



Kohtulahendite kogumik

ÜLDKOHTU OTSUS (kaheksas koda)

7. veebruar 2024*

Riigiabi – Madalmaade poolt KLMile COVID-19 pandeemia raames antud abi –
Riigigarantii pangalaenule ja riigi allutatud laen – Otsus, millega abi tunnistatakse siseturuga
kokkusobivaks – Tühistamishagi – Õigus esitada hagi – Hageja turupositsiooni oluline
kahjustamine – Vastuvõetavus – Abisaaja kindlakstegemine äriühingute kontserni kontekstis

Kohtuasjas T-146/22,

Ryanair DAC, asukoht Swords (Iirimaa), esindajad: advokaadid E. Vahida, F.-C. Laprèvote,
V. Blanc, D. Pérez de Lamo ja S. Rating,

hageja,

versus

Euroopa Komisjon, esindajad: C. Georgieva, J. Carpi Badía ja M. Farley,

kostja,

keda toetavad

Prantsuse Vabariik, esindajad: T. Stéhelin, B. Fodda, T. Lechevallier ja P. Dodeller,

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

Société Air France, asukoht Tremblay-en-France (Prantsusmaa),

ja

Air France-KLM, asukoht Pariis (Prantsusmaa),

esindajad: advokaadid J. Derenne ja D. Vallindas,

ja

Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV, asukoht Amstelveen (Madalmaad), esindajad:
advokaadid K. Schillemans, P. Huizing ja E. de Krom,

* Kohtumenetluse keel: inglise.

menetlusse astujad,

ÜLDKOHUS (kaheksas koda),

koosseisus: koja president A. Kornezov (ettekandja), kohtunikud G. De Baere ja D. Petrík,

kohtusekretär: ametnik P. Cullen,

arvestades menetluse kirjalikku osa,

arvestades 7. juuli 2023. aasta kohtuistungil esitatut,

on teinud järgmise

otsuse

- 1 Hageja Ryanair DAC palub ELTL artikli 263 alusel esitatud hagi tühistada komisjoni 16. juuli 2021. aasta otsuse C(2021) 5437 (final) riigiabi SA.57116 (2020/N) kohta – Madalmaad – COVID-19: riigi laenugarantii ja riigilaen KLMile (edaspidi „vaidlustatud otsus“).

Vaidluse taust ja kõnealuse meetme kontekst

- 2 Koninklijke Luchtvaart Maatschappij (edaspidi „KLM“) kuulub kontserni Air France-KLM. Kontserni eesotsas on valdusühing Air France-KLM (edaspidi „valdusühing Air France-KLM“). Vaidlustatud otsuse kohaselt kuuluvad sellesse kontserni veel muu hulgas Société Air France S.A. (edaspidi „Air France“), „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 vastavalt 14,3% ja 14% suurune osalus valdusühingu Air France-KLM kapitalis. Valdusühingule Air France-KLM omakorda kuulub 100% osalus Air France'is ning otseselt ja kaudselt 93,84% 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 tütaretevõtjate kapitalis.
- 4 Vaidlustatud otsus on tehtud rea muude riigiabimeetmete kontekstis, mille eesmärk on toetada lennundussektorit, täpsemalt kontserni Air France-KLM kuuluvaid äriühinguid.
- 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 aktsionärialaenus (edaspidi „aktsionärialaen“) (4. mai 2020. aasta otsus C(2020) 2983 (final) riigiabi SA.57082 (2020/N) kohta – Prantsusmaa – COVID-19: ajutine raamistik (ELTL artikli 107 lõike 3 punkt b) – Garantii ja aktsionärialaen Air France'ile). Seda otsust parandati kahel korral: esimest korda 17. detsembril 2020 (komisjoni otsus C(2020) 9384 (final)) ja teist korda 26. juulil 2021 (komisjoni otsus C(2021) 5701 (final)) (edaspidi „otsus Air France“). Samas otsuses leidis komisjon, et nimetatud otsuse esemeks olevast abimeetmest kasusaajad olid Air France ja

tema kontrollitavad tütarettevõtjad. Seevastu ei peetud sellest meetmest kasusaajaks ei valdusühingut Air France-KLM ega tema teisi tütarettevõtjaid, sealhulgas KLMi ja viimase kontrollitavaid äriühinguid.

- 6 Madalmaade Kuningriik teatas 26. juunil 2020 komisjonile ELTL artikli 108 lõike 3 alusel KLMile antavast riigiabist, mis seisneb esiteks riigi laenugarantiis pankade konsortsiumi antavale laenule ja teiseks riigilaenus (edaspidi „kõnealune meede“). Abi kogusummaks oli 3,4 miljardit eurot. Kõnealuse meetme eesmärk oli anda KLMile ajutiselt likviidsed vahendid, mida tal oli vaja COVID-19 pandeemia negatiivsete tagajärgedega tegelemiseks. Madalmaade Kuningriik leidis, et arvestades KLMi tähtsust riigi majanduse ja lennuliikluse jaoks, oleks tema pankrotistumine süvendanud veelgi pandeemia tõttu riigi majandusele põhjustatud tõsist häiret.
- 7 13. juuli 2020. aasta otsuses C(2020) 4871 (final) riigiabi SA.57116 (2020/N) kohta – Madalmaad – COVID-19: riigi laenugarantii ja riigilaen KLMile leidis komisjon, et kõnealune meede kujutab endast esiteks riigiabi ELTL artikli 107 lõike 1 tähenduses ja teiseks on see ELTL artikli 107 lõike 3 punkti b alusel siseturuga kokkusobiv. Selle otsuse kohaselt oli KLM ainus abisaaja, välja arvatud teised kontserni Air France-KLM äriühingud.
- 8 Komisjon võttis 5. aprillil 2021 vastu otsuse C(2021) 2488 (final) riigiabi SA.59913 kohta – Prantsusmaa – COVID-19 – [Air France'i] ja valdusühingu Air France-KLM rekapitalizeerimine (edaspidi „otsus Air France-KLM ja Air France“), milles ta järeldas, et ELTL artikli 107 lõike 3 punkti b ja ajutise raamistiku alusel on siseturuga kokkusobiv individuaalne abi, mida Prantsuse Vabariik andis Air France'i ja valdusühingu Air France-KLM rekapitalizeerimiseks kogusummas 4 miljardit eurot. See abi hõlmab esiteks Prantsuse Vabariigi osalemist kapitali suurendamise projektis kuni 1 miljardi euro ulatuses ja teiseks 3 miljardi euro suuruse aktsionäri-laenu – mis oli osa otsuses Air France'i kõne all olnud meetmest – konverteerimist hübriidinstrumendiks, mis on samastatav omakapitaliosalusega. Otsuse Air France-KLM ja Air France kohaselt olid nendest meetmetest kasusaajad Air France ja tema tütarettevõtjad ning valdusühing Air France-KLM ja tema kontrollitavad tütarettevõtjad, välja arvatud KLM ja tema tütarettevõtjad.
- 9 19. mai 2021. aasta kohtuotsusega Ryanair vs. komisjon (KLM; COVID-19) (T-643/20, EU:T:2021:286) tühistas Üldkohus komisjoni 13. juuli 2020. aasta otsuse C(2020) 4871 (final), kuna see ei olnud kõnealusest meetmest kasusaaja kindlaksmääramise osas piisavalt põhjendatud. Lisaks otsustas ta peatada otsuse tühistamise toime, kuni komisjon võtab ELTL artikli 108 alusel vastu uue otsuse.
- 10 Komisjon võttis 16. juulil 2021 vastu vaidlustatud otsuse, milles ta leidis, et kõnealune meede kujutab endast riigiabi ELTL artikli 107 lõike 1 tähenduses, kuid on ELTL artikli 107 lõike 3 punkti b alusel siseturuga kokkusobiv, ning et KLM ja tema tütarettevõtjad olid ainsad abisaajad, välja arvatud teised kontserni Air France-KLM äriühingud.

Poolte nõuded

- 11 Hageja palub Üldkohtul:
 - tühistada vaidlustatud otsus;
 - mõista kohtukulud välja komisjonilt.

- 12 Komisjon palub Üldkohtul:
- jätta hagi rahuldamata;
 - mõista kohtukulud välja hagejalt.
- 13 Madalmaade Kuningriik, KLM, Air France ja valdusühing Air France-KLM paluvad jätta hagi põhjendamata tõttu rahuldamata ja mõista kohtukulud välja hagejalt.
- 14 Prantsuse Vabariik palub Üldkohtul jätta hagi vastuvõetamatuse tõttu läbi vaatamata osas, milles hageja vaidlustab vaidlustatud otsuse põhjendatuse, ning jätta hagi ülejäänud osas sisuliselt rahuldamata.

Õiguslik käsitlus

Vastuvõetavus

- 15 Esiteks väidab hageja, et ta on asjasse puutuv isik ETLT artikli 108 lõike 2 ja nõukogu 13. juuli 2015. aasta määruse (EL) 2015/1589, millega kehtestatakse üksikasjalikud eeskirjad [ETLT] artikli 108 kohaldamiseks (ELT 2015, L 248, lk 9), artikli 1 punkti h tähenduses ning seega on tal õigus esitada oma menetluslike õiguste kaitseks hagi. Teiseks väidab hageja, et kõnealune meede kahjustas oluliselt tema konkurentsiseisundit turul ja tal on järelikult õigus vaidlustada ka vaidlustatud otsuse põhjendus.
- 16 Komisjon, Madalmaade Kuningriik, KLM, valdusühing Air France-KLM ja Air France ei vaidlusta hagi vastuvõetavust.
- 17 Prantsuse Vabariik väidab seevastu, et hagejal ei ole õigust vaidlustada vaidlustatud otsuse põhjendatust.
- 18 Käesolevas asjas ei ole vaidlust selles, et hageja on KLMi konkurent, ega selles, et järelikult tuleb teda pidada „huvitatud pooleks“ määruse 2015/1589 artikli 1 punkti h tähenduses, et kaitsta talle ETLT artikli 108 lõikest 2 tulenevaid menetluslikke õigusi.
- 19 Mis puudutab hageja õigust vaidlustada vaidlustatud otsuse põhjendus, siis tuleb meenutada, et füüsilise või juriidilise isiku poolt ETLT artikli 263 neljanda lõigu alusel niisuguse akti peale esitatud hagi vastuvõetavus, mille adressaat ta ei ole, eeldab, et isikul on hagi esitamise õigus, mis esineb kahel juhul. Esiteks võib hagi esitada tingimusel, et 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).
- 20 Kuna vaidlustatud otsus, mis on adresseeritud Madalmaade Kuningriigile, ei ole halduse üldakt ETLT 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 hagejat otseselt ja isiklikult selle sätte tähenduses.

- 21 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).
- 22 Seega, kui hageja vaidlustab sellise abi hindamise otsuse põhjendatuse, mis on vastu võetud ELTL artikli 108 lõike 3 alusel või ametliku uurimismenetluse tulemusena, siis ainuüksi asjaolu, et teda võib pidada „asjasse puutuvaks isikuks“ ELTL artikli 108 lõike 2 tähenduses, ei ole hagi vastuvõetavaks tunnistamiseks piisav. Ta peab niisiis tõendama, et ta on erilises olukorras eespool punktis 21 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).
- 23 Sellega seoses ei tähenda see, et hageja peab tõendama oma turuseisundi olulist kahjustamist, lõpliku otsuse tegemist selle hageja ja abi saanud ettevõtjate vaheliste konkurentsuhete kohta, vaid on üksnes vaja, et hageja põhjendab asjakohasel viisil, kuidas võib komisjoni otsus rikkuda tema seaduslikke huve, kahjustades kõnealusel turul oluliselt tema seisundit (vt 15. juuli 2021. aasta kohtuotsus Deutsche Lufthansa vs. komisjon, C-453/19 P, EU:C:2021:608, punkt 57 ja seal viidatud kohtupraktika).
- 24 Euroopa Kohtu praktikast tuleneb niisiis, et hageja konkurentsiseisundi oluline kahjustamine kõnealusel 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 tema konkurentsiseisundit oluliselt (15. juuli 2021. aasta kohtuotsus Deutsche Lufthansa vs. komisjon, C-453/19 P, EU:C:2021:608, punkt 58).
- 25 Sellest tuleneb, et see tingimus võib olla täidetud, kui hageja esitab tõendid, mis võimaldavad tõendada, et kõnealune 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).
- 26 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. Järelikult ei saa ettevõtja tugineda ainult sellele, 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).
- 27 Konkurendi turuseisundi olulise kahjustamise tõendamine 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).

- 28 Lisaks ei ole kohtupraktika kohaselt nõutud, et hageja esitaks tõendeid asjaomaste turgude suuruse või geograafilise ulatuse kohta või oma turuosade või abisaaja turuosade või nendel turgudel tegutsevate 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).
- 29 Neid põhimõtteid arvestades tuleb analüüsida, kas hageja on esitanud tõendeid, mis võimaldavad tõendada, et kõnealune meede võib oluliselt kahjustada tema seisundit asjaomasel turul.
- 30 Selle kohta väidab hageja esiteks, et 2021. aastal vedas ta ligikaudu 1,3 miljonit reisijat ja teenindas 37 lennuliini, mille lähte- ja sihtkoht olid kolm Madalmaades asuvat lennujaama. Täpsemalt kinnitab ta, et ta konkureeris otseselt KLMiga 13-l neist lennuliinidest, kus ta vedas 2021. aastal ligikaudu 185 000 reisijat – millele teised pooled vastu ei vaidle.
- 31 Lisaks näitavad hagiavalduse lisas A.3.6 esitatud andmed, mida ei ole samuti vaidlustatud, et hageja pakutud istekohtade arv nendel 13 lennuliinil oli sageli võrreldav KLMi pakutud istekohtade arvuga või teatud juhtudel isegi suurem. Nendevaheline konkurents oli niisiis pakutavate kohtade arvu poolest samuti märkimisväärne.
- 32 Samuti nähtub hageja kinnitusest, mida ei ole vaidlustatud, et 13 lennuliini, millel ta KLMiga otseselt konkureeris, teenindasid vähesed teised lennuettevõtjad.
- 33 Teiseks väidab hageja sisuliselt, ilma et talle oleks vastu vaieldud, et ta kavandas laiendada oma tegevust Madalmaade turul, millest annab tunnistust asjaolu, et ta tellis 210 õhusõidukit Boeing 737 Max, mis saabusid tema lennukiparki 2021. aasta juunis ja võimaldasid tal oma laienemiskava jätkata.
- 34 Kolmandaks, vastavalt hageja esitatud poliitilise innovatsiooni sihtasutuse 2020. aasta mai aruandele „Before COVID-19 air transportation in Europe: an already fragile sector“ (Lennutransport Euroopas enne COVID-19 pandeemiat: juba niigi ebakindel sektor), mille sisule pooled vastu ei ole vaieldud, oli „tõenäoline, et Ryanair ja Wizz Air väljuvad COVID-19 kriisist ilma suurema kahjuta ning neil on isegi piisavalt rahalisi vahendeid muu hulgas tänu võlakohustuste võtmisele ja pankrotis äriühingute ülesostmisele, et osaleda tõenäolises lennutranspordi ümberkorraldamises Euroopas“. Sellest tuleneb, et hageja oli võrreldes selliste traditsiooniliste lennuettevõtjatega nagu KLM, kellel oli maksejõuetuse või isegi turult lahkumise risk, suhteliselt tugevas positsioonis.
- 35 Nimelt tuleneb KLMi pankrotioht ilma kõnealuse meetmeta vaidlustatud otsusest, milles on täpsustatud, et meetme eesmärk oli anda KLMile likviidseid vahendeid, mida tal oli vaja COVID-19 tervisekriisi negatiivsete tagajärgede tõttu tekkinud likviidsusprobleemiga tegelemiseks, ja vältida nii KLMi pankrotti.
- 36 Neljandaks väidab hageja, et tema ja kontserni Air France-KLM kui terviku vaheline konkurentsisuhe on veelgi olulisem. Näiteks on ta transporditavate reisijate arvu poolest liidu tasandil esimene lennuettevõtja, samas kui kontsern Air France-KLM on alles neljas lennuettevõtja, millele teised pooled vastu ei vaidle.

- 37 Lisaks nähtub hageja esitatud 15. juuli 2020. aasta Exane BNP Paribas' aruandest „European Airlines, blinded by the light“ (Euroopa lennuettevõtjad: valgusest pimestatud), mille sisule teised pooled ei ole vastu vaieldud, et tänu riigi toetusele olid kontserni Air France-KLM lennuettevõtjatest saanud Euroopa lennuettevõtjad, kellel kokku oli suurim likviidsus, ning et hageja väite kohaselt, millele ei ole vastu vaieldud, on nad ta seljatanud kui Euroopa lennuettevõtja, kes oli alates 2020. aasta juulist võimeline taluma kõige pikemat lennukipargi täieliku maapeal seismise perioodi enne tema rahavoogude täielikku ammendumist.
- 38 Eespool punktides 30–37 välja toodud asjaolud kogumis võimaldavad asuda seisukohale, et hageja on tõendanud, et kõnealuse meetme kohaldamine võis tugevdada KLMi konkurentsiseisundit tema kahjuks ja viia *prima facie* tema konkurentsiseisundi olulise kahjustamiseni turul, põhjustades eelkõige tulu saamata jäämise või ebasoodsama arengu kui see, mis oleks toimunud sellise meetme puudumisel (vt eespool punktis 27 viidatud kohtupraktika).
- 39 Seda järeldust ei sea kahtluse alla Prantsuse Vabariigi vastuväide, et hageja ei ole KLMi peamine konkurent Madalmaade turul.
- 40 Nimelt ei nõua kohtupraktika, et selleks, et meede võiks hageja konkurentsiseisundit oluliselt mõjutada, peab ta olema abisaaja peamine konkurent.
- 41 Samuti ei saa nõustuda Prantsuse Vabariigi vastuväitega, et hageja ei ole tõendanud, et vaidlustatud otsus mõjutab teda faktilise olukorra tõttu, mis eristab teda kõigist teistest KLMi konkurentidest.
- 42 Nimelt on hageja konkurentsiseisundi olulise kahjustamise kriteerium hagejale omane tegur, mida tuleb hinnata üksnes seoses tema seisundiga turul enne kõnealuse meetme võtmist või selle puudumisel. Võrrelda ei tule seega mitte 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 28, täpsustas Euroopa Kohus, 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 tema kõikide konkurentide konkurentsiolukord, ja et tema oma erineb sellest.
- 43 Lisaks tuleb märkida, et eespool punktis 21 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.
- 44 Käesoleval juhul on see nii. Nimelt tõendatakse eespool punktides 30–37 nimetatud asjaoludega kogumis piisavalt usutavalt, et hageja seisundit asjaomastel turgudel iseloomustavad teatud talle omased tunnused, st asjaolu, et hageja konkureerib otseselt abisaajaga suurel hulgal lennuliinidel, kus tal on lisaks suur arv istekohti, et ta kavatses laiendada tegevust Madalmaade turul ja et kõnealuse meetme puudumisel oleks olemas oht, et KLM muutub maksejõuetuks või vähemalt oluliselt nõrgestatuks, samas kui hageja finantsseisund näis olevat suhteliselt tugev võrreldes abisaajaga, asetades ta niisiis olukorda, mis võimaldaks tal ilma abita võita turuosasid KLMi arvelt.

- 45 Kõike eeltoodud arvestades tuleb järeldada, et hageja on õiguslikult piisavalt tõendanud, et kõnealune meede võis oluliselt kahjustada tema konkurentsiseisundit asjaomasel turul.
- 46 Tuleb tõdeda, et vaidlustatud otsus puudutab hagejat ka otseselt, kuna Madalmaade Kuningriigi tahtes anda KLMile abi ei ole mingit kahtlust ja kuna selle andmine võib asetada hageja ebasoodsasse konkurentsiolekorda ja mõjutada järelkult 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 ning seal viidatud kohtupraktika).
- 47 Seega on hagejal õigus vaidlustada vaidlustatud otsuse põhjendatus.

Sisulised küsimused

- 48 Hagi põhjendamiseks esitab hageja viis väidet, millest esimese kohaselt on sisuliselt rikutud õigusnormi ja tehtud ilmne hindamisviga seoses sellega, et valdusühing Air France-KLM ja Air France jäeti kõnealusest meetmest kasusaajate hulgast välja, teise kohaselt on rikutud EL toimimise lepingu sätteid ja õiguse üldpõhimõtteid, mis käsitlevad diskrimineerimist, teenuste osutamise vabadust ja asutamisevabadust, kolmanda kohaselt on väärtalt kohaldatud ELTL artikli 107 lõike 3 punkti b, neljanda kohaselt on rikutud tema menetluslikke õigusi ja viienda kohaselt on rikutud põhjendamiskohustust.

Esimene väide, mis puudutab valdusühingu Air France-KLM ja Air France'i väljajätmist kõnealusest meetmest kasusaajate hulgast

- 49 Hageja vaidlustab kõnealusest meetmest kasusaaja kindlaksmääramise. Ta väidab, et komisjon leidis ekslikult, et kõnealusest meetmest said kasu ainult KLM ja tema kontrollitavad äriühingud, mitte aga valdusühing Air France-KLM ja Air France. Sel puhul esitab ta mitu asjaolu, et tõendada, et valdusühing Air France-KLM ja Air France olid samuti potentsiaalsed või kaudsed kõnealusest meetmest kasusaajad. Need asjaolud puudutavad sisuliselt kapitali-, orgaanilisi, funktsionaalseid ja majanduslikke sidemeid valdusühingu Air France-KLM, Air France'i ja KLMi vahel, lepingulist raamistikku, mille alusel kõnealune meede võeti, ning meetme konteksti.
- 50 Komisjon vaidleb hageja argumentidele vastu, rõhutades vaidlustatud otsuses esile toodud asjaolude põhjal, et Air France'il ja KLMil on *de facto* suur funktsionaalne, majanduslik ja orgaaniline sõltumatus nii üksteisest kui ka valdusühingust Air France-KLM. Pealegi välditakse kontserni Air France-KLM korporatiivse ja juhtimisstruktuuri tõttu ka igasugust ohtu, et abi antakse kaudselt üle Air France'i ja KLMi vahel. Lisaks hõlmab kõnealune meede lepingulisi mehhanisme, mis on samaväärsed sihtotstarbe määramise tingimusega ning annavad selle meetme tegeliku rahalise ja majandusliku eelise üksnes KLMile.
- 51 Prantsuse Vabariik, Madalmaade Kuningriik, KLM, Air France ja valdusühing Air France-KLM nõustuvad komisjoni seisukohtadega.
- 52 Vaidlustatud otsuses leidis komisjon, et kõnealusest meetmest kasusaajad olid KLM ja tema kontrollitavad tütarettevõtjad. Seevastu, kuigi KLM kuulub kontserni Air France-KLM, ei saa sellest meetmest kasu saada tema emaettevõtja, st valdusühing Air France-KLM, ega tema sõsarettevõtjad, sealhulgas Air France ja tema kontrollitavad tütarettevõtjad.

- 53 Järelikult tõstatab käesolev väide sisuliselt küsimuse abimeetmest kasusaaja väljaselgitamisest äriühingute kontserni kontekstis.
- 54 Selles osas tuleneb kohtupraktikast, et mitut eraldiseisvat juriidilist üksust võib riigiabi eeskirjade kohaldamisel 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).
- 55 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).
- 56 Lisaks võivad abimeetme liik ja kontekst, millesse see meede kuulub, olenevalt juhtumist olla samuti asjakohased tegurid, et teha kindlaks majandusüksuse olemasolu või puudumine riigiabi valdkonnas.
- 57 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).
- 58 Komisjon tunnistas teatise riigiabi mõiste kohta punktis 11, et mitut eraldiseisvat juriidilist isikut võidakse riigiabi eeskirjade 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.
- 59 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 juriidiliselt ja rahanduslikult iseseisvaks. 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).

- 60 Siiski peab liidu kohus muu hulgas kontrollima mitte ainult esitatud tõendite sisulist õigsust, usaldusväärust 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. detsembri 2018. aasta kohtuotsus *Hispaania vs. komisjon*, C-114/17 P, EU:C:2018:753, punkt 104).
- 61 Lisaks peab komisjon erilise hoolsusega 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).
- 62 Võttes arvesse 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 kõnealune meede võeti, ning võetud abimeetme liiki ja konteksti.
- *Kapitali- ja orgaanilised sidemed valdusühingu Air France-KLM, Air France'i ja KLMi vahel*
- 63 Kõigepealt väidab komisjon, et hagiavalduses väidab hageja, et asjaolu, et emaettevõtjal oli *de jure* võimalus tütarettevõtja üle kontrolli teostada, on „iseenesest“ piisav, et asuda seisukohale, et emaettevõtjat tuli abimeetmest kasusaajate hulgas arvesse võtta. Repliigis aga väidab hageja, et komisjon ei võtnud oma hinnangu raames arvesse valdusühingu *Air France-KLM* kontrollipädevust oma tütarettevõtjate üle. Kuna hageja viimane argument ei ole hagiavalduses esitatud argumenti edasiarendus, on see vastuvõetamatu, sest see on esimest korda esitatud alles repliigis.
- 64 Tagasi tuleb lükata komisjoni argumentid selle argumenti vastuvõetamatuse kohta, mille hageja esitas repliigis ja mille kohaselt ta ei võtnud oma hinnangu raames arvesse valdusühingu *Air France-KLM* kontrollipädevust oma tütarettevõtjate üle, sest need argumentid põhinevad hagiavalduse puudulikul tõlgendamisel. Nimelt väidab hageja hagiavalduses esiteks, et komisjon ei hinnanud õigesti selle mõju, et valdusühingul *Air France-KLM* oli põhikirja järgi oma tütarettevõtja *KLM* üle kontrolli, algatuste tegemise ja rahalise toetuse ülesannete täitmise võimalus, ning teiseks kritiseerib ta komisjoni hinnangut mitmele muule tegurile, mis puudutavad kontserni *Air France-KLM* erinevate üksuste vahelisi orgaanilisi, funktsionaalseid, majanduslikke ja lepingulisi sidemeid. Hagiavalduses esitatud argumentid ei piirdunud niisiis viitega pelgalt valdusühingu *Air France-KLM de jure* võimalusele *KLMi* kontrollida. Järelikult, kuna eespool nimetatud repliigis esitatud argument kujutab endast täiendust, ei ole see seega vastuvõetamatu.
- 65 Seda täpsustust arvestades tuleb esiteks seoses kontserni *Air France-KLM* kuuluvate erinevate üksuste vaheliste kapitalisidemetega märkida, et – nagu meenutatud eespool punktis 3 – 100% osalus *Air France'i* kapitalis kuulub valdusühingule *Air France-KLM* ja et viimasele kuulub 93,84% osalus *KLMi* kapitalis, 99,7% majanduslikest õigustest ja 49% hääleõigustest.

- 66 Kuigi see asjaolu on esimene asjakohane tegur nende üksuste vahelise majandusüksuse olemasolu hindamisel, tuleb riigiabi käsitleva kohtupraktika kohaselt lisaks kontrollida, kas emattevõtja 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).
- 67 Kui sellist analüüsi ei tehtaks, piisaks selleks, et võtta liidu riigiabinormidelt nende soovitatav toime, olukorrast, kus ettevõtja lihtsalt jagatakse kaheks erinevaks üksuseks, millest esimene tegeleb otseselt asjaomase majandustegevusega ja teine kontrollib esimest tema juhtimisse sekkudes. 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).
- 68 Käesolevas asjas nähtub vaidlustatud otsuse punktist 33, et valdusühingul Air France-KLM on kontroll KLMi üle tänu vetoõigustele, mis tal on esiteks KLMi äriplaanide ja eelarvete osas ning teiseks KLMi juhtide tasustamise, ametisse nimetamise ja tagasikutsumise osas, sealhulgas KLMi juhatuse liikmete ametisse nimetamisel ja tagasikutsumisel. Seega peab valdusühing otsused, mis puudutavad „kontserni Air France-KLM, sealhulgas KLMi“ strateegilisi valikuid, eelarvet ja investeerimiskava, heaks kiitma enne nende vastuvõtmist või rakendamist.
- 69 Samuti nähtub vaidlustatud otsuse punktidest 40 ja 51, et valdusühingul Air France-KLM on õigus kiita heaks oma tütarettevõtjate finantstehingud, mis ületavad 150 miljonit eurot. See õigus osutus käesolevas asjas asjakohaseks, arvestades asjaolu, et – nagu komisjon vaidlustatud otsuses möönab – Madalmaade Kuningriigi antud rahastamine ületas 150 miljoni euro künnise, mistõttu valdusühing Air France-KLM pidi selle heaks kiitma enne selle andmist.
- 70 Teiseks, mis puudutab orgaanilisi sidemeid valdusühingu Air France-KLM, Air France'i ja KLMi vahel, siis viitab hageja 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 väärtipaberite 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“), mille väljavõtte ta esitas Üldkohtus 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.
- 71 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.
- 72 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.

- 73 Lisaks on selles 2019. aasta universaalses registreerimisdokumendis märgitud, et kui investeringute 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.
- 74 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 ning teeb otsuseid kontserni finantsriskide kohta, teostab nende üle järelevalvet ning määrab kindlaks vajalikud kaitsemeetmed.
- 75 Samuti nähtub sellest, et nende ühisorganite poolt kontserni Air France-KLM tasandil vastu võetud otsuseid rakendab seejärel iga kontserni üksus.
- 76 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 järelikult 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.
- 77 Nagu väidab hageja, on kapitali- ja orgaanilised sidemed kontsernis Air France-KLM järelikult 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*
- 78 Esiteks märkis komisjon vaidlustatud otsuse punktis 36, et valdusühingul Air France-KLM olid oma töötajad ja ta „kasutas“ töötajaid, kelle Air France ja KLM olid tema juurde lähetanud. Lisaks märkis ta selle otsuse punktides 33 ja 112, nagu on meenutatud eespool punktis 68, et valdusühingul Air France-KLM on 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 ning et sama valdusühing osaleb oma tütarettevõtjate juhte puudutavate tähtsamate otsuste tegemisel.
- 79 Teiseks selgitas komisjon vaidlustatud otsuse punktis 37, et valdusühing Air France-KLM ei tegutsenud „otseselt“ lennutranspordi turgudel, kus Air France ja KLM tegutsesid, tuvastades, et nimetatud valdusühingu roll oli toetada oma tütarettevõtjaid „IT-, inimressursside, turundus-, digitaal-, kommunikatsiooni ja innovatsiooni valdkonnas“.
- 80 Vaidlustatud otsuse punktis 42 leidis komisjon siiski, 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 juurde lähetatud. Selline järeldus nähtub ka nimetatud otsuse punktist 112.

- 81 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 on lisaks seotud lennukiparki puudutavate tehingutega seotud otsuste tegemisega (vt eespool punkt 72), mis kinnitab valdusühingu Air France-KLM, Air France'i ja KLMi seotust.
- 82 Seda, et kontsernis Air France-KLM toimus teatav funktsionaalne kooskõlastamine, illustreerib ka hageja 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 SAS 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 selle kohta, 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. Lisaks, nagu väidab hageja, nimetatakse 2019. aasta universaalses registreerimisdokumendis ja valdusühingu Air France-KLM 2020. aasta universaalses registreerimisdokumendis, mis on esitatud Autorité des marchés financiers'le (finantsturgude järelevalveasutus) määruse 2017/1129 alusel (edaspidi „2020. aasta universaalne registreerimisdokument“), „Transaviat“ sageli ühe ettevõtjana, kui need dokumendid viitavad kontserni äritegevuse „low cost“ segmendile. See näide annab tunnistust teatavast funktsionaalsest ja kaubanduslikust koostööst Air France'i ja KLMi nende kahe tütarettevõtja vahel.
- 83 Kolmandaks nähtub vaidlustatud otsuse punktidest 38–40 ja 112, et valdusühing Air France-KLM täidab ka Air France'i ja KLMi finantsfunktsioone. Esiteks annab ta oma tütarettevõtjatele eelkõige eelarvejuhiseid. Teiseks võib ta vaidlustatud otsuse kohaselt „aeg-ajalt“ kaasata finantsturgudel kapitali (võlg või omavahendid) oma tütarettevõtjate kasuks vastavalt nende individuaalsetele vajadustele.
- 84 Sarnaselt hagejaga ja nagu nähtub eespool punktidest 70–75, tuleb lisada, et valdusühing Air France-KLM on seotud oma tütarettevõtjate oluliste investeeringute, osaluse omandamise ja võõrandamise tehingute koordineerimise ja heakskiitmisega ning finantsriskide ja rakendatavate kaitsemeetmete juhtimisega, mille üle teostatakse kontserni Air France-KLM tasandil pidevat ja pidevat järelevalvet.
- 85 Valdusühingu Air France-KLM finantsrolli illustreerib käesolevas asjas vaidlustatud otsuse punktis 40 välja toodud asjaolu, et tal on õigus anda heakskiit oma tütarettevõtjate finantseerimistehingutele, mis ületavad 150 miljonit eurot, ja et seetõttu pidi ta kõnealuse meetme heaks kiitma.
- 86 Vaidlustatud otsuses ja kohtuistungil tunnistas komisjon küll finantsrolli, mis oli valdusühingul Air France-KLM oma tütarettevõtjate kasuks, kuid vähendas selle tähtsust, kvalifitseerides selle „piiratuks“ (vaidlustatud otsuse punkt 38).
- 87 Siiski nähtub eespool punktidest 68–85, et olulisi või strateegilisi otsuseid rahastamise, investeeringute ja lennukipargi kohta koordineerib või isegi kiidab heaks valdusühing Air France-KLM.

- 88 Seda järeldust kinnitavad 2019. ja 2020. aasta universaalsetes registreerimisdokumentides sisalduvad andmed, millest nähtub, 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 nimetatud valdusühing oli võlakirjade „peamine“ emitent ning et see kontsern kavatses „süsteemiliselt kasutada finantseeringuid turgudel Air France-KLMi [kaudu]“.
- 89 Sellele vaatamata leidis komisjon vaidlustatud otsuses, et Air France ja KLM olid „funktsionaalselt iseseisvad“, tuginedes järgmistele asjaoludele (vaidlustatud otsuse punkt 41).
- 90 Esiteks on Air France'il ja KLMil „eraldi juhtkonnad“ (vaidlustatud otsuse punkti 41 esimene taane). Seda väidet tuleb siiski tugevalt nüansseerida eespool punktides 68–75 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 see valdusühing kasutab Air France'i ja KLMi töötajaid, kes on tema juurde lähetatud.
- 91 Teiseks on KLM „sõltumatu ja täielikult vastutav“ „suurema osa“ eest oma äritegevuse peamistest elementidest, eelkõige inimressursside, lennukipargi, võrgustiku arendamise, kliendikogemuste, reisijate ja kaubaveo haldamise, hooldustegevuse, lennutegevuse, pardal osutatavate teenuste ja turustamise eest (vaidlustatud otsuse punkti 41 esimene taane). Need väited jätavad siiski tähelepanuta rolli, mis oli valdusühingul Air France-KLM nii lennukipargiga seotud tehingute puhul (vt eespool punktid 68 ja 72) kui ka lennutranspordi teenuste osutamise puhul, eelkõige müügi ning hindade ja tulude haldamise valdkonnas, mille strateegia määratakse kindlaks nimetatud valdusühingu tasandil (vt eespool punktid 80–82).
- 92 Kolmandaks on KLMil „sõltumatu finantskorraldus“, mis puudutab eelkõige sise- ja välisaruandluse, likviidsuse, auditi ja maksustamise rahastamist ning kontrolli (vaidlustatud otsuse punkti 41 teine taane). Vaidlustatud otsuse punktis 40 märkis komisjon lisaks, et „igapäevast“ finantstegevust teostavad Air France ja KLM sõltumatult. Need väited on aga vastuolus asjaoluga, et mis tahes rahastamise, mis ületab 150 miljoni euro suurust künnist, või mis tahes investeeringu, mis ületab 5 miljonit eurot, peab heaks kiitma valdusühing Air France-KLM. Liiasi ei ole eeltooduga vastuolus asjaolu, et „igapäevast“ finantstegevust haldavad Air France ja KLM.
- 93 Neljandaks haldab KLM oma likviidsusvajadusi „ilma Air France'i sekkumiseta sõltumatult“. Valdusühingul Air France-KLM ei ole mingit kontrolli KLMi rahaliste vahendite üle. Näiteks tehakse mõni otsus KLMi juhatuse, mitte selle valdusühingu tasandil. Samuti ei ole olemas „Air France'i ja KLMi vahelist kasumi ja kahjumi jagamise mehhanismi ega rahaliste vahendite koondamise kokkulepet“ (vaidlustatud otsuse punkti 40 teine taane ja punkti 41 kolmas taane).
- 94 Ühelt poolt tuleb siiski nüansseerida ka asjaolu, et Air France ja KLM haldavad sõltumatult oma rahavoogusid, kuna valdusühing Air France-KLM kaasab turgudel kapitali oma tütarettvõtjate kasuks (vt eespool punkt 83), kiidab heaks rahastamistehingud, mis ületavad 150 miljonit eurot, ja annab oma tütarettvõtjatele eelarvejuhiseid. Samuti tuleb väidet, et teatavad otsused tehakse KLMi juhatuse tasandil, mitte valdusühingu Air France-KLM tasandil, pidada suhteliseks, arvestades eespool punktis 72 välja toodud asjaolusid, millest nähtub, et valdusühing on seotud oluliste ja strateegiliste otsuste tegemisega rahastamise, investeeringute ja lennukipargiga seotud tehingute kohta.

- 95 Teiselt poolt, kuigi komisjon kinnitas, et ei olnud Air France'i ja KLMi vahelist kasumi ja kahjumi jagamise mehhanismi ega rahaliste vahendite koondamise kokkulepet, märkis ta vaidlustatud otsuse punktis 47 siiski, et Air France'i ja KLMi ja nende tütarettevõtjate vahel olid „kulude jagamise kokkulepped“. Samast punktist nähtub, et on olemas „Air France'i ja KLMi või nende tütarettevõtjate ühistegevused“. Need asjaolud kinnitavad viimaste teatavat funktsionaalset seotust ja koostööd kontsernis Air France-KLM.
- 96 Kõik eespool punktides 78–95 esitatud kaalutlused kogumis seavad niisiis kahtluse alla komisjoni järelduse, et Air France ja KLM olid funktsionaalselt sõltumatud.
- 97 Järelikult kujutavad funktsionaalsed seosed 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 punktides 43–46 ja 113 leidis komisjon, et valdusühing Air France-KLM, KLM ja Air France olid *de facto* majanduslikult sõltumatud järgmistel põhjustel.
- 99 Kõigepealt ei olnud valdusühingul Air France-KLM mingit välistulu tekitavat tegevust, mistõttu ta ei saa iseseisvalt Air France'i ja KLMi toetada. Valdusühing saab oma tulu üksnes kontsernisiseselt tütarettevõtjate haldustasu kaudu, mis katab valdusühingu halduskulud, kaubamärgi litsentsitasude ja teatavad kulude ümberjaotamise mehhanismide kaudu (vaidlustatud otsuse punktid 43 ja 44). Edasi, kuigi valdusühing Air France-KLM võib osutada KLMile teatavaid finantsteenuseid, ei kaasne nende teenustega rahalise toetuse andmine KLMile ja Air France'ile (nimetatud otsuse punkt 45). Lõpuks toimuvad Air France'i ja KLMi vahelised ärisuhted tavapärasel turutingimustel ja nende üle peavad läbirääkimisi autonoomsed juhtkonnad. Mis puudutab nende kahe äriühingu vahelisi kulude jagamise kokkuleppeid, siis need näevad ette „turunormidel“ põhineva jaotuspõhimõtte (selle otsuse punktid 46 ja 47).
- 100 Esiteks, nagu väidab hageja, näitab asjaolu, et valdusühing Air France-KLM saab oma tulu üksnes oma tütarettevõtjatelt, et nimetatud valdusühingu ja tema tütarettevõtjate vahel on teatav majanduslik sõltuvus. Seda kinnitab eelkõige asjaolu, et Air France ja KLM püüavad saavutada sünergia, kooskõlastades oma vastavat tegevust valdusühingu Air France-KLM juhtimise all, eelkõige müügi ning hindade ja tulude haldamise valdkonnas (vt eespool punkt 80), ning et see valdusühing osaleb kooskõlastatult oma tütarettevõtjate rahastamises (vt eespool punktid 83–87).
- 101 Teiseks, isegi kui eeldada, et valdusühing Air France-KLM tegutseb finantsturgudel üksnes „vahendajana“ oma tütarettevõtjate ja investorite vahel, kinnitab see asjaolu, et nimetatud valdusühing tegutseb oma tütarettevõtjate huvides, kaasates finantsturgudel vahendeid nende vajaduste rahuldamiseks. See asjaolu näitab, et valdusühing peab finantsturgudel läbirääkimisi rahastamise tingimuste üle, lähtudes kontserni Air France-KLM kui terviku finantsseisundist. Sünergia kontserni sees saavutatakse järelikult tänu valdusühingule Air France-KLM.
- 102 Seda tõendab hageja viidatud asjaolu, et valdusühing Air France-KLM tegi 2021. aasta juulis avalikult teatavaks suure hulga õhusõidukite ühise tellimuse KLMi, „Transavia Netherlands“ ja „Transavia France“i“ tarbeks. Kui komisjonile selle kohta menetlust korraldava meetme raames ja kohtuistungil küsimusi esitati, kinnitas ta selle ühise tellimuse olemasolu, selgitades, et nimetatud valdusühing pidas nende tingimuste üle läbirääkimisi, et saada parem kokkulepe. Seega, isegi kui

KLM, „Transavia Netherlands“ ja „Transavia France“ kirjutasid lepingud alla ja maksid nende eest eraldi, said KLM, „Transavia Netherlands“ ja „Transavia France“ siiski tänu valdusühingule Air France-KLM kasu paremast kokkuleppest.

- 103 Kolmandaks, nagu on märgitud eespool punktis 95, kinnitab asjaolu, mida komisjon möönis, et Air France'i ja KLMi vahel on kulude jagamise kokkulepped, ning Air France'i ja KLMi ning nende tütarettevõtjate ühistegevus teatud majandusintegratsiooni ja -koostöö olemasolu nende vahel.
- 104 Neljandaks väidab komisjon vaidlustatud otsuse punktides 44 ja 46, et finants- ja kaubandussuhted valdusühingu Air France-KLM ja tema tütarettevõtjate Air France'i ja KLMi vahel, samuti viimati nimetatute vahel toimuvad „tavalistel turutingimustel“. Mis puudutab eelkõige Air France'i ja KLMi vahelisi suhteid, siis viitab ta selles kontekstis asjaolule, et nad on maksustatavad vastavalt Prantsusmaal ja Madalmaades, et Prantsuse ja Madalmaade maksuõigusnormid näevad ette, et kõik kontsernisisesed tehingud tuleb teha nii, nagu need oleksid sõlmitud sõltumatute poolte vahel, ning et seetõttu ei saa sellest tulenevalt mingit eelist ühelt teiselt üle minna (vaidlustatud otsuse punkti 46 esimene taane). 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, arvestades eespool punktides 100–103 esitatud asjaolusid.
- 105 Lisaks tuleb meenutada, et kõnealuse meetme võtmine oli põhjendatud eelkõige vajadusega toetada KLMi ajal, mil ta olid tõsine likviidsuspuudujääk ja maksejõuetuse oht (vaidlustatud otsuse punktid 12 ja 13). Neil asjaoludel väljendub selle meetme eelis just nimelt suurte likviidsete vahendite kättesaadavaks tegemises, mis ei olnud turutingimustel saadaval. Esiteks tugevdaks selline meede kontserni Air France-KLM kui terviku rahalist seisundit, kuna see väldiks ühe oma peamise tütarettevõtja, st KLMi maksejõuetuse riski ning rahustaks seega nii kontserni äriühingute investoreid ja võlausaldajaid, kusjuures olgu ka täpsustatud, et kõnealuse meetme osaks olev riigilaen oli allutatud panga- või võlakirjalaenudele, mis omakorda ei olnud tagatud ega allutatud (nimetatud otsuse punkt 81). 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.
- 106 Lisaks ei oleks KLM ilma kõnealuse meetmeta saanud oma tegevust jätkata ning oleks sellega ohustanud ka ühistegevuse jätkamist Air France'iga (vt eespool punktid 80-82, 95, 102 ja 103). Võimaldades niisiis KLMi tegevuse jätkamist, võimaldab see meede kaudselt, kuid kindlalt jätkata ka Air France'i ja KLMi ühistegevust.
- 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.

– *Lepingud, mille alusel kõnealune meede võeti*

- 108 Vaidlustatud otsuse punktides 53 ja 114 leidis komisjon sisuliselt, et lepingulised mehhanismid, mille alusel kõnealune meede võeti, tagavad, et KLM ja tema tütarettevõtjad on ainsad abisaajad.

- 109 Hageja väidab sisuliselt, viidates kõnealuste lepingute teatud tingimuste sisule, et nendega ei ole võimalik tagada, et KLM on ainus kõnealusest meetmest abisaaja.
- 110 Komisjon väidab vastu, et kõnealused lepingulised mehhanismid on samaväärsed sihtotstarbe määramise tingimusega, mis annab tegeliku rahalise ja majandusliku eelise kõnealusest meetmest üksnes KLMile.
- 111 Tuleb tõdeda, et kõnealune meede tuli võtta eelkõige järgmiste lepingute alusel, mida on kirjeldatud vaidlustatud otsuse punktis 18: esiteks Madalmaade riigi, KLMi ja valdusühingu Air France-KLM vahel sõlmitud raamleping (edaspidi „raamleping“), teiseks KLMi ja pangakonsortsiumi vaheline uuendatava krediidiiniga leping (edaspidi „pangalaenu leping“) ning kolmandaks Madalmaade riigi ja KLMi vahel sõlmitud riigilaenuleping (edaspidi „riigilaenuleping“).
- 112 Sarnaselt hagejaga tuleb nentida, et valdusühing Air France-KLM on raamlepingu pool, millega kehtestati kõnealuse meetme rakendamise üldtingimused. Sellisena võttis valdusühing endale lepingulisi õigusi ja kohustusi oma lepingupartnerite ees kõnealuse meetme rakendamise kontekstis.
- 113 Nimelt esiteks, nagu nähtub vaidlustatud otsuse punktist 51, on raamleping õiguslik vahend, mille abil valdusühing Air France-KLM kiidab heaks kõnealusest meetmest tuleneva rahastamise, kuna kõik finantstehingud, mis ületavad 150 miljonit eurot, peavad saama tema heakskiidu.
- 114 Teiseks nähtub vaidlustatud otsuse punktidest 85–90, et Madalmaade ametiasutused kehtestasid kõnealuse meetme võtmiseks „lisatingimused“. Komisjoni vastustest menetlust korraldavale meetmele ja kohtuistungil nähtub aga, et need „lisatingimused“ sisaldasid raamlepingus ja niisiis kohustus valdusühing Air France-KLM konkreetselt neid rakendama kui kõnealuse meetme võtmise tingimusi.
- 115 Näiteks nähtub komisjoni vastustest menetlust korraldavale meetmele, et valdusühing Air France-KLM pidi andma oma heakskiidu KLMi ümberkorralduskavale, mis vaidlustatud otsuse punkti 89 kohaselt tuli koostada hiljemalt 1. oktoobriks 2020 ja mida tuli kohaldada kuni 2025. aastani, et parandada KLMi tootlusmarginaali.
- 116 Lisaks nõustus valdusühing Air France-KLM muutma raamlepingus Madalmaade riigi, valdusühingu ja KLMi vahel sõlmitud kokkulepete teatavaid tingimusi, kui 2004. aastal kiideti heaks Air France'i ja KLMi koondumine. Nende muudatuste tagajärjel pikeneb viiele aastale etteteatamistähtaeg nende lepingute alusel poolte võetud kohustuste lõpetamiseks, mis puudutavad eelkõige KLMi tegevuskohta, tema põhibaasi Madalmaades ja olemasolevate lennutegevuslubade säilitamist.
- 117 Valdusühing Air France-KLM on samuti nõustunud muude raamlepingus sätestatud tingimuste rakendamisega, mis puudutavad eelkõige tööõigust, võrgustiku kvaliteeti ja jätkusuutlikkust.
- 118 Sellest tuleneb, et mitu kõnealuse meetme võtmise tingimust on sõnaselgelt seatud sõltuvusse valdusühingu Air France-KLM heakskiidust või on tema võetud kohustuse esemeks. See näitab, et lepingud, mille alusel kõnealune meede võeti, kehtestavad nimetatud valdusühingule selle meetme võtmise ja rakendamise raames olulisi lepingulisi õigusi ja kohustusi.

- 119 Eeltoodust hoolimata leidis komisjon vaidlustatud otsuse punktides 53 ja 114, et mitu lepingulist mehhanismi tagasid, et kõnealusest meetmest saavad kasu ainult KLM ja tema tütarettvõtjad.
- 120 Esiteks tuvastas komisjon vaidlustatud otsuse punkti 53 esimeses taandes, et üks riigilaenulepingu tingimustest nägi ette, et laenu võib kasutada üksnes KLMi ja tema tütarettvõtjate tegevuse üldvajadusteks ning et ühtegi sellest laenust tulenevat summat ei saa „edasi laenata“ Air France’ile või valdusühingule Air France-KLM.
- 121 Sarnaselt hagejaga tuleb aga tõdeda, et eespool punktis 120 viidatud tingimus piirdub vaidlustatud otsuses esitatud sõnastuse kohaselt sellega, et keelab kõnealuse laenu „edasi laenamise“ valdusühingule Air France-KLM või Air France’ile, välistamata siiski, et viimased võiksid kõnealusest meetmest kas või kaudselt kasu saada.
- 122 Teiseks, raamlepingu ühe teise klausli kohaselt kohustuvad valdusühing Air France-KLM ja KLM tagama, et kõnealuse meetme protsesse ei kasutata valdusühingu või Air France’i „otseks“ kasuks. Madalmaade riik nimetab lisaks ühe oma ametniku, et teostada järelevalvet selle üle, kuidas KLM kasutab kõnealusest meetmest tulenevaid vahendeid, eelkõige et neid ei kasutata nimetatud valdusühingu või Air France’i „otseks“ kasuks (vaidlustatud otsuse punkti 53 teine ja kuues taane).
- 123 Ent, nagu väidab sisuliselt hageja, puudutab eespool punktis 122 viidatud tingimus üksnes „otsest“ kasu, välistamata siiski, et valdusühing või Air France võiks kõnealusest meetmest saada kaudselt kasu.
- 124 Kohtupraktika kohaselt tuleb ka kaudset eelist saavat ettevõtjat pidada abisaajaks. Teatud füüsilistele või juriidilistele isikutele otseselt antud eelis võib kujutada endast kaudset eelist ja seega riigiabi teistele füüsilistele või 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).
- 125 Sellega seoses piisab, kui märkida, et 2020. aasta universaalses registreerimisdokumendis, mille väljavõtte hageja Üldkohtule esitas, tunnistab kontsern Air France-KLM sõnaselgelt, et Prantsuse Vabariigi ja Madalmaade Kuningriigi võetud ning komisjoni poolt heaks kiidetud abimeetmed kogusummas 10,4 miljardit eurot „võimaldasid parandada kontserni likviidsuspositsiooni“. Sellest tuleneb, et nimetatud kontserni arvates sai nendest meetmetest, sealhulgas kõnealusest meetmest kasu see kontsern tervikuna, mitte ainult KLM.
- 126 Tagades KLMi – kes on üks valdusühingu Air France-KLM kahest peamisest tütarettvõtjast – elujõulisuse, tugevdab kõnealune meede nimelt ka viimase elujõulisust. Ilma selle meetmeta oleks KLMi maksejõuetuse risk võinud üle kanduda nimetatud valdusühingule ja seega kogu kontsernile Air France-KLM.
- 127 Seega, võttes arvesse kontserni Air France-KLM integreerituse taset, konkreetsemalt oluliste investeeringute ja lennukipargiga seotud tehingute kooskõlastatud ja tsentraliseeritud haldamist ning finantsriskide juhtimist selle kontserni tasandil (vt eespool punktid 68–75), võib kõnealune meede vähemalt kaudselt tugevdada kogu kontserni finantsolukorda. Samuti võib see meede, mis parandab kogu kontserni likviidsuspositsiooni, nagu on sõnaselgelt tunnistatud 2020. aasta

universaalses registreerimisdokumendis, tugevdada valdusühingu Air France-KLM suutlikkust hankida raha finantsturgudelt oma tütarettevõtjate, sealhulgas Air France'i vajadusteks, nagu hageja õigesti väidab.

- 128 Kolmandaks võis KLM pangalaenulepingu kohaselt laenata uuendatava krediidiliini alusel raha üksnes lühikeseks ajaks vastavalt oma likviidsusvajadustele. Niisiis, kui sellist vajadust enam ei ole, ei saa KLM olemasolevaid laene refinantseerida ja peaks need tagasi maksma. Sama kehtib kaudseltselt ka riigilaenulepingu kohta. Lisaks tuli raamlepingu ja riigilaenulepingu kohaselt see laen välja maksta osamaksetena ning iga maksetaotluse korral pidi KLM kinnitama, et täidetud on riigilaenulepingus sisalduvad tingimused, eelkõige tingimus, mis puudutab keeldu „laenata edasi“ valdusühingule Air France-KLM ja Air France'ile (vaidlustatud otsuse punkti 53 kolmas ja neljas taane).
- 129 Asjaolu, et riigilaenulepingu kohaselt makstakse see laen välja osamaksetena või et pangalaenulepingu kohaselt antakse see laen uuendatava krediidiliini kujul vastavalt KLMi likviidsusvajadustele, ei välista siiski eespool punktides 125–127 esitatud põhjustel kuidagi seda, et need laenud võiksid kas või kaudseltselt tuua kasu kontsernile tervikuna.
- 130 Neljandaks on KLMil keelatud maksta kõnealuse meetme kehtivuse ajal dividendi või muud kapitalitulu, mis takistas KLMil kanda sel viisil saadud abi üle valdusühingule või Air France'ile dividendina (vaidlustatud otsuse punkti 53 viies taane).
- 131 Siiski ei sea kõnealune keeld, mille peamine eesmärk on vältida, et riigi rahalisi vahendeid kasutatakse abisaaja aktsionäride kasuks dividendi või muu kapitalitulu näol, kahtluse alla eespool punktides 125–127 esitatud kaalutlusi.
- 132 Eeltoodut arvestades tuleb järeldada, et vaidlustatud otsuses viidatud lepingulised mehhanismid ei võimalda tuvastada, et kõnealusest meetmest said kasu üksnes KLM ja tema tütarettevõtjad, mitte aga valdusühing Air France-KLM ja Air France ning nende kontrollitavad tütarettevõtjad.
- 133 Seda järeldust ei sea kahtluse alla komisjoni argument, mille kohaselt on kohtupraktikas tunnustatud, et riigiabi saaja võib olla ainult üks kontserni kuuluvatest äriühingutest, kui esinevad eelkõige sihtotstarbe määramise tingimused, mis annavad abist tuleneva eelise kontserni ühele äriühingule, jättes kõrvale teised kontserni äriühingud.
- 134 Nagu on märgitud eespool punktides 55 ja 56, 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. Järelikult tuleb mitut konkreetsele juhtumile omast 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 asjas 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.
- 135 Igal juhul ei ole erilised asjaolud, mis olid aluseks juhtumitele, milles tehti komisjoni viidatud kohtuotsused, võrreldavad käesoleva kohtuasja asjaoludega.

- 136 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. Järelikult sõltub selle kohtuotsuse kohaselt selle analüüsi tulemus asjasse puutuvate lepingutingimuste olemasolust ja täpsest sisust. Ent käesolevas asjas, nagu nähtub eespool punktides 111–132, leiab Üldkohus just erinevate käesolevas kohtuasjas kohaldatavate lepingutingimuste sisust lähtudes, et need ei võimalda tuvastada, et kõnealusest meetmest said kasu üksnes KLM ja tema tütarettevõtjad, mitte valdusühing Air France-KLM ja Air France ning tütarettevõtjad, keda nad kontrollivad. Lisaks on valdusühingul Air France-KLM käesolevas asjas kõnealuse meetme raames olulised lepingulised õigused ja kohustused ning ta on järelikult otseselt seotud meetme haldamisega.
- 137 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 kohtuasjas käsitletud äriühingute vaheliste sidemetega. Näiteks käesolevas asjas säilitas valdusühing Air France-KLM kõik oma strateegilised õigused rahastamise, investeeringute ja lennukipargiga seotud tehingute osas, mis ei olnud nii valdusühingu puhul eespool viidatud kohtuasjas. Lisaks ei olnud nimetatud valdusühingul ühtegi õigust või eesõigust, mis oleks võrreldav valdusühingu Air France-KLM õigustega seoses kõnealuse meetme võtmisega.
- 138 Kolmandaks puudutas kohtuasi, 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 puudutas see abi tagasinõudmise kohustust kontserni teatavatelt tütarettevõtjatelt, keda oli nimetatud selle abi esialgseteks saajateks. Selle kohta on mainitud 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 nad olid määratud vaidlusaluse abi esialgseks saajaks. See juhtum ei ole aga käesolevas kohtuasjas asjakohane, mistõttu ei saa sellest teha ühtegi käesoleva vaidluse lahendamiseks tarvilikku järeldust.
- 139 Järelikult ei võimalda lepinguline raamistik, mille alusel kõnealune meede võeti, järeldada, et kõnealusest meetmest said kasu üksnes KLM ja tema tütarettevõtjad.

– *Antud abimeetme liik ja kontekst*

- 140 Mis puudutab antud abimeetme liiki ja konteksti, siis kritiseerib hageja sisuliselt asjaolu, et komisjon ei uurinud otsuste Air France, Air France-KLM ja Air France ning vaidlustatud otsuse esemeks oleva abi kumulatiivset mõju.
- 141 Sellega seoses tuleb tõdeda, et vaidlustatud otsuses on mainitud üksnes otsuse Air France esemeks olevat abimeedet. Komisjon kordab kokkuvõtlikult kaalutlusi, millele ta tugines selles otsuses, et järeldada, et ei valdusühingut Air France-KLM ega KLMi ei saa pidada sellest meetmest kasusaajaks (vaidlustatud otsuse punktid 118–123).

- 142 Seevastu ei mainita vaidlustatud otsuses abimeedet, mida käsitleb otsus Air France-KLM ja Air France. Selles otsuses pidas komisjon otsuse esemeks olevast abimeetmest kasusaajaks nii valdusühingut Air France-KLM ja tema tütarettvõtjaid kui ka Air France'i ja tema tütarettvõtjaid, välja arvatud KLM ja tema tütarettvõtjad.
- 143 Otsus Air France-KLM ja Air France võeti aga vastu 5. aprillil 2021 ehk enam kui kolm kuud enne käesolevas asjas vaidlustatud 16. juuli 2021. aasta otsust, mistõttu see oli komisjonile vaidlustatud otsuse vastuvõtmise ajal teada olev asjakohane kontekstielement.
- 144 Nimelt tuleb käesoleva juhtumi konkreetsetel asjaoludel tõdeda, et kõnealuse meetme ning otsuse Air France ning otsuse Air France-KLM ja Air France esemeks oleva meetme vahel oli ajaline, struktuuriline ja majanduslik seos. Esiteks võeti kõik need meetmed paralleelselt lühikese aja jooksul. Teiseks oli vaidlustatud otsuse ja otsuse Air France'i esemeks olevate abimeetmete laad oma olemuselt sarnane. Lisaks, nagu nähtub otsusest Air France ning otsusest Air France-KLM ja Air France, muudeti esimese otsuse esemeks olev aktsionäri-laen mõni kuu hiljem samas summas hübriidkapitaliinstrumentideks, mis on selle teise otsuse ese.
- 145 Lisaks, nagu on märgitud eespool punktis 125, peeti 2020. aasta universaalses registreerimisdokumendis nende erinevate abimeetmete kumulatiivset mõju kontserni Air France-KLM kui terviku likviidsuspositsiooni parandavaks.
- 146 Komisjon pidi käesoleva juhtumi konkreetsetel asjaoludel ja eespool punktis 61 meenutatud kohtupraktikat arvesse võttes järelikult võtma arvesse ka konteksti, milles kõnealune meede võeti, eelkõige otsust Air France-KLM ja Air France, mida ta aga ei teinud.
- *Erinevus ühelt poolt otsese või kaudse eelise ja teiselt poolt üksnes teiseste majanduslike mõjude vahel*
- 147 Komisjon väidab, et kõnealusel meetmel on valdusühingule Air France-KLM ja Air France'ile vaid „üksnes teisesed majanduslikud mõjud“, mis kaasnevad igasuguse riigiabiga, kuid mida ei saa pidada neile antud otseseks või kaudseks eeliseks.
- 148 Hageja väidab vastu, et komisjon ei ole õiguslikult piisavalt tõendanud, et kõnealusest meetmest ei saanud kasu saada teised kontserni Air France-KLM äriühingud, näiteks tugevdades valdusühingut Air France-KLM ja kaudselt Air France'i finantsolukorda. Selline mõju läheb kaugemale üksnes teisese mõjust, mis kaasnevad kõikide abimeetmetega.
- 149 Sel puhul tuleb eristada mõistet „kaudne eelis“ mõistest „teisesed majanduslikud mõjud, mis kaasnevad kõikide riigiabi meetmetega“.
- 150 Nagu on meenutatud eespool punktis 124, tuleb kaudset eelist saavat ettevõtjat pidada abisaajaks. Teatud füüsilistele või juriidilistele isikutele otseselt antud eelis võib kujutada endast kaudset eelist ja järelikult riigiabi teistele füüsilistele või juriidilistele isikutele, kes on ettevõtjad.
- 151 Lisaks on teatise riigiabi mõiste kohta punktis 115 märgitud, et „meetmega võidakse anda nii otsene eelis abisaavale ettevõtjale kui ka kaudne eelis teistele ettevõtjatele, näiteks ettevõtjatele, kes tegutsevad järgmistel tegevustasemetel“. Teatise 179. joonealuses märkuses on täpsustatud, et kui vahendav ettevõtja on vaid vahend, mille abil antakse eelis üle abisaajale, ning ta ise ei saa ühtegi eelist, ei loeta teda tavaliselt riigiabi saajaks.

- 152 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 löike kohaselt hinnata meetme ettenähtavaid mõjusid *ex ante*. Kaudne eelis on olemas siis, kui meede on kujundatud nii, et teised 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 –, kes annab selle abi tervikuna edasi.
- 153 Käesolevas asjas nähtub eespool punktides 111–132 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 kontrollib nimetatud valdusühing tegelikult oma tütarettevõtjaid, sekkudes otseselt või kaudselt nende juhtimisse, ning osaleb seega nende majandustegevuses eespool punktides 66 ja 67 viidatud kohtupraktika tähenduses, mis võimaldab tal kontrollida ja juhtida oma tütarettevõtjate tegevust vastavalt tema enda ja kontserni huvidele üldiselt. Seega tuleb tagasi lükata komisjoni väide, et valdusühing Air France-KLM ja Air France said kasu ainult riigiabiga kaasnevast üksnes teisest majanduslikust mõjust.
- 154 Samuti viitab kõnealuse meetme ootuspärane mõju *ex ante* sellele, et võttes arvesse antud abimeetme laadi ja konteksti, mis seisnesid sisuliselt rahastamislahenduses, võis sellest rahastamislahendusest kasu saada kontsern Air France-KLM tervikuna, parandades oma üldist finantsseisundit, mis annab tunnistust vähemalt kaudse eelse olemasolust „tuvastatavate ettevõtjate grupile“ teatise riigiabi mõiste kohta punkti 116 tähenduses.
- 155 Nimelt nähtub eelkõige vaidlustatud otsuse punktist 13, et COVID-19 pandeemia märkimisväärselt ja vahetut finantsmõju arvesse võttes otsustas Madalmaade Kuningriik toetada KLMi ajal, mil tal olid tõsine likviidsuspuudujääk ja maksejõuetuse oht. Seega, kuna kõnealuse meetme eesmärk on leida KLMi likviidsusvajaduste rahuldamiseks finantslahendus ja kuna toimikust nähtub, et valdusühingul Air France-KLM on kontserni rahastamisel teatav roll, on sellel meetmel *ex ante* prognoositav mõju esiteks parandada selle raamlepingu pooleks oleva valdusühingu finantsolukorda, kellel on sel alusel suured lepingulised õigused ja kohustused, ning teiseks tagada kogu kontserni, kaasa arvatud Air France'i finantsstabiilsus, sealhulgas finantsturgude jaoks.
- 156 Lisaks, nagu on märgitud eespool punktis 126, oleks vaidlustatud otsuses tuvastatud vahetu oht KLM tegevuse jätkumisele võinud üle kanduda kogu kontsernile Air France-KLM, kuna KLM on üks selle kontserni peamistest tütarettevõtjatest, kes teenib olulise osa kontserni tulust.
- 157 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 abisaaja tarbijatele, tarnijatele, investoritele või töötajatele. Esiteks, nagu väidab hageja, ei puudutanud selle kohtumääruse aluseks olnud kohtuasi kontsernisest olukorda. Teiseks, nagu on märgitud eespool punktides 153–156, ei ole käesolevas asjas tegemist abimeetme teisese majandusliku mõjuga tarbijatele, tarnijatele, investoritele või töötajatele.
- 158 Seega tuleb tagasi lükata komisjoni argument, et kõnealusel meetmel on parimal juhul üksnes teisene majanduslik mõju valdusühingule Air France-KLM ja tema teistele tüharettevõtjatele, sealhulgas Air France'ile ja tema tüharettevõtjatele.

Järeldus

- 159 Kõike eeltoodud arvestades tuleb järeldada, et komisjon tegi ilmse hindamisvea, kui ta leidis, et kõnealusest meetmest kasusaajad olid KLM ja tema tütarettevõtjad, mitte aga valdusühing Air France-KLM ja tema teised tütarettevõtjad, sealhulgas Air France ja viimase tütarettevõtjad, ning nõustuda sellest tulenevalt esimese väitega.
- 160 ELTL 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:C:2021:286, punkt 74).
- 161 Täpsemalt tuleb ajutise raamistiku punkti 25 alapunkti d kohaselt uute riigi laenugarantiide vormis antav riigiabi lugeda ELTL artikli 107 lõike 3 punkti b alusel siseturuga kokkusobivaks, tingimusel et laenude puhul, mille tähtaeg on pärast 31. detsembrist 2020, ei ületa nende kogusumma abisaaja 2019. aasta või viimase sellise aasta kahekordset palgakulu, mille andmed on kättesaadavad. Sama künnis kehtib avaliku sektori laenude toetuste vormis antava riigiabi suhtes vastavalt kõnealuse raamistiku punkti 27 alapunktile d (19. mai 2021. aasta kohtuotsus Ryanair vs. komisjon (KLM; COVID-19), T-643/20, EU:T:2021:286, punkt 75).
- 162 Abi vajalikkuse ja proportsionaalsuse ning eelkõige eespool punktis 161 näitena toodud tingimustele vastavuse analüüs eeldab, et abisaaja on enne välja selgitatud. Abimeetmest kasusaaja ebaõige või ebatäielik tuvastamine võib mõjutada kogu selle meetme siseturuga kokkusobivuse analüüsi.
- 163 Vaidlustatud otsus tuleb seega tühistada, ilma et oleks vaja uurida hagi muid väiteid.
- 164 Lõpuks, mis puudutab liikmesriikide võimalust anda riigiabi mitmes liikmesriigis tegutsevasse kontserni kuuluvatele äriühingutele, siis tuleb igaks juhuks meenutada, et liikmesriikidel ja liidu institutsioonidel on ELL artikli 4 lõike 3 kohaselt vastastikused lojaalse koostöö kohustused. Komisjon ja liikmesriigid peavad järelikult 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

- 165 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 komisjoni kohtukulud jätta tema enda kanda ja mõista hageja kohtukulud vastavalt hageja nõudele välja komisjonilt.
- 166 Kodukorra artikli 138 lõigete 1 ja 3 alusel kannavad menetlusse astujad ise oma kohtukulud.

Esitatud põhjendustest lähtudes

ÜLDKOHUS (kaheksas koda)

otsustab:

- 1. Tühistada komisjoni 16. juuli 2021. aasta otsus C(2021) 5437 (final) riigiabi SA.57116 (2020/N) kohta – Madalmaad – COVID-19: riigi laenugarantii ja riigilaen KLMile.**
- 2. Jätta Euroopa Komisjoni kohtukulud tema enda kanda ja mõista temalt välja Ryanair DAC kohtukulud.**
- 3. Jätta Prantsuse Vabariigi, Madalmaade Kuningriigi, Air France-KLMi, Société Air France'i ja Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV kohtukulud nende endi kanda.**

Kornezov

De Baere

Petrlík

Kuulutatud avalikul kohtuistungil 7. veebruaril 2024 Luxembourgis.

Allkirjad