



Сборник съдебна практика

РЕШЕНИЕ НА ОБЩИЯ СЪД (осми разширен състав)

20 декември 2023 година*

„Държавни помощи — Помощ, предоставена от Франция в полза на Air France и на Air France-KLM в контекста на пандемията COVID-19 — Рекапитализация — Решение, с което помощта се обявява за съвместима с вътрешния пазар — Жалба за отмяна — Процесуална легитимация — Съществено засягане на положението на жалбоподателя на пазара — Допустимост — Определяне на получателя на помощта в контекста на група от дружества“

По дело T-494/21,

Ryanair DAC, установено в Суордс (Ирландия),

Malta Air ltd., установено в Пиета (Малта),

представявани от F.-C. Lapr votte, E. Vahida, V. Blanc, S. Rating, I.- G. Metaxas-Maranghidis и D. P rez de Lamo, адвокати,

жалбоподатели,

срещу

Европейска комисия, представлявана от L. Flynn, J. Carpi Bad a и Цв. Георгиева, в качеството на представители,

ответник,

подпомагана от

Федерална република Германия, представлявана от P.-L. Kr ger и J. M ller, в качеството на представители,

от

Френска република, представлявана от A.- L. Desjonqu res, P. Dodeller, T. St helin, B. Fodda и T. Lechevallier, в качеството на представители,

от

* Език на производството: английски.

Кралство Нидерландия, представлявано от M. Bulterman, C. Schillemans и J. Langer, в качеството на представители, подпомагани от S. Corrijn, адвокат,

от

Air France-KLM, установено в Париж (Франция), представлявано от J. Derenne и D. Vallindas, адвокати,

и от

Société Air France, установено в Трамбле ан Франс (Франция), представлявано от J. Derenne и D. Vallindas, адвокати,

встъпили страни,

ОБЩИЯТ СЪД (осми разширен състав),

състоящ се от: M. van der Woude, председател, А. Корнезов (докладчик), G. De Baere, D. Petrлік и S. Kingston, съдии,

секретар: S. Spyropoulos, администратор,

предвид изложеното в писмената фаза на производството,

предвид изложеното в съдебното заседание от 22 май 2023 г.,

постанови настоящото

Решение

- 1 С жалбата си на основание член 263 ДФЕС жалбоподателите Ryanair DAC и Malta Air ltd. искат да се отмени Решение С(2021) 2488 final на Комисията от 5 април 2021 г. относно държавна помощ SA.59913 — Франция — COVID-19 — Рекапитализация на Air France и на Air France-KLM (наричано по-нататък „обжалваното решение“).

Обстоятелствата по спора

- 2 Société Air France (наричано по-нататък „Air France“) и Air France-KLM (наричано по-нататък „холдингът Air France-KLM“) са част от групата Air France-KLM. Тази група се ръководи от холдинга Air France-KLM. Съгласно обжалваното решение тази група по-специално включва и Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV (наричано по-нататък „KLM“), „Air France-KLM International Mobility (Швейцария)“, „Blueteam V (Франция)“, „BigBlank (Франция)“, „Air France-KLM Finance (Франция)“ и „Transavia Company (Франция)“.
- 3 Видно от обжалваното решение, Френската република и Кралство Нидерландия притежават съответно 14,3 % и 14 % от капитала на холдинга Air France-KLM, като Френската република освен това има 21 % от правата на глас в Air France-KLM. От своя страна холдингът Air France-KLM притежава 100 % от акциите на Air France и — пряко и косвено — 93,48 % от

дружествения капитал на KLM. Споменатият холдинг също така притежава 99,7 % от икономическите права, т.е. правата на дивидент, и 49 % от правата на глас на KLM. Същият холдинг притежава 100 % от дяловете в другите дъщерни дружества, изброени в точка 2 по-горе.

- 4 Обжалваното решение е част от поредица други мерки за държавна помощ, чиято цел е да се подпомогне секторът на авиацията, и по-специално дружествата, част от групата Air France-KLM.
- 5 На 4 май 2020 г. с Решение C(2020)2983 final относно държавна помощ SA.57082 (2020/N) — Франция — COVID-19: Временна рамка 107(3)(б) — Гаранция и акционерен заем в полза на Air France, поправено с Решения C(2020) 9384 final на Комисията от 17 декември 2020 г. и C(2021) 5701 final на Комисията от 26 юли 2021 г. (наричано по-нататък „решение Air France“), което е част от изпратената на Общия съд преписка, Европейската комисия по-специално разрешава индивидуална помощ, предоставена от Френската република на Air France под формата, от една страна, на държавна гаранция в размер на 90 % от заем от 4 милиарда евро, отпуснат от консорциум от банки, и от друга, на акционерен заем от максимум 3 милиарда евро (наричан по-нататък „акционерният заем“).
- 6 В решение Air France Комисията приема, че получателите на съответната помощ са Air France и контролираните от Air France дъщерни дружества. За сметка на това, нито за холдинга Air France-KLM, нито за другите му дъщерни дружества, включително KLM и дружествата, които KLM контролира, не е прието, че са получатели на тази помощ.
- 7 На 13 юли 2020 г. с Решение C(2020) 4871 final от 13 юли 2020 г. относно държавна помощ SA.57116 (2020/N) — Нидерландия — COVID-19: Държавна гаранция и държавен заем в полза на KLM (наричано по-нататък „решение KLM“) Комисията разрешава индивидуална помощ, предоставена от Кралство Нидерландия в полза на KLM, която се състои, от една страна, в държавна гаранция по заем, отпуснат на KLM от консорциум от банки, и от друга, в държавен заем в размер на общо 3,4 милиарда евро.
- 8 На 31 март 2021 г. Френската република уведомява Комисията на основание член 107, параграф 3, буква б) ДФЕС и съобщението на Комисията от 19 март 2020 г., озаглавено „Временна рамка за мерки за държавна помощ в подкрепа на икономиката в условията на сегашния епидемичен взрив от COVID-19“ (ОВ С 91 I, 2020 г., стр. 1), изменено на 1 февруари 2021 г. (ОВ С 34, 2021 г., стр. 6) (наричана по-нататък „Временната рамка“), за индивидуална помощ под формата на рекапитализация на Air France и на холдинга Air France-KLM в общ размер от 4 милиарда евро (наричана по-нататък „разглежданата мярка“). Разглежданата мярка се състои, от една страна, в участие на Френската република в план за увеличаване на капитала с до 1 милиард евро (наричано по-нататък „участието в капитала“), и от друга, в преобразуване на акционерния заем, предмет на решение Air France, в хибриден инструмент (наричан по-нататък „хибридният инструмент“).
- 9 На 5 април 2021 г. Комисията приема обжалваното решение, в което стига до извода, че разглежданата мярка е държавна помощ, съвместима с вътрешния пазар съгласно член 107, параграф 3, буква б) ДФЕС и Временната рамка.

- 10 В обжалваното решение Комисията приема, че бенефициерите на разглежданата мярка са, от една страна, Air France и дъщерните му дружества, и от друга, холдингът Air France-KLM и контролираните от същия дъщерни дружества (наричани по-нататък „бенефициерите“), изключвайки KLM и неговите дъщерни дружества.
- 11 С решение от 19 май 2021 г., Ryanair/Комисия (KLM; COVID-19) (T-643/20, EU:T:2021:286), Общият съд отменя решение KLM, по съображение че липсват достатъчни мотиви, що се отнася до определянето на бенефициера на спорната мярка за помощ.

Искания на страните

- 12 Жалбоподателите молят Общия съд:
 - да отмени обжалваното решение,
 - да осъди Комисията да заплати съдебните разноски.
- 13 Комисията моли Общия съд:
 - да отхвърли жалбата,
 - да осъди жалбоподателите да заплатят съдебните разноски.
- 14 Федерална република Германия, Кралство Нидерландия, Air France и холдингът Air France-KLM искат жалбата да се отхвърли като неоснователна и жалбоподателите да бъдат осъдени да заплатят съдебните разноски.
- 15 Френската република моли Общия съд да отхвърли жалбата като недопустима, доколкото с нея се оспорва правилността на обжалваното решение, и да я отхвърли по същество в останалата ѝ част.

От правна страна

По допустимостта

- 16 Жалбоподателите твърдят, първо, че са заинтересовани страни по смисъла на член 108, параграф 2 ДФЕС и на член 1, буква з) от Регламент (ЕС) 2015/1589 на Съвета от 13 юли 2015 година за установяване на подробни правила за прилагането на член 108 от Договора за функционирането на Европейския съюз (ОВ L 248, 2015 г., стр. 9) и че имат процесуална легитимация да защитават процесуалните си права по смисъла на тези разпоредби. Второ, те поддържат, че разглежданата мярка съществено е засегнала конкурентното им положение на пазара и следователно имат процесуална легитимация да оспорят правилността на обжалваното решение.
- 17 Комисията, Федерална република Германия, Кралство Нидерландия, Air France и холдингът Air France-KLM не оспорват допустимостта на жалбата.

- 18 Според Френската република обаче жалбоподателите нямат процесуална легитимация да оспорят правилността на обжалваното решение.
- 19 В настоящия случай няма съмнение, че жалбоподателите са конкуренти на Air France и е безспорно, че те следователно трябва да се считат за „заинтересовани страни“ по смисъла на член 1, буква з) от Регламент 2015/1589, които имат процесуална легитимация да защитават процесуалните си права, които черпят от член 108, параграф 2 ДФЕС.
- 20 Що се отнася до процесуалната легитимация на жалбоподателите да оспорят правилността на обжалваното решение, следва да се припомни, че условие за допустимостта на жалба, подадена на основание член 263, четвърта алинея ДФЕС от физическо или юридическо лице срещу акт, на който то не е адресат, е на това лице да се признае процесуална легитимация, каквато е налице в две хипотези. От една страна, такава жалба може да се подаде, при условие че актът засяга лицето пряко и лично. От друга страна, такава лице може да подаде жалба срещу подзаконов акт, който не включва мерки за изпълнение, ако същият го засяга пряко (решения от 17 септември 2015 г., *Mory и др./Комисия*, C-33/14 P, EU:C:2015:609, т. 59 и 91, и от 13 март 2018 г., *Industrias Químicas del Vallés/Комисия*, C-244/16 P, EU:C:2018:177, т. 39).
- 21 След като обжалваното решение, адресат на който е Френската република, не представлява подзаконов акт по смисъла на член 263, четвърта алинея ДФЕС, защото не е акт с общо приложение (вж. в този смисъл решение от 3 октомври 2013 г., *Inuit Tapiriit Kanatami и др./Парламент и Съвет*, C-583/11 P, EU:C:2013:625, т. 56), Общият съд трябва да провери дали жалбоподателите са пряко и лично засегнати от това решение, по смисъла на цитираната разпоредба.
- 22 В тази насока от постоянната съдебна практика следва, че субектите, които не са адресати на дадено решение, могат да твърдят, че са лично засегнати само ако решението се отнася до тях поради някои присъщи за тях качества или поради фактическо положение, което ги разграничава от всички останали лица и така ги индивидуализира по същия начин както адресата на решението (решения от 15 юли 1963 г., *Plaumann/Комисия*, 25/62, EU:C:1963:17, стр. 223, от 28 януари 1986 г., *Sofaz и др./Комисия*, 169/84, EU:C:1986:42, т. 22, и от 22 ноември 2007 г., *Sniace/Комисия*, C-260/05 P, EU:C:2007:700, т. 53).
- 23 Така, когато жалбоподателят оспорва правилността на решение за преценка на помощ, прието на основание член 108, параграф 3 ДФЕС или след провеждане на официалната процедура по разследване, самият факт, че той може да бъде счетен за заинтересован по смисъла на член 108, параграф 2 ДФЕС, не е достатъчен, за да се приеме жалбата за допустима. В този случай той трябва да докаже, че има специално качество по смисъла на съдебната практика, припомнена в точка 22 по-горе. Такъв е случаят по-конкретно, когато положението на жалбоподателя на съответния пазар е съществено засегнато от помощта, предмет на разглежданото решение (вж. решение от 15 юли 2021 г., *Deutsche Lufthansa/Комисия* (C-453/19 P, EU:C:2021:608, т. 37 и цитираната съдебна практика).
- 24 В този аспект доказването от жалбоподателя на съществено засягане на неговото положение на пазара не предполага окончателно произнасяне по отношенията на конкуренция между жалбоподателя и предприятията получатели, а изисква единствено от жалбоподателя надлежно да посочи причините, поради които решението на Комисията

- може да накърни законните му интереси, като засегне съществено положението му на дадения пазар (вж. решение от 15 юли 2021 г., Deutsche Lufthansa/Комисия, С-453/19 Р, ЕУ:С:2021:608, т. 57 и цитираната съдебна практика).
- 25 Така съгласно практиката на Съда същественото засягане на конкурентното положение на жалбоподателя на дадения пазар произтича не от задълбочен анализ на различните отношения на конкуренция на този пазар, позволяващ с точност да се установи степента на засягането на конкурентното му положение, а поначало от констатация *prima facie*, че предоставянето на мярката, до която се отнася решението на Комисията, води до съществено засягане на това положение (решение от 15 юли 2021 г., Deutsche Lufthansa/Комисия, С-453/19 Р, ЕУ:С:2021:608, т. 58).
- 26 Следователно това условие може да се изпълни, когато жалбоподателят представи доказателства, от които да е видно, че разглежданата мярка може да засегне съществено неговото положение на съответния пазар (вж. решение от 15 юли 2021 г., Deutsche Lufthansa/Комисия, С-453/19 Р, ЕУ:С:2021:608, т. 59 и цитираната съдебна практика).
- 27 Що се отнася до доказателствата, които са допустими съгласно съдебната практика, за да се установи подобно съществено засягане, трябва да се припомни, че само по себе си обстоятелството, че акт може да окаже определено влияние върху съществуващите конкурентни отношения на дадения пазар и че съответното предприятие се намира в някаква конкурентна връзка с ползващото се от този акт лице, не е достатъчно, за да може това предприятие да се счита за лично засегнато от акта. Ето защо едно предприятие не може да се позовава единствено на качеството си на конкурент на предприятието получател (вж. решение от 15 юли 2021 г., Deutsche Lufthansa/Комисия, С-453/19 Р, ЕУ:С:2021:608, т. 60 и цитираната съдебна практика).
- 28 Доказването на съществено увреждане на положението на даден конкурент на пазара не може да се сведе до наличието на някои фактори, които са показателни за спад в търговските или финансовите резултати на жалбоподателя, като значителното понижаване на оборота, финансови загуби, които не са пренебрежими, или пък значително намаляване на пазарните дялове вследствие на предоставянето на въпросната помощ. Предоставянето на държавна помощ може също така да засегне конкурентното положение на даден оператор по друг начин, по-специално като доведе до пропуснатата печалба или по-неблагоприятно развитие от това, което би настъпило при липсата на такава помощ (решение от 15 юли 2021 г., Deutsche Lufthansa/Комисия, С-453/19 Р, ЕУ:С:2021:608, т. 61).
- 29 Също така съдебната практика не изисква жалбоподателят да представи доказателства за размера или географския обхват на съответните пазари или пък за своите пазарни дялове или тези на бенефициера на разглежданата мярка, или на евентуални конкуренти на тези пазари (вж. в този смисъл решение от 15 юли 2021 г., Deutsche Lufthansa/Комисия (С-453/19 Р, ЕУ:С:2021:608, т. 65).
- 30 Именно в светлината на тези принципи следва да се провери дали жалбоподателите са представили доказателства, от които да е видно, че разглежданата мярка може да засегне съществено положението им на съответния пазар.
- 31 На първо място, в тази насока жалбоподателите твърдят, че преди пандемията COVID-19 са оперирали 211 въздушни линии от и до Франция. В частност те изтъкват, че Ryanair през 2019 г. е в пряка конкуренция с Air France и дъщерните дружества на Air France по 45, а през

- 2021 г. — по 47 от тези линии от или до Франция, които били важни от икономическа гледна точка, защото свързвали големи градове във и извън Европа и по принцип били обслужвани от много малко други авиокомпании. Освен това Ryanair превозило над един милион пътници по тези линии през 2019 г. и общо 127 305 пътници по тях от януари до август 2021 г.
- 32 Френската република по същество възразява, че Ryanair не е най-близкият и най-прекият конкурент на Air France. Тя също така отрича, че жалбоподателите са в „пряка конкуренция“ с Air France, защото оперираните от последното дружество въздушни линии от и до летища Roissy-Charles-de-Gaulle (наричано по-нататък „летище CDG“) и Paris-Orly (наричано по-нататък „летище ORY“) и оперираните от Ryanair от и до летище Beauvais-Tillé (наричано по-нататък „летище BVA“) не били взаимозаменяеми и следователно били ирелевантни за преценката на отношението на конкуренция между жалбоподателите и Air France. Досежно останалите въздушни линии, посочени от жалбоподателите, тя твърди, че по тях Ryanair не е единственият конкурент на Air France.
- 33 В тази насока следва да се припомни, че на етапа на проверката за допустимост на жалбата не е необходимо окончателно произнасяне по дефинирането на пазара на съответните стоки или услуги или пък по отношенията на конкуренция между жалбоподателите и получателя на помощта. По принцип е достатъчно жалбоподателите да докажат, че на пръв поглед постановяването на съответната мярка води до съществено засягане на конкурентното им положение на пазара (вж. съдебната практика, цитирана в точки 24 и 25 по-горе).
- 34 Колкото до въпроса дали оперираните въздушни линии от и до летища CDG и ORY, от една страна, и летище BVA, от друга, са взаимозаменяеми, от съдебната практика следва, че за целта Общият съд може да отчете няколко фактора, като разстоянието и времето за пътуване според референтния критерий от 100 км или 1 час път, гледната точка на конкурентите, на съответните летища и на органите по гражданско въздухоплаване на държавите членки, предварителната оценка за дела на пътуващите с цел туризъм по дадено трасе, понятието „летищна система“ по смисъла на приложение II към Регламент (ЕИО) № 2408/92 на Съвета от 23 юли 1992 година относно достъпа на въздушни превозвачи на Общността до вътрешните въздушни трасета на Общността (ОВ L 240, 1992 г., стр. 8; Специално издание на български език, 2007 г., глава 7, том 2, стр. 167), търговските практики и съществуването или не на транспортни услуги между летищата и определени градове (решение от 6 юли 2010 г., Ryanair/Комисия, T-342/07, EU:T:2010:280, т. 103 и сл.).
- 35 Действително, в бележка под линия 100 от обжалваното решение Комисията посочва „за изчерпателност“, че летища CDG и ORY не са взаимозаменяеми с летище BVA. Тя обаче не излага мотиви за този извод и нито разглежда, нито изобщо споменава някой от релевантните критерии, изброени в припомнената в точка 34 по-горе съдебна практика.
- 36 В съдебното заседание Комисията посочва, че с оглед на тези критерии въздушните линии, оперирани от Ryanair от и до летище BVA, през призмата на допустимостта на жалбата по настоящото производство могат на пръв поглед да се приемат за взаимозаменяеми с оперираните от Air France от и до летища CDG и ORY.
- 37 Тази позиция е видима в практиката на Комисията по вземане на решения, която, без да обвързва съда на Европейския съюз, все пак може да бъде полезен елемент при преценката *prima facie* дали постановяването на разглежданата мярка може да засегне конкурентното

положение на жалбоподателите на пазара. Така в съображения 266—279 от Решение C(2013) 1106 final от 27 февруари 2013 г. за обявяване на дадена концентрация за несъвместима с вътрешния пазар и Споразумението за ЕИП (дело COMP/M.6663 — Ryanair/Aer Lingus III) Комисията приема, че критерият от 100 км или 1 час път е изпълнен, защото разстоянието и времето за пътуване с автомобил до центъра на Париж от летища CDG, ORY и BVA е съответно 23 km (31 мин), 20 km (30 мин) и 80 km (60 мин). С оглед на това тя заключава, че летище ORY е взаимозаменяемо с летища CDG и BVA за полетите от и до Дъблин (Ирландия).

- 38 При това положение, и след като в преписката на разположение на Общия съд липсват конкретни данни в обратния смисъл, следва да се приеме за установено, че обслужваните от Ryanair въздушни линии от и до летище BVA, които жалбоподателите изтъкват, за да докажат процесуалната си легитимация, на пръв поглед могат да се считат за взаимозаменяеми с оперираните от Air France от и до летища CDG и ORY. Поради това за проверката дали Ryanair има процесуална легитимация следва да се вземат предвид всички въздушни линии, посочени от жалбоподателите, като е уместно да се уточни, че Френската република не оспорва взаимната заменяемост на останалите въздушни линии, оперирани съответно от Ryanair и от Air France от и до други летища, намиращи се във Франция.
- 39 Следователно Ryanair се е конкурирало с Air France и дъщерните дружества на Air France по голям брой, а именно, между 45 и 47 през периода 2019—2021 г., въздушни линии от и до Франция. По-нататък, от преписката на разположение на Общия съд, и в частност от приложение А.3.б към жалбата, доказателствената стойност на което не е оспорена нито от Комисията, нито от встъпилите страни, е видно, че броят на предлаганите от Ryanair седалища места по тези линии често е бил сходен, а понякога дори е превишавал предлаганите от Air France и дъщерните дружества на Air France седалища места. Ето защо от гледна точка на броя на предлаганите седалища конкуренцията между тях също е била значителна.
- 40 На второ място, жалбоподателите твърдят, че са планирали да осъществят търговска експанзия на френския пазар, свидетелство за което бил фактът, че през 2019 г. те са пуснали 67 нови въздушни линии от и до Франция. Комисията и встъпилите страни не оспорват този факт. Жалбоподателите добавят също, че са поръчали 210 самолета Boeing 737 Max, които станали част от флота им през юни 2021 г. и щели да им позволят да изпълнят плановете си за експанзия.
- 41 На трето място, от точки 14—18 от обжалваното решение в частност следва, че целта на разглежданата мярка е да се избегне рискът от неплатежоспособност на холдинга Air France-KLM и на Air France. В допълнение, съгласно представен от жалбоподателите доклад, озаглавен „Before COVID-19 air transportation in Europe: an already fragile sector“ (Въздушният транспорт в Европа преди пандемията COVID-19: един уязвим от по-рано сектор), който е изготвен през май 2020 г. и съдържа изказването на който не е оспорено от страните, „има вероятност Ryanair [...] да излезе от пандемията COVID-19 без особени вреди и дори да разполага с достатъчно финансови ресурси, по-специално поради задължняването и изкупуването на фалирала дружества, за да участва във вероятното реструктуриране на въздушния транспорт в Европа“. Следователно Ryanair е било в относително по-силна позиция в сравнение с традиционните авиокомпании като Air France, която е била изправена пред риск от неплатежоспособност или дори от излизане от пазара.

- 42 На четвърто място, от преписката се вижда, че през 2019 г. главният директор на холдинга Air France-KLM е обявил план за действие, който е трябвало да засили конкуренцията с т.нар. „нискотарифни авиокомпани“ като Ryanair със създаването на нискотарифното дъщерно дружество „Transavia France“.
- 43 Изложените в точки 38—42 по-горе обстоятелства, взети заедно, дават основание да се приеме, че жалбоподателите са доказали, че постановяването на разглежданата мярка е можело да засили конкурентното положение на Air France в ущърб на Ryanair и на пръв поглед да доведе до съществено засягане на конкурентното положение на Ryanair на пазара, по-специално като доведе до пропусната печалба или по-неблагоприятно развитие от това, което би настъпило при липсата на такава мярка (вж. съдебната практика, цитирана в точка 28 по-горе).
- 44 Този извод не се поставя под въпрос от възражението на Френската република, че Ryanair не е главният конкурент на Air France на френския пазар.
- 45 Всъщност съдебната практика не изисква жалбоподателят да е главният конкурент на бенефициера на дадена мярка за помощ, за да е възможно да се смята, че конкурентното му положение е съществено засегнато от нея.
- 46 Не може да се уважи и възражението на Френската република, че жалбоподателите не са доказали, че обжалваното решение ги засяга поради фактическо положение, което ги отличава от фактическото положение на всички останали конкуренти на Air France.
- 47 Всъщност условието да е налице съществено засягане на конкурентното му положение на пазара е присъщ за жалбоподателя фактор, който трябва да се преценява само с оглед на неговото положение на пазара преди постановяването на разглежданата мярка или при липсата на тази мярка. Следователно не е необходимо да се сравнява положението на всички конкуренти, които присъстват на съответния пазар (вж. в този смисъл заключението на генерален адвокат Mazák по дело Deutsche Lufthansa/Комисия, C-453/19 P, EU:C:2020:862, т. 58). Освен това, както бе припомнено в точка 29 по-горе, Съдът е уточнил, че не е необходимо жалбоподателят да представя информация относно своите пазарни дялове или тези на бенефициера или на евентуални конкуренти на този пазар. Ето защо от жалбоподателя не може да се изисква да установи и докаже какво е конкурентното положение на всички негови конкуренти и съответно да се отличи спрямо него, за да докаже, че неговото конкурентно положение е съществено засегнато.
- 48 Освен това е важно да се отбележи, че цитираната в точка 22 по-горе съдебна практика предвижда два отделни критерия, за да се докаже, че дадено решение е засегнало лично субекти, които не са негови адресати, а именно че обжалваното решение ги засяга „поради някои присъщи за тях качества“ или „поради фактическо положение, което ги разграничава от всички останали лица“. Следователно тази съдебна практика не изисква от жалбоподателя във всички случаи да доказва, че неговото фактическо положение се отличава от това на всички останали лица. Всъщност достатъчно е обжалваното решение да засяга жалбоподателя поради някои присъщи за него качества.
- 49 Такъв е настоящият случай. Всъщност споменатите в точки 38—42 по-горе обстоятелства, разглеждани като цяло, дават достатъчно основание да се приеме, че положението на Ryanair на съответните пазари се характеризира с някои присъщи за него качества, а именно че Ryanair е в пряка конкуренция с Air France по голям брой въздушни линии, по

които Ryanair също така оперира значителен брой седящи места, че Ryanair е започнало търговска експанзия на френския пазар, като пуснало голям брой нови въздушни линии преди избухването на пандемията COVID-19, че Air France е планирало да засили конкуренцията в т.нар. „нискотарифен“ сегмент от пазара, в който Ryanair осъществява дейност, чрез своята авиокомпания „Transavia France“ и че без разглежданата мярка е имало опасност Air France да изпадне в неплатежоспособност или най-малкото да бъде отслабено в значителна степен, докато финансовото положение на Ryanair, изглежда, е било сравнително силно в сравнение с това на бенефициера, а това е поставило Ryanair в положение, което при липсата на помощта е можело да му позволи да спечели пазарни дялове в ущърб на Air France.

- 50 С оглед на изложеното дотук се налага изводът, че жалбоподателите надлежно са доказали, че разглежданата мярка е можела съществено да засегне конкурентното положение на Ryanair на съответния пазар.
- 51 Трябва да се приеме за установено, че Ryanair е и пряко засегнато от обжалваното решение, защото няма никакво съмнение за желанието на Френската република да предостави помощ на холдинга Air France-KLM и на Air France и защото такова предоставяне е в състояние да постави Ryanair в неблагоприятно конкурентно положение и така да накърни правото му да не търпи нарушена с тази помощ конкуренция (вж. в този смисъл решение от 6 ноември 2018 г., Scuola Elementare Maria Montessori/Комисия, Комисия/Scuola Elementare Maria Montessori и Комисия/Ferracci (С-622/16 Р-С-624/16 Р, ЕУ:С:2018:873, т. 43 и цитираната съдебна практика).
- 52 Ето защо Ryanair има право да оспори правилността на обжалваното решение.
- 53 Що се отнася до процесуалната легитимация на Malta Air, съгласно съдебната практика, когато един от жалбоподателите има горепосоченото право и се касае за една и съща жалба, не е необходимо да се проверява процесуалната легитимация на останалите жалбоподатели (вж. решение от 12 декември 2014 г., Crown Equipment (Suzhou) и Crown Gabelstapler/Съвет, Т-643/11, ЕУ:Т:2014:1076, т. 33 (непубликувано) и цитираната съдебна практика).

По същество

- 54 Жалбоподателите излагат седем основания в подкрепа на жалбата си, свързани по същество, първо — с изключване на KLM от кръга на бенефициерите на разглежданата мярка, второ — с неправилно прилагане на Временната рамка, трето — с неправилно прилагане на член 107, параграф 3, буква б) ДФЕС, четвърто — с нарушение на принципите на недопускане на дискриминация, на свободно движение на услуги и на свобода на установяване, пето — с нарушение на процесуалните права на жалбоподателите, шесто — с нарушение на задължението за мотивиране и седмо — с нарушение на член 342 ДФЕС и на Регламент № 1 на Съвета от 15 април 1958 година за определяне на езиковия режим на Европейската икономическа общност (ОВ 17, 1958 г., стр. 401; Специално издание на български език, 2007 г., глава 1, том 1, стр. 3).

По първото основание, свързано с изключването на KLM от кръга на бенефициерите на разглежданата мярка

- 55 Според жалбоподателите определянето в обжалваното решение на бенефициера на разглежданата мярка не е ясно, не е последователно и не е достатъчно мотивирано, защото не съответствало на никаква правна, икономическа или счетоводна реалност. Те посочват множество обстоятелства, за да докажат, че KLM също може да се смята за бенефициер на разглежданата мярка. Жалбоподателите по същество изтъкват капиталовите, органичните, функционалните и икономическите връзки между холдинга Air France-KLM, Air France и KLM, контекста на разглежданата мярка, договорната рамка, въз основа на която е постановена тази мярка, както и поетите от Френската република ангажименти.
- 56 Комисията оспорва доводите на жалбоподателите. Тя твърди, че е отчела всички релевантни фактори, установени от съдебната практика, за да определи дали юридически автономните субекти образуват една стопанска единица и правилно заключила, че KLM и дъщерните му дружества не се ползват от разглежданата мярка. За този си извод тя посочва, че е взела предвид както договорната рамка, въведена с цел финансовите и икономически последици, резултат от разглежданата мярка, да се насочат към Air France, така и поетите от Френската република ангажименти, които гарантирали, че споменатата мярка няма да се пренасочи към KLM.
- 57 Френската република, Кралство Нидерландия, Air France и холдингът Air France-KLM поддържат становището на Комисията.
- 58 В обжалваното решение Комисията приема, че бенефициерите на разглежданата мярка са, от една страна, Air France и дъщерните дружества на Air France, и от друга, холдингът Air France-KLM и контролираните от него дъщерни дружества, изключвайки KLM и дъщерните му дружества. Поради това според нея бенефициери на въпросната мярка са холдингът Air France-KLM и всички негови дъщерни дружества, упоменати в точка 2 по-горе, а именно Air France, „Air France-KLM International Mobility (Швейцария)“, „Blueteam V (Франция)“, „BigBlank (Франция)“, „Air France-KLM Finance (Франция)“ и „Transavia Company (Франция)“, изключвайки KLM и дъщерните дружества на KLM.
- 59 Ето защо настоящото основание по същество поставя въпроса за определянето на бенефициера на дадена мярка за помощ в контекста на група от дружества.
- 60 В тази насока от съдебната практика следва, че за целите на прилагане на правилата за държавна помощ няколко отделни правни субекта може да образуват една стопанска единица. Всъщност в тази област въпросът дали е налице една стопанска единица, образувана от няколко отделни правни субекта, възниква по-специално когато трябва да се определи получателят на дадена помощ (вж. в този смисъл решения от 14 ноември 1984 г., Intermills/Комисия, 323/82, EU:C:1984:345, т. 11 и 12, и от 19 май 2021 г., Ryanair/Комисия (KLM; COVID-19), T-643/20, EU:T:2021:286, т. 46 и цитираната съдебна практика).
- 61 Сред факторите, които съдебната практика отчита, за да определи дали е налице една стопанска единица в контекста на държавните помощи, са по-специално: участието на съответното предприятие в група от дружества, контролът върху които се упражнява пряко или косвено от някое от тях, осъществяването на идентични или паралелни икономически дейности и липсата на икономическа самостоятелност на съответните дружества (вж. в този смисъл решение от 14 октомври 2004 г., Pollmeier Malchow/Комисия,

- T-137/02, EU:T:2004:304, т. 68—70), образуването на една-единствена група, контролирана от даден субект, независимо от учредяването на нови дружества, всяко от които има отделна правосубектност (вж. в този смисъл решение от 14 ноември 1984 г., Intermills/Комисия, 323/82, EU:C:1984:345, т. 11), възможността за даден субект, който има контролно участие в друго дружество, да контролира, ръководи и финансира това дружество до степен, надхвърляща обикновената финансова инвестиция, както и наличието на органични, функционални и икономически връзки между тях (вж. в този смисъл решения от 16 декември 2010 г., AseaElectrabel Produzione/Комисия, C-480/09 P, EU:C:2010:787, т. 51, и от 19 май 2021 г., Ryanair/Комисия (KLM; COVID-19), T-643/20, EU:T:2021:286, т. 47), а също и наличието на релевантни договорни клаузи (вж. в този смисъл решение от 16 декември 2010 г., France Télécom/Комисия, C-81/09 P, EU:C:2010:787, т. 57).
- 62 По-нататък, видът постановена мярка за помощ, евентуалните поети от съответната държава членка ангажименти и контекстът на мярката също могат, според случая, да бъдат обстоятелства, релевантни за преценката дали е налице една стопанска единица в областта на държавните помощи.
- 63 Впрочем Комисията е уточнила възприетото от нея тълкуване на понятието „предприятие“ в своето Известие относно понятието за държавна помощ, посочено в член 107, параграф 1 ДФЕС (ОВ С 262, 2016 г., стр. 1, наричано по-нататък „Известие относно понятието за държавна помощ“). Макар да не обвързва Общия съд, това известие все пак може да послужи като полезен източник на идеи (вж. решение от 6 април 2022 г., Mead Johnson Nutrition (Asia Pacific) и др./Комисия, T-508/19, EU:T:2022:217, т. 93 и цитираната съдебна практика).
- 64 В точка 11 от Известие относно понятието за държавна помощ Комисията признава, че за целите на прилагане на правилата за държавна помощ може да се счита, че няколко отделни правни субекта образуват една стопанска единица. Съгласно цитираната точка за тази цел следва да се отчетат наличието на контролен дял и на други функционални, стопански и органични връзки между тях.
- 65 Във връзка с това е постановено, че Комисията разполага с широко право на преценка, за да определи дали дружествата, които са част от група, трябва да се считат за една стопанска единица или за дружества, които са юридически и финансово самостоятелни за целите на прилагането на схемата за държавни помощи. Това право на преценка на Комисията предполага да се вземат предвид и да се преценят сложни икономически данни и обстоятелства. Тъй като съдът на Съюза не може да замести преценката на издателя на решението със своята преценка на фактите, по-специално в икономически план, контролът на Общия съд в това отношение трябва да се сведе до проверка дали са спазени процесуалните правила и изискването за мотивиране, дали фактите са установени точно, както и дали не е налице явна грешка в преценката или злоупотреба с власт (вж. решение от 8 септември 2009 г., AseaElectrabel/Комисия, T-303/05, непубликувано, EU:T:2009:312, т. 101 и 102 и цитираната съдебна практика).
- 66 Съдът на Съюза обаче трябва в частност да провери не само фактичестата достоверност на посочените доказателства, тяхната надеждност и непротиворечивост, но и дали тези доказателства включват всички релевантни данни, които трябва да бъдат взети предвид, за

да се прецени дадена сложна ситуация, както и дали те са от такъв характер, че да подкрепят изведените от тях заключения (решение от 20 септември 2018 г., Испания/Комисия, С-114/17 Р, ЕУ:С:2018:753, т. 104).

- 67 Освен това задължение на Комисията е да разгледа особено внимателно връзките между дружествата, част от една и съща група, когато има основание да се опасява от последиците за конкуренцията, които поражда натрупването на държавни помощи в рамките на една и съща група (вж. решение от 19 май 2021 г., Ryanair/Комисия (KLM; COVID-19), Т-643/20, ЕУ:Т:2021:286, т. 48 и цитираната съдебна практика).
- 68 Също така следва да се отбележи, че има хронологична и структурна връзка между мярката, предмет на решение Air France, и разглежданата мярка. Всъщност, както изрично се вижда от точка 11 от решение Air France, перспективата за преобразуване в собствен капитал на акционерния заем, предмет на това решение, е визирана още при приемането на същото решение. Така няколко месеца по-късно посоченият заем, разрешен с това решение, наистина е преобразуван за същия размер в хибриден инструмент, който от своя страна е предмет на обжалваното решение. В точка 3 от последното решение Комисията всъщност признава, че разглежданата мярка „следва“ мярката за помощ, разрешена в решение Air France.
- 69 При тези особени обстоятелства решение Air France е представлявало елемент от контекста, който трябва да бъде взет предвид при проучването на разглежданата мярка (вж. в този смисъл и по аналогия решение от 19 май 2021 г., Ryanair/Комисия (KLM; COVID-19), Т-643/20, ЕУ:Т:2021:286, т. 42).
- 70 Капиталовите, органичните, функционалните и икономическите връзки между холдинга Air France-KLM, Air France и KLM и съответните им дъщерни дружества, договорите, въз основа на които е постановена разглежданата мярка, както и видът на постановената мярка за помощ и нейният контекст, следва да се разгледат последователно с оглед на изведените в цитираната по-горе съдебна практика критерии и на доводите на страните.
- *По капиталовите и органичните връзки между холдинга Air France-KLM, Air France и KLM*
- 71 На първо място, досежно капиталовите връзки в рамките на групата Air France-KLM, в съответствие с припомненото в точки 2 и 3 по-горе следва да се отбележи, че Air France е 100 % собственост на холдинга Air France-KLM и че последното дружество притежава 93,48 % от дружествения капитал, 99,7 % от икономическите права и 49 % от правата на глас в KLM. Другите дъщерни дружества на холдинга Air France-KLM, споменати в точка 2 по-горе, също са 100 % собственост на този холдинг.
- 72 Следователно холдингът Air France-KLM притежава „контролните права“ както върху Air France, така и върху KLM. Този факт впрочем е изрично отбелязан в точка 29 от решение Air France, в която въз основа на същите капиталови връзки като описаните в точка 71 по-горе Комисията уточнява, че макар Air France и KLM да са отделни правни субекти, всеки от които има собствена акционерна структура, холдингът Air France-KLM притежава „контролните права“ както върху Air France, така и върху KLM.

- 73 Въпреки че този факт е първи релевантен фактор за проверката дали между тези субекти е налице една стопанска единица, съдебната практика в областта на държавните помощи изисква да се провери и дали дружеството майка упражнява действително контрол, като се намесва пряко или непряко в управлението на дъщерните си дружества и така участва в икономическата дейност, извършвана от контролираното предприятие (вж. в този смисъл решение от 16 декември 2010 г., HeidelbergCement/Комисия, C-480/09 P, EU:C:2010:787, т. 49 и цитираната съдебна практика).
- 74 Всъщност при липсата на такъв анализ простото разделяне на предприятието на два отделни субекта, от които единият продължава пряко разглежданата икономическа дейност, а вторият упражнява контрол върху първия, като се намесва в неговото управление, би било достатъчно, за да лиши от полезен ефект правилата на Съюза относно държавните помощи. Това разделяне би позволило на втория субект да получава субсидиите или другите предимства, предоставяни от държавата или чрез държавни средства, и да ги използва изцяло или отчасти в полза на първия субект, а съответно и в интерес на стопанската единица, образувана от двата субекта (вж. решение от 16 декември 2010 г., AseaElectrabel Produzione/Комисия, C-480/09 P, EU:C:2010:787, т. 50 и цитираната съдебна практика).
- 75 В случая от точки 27 и 91 от решение Air France следва, че холдингът Air France-KLM има правомощие за контрол върху Air France и върху KLM благодарение на правото на вето, с което разполага, от една страна, върху бизнес плановете и бюджетите на последните дружества, и от друга, върху заплащането, назначаването и освобождаването на ръководителите на тези дружества, включително назначаването и освобождаването на членовете на техния съвет на директорите. Следователно този холдинг трябва да одобри решенията по-специално относно стратегическите възможности, бюджета и инвестиционния план на „групата Air France-KLM, включително KLM“, преди тези решения да бъдат приети или приведени в действие.
- 76 Пак от точка 91 от решение Air France е видно, че холдингът Air France-KLM има право на одобрение на операциите за финансиране на дъщерните му дружества, които са в размер над 150 милиона евро.
- 77 На второ място, досежно органичните връзки между холдинга Air France-KLM, Air France и KLM жалбоподателите се позовават в частност на универсалния регистрационен документ от 2019 г. на споменатия холдинг, който е подаден до Autorité des marchés financiers („Орган за надзор на финансовите пазари“, AMF) (Франция) в приложение на Регламент (ЕС) 2017/1129 на Европейския парламент и на Съвета от 14 юни 2017 година относно проспекта, който трябва да се публикува при публично предлагане или допускане на ценни книжа до търговия на регулиран пазар, и за отмяна на Директива 2003/71/ЕО (ОВ L 168, 2017 г., стр. 12) (наричан по-нататък „универсалният регистрационен документ от 2019 г.“) и който бе обсъден в съдебното заседание. Съгласно членове 9 и 21 от Регламент 2017/1129 универсалният регистрационен документ е предоставен на разположение на обществеността документ, в който се описват организацията на съответния емитент, неговата стопанска дейност, финансово положение, печалби и перспективи, управление и акционерна структура.

- 78 Видно от универсалния регистрационен документ от 2019 г., на равнището на групата Air France-KLM има няколко смесени органа, които се състоят от висши представители на холдинга Air France-KLM, на Air France и на KLM и на които е възложено да контролират и координират някои важни решения, които трябва да бъдат взети в рамките на посочената група.
- 79 Например в рамките на групата Air France-KLM всички инвестиции на стойност над пет милиона евро, както и операциите относно флота и операциите по придобиване на участие и по прехвърляне подлежат на одобряване от „Comité exécutif Groupe“ (изпълнителен комитет на групата), който се състои по-специално от главните директори на холдинга Air France-KLM, на Air France и на KLM, което впрочем е потвърдено от споменатия холдинг в съдебното заседание.
- 80 По-нататък, съгласно универсалния регистрационен документ от 2019 г., въпреки че управлението на инвестициите се осъществява на равнището на всяко дружество от групата Air France-KLM, процесът по вземане на решение се координира от „Group Investment Committee (инвестиционен комитет на групата, GIC)“, който включва заместник-главния директор „Икономика и финанси“ на холдинга Air France-KLM, заместник-главния директор „Икономика и финанси“ на Air France и „Chief Financial Officer“ на KLM.
- 81 Пак от универсалния регистрационен документ от 2019 г. следва, че управлението на пазарните рискове в рамките на групата Air France-KLM се ръководи от „Risk Management Committee“ (комитет за управление на риска), който също се състои от висши ръководители на холдинга Air France-KLM, на Air France и на KLM и определя и следи финансовите рискове за посочената група и установява предпазните мерки, които е необходимо да бъдат взети.
- 82 От този документ следва също, че решенията, взети от тези смесени органи на равнището на групата Air France-KLM, впоследствие се привеждат в действие от всеки субект от тази група.
- 83 Ето защо капиталовите и органичните връзки в рамките на групата Air France-KLM са признак, че холдингът Air France-KLM упражнява действително контрол, като се намесва пряко или непряко в управлението на Air France и на KLM и така участва в икономическата дейност, извършвана от тях. Оттук следва също, че на равнището на споменатата група са налице централизирана процедура за вземане на решение и известна координация, осигурени от смесени органи, в които участват висши представители на холдинга Air France-KLM, на Air France и на KLM, поне що се отнася до вземането на някои важни решения.
- 84 Поради това, както твърдят жалбоподателите, капиталовите и органичните връзки в рамките на групата Air France-KLM са първа индичия, че отделните правни субекти в рамките на тази група образуват една стопанска единица за целите на прилагането на правилата относно държавните помощи.

– По функционалните връзки между холдинга Air France-KLM, Air France и KLM

- 85 На първо място, в точка 37 от обжалваното решение Комисията отбелязва, че холдингът Air France-KLM не осъществява дейност на пазара на въздушен транспорт, а координира дейностите на дъщерните си дружества и им предоставя финансови услуги. Освен това тя посочва, че този холдинг назначава своите служители и „разчита“ на служители, които Air France и KLM са командировали при него. Впрочем, както бе припомнено в точка 75 по-горе, холдингът Air France-KLM има право на вето върху заплащането, назначаването и освобождаването на ръководителите на KLM и на Air France. Оттук следва, че е налице известна интеграция между служителите на този холдинг и дъщерните му дружества и че същият холдинг е замесен в най-важните решения относно ръководителите на дъщерните му дружества.
- 86 На второ място, Комисията констатира, че Air France и холдингът Air France-KLM имат „търговски и финансови отношения с другото стратегическо дъщерно дружество на холдинга, KLM“, както и че „съществува известна интегрираност“ между споменатия холдинг, Air France и KLM, по-специално що се отнася до „споделянето на разходи, стратегическото съгласуване и достъпа до финансиране“ (вж. по-специално точка 113, буква в) от обжалваното решение).
- 87 В точка 38 от решение Air France Комисията констатира, че под егидата на холдинга Air France-KLM Air France и KLM са се координирали в „областта на продажбите и на управлението на цените и приходите въз основа на стратегията, определена на равнището на холдинга [Air France-KLM]“, с помощта на служителите на Air France и на KLM, командировани при холдинга Air France-KLM за тази цел.
- 88 Оттук следва, че действително самият холдинг Air France-KLM не доставя въздушни транспортни услуги, но все пак има стратегическа роля в извършването на тези услуги, по-конкретно що се отнася до продажбите и управлението на цените и приходите, и че освен това той участва във вземането на решенията във връзка с операциите относно флота (вж. т. 79 по-горе), което потвърждава наличието на известна интегрираност между холдинга Air France-KLM, Air France и KLM.
- 89 Свидетелство за наличието на известна функционална координация в рамките на групата Air France-KLM е и примерът с „Transavia“, даден от жалбоподателите. Видно от отговорите на Комисията на въпросите, отправени в рамките на процесуално-организационно действие, в посочената група има множество дружества с наименованието „Transavia“, някои от които извършват дейност на пазара на услуги за въздушен транспорт на пътници. Става дума за „Transavia France SAS и „Transavia Airlines CV, съответно наречени „Transavia France“ и „Transavia Netherlands“ в обжалваното решение. „Transavia France“ и „Transavia Netherlands“ са дъщерни дружества съответно на Air France и на KLM. В тази насока Комисията посочва, че макар тези две дружества да разполагат със собствени лицензи, удостоверения, права на въздушно движение, слотове, активи, персонал и ръководство, те се представят на пазара под едно и също наименование, Transavia, и имат един и същ уебсайт, което бе потвърдено от холдинга Air France-KLM в съдебното заседание.
- 90 Впрочем Комисията не оспорва факта, отбелязан в представена от жалбоподателите статия от 12 юли 2021 г., че „групата Air France-KLM“ е започнала преговори с Boeing Co. и Airbus SE с оглед на поръчването на самолети за „Transavia France, Transavia Netherlands и KLM“. В

допълнение, както бе изтъкнато в точка 58 по-горе, съгласно обжалваното решение „Transavia Company (Франция)“ е сред бенефициерите на разглежданата мярка. Видно от отговорите на Комисията на въпросите, отправени в рамките на процесуално-организационно действие, икономическата дейност на това дружество се изразява в лизинга на два самолета, които впоследствие са отдадени на сублизинг на Transavia Netherlands, но последното дружество не е счетено за бенефициер на споменатата мярка. Ето защо тези примери свидетелстват за известна функционална и търговска координация между двете дъщерни дружества на Air France и на KLM.

- 91 На трето място, холдингът Air France-KLM изпълнява и финансови функции за нуждите на дъщерните си дружества. Всъщност от точка 20, буква в) от обжалваното решение става ясно, че един от източниците на финансиране на бенефициерите преди пандемията COVID-19 включва средно- и дългосрочно негарантирано финансиране, получено на финансовите пазари „главно на равнището на холдинга Air France-KLM“, например под формата на ценни книжа с фиксиран публичен или частен доход или на собствен капитал.
- 92 Аналогично, както бе отбелязано в точка 86 по-горе, в точка 113, буква в) от обжалваното решение Комисията е уточнила, че е налице известна интегрираност между холдинга Air France-KLM, Air France и KLM от гледна точка на „достъпа до финансиране“. Подобно на жалбоподателите, и както следва от точки 79—81 по-горе, е уместно да се добави, че холдингът Air France-KLM участва в координирането и одобряването на съществените инвестиции на дъщерните му дружества, операциите по придобиване на участие и по прехвърляне и управлението на финансовите рискове и на предпазните мерки, които е необходимо да бъдат взети и които са обект на постоянен и непрекъснат надзор на равнището на групата Air France-KLM.
- 93 В настоящия случай финансовата роля, поета от холдинга Air France-KLM, е онагледена от припомненото в точка 76 по-горе обстоятелство, че той има право да одобрява операциите за финансиране на дъщерните му дружества, които са в размер над 150 милиона евро, и че съответно е трябвало да одобри разглежданата мярка.
- 94 Това се потвърждава и от констатациите в точки 32—34 и 91 от решение Air France, от които става ясно, че холдингът Air France-KLM всъщност изпълнява финансови функции за нуждите на Air France и на KLM. От една страна, той по-специално дава бюджетни инструкции на дъщерните му дружества. От друга страна, той може — „спорадично“, съгласно формулировката на това решение — да набира капитал на финансовите пазари (дълг или собствен капитал) за дъщерните му дружества съобразно техните индивидуални нужди. Що се отнася до емитирането на акции или на инструменти, които дават достъп до капитала, тези операции също се осъществяват на равнището на споменатия холдинг, докато за дълговото финансиране в рамките на групата Air France-KLM се посочва, че „основно“ се договаря директно от Air France и KLM.
- 95 Нещо повече, от данните в универсалния регистрационен документ от 2019 г. става ясно, че холдингът Air France-KLM е реализирал поредица от облигационни емисии със значителна стойност, че „финансовата стратегия се определя от групата [Air France-KLM] координирано с [Air France] и [KLM]“, че споменатият холдинг е „основният“ емитент на облигациите и че групата Air France-KLM планира „системно да прибегва до пазарно финансиране [чрез] Air France-KLM“.

- 96 Накрая, от точка 113, буква б) от обжалваното решение следва, че финансовото положение на холдинга Air France-KLM, който няма самостоятелна търговска дейност, до голяма степен зависи от финансовото положение на дъщерните му дружества Air France и KLM. Видно от същата точка от обжалваното решение, мярката за помощ, която е предмет на решение Air France, е направила финансовото положение на холдинга Air France-KLM още по-зависимо от това на Air France. По-конкретно, цитираната мярка се изразява в дълг от 7 милиарда евро на холдинга Air France-KLM към Френската република и успоредно с това във вземане на сходна стойност, което този холдинг има към дъщерното му дружество Air France. Така според констатациите на Комисията в случай на неплатежоспособност на Air France собственият капитал на холдинга Air France-KLM няма да е достатъчен, за да покрие загуби в такъв размер. Като гарантира жизнеспособността на Air France, тази мярка в крайна сметка гарантира жизнеспособността на холдинга Air France-KLM.
- 97 Ето защо функционалните връзки между холдинга Air France-KLM, Air France и KLM са втора индичия, че тези субекти образуват една стопанска единица за целите на прилагането на правилата относно държавните помощи.
- *По икономическите връзки между холдинга Air France-KLM, Air France и KLM*
- 98 В точка 43 от обжалваното решение Комисията разкрива наличието на търговски отношения между Air France (и дъщерните дружества на Air France) и KLM (и дъщерните дружества на KLM), което включва финансови потоци, изразяващи се по-специално в доставката на услуги или продажбата на продукти от Air France на KLM, или обратно. Оттук също така следва, че тези дружества са сключили споразумения за споделяне на разходи и че те осъществяват обща дейност. Обжалваното решение не уточнява по-подробно естеството на тези осъществявани заедно дейности или на услугите, доставяни от Air France на KLM, или обратно, нито впрочем предмета на въпросните споразумения за споделяне на разходи. Същевременно обаче съществуването на такива споразумения за споделяне на разходи между Air France и KLM, както и осъществяваните заедно дейности, потвърждава, че между тях има известна икономическа интегрираност и сътрудничество.
- 99 Този извод се потвърждава, както твърдят жалбоподателите, от факта, че холдингът Air France-KLM генерира своите приходи изключително от вътрешни източници, от дъщерните му дружества, чрез комисиона за управление, която покривала разходите за управление на този холдинг, възнаграждения във връзка с марки и някои механизми за преразпределение (т. 37 от обжалваното решение). Това доказва, че съществува известна икономическа взаимозависимост между холдинга и дъщерните му дружества. Това се потвърждава по-специално от факта, че Air France и KLM се опитват да постигнат синергия от координирането на съответните им дейности под егидата на холдинга Air France-KLM, по-специално в областта на продажбите и на управлението на цените и приходите (вж. т. 88 по-горе), и че този холдинг има участие в координираното финансиране на дъщерните му дружества (вж. т. 91—95 по-горе).
- 100 Аналогично, както следва от точки 91—95 по-горе, холдингът Air France-KLM действа на финансовите пазари в интерес на дъщерните си дружества, като набира средства за нуждите им на финансовите пазари. Този факт показва, че споменатият холдинг договаря условията на финансиране на финансовите пазари, като се базира на финансовото

положение на групата Air France-KLM, разглеждана като цяло. Следователно синергията в рамките на групата Air France-KLM е постигната благодарение именно на холдинга Air France-KLM.

- 101 Комисията обаче счита, че финансовите и търговските отношения между холдинга Air France-KLM и дъщерните му дружества Air France и KLM, както и само между последните, се осъществявали при „нормални пазарни условия“, което изключвало риска от пренасочване на предимството, следствие от разглежданата мярка, към KLM (т. 42, 43, 44 и т. 113, буква в), второ тире от обжалваното решение).
- 102 В тази насока Комисията в частност изяснява по същество, че Air France и KLM продължават да подлежат на данъчно облагане, съответно във Франция и в Нидерландия, че съгласно френското и нидерландското данъчно законодателство всички трансакции в рамките на групата трябва да бъдат извършени в съответствие с принципа на сделката между несвързани лица и че всякакво отклонение от този принцип би могло да доведе до „данъчна оптимизация“ в разрез с горепосочените национални законодателства (т. 42, буква а) от обжалваното решение). Действително, тези фактори изглеждат релевантни за целите на данъчното облагане на въпросните дружества на равнището на държавите членки, но предвид упоменатите в точки 98—100 по-горе фактори не са достатъчни, за да се докаже наличието на икономическа самостоятелност между холдинга Air France-KLM, Air France и KLM в рамките на групата Air France-KLM.
- 103 Нещо повече, уместно е да се припомни, че постановяването на разглежданата мярка е обосновано по-специално с невъзможността холдингът Air France-KLM и Air France да получат финансиране на дълговите и капиталовите пазари при приемливи финансови условия и в необходимите срокове, за да се избегне производство по несъстоятелност (т. 16 и 19 от обжалваното решение). При това положение предимството от въпросната мярка се изразява именно в предоставянето на разположение на ликвидни средства в значителен размер, които не биха били достъпни при пазарни условия. Следователно, от една страна, тази мярка би довела до укрепване на финансовото положение на групата Air France-KLM като цяло, доколкото тя осуетява риска от изпадане в несъстоятелност на холдинга и на едно от основните му дъщерни дружества — Air France, и така успокоява инвеститорите и кредиторите на дружествата от въпросната група, като е необходимо да се уточни също, че хибридният инструмент е под формата на силно подчинен неограничено във времето инструмент, който в случай на несъстоятелност има предимство само спрямо записания капитал и капиталовите резерви (т. 59 от споменатото решение). От друга страна, с оглед на финансовата роля на холдинга Air France-KLM в рамките на тази група, този холдинг би могъл евентуално да получи, в интерес на дъщерните му дружества и за техните нужди, финансиране на пазарите, което без помощта би било или недостъпно, или достъпно при по-неблагоприятни условия.
- 104 Впрочем без разглежданата мярка Air France не би могло да продължи дейностите си, а оттам и би създадо опасност за продължаването на дейностите, осъществявани заедно с KLM (вж. т. 86, 89 и 98 по-горе). Ето защо, като прави възможно продължаването на дейностите на Air France, споменатата мярка прави възможно и — имплицитно, но задължително — продължаването на дейностите, осъществявани заедно от Air France и KLM.

- 105 В точка 42, буква б) от обжалваното решение Комисията отбелязва също, че „бизнес структурата на групата Air France-KLM“ е стимул за управленските екипи на дружества Air France и на KLM да договарят условията по договорите, сключени между тях, в най-добрия интерес на всяко от тях. Тези две дъщерни дружества се управлявали „автономно“ от отделни управленски екипи.
- 106 Това твърдение обаче трябва да бъде нюансирано с оглед на обстоятелствата, посочени в точки 75—83 и 85 по-горе, от които става ясно, че холдингът Air France-KLM има право на вето върху заплащането, назначаването и освобождаването на ръководителите на дъщерните си дружества, че на смесените органи в рамките на групата Air France-KLM е възложено да осъществяват контрол и координация на някои важни решения досежно дъщерните му дружества и че холдингът Air France-KLM разчита на командированите при него служители на Air France и на KLM.
- 107 Ето защо икономическите връзки между холдинга Air France-KLM, Air France и KLM са трета индичия, че тези субекти образуват една стопанска единица за целите на прилагането на правилата относно държавните помощи.
- По договорните инструменти, въз основа на които е постановена разглежданата мярка, и по поетите от Френската република ангажименти*
- 108 В точки 39, 40, 44—46 и точка 113, буква в) от обжалваното решение Комисията по същество е приела, че договорната рамка, въз основа на която е постановена разглежданата мярка, и поетите от Френската република ангажименти гарантират, че KLM и дъщерните му дружества не са бенефициери на въпросната мярка.
- 109 Жалбоподателите твърдят, че с тези обстоятелства няма как да се докаже, че KLM и дъщерните му дружества не могат да се ползват от разглежданата мярка. Първо, според тях Комисията е изходила от договорната рамка, въз основа на която е постановена споменатата мярка, чиято цел е ефектът от тази мярка да се насочи от холдинга Air France-KLM към Air France, но не е изяснила кои клаузи гарантират, че този холдинг няма да задържи част от предимството и че подобна мярка няма да облагодетелства KLM и дъщерните му дружества, за разлика от други дъщерни дружества на въпросния холдинг. Второ, досежно пазарните условия при отношенията между Air France и KLM жалбоподателите поддържат, че Комисията не е разгледала отношенията между, от една страна, последните дружества, и от друга, този холдинг, което било от основно значение за проверката дали е възможно същата мярка да предоставя непряко предимство на KLM. Трето, по тяхно мнение поетите от Френската република ангажименти са неподходящи и неефективни.
- 110 Комисията възразява, че договорната рамка, въз основа на която е постановена разглежданата мярка, гарантира, че положението на KLM от гледна точка на собствен капитал ще остане непроменено. Тя счита, че финансовото положение на KLM не зависи от финансовото положение нито на Air France, нито на холдинга Air France-KLM. По-нататък, според нея въпросните ангажименти, по отношение на които тя осъществява непрекъснат надзор, са пречка KLM да се възползва от всякакво евентуално последващо подобрение на финансовото положение на посочения холдинг, защото съгласно тези ангажименти отношенията между KLM и Air France и между KLM и този холдинг трябва

да се осъществяват при пазарни условия. Впрочем твърдените от жалбоподателите предимства, дори да били доказани, представлявали само вторични икономически въздействия от помощта, а не непряко предимство за KLM и дъщерните му дружества.

- 111 На първо място, досежно договорната рамка, въз основа на която е постановена разглежданата мярка, от точки 26 и 39—41 от обжалваното решение е видно, че въпросната мярка е трябвало да бъде постановена „формално“ по отношение на холдинга Air France-KLM въз основа на договор между холдинга и Френската република, а след това „насочена“ към Air France чрез т.нар. „огледални“ инструменти, които трябва да гарантират, че финансовото и икономическо предимство от тази мярка е изцяло насочено към Air France и че KLM (и дъщерните му дружества) не се ползват от нея (наричани по-нататък „огледалните инструменти“). Така акционерният заем, разрешен с решение Air France, е предвидено да се преобразува в хибриден инструмент, приравнен на собствен капитал на холдинга Air France-KLM, а след това заемът „в рамките на групата“, който съгласно решение Air France цели да насочи действията по акционерния заем и е предмет на огледален договор между този холдинг и Air France, е предвидено на свой ред да се преобразува в хибриден инструмент, приравнен на собствен капитал на Air France.
- 112 Колкото до участието в капитала, в точка 41 от обжалваното решение Комисията констатира, че въпросният капитал най-напред ще бъде инжектиран от Френската република в холдинга Air France-KLM на основание член 102 от Закон № 2020-1721 от 29 декември 2020 г. за финансите през 2021 г. (JORF от 30 декември 2020 г., текст № 1) и решение на министъра на икономиката и финансите на основание член 24 от Наредба № 2014-948 от 20 август 2014 г. за управлението и операциите с капиталите на дружествата с публично участие (JORF от 23 август 2014 г., текст № 22). След това тази капиталова инжекция щяла да се „превърне“ в съответна капиталова инжекция от холдинга Air France-KLM към Air France.
- 113 Следователно договорът относно хибридният инструмент е сключен между Френската република, от една страна, и холдинга Air France-KLM, от друга, така че само последният има договорни права и задължения към Френската република. Поради това холдингът Air France-KLM носи договорна отговорност към Френската република.
- 114 Освен това на първо време участието в капитала се инжектира в холдинга Air France-KLM.
- 115 Както бе отбелязано в точка 96 по-горе, всъщност Комисията признава, че капиталът на холдинга Air France-KLM ще се увеличи благодарение на разглежданата мярка, че финансовото му положение зависи главно от това на дъщерните му дружества и че като гарантира жизнеспособността на Air France, споменатата мярка гарантира и жизнеспособността на този холдинг.
- 116 Както твърдят жалбоподателите, това разсъждение важи *mutatis mutandis* и за KLM. Всъщност подобряването на финансовото положение на холдинга Air France-KLM вследствие от рекапитализацията и от увеличаването на неговия капитал, би довело до намаляване и дори до изключване на риска от изпадането му в несъстоятелност, а оттам и на дъщерните му дружества Air France и KLM и на групата Air France-KLM като цяло. Всъщност без разглежданата мярка рискът от изпадане в несъстоятелност на холдинга Air France-KLM, установен в обжалваното решение, би могъл да се разпространи върху цялата група Air France-KLM, включително KLM и дъщерните му дружества.

- 117 В бележка под линия 63 от обжалваното решение Комисията се опитва да релативизира този риск, като по същество изяснява, че несъстоятелността на Air France и на холдинга Air France-KLM няма „непременно“ да доведе до несъстоятелност на KLM, защото последното дружество имало „ограничена експозиция“ спрямо Air France и посочения холдинг. От една страна обаче, самата формулировка на това твърдение не изключва самия риск от разпространение. От друга страна, с оглед на отбелязаните в точки 71—107 по-горе капиталови, органични, функционални и икономически връзки между KLM и останалата част от групата Air France-KLM, последиците за KLM от евентуална несъстоятелност на този холдинг, каквато разглежданата мярка цели да избегне, не бива да бъдат пренебрегвани.
- 118 Този извод не се поставя под въпрос от наличието на огледалните инструменти, споменати в точки 111 и 112 по-горе. Най-напред, следва да се приеме за установено, че в обжалваното решение Комисията не се позовава на никаква конкретна договорна клауза, която цели да гарантира, че разглежданата мярка няма да облагодетелства нито KLM, нито дъщерните му дружества, най-малкото косвено.
- 119 По-нататък, с оглед на координираното и централизирано управление на съществените инвестиции, на операциите относно флота и на управлението на финансовите рискове на равнището на групата Air France-KLM (вж. т. 78—81 по-горе), разглежданата мярка е в състояние да укрепи, най-малкото косвено, финансовото положение и на KLM.
- 120 Накрая, както правилно твърдят жалбоподателите, като се има предвид, че холдингът Air France-KLM гарантира своята жизнеспособност благодарение на разглежданата мярка, следователно тази мярка му позволява да увеличи капацитета си да набира капитал на финансовите пазари за нуждите на дъщерните си дружества, включително KLM.
- 121 Последиците от разглежданата мярка, описани в точки 115—120 по-горе, обаче не са накърнени от огледалните инструменти.
- 122 На второ място, досежно поетите от Френската република ангажименти се налага изводът, че те се състоят, от една страна, по същество в ангажимента търговските и финансови отношения между Air France (и дъщерните дружества на Air France), KLM (и дъщерните дружества на KLM) и холдинга Air France-KLM (и останалите му дъщерни дружества) да се осъществяват при нормални пазарни условия, и от друга, в ангажимента Френската република да пристъпи към възстановяване на всяка част от разглежданата мярка, която е прехвърлена пряко или непряко към KLM или дъщерните му дружества, ведно с лихвите. Предвидено е спазването на тези ангажименти да се следи от одобрен от Комисията надзорник, който получава възнаграждение от Air France и същия холдинг (т. 44—46, 48 и 113 от обжалваното решение).
- 123 По отношение на първия ангажимент е целесъобразно да се препрати към точки 102—104 по-горе. В допълнение, сам по себе си фактът, че трансакциите в рамките на групата се осъществяват при нормални условия на конкуренция, които отговарят на принципа на сделката между несвързани лица, дори да се предположи, че е доказан, въобще не променя извода, че благодарение на разглежданата мярка холдингът Air France-KLM би се намирал в по-силно финансово положение, което в частност му позволява да получи финансиране на финансовите пазари за нуждите на дъщерните му дружества или пък да извършва операции

- във връзка с флота за нуждите на тези дружества и в техен интерес при по-добри от условията при липсата на въпросната мярка — нещо, което би могло да засили, най-малкото косвено, положението и на KLM.
- 124 По отношение на втория ангажимент е уместно да се отбележи, че с него Френската република и Комисията на практика признават, че не е изключена възможността предимството от разглежданата мярка да бъде прехвърлено, пряко или косвено, на KLM и на дъщерните му дружества. Всъщност ако, както твърди Комисията, последните в никакъв случай не бива да се смятат дори за косвени бенефициери на посочената мярка, не би имало защо да се планира евентуалното възстановяване от тях на част от помощта.
- 125 С оглед на изложеното се налага изводът, че горепосочените ангажименти не са достатъчни, за да се гарантира, че бенефициерите на разглежданата мярка са Air France и дъщерните дружества на Air France, както и холдингът Air France-KLM и дъщерните му дружества, с изключение само на KLM и на дъщерните дружества на KLM.
- 126 Този извод не се поставя под въпрос от довода на Комисията, че съгласно съдебната практика получател на държавна помощ може да бъде само едно от дружествата, част от дадена група, когато по-специално са налице клаузи за целево използване, които предоставяли предимството от помощта на едно от дружествата от същата група, изключвайки другите дружества от тази група.
- 127 Както бе отбелязано в точки 61 и 62 по-горе, в тази насока трябва да бъдат разгледани множество фактори, според случая, за да се прецени дали за отделните правни субекти може да се приеме, че образуват една стопанска единица за целите на прилагането на правилата относно държавните помощи, като капиталовите, органичните, функционалните и икономическите връзки между тези субекти, договорите, въз основа на които е постановена мярката за помощ, както и видът на постановената мярка за помощ и нейният контекст. Ето защо става дума за цялостна преценка на множество специфични за всеки отделен случай фактори. Що се отнася по-специално до договорите, въз основа на които е постановена мярката за помощ, преценката на тези договори очевидно зависи от конкретното им съдържание. Поради това фактът, че по дадено дело юрисдикциите на Съюза са или не са заключили въз основа на конкретните за дадено дело обстоятелства, че бенефициерът на определена мярка за помощ е само един субект, част от група дружества, изключвайки останалите субекти от същата група, няма как да обоснове генерален извод в един или в друг смисъл.
- 128 Във всеки случай конкретните обстоятелства по делата, по които са постановени цитираните от Комисията съдебни решения, не са съпоставими с тези по настоящото дело.
- 129 Първо, в решение от 3 юли 2003 г., Белгия/Комисия (C-457/00, EU:C:2003:387), в точки 56 и 57 Съдът уточнява, че за да се определи бенефициерът на дадена мярка за помощ, следва да се отчетат по-специално наличието на клаузи за целево използване и тяхната формулировка, както и че е възможно такъв анализ да доведе до извода, че получателят на помощта е различен от заемателя по спорния заем. Така в съответствие с това решение резултатът от посочения анализ зависи от наличието на релевантни договорни клаузи и от конкретното им съдържание. Видно от точки 111—125 по-горе, в настоящия случай обаче именно въз основа на разглеждането на договорната рамка и на поетите от Френската република специални ангажименти, наред с други обстоятелства, Общият съд приема, че не е било възможно KLM и контролираните от него дъщерни дружества да се изключат от

бенефициерите, най-малкото косвени, на разглежданата мярка. В допълнение, за разлика от фактическата обстановка по цитираното дело, в настоящия случай холдингът Air France-KLM е смятан за един от бенефициерите на разглежданата мярка.

- 130 Второ, между настоящото дело и делата, по които е постановено решение от 25 юни 1998 г., *British Airways* и др./Комисия (T-371/94 и T-394/94, EU:T:1998:140), съществуват няколко важни фактически разлики. Всъщност органичните, функционалните и икономическите връзки между субектите от групата Air France-KLM, разкрити по настоящото дело, не са съпоставими с тези между съответните дружества по горепосоченото съдебно решение. Например в настоящия случай холдингът Air France-KLM запазва всички свои стратегически правомощия в областта на финансирането, инвестициите и операциите, които се отнасят до флота, което не е така при холдинга по гореспоменатите дела.
- 131 Трето, фактическата обстановка по делата, по които е постановено решение от 11 май 2005 г., *Saxonia Edelmetalle* и *ZEMAG*/Комисия (T-111/01 и T-133/01, EU:T:2005:166), е много различна от тази по настоящото дело. Всъщност по цитираните дела се обсъжда задължението за възстановяване на помощта от някои дъщерни дружества на група, които са определени за първоначални получатели на тази помощ. В тази насока в точки 125 и 126 от това решение е постановено, че с оглед на обстоятелствата в случая Комисията не може автоматично да възлага на тези дъщерни дружества задължението за възстановяване на част от спорната помощ, след като не е доказано, че те реално са я получили, просто със съображението, че те са определени за първоначални получатели на спорната помощ. Фактическата обстановка по това дело обаче е различна от настоящото дело, така че от нея не може да се направи извод, полезен за решаването на настоящия спор.
- 132 Следователно договорната рамка, въз основа на която е постановена разглежданата мярка, и поетите от Френската република ангажименти не дават основание да се заключи, че холдингът Air France-KLM, Air France и KLM не образуват една стопанска единица за целите на прилагането на правилата относно държавните помощи.

– *По вида на постановената мярка за помощ и нейния контекст*

- 133 По отношение на вида на постановената мярка за помощ и нейния контекст следва да се отбележи, че жалбоподателите критикуват Комисията за това, че не е извършила проверка на съвкупните последици от помощите, предмет на решение Air France, на решение KLM и на обжалваното решение.
- 134 В този аспект следва да се отбележи, подобно на жалбоподателите, че в обжалваното решение Комисията не е изяснила защо е определила бенефициерите на разглежданата мярка по начин, различен от възприетия в решение Air France — а това е елемент от контекста, който трябва да бъде отчетен при проучването на разглежданата мярка (вж. т. 68 и 69 по-горе) — независимо че двете мерки за помощ са свързани хронологично, структурно и икономически, а източник на съответното финансиране, макар и под различна форма, и в двата случая отчасти е акционерният заем.
- 135 В тази насока Комисията изясни пред Общия съд, че формата на държавна намеса, а именно — в решение Air France — помощ под формата на заем (гарантиран от държавата заем и акционерен заем) и — в обжалваното решение — мярка за рекапитализация — е различна. Тази разлика във формата обаче сама по себе си няма как да обоснове различните изводи, направени от Комисията относно определянето на получателя на помощта в

решение Air France и в обжалваното решение. Всъщност акционерният заем, който няколко месеца по-късно е преобразуван в инструмент за рекапитализация в същия размер, като цяло поражда сходен икономически ефект за конкурентното положение на бенефициера. Така, що се отнася по-специално до инструментите за собствен капитал, от Временната рамка става ясно, че тези инструменти трябва да са предвидени по такъв начин, че да е гарантирано излизането на държавата в най-кратки срокове от капитала на съответното предприятие. Ето защо например инструментите за собствен капитал трябва да включват механизъм, който да цели увеличаване на възнаграждението на държавата с течение на времето и така да стимулира бенефициера възможно най-бързо да изкупи участието на държавата (т. 61 и 62 от Временната рамка). Също така хибридните инструменти трябва да предвиждат възнаграждение на държавата, което се увеличава с течение на времето (т. 66 от Временната рамка), а след като бъдат преобразувани в собствен капитал — механизъм за увеличаване на възнаграждението (т. 68 от Временната рамка). Оттук следва, че подобно на заемите, мерките за рекапитализация по принцип също подлежат на възстановяване. Наистина, въпреки че са донякъде различни от гледна точка на форма, мерките за помощ, предмет на решение Air France и на обжалваното решение, остават тясно свързани хронологично, структурно и икономически. Впрочем в обжалваното решение Комисията дори не е споменала решение KLM.

136 Ето защо при конкретните обстоятелства в настоящия случай и предвид припомнената в точка 67 по-горе съдебна практика, при определянето на бенефициерите на разглежданата мярка Комисията е била длъжна да вземе предвид вида на постановената мярка за помощ и нейния контекст.

– По разликата между пряко или непряко предимство, от една страна, и чисто вторичните икономически въздействия, от друга

137 Според Комисията разглежданата мярка може най-много да има „чисто вторични икономически въздействия“ по отношение на KLM и дъщерните му дружества, които били присъщи за всяка държавна помощ, но нямало как да бъдат квалифицирани като пряко или непряко предимство в полза на последните.

138 Жалбоподателите възразяват, че Комисията не е доказала в достатъчна степен от правна гледна точка, че KLM не би получило никакво предимство от разглежданата мярка, което да има повече от чисто вторични въздействия. Според тях увеличаването на капитала на холдинга Air France-KLM, предвидено в рамките на придобиването на участие от Френската република, можело да предостави предимство на KLM чрез следните механизми: първо, средствата, които холдингът Air France-KLM набрал от частни инвеститори, можели да бъдат използвани за цели, различни от нуждите от финансиране на Air France, второ, с подобряването на условията за финансиране на холдинга Air France-KLM, което в частност позволявало да се отпускат заеми в рамките на групата, и трето, с намаляването на риска от изпадане на холдинга Air France-KLM в несъстоятелност, което правело за KLM възможен достъпът до пазарите на заемен капитал на по-ниска цена. Следователно възможността за прехвърляне на ползата, която произтича от разглежданата мярка, със сигурност имала по-широк обхват от понятието „вторични икономически въздействия“, които били присъщи за почти всички мерки за помощ, и по-скоро попадала в обхвата на понятието „непряко предимство“ от такава мярка.

139 В тази насока следва да се прави разграничение между понятието „непряко предимство“ и „вторични икономически въздействия, присъщи за всяка мярка за помощ“.

- 140 Съгласно съдебната практика предприятието, което се ползва от непряко предимство, трябва да се счита за получател на помощта. Всъщност предимство, пряко предоставено на определени физически или юридически лица, може да представлява непряко предимство и съответно държавна помощ за други юридически лица, които са предприятия (вж. в този смисъл решения от 19 септември 2000 г., Комисия/Германия, C-156/98, EU:C:2000:467, т. 26, и от 13 юни 2002 г., Нидерландия/Комисия, C-382/99, EU:C:2002:363, т. 60—66).
- 141 Впрочем съгласно точка 115 от Известието относно понятието за държавна помощ една и съща „мярка може да представлява както пряко предимство за предприятието получател, така и непряко предимство за други предприятия, например функциониращите на следващите равнища от осъществяването на съответната дейност“. В бележка под линия 179 от това известие се уточнява, че когато предприятие посредник представлява само средство за прехвърляне на предимството към бенефициера и не задържа за себе си никакво предимство, обикновено то не следва да се счита за получател на държавна помощ.
- 142 В точка 116 от Известието относно понятието за държавна помощ също така се посочва, че следва да се прави разграничение между непреките предимства и чисто вторичните икономически въздействия, които са присъщи за почти всички мерки за държавна помощ. За целта, съгласно формулировката на цитираната точка, е необходимо да бъдат проучени предвидимите ефекти на мярката, разглеждани от предварителна перспектива. Така непряко предимство е налице, ако мярката е замислена по такъв начин, че вторичните въздействия от нея да са насочени към „предприятия или групи от предприятия, които могат да бъдат идентифицирани“. В бележка под линия 181 от това известие пък се изяснява, че чисто вторичният икономически ефект под формата на увеличена продукция, което не се равнява на непряка помощ, е налице, когато помощта просто се насочва посредством предприятие, например финансов посредник, което от своя страна я прехвърля изцяло към бенефициера.
- 143 В настоящия случай от анализа в точки 108—132 по-горе личи, че ролята на холдинга Air France-KLM не се свежда само до „средство за прехвърляне на предимството към бенефициера“ или до „финансов посредник“ по смисъла на точки 115 и 116 от Известието относно понятието за държавна помощ. Всъщност съгласно обжалваното решение самият този холдинг е бенефициер на разглежданата мярка. Така предвидимите ефекти на тази мярка, разглеждани от предварителна перспектива, предполагат — с оглед на вида на постановената мярка за помощ, който по същество се състои във форма на финансиране — че този начин на финансиране може да облагодетелства групата Air France-KLM като цяло, като подобри общото ѝ финансово положение, а това показва наличието най-малкото на непряко предимство за „група от предприятия, които могат да бъдат идентифицирани“ по смисъла на точка 116 от цитираното известие.
- 144 Този извод не се поставя под въпрос от определение от 21 януари 2016 г., Alcoa Trasformazioni/Комисия (C-604/14 P, непубликувано, EU:C:2016:54), което е цитирано от Комисията в подкрепа на довода ѝ, че когато изчислява размера на помощта, тя не проучва вторичните въздействия на тази помощ за потребителите, доставчиците, инвеститорите или служителите на получателя. От една страна, както твърдят жалбоподателите, делото, по което е постановено това определение, не се отнася до положение в рамките на група. От друга страна, както бе отбелязано в точка 143 по-горе, в настоящия случай не става дума за вторичните икономически въздействия от дадена мярка за помощ върху потребителите, доставчиците, инвеститорите или служителите.

- 145 Комисията и Френската република се позовават и на решение от 21 декември 2016 г., Комисия/Aer Lingus и Ryanair Designated Activity (C-164/15 P и C-165/15 P, EU:C:2016:990), като по същество твърдят, че съгласно това решение вторичните въздействия на дадена мярка за помощ не следва да се вземат предвид, когато се преценява дали дадена помощ е съвместима с вътрешния пазар. Предмет на делата, по които е постановено цитираното решение, е схема за помощи под формата на намалена ставка на национален данък върху въздушния транспорт, обявена за несъвместима с вътрешния пазар. Въпросът по тези дела е по-специално какъв трябва да е размерът на предимството, който трябва да бъде върнат от получателите на помощта, които са авиокомпаниите. Последните по същество твърдят, че съответното предимство е прехвърлено на пътниците под формата на намаление на цените на самолетните билети. При тези обстоятелства Съдът постановява, че връщането на спорната помощ предполага премахване на предимството, предоставено на авиокомпаниите, а не възстановяване на евентуалната икономическа полза, постигната от тях в резултат от използването на въпросното предимство (т. 100 и 102). За разлика от тези дела обаче, предмет на настоящото дело е не определянето на размера на предимството, който трябва да бъде върнат в случай на помощ, обявена за несъвместима с вътрешния пазар, а предварителното индивидуализиране на бенефициерите на дадена мярка за помощ, за да се провери дали тя е съвместима с вътрешния пазар. Освен това, и при всяко положение, в настоящия случай не се поставя въпросът за икономическите последици от разглежданата мярка за цените на самолетните билети.
- 146 Поради това трябва да се отхвърли доводът на Комисията, че разглежданата мярка може най-много да има чисто вторични икономически въздействия по отношение на KLM и дъщерните му дружества.

Заклучение

- 147 С оглед на изложеното дотук се налага изводът, че Комисията е допуснала явна грешка в преценката, като е счела, че бенефициерите на разглежданата мярка са Air France и дъщерните му дружества и холдингът Air France-KLM и другите му дъщерни дружества, с изключение само на KLM и на дъщерните дружества на KLM, и съответно трябва да се приеме, че първото основание е налице.
- 148 Член 107, параграф 3, буква б) ДФЕС всъщност изисква не само съответната държава членка действително да е изправена пред сериозни затруднения в своята икономика, но и мерките за помощ, приети за преодоляването на тези затруднения, да бъдат, от една страна, необходими за постигането на тази цел, и от друга, подходящи и пропорционални с оглед на постигането ѝ. Същото изискване произтича и от точка 19 от Временната рамка (решение от 19 май 2021 г., Ryanair/Комисия (KLM; COVID-19), T-643/20, EU:T:2021:286, т. 74).
- 149 Освен това, и по-конкретно, прилагането на редица условия, които произтичат от Временната рамка, зависи от определянето на бенефициера на разглежданата мярка, като залегналите в точка 49 от Временната рамка, съгласно която мярката за рекапитализация трябва да отговаря на някои условия относно положението на бенефициера, в точка 53 от тази рамка, съгласно която държавата членка трябва да гарантира, че избраните инструменти за рекапитализация и свързаните с тях условия са подходящи за посрещане на нуждите от рекапитализация на бенефициера, като в същото време нарушават конкуренцията в най-малка степен, или пък в точка от 54 същата рамка, съгласно формулировката на която размерът на рекапитализацията, свързана с пандемията

COVID-19, не бива да надвишава необходимия минимум, за да се гарантира жизнеспособността на бенефициера, и не следва да надхвърля необходимото за възстановяването на капиталовата структура на бенефициера до положението, предхождащо разпространението на COVID-19.

- 150 Така проверката дали помощта е необходима и пропорционална, по принцип, и дали са спазени цитираните като пример в точка 149 по-горе условия, в частност, предполага получателят на помощта да бъде предварително индивидуализиран. Всъщност неправилното или непълното индивидуализиране на бенефициера на дадена мярка за помощ може да има отражение върху целия анализ за съвместимостта на тази мярка с вътрешния пазар.
- 151 Следователно обжалваното решение трябва да се отмени, без да е необходимо да се разглеждат останалите основания за обжалване.
- 152 Накрая, досежно възможността за държавите членки да предоставят държавни помощи на дружества, които са част от група дружества, извършваща дейност в няколко държави членки, по практически съображения следва да се припомни, че държавите членки и институциите на Съюза имат взаимни задължения за лоялно сътрудничество, в съответствие с член 4, параграф 3 ДЕС. Ето защо Комисията и държавите членки трябва да си сътрудничат добросъвестно, при пълно спазване на разпоредбите на Договора за функционирането на ЕС, и по-специално на тези относно държавните помощи (вж. в този смисъл решение от 22 декември 2010 г., Комисия/Белгия, C-507/08, EU:C:2010:802, т. 44 и цитираната съдебна практика). Това задължение за лоялно сътрудничество и координация е още по-важно в случаите, когато различни държави членки планират едновременно да предоставят помощи на субекти, част от една и съща група от дружества, която осъществява координирана дейност на вътрешния пазар, за да се възползва в пълна степен от съответните предимства.

По съдебните разноски

- 153 Съгласно член 134, параграф 1 от Процедурния правилник на Общия съд загубилата делото страна се осъжда да заплати съдебните разноски, ако е направено такова искане. След като е загубила делото, Комисията следва да бъде осъдена да понесе направените от нея съдебни разноски, както и тези на жалбоподателите в съответствие с искането на последните.
- 154 Съгласно член 138, параграфи 1 и 3 от Процедурния правилник встъпилите страни понасят направените от тях съдебни разноски.

По изложените съображения

ОБЩИЯТ СЪД (осми разширен състав)

реши:

- 1) Отменя Решение C(2021) 2488 final на Комисията от 5 април 2021 г. относно държавна помощ SA.59913 — Франция — COVID-19 — Рекапитализация на Air France и на Air France-KLM.**

- 2) Европейската комисия понася направените от нея съдебни разноси, както и тези на Ryanair DAC и на Malta Air Ltd.
- 3) Федерална република Германия, Френската република, Кралство Нидерландия, Air France-KLM и Société Air France понасят направените от тях съдебни разноси.

Van der Woude

Корнезов

De Baere

Petrлік

Kingston

Обявено в открито съдебно заседание в Люксембург на 20 декември 2023 година.

Подписи