenjevati.
- 118 Te ugotovitve ne omaja obstoj zrcalnih instrumentov, navedenih v točkah 111 in 112 zgoraj. Najprej je treba namreč ugotoviti, da se Komisija v izpodbijanem sklepu ne sklicuje na nobeno specifično pogodbeno klavzulo, katere cilj bi bil zagotoviti, da zadevni ukrep ne bi koristil družbi KLM in njenim hčerinskim družbam, in sicer niti posredno.

- 119 Dalje, ob upoštevanju usklajenega in centraliziranega upravljanja velikih naložb, poslov v zvezi s floto in upravljanja finančnih tveganj na ravni skupine Air France-KLM (glej točke od 78 do 81 zgoraj) zadevni ukrep lahko vsaj posredno okrepi tudi finančni položaj družbe KLM.
- 120 Nazadnje, glede na to, da naj bi bila holdinški družbi Air France-KLM z zadevnim ukrepom zagotovljena sposobnost preživetja, bi ji ta ukrep omogočal, da okrepi svojo sposobnost zbiranja sredstev na finančnih trgih za potrebe svojih hčerinskih družb, vključno z družbo KLM, kot pravilno trdita tožeči stranki.
- 121 Zrcalni instrumenti pa na učinke zadevnega ukrepa, opisane v točkah od 115 do 120 zgoraj, ne vplivajo.
- 122 Na drugem mestu, glede zavez, ki jih je sprejela Francoska republika, je treba ugotoviti, da te na eni strani zajemajo zavezo, da se v bistvu poslovni in finančni odnosi med družbo Air France (in njenimi hčerinskimi družbami), družbo KLM (in njenimi hčerinskimi družbami) ter holdinško družbo Air France-KLM (in njenimi preostalimi hčerinskimi družbami) izvajajo pod običajnimi tržnimi pogoji, in na drugi strani zavezo, da bo Francoska republika izterjala kateri koli del zadevnega ukrepa, če bi bil ta neposredno ali posredno prenesen na družbo KLM ali njene hčerinske družbe, vključno z obrestmi. Spoštovanje teh zavez naj bi nadziral nadzorni pooblaščenec, ki ga je odobrila Komisija in ki ga plačujeta družba Air France in navedena holdinška družba (točke od 44 do 46, 48 in 113 izpodbijanega sklepa).
- 123 V zvezi s prvo zavezo je treba napotiti na točke od 102 do 104 zgoraj. Poleg tega zgolj to, da se transakcije znotraj skupine opravljajo pod običajnimi tržnimi pogoji v skladu z neodvisnim tržnim načelom, tudi če bi bilo dokazano, nikakor ne odpravi ugotovitve, da bi se holdinška družba Air France-KLM zaradi zadevnega ukrepa znašla v okrepljenem finančnem položaju, ki bi ji med drugim omogočal, da na finančnih trgih pridobi financiranje za potrebe svojih hčerinskih družb ali da za potrebe teh hčerinskih družb in v njihovem interesu opravlja transakcije v zvezi s floto pod boljšimi pogoji od tistih, ki bi veljali, če navedenega ukrepa ne bi bilo, kar bi lahko vsaj posredno okrepilo tudi položaj družbe KLM.
- 124 V zvezi z drugo zavezo je treba navesti, da Francoska republika in Komisija z njo dejansko priznavata, da ni izključeno, da se prednost zadevnega ukrepa lahko neposredno ali posredno prenese na družbo KLM in njene hčerinske družbe. Če zadnjenavedenih družb, kot trdi Komisija, nikakor ne bi bilo mogoče šteti za – četudi le posredne – upravičenke do navedenega ukrepa, ne bi bilo treba predvideti morebitne izterjave dela pomoči od njih.
- 125 Glede na zgoraj navedeno je treba ugotoviti, da navedene zaveze ne zadostujejo za zagotovitev, da so upravičenke do zadevnega ukrepa družba Air France in njene hčerinske družbe ter holdinška družba Air France-KLM in njene hčerinske družbe, ob izključitvi edino družbe KLM in njenih hčerinskih družb.
- 126 Te ugotovitve ne omaja trditev Komisije, da je v sodni praksi priznано, da je prejemnik državne pomoči lahko le ena od družb, ki so del skupine, zlasti kadar obstajajo klavzule o namembnosti, zaradi katerih naj bi prednost pomoči dosegla eno od družb iz navedene skupine, ob izključitvi preostalih družb iz te skupine.
- 127 V zvezi s tem je treba, kot je bilo navedeno v točkah 61 in 62 zgoraj, zato da se ugotovi, ali se lahko pri uporabi pravil o državnih pomočeh več ločenih pravnih subjektov šteje za eno samo gospodarsko enoto, glede na posamezen primer preučiti več dejavnikov, kot so kapitalske,

strukturne, funkcionalne in gospodarske povezave med temi subjekti, pogodbe, na podlagi katerih je bil ukrep pomoči dodeljen, ter vrsta dodeljenega ukrepa pomoči in kontekst, v katerega se ta umešča. Gre torej za celovito presojo več dejavnikov, značilnih za vsak posamezen primer. Kar zadeva, natančneje, pogodbe, na podlagi katerih je bil ukrep pomoči dodeljen, je njihova presoja očitno odvisna od njihove konkretne vsebine. Tako z dejstvom, da sta ali nista sodišči Unije v neki zadevi na podlagi konkretnih elementov, značilnih za tisto zadevo, ugotovili, da je bil upravičenec do določenega ukrepa pomoči en sam subjekt, ki je del skupine družb, ob izključitvi preostalih subjektov iz iste skupine, ni mogoče utemeljiti splošne ugotovitve v eno ali drugo smer.

- 128 Vsekakor specifične okoliščine v zadevah, v katerih so bile izdane sodbe, ki jih navaja Komisija, niso primerljive z okoliščinami v tej zadevi.
- 129 Prvič, Sodišče je v sodbi z dne 3. julija 2003, Belgija/Komisija (C-457/00, EU:C:2003:387), v točkah 56 in 57 pojasnilo, da je treba za določitev upravičenca do ukrepa pomoči med drugim upoštevati obstoj in besedilo klavzul o namembnosti in da je mogoče, da taka analiza pripelje do ugotovitve, da je prejemnik pomoči nekdo, ki ni posojiljemalec spornega posojila. Tako je v skladu s to sodbo izid navedene analize odvisen od obstoja in natančne vsebine upoštevanih pogodbenih pogojev. V obravnavani zadevi pa Splošno sodišče, kot je razvidno iz točk od 111 do 125 zgoraj, prav na podlagi tega, da je med drugimi elementi preučilo pogodbeni okvir in zaveze o omejitvi, ki jih je sprejela Francoska republika, ugotavlja, da družbe KLM in hčerinskih družb, ki jih ta obvladuje, ni bilo mogoče izključiti iz vsaj posrednih upravičenk do zadevnega ukrepa. Poleg tega je bila za razliko od okoliščin, v katerih je bila izdana navedena sodba, holdinška družba Air France-KLM v obravnavanem primeru upoštevana kot ena od upravičenk do zadevnega ukrepa.
- 130 Drugič, med obravnavano zadevo in zadevama, v katerih je bila izdana sodba z dne 25. junija 1998, British Airways in drugi/Komisija (T-371/94 in T-394/94, EU:T:1998:140), obstaja več pomembnih razlik v dejanskem stanju. Strukturne, funkcionalne in gospodarske povezave med subjekti skupine Air France-KLM, ki so bile navedene v tej zadevi, namreč niso primerljive s takimi povezavami med zadevnimi družbami v zgoraj navedeni sodbi. Na primer, v obravnavani zadevi je holdinška družba Air France-KLM ohranila vse svoje strateške prerogative glede financiranja, naložb in poslov v zvezi s floto, kar pa za holdinško družbo v zgoraj navedenih zadevah ni veljalo.
- 131 Tretjič, zadevi, v katerima je bila izdana sodba z dne 11. maja 2005, Saxonia Edelmetalle in ZEMAG/Komisija (T-111/01 in T-133/01, EU:T:2005:166), sta se nanašali na primer, ki je zelo drugačen od obravnavane zadeve. Nanašali sta se namreč na obveznost zagotovitve vračila pomoči od nekaterih hčerinskih družb skupine, ki so bile opredeljene kot prvotne prejemnice te pomoči. V zvezi s tem je bilo v točkah 125 in 126 te sodbe razsojeno, da ob upoštevanju okoliščin obravnavanega primera Komisija navedenim hčerinskim družbam ne more upravičeno samodejno naložiti obveznosti vračila dela sporne pomoči – ob neobstoju dokaza, da so jo dejansko prejele – zgolj zato, ker so bile opredeljene kot prvotne prejemnice sporne pomoči. Vendar ta primer nima nobene povezave z obravnavano zadevo, tako da iz njega ni mogoče izpeljati nobenega koristnega sklepa za rešitev tega spora.
- 132 Zato iz pogodbenega okvira, na podlagi katerega je odobren zadevni ukrep, in zavez, ki jih je prevzela Francoska republika, ni mogoče sklepati, da holdinška družba Air France-KLM, družba Air France in družba KLM pri uporabi pravil o državnih pomočeh ne tvorijo ene same gospodarske enote.

– Vrsta dodeljenega ukrepa pomoči in kontekst, v katerega se ta umešča

- 133 V zvezi z vrsto dodeljenega ukrepa pomoči in kontekstom, v katerega se ta umešča, je treba navesti, da tožeči stranki grajata to, da Komisija ni preučila kumulativnih učinkov pomoči, ki so predmet sklepa Air France, sklepa KLM in izpodbijanega sklepa.
- 134 V zvezi s tem je treba navesti, kot trdita tožeči stranki, da Komisija v izpodbijanem sklepu ni pojasnila, zakaj je upravičenke do zadevnega ukrepa opredelila drugače kot v sklepu Air France, ki je element konteksta, ki ga je treba upoštevati pri preučitvi zadevnega ukrepa (glej točki 68 in 69 zgoraj), čeprav sta ta ukrepa pomoči kronološko, strukturno in gospodarsko povezana, pri čemer zadevno financiranje ne glede na drugačno obliko v obeh primerih delno izvira iz delničarskega posojila.
- 135 V zvezi s tem je Komisija pred Splošnim sodiščem pojasnila, da se obliki državnega posega, in sicer v sklepu Air France pomoč v obliki posojila (posojilo, za katero jamči država, in delničarsko posojilo) in v izpodbijanem sklepu ukrep dokapitalizacije, razlikujeta. Vendar ta razlika v obliki sama po sebi ne more upravičiti različnih ugotovitev, do katerih je Komisija prišla v zvezi z določitvijo prejemnika pomoči v sklepu Air France in v izpodbijanem sklepu. Delničarsko posojilo, ki je bilo nekaj mesecev pozneje konvertirano v instrument za dokapitalizacijo v istem znesku, ima namreč na splošno podoben gospodarski učinek na konkurenčni položaj prejemnika. Tako zlasti v zvezi z instrumenti lastniškega kapitala iz začasnega okvira izhaja, da morajo biti taki instrumenti zasnovani tako, da je zagotovljen izstop države iz kapitala zadevnega podjetja v najkrajšem možnem času. Tako morajo na primer instrumenti lastniškega kapitala vsebovati mehanizem zviševanja nadomestila, namenjen temu, da se nadomestilo državi zvišuje, da je upravičenec spodbujen k čim prejšnjemu ponovnemu odkupu državnih kapitalskih vložkov (točki 61 in 62 začasnega okvira). Tudi hibridni instrumenti morajo določati nadomestilo državi, ki se zvišuje (točka 66 okvira), po njihovi konverziji v lastniški kapital pa mehanizem zviševanja nadomestila (točka 68 okvira). Iz tega izhaja, da je treba ukrep dokapitalizacije po vzoru posojila načeloma povrniti. Tako se ukrepi pomoči, ki so predmet sklepa Air France, in ukrepi pomoči, ki so predmet izpodbijanega sklepa, sicer razlikujejo glede oblike, vendar ostajajo tesno povezani s kronološkega, strukturnega in gospodarskega vidika. Poleg tega Komisija v izpodbijanem sklepu niti ni omenila sklepa KLM.
- 136 Zato bi morala Komisija v specifičnih okoliščinah obravnavanega primera in ob upoštevanju sodne prakse, na katero je bilo opozorjeno v točki 67 zgoraj, pri določitvi upravičencev do zadevnega ukrepa upoštevati vrsto dodeljenega ukrepa pomoči in kontekst, v katerega se ta umešča.

– Razlika med neposredno ali posredno prednostjo na eni strani ter zgolj sekundarnimi gospodarskimi učinki na drugi strani

- 137 Komisija trdi, da ima zadevni ukrep kvečjemu „zgolj sekundarne gospodarske učinke“ za družbo KLM in njene hčerinske družbe, ki naj bi bili neločljivo povezani z vsako državno pomočjo, ne bi pa naj jih bilo mogoče opredeliti kot neposredno ali posredno prednost v korist teh družb.
- 138 Tožeči stranki odgovarjata, da Komisija ni pravno zadostno dokazala, da družba KLM od zadevnega ukrepa ne bi prejela nobene prednosti, ki presega zgolj sekundarne učinke. Po njunem mnenju bi lahko bila s povečanjem kapitala holdinške družbe Air France-KLM, ki je predvideno s kapitalsko udeležbo Francoske republike, družbi KLM dana prednost z naslednjimi mehanizmi: prvič, s tem, da bi lahko bila sredstva, ki jih holdinška družba Air France-KLM zbere od zasebnih vlagateljev, uporabljena za druge namene od potreb financiranja družbe Air France, drugič,

z izboljšanjem pogojev financiranja holdinške družbe Air France-KLM, kar bi zlasti omogočilo odobritev posojil znotraj skupine, in tretjič, z zmanjšanjem tveganja neizpolnitve obveznosti holdinške družbe Air France-KLM, kar bi družbi KLM omogočilo cenejši dostop do trgov dolžniškega kapitala. Tako naj bi možnost prenosa koristi, ki izhaja iz zadevnega ukrepa, precej presegala pojem „sekundarni gospodarski učinki“, ki bi bili neločljivo povezani s skoraj vsemi ukrepi pomoči, in naj bi bila prej zajeta s pojmom „posredna prednost“ takega ukrepa.

- 139 V zvezi s tem je treba razlikovati pojem „posredna prednost“ od pojma „sekundarni učinki, ki so neločljivo povezani z vsakim ukrepom pomoči“.
- 140 V skladu s sodno prakso je treba podjetje, ki prejme posredno prednost, šteti za prejemnika pomoči. Prednost, ki je neposredno dodeljena nekaterim fizičnim ali pravnim osebam, lahko namreč pomeni posredno prednost in zato državno pomoč za druge pravne osebe, ki so podjetja (glej v tem smislu sodbi z dne 19. septembra 2000, Nemčija/Komisija, C-156/98, EU:C:2000:467, točka 26, in z dne 13. junija 2002, Nizozemska/Komisija, C-382/99, EU:C:2002:363, točke od 60 do 66).
- 141 Poleg tega lahko v skladu z odstavkom 115 obvestila o pojmu državne pomoči „[u]krep [...] prav tako pomeni neposredno prednost za podjetje, ki prejema pomoč, in posredno prednost za druga podjetja, kot so tista, ki delujejo na naslednjih stopnjah dejavnosti“. V opombi 179 tega obvestila je pojasnjeno, da se, če je posredniško podjetje zgolj instrument za prenos prednosti na upravičenca in ne obdrži nobene prednosti, to podjetje običajno ne bi smelo šteti za prejemnika državne pomoči.
- 142 V odstavku 116 obvestila o pojmu državne pomoči je poleg tega navedeno, da bi bilo treba posredne prednosti razlikovati od zgolj sekundarnih gospodarskih učinkov, ki so neločljivo povezani s skoraj vsakim ukrepom državne pomoči. Zato bi bilo treba glede na navedeni odstavek predvidljive učinke ukrepa proučiti z vidika predhodnega stanja. Tako je posredna prednost prisotna, če je ukrep zasnovan tako, da so njegovi sekundarni učinki usmerjeni „v določljiva podjetja ali skupine podjetij“. V opombi 181 tega obvestila je pojasnjeno, da pa je prisoten zgolj sekundarni gospodarski učinek v obliki povečane proizvodnje, ki se ne šteje za posredno pomoč, če je pomoč preprosto usmerjena prek podjetja, na primer finančnega posrednika, ki jo v celoti prenese na upravičenca do pomoči.
- 143 V obravnavanem primeru je iz analize v točkah od 108 do 132 zgoraj razvidno, da vloga holdinške družbe Air France-KLM ni omejena na „zgolj instrument za prenos prednosti na upravičenca“ ali na vlogo „finančnega posrednika“ v smislu odstavkov 115 in 116 obvestila o pojmu državne pomoči. V skladu z izpodbijanem sklepom je namreč navedena holdinška družba sama upravičenka do zadevnega ukrepa. Tako predvidljivi učinki ukrepa z vidika predhodnega stanja ob upoštevanju vrste dodeljenega ukrepa pomoči, pri katerem gre v bistvu za rešitev financiranja, nakazujejo, da bi ta rešitev financiranja lahko koristila skupini Air France-KLM kot celoti s tem, da bi izboljšala njen splošni finančni položaj, iz česar je razviden obstoj vsaj posredne prednosti v korist „skupine določljivih podjetij“ v smislu odstavka 116 navedenega obvestila.
- 144 Te ugotovitve ni mogoče omajati s sklepom z dne 21. januarja 2016, Alcoa Trasformazioni/Komisija (C-604/14 P, neobjavljen, EU:C:2016:54), ki ga Komisija navaja v podporo svoji trditvi, da pri izračunu zneska pomoči ne preuči njenih sekundarnih učinkov za potrošnike, dobavitelje, vlagatelje ali zaposlene upravičenca. Na eni strani, kot trdita tožeci

stranki, se zadeva, v kateri je bil izdan ta sklep, ni nanašala na položaj znotraj skupine. Na drugi strani, kot je bilo navedeno v točki 143 zgoraj, v obravnavanem primeru ne gre za sekundarne gospodarske učinke ukrepa pomoči za potrošnike, dobavitelje, vlagatelje ali zaposlene.

- 145 Komisija in Francoska republika se sklicujeta tudi na sodbo z dne 21. decembra 2016, Komisija/Aer Lingus in Ryanair Designated Activity (C-164/15 P in C-165/15 P, EU:C:2016:990), pri čemer v bistvu trdita, da se v skladu s to sodbo pri presoji združljivosti pomoči z notranjim trgovom ne upoštevajo sekundarni učinki ukrepa pomoči. Zadevi, v katerima je bila izdana navedena sodba, sta se nanašali na shemo pomoči v obliki nižje stopnje nacionalne dajatve na zračni promet, ki je bila razglašena za nezdržljivo z notranjim trgovom. Vprašanje, ki se je postavljalo, je bilo zlasti, kakšen mora biti znesek prednosti, ki ga je treba izterjati od prejemnikov pomoči, ki so bili letalski prevozniki. Ti so v bistvu trdili, da je bila zadevna prednost prenesena na potnike v obliki znižanja cen letalskih vozovnic. V teh okoliščinah je Sodišče ugotovilo, da zagotovitev vračila sporne pomoči zajema vračilo prednosti, dodeljene letalskim prevoznikom, in ne morebitne gospodarske koristi, ki bi jo te dosegle z izkoriščanjem te prednosti (točki 100 in 102). Drugače kot ti zadevi pa se obravnavana zadeva ne nanaša na določitev zneska prednosti, ki mora biti predmet izterjave v okviru pomoči, ki je bila razglašena za nezdržljivo z notranjim trgovom, temveč na *ex ante* identifikacijo upravičencev do ukrepa pomoči, da bi se preučila njena združljivost z notranjim trgovom. Poleg tega in vsekakor v obravnavanem primeru ne gre za gospodarske posledice zadevnega ukrepa za ceno letalskih vozovnic.
- 146 Zato je treba zavrniti trditev Komisije, da ima zadevni ukrep kvečjemu zgolj sekundarne gospodarske učinke za družbo KLM in njene hčerinske družbe.

#### *Sklepna ugotovitev*

- 147 Glede na vse navedeno je treba ugotoviti, da je Komisija s tem, da je menila, da so upravičenke do zadevnega ukrepa družba Air France in njene hčerinske družbe ter holdinška družba Air France-KLM in njene preostale hčerinske družbe, z edino izjemo družbe KLM in njenih hčerinskih družb, storila očitno napako pri presoji, in je treba zato prvi tožbeni razlog sprejeti.
- 148 Člen 107(3)(b) PDEU pa ne zahteva le, da se zadevna država članica dejansko sooča z resno motnjo v svojem gospodarstvu, temveč tudi, da so ukrepi pomoči, sprejeti za odpravljanje te motnje, na eni strani nujni za to ter na drugi strani primerni in sorazmerni za doseg tega cilja. Ta zahteva izhaja tudi iz točke 19 začasnega okvira (sodba z dne 19. maja 2021, Ryanair/Komisija (KLM; covid-19), T-643/20, EU:T:2021:286, točka 74).
- 149 Poleg tega, natančneje, je uporaba več pogojev, ki izhajajo iz začasnega okvira, odvisna od opredelitve upravičenca do zadevnega ukrepa, kot to velja za pogoje iz odstavka 49 začasnega okvira, v skladu s katerim mora ukrep dokapitalizacije izpolnjevati nekatere pogoje v zvezi s položajem upravičenca, iz odstavka 53 okvira, v skladu s katerim mora država članica zagotoviti, da so izbrani instrumenti dokapitalizacije in povezani pogoji najustreznejši za obravnavanje potreb upravičenca po dokapitalizaciji, pri čemer hkrati najmanj izkrivljajo konkurenco, oziroma tudi iz odstavka 54 okvira, v skladu s katerim znesek dokapitalizacije zaradi pandemije covid-19 ne sme presegati minimuma, ki je potreben za zagotovitev sposobnosti preživetja zadevnega upravičenca, in ne sme presegati ponovne vzpostavitve kapitalske strukture navedenega upravičenca v primerjavi s kapitalsko strukturo pred izbruhom covid-19.



- 150 Tako je za preučitev, na splošno, nujnosti in sorazmernosti pomoči ter, natančneje, spoštovanja pogojev, ki so kot primer navedeni v točki 149 zgoraj, potrebno, da je predhodno identificiran prejemnik pomoči. Napačna ali nepopolna identifikacija upravičenca do ukrepa pomoči lahko namreč vpliva na celotno analizo združljivosti tega ukrepa z notranjim trgom.
- 151 Zato je treba izpodbijani sklep razglasiti za ničn, preostalih tožbenih razlogov pa ni treba preučiti.
- 152 Nazadnje, v zvezi z možnostjo držav članic, da dodelijo državne pomoči družbam, ki so del skupine družb, ki deluje v več državah članicah, je treba za vsak primer opozoriti, da imajo države članice in institucije Unije v skladu s členom 4(3) PEU vzajemne obveznosti lojalnega sodelovanja. Tako morajo Komisija in države članice v dobri veri sodelovati, da se zagotovi popolno spoštovanje določb Pogodbe DEU, med drugim tistih, ki se nanašajo na državne pomoči (glej v tem smislu sodbo z dne 22. decembra 2010, Komisija/Slovaška, C-507/08, EU:C:2010:802, točka 44 in navedena sodna praksa). Ta obveznost lojalnega sodelovanja in usklajevanja velja še toliko bolj, kadar nameravajo različne države članice hkrati dodeliti pomoči subjektom, ki so del iste skupine družb, ki na notranjem trgu deluje usklajeno, da bi s tem v največji meri pridobile prednosti.

### **Stroški**

- 153 V skladu s členom 134(1) Poslovnika Splošnega sodišča se plačilo stroškov na predlog naloži neuspeli stranki. Ker Komisija ni uspela, se ji v skladu s predlogi tožečih strank naloži, da nosi svoje stroške in stroške tožečih strank.
- 154 V skladu s členom 138(1) in (3) Poslovnika intervenientke nosijo svoje stroške.

Iz teh razlogov je

SPLOŠNO SODIŠČE (osmi razširjeni senat)

razsodilo:

- 1. Sklep Komisije C(2021) 2488 final z dne 5. aprila 2021 o državni pomoči SA.59913 – Francija – COVID-19 – dokapitalizacija družb Air France in Air France-KLM se razglasi za ničn.**
- 2. Evropska komisija nosi svoje stroške in stroške družb Ryanair DAC in Malta Air ltd.**
- 3. Zvezna republika Nemčija, Francoska republika, Kraljevina Nizozemska, holdinška družba Air France-KLM in družba Société Air France nosijo svoje stroške.**

Van der Woude

Kornezov

De Baere

Petrlik

Kingston

Razglašeno na javni obravnavi v Luxembourg, 20. decembra 2023.

Podpisi