



Kohtulahendite kogumik

ÜLDKOHTU OTSUS (kaheksas koda laiendatud koosseisus)

20. detsember 2023*

Riigiabi – Prantsusmaa poolt Air France'ile ja Air France-KLMile COVID-19 pandeemia kontekstis antud abi – Rekapitaliseerimine – Otsus, millega riigiabi tunnistatakse siseturuga kokkusobivaks – Tühistamishagi – Õigus esitada hagi – Hageja turuseisundi oluline kahjustamine – Vastuvõetavus – Abisaaja väljaselgitamine äriühingute kontserni kontekstis

Kohtuasjas T-494/21,

Ryanair DAC, asukoht Swords (Iirimaa),

Malta Air Ltd., asukoht Pietà (Malta),

esindajad: advokaadid F.-C. Laprèvote, E. Vahida, V. Blanc, S. Rating, I.-G. Metaxas-Maranghidis ja D. Pérez de Lamo,

hagejad,

versus

Euroopa Komisjon, esindajad: L. Flynn, J. Carpi Badía ja C. Georgieva,

kostja,

keda toetavad

Saksamaa Liitvabariik, esindajad: P.-L. Krüger ja J. Möller,

Prantsuse Vabariik, esindajad: A.-L. Desjonquères, P. Dodeller, T. Stéhelin, B. Fodda ja T. Lechevallier,

Madalmaade Kuningriik, esindajad: M. Bulterman, C. Schillemans ja J. Langer, keda abistas advokaat S. Corrijn,

Air France-KLM, asukoht Pariis (Prantsusmaa), esindajad: advokaadid J. Derenne ja D. Vallindas,

ja

Société Air France, asukoht Tremblay-en-France (Prantsusmaa), esindajad: J. Derenne ja D. Vallindas,

* Kohtumenetluse keel: inglise.

menetlusse astujad,

ÜLDKOHUS (kaheksas koda laiendatud koosseisus),

koosseisus: president M. van der Woude, kohtunikud A. Kornezov (ettekandja), G. De Baere, D. Petrlík ja S. Kingston,

kohtusekretär: ametnik S. Spyropoulos,

arvestades menetluse kirjalikku osa,

arvestades 22. mai 2023. aasta kohtuistungil esitatut,

on teinud järgmise

otsuse

- 1 Hagejad Ryanair DAC ja Malta Air ltd. paluvad ELTL artikli 263 alusel esitatud hagi tühistada komisjoni 5. aprilli 2021. aasta otsuse C(2021) 2488 (final) riigiabi SA.59913 kohta – Prantsusmaa – COVID-19 – Air France'i ja Air France-KLMi rekapitalizeerimine (edaspidi „vaidlustatud otsus“).

Vaidluse taust

- 2 Société Air France (edaspidi „Air France“) ja Air France-KLM (edaspidi „valdusühing Air France-KLM“) kuuluvad kontserni Air France-KLM. Kontserni eesotsas on valdusühing Air France-KLM. Vaidlustatud otsuse kohaselt kuuluvad sellesse kontserni muu hulgas Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV (edaspidi „KLM“), „Air France-KLM International Mobility (Šveits)“, „Blueteam V (Prantsusmaa)“, „BigBlank (Prantsusmaa)“, „Air France-KLM Finance (Prantsusmaa)“ ja „Transavia Company (Prantsusmaa)“.
- 3 Vaidlustatud otsuse kohaselt kuulub Prantsuse Vabariigile ja Madalmaade Kuningriigile valdusühingu Air France-KLM kapitalis vastavalt 14,3% ja 14% suurune osalus, kusjuures Prantsuse Vabariigile kuulub selles 21% hääleõigustest. Valdus hingule Air France-KLM omakorda kuulub 100% osalus Air France'i kapitalis ning otseselt ja kaudselt 93,48% osalus KLMi kapitalis. Lisaks kuulub kõnealusele valdusühingule KLMis 99,7% majanduslikest õigustest, st dividendi saamise õigusest, ja 49% hääleõigustest. Samale valdusühingule kuulub 100% osalus teiste eespool punktis 2 loetletud tütarettevõtjate kapitalis.
- 4 Vaidlustatud otsus kuulub rea muude riigiabimeetmete konteksti, mille eesmärk on toetada lennundussektorit, täpsemalt kontserni Air France-KLM kuuluvaid  riiuhinguid.
- 5 Täpsemalt kiitis Euroopa Komisjon 4. mail 2020 heaks Prantsuse Vabariigi poolt Air France'ile antava individuaalse abi, mis seisneb esiteks riigi laenugarantiis 90% ulatuses pankade konsortsiumi antavale 4 miljardi euro suurusele laenule ja teiseks kuni 3 miljardi euro suuruses aktsion rilaenus (edaspidi „aktsion rilaen“) otsusega C(2020) 2983 (final) riigiabi SA.57082 (2020/N) kohta – Prantsusmaa – COVID-19 – Ajutise raamistiku artikli 107 lõike 3 punkt b –

Garantii ja aktsionäri-laen Air France'ile, mida on parandatud komisjoni 17. detsembri 2020. aasta otsusega C(2020) 9384 (final) ja komisjoni 26. juuli 2021. aasta otsusega C(2021) 5701 (final) (edaspidi „otsus Air France“), mis on osa Üldkohtule esitatud toimikust.

- 6 Otsuses Air France leidis komisjon, et kõnealust abi said Air France ja tema kontrollitavad tütarettevõtjad. Seevastu ei peetud abisaajateks valdusühingut Air France-KLM ega tema teisi tütarettevõtjaid, sealhulgas KLMi ja viimase kontrollitavaid äriühinguid.
- 7 Komisjon kiitis 13. juulil 2020 heaks Madalmaade Kuningriigi poolt KLMile antava individuaalse abi, mis seisneb esiteks riigi laenugarantiis KLMile pankade konsortsiumi antavale laenule ja teiseks riigilaenus kogusummas 3,4 miljardit eurot oma 13. juuli 2020. aasta otsusega C(2020) 4871 (final) riigiabi SA.57116 (2020/N) kohta – Madalmaad – COVID-19: Riigi laenugarantii ja riigilaen KLMile (edaspidi „otsus KLM“).
- 8 Prantsuse Vabariik teatas 31. märtsil 2021 komisjonile vastavalt ELTL artikli 107 lõike 3 punktile b ja komisjoni 19. märtsi 2020. aasta teatisele „Riigiabi ajutine raamistik majanduse toetamiseks praeguse COVID-19 puhangu kontekstis“ (ELT 2020, C 91 I, lk 1), mida on muudetud 1. veebruaril 2021 (ELT 2021, C 34, lk 6) (edaspidi „ajutine raamistik“), individuaalsest abist Air France'i ja valdusühingu Air France-KLM rekapitalizeerimise vormis kogusummas 4 miljardit eurot (edaspidi „kõnealune meede“). Kõnealune meede seisneb ühelt poolt Prantsuse Vabariigi osalemises kuni 1 miljardi euro suuruses kapitali suurendamise projektis (edaspidi „osalus kapitalis“) ja teiselt poolt otsuses Air France käsitletud aktsionäri-laenu konverteerimises hübriidkapitaliinstrumentiks (edaspidi „hübriidkapitaliinstrument“).
- 9 Komisjon võttis 5. aprillil 2021 vastu vaidlustatud otsuse, milles ta järeldas, et kõnealune meede kujutab endast siseturuga kokkusobivat riigiabi ELTL artikli 107 lõike 3 punkti b ja ajutise raamistiku alusel.
- 10 Vaidlustatud otsuses leidis komisjon, et kõnealusest meetmest kasusaajad olid esiteks Air France ja tema tütarettevõtjad ning teiseks valdusühing Air France-KLM ja tema kontrollitavad tütarettevõtjad (edaspidi „abisaajad“), kuid mitte KLM ja tema tütarettevõtjad.
- 11 19. mai 2021. aasta kohtuotsuses Ryanair vs. komisjon (KLM; COVID-19) (T-643/20, EU:T:2021:286) tühistas Üldkohus otsuse KLM põhjendusel, et see ei olnud põhjendatud vaidlusalusest abimeetmest kasusaaja väljaselgitamise küsimuses.

Poolte nõuded

- 12 Hagejad paluvad Üldkohtul:
 - tühistada vaidlustatud otsus;
 - mõista kohtukulud välja komisjonilt.
- 13 Komisjon palub Üldkohtul:
 - jätta hagi rahuldamata;
 - mõista kohtukulud välja hagejatelt.

- 14 Saksamaa Liitvabariik, Madalmaade Kuningriik, Air France ja valdusühing Air France-KLM paluvad jätta hagi põhjendamata tõttu rahuldamata ja mõista kohtukulud välja hagejatel.
- 15 Prantsuse Vabariik palub Üldkohtul jätta hagi vastuvõetamatuse tõttu läbi vaatamata osas, milles hagejad vaidlustavad vaidlustatud otsuse põhjendatuse, ning jätta hagi ülejäänud osas sisuliselt rahuldamata.

Õiguslik käsitlus

Vastuvõetavus

- 16 Esiteks väidavad hagejad, et nad on asjasse puutuvad isikud ELTL artikli 108 lõike 2 ja nõukogu 13. juuli 2015. aasta määruse (EL) 2015/1589, millega kehtestatakse üksikasjalikud eeskirjad [ELTL] artikli 108 kohaldamiseks (ELT 2015, L 248, lk 9), artikli 1 punkti h tähenduses ning seega on neil õigus esitada oma menetluslike õiguste kaitseks hagi. Teiseks väidavad nad, et kõnealune meede kahjustas oluliselt nende konkurentsiseisundit turul ning järelikult on neil õigus esitada hagi vaidlustatud otsuse põhjendatuse vaidlustamiseks.
- 17 Komisjon, Saksamaa Liitvabariik, Madalmaade Kuningriik, Air France ja valdusühing Air France-KLM ei vaidlusta hagi vastuvõetavust.
- 18 Prantsuse Vabariik väidab seevastu, et hagejatel ei ole õigust esitada hagi vaidlustatud otsuse põhjendatuse vaidlustamiseks.
- 19 Käesolevas asjas on kindel, et hagejad on Air France'i konkurendid, ning vaidlust ei ole selles, et neid tuleb seega pidada „huvitatud poolteks“ määruse 2015/1589 artikli 1 punkti h tähenduses, et kaitsta oma ELTL artikli 108 lõikest 2 tulenevaid menetluslikke õigusi.
- 20 Mis puudutab hagejate õigust vaidlustada vaidlustatud otsuse põhjendatust, siis tuleb meenutada, et füüsilise või juriidilise isiku poolt ELTL artikli 263 neljanda lõigu alusel niisuguse akti peale esitatud hagi vastuvõetavus, mille adressaat ta ei ole, eeldab, et tunnustatakse isiku õigust esitada hagi, mis esineb kahel juhul. Esiteks võib hagi esitada tingimusel, et see akt puudutab isikut otseselt ja isiklikult. Teiseks võib isik esitada hagi halduse üldakti peale, mis ei vaja rakendusmeetmeid, kui see akt puudutab teda otseselt (17. septembri 2015. aasta kohtuotsus *Mory jt vs. komisjon*, C-33/14 P, EU:C:2015:609, punktid 59 ja 91, ning 13. märtsi 2018. aasta kohtuotsus *Industrias Químicas del Vallés vs. komisjon*, C-244/16 P, EU:C:2018:177, punkt 39).
- 21 Kuna vaidlustatud otsus, mis on adresseeritud Prantsuse Vabariigile, ei ole halduse üldakt ELTL artikli 263 neljanda lõigu tähenduses, sest see ei ole üldkohaldatav akt (vt selle kohta 3. oktoobri 2013. aasta kohtuotsus *Inuit Tapiriit Kanatami jt vs. parlament ja nõukogu*, C-583/11 P, EU:C:2013:625, punkt 56), peab Üldkohus kontrollima, kas see otsus puudutab hagejaid otseselt ja isiklikult selle sätte tähenduses.
- 22 Sellega seoses ilmneb väljakujunenud kohtupraktikast, et teised isikud, kes ei ole otsuse adressaadid, ei saa väita, et nad on isiklikult puudutatud, välja arvatud juhul, kui otsus mõjutab neid teatavate neile omaste tunnuste või neid iseloomustava faktilise olukorra tõttu, mis neid kõigist teistest isikutest eristab ja seega individualiseerib neid sarnaselt otsuse adressaadiga

(15. juuli 1963. aasta kohtuotsus Plaumann vs. komisjon, 25/62, EU:C:1963:17, lk 223; 28. jaanuari 1986. aasta kohtuotsus Cofaz jt vs. komisjon, 169/84, EU:C:1986:42, punkt 22, ning 22. novembri 2007. aasta kohtuotsus Sniace vs. komisjon, C-260/05 P, EU:C:2007:700, punkt 53).

- 23 Seega, kui hageja vaidlustab ELTL artikli 108 lõike 3 alusel või ametliku uurimismenetluse tulemusena vastu võetud abi hindamise otsuse põhjendatuse, siis ainuüksi asjaolu, et teda võib pidada ELTL artikli 108 lõike 2 tähenduses „asjasse puutuvaks isikuks“, ei ole hagi vastuvõetavaks tunnistamiseks piisav. Ta peab seega tõendama, et ta on erilises olukorras eespool punktis 22 viidatud kohtupraktika tähenduses. Nii on see eelkõige juhul, kui asjaomase otsuse esemeks oleva abiga on oluliselt kahjustatud hageja seisundit asjaomasel turul (vt 15. juuli 2021. aasta kohtuotsus Deutsche Lufthansa vs. komisjon, C-453/19 P, EU:C:2021:608, punkt 37 ja seal viidatud kohtupraktika).
- 24 Kui hageja tõendab, et tema turuseisundit on oluliselt kahjustatud, ei eelda see, et tehakse lõplik otsus selle poole ja abi saanud ettevõtjate vaheliste konkurentsuhete kohta, vaid nõuab üksnes, et nimetatud pool esitaks asjakohaselt põhjused, miks võib komisjoni otsus kõnealusel turul oluliselt tema seisundit kahjustades rikkuda tema legitiimseid huve (vt 15. juuli 2021. aasta kohtuotsus Deutsche Lufthansa vs. komisjon, C-453/19 P, EU:C:2021:608, punkt 57 ja seal viidatud kohtupraktika).
- 25 Niisiis tuleneb Euroopa Kohtu praktikast, et hageja konkurentsiseisundi oluline kahjustamine asjaomasel turul ei ilmne seega mitte selle turu erinevate konkurentsuhete põhjalikust analüüsist, mille teel saaks täpselt kindlaks teha tema konkurentsiseisundi kahjustamise ulatuse, vaid põhimõtteliselt *prima facie* tuvastamisest, et komisjoni otsuses käsitletud meetme võtmise tagajärjel kahjustatakse oluliselt tema seisundit (15. juuli 2021. aasta kohtuotsus Deutsche Lufthansa vs. komisjon, C-453/19 P, EU:C:2021:608, punkt 58).
- 26 Sellest tuleneb, et see tingimus võib olla täidetud, kui hageja esitab tõendeid, mis võimaldavad kinnitada, et asjaomane meede võib oluliselt kahjustada tema seisundit asjaomasel turul (vt 15. juuli 2021. aasta kohtuotsus Deutsche Lufthansa vs. komisjon, C-453/19 P, EU:C:2021:608, punkt 59 ja seal viidatud kohtupraktika).
- 27 Mis puudutab tõendeid, mis on kohtupraktika alusel lubatud konkurentsiseisundi olulise kahjustamise tõendamiseks, siis tuleb meelde tuletada, et ainuüksi asjaolu, et akt võib teatud määral mõjutada asjaomasel turul esinevaid konkurentsuheteid ja puudutatud ettevõtja on ükskõik millises konkurentsuhetes nimetatud akti soodustatud isikuga, ei ole piisav selleks, et järeldada, et akt seda ettevõtjat isiklikult puudutab. Seega ei saa ettevõtja tugineda üksnes asjaolule, et ta on abi saava ettevõtja konkurent (vt 15. juuli 2021. aasta kohtuotsus Deutsche Lufthansa vs. komisjon, C-453/19 P, EU:C:2021:608, punkt 60 ja seal viidatud kohtupraktika).
- 28 Konkurendi turuseisundi olulise kahjustamise tõendamise ei saa piirduda vaid selliste asjaolude esinemisega, mis osutavad hageja äri- või finantstulemuste halvenemisele, näiteks see, et pärast abi andmist tema käive oluliselt langes, ta sai märkimisväärset finantskahju või tema turuosa märkimisväärselt vähenes. Riigiabi andmine võib kahjustada ka ettevõtja konkurentsiolukorda muul viisil, põhjustades eelkõige tulu saamata jäämise või ebasoodsama arengu kui see, mis oleks toimunud abi puudumisel (15. juuli 2021. aasta kohtuotsus Deutsche Lufthansa vs. komisjon, C-453/19 P, EU:C:2021:608, punkt 61).

- 29 Lisaks ei nõua kohtupraktika, et hageja esitaks tõendeid asjaomaste turgude suuruse või geograafilise ulatuse või ka oma turuosade või kõnealusel meetmest abisaaja või nendel turgudel võimalike konkurentide turuosade kohta (vt selle kohta 15. juuli 2021. aasta kohtuotsus *Deutsche Lufthansa vs. komisjon*, C-453/19 P, EU:C:2021:608, punkt 65).
- 30 Neid põhimõtteid arvestades tuleb analüüsida, kas hagejad on esitanud tõendeid, mis võimaldavad kinnitada, et kõnealune meede võib oluliselt kahjustada nende seisundit asjaomasel turul.
- 31 Sellega seoses väidavad hagejad esiteks, et enne COVID-19 pandeemiat käitasid nad 211 lennuliini, mille lähte- või sihtkoht oli Prantsusmaa. Täpsemalt selgitavad nad, et Ryanair konkureeris otseselt Air France'i ja tema tütarettevõtjatega 2019. aastal 45-l ja 2021. aastal 47-l Prantsusmaalt väljuval ja sinna saabuval liinil, millel on majanduslik tähtsus, kuna need ühendavad suuri linnu Euroopas ja kaugemal ning neid teenindasid üldiselt väga vähesed teised lennuettevõtjad. Lisaks vedas Ryanair 2019. aastal nendel liinidel üle miljoni reisija ja 2021. aasta jaanuarist kuni augustini nendel liinidel kokku 127 305 reisijat.
- 32 Prantsuse Vabariik väidab sisuliselt vastu, et Ryanair ei ole Air France'i lähim ega otseseim konkurent. Lisaks vaidleb ta vastu asjaolule, et hagejad „konkureerivad otseselt“ Air France'iga, kuna viimase teenindatavad lennuliinid, mis väljuvad Roissy Charles de Gaulle'i (edaspidi „CDG lennujaam“) ja Pariisi Orly (edaspidi „ORY lennujaam“) lennujaamadest ja suunduvad sinna, ning lennuliinid, mida Ryanair teenindas Beauvais-Tillé lennujaamast (edaspidi „BVA lennujaam“), ei ole üksteisega asendatavad ega ole seega hagejate ja Air France'i vahelise konkurentsisuhte hindamisel asjakohased. Mis puudutab hagejate viidatud teisi lennuliine, siis väidab ta, et nendel lennuliinidel ei ole Ryanair Air France'i ainus konkurent.
- 33 Sellega seoses tuleb meenutada, et hagi vastuvõetavuse kontrollimise staadiumis ei ole vaja teha lõplikku otsust asjaomase kauba- või teenuseturu määratluse või ka hagejate ja abisaaja vaheliste konkurentsuhete kohta. Põhimõtteliselt piisab sellest, kui hagejad tõendavad, et *prima facie* kahjustab asjaomase meetme kohaldamine oluliselt nende konkurentsiseisundit turul (vt eespool punktides 24 ja 25 viidatud kohtupraktika).
- 34 Mis puudutab küsimust, kas ühelt poolt CDG ja ORY lennujaamadest ning teiselt poolt BVA lennujaamast väljuvad ja nendesse lennujaamadesse suunduvad lennuliinid on üksteisega asendatavad, siis tuleneb kohtupraktikast, et selleks võib Üldkohus arvesse võtta mitut tegurit, nagu vahemaa ja sõiduaeg vastavalt võrdluskriteeriumile – 100 km või tunni pikkune sõiduaeg –, konkurentide, asjaomaste lennujaamade ja liikmesriikide tsiviillennundusametuste seisukoht, hinnanguline huvireisijate osakaal lennuliinil, mõiste „lennujaamasüsteem“ nõukogu 23. juuli 1992. aasta määruse (EMÜ) nr 2408/92 ühenduse lennuettevõtjate juurdepääsu kohta ühendusesisestele lennuliinidele (EÜT 1992, L 240, lk 8; ELT eriväljaanne 07/01, lk 420) II lisa tähenduses, kaubandustavad ning transporditeenuste olemasolu või puudumine lennujaamade ja teatavate linnade vahel (6. juuli 2010. aasta kohtuotsus *Ryanair vs. komisjon*, T-342/07, EU:T:2010:280, punkt 103 jj).
- 35 On tõsi, et vaidlustatud otsuse 100. joonealusel märkuses märkis komisjon „ammendavuse huvides“, et CDG ja ORY lennujaamad ei ole BVA lennujaamaga asendatavad. Ta ei põhjendanud siiski seda järeldust ega analüüsinud ega isegi maininud ühtegi eespool punktis 34 viidatud kohtupraktikas loetletud asjakohast kriteeriumi.

- 36 Kohtuistungil märkis komisjon, et neid kriteeriume arvestades võib Ryanairi lennuliine, mille lähte- või sihtpunkt on BVA lennujaam, käesoleva hagi vastuvõetavuse seisukohast *prima facie* pidada asendatavaks lennuliinidega, mida teenindas Air France ja mille lähte- või sihtkoht on CDG ja ORY lennujaamad.
- 37 See seisukoht peegeldub komisjoni otsustuspraktikas, mis ei ole Euroopa Liidu kohtule siduv, kuid võib siiski olla tarvilik, kui *prima facie* hinnatakse küsimust, kas kõnealuse meetme kohaldamine võib kahjustada hagejate konkurentsiseisundit turul. Näiteks 27. veebruari 2013. aasta otsuse C(2013) 1106 (final), millega tunnistatakse koandumine siseturuga ja EMP lepinguga kokkusobimatuks (juhtum COMP/M.6663) – Ryanair/Aer Lingus III), põhjendustes 266–279 leidis komisjon, et 100 km või ühe tunni pikkuse sõiduaja kriteerium oli täidetud, kuna vahemaa ja aeg, mis kuluvad autoga CDG, ORY ja BVA lennujaamadest Pariisi kesklinna sõiduks, olid vastavalt 23 km (31 min), 20 km (30 min) ja 80 km (60 min). Selle põhjal järeldas komisjon, et ORY lennujaam on Dublinist (Iirimaa) väljuvate ja sinna suunduvate lendude poolest CDG ja BVA lennujaamadega asendatav.
- 38 Neil asjaoludel ja kuna Üldkohtu käsutuses olevas toimikus puuduvad konkreetsete vastupidised tõendid, tuleb asuda seisukohale, et lennuliine, mida Ryanair teenindas BVA lennujaamast väljuvatel ja sinna suunduvatel lennuliinidel, millele hagejad viitavad, et tõendada oma õigust esitada hagi, võib pidada *prima facie* asendatavaks lennuliinidega, mida teenindas Air France CDG ja ORY lennujaamadest väljuvatel ja sinna suunduvatel lennuliinidel. Seega tuleb Ryanairi hagi esitamise õiguse analüüsimisel arvesse võtta kõiki hagejate viidatud lennuliine, kusjuures tuleb täpsustada, et Prantsuse Vabariik ei vaidlusta vastavalt Ryanairi ja Air France'i poolt teistest Prantsusmaal asuvatest lennujaamadest väljuvate ja sinna suunduvate muude lennuliinide üksteisega asendatavust.
- 39 Seega tuleb asuda seisukohale, et Ryanair konkureeris Air France'i ja tema tütaretttevõtjatega märkimisväärsel hulgal lennuliinidel, mille lähte- ja sihtkoht oli Prantsusmaa, see tähendab 45–47 lennuliinil aastatel 2019–2021. Lisaks nähtub Üldkohtu käsutuses olevast toimikust, eelkõige hagiavalduse lisast A.3.6, mille tõenduslikku jõudu ei ole vaidlustanud ei komisjon ega menetlusse astujad, et nendel liinidel Ryanairi pakutavate istekohtade arv oli sageli võrreldav Air France'i ja tema tütaretttevõtjate pakutavate istekohtade arvuga või teatud juhtudel isegi sellest suurem. Nendevaheline konkurents oli seega pakutavate istekohtade arvu poolest samuti märkimisväärne.
- 40 Teiseks väidavad hagejad, et nad kavandasid laiendada oma tegevust Prantsuse turul, millest annab tunnistust asjaolu, et nad avasid 2019. aastal 67 uut lennuliini, mille lähte- või sihtkoht oli Prantsusmaa. Komisjon ja menetlusse astujad ei vaidle sellele asjaolule vastu. Veel lisavad hagejad, et nad tellisid 210 õhusõidukit Boeing 737 Max, mis saabusid nende lennukiparki 2021. aasta juunis ja mis võimaldasid neil jätkata oma laienemiskavasid.
- 41 Kolmandaks nähtub eelkõige vaidlustatud otsuse punktidest 14–18, et kõnealuse meetme eesmärk oli vältida valdusühingu Air France-KLM ja Air France'i maksejõuetuse riski. Lisaks nähtub hagejate esitatud poliitilise innovatsiooni sihtasutuse aruandest „Before COVID-19 air transportation in Europa: an already fragile sector“ (Lennutransport Euroopas enne COVID-19 pandeemiat: juba niigi ebakindel sektor), mis pärineb 2020. aasta maist ja mille sisu ei ole pooled vaidlustanud, et on „tõenäoline, et Ryanair [...] väljub COVID-19 kriisist ilma suurema kahjuta ning [tal] on isegi piisavalt rahalisi vahendeid muu hulgas tänu võlakohustuste võtmisele ja pankrotis äriühingute ülesostmisele, et osaleda tõenäolises lennutranspordi ümberkorraldamises

Euroopas“. Sellest tuleneb, et Ryanairil oli suhteliselt tugev seisund võrreldes selliste traditsiooniliste ettevõtjatega nagu Air France, kes seisis silmitsi maksejõuetuse või isegi turult lahkumise ohuga.

- 42 Neljandaks nähtub toimikust, et 2019. aastal avaldas valdusühingu Air France-KLM peadirektor tegevuskava, mille eesmärk oli tugevdada konkurentsi selliste odavlennuettevõtjatega nagu Ryanair odavlennuettevõtjast tütarettevõtja „Transavia France“ kaudu.
- 43 Eespool punktides 38–42 esile toodud asjaolud kogumis võimaldavad asuda seisukohale, et hagejad on tõendanud, et kõnealuse meetme kohaldamine võis tugevdada Air France'i konkurentsiseisundit Ryanairi kahjuks ja viia *prima facie* Ryanairi konkurentsiseisundi olulise kahjustamiseni, põhjustades eelkõige tulu saamata jäämise või ebasoodsama arengu kui see, mis oleks toimunud sellise meetme puudumisel (vt eespool punktis 28 viidatud kohtupraktika).
- 44 Seda järeldust ei sea kahtluse alla Prantsuse Vabariigi vastuväide, et Ryanair ei ole Air France'i peamine konkurent Prantsuse turul.
- 45 Nimelt ei nõua kohtupraktika, et selleks, et meede võiks hageja konkurentsiseisundit oluliselt mõjutada, peab hageja olema abisaaja peamine konkurent.
- 46 Samuti ei saa nõustuda Prantsuse Vabariigi vastuväitega, mille kohaselt ei ole hagejad tõendanud, et vaidlustatud otsus mõjutab neid faktilise olukorra tõttu, mis neid kõigist teistest Air France'i konkurentidest eristab.
- 47 Nimelt on hageja konkurentsiseisundi olulise kahjustamise kriteerium hagejale omane tegur, mida tuleb hinnata üksnes seoses tema seisundiga turul enne kõnealuse meetme andmist või selle puudumisel. Seega ei tule võrrelda kõigi asjaomasel turul tegutsevate konkurentide olukorda (vt selle kohta kohtujurist Szpunari ettepanek kohtuasjas *Deutsche Lufthansa vs. komisjon*, C-453/19 P, EU:C:2020:862, punkt 58). Lisaks, nagu on meenutatud eespool punktis 29, on Euroopa Kohus täpsustanud, et ei ole vaja, et hageja esitaks andmeid oma või abisaaja või võimalike konkurentide turuosade kohta sellel turul. Sellest tuleneb, et tema konkurentsiseisundi olulise kahjustamise tõendamiseks ei saa hagejalt nõuda, et ta näitaks tõenditele tuginedes, milline on kõikide tema konkurentide konkurentsiolukord, ja et tema oma erineb sellest.
- 48 Lisaks tuleb märkida, et eespool punktis 22 viidatud kohtupraktikas on ette nähtud kaks eraldi kriteeriumi selleks, et tõendada, et otsus puudutab isiklikult teisi isikuid peale otsuse adressaatide, st et vaidlustatud otsus puudutab neid „teatavate neile omaste tunnuste“ või „neid iseloomustava faktilise olukorra tõttu, mis neid kõigist teistest isikutest eristab“. See kohtupraktika ei nõua seega, et hageja tõendaks igal juhul, et tema faktiline olukord erineb kõikide teiste isikute omast. Piisab nimelt sellest, et vaidlustatud otsus mõjutab hagejat tema teatavate talle omaste tunnuste tõttu.
- 49 Käesoleval juhul on see nii. Nimelt viitavad kõik eespool punktides 38–42 mainitud asjaolud piisavalt usutavalt sellele, et Ryanairi seisundit asjaomastel turgudel iseloomustasid teatavad talle erilised omadused, nimelt asjaolu, et Ryanair konkureerib Air France'iga otseselt paljudel lennuliinidel, kus tal on lisaks suur arv istekohti, et ta oli alustanud tegevuse laiendamist Prantsuse turul, avades enne COVID-19 pandeemia puhkemist suure hulga uusi lennuliine, et Air France kavatses tugevdada konkurentsi nn odavturusegmendis, kus Ryanair tegutseb, oma lennuettevõtja „Transavia France“ kaudu, ning et kõnealuse meetme puudumisel olnuks olemas risk, et Air

France muutub maksejõuetuks või vähemalt oluliselt nõrgestatuks, samas kui Ryanairi finantsolukord näis olevat suhteliselt tugev võrreldes abisaajaga, pannes ta seega olukorda, mis võimaldaks tal abi puudumisel võita turuosasid Air France'i arvel.

- 50 Kõike eeltoodut arvestades tuleb järeldada, et hagejad on õiguslikult piisavalt tõendanud, et kõnealune meede võis oluliselt kahjustada Ryanairi konkurentsiseisundit asjaomasel turul.
- 51 Tuleb tõdeda, et vaidlustatud otsus puudutab Ryanairi ka otseselt, kuna Prantsuse Vabariigi tahtes anda valdusühingule Air France-KLM abi ei ole mingit kahtlust ning abi andmine võib seada Ryanairi ebasoodsasse konkurentsiolukorda ja kahjustada seega tema õigust mitte saada selle abiga moonutatud konkurentsi tõttu kahju (vt selle kohta 6. novembri 2018. aasta kohtuotsus *Scuola Elementare Maria Montessori vs. komisjon, komisjon vs. Scuola Elementare Maria Montessori ja komisjon vs. Ferracci*, C-622/16 P – C-624/16 P, EU:C:2018:873, punkt 43 ja seal viidatud kohtupraktika).
- 52 Seega on Ryanairil õigus vaidlustada vaidlustatud otsuse põhjendus.
- 53 Mis puudutab Malta Airi õigust esitada hagi, siis on otsustatud, et kui hagejatest ühe hagi on vastuvõetav ja tegemist on ühe ja sama haviga, ei ole vaja analüüsida teiste hagejate õigust hagi esitada (vt 12. detsembri 2014. aasta kohtuotsus *Crown Equipment (Suzhou) ja Crown Gabelstapler vs. nõukogu*, T-643/11, EU:T:2014:1076, punkt 33 (ei avaldata) ja seal viidatud kohtupraktika).

Sisulised küsimused

- 54 Hagi põhjendamiseks esitavad hagejad seitse väidet, millest esimene puudutab sisuliselt KLMi väljajätmist kõnealusest meetmest kasusaajate hulgast, teine ajutise raamistiku väärkohaldamist, kolmas ELTL artikli 107 lõike 3 punkti b väärkohaldamist, neljas diskrimineerimiskeelu, teenuste osutamise vabaduse ja asutamisvabaduse põhimõtete rikkumist, viies hagejate menetluslike õiguste rikkumist, kuues põhjendamiskohustuse rikkumist ning seitsmes ELTL artikli 342 ja nõukogu 15. aprilli 1958. aasta määruse nr 1, millega määratakse kindlaks Euroopa Majandusühenduses kasutatavad keeled (EÜT 1958, 17, lk 401; ELT eriväljaanne 01/01, lk 3), rikkumist.

Esimene väide, mis puudutab KLMi väljajätmist kõnealusest meetmest kasusaajate hulgast

- 55 Hagejad väidavad, et kõnealusest meetmest kasusaaja määratlus vaidlustatud otsuses ei ole selge, järjekindel ega piisavalt põhjendatud, kuna see määratlus ei vasta ühelegi õiguslikule, majanduslikule või raamatupidamislikule tegelikkusele. Nad toovad esile mitu asjaolu, et tõendada, et KLMi võib samuti pidada kõnealusest meetmest kasusaajaks. Nad toovad sisuliselt välja kapitali-, orgaanilised, funktsionaalsed ja majanduslikud sidemed valdusühingu Air France-KLM, Air France'i ja KLMi vahel, meetme konteksti, lepingulise raamistiku, mille alusel nimetatud meede võeti, ning Prantsuse Vabariigi võetud kohustused.
- 56 Komisjon vaidleb hagejate argumentidele vastu. Ta kinnitab, et ta võttis arvesse kõiki kohtupraktikas esitatud asjakohaseid tegureid, et teha kindlaks, kas õiguslikult iseseisvad üksused moodustavad ühe majandusüksuse, ning järeldas õigesti, et KLM ja tema tütaretttevõtjad ei saa kõnealusest meetmest kasu. Sellele järeldusele jõudmiseks märgib ta, et ta võttis arvesse

lepingulist raamistikku, mis kehtestati eesmärgiga suunata kõnealuselt meetmest tulenevad rahalised ja majanduslikud tagajärjed Air France'i, ning Prantsuse Vabariigi võetud kohustusi, mis tagavad, et seda meedet ei kanta üle KLMile.

- 57 Prantsuse Vabariik, Madalmaade Kuningriik, Air France ja valdusühing Air France-KLM nõustuvad komisjoni seisukohtadega.
- 58 Vaidlustatud otsuses leidis komisjon, et kõnealuselt meetmest kasusaajad olid esiteks Air France ja tema tütarettvõtjad ning teiseks valdusühing Air France-KLM ja tema kontrollitavad tütarettvõtjad, kuid mitte KLM ja tema tütarettvõtjad. Seega pidas ta kõnealuselt meetmest kasusaajateks valdusühingut Air France-KLM ja kõiki tema eespool punktis 2 nimetatud tütarettvõtjaid, st Air France'i, „Air France-KLM International Mobilityt (Šveits)“, „Blueteam V-d (Prantsusmaa)“, „BigBlanki (Prantsusmaa)“, „Air France-KLM Finance'i (Prantsusmaa)“ ja „Transavia Companyd (Prantsusmaa)“, välja arvatud KLM ja tema tütarettvõtjad.
- 59 Seega tõstatab käesolev väide sisuliselt küsimuse abimeetmest kasusaaja väljaselgitamisest äriühingute kontserni kontekstis.
- 60 Selles osas tuleneb kohtupraktikast, et mitut eraldiseisvat juriidilist üksust võib riigiabi eeskirjade kohaldamise eesmärgil pidada üheks majandusüksuseks. Nimelt tekib selles valdkonnas küsimus, kas mitu õiguslikult eraldiseisvat üksust moodustavad ühe majandusüksuse, eelkõige siis, kui tegemist on abisaaja väljaselgitamisega (vt selle kohta 14. novembri 1984. aasta kohtuotsus *Intermills vs. komisjon*, 323/82, EU:C:1984:345, punktid 11 ja 12, ning 19. mai 2021. aasta kohtuotsus *Ryanair vs. komisjon (KLM; COVID-19)*, T-643/20, EU:T:2021:286, punkt 46 ja seal viidatud kohtupraktika).
- 61 Kohtupraktikas ühe majandusüksuse olemasolu või puudumise kindlakstegemisel riigiabi valdkonnas arvesse võetud asjaolude hulgas on eelkõige asjaomase ettevõtja kuulumine äriühingute kontserni, mida kontrollib otseselt või kaudselt üks neist äriühingutest, sama või paralleelne majandustegevus ning asjaomaste äriühingute majandusliku sõltumatuse puudumine (vt selle kohta 14. oktoobri 2004. aasta kohtuotsus *Pollmeier Malchow vs. komisjon*, T-137/02, EU:T:2004:304, punktid 68–70); teatud üksuse kontrollitava ühtse kontserni moodustamine vaatamata selliste uute äriühingute asutamisele, millel on kõigil eraldiseisev õigusvõime (vt selle kohta 14. novembri 1984. aasta kohtuotsus *Intermills vs. komisjon*, 323/82, EU:C:1984:345, punkt 11); teises äriühingus kontrollosalust omava üksuse kontrolli, algatuste tegemise ja rahalise toetuse ülesannete täitmise võimalus, mis läheb kaugemale lihtsast investori kapitalipaigutusest, ning orgaaniliste, funktsionaalsete ja majanduslike sidemete olemasolu nende vahel (vt selle kohta 16. detsembri 2010. aasta kohtuotsus *AceaElectrabel Produzione vs. komisjon*, C-480/09 P, EU:C:2010:787, punkt 51, ja 19. mai 2021. aasta kohtuotsus *Ryanair vs. komisjon (KLM; COVID-19)*, T-643/20, EU:T:2021:286, punkt 47) ning asjakohaste lepingutingimuste olemasolu (vt selle kohta 16. detsembri 2010. aasta kohtuotsus *AceaElectrabel Produzione vs. komisjon*, C-480/09 P, EU:C:2010:787, punkt 57).
- 62 Lisaks võivad antud abimeetme liik, asjasse puutuva liikmesriigi võetud võimalikud kohustused ja kontekst, millesse see meede kuulub, olenevalt juhtumist olla samuti asjakohased tegurid, et teha kindlaks majandusüksuse olemasolu või puudumine riigiabi valdkonnas.

- 63 Samuti täpsustas komisjon oma tõlgendust mõistele „ettevõtja“ oma teatise riigiabi mõiste kohta [ELTL] artikli 107 lõike 1 tähenduses (ELT 2016, C 262, lk 1; edaspidi „teatis riigiabi mõiste kohta“). Kuigi see teatis ei ole Üldkohtule siduv, võib see siiski olla kasulik inspiratsiooniallikas (vt 6. aprilli 2022. aasta kohtuotsus Mead Johnson Nutrition (Asia Pacific) jt vs. komisjon, T-508/19, EU:T:2022:217, punkt 93 ning seal viidatud kohtupraktika).
- 64 Komisjon tunnistas teatise riigiabi mõiste kohta punktis 11, et mitut eraldiseisvat juriidilist isikut võidakse riigiabieskirjade kohaldamise eesmärgil lugeda üht majandusüksust moodustavaks. Sellega seoses tuleb selle punkti kohaselt arvesse võtta ühe üksuse enamusosaluse olemasolu teises üksuses ning muude funktsionaalsete, majanduslike või orgaaniliste sidemete olemasolu nende vahel.
- 65 Selles kontekstis on otsustatud, et komisjonil on laiaulatuslik kaalutusõigus, et teha kindlaks, kas kontserni kuuluvaid äriühinguid tuleb riigiabi kava kohaldamise eesmärgil lugeda üheks majandusüksuseks või õiguslikult ja rahaliselt iseseisvateks. See komisjoni kaalutusõigus eeldab keeruliste majanduslike faktide ja tingimuste arvesse võtmist ja hindamist. Kuna liidu kohus ei saa asendada otsuse tegija poolt faktilistele asjaoludele eelkõige majanduslikust seisukohast antud hinnangut oma hinnanguga, peab Üldkohtu asjakohane kontroll piirduma menetlus- ja põhjendamisnormide järgimise, faktiliste asjaolude sisulise õigsuse ning ilmse hindamisvea ja võimu kuritarvitamise puudumise kontrollimisega (vt 8. septembri 2009. aasta kohtuotsus AceaElectrabel vs. komisjon, T-303/05, ei avaldata, EU:T:2009:312, punktid 101 ja 102 ning seal viidatud kohtupraktika).
- 66 Siiski peab liidu kohus muu hulgas kontrollima mitte ainult esitatud tõendite sisulist õigsust, usaldusväarsust ja sidusust, vaid ka seda, kas need tõendid sisaldavad kogu asjakohast teavet, mida keerulise olukorra hindamisel tuleb arvesse võtta, ning kas kõnealused tõendid võivad toetada järeldusi, mis nendest on tehtud (20. septembri 2018. aasta kohtuotsus Hispaania vs. komisjon, C-114/17 P, EU:C:2018:753, punkt 104).
- 67 Lisaks peab komisjon erilise hoolega uurima samasse kontserni kuuluvate äriühingute vahelisi sidemeid, kui on alust karta, et riigiabi kumuleerumine sama kontserni piires avaldab konkurentsile mõju (vt 19. mai 2021. aasta kohtuotsus Ryanair vs. komisjon (KLM; COVID-19), T-643/20, EU:T:2021:286, punkt 48 ja seal viidatud kohtupraktika).
- 68 Veel tuleb märkida, et otsuse Air France esemeks oleva meetme ja kõnealuse meetme vahel on ajaline ja struktuuriline side. Nimelt väljavaadet, et otsuse Air France esemeks olnud aktsionäri-laen konverteeritakse omakapitaliks, kaaluti juba selle otsuse vastuvõtmise ajal, nagu nähtub sõnaselgelt otsuse punktist 11. Nimelt konverteeriti selle otsusega heaks kiidetud laen mõni kuu hiljem samas summas hübriidkapitaliinstrumendiks, mis omakorda on vaidlustatud otsuse ese. Selle otsuse punktis 3 tunnistas komisjon nimelt, et kõnealune meede „oli järg“ otsusega Air France heakskiidetud abimeetmele.
- 69 Neil erilistel asjaoludel kujutas otsus Air France endast konteksti elementi, mida tuleb kõnealuse meetme analüüsimisel arvesse võtta (vt selle kohta analoogia alusel 19. mai 2021. aasta kohtuotsus Ryanair vs. komisjon (KLM; COVID-19), T-643/20, EU:T:2021:286, punkt 42).
- 70 Võttes arvesse eespool viidatud kohtupraktikas esitatud kriteeriume ja poolte argumente, tuleb järjestikku analüüsida valdusühingu Air France-KLM, Air France'i ja KLMi ning nende vastavate tütarettevõtjate vahelisi kapitali-, orgaanilisi, funktsionaalseid ja majanduslikke sidemeid, lepinguid, mille alusel kõnealust meedet kohaldata, ning antud abimeetme liiki ja selle konteksti.

– Kapitali- ja orgaanilised sidemed valdusühingu Air France-KLM, Air Franc'ie ja KLMi vahel

- 71 Esimesena, mis puudutab kontserni Air France-KLM siseseid kapitalisidemeid, siis tuleb märkida, nagu on meenutatud eespool punktides 2 ja 3, et Air France'i kapitalis kuulub 100% osalus valdusühingule Air France-KLM ja et viimasele kuulub KLMi kapitalis 93,48% osalus, 99,7% majanduslikest õigustest ja 49% hääleõigustest. Teised eespool punktis 2 nimetatud valdusühingu Air France-KLM tütarettevõtjad kuuluvad samuti 100% ulatuses viimasele.
- 72 Sellest järeldub, et valdusühingul Air France-KLM on „kontrolliõigus“ nii Air France'i kui ka KLMi üle. See asjaolu on pealegi sõnaselgelt välja toodud otsuse Air France punktis 29, milles komisjon täpsustas samade kapitalisidemete alusel, mis on välja toodud eespool punktis 71, et kuigi Air France ja KLM olid eraldiseisvad juriidilised isikud, kellel mõlemal on oma aktsionäride struktuur, oli valdusühingul Air France-KLM „kontrolliõigus“ nii Air France'i kui ka KLMi üle.
- 73 Kuigi see asjaolu on esimene asjakohane tegur nende üksuste vahelise majandusüksuse olemasolu hindamisel, tuleb riigiabi käsitleva kohtupraktika kohaselt lisaks kontrollida, kas emaettevõtja teostab tegelikult kontrolli, sekkudes otseselt või kaudselt oma tütarettevõtjate juhtimisse, ja osaleb seega kontrollitava ettevõtja majandustegevuses (vt selle kohta 16. detsembri 2010. aasta kohtuotsus *AceaElectrabel Produzione vs. komisjon*, C-480/09 P, EU:C:2010:787, punkt 49 ja seal viidatud kohtupraktika).
- 74 Sellise analüüsi puudumisel piisaks olukorrast, kus ettevõtja lihtsalt jagatakse kaheks erinevaks üksuseks, millest esimene tegeleb otseselt asjaomase majandustegevusega ja teine kontrollib esimest tema juhtimisse sekkudes, et võtta liidu riigiabinormidelt nende kasulik mõju. See võimaldaks teisel üksusel saada riigi poolt või riigi vahenditest antud toetusi või muid soodustusi ning kasutada neid täielikult või osaliselt esimese kasuks, sealhulgas nendest kahest üksusest moodustatud majandusüksuse huvides (vt 16. detsembri 2010. aasta kohtuotsus *AceaElectrabel Produzione vs. komisjon*, C-480/09 P, EU:C:2010:787, punkt 50 ja seal viidatud kohtupraktika).
- 75 Käesolevas asjas nähtub otsuse Air France punktide 27 ja 91, et valdusühingul Air France-KLM on kontroll Air France'i ja KLMi üle tänu vetoõigustele, mis tal on esiteks viimaste äriplaanide ja eelarvete osas ning teiseks nende juhtide tasustamise, ametisse nimetamise ja tagasikutsumise osas, sealhulgas nende juhataste liikmete nimetamise ja tagasikutsumise üle. Seega peab valdusühing otsused, mis puudutavad „kontserni Air France-KLM, sealhulgas KLMi“ strateegilisi valikuid, eelarvet ja investeerimiskava, heaks kiitma enne nende vastuvõtmist või rakendamist.
- 76 Samuti nähtub otsuse Air France punktist 91, et valdusühingul Air France-KLM on õigus kiita heaks oma tütarettevõtjate finantstehingud, mis ületavad 150 miljonit eurot.
- 77 Teisena, mis puudutab orgaanilisi sidemeid valdusühingu Air France-KLM, Air France'i ja KLMi vahel, siis viitavad hagejad eelkõige selle valdusühingu 2019. aasta universaalsele registreerimisdokumendile, mis esitati Autorité des marchés financiers'le (finantsturgude järelevalveasutus, AMF) (Prantsusmaa) vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu 14. juuni 2017. aasta määrusele (EL) 2017/1129, mis käsitleb väärtpaberite avalikul pakkumisel või reguleeritud turul kauplemisele võtmisel avaldatavat prospekti ning millega tunnistatakse kehtetuks direktiiv 2003/71/EÜ (ELT 2017, L 168, lk 12) (edaspidi „2019. aasta universaalne registreerimisdokument“), ja mille üle vaieldi kohtuistungil. Määruse 2017/1129 artiklite 9 ja 21 kohaselt on universaalne registreerimisdokument üldsusele kättesaadav dokument, milles kirjeldatakse asjaomase emitendi korraldust, tegevust, finantsseisundit, tulusid ja väljavaateid, üldjuhtimist ja aktsionäride struktuuri.

- 78 2019. aasta universaalsest registreerimisdokumendist nähtub, et kontserni Air France-KLM tasandil on mitu ühisorganit, mis koosnevad valdusühingu Air France-KLM, Air France'i ja KLMi kõrgetasemelistest esindajatest, kelle ülesanne on kontrollida ja koordineerida teatavaid selles kontsernis tehtavaid olulisi otsuseid.
- 79 Näiteks peab kontsernis Air France-KLM kõik investeeringud, mis on suuremad kui viis miljonit eurot, samuti lennukipargiga seotud tehingud ning osaluse omandamise ja võõrandamise tehingud heaks kiitma „kontserni täitevkomitee“, mis koosneb eelkõige valdusühingu Air France-KLM, Air France'i ja KLMi tegevjuhtidest; seda kinnitas ka nimetatud valdusühing kohtuistungil.
- 80 Lisaks on selles 2019. aasta universaalses registreerimisdokumendis märgitud, et kui investeeringute haldamine on tagatud iga kontserni Air France-KLM äriühingu tasandil, siis otsuste tegemise protsessi koordineerib „Group Investment Committee (GIC)“, mis koosneb valdusühingu Air France-KLM majandus- ja rahandusküsimuste peadirektori asetäitjast, Air France'i majandus- ja rahandusküsimuste peadirektori asetäitjast ning KLMi *Chief Financial Officer*'ist.
- 81 Samuti nähtub 2019. aasta universaalsest registreerimisdokumendist, et tururiskide juhtimist kontsernis Air France-KLM juhib „Risk Management Committee“, mis koosneb samuti valdusühingu Air France-KLM, Air France'i ja KLMi kõrgematest juhtidest, ja see otsustab kontserni finantsriskide üle ja teostab nende üle järelevalvet ning määrab kindlaks vajalikud kaitsemeetmed.
- 82 Samuti nähtub sellest, et nende ühisorganite poolt kontserni Air France-KLM tasandil vastu võetud otsuseid rakendab seejärel iga kontserni üksus.
- 83 Sellest tuleneb, et kontserni Air France-KLM kapitali- ja orgaanilised sidemed näitavad, et valdusühing Air France-KLM teostab tegelikult kontrolli, sekkudes otseselt või kaudselt Air France'i ja KLMi juhtimisse, ning osaleb seega nende majandustegevuses. Sellest tuleneb samuti, et kontserni tasandil eksisteerivad tsentraliseeritud otsustusmenetlus ja teatav kooskõlastamine, mis tagatakse ühisorganite kaudu, kuhu kuuluvad valdusühingu Air France-KLM, Air France'i ja KLMi kõrgetasemelised esindajad, vähemalt osas, mis puudutab teatud oluliste otsuste tegemist.
- 84 Nagu väidavad hagejad, on kapitali- ja orgaanilised sidemed kontsernis Air France-KLM seega esimene tegur, mis tõendab, et riigiabi eeskirjade kohaldamise eesmärgil moodustavad selle kontserni eraldiseisvad juriidilised isikud ühe majandusüksuse.

– *Funktsionaalsed sidemed valdusühingu Air France-KLM, Air France'i ja KLMi vahel*

- 85 Esiteks märkis komisjon vaidlustatud otsuse punktis 37, et valdusühing Air France-KLM ei tegutsenud lennutranspordi turul, vaid kooskõlastas oma tütarettevõtjate tegevust ja osutas neile finantsteenuseid. Lisaks märkis ta, et nimetatud valdusühingul olid oma töötajad ja ta „kasutas“ töötajaid, kelle Air France ja KLM olid tema juurde lähetanud. Nagu on meenutatud eespool punktis 75, oli valdusühingul Air France-KLM ka vetoõigus seoses KLMi ja Air France'i juhtide tasustamise, ametisse nimetamise ja tagasikutsumisega. Sellest tuleneb, et selle valdusühingu ja tema tütarettevõtjate töötajad on teatud määral omavahel seotud ja et sama valdusühing osaleb oma tütarettevõtjate juhte puudutavate tähtsamate otsuste tegemisel.

- 86 Teiseks tuvastas komisjon, et Air France'il ja valdusühingul Air France-KLM olid „äri- ja finantssuhted valdusühingu teise strateegilise tütarettevõtjaga KLM“ ning et selle valdusühingu, Air France'i ja KLMi vahel oli „teatav integreerituse tase“, mis puudutas eelkõige „kulude jagamist, strateegilist kooskõlastamist ja juurdepääsu rahastamisele“ (vt eelkõige vaidlustatud otsuse põhjenduse 113 punkt c).
- 87 Otsuse Air France punktis 38 leidis komisjon, et Air France ja KLM kooskõlastasid oma tegevust valdusühingu Air France-KLM juhtimisel „müügi ning hindade ja tulude haldamise valdkonnas valdusühingu [Air France-KLM] tasandil kindlaks määratud strateegia alusel“, kasutades selleks Air France'i ja KLMi töötajate abi, kes olid selleks valdusühingu Air France-KLM juurde lähetatud.
- 88 Sellest tuleneb, et kuigi valdusühing Air France-KLM tõepoolest ise lennutransporditeenuseid ei osuta, on tal siiski strateegiline roll nende teenuste osutamisel, eelkõige müügi ning hindade ja tulude haldamise valdkonnas, ning ta osaleb ka lennukiparki puudutavate tehingutega seotud otsuste tegemisel (vt eespool punkt 79), mis kinnitab valdusühingu Air France-KLM, Air France'i ja KLMi seotust.
- 89 Seda, et kontsernis Air France-KLM toimus teatav funktsionaalne kooskõlastamine, illustreerib ka hagejate viidatud „Transavia“ näide. Nagu nähtub komisjoni vastustest menetlust korraldava meetme raames esitatud küsimustele, on selles kontsernis mitu „Transavia“ nime kandvat äriühingut, kellest mõni tegutseb reisijate lennutranspordi teenuste turul. Need on Transavia France ja Transavia Airlines CV, keda vaidlustatud otsuses on nimetatud vastavalt „Transavia France'iks“ ja „Transavia Netherlandsiks“. „Transavia France“ ja „Transavia Netherlands“ on vastavalt Air France'i ja KLMi tütarettevõtjad. Komisjon märkis sellega seoses, et kuigi neil kahel äriühingul on oma tegevusload, sertifikaadid, liiklusõigused, teenindusajad, vara, töötajad ja juhtkonnad, tegutsevad nad turul sama kaubamärgi Transavia all ja neil on sama veebisait; valdusühing Air France-KLM kinnitas seda kohtuistungil.
- 90 Samuti ei vaidle komisjon vastu hagejate esitatud 12. juuli 2021. aasta artiklis välja toodud asjaolule, et „kontsern Air France-KLM“ alustas läbirääkimisi Boeing Co. ja Airbus SEga, et tellida õhusõidukeid ettevõtjatele „Transavia France, Transavia Netherlands ja KLM“. Lisaks, nagu on märgitud eespool punktis 58, kuulus „Transavia Company (Prantsusmaa)“ vaidlustatud otsuse kohaselt kõnealusest meetmest kasusaajate hulka. Menetlust korraldava meetme raames esitatud küsimustele komisjoni antud vastuste kohaselt seisnes selle äriühingu majandustegevus kahe lennuki liisimises, mis seejärel anti allrendile Transavia Netherlandsile, kuid viimast ei peetud siiski sellest meetmest kasusaajaks. Need näited annavad seega tunnistust Air France'i ja KLMi kahe tütarettevõtja vahelisest teatavast integratsioonist ning funktsionaalsest ja kaubanduslikust koostööst.
- 91 Kolmandana täidab valdusühing Air France-KLM ka finantsülesandeid oma tütarettevõtjate tarbeks. Nimelt nähtub vaidlustatud otsuse punkti 20 alapunktist c, et üks abisaajate rahastamisallikatest enne COVID-19 pandeemiat hõlmas keskpikas ja pikas perspektiivis tagamata rahastamist, mis saadi finantsturgudel „peamiselt valdusühingu Air France-KLM tasandil“, näiteks avaliku või erasektori fikseeritud tulumääraga väärtpaberite või omakapitali vormis.
- 92 Samuti, nagu on märgitud eespool punktis 86, täpsustas komisjon vaidlustatud otsuse punkti 113 alapunktis c, et valdusühingu Air France-KLM, Air France'i ja KLMi vahel oli „rahastamisele juurdepääsu“ osas teatav integratsioon. Sarnaselt hagejatega ja, nagu nähtub eespool punktidest 79-81, tuleb lisada, et valdusühing Air France-KLM on seotud oma tütarettevõtjate

oluliste investeeringute, osaluse omandamise ja võõrandamise tehingute, finantsriskide ja vajalike kaitsemeetmete haldamisega, mille üle teostatakse kontserni Air France-KLM tasandil pidevat ja püsivat järelevalvet.

- 93 Valdusühingu Air France-KLM finantsrolli illustreerib käesolevas asjas eespool punktis 76 välja toodud asjaolu, et tal on õigus heaks kiita oma tütaretevõtjate finantseerimistehingud, mis ületavad 150 miljonit eurot, ja et seetõttu pidi ta kõnealuse meetme heaks kiitma.
- 94 Seda kinnitavad ka otsuse Air France punktides 32–34 ja 91 tehtud järeldused, millest nähtub, et valdusühing Air France-KLM täidab nimelt Air France'i ja KLMi finantsfunktsioone. Esiteks annab ta oma tütaretevõtjatele eelkõige eelarvejuhiseid. Teiseks võib ta selle otsuse kohaselt „aeg-ajalt“ kaasata finantsturgudel kapitali (võlg või omavahendid) oma tütaretevõtjate kasuks vastavalt nende individuaalsetele vajadustele. Mis puudutab kapitalile juurdepääsu andvate aktsiate või instrumentide emitteerimist, siis tehakse neid tehinguid ka selle valdusühingu tasandil, samas kui kontserni Air France-KLM sisesed võlad on „peamiselt“ omandanud Air France ja KLM otse.
- 95 Veel nähtub 2019. aasta universaalses registreerimisdokumendis sisalduvatest andmetest, et valdusühing Air France-KLM tegi hulga suure summaga võlakirjaemissioone, et „finantsstrateegia üle otsustab kontsern [Air France-KLM] kooskõlastatult [Air France'i] ja [KLMiga]“, et see valdusühing oli võlakirjade „peamine“ emitent ning et see kontsern Air France-KLM kavatses „süsteemaatiliselt kasutada finantseeringuid turgudel Air France-KLMi [kaudu]“.
- 96 Lõpuks nähtub vaidlustatud otsuse punkti 113 alapunktist b, et iseseisva äritegevuseta valdusühingu Air France-KLM finantsolukord sõltub suures osas tema tütaretevõtjate Air France'i ja KLMi finantsolukorrast. Vaidlustatud otsuse sama punkti kohaselt oli otsuse Air France esemeks oleva abimeetme tulemuseks see, et valdusühingu Air France-KLM finantsolukord sõltus veelgi enam Air France'i omast. Täpsemalt väljendus see meede valdusühingu Air France-KLM 7 miljardi euro suuruses võlas Prantsuse Vabariigi ees ja paralleelselt sarnase summaga nõudes, mis sellel valdusühingul oli oma tütaretevõtja Air France'i ees. Seega ei piisaks komisjoni järelduste kohaselt Air France'i maksejõuetuse korral valdusühingu Air France-KLM omavahenditest nii suure kahjumi katmiseks. Air France'i elujõulisuse tagamisega tagati selle meetmega valdusühingu Air France-KLM elujõulisus.
- 97 Järelikult kujutavad funktsionaalsed sidemed valdusühingu Air France-KLM, Air France'i ja KLMi vahel endast teist tegurit, mis tõendab, et riigiabi eeskirjade kohaldamise eesmärgil moodustavad need üksused ühe majandusüksuse.
- *Majandussidemed valdusühingu Air France-KLM, Air France'i ja KLMi vahel*
- 98 Vaidlustatud otsuse punktis 43 viitab komisjon ärisuhetele Air France'i (ja tema tütaretevõtjate) ning KLMi (ja tema tütaretevõtjate) vahel, mis hõlmasid rahavoogusid, mis seisnevad eelkõige teenuste osutamises või Air France'i toodete müügis KLMile või vastupidi. Samuti nähtub sellest, et need äriühingud sõlmisid kulude jagamise kokkuleppeid ja teostvad ühistegevust. Vaidlustatud otsuses ei ole ka täpsustatud nende ühistegevuste või teenuste laadi, mida Air France osutas KLMile või vastupidi, ega nende kulude jagamise kokkulepete eset. Sellegipoolest kinnitab Air France'i ja KLMi vaheliste kulude jagamise kokkulepete ning ühistegevuste olemasolu nende vahel teatud integratsiooni ja majanduskoostöö olemasolu.

- 99 Nagu väidavad hagejad, kinnitab seda järeldust asjaolu, et valdusühing Air France-KLM saab oma tulu üksnes kontsernisiseselt oma tütarettevõtjate haldustasu kaudu, mis katab valdusühingu halduskulud, kaubamärgi litsentsitasude ja teatavate ümberjaotamismehhanismide kaudu (vaidlustatud otsuse punkt 37). See näitab, et valdusühingu ja tema tütarettevõtjate vahel on teatav majanduslik vastastikune sõltuvus. Seda kinnitab eelkõige asjaolu, et Air France ja KLM püüavad saavutada sünergiaid, kooskõlastades oma vastavat tegevust valdusühingu Air France-KLM juhtimise all, eelkõige müügi ning hindade ja tulude haldamise valdkonnas (vt eespool punkt 88), ja et see valdusühing osaleb kooskõlastatult oma tütarettevõtjate rahastamises (vt eespool punktid 91–95).
- 100 Samuti, nagu nähtub eespool punktides 91–95, tegutseb valdusühing Air France-KLM finantsturgudel oma tütarettevõtjate huvides, kaasates finantsturgudel vahendeid nende vajadusteks. See asjaolu näitab, et valdusühing peab finantsturgudel läbirääkimisi rahastamise tingimuste üle, lähtudes kontserni Air France-KLM kui terviku finantsseisundist. Seega saavutatakse sünergia kontserni Air France-KLM sees tänu valdusühingule Air France-KLM.
- 101 Komisjon leidis siiski, et finants- ja ärisuhted valdusühingu Air France-KLM ja tema tütarettevõtjate Air France'i ja KLMi vahel ning viimaste endi vahel toimusid „normaalsetel turutingimustel“, mis välistab riski, et kõnealusest meetmest tulenev eelis KLMile üle läheb (vaidlustatud otsuse punktid 42, 43, 44 ja punkti 113 alapunkti c teine taane).
- 102 Sellega seoses selgitas komisjon eelkõige, et Air France ja KLM on maksustatavad vastavalt Prantsusmaal ja Madalmaades, et Prantsuse ja Madalmaade maksuõigusnormid nägid ette, et kõik kontsernisisesed tehingud tuleb teha kooskõlas reaalturuväärtuse põhimõttega ja et igasugune kõrvalekaldumine sellest põhimõttest võib viia „maksualase optimeerimiseni“, mis on vastuolus eespool mainitud riigisiseste õigusnormidega (vaidlustatud otsuse punkti 42 alapunkt a). Kuigi need asjaolud näivad küll asjakohased nende äriühingute maksustamise seisukohast liikmesriikide tasandil, ei ole need siiski piisavad, et tõendada valdusühingu Air France-KLM, Air France'i ja KLMi vahelist majanduslikku sõltumatust kontsernis Air France-KLM, võttes arvesse eespool punktides 98–100 viidatud asjaolusid.
- 103 Lisaks tuleb meenutada, et kõnealuse meetme võtmist põhjendati eelkõige sellega, et valdusühingul Air France-KLM ja Air France'il ei olnud võimalik saada laenu võla- ja kapitaliturgudel vastuvõetavatel finantstingimustel ja tähtaegadel, mis olid vajalikud maksejõuetusmenetluse vältimiseks (vaidlustatud otsuse punktid 16 ja 19). Neil asjaoludel väljendub selle meetme eelis just nimelt selliste suurte likviidsete vahendite kättesaadavaks tegemises, mis ei olnud turutingimustel saadaval. Seega esiteks tugevdaks selline meede kontserni Air France-KLM terviku rahalist seisundit, kuna see väldiks ühe oma peamise tütarettevõtja, st Air France'i maksejõuetuse riski ning rahustaks seega nii kontserni äriühingute investoreid ja võlausaldajaid, kusjuures olgu veel täpsustatud, et hübriidkapitaliinstrument seisnes tähtajatus, väga madala nõudeõiguse järguga instrumendis, mis maksejõuetuse korral on kõrgema nõudeõiguse järguga üksnes märgitud kapitali ja kapitalireservide suhtes (vaidlustatud otsuse punkt 59). Teiseks, võttes arvesse valdusühingu Air France-KLM finantsrolli selles kontsernis, võiks ta vajaduse korral saada oma tütarettevõtjate huvides ja nende vajaduste rahuldamiseks turul rahastamist, mis ilma abita ei oleks olnud talle kättesaadav või oleks olnud kättesaadav vähem soodsatel tingimustel.

- 104 Samuti ei oleks Air France ilma kõnealuse meetmeta saanud oma tegevust jätkata ning oleks sellega ohustanud ka KLMiga ühiselt toimuva tegevuse jätkamist (vt eespool punktid 86, 89 ja 98). Võimaldades seega Air France'i tegevuse jätkamist, võimaldab see meede kaudselt, kuid kindlalt ka Air France'i ja KLMi ühistegevust jätkata.
- 105 Veel märkis komisjon vaidlustatud otsuse punkti 42 alapunktis b, et „kontserni Air France-KLM struktuuril“ on Air France'i ja KLMi juhtkondade jaoks ergutav mõju, et pidada nendevaheliste lepingute tingimuste üle läbirääkimisi neist igäühe parimates huvides. Neid kahte tütarettvõtjat juhivad „sõltumatult“ erinevad juhtkonnad.
- 106 Seda väidet tuleb siiski nüansseerida eespool punktides 75–83 ja 85 nimetatud asjaoludega, millest nähtub, et valdusühingul Air France-KLM on vetoõigus oma tütarettvõtjate juhtide tasustamise, ametisse nimetamise ja tagasikutsumise osas, et kontserni Air France-KLM ühisorganite ülesanne on kontrollida ja koordineerida teatud olulisi otsuseid oma tütarettvõtjate osas ning et valdusühing Air France-KLM kasutab Air France'i ja KLMi töötajaid, kes on tema juurde lähetatud.
- 107 Järelikult kujutavad majanduslikud sidemed valdusühingu Air France-KLM, Air France'i ja KLMi vahel endast kolmandat tegurit, mis tõendab, et riigiabi eeskirjade kohaldamise eesmärgil moodustavad need üksused ühe majandusüksuse.

– Lepingulised vahendid, mille alusel kõnealune meede võeti, ja Prantsuse Vabariigi võetud kohustused

- 108 Vaidlustatud otsuse punktides 39, 40, 44–46 ja punkti 113 alapunktis c leidis komisjon sisuliselt, et lepinguline raamistik, mille alusel kõnealune meede võeti, ja Prantsuse Vabariigi võetud kohustused tagavad, et KLM ja tema tütarettvõtjad ei ole sellest meetmest kasusaajad.
- 109 Hagejad väidavad, et need asjaolud ei tõenda, et KLM ja tema tütarettvõtjad ei saanud kõnealusest meetmest kasu saada. Esiteks leiavad nad, et kuigi komisjon tugineb lepingulisele raamistikule, mille alusel meede võeti ja mille eesmärk oli suunata see meede valdusühingult Air France-KLM Air France'i, ei selgita ta siiski, millised tingimused tagavad, et nimetatud valdusühing ei jäta osa kasust endale ja et erinevalt selle valdusühingu teistest tütarettvõtjatest ei saa sellest meetmest kasu KLM ja tema tütarettvõtjad. Teiseks väidavad nad seoses Air France'i ja KLMi vaheliste suhete turutingimustega, et komisjon jättis analüüsimata suhted ühelt poolt viimaste ja teiselt poolt selle valdusühingu vahel, mis on oluline, et kontrollida võimalust, et sama meede annab KLMile kaudse eelise. Kolmandaks väidavad nad, et Prantsuse Vabariigi võetud kohustused on ebapiisavad ja ebatõhusad.
- 110 Komisjon väidab vastu, et lepinguline raamistik, mille alusel kõnealune meede võeti, tagas, et KLMi kapitalipositsioon jäi muutumatuks. Tema sõnul ei sõltu KLMi finantsolukord ei Air France'i ega valdusühingu Air France-KLM finantsolukorrast. Lisaks leiab ta, et kõnealused kohustused, mille üle ta teostab pidevat kontrolli, takistavad KLMil saada kasu selle valdusühingu finantsolukorra mis tahes hilisemast paranemisest, kuna need kohustused näevad ette, et kõik suhted KLMi ja Air France'i ning KLMi ja selle valdusühingu vahel peavad toimuma turutingimustel. Lisaks, isegi kui hagejate väidetud eelised oleksid tõendatud, kujutaksid need endast üksnes abi teisest majanduslikku mõju, mitte aga kaudset eelist KLMile ja tema tütarettvõtjatele.

- 111 Esiteks, mis puudutab lepingulist raamistikku, mille alusel kõnealune meede võeti, siis nähtub vaidlustatud otsuse punktides 26 ja 39–41, et see meede tuli „formaalselt“ võtta valdusühingu Air France-KLM suhtes valdusühingu ja Prantsuse Vabariigi vahelise lepingu alusel ning seejärel „suunati“ see Air France’i nn peegelinstrumentide kaudu, mille eesmärk on tagada, et meetmest saadav rahaline ja majanduslik eelis suunatakse täielikult viimasele ning et KLM (ja tema tütaretevõtjad) ei saa sellest kasu (edaspidi „peegelinstrumentid“). Seega konverteeritakse otsusega Air France heaks kiidetud aktsionäri-laen hübriidkapitaliinstrumentiks, mis on samastatav valdusühingu Air France-KLM omakapitaliga, ja seejärel konverteeritakse omakorda „kontsernisisene“ laen, mille eesmärk oli otsuse Air France kohaselt suunata aktsionäri-laenu protsessid ja mille kohta sõlmiti selle valdusühingu ja Air France’i vahel leping, hübriidkapitaliinstrumentiks, mis on samastatav Air France’i omakapitaliga.
- 112 Seoses kapitaliosalusega tõdes komisjon vaidlustatud otsuse punktis 41, et kõigepealt tegi Prantsuse Vabariik 29. detsembri 2020. aasta seaduse nr 2020-1721 2021. aasta riigieelarve kohta (loi n° 2020-1721, du 29 décembre 2020, de finances pour 2021; *JORF* 30.12.2020, tekst nr 1) artikli 102 alusel ning majandus- ja rahandusministri otsuse alusel, mis on vastu võetud 20. augusti 2014. aasta määruse nr 2014-948 riigi osalusega äriühingute juhtimise ja kapitalitehingute kohta (ordonnance n° 2014-948, du 20 août 2014, relative à la gouvernance et aux opérations sur les capitaux des sociétés à participation publique; *JORF* 23.8.2014, tekst nr 22) artikli 24 alusel kõnealuse kapitalisüsti valdusühingusse Air France-KLM. Seejärel „väljendub“ see kapitalisüst valdusühingu Air France-KLM vastavas kapitalisüstis Air France’i.
- 113 Sellest järeldub, et hübriidkapitaliinstrumenti leping on sõlmitud ühelt poolt Prantsuse Vabariigi ja teiselt poolt valdusühingu Air France-KLM vahel, mistõttu ainult viimasel on Prantsuse Vabariigi ees lepingulised õigused ja kohustused. Seega on lepinguline vastutus viimase ees valdusühingul Air France-KLM.
- 114 Samamoodi tehakse kapitalisüst kõigepealt valdusühingusse Air France-KLM.
- 115 Ent, nagu on märgitud eespool punktis 96, möönab komisjon, et tänu kõnealusele meetmele suureneb valdusühingu Air France-KLM kapital, et tema finantsolukord sõltub peamiselt tema tütaretevõtjate omast ja et Air France’i elujõulisuse tagamisega tagab see meede ka nimetatud valdusühingu elujõulisuse.
- 116 Nagu hagejad väidavad, kehtib see arutluskäik *mutatis mutandis* ka KLMi suhtes. Valdusühingu Air France-KLM finantsseisundi paranemine pärast rekapitalizeerimist ja kapitali suurendamist toob nimelt kaasa selle, et väheneks või isegi välistatakse valdusühingu Air France-KLM ja selle kaudu tütaretevõtjate Air France ja KLM ning kontserni Air France-KLM kui terviku maksejõuetuse risk. Nimelt, kui kõnealust meetet ei oleks võetud, oleks valdusühingu Air France-KLM maksejõuetuse risk, mis tuvastati vaidlustatud otsuses, võinud üle kanduda kogu kontsernile Air France-KLM, sealhulgas KLMile ja tema tütaretevõtjatele.
- 117 Komisjon püüab selle riski olulisust vähendada, selgitades vaidlustatud otsuse 63. joonealuses märkuses sisuliselt, et Air France’i ja valdusühingu Air France-KLM pankrot ei too „tingimata“ kaasa KLMi pankrotti, kuna viimasel on „piiratud kokkupuude“ Air France’i ja nimetatud valdusühinguga. Siiski ei välista ühelt poolt selle väite sõnastus ise ülekandumise riski kui sellist. Teiselt poolt, arvestades eespool punktides 71–107 välja toodud kapitali-, orgaanilisi, funktsionaalseid ja majanduslikke sidemeid KLMi ja ülejäänud kontserni Air France-KLM vahel, ei saa alahinnata selle valdusühingu võimaliku pankroti tagajärgi KLMile, mida kõnealuse meetmega soovitakse vältida.

- 118 Seda järeldust ei sea kahtluse alla eespool punktides 111 ja 112 mainitud peegelinstrumentide olemasolu. Nimelt tuleb kõigepealt tõdeda, et komisjon ei viita vaidlustatud otsuses ühelegi konkreetsele lepingutingimusele, mille eesmärk on tagada, et kõnealusest meetmest ei saaks kasu ei KLM ega tema tütarettevõtjad, vähemalt mitte kaudselt.
- 119 Seejärel, võttes arvesse oluliste investeeringute, lennukipargiga seotud tehingute ja finantsriskide juhtimist kontserni Air France-KLM tasandil koordineeritud ja tsentraliseeritud haldamist (vt eespool punktid 78–81), võib kõnealune meede vähemalt kaudselt tugevdada ka KLMi finantsseisundit.
- 120 Lõpuks, kuna valdusühing Air France-KLM tagab tänu kõnealusele meetmele oma elujõulisuse, võimaldab see tal seega tugevdada oma suutlikkust kaasata vahendeid finantsturgudel oma tütarettevõtjate, sealhulgas KLMi vajadusteks, nagu hagejad õigesti väidavad.
- 121 Ent peegelinstrumentid ei mõjuta kõnealuse meetme eespool punktides 115–120 kirjeldatud mõju.
- 122 Teiseks, mis puudutab Prantsuse Vabariigi võetud kohustusi, siis tuleb tõdeda, et need seisnevad ühelt poolt kohustuses, mille kohaselt sisuliselt toimuvad Air France'i (ja tema tütarettevõtjate), KLMi (ja tema tütarettevõtjate) ning valdusühingu Air France-KLM (ja tema teiste tütarettevõtjate) vahelised äri- ja finantssuhted tavapärasel turutingimustel, ning teiselt poolt kohustuses, et Prantsuse Vabariik nõuab kõnealuse meetme mis tahes osa, sh intress, tagasi juhul, kui see kantakse otse või kaudselt üle KLMile või tema tütarettevõtjatele. Nende kohustuste täitmist kontrollib järelevalveisik, kelle on heaks kiitnud komisjon ning kellele maksavad tasu Air France ja nimetatud valdusühing (vaidlustatud otsuse punktid 44–46, 48 ja 113).
- 123 Esimese kohustuse osas tuleb viidata eespool punktidele 102–104. Lisaks, pelk asjaolu, et kontsernisisesed tehingud tehakse tavapärasel turutingimustel kooskõlas reaalturuväärtuse põhimõttega, isegi kui eeldada, et see on tõendatud, ei muuda kuidagi järeldust, et tänu kõnealusele meetmele on valdusühingul Air France-KLM parem finantsseisund, mis võimaldab tal eelkõige saada rahastust finantsturgudel oma tütarettevõtjate vajadusteks või teha lennukipargiga seotud tehinguid nende vajadusteks ja nende huvides parematel tingimustel kui need, mis oleksid kehtinud nimetatud meetme puudumisel, ja see võib tugevdada vähemalt kaudselt ka KLMi seisundit.
- 124 Teise kohustusega seoses tuleb märkida, et Prantsuse Vabariik ja komisjon möönavad sellega tegelikult, et ei ole välistatud, et kõnealusest meetmest tuleneva eelise võib otseselt või kaudselt üle kanda KLMile ja tema tütarettevõtjatele. Nimelt, kui viimaseid ei tuleks mingil juhul pidada kõnealusest meetmest – kas või kaudselt – kasusaajateks, nagu väidab komisjon, ei oleks olnud põhjust ette näha, et osa abi võidakse neilt tagasi nõuda.
- 125 Eeltoodut arvestades tuleb järeldada, et eespool nimetatud kohustused ei ole piisavad, et tagada, et kõnealusest meetmest kasusaajad on Air France ja tema tütarettevõtjad ning valdusühing Air France-KLM ja tema tütarettevõtjad, välja arvatud KLM ja viimase tütarettevõtjad.
- 126 Seda järeldust ei sea kahtluse alla komisjoni argument, mille kohaselt on kohtupraktikas tunnistanud, et riigiabi saaja võib olla ainult üks kontserni kuuluvatest äriühingutest, kui esinevad eelkõige sihtotstarbe määramise tingimused, mis annavad abist tuleneva eelise kontserni ühele äriühingule, mitte kontserni teistele äriühingutele.

- 127 Nagu on märgitud eespool punktides 61 ja 62, tuleb sellega seoses selleks, et teha kindlaks, kas eraldiseisvaid juriidilisi üksusi võib riigiabi eeskirjade kohaldamisel pidada üheks majandusüksuseks, olenevalt olukorrast analüüsida mitut tegurit, nagu kapitali-, orgaanilised, funktsionaalsed ja majanduslikud sidemed nende üksuste vahel, lepingud, mille alusel abi anti, ning antud abimeetme liik ja kontekst. Seega tuleb konkreetsele juhtumile omast mitut tegurit hinnata igakülgset. Mis puudutab eelkõige lepinguid, mille alusel abimeede võeti, siis nende hindamine sõltub ilmselgelt nende konkreetsest sisust. Niisiis asjaolu, et liidu kohtud on konkreetsetes asjades selle kohtuasja konkreetsete asjaolude põhjal järeldanud või mitte, et konkreetsest abimeetmest kasusaaja oli üks kontserni kuuluv üksus, mitte teised selle kontserni üksused, ei saa viia üldise järelduseni ühel või teisel viisil.
- 128 Igal juhul ei ole erilised asjaolud, mis olid aluseks juhtumitele, milles tehti komisjoni viidatud kohtuotsused, võrreldavad käesoleva kohtuasja asjaoludega.
- 129 Esiteks täpsustas Euroopa Kohus 3. juuli 2003. aasta kohtuotsuse Belgia vs. komisjon (C-457/00, EU:C:2003:387) punktides 56 ja 57, et abimeetmest kasusaaja väljaselgitamiseks tuleb arvesse võtta eelkõige sihtotstarbe määramise tingimuste olemasolu ja sõnastust ning et on võimalik, et selline analüüs viib järelduseni, et abisaaja on muu kui vaidlusaluse laenu saaja. Seega sõltub selle kohtuotsuse kohaselt selle analüüsi tulemus asjadesse puutuvate lepingutingimuste olemasolust ja täpsest sisust. Ent, nagu nähtub eespool punktides 111–125, leidis Üldkohus käesolevas asjas just Prantsuse Vabariigi poolt võetud lepingulise raamistikuga ja kohustuste analüüsi alusel muude asjaolude hulgas, et ei olnud võimalik välistada, et KLM ja tema kontrolli all olevad tütarettevõtjad võivad vähemalt kaudselt kasu kõnealusest meetmest. Erinevalt nimetatud kohtuotsuse aluseks olnud asjaoludest peeti käesolevas asjas valdusühingut Air France-KLM asjaomasest meetmest kasusaajaks.
- 130 Teiseks on käesoleva kohtuasja ja selle kohtuasja vahel, milles tehti 25. juuni 1998. aasta kohtuotsus British Airways jt vs. komisjon (T-371/94 ja T-394/94, EU:T:1998:140), mitu olulist faktilist erinevust. Käesolevas kohtuasjas välja toodud kontserni Air France-KLM üksuste vahelised orgaanilised, funktsionaalsed ja majanduslikud sidemed ei ole võrreldavad eespool viidatud kohtuotsuses käsitletud äriühingute vaheliste sidemetega. Näiteks säilitas valdusühing Air France-KLM käesolevas asjas kõik oma strateegilised õigused rahastamise, investeeringute ja lennukipargiga seotud tehingute osas, mis ei olnud nii valdusühingu puhul eespool viidatud kohtuasjades.
- 131 Kolmandaks puudutas kohtuasjades, milles tehti 11. mai 2005. aasta kohtuotsus Saxonia Edelmetalle ja ZEMAG vs. komisjon (T-111/01 ja T-133/01, EU:T:2005:166), käesolevas kohtuasjas käsitletavast olukorrast väga erinevat olukorda. Nimelt puudutasid need abi tagasinõudmise kohustust kontserni teatavate tütarettevõtjatelt, keda oli nimetatud selle abi esialgseteks saajateks. Sellega seoses on selle kohtuotsuse punktides 125 ja 126 leitud, et arvestades juhtumi asjaolusid, ei saa komisjon õiguspäraselt automaatselt omistada neile tütarettevõtjatele vaidlusaluse abi ühe osa tagastamise kohustust, kui puuduvad tõendid selle kohta, et nad seda abi tegelikult said, pelgalt seetõttu, et neid oli nimetatud vaidlusaluse abi esialgseteks saajateks. See juhtum ei ole aga käesolevas kohtuasjas asjakohane, mistõttu ei saa sellest teha ühtegi käesoleva vaidluse lahendamiseks tarvilikku järeldust.
- 132 Seega ei võimalda lepinguline raamistik, mille alusel kõnealust meedet kohaldata, ja Prantsuse Vabariigi võetud kohustused järeldada, et riigiabi eeskirjade kohaldamisel ei moodusta valdusühing Air France-KLM, Air France ja KLM ühte majandusüksust.

– *Antud abimeetme liik ja kontekst*

- 133 Mis puudutab antud abi liiki ja konteksti, siis tuleb märkida, et hagejad kritiseerivad asjaolu, et komisjon ei uurinud otsuse Air France, otsuse KLM ja vaidlustatud otsuse esemeks oleva abi kumulatiivset mõju.
- 134 Sellega seoses tuleb sarnaselt hagejatega märkida, et komisjon ei selgitanud vaidlustatud otsuses põhjust, miks ta määratles kõnealusest meetmest kasusaajad erinevalt kui otsuses Air France – mis kujutas endast konteksti elementi, mida tuleb kõnealuse meetme analüüsimisel arvesse võtta (vt eespool punktid 68 ja 69) –, kuigi need kaks abimeedet on ajaliselt, struktuuriliselt ja majanduslikult seotud, sest asjaomane rahastamine, olgugi et erinevas vormis, tuleneb mõlemal juhul osaliselt aktsionäri-laenust.
- 135 Sellega seoses selgitas komisjon Üldkohtus, et riigi sekkumise vorm, st otsuses Air France laenuna antud abi (riigi poolt garanteeritud laen ja aktsionäri-laen) ja vaidlustatud otsuses rekapiitalseerimismeede, oli erinev. See vormiline erinevus ei saa siiski iseenesest õigustada lahkevaid järeldusi, millele komisjon jõudis seoses abisaaja väljaselgitamisega otsuses Air France ja vaidlustatud otsuses. Nimelt on aktsionäri-laenul, mis konverteeriti mõni kuu hiljem samas summas rekapiitalseerimisinstrumentiks, üldiselt samasugune majanduslik mõju abisaaja konkurentsiseisundile. Seega, mis puudutab eelkõige kapitaliinstrumente, siis tuleneb ajutisest raamistikust, et sellised instrumentid peavad olema välja töötatud nii, et riigi väljumine asjaomase ettevõtja kapitalist tagatakse võimalikult kiiresti. Näiteks peavad kapitaliinstrumentid sisaldama astmelist mehhanismi, mille eesmärk on suurendada riigi tasu aja jooksul ja ergutada seega abisaajat riigi osalust võimalikult kiiresti tagasi ostma (ajutise raamistiku punktid 61 ja 62). Samuti peavad hübriidkapitaliinstrumentid ette nägema riigi tasu, mis aja jooksul suureneb (raamistiku punkt 66), ja pärast omakapitaliks konverteerimist tuleb tagada astmeline mehhanism riigi tasu suurendamiseks (raamistiku punkt 68). Sellest tuleneb, et sarnaselt laenuga tuleb põhimõtteliselt ka rekapiitalseerimismeede tagasi maksta. Kuigi otsuse Air France esemeks olevad abimeetmed ja vaidlustatud otsuse esemeks olevad abimeetmed on oma vormilt erinevad, on need siiski ajalises, struktuurilises ja majanduslikus mõttes tihedalt seotud. Pealegi komisjon isegi ei maininud vaidlustatud otsuses otsust KLM.
- 136 Järelikult pidi komisjon käesoleva juhtumi konkreetsetel asjaoludel ja võttes arvesse eespool punktis 67 meenutatud kohtupraktikat, kõnealusest meetmest kasusaajate väljaselgitamisel arvesse võtma antud abi liiki ja konteksti.

– *Erinevus ühelt poolt otsese või kaudse eelise ja teiselt poolt üksnes teiseste majanduslike mõjude vahel*

- 137 Komisjon väidab, et kõnealusel meetmel on KLMi ja tema tütarettvõtjate suhtes maksimaalselt vaid „üksnes teiseseid majanduslikud mõjud“, mis kaasnevad igasuguse riigiabiga, kuid mida ei saa pidada neile antud otseseks või kaudseks eeliseks.
- 138 Hagejad väidavad vastu, et komisjon ei ole õiguslikult piisavalt tõendanud, et KLM ei saa kõnealusest meetmest mingit eelist, mis läheks kaugemale üksnes teisese mõjust. Nende sõnul võib valdusühingu Air France-KLM kapitali suurendamine, mis on ette nähtud osaluse omandamise raames Prantsuse Vabariigi poolt, anda KLMile eelise järgmiste mehhanismide abil: esiteks võib valdusühingu Air France-KLM poolt erainvestoritelt saadud vahendeid kasutada muul otstarbel kui Air France'i rahastamisvajaduste rahuldamiseks, teiseks parandades valdusühingu Air France-KLM rahastamistingimusi, mis võimaldab eelkõige anda

kontsernisisesid laene, ning kolmandaks vähendades valdusühingu Air France-KLM maksejõuetuse riski, mis võimaldab KLMil pääseda väiksemate kuludega võlakapitaliturgudele. Seega läheks kõnealusest meetmest tuleneva kasu ülekandmise võimalus palju kaugemale mõistest „teiseseid majanduslikud mõjud“, mis kaasnevad peaaegu kõikide abimeetmetega, ja on hõlmatud pigem sellise meetme „kaudse eelise“ mõistega.

- 139 Sel puhul tuleb eristada mõistet „kaudne eelis“ mõistest „teiseseid majanduslikud mõjud, mis kaasnevad kõikide riigiabi meetmetega“.
- 140 Kohtupraktika kohaselt tuleb kaudset eelist saavat ettevõtjat pidada abisaajaks. Nimelt, teatud füüsilistele või juriidilistele isikutele otseselt antud eelis võib kujutada endast kaudset eelist ja seega riigiabi teistele juriidilistele isikutele, kes on ettevõtjad (vt selle kohta 19. septembri 2000. aasta kohtuotsus Saksamaa vs. komisjon, C-156/98, EU:C:2000:467, punkt 26, ja 13. juuni 2002. aasta kohtuotsus Madalmaad vs. komisjon, C-382/99, EU:C:2002:363, punktid 60–66).
- 141 Lisaks on teatise riigiabi mõiste kohta punktis 115 märgitud, et „meede võib endast kujutada nii otsesest eelist abi saavale ettevõtjale kui ka kaudset eelist teistele ettevõtjatele, näiteks järgnevatel tegevusaladel tegutsevatele ettevõtjatele“. Selle teatise 179. joonealuses märkuses on täpsustatud, et kui vahendav ettevõtja on lihtsalt vahend, mille eesmärk on abisaajale eelise ülekandmine, ja kui ta ei saa mingit eelist, ei saa teda üldjuhul pidada riigiabi saajaks.
- 142 Teatise riigiabi mõiste kohta punktis 116 on lisaks märgitud, et selliseid kaudseid eeliseid tuleb eristada üksnes teisestest majanduslikest mõjudest, mis kaasnevad peaaegu kõikide riigiabi meetmetega. Selleks tuleb nimetatud punkti kohaselt hinnata meetme ettenähtavaid mõjusid *ex ante*. Kaudne eelis on seega olemas siis, kui meede on kujundatud nii, et teiseseid mõjud suunatakse „tuvastatavatele ettevõtjatele või ettevõtjate gruppidele“. Selle teatise 181. joonealuses märkuses on selgitatud, et seevastu võib esineda üksnes teisest majanduslikku mõju suurenenud toodangu vormis – mis ei kujuta endast kaudset abi –, kui abi suunatakse abisaajani, kasutades selleks ettevõtjat, nt finantsvahendajat, ja kui see ettevõtja annab selle abi tervikuna edasi.
- 143 Käesolevas asjas nähtub eespool punktides 108–132 esitatud analüüsist, et valdusühingu Air France-KLM roll ei piirdu sellega, et ta on „vaid vahend, mille abil antakse eelis üle abisaajale“ või „finantsvahendaja“ teatise riigiabi mõiste kohta punktide 115 ja 116 tähenduses. Nimelt on see valdusühing ise vaidlustatud otsuse kohaselt kõnealusest meetmest kasusaaja. Näiteks viitab selle meetme ootuspärane mõju *ex ante*, võttes arvesse antud abimeetme laadi, mis seisneb sisuliselt rahastamislahenduses, sellele, et sellest rahastamislahendusest võis kasu saada kontsern Air France-KLM tervikuna, parandades selle üldist finantsseisundit; see annab tunnistust vähemalt kaudse eelise olemasolust „tuvastatavate ettevõtjate grupile“ teatise punkti 116 tähenduses.
- 144 Seda järeldust ei sea kahtluse alla 21. jaanuari 2016. aasta kohtumäärus Alcoa Trasformazioni vs. komisjon (C-604/14 P, ei avaldata, EU:C:2016:54), millele komisjon viitab, et põhjendada oma argumenti, mille kohaselt ei analüüsi ta abisumma arvutamisel abi teisest mõju selle saaja tarbijatele, tarnijatele, investoritele või töötajatele. Esiteks, nagu väidavad hagejad, ei puudutanud selle kohtumääruse aluseks olnud kohtuasi kontsernisisest olukorda. Teiseks, nagu on märgitud eespool punktis 143, ei ole käesolevas asjas tegemist abimeetme teisese majandusliku mõjuga tarbijatele, tarnijatele, investoritele või töötajatele.
- 145 Komisjon ja Prantsuse Vabariik viitavad ka 21. detsembri 2016. aasta kohtuotsusele komisjon vs. Aer Lingus ja Ryanair Designated Activity (C-164/15 P ja C-165/15 P, EU:C:2016:990), väites sisuliselt, et selle kohtuotsuse kohaselt ei tule abimeetme teisest mõju abi siseturuga

kokkusobivuse hindamisel arvesse võtta. Kohtuasjades, milles see kohtuotsus tehti, puudutas õhutranspordile kohaldatava riigisisese vähendatud maksumäära vormis abikava, mis tunnistati siseturuga kokkusobimatuks. Tekkinud küsimus seisnes eelkõige selles, milline peab olema selle eelise summa, mis tuleb tagasi nõuda abi saanud lennurettajatele. Viimased väitsid sisuliselt, et kõnealune eelis kanti üle reisijatele sellega, et lennupiletite hinda alandati. Selles kontekstis leidis Euroopa Kohus, et vaidlusaluse abi tagasinõudmine tähendab lennurettajatele antud eelise tagastamist, mitte võimalikku majanduslikku kasu, mida nad selle eelise kasutamisega said (punktid 100 ja 102). Ent erinevalt nendest kohtuasjadest ei puuduta käesolev kohtuasi selle eelise summa kindlaksmääramist, mis tuleb tagasi nõuda siseturuga kokkusobimatuks tunnistatud abi kontekstis, vaid abimeetmest kasusaajate eelnevat väljaselgitamist, et analüüsida selle kokkusobivust siseturuga. Lisaks ei ole käesolevas asjas igal juhul tegemist kõnealuse meetme majandusliku mõjuga lennupiletite hinnale.

- 146 Seega tuleb tagasi lükata komisjoni argument, et kõnealusel meetmel on parimal juhul üksnes teisene majanduslik mõju KLMile ja tema tütarettajatele.

Järeldus

- 147 Kõike eeltoodut arvestades tuleb järeldada, et komisjon tegi ilmse hindamisvea, kui ta leidis, et kõnealusel meetmel said kasu Air France ja tema tütarettajad ning valdusühing Air France-KLM ja tema teised tütarettajad, välja arvatud ainult KLM ja tema tütarettajad, ning nõustuda sellest tulenevalt esimese väitega.
- 148 ETL artikli 107 lõike 3 punkti b kohaselt on aga lisaks sellele, et asjaomase liikmesriigi majanduses esineb tõsine häire, nõutud, et häire kõrvaldamiseks võetud abimeetmed on esiteks selleks vajalikud ning teiseks selle eesmärgi saavutamiseks sobivad ja proportsionaalsed. Sama nõue tuleneb ka ajutise raamistiku punktist 19 (19. mai 2021. aasta kohtuotsus Ryanair vs. komisjon (KLM; COVID-19), T-643/20, EU:T:2021:286, punkt 74).
- 149 Lisaks sõltub mitme ajutisest raamistikust tuleneva tingimuse kohaldamine täpsemalt kõnealusel meetmel kasusaaja määratlusest, näiteks tingimused, mis on ette nähtud ajutise raamistiku punktis 49, mille kohaselt peab rekapitalizeerimisemeede vastama teatavatele abisaaja olukorraga seotud tingimustele, ajutise raamistiku punktis 53, mille kohaselt peab liikmesriik tagama, et valitud rekapitalizeerimisinstrumendid ja nendega seotud tingimused on abisaaja rekapitalizeerimisvajaduste rahuldamiseks kõige asjakohasemad ning moonutavad seejuures kõige vähem konkurentsi, või veel ajutise raamistiku punktis 54, mille kohaselt ei tohi COVID-19 pandeemia kontekstis rekapitalizeerimise summa ületada miinimumi, mis on vajalik asjaomase abisaaja elujõulisuse tagamiseks, ning peaks piirduma abisaaja kapitalstruktuuri taastamisega enne COVID-19 puhangut.
- 150 Abi vajalikkuse ja proportsionaalsuse ning eelkõige eespool punktis 149 näitena toodud tingimustele vastamise analüüs eeldab, et abisaaja on varem välja selgitatud. Abimeetmest kasusaaja ebaõige või ebatäielik väljaselgitamine võib mõjutada kogu selle meetme siseturuga kokkusobivuse analüüsi.
- 151 Seega tuleb vaidlustatud otsus tühistada, ilma et oleks vaja analüüsida hagi muid väiteid.
- 152 Lõpuks, mis puudutab liikmesriikide võimalust anda riigiabi mitmes liikmesriigis tegutsevasse kontserni kuuluvatele äriühingutele, siis tuleb igaks juhaks meenutada, et liikmesriikidel ja liidu institutsioonidel on ETL artikli 4 lõike 3 kohaselt vastastikused lojaalse koostöö kohustused.

Komisjon ja liikmesriigid peavad seega tegema heas usus koostööd, et tagada EL toimimise lepingu sätete, eelkõige riigiabi käsitlevate sätete täielik järgimine (vt selle kohta 22. detsembri 2010. aasta kohtuotsus komisjon vs. Slovakkia (C-507/08, EU:C:2010:802, punkt 44 ja seal viidatud kohtupraktika). See lojaalse koostöö ja kooskõlastamise kohustus kehtib seda enam, kui erinevad liikmesriigid kavatsevad anda samal ajal abi samasse kontserni kuuluvatele üksustele, kes tegutsevad siseturul koordineeritult, et saada sellest täielikult kasu.

Kohtukulud

- 153 Vastavalt Üldkohtu kodukorra artikli 134 lõikele 1 on kohtuvaidluse kaotanud pool kohustatud hüvitama kohtukulud, kui vastaspool on seda nõudnud. Kuna komisjon on kohtuvaidluse kaotanud, tuleb temalt välja mõista lisaks tema enda kohtukuludele ka hagejate kohtukulud vastavalt hagejate nõudele.
- 154 Kodukorra artikli 138 lõigete 1 ja 3 alusel kannavad menetluse astujad ise oma kohtukulud.

Esitatud põhjendustest lähtudes

ÜLDKOHUS (kaheksas koda laiendatud koosseisus)

otsustab:

- 1. Tühistada komisjoni 5. aprilli 2021. aasta otsus C(2021) 2488 (final) riigiabi SA.57082 kohta – Prantsusmaa – COVID-19 – Air France'i ja Air France-KLMi rekapiitaliseerimine.**
- 2. Jätta Euroopa Komisjoni kohtukulud tema enda kanda ning mõista temalt välja Ryanair DAC ja Malta Air ltd. kohtukulud.**
- 3. Jätta Saksamaa Liitvabariigi, Prantsuse Vabariigi, Madalmaade Kuningriigi, Air France-KLMi ja Société Air France'i kohtukulud nende endi kanda.**

Van der Woude

Kornezov

De Baere

Petrlík

Kingston

Kuulutatud avalikul kohtuistungil 20. detsembril 2023 Luxembourgis.

Allkirjad