



## Teismo praktikos rinkinys

BENDROJO TEISMO (aštuntoji išplėstinė kolegija) SPRENDIMAS

2023 m. gruodžio 20 d.\*

„Valstybės pagalba – Pagalba, kurią Prancūzija suteikė bendrovei „Air France“ per COVID-19 pandemiją – Valstybės garantija banko paskolai ir valstybės subordinuoti paskola – Sprendimas, kuriuo pagalba pripažinta suderinama su vidaus rinka – Ieškinys dėl panaikinimo – Teisė pareikšti ieškinį – Didelis poveikis ieškovės padėčiai rinkoje – Priimtinumas – Pagalbos gavėjo nustatymas bendrovių grupėje“

Byloje T-216/21

**Ryanair DAC**, įsteigta Sordse (Airija),

**Malta Air ltd.**, įsteigta Pietoje (Malta),

atstovaujamos advokatų F.-C. Laprèvote, E. Vahida, V. Blanc, S. Rating,  
I.-G. Metaxas-Maranghidis ir D. Pérez de Lamo,

ieškovės,

prieš

**Europos Komisiją**, atstovaujamą L. Flynn, J. Carpi Badía ir C. Georgieva,

atsakovę,

palaikomą

**Vokietijos Federacinės Respublikos**, atstovaujamos P.-L. Krüger,

**Prancūzijos Respublikos**, atstovaujamos T. Stéhelin, P. Dodeller, T. Lechevallier ir B. Fodda,

**Nyderlandų Karalystės**, atstovaujamos M. Bulterman, J. Langer ir C. Schillemans, padedamų  
advokato S. Corrijn,

**Air France-KLM**, įsteigtos Paryžiuje (Prancūzija), atstovaujamos advokatų J. Derenne ir  
D. Vallindas,

ir

\* Proceso kalba: anglų.

**Société Air France**, įsteigtos Tramble an Franse (Prancūzija), atstovaujamos J. Derenne ir D. Vallindas,

įstojusių į bylą šalių,

BENDRASIS TEISMAS (aštuntoji išplėstinė kolegija),

kurį sudaro pirmininkas M. van der Woude, teisėjai A. Kornezov (pranešėjas), G. De Baere, D. Petrлік ir S. Kingston,

posėdžio sekretorė S. Spyropoulos, administratorė,

atsižvelgęs į rašytinę proceso dalį,

įvykus 2023 m. gegužės 22 d. posėdžiui,

priima šį

### Sprendimą

- 1 SESV 263 straipsniu grindžiamu ieškiniu ieškovės *Ryanair DAC* ir *Malta Air ltd.* prašo panaikinti 2020 m. gegužės 4 d. Komisijos sprendimą C(2020) 2983 *final* dėl valstybės pagalbos SA.57082 (2020/N) – Prancūzija – COVID-19 – Laikinoji sistema 107(3)(b) – Garantija ir akcininko paskola bendrovei *Air France*, ištaisyta 2020 m. gruodžio 17 d. Sprendimu C(2020) 9384 *final* ir 2021 m. liepos 26 d. Sprendimu C(2021) 5701 *final* (toliau – ginčijamas sprendimas).

### Ginčo aplinkybės ir aplinkybės, susiklosčiusios po ieškinio pareiškimo

- 2 *Société Air France* (toliau – *Air France*) priklauso *Air France-KLM* grupei. Šiai grupei vadovauja bendrovė *Air France-KLM* (toliau – kontroliuojančioji bendrovė *Air France-KLM*). Remiantis ginčijamu sprendimu, šią grupę, be kita ko, sudaro *Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV* (toliau – KLM), „Air France-KLM International Mobility (Šveicarija)“, „Blueteam V (Prancūzija)“, „BigBlank (Prancūzija)“, „Air France-KLM Finance (Prancūzija)“ ir „Transavia Company (Prancūzija)“.
- 3 Pagal ginčijamą sprendimą Prancūzijos Respublikai ir Nyderlandų Karalystei priklauso atitinkamai 14,3 % ir 14 % kontroliuojančiosios bendrovės *Air France-KLM* kapitalo, Prancūzijos Respublika taip pat turi 21 % šios bendrovės balsavimo teisių. Kontroliuojančioji bendrovė *Air France-KLM* savo ruožtu valdo 100 % *Air France* akcijų, taip pat tiesiogiai ir netiesiogiai – 93,84 % KLM akcinio kapitalo. Be to, ši kontroliuojančioji bendrovė turi 99,7 % KLM ekonominių teisių, t. y. teisių į dividendus, ir 49 % balsavimo teisių. Tai pačiai kontroliuojančiajai bendrovei priklauso 100 % kitų šio sprendimo 2 punkte išvardytų patronuojamųjų bendrovių akcijų.
- 4 2020 m. balandžio 24 d. Prancūzijos Respublika, remdamasi SESV 108 straipsnio 3 dalimi, pranešė Europos Komisijai apie individualios pagalbos *Air France* projektą, suteikiant jai, pirma, 90 % siekiančią valstybės garantiją bankų konsorciumo suteiktai 4 mlrd. EUR paskolai (toliau atitinkamai – valstybės garantija ir valstybės garantuojama paskola) ir, antra, ne daugiau kaip 3 mlrd. EUR akcininko paskolą (toliau – akcininko paskola) (toliau kartu – nagrinėjama priemonė).

- 5 2020 m. gegužės 4 d. Komisija priėmė Sprendimą C(2020) 2983 *final*; jame padarė išvadą, kad nagrinėjama priemonė yra su vidaus rinka suderinama valstybės pagalba pagal SESV 107 straipsnio 3 dalies b punktą ir 2020 m. kovo 19 d. Komisijos komunikatą „Laikinoji valstybės pagalbos priemonių, skirtų ekonomikai remti reaguojant į dabartinį COVID-19 protrūkį, sistema“ (OL C 91 I, 2020, p. 1) su pakeitimais, padarytais 2020 m. balandžio 4 d. (OL C 112 I, 2020, p. 1) (toliau – laikinoji sistema).
- 6 2020 m. gegužės 4 d. Sprendimo C(2020) 2983 *final* 21 punkte Komisija nusprendė, kad pagalbos pagal nagrinėjamą priemonę gavėjos yra *Air France* ir jos kontroliuojamos patronuojamosios bendrovės. Kita vertus, nei kontroliuojančioji bendrovė *Air France-KLM*, nei kitos jos patronuojamosios bendrovės, įskaitant KLM ir jos kontroliuojamas bendroves, nebuvo laikomos šios priemonės gavėjomis.
- 7 Nagrinėjama priemonė yra susijusi su keliomis kitomis valstybės pagalbos priemonėmis, skirtomis aviacijos sektoriui, konkrečiai – *Air France-KLM* grupei priklausančioms bendrovėms, remti.
- 8 Visų pirma 2020 m. liepos 13 d. Sprendimu C(2020) 4871 *final* dėl valstybės pagalbos SA.57116 (2020/N) – Nyderlandai – COVID-19: Valstybės garantija ir valstybės paskola KLM Komisija pripažino, kad individuali pagalba, kurią Nyderlandų Karalystė suteikė KLM ir kurią sudaro, pirma, 90 % siekianti valstybės garantija paskolai, kurią bankų konsorciumas suteikė bendrovei KLM, neviršijanti 2,4 mlrd. EUR, ir, antra, valstybės paskola, neviršijanti 1 mlrd. EUR, yra suderinama su vidaus rinka pagal SESV 107 straipsnio 3 dalies b punktą ir laikinąją sistemą.
- 9 2020 m. gruodžio 17 d. Sprendimu C(2020) 9384 *final* Komisija pirmą kartą ištaisė savo 2020 m. gegužės 4 d. Sprendimą C(2020) 2983 *final*. Jos teigimu, pakeitimai buvo būtini siekiant ištaisyti faktinių aplinkybių aprašyme padarytą klaidą, be kita ko, kiek tai susiję su nuorodomis į *Air France*, o ne į „*Air France* grupę“ (ginčijamo sprendimo 5–10 punktai). Be to, buvo pridėtas naujas 3.3.4 punktas, siekiant „išsamumo tikslais“ išnagrinėti abiejų nagrinėjamos priemonės elementų bendro poveikio suderinamumą ir jų teigiamo bei neigiamo poveikio konkurencijai pusiausvyrą.
- 10 2021 m. balandžio 5 d. Komisija priėmė Sprendimą C(2021) 2488 *final* dėl valstybės pagalbos SA.59913 – Prancūzija – COVID-19 – [*Air France*] ir kontroliuojančiosios bendrovės *Air France-KLM* rekapitalizavimas (toliau – Sprendimas *Air France-KLM* ir *Air France*); jame padarė išvadą, kad pagal SESV 107 straipsnio 3 dalies b punktą ir laikinąją sistemą Prancūzijos Respublikos suteikta individuali pagalba rekapitalizuojant *Air France* ir kontroliuojančiąją bendrovę *Air France-KLM* (iš viso 4 mlrd. EUR), yra suderinama su vidaus rinka. Šią pagalbą sudaro, pirma, Prancūzijos Respublikos dalyvavimas kapitalo didinimo iki 1 mlrd. EUR projekte ir, antra, akcininko paskolos konvertavimas į mišrią priemonę, prilyginamas nuosavam kapitalui, nurodant, kad ši akcininko paskola yra šioje byloje nagrinėjamos priemonės dalis.
- 11 2021 m. gegužės 19 d. Sprendimu *Ryanair / Komisija (KLM; COVID-19)* (T-643/20, EU:T:2021:286) Bendrasis Teismas panaikino šio sprendimo 8 punkte nurodytą sprendimą, remdamasis tuo, kad jis nemotyvuotas, kiek tai susiję su ginčijamos pagalbos priemonės gavėjo nustatymu.
- 12 2021 m. liepos 26 d., t. y. po to, kai buvo pareikštas šis ieškinys, Komisija Sprendimu C(2021) 5701 *final* antrą kartą ištaisė savo 2020 m. gegužės 4 d. Sprendimą C(2020) 2983 *final*. Sprendimo C(2021) 5701 *final* 3 ir 4 punktuose Komisija paaiškino, kad atsižvelgė į 2021 m.

gegužės 19 d. Sprendimą *Ryanair / Komisija (KLM; COVID-19)* (T-643/20, EU:T:2021:286) ir kad priėmus tą sprendimą buvo tikslinga pridėti papildomų įrodymų, leidžiančių daryti išvadą, kad *Air France* buvo vienintelė nagrinėjamos priemonės gavėja.

### Šalių reikalavimai

- 13 2021 m. balandžio 20 d. ieškinyje su pakeitimas, padarytais 2021 m. spalio 8 d., ieškovės Bendrojo Teismo prašo:
  - panaikinti ginčijamą sprendimą,
  - priteisti iš Komisijos bylinėjimosi išlaidas.
- 14 Komisija Bendrojo Teismo prašo:
  - atmesti ieškinį,
  - priteisti iš ieškovių bylinėjimosi išlaidas.
- 15 Vokietijos Federacinė Respublika, Nyderlandų Karalystė, *Air France* ir kontroliuojančioji bendrovė *Air France-KLM* prašo atmesti ieškinį kaip nepagrįstą ir priteisti iš ieškovių bylinėjimosi išlaidas.
- 16 Prancūzijos Respublika Bendrojo Teismo prašo atmesti ieškinį kaip nepriimtina, nes ieškovės ginčija ginčijamo sprendimo pagrįstumą, o likusią ieškinio dalį atmesti iš esmės.

### Dėl teisės

#### *Dėl priimtimumo*

- 17 Pirma, ieškovės teigia, kad jos yra suinteresuotosios šalys, kaip tai suprantama pagal SESV 108 straipsnio 2 dalį ir 2015 m. liepos 13 d. Tarybos reglamento (ES) 2015/1589, nustatančio išsamias SESV 108 straipsnio taikymo taisykles (OL L 248, 2015, p. 9), 1 straipsnio h punktą, todėl turi teisę pareikšti ieškinį, kad apgintų savo procesines teises. Antra, jos teigia, kad nagrinėjama priemonė padarė didelį poveikį jų konkurencinei padėčiai rinkoje, todėl jos turi teisę pareikšti ieškinį ir dėl ginčijamo sprendimo pagrįstumo.
- 18 Komisija, Vokietijos Federacinė Respublika, Nyderlandų Karalystė, *Air France* ir kontroliuojančioji bendrovė *Air France-KLM* neginčija ieškinio priimtimumo.
- 19 Kita vertus, Prancūzijos Respublika teigia, kad ieškovės neturi teisės ginčyti ginčijamo sprendimo pagrįstumo.
- 20 Šiuo atveju neginčijama, kad ieškovės yra *Air France* konkurentės ir kad dėl šios priežasties jos turi būti laikomos „suinteresuotosiomis šalimis“, kaip tai suprantama pagal Reglamento 2015/1589 1 straipsnio h punktą, turinčiomis teisę pareikšti ieškinį, siekiant apsaugoti procesines teises, kurias jos kildina iš SESV 108 straipsnio 2 dalies.

- 21 Kalbant apie ieškovių teisę ginčyti ginčijamo sprendimo pagrįstumą, svarbu priminti, kad fizinio ar juridinio asmens pareikšto ieškinio dėl jam neskirto akto priimtinumą pagal SESV 263 straipsnio ketvirtą pastraipą siejamas su sąlyga, kad pripažįstama to asmens teisė pareikšti ieškinį, o ji galima dviem atvejais. Pirma, tokį ieškinį galima pareikšti, jei šis aktas tiesiogiai ir konkrečiai susijęs su šiuo asmeniu. Antra, toks asmuo gali pareikšti ieškinį dėl reglamentuojamojo pobūdžio teisės akto, dėl kurio nereikia patvirtinti įgyvendinimo priemonių, jei šis aktas yra tiesiogiai su juo susijęs (2015 m. rugsėjo 17 d. Sprendimo *Mory ir kt. / Komisija*, C-33/14 P, EU:C:2015:609, 59 ir 91 punktai, taip pat 2018 m. kovo 13 d. Sprendimo *Industrias Químicas del Vallés / Komisija*, C-244/16 P, EU:C:2018:177, 39 punktas).
- 22 Kadangi Prancūzijos Respublikai skirtas ginčijamas sprendimas nėra reglamentuojamojo pobūdžio teisės aktas, kaip tai suprantama pagal SESV 263 straipsnio ketvirtą pastraipą, nes jis nėra visuotinai taikomas aktas (šiuo klausimu žr. 2013 m. spalio 3 d. Sprendimo *Inuit Tapiriit Kanatami ir kt. / Parlamentas ir Taryba*, C-583/11 P, EU:C:2013:625, 56 punktą), Bendrasis Teismas turi patikrinti, ar šis sprendimas yra tiesiogiai ir konkrečiai susijęs su ieškovėmis, kaip tai suprantama pagal šią nuostatą.
- 23 Šiuo klausimu iš suformuotos jurisprudencijos matyti, kad sprendimas gali būti laikomas konkrečiai susijusiu su subjektais, kurie nėra jo adresatai, tik jeigu tas sprendimas jiems daro poveikį dėl tam tikrų jiems būdingų savybių arba dėl juos iš kitų asmenų išskiriančios faktinės padėties, todėl su jais konkrečiai susijęs taip pat, kaip ir su to sprendimo adresatais (1963 m. liepos 15 d. Sprendimo *Plaumann / Komisija*, 25/62, EU:C:1963:17, 223 punktas; 1986 m. sausio 28 d. Sprendimo *Cofaz ir kt. / Komisija*, 169/84, EU:C:1986:42, 22 punktas ir 2007 m. lapkričio 22 d. Sprendimo *Sniace / Komisija*, C-260/05 P, EU:C:2007:700, 53 punktas).
- 24 Taigi, jeigu ieškovas ginčija sprendimo, kuriame vertinama pagalba, priimto remiantis SESV 108 straipsnio 3 dalimi arba pasibaigus oficialiai tyrimo procedūrai, pagrįstumą, vien tos aplinkybės, kad jis gali būti laikomas „suinteresuotąja šalimi“, kaip tai suprantama pagal SESV 108 straipsnio 2 dalį, nepakanka, kad ieškinys būtų pripažintas priimtiniu. Jis turi įrodyti turįs ypatingą statusą, kaip tai suprantama pagal šio sprendimo 23 punkte primintą jurisprudenciją. Taip yra, be kita ko, tuo atveju, kai pagalba, dėl kurios priimtas nagrinėjamas sprendimas, daro didelį poveikį ieškovo padėčiai nagrinėjamoje rinkoje (žr. 2021 m. liepos 15 d. Sprendimo *Deutsche Lufthansa / Komisija*, C-453/19 P, EU:C:2021:608, 37 punktą ir jame nurodytą jurisprudenciją).
- 25 Šiuo klausimu tam, kad ieškovas įrodytų didelį poveikį jo padėčiai rinkoje, nereikia priimti galutinio sprendimo dėl šios šalies ir pagalbą gaunančių įmonių tarpusavio konkurencijos santykių, o tik reikia, kad minėta šalis tinkamai nurodytų priežastis, dėl kurių Komisijos sprendimu gali būti pakenkta jo teisėtiems interesams, iš esmės paveikiant jo padėtį atitinkamoje rinkoje (žr. 2021 m. liepos 15 d. Sprendimo *Deutsche Lufthansa / Komisija*, C-453/19 P, EU:C:2021:608, 57 punktą ir jame nurodytą jurisprudenciją).
- 26 Taigi iš Teisingumo Teismo jurisprudencijos matyti, kad esminis poveikis ieškovo konkurencinei padėčiai atitinkamoje rinkoje nustatomas ne atliekant išsamią įvairių konkurencijos santykių toje rinkoje analizę, kuria remiantis galima tiksliai nustatyti poveikio jo konkurencinei padėčiai mastą, bet iš esmės *prima facie* padarius išvadą, kad Komisijos sprendime nurodytos priemonės suteikimas lemia didelį poveikį šiai padėčiai (2021 m. liepos 15 d. Sprendimo *Deutsche Lufthansa / Komisija*, C-453/19 P, EU:C:2021:608, 58 punktas).

- 27 Vadinas, ši sąlyga gali būti tenkinama, jeigu ieškovas pateikia įrodymų, patvirtinančių, kad atitinkama priemonė gali daryti didelį poveikį jo padėčiai atitinkamoje rinkoje (žr. 2021 m. liepos 15 d. Sprendimo *Deutsche Lufthansa / Komisija*, C-453/19 P, EU:C:2021:608, 59 punktą ir jame nurodytą jurisprudenciją).
- 28 Dėl įrodymų, kurie jurisprudencijoje pripažįstami kaip galintys patvirtinti tokį didelį poveikį, reikia priminti, jog vien to, kad aktas gali kaip nors paveikti atitinkamoje rinkoje susiklosčiusius konkurencijos santykius ir kad atitinkama įmonė kaip nors konkuravo su šio akto adresatu, nepakanka, jog tas aktas galėtų būti laikomas konkrečiai susijusiu su ta įmone. Todėl įmonė negali remtis tik savo, kaip pagalbą gavusios įmonės konkurentės, statusu (žr. 2021 m. liepos 15 d. Sprendimo *Deutsche Lufthansa / Komisija*, C-453/19 P, EU:C:2021:608, 60 punktą ir jame nurodytą jurisprudenciją).
- 29 Konkurento padėčiai rinkoje daromo didelio poveikio įrodinėjimas negali būti apribotas tam tikromis aplinkybėmis, rodančiomis, jog prastėja ieškovo prekybinės ar finansinės veiklos rodikliai, kaip antai dideliu apyvartos sumažėjimu, nemažais finansiniais nuostoliais arba reikšmingu rinkos dalių sumažėjimu, kuriuos lėmė suteikta atitinkama pagalba. Suteikta valstybės pagalba gali daryti kitokį poveikį ūkio subjekto konkurencinei padėčiai, būtent gali būti negautos pajamos ar daroma mažesnė pažanga, palyginti su ta, kuri galėtų būti pasiekta be tokios pagalbos (2021 m. liepos 15 d. Sprendimo *Deutsche Lufthansa / Komisija*, C-453/19 P, EU:C:2021:608, 61 punktas).
- 30 Be to, pagal jurisprudenciją nereikalaujama, kad ieškovas pateiktų įrodymų dėl tų rinkų dydžio ar geografinės apimties, taip pat dėl jo ar nagrinėjamos priemonės gavėjo rinkos dalių ar galimų konkurentų tose rinkose (šiuo klausimu žr. 2021 m. liepos 15 d. Sprendimo *Deutsche Lufthansa / Komisija*, C-453/19 P, EU:C:2021:608, 65 punktą).
- 31 Atsižvelgiant būtent į šiuos principus reikia išnagrinėti, ar ieškovės pateikė įrodymų, patvirtinančių, kad nagrinėjama priemonė gali daryti didelį poveikį jos padėčiai atitinkamoje rinkoje.
- 32 Šiuo klausimu, pirma, ieškovės tvirtina, kad prieš COVID-19 pandemiją jos vykdė 211 oro maršrutų iš Prancūzijos ar į ją. Konkrečiai kalbant, jos paaikšina, kad *Ryanair* tiesiogiai konkuravo su *Air France* ir jos patronuojamosiomis įmonėmis 45 iš šių maršrutų, kurie buvo svarbūs ekonominiu požiūriu, nes jungė didžiuosius Europos miestus ir miestus už jos ribų ir paprastai juos vykdė labai nedaug kitų oro transporto bendrovių. Be to, 2019 m. *Ryanair* šiais 45 maršrutais pervežė iš viso 1 576 991 keleivį.
- 33 Prancūzijos Respublika iš esmės atsikerta, kad *Ryanair* nėra artimiausia ir tiesioginė *Air France* konkurentė. Be to, ji ginčija tai, kad ieškovės „tiesiogiai konkuruoja“ su *Air France*, nes šios bendrovės vykdomi skrydžių maršrutai iš Roissy-Charles-de-Gaulle (toliau – CDG oro uostas) ir Paryžiaus-Orly (toliau – ORY oro uostas) oro uostų ir į juos bei *Ryanair* vykdomi skrydžių maršrutai iš Beauvais-Tille oro uosto (toliau – BVA oro uostas) ir į jį nėra pakeičiami, todėl jie nėra svarbūs vertinant ieškovių ir *Air France* konkurencinius santykius. Dėl kitų ieškovių nurodytų oro maršrutų ji teigia, kad šiais maršrutais *Ryanair* nėra vienintelė *Air France* konkurentė.

- 34 Šiuo klausimu reikia priminti, kad ieškinio priimtino nagrinėjimo etape nebūtina priimti galutinio sprendimo dėl atitinkamos produktų ar paslaugų rinkos apibrėžimo arba dėl ieškovių ir pagalbos gavėjos konkurencinių santykių. Iš esmės pakanka, kad ieškovės įrodytų, jog atitinkamos priemonės suteikimas *prima facie* daro didelį poveikį jų konkurencinei padėčiai rinkoje (žr. šio sprendimo 25 ir 26 punktuose nurodytą jurisprudenciją).
- 35 Dėl klausimo, ar skrydžių maršrutai iš CDG ir ORY oro uostų ir į juos bei iš BVA oro uosto ir į jį yra pakeičiami, iš jurisprudencijos matyti, kad šiuo tikslu Bendrasis Teismas gali atsižvelgti į kelis veiksnius, kaip antai atstumą ir kelionės trukmę, vadovaujantis 100 km arba valandos kelio referenciniu kriterijumi, konkurentų požiūrį, atitinkamų oro uostų ir valstybių narių civilinės aviacijos institucijų požiūrį, privačių keleivių dalies tam tikru maršrutu vertinimą, „oro uostų sistemos“ sąvoką, kaip ji suprantama pagal 1992 m. liepos 23 d. Tarybos reglamento (EEB) Nr. 2408/92 dėl Bendrijos oro vežėjų patekimo į Bendrijos vidaus oro maršrutus (OL L 240, 1992, p. 8; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 7 sk., 1 t., p. 420) II priedą, komercinės veiklos praktiką ir transporto tarp oro uostų ir tam tikrų miestų buvimą (2010 m. liepos 6 d. Sprendimo *Ryanair / Komisija*, T-342/07, EU:T:2010:280, 103 ir paskesni punktai).
- 36 Per posėdį Komisija nurodė, kad, atsižvelgiant į šiuos kriterijus, *Ryanair* skrydžių iš BVA oro uosto ar į jį maršrutai šio ieškinio priimtino tikslais galėjo būti laikomi *prima facie* pakeičiančiais *Air France* skrydžius iš CDG ir ORY oro uostų arba į juos.
- 37 Ši pozicija atspindi Komisijos sprendimų praktikoje, kuri, nors ir nesaisto Europos Sąjungos teismo, vis dėlto galėtų būti naudingas elementas atliekant *prima facie* vertinimą, ar nagrinėjamos priemonės suteikimas gali neigiamai paveikti ieškovių konkurencinę padėtį rinkoje. Taigi 2013 m. vasario 27 d. Sprendimo C(2013) 1106 *final*, kuriuo koncentracija pripažinta nesuderinama su vidaus rinka ir EEE susitarimu (byla COMP/M.6663 – *Ryanair / Aer Lingus III*), 266–279 konstatuojamosiose dalyse Komisija nusprendė, kad 100 km arba valandos kelio kriterijus yra tenkinamas, nes atstumas ir laikas, reikalingas automobiliu nuvykti iš CDG, ORY ir BVA oro uostų iki Paryžiaus centro, yra atitinkamai 23 km (31 min), 20 km (30 min) ir 80 km (60 min). Tuo remdamasi ji padarė išvadą, kad ORY oro uostą galima pakeisti CDG ir BVA oro uostais skrydžiams iš Dublino (Airija) ir į jį.
- 38 Tokiomis aplinkybėmis ir atsižvelgiant į tai, kad Bendrojo Teismo turimoje bylos medžiagoje nėra jokių konkrečių priešingų įrodymų, reikia konstatuoti, kad *Ryanair* skrydžių maršrutai, vykdomi iš BVA oro uosto ir į jį, kuriais ieškovės remiasi siekdamos įrodyti savo teisę pareikšti ieškinį, gali būti laikomi *prima facie* pakeičiančiais *Air France* vykdomus skrydžių maršrutus iš CDG ir ORY oro uostų ir į juos. Todėl nagrinėjant *Ryanair* teisę pareikšti ieškinį reikia atsižvelgti į visus ieškovių nurodytus oro maršrutus, turint omenyje tai, kad Prancūzijos Respublika neginčija kitų skrydžių maršrutų, kuriuos atitinkamai vykdo *Ryanair* ir *Air France* iš kitų Prancūzijoje esančių oro uostų ir į juos, pakeičiamumo.
- 39 Vadinasi, reikia nuspręsti, kad *Ryanair* konkuravo su *Air France* ir jos patronuojamosiomis bendrovėmis, kiek tai susiję su dideliu oro maršrutų iš ir į Prancūziją skaičiumi, t. y. 45. Be to, iš Bendrojo Teismo turimos bylos medžiagos, be kita ko, iš ieškinio A.3.4 priedo, kurio įrodomosios galios neginčija nei Komisija, nei į bylą įstojusios šalys, matyti, kad *Ryanair* šiuose maršrutuose siūlomų vietų skaičius dažnai buvo panašus į *Air France* ir jos patronuojamųjų bendrovių siūlomą skaičių, o kai kuriais atvejais jį net viršijo. Taigi, atsižvelgiant į siūlomų vietų skaičių, konkurencija tarp tų bendrovių taip pat buvo didelė.

- 40 Antra, ieškovės tvirtina, kad jos planavo komercinę plėtrą Prancūzijos rinkoje, kaip tai patvirtina aplinkybė, kad 2019 m. jos pradėjo vykdyti 67 naujus oro maršrutus iš Prancūzijos ar į ją. Komisija ir įstojusios į bylą šalys neginčija šios aplinkybės. Be to, ieškovės priduria, kad jos užsisakė 210 *Boeing 737 Max* orlaivių, kurie 2021 m. birželio mėn. papildė jų orlaivių parką ir leido joms įgyvendinti savo plėtros planus.
- 41 Trečia, iš ginčijamo sprendimo 4 punkto matyti, kad jei nebūtų buvę nagrinėjamos priemonės, būtų kilęs pavojus *Air France* veiklos tęstinumui. Be to, remiantis ieškovių pateikta 2020 m. gegužės mėn. Politikos inovacijų fondo ataskaita „Before COVID-19 air transportation in Europe: an already fragile sector“ („Oro transportas Europoje prieš COVID-19 pandemiją: jau ir taip pažeidžiamas sektorius“), kurios turinio šalys neginčijo, „[buvo] tikėtina, kad *Ryanair* <...> išeis iš COVID-19 krizės nepatirdam[a] pernelyg didelės žalos ir netgi turės pakankamai finansinių išteklių, be kita ko, dėl įsiskolinimo ir bankrutavusių bendrovių perpirkimo, kad galėtų dalyvauti tikėtina oro transporto pertvarkyme Europoje“. Iš to matyti, kad *Ryanair* padėtis buvo pakankamai stipri, palyginti su tradicinėmis oro transporto bendrovėmis, pavyzdžiui, *Air France*, kuriai kilo nemokumo ar net pasitraukimo iš rinkos rizika.
- 42 Ketvirta, iš bylos medžiagos matyti, kad 2019 m. kontroliuojančiosios bendrovės *Air France-KLM* generalinis direktorius paskelbė veiksmų planą, kuriuo siekta sustiprinti konkurenciją su „pigų skrydžių“ oro transporto bendrovėmis, kaip antai *Ryanair*, per pigų skrydžių patronuojamąją bendrovę „Transavia France“.
- 43 Šio sprendimo 38–42 punktuose nurodytos aplinkybės, vertinamos kartu, leidžia daryti išvadą, kad ieškovės įrodė, jog nagrinėjamos priemonės suteikimas galėjo sustiprinti *Air France* konkurencinę padėtį *Ryanair* nenaudai ir *prima facie* padaryti didelį poveikį *Ryanair* konkurencinei padėčiai rinkoje, nulemiant, be kita ko, negautas pajamas ar padarytą mažesnę pažangą, palyginti su ta, kuri būtų pasiekta nesant tokios priemonės (žr. šio sprendimo 29 punkte nurodytą jurisprudenciją).
- 44 Šios išvados nepaneigia Prancūzijos Respublikos prieštaravimas, kad *Ryanair* nėra pagrindinė *Air France* konkurentė Prancūzijos rinkoje.
- 45 Pagal jurisprudenciją nereikalaujama, kad ieškovas būtų pagrindinis pagalbos gavėjo konkurentas, siekiant laikyti, kad ši priemonė padarė didelį poveikį jo konkurencinei padėčiai.
- 46 Taip pat negalima pritarti Prancūzijos Respublikos prieštaravimui, kad ieškovės neįrodė, jog ginčijamas sprendimas padarė joms poveikį dėl faktinės padėties, kuri jas išskiria iš visų kitų *Air France* konkurentų.
- 47 Didelio poveikio ieškovo konkurencinei padėčiai sąlyga yra su ieškovu susijęs veiksnys, kuris turi būti vertinamas atsižvelgiant tik į jo padėtį rinkoje prieš taikant atitinkamą priemonę arba nesant jos. Taigi nereikia palyginti visų atitinkamoje rinkoje esančių konkurentų padėties (šiuo klausimu žr. generalinio advokato M. Szpunar išvados byloje *Deutsche Lufthansa / Komisija*, C-453/19 P, EU:C:2020:862, 58 punktą). Be to, kaip buvo priminta šio sprendimo 30 punkte, Teisingumo Teismas nurodė, jog nėra būtina, kad ieškovas pateiktų įrodymų, susijusių su jo rinkos dalimis arba pagalbos gavėjo ar galimų konkurentų šioje rinkoje rinkos dalimis. Iš to matyti, kad negalima reikalauti, jog siekdamas įrodyti didelį poveikį jo konkurencinei padėčiai ieškovas įrodymais pagrįstų, kokia yra visų jo konkurentų konkurencinė padėtis, ir jos atžvilgiu išskirtų savo padėtį.



- 48 Be to, svarbu pažymėti, kad šio sprendimo 23 punkte nurodytoje jurisprudencijoje numatyti du skirtingi kriterijai, kuriais remiantis galima įrodyti, kad sprendimas yra konkrečiai susijęs su kitais subjektais nei jo adresatai, t. y. ginčijamas sprendimas jiems daro poveikį „dėl tam tikrų jiems būdingų savybių“ arba „dėl juos iš kitų asmenų išskiriančios faktinės padėties“. Taigi pagal šią jurisprudenciją nereikalaujama, kad ieškovas visais atvejais įrodytų, jog jo faktinė padėtis skiriasi nuo bet kurio kito asmens faktinės padėties. Pakanka, kad ginčijamas sprendimas daro poveikį ieškovui dėl tam tikrų jam būdingų savybių.
- 49 Būtent taip yra šiuo atveju. Visa šio sprendimo 38–42 punktuose nurodyta informacija pakankamai įtikinamai įrodo, kad *Ryanair* padėtis atitinkamose rinkose pasižymėjo tam tikromis jai būdingomis savybėmis, t. y. tuo, kad *Ryanair* tiesiogiai konkuravo su *Air France* daugeliu skrydžių maršrutų, kuriuose, be kita ko, ji siūlo daug vietų, kad ji pradėjo komercinę plėtrą Prancūzijos rinkoje, pradėdama siūlyti daug naujų skrydžių maršrutų prieš prasidedant COVID-19 pandemijai, kad *Air France* per savo oro transporto bendrovę „Transavia France“ ketino sustiprinti konkurenciją vadinamajame „pigių skrydžių“ rinkos segmente, kuriame veikia *Ryanair*, ir kad jei nebūtų nustatyta nagrinėjamos priemonės, būtų kilusi rizika, jog *Air France* taps nemoki arba bent jau gerokai susilpnės, o *Ryanair* finansinė padėtis, palyginti su pagalbos gavėjos padėtimi, atrodė gana stipri, todėl jei nebūtų suteikta pagalbos, ji būtų atsidūrusi tokioje padėtyje, dėl kurios galėtų įgyti rinkos dalių *Air France* nenaudai.
- 50 Atsižvelgiant į visa tai, kas išdėstyta, darytina išvada, kad ieškovės pakankamai teisiškai įrodė, jog nagrinėjama priemonė galėjo padaryti didelį poveikį *Ryanair* konkurencinei padėčiai atitinkamoje rinkoje.
- 51 Reikia konstatuoti, kad ginčijamas sprendimas taip pat yra tiesiogiai susijęs su *Ryanair*, nes Prancūzijos Respublikos ketinimas suteikti pagalbą *Air France* nekelia jokių abejonių, ir kad dėl tokio pagalbos išmokėjimo *Ryanair* gali atsidurti nepalankioje konkurencinėje padėtyje, taip paveikiant jos teisę nepatirti konkurencijos iškraipymo dėl šios pagalbos (šiuo klausimu žr. 2018 m. lapkričio 6 d. Sprendimo *Scuola Elementare Maria Montessori / Komisija, Komisija / Scuola Elementare Maria Montessori ir Komisija / Ferracci*, C-622/16 P–C-624/16 P, EU:C:2018:873, 43 punktą ir jame nurodytą jurisprudenciją).
- 52 Vadinasi, *Ryanair* turi teisę ginčyti ginčijamo sprendimo pagrįstumą.
- 53 Kalbant apie *Malta Air* teisę pareikšti ieškinį, pažymėtina, kad buvo nuspręsta, jog jei viena iš ieškovių turi teisę pareikšti ieškinį ir tai yra vienas ir tas pats ieškinys, nereikia nagrinėti kitų ieškovių teisės pareikšti ieškinį (žr. 2014 m. gruodžio 12 d. Sprendimo *Crown Equipment (Suzhou) ir Crown Gabelstapler / Taryba*, T-643/11, EU:T:2014:1076, nepaskelbtas Rink., 33 punktą ir jame nurodytą jurisprudenciją).

### ***Dėl esmės***

- 54 Grįsdamos ieškinį ieškovės nurodo penkis pagrindus, iš esmės susijusius su, pirma, kontroliuojančiosios bendrovės *Air France-KLM* ir KLM neįtraukimu į nagrinėjamos priemonės gavėjus, antra, piktnaudžiavimu įgaliojimais ir klaidingu SESV 107 straipsnio 3 dalies b punkto bei laikinosios sistemos taikymu, trečia, nediskriminavimo, laisvės teikti paslaugas ir įsisteigimo laisvės principų pažeidimu, ketvirta, ieškovių procesinių teisių pažeidimu ir, penkta, pareigos motyvuoti pažeidimu.

*Dėl pirmojo pagrindo, susijusio su kontroliuojančiosios bendrovės „Air France-KLM“ ir KLM neįtraukimu į nagrinėjamos priemonės gavėjus*

- 55 Ieškovės teigia, kad Komisija padarė teisės klaidą ir akivaizdžią vertinimo klaidą, kai nusprendė, kad nagrinėjamos priemonės gavėja buvo *Air France*, neįtraukdama kontroliuojančiosios bendrovės *Air France-KLM* ir KLM. Jos nurodo keletą veiksnių, siekdamos įrodyti, kad minėta kontroliuojančioji bendrovė ir KLM yra potencialios arba netiesioginės šios priemonės gavėjos. Jos pateikia argumentų, kurie iš esmės susiję su kontroliuojančiosios bendrovės *Air France-KLM*, *Air France* ir KLM kapitalo, struktūriniais, funkciniais ir ekonominiais ryšiais, sutartine sistema, kurios pagrindu ši priemonė buvo suteikta, ir šios priemonės kontekstu.
- 56 Komisija ginčija ieškovių argumentus ir, remdamasi ginčijamame sprendime nurodytomis aplinkybėmis, pabrėžia, kad *Air France* ir KLM *de facto* turi didelį funkcinį, ekonominį ir struktūrinį nepriklausomumą tiek viena nuo kitos, tiek nuo kontroliuojančiosios bendrovės *Air France-KLM*. Be to, *Air France-KLM* grupės verslo ir valdymo struktūra taip pat leido išvengti bet kokios rizikos, kad pagalba bus netiesiogiai perduota tarp *Air France* ir KLM. Dar daugiau, nagrinėjama priemonė apima sutartinius mechanizmus, prilygstančius priskyrimo sąlygai, pagal kurią reali finansinė ir ekonominė nagrinėjamos priemonės nauda suteikiama tik *Air France*.
- 57 Prancūzijos Respublika, Nyderlandų Karalystė, *Air France* ir kontroliuojančioji bendrovė *Air France-KLM* pritaria Komisijos pastaboms.
- 58 Ginčijamame sprendime Komisija nusprendė, kad nagrinėjamos priemonės gavėja buvo *Air France*, įskaitant jos kontroliuojamas patronuojamąsias bendroves. Kita vertus, nors *Air France* priklauso *Air France-KLM* grupei, nei jos patronuojančioji bendrovė, t. y. kontroliuojančioji bendrovė *Air France-KLM*, nei seserinės bendrovės, įskaitant KLM ir jos kontroliuojamas patronuojamąsias bendroves, nebuvo šios priemonės gavėjos.
- 59 Taigi šiame pagrinde iš esmės keliamas klausimas dėl pagalbos priemonės gavėjo nustatymo bendrovių grupėje.
- 60 Šiuo klausimu iš jurisprudencijos matyti, kad taikant valstybės pagalbos taisykles keli atskiri teisės subjektai gali būti laikomi sudarančiais vieną ekonominį vienetą. Šioje srityje klausimas, ar keli teisiškai atskiri subjektai sudaro vieną ekonominį vienetą, kyla, be kita ko, tuomet, kai reikia nustatyti pagalbos gavėją (šiuo klausimu žr. 1984 m. lapkričio 14 d. Sprendimo *Intermills / Komisija*, 323/82, EU:C:1984:345, 11 ir 12 punktus, taip pat 2021 m. gegužės 19 d. Sprendimo *Ryanair / Komisija (KLM; COVID-19)*, T-643/20, EU:T:2021:286, 46 punktą ir jame nurodytą jurisprudenciją).
- 61 Tarp veiksnių, į kuriuos jurisprudencijoje atsižvelgiama nustatant ekonominio vieneto buvimą ar nebuvimą valstybės pagalbos srityje, be kita ko, yra šie: atitinkamos įmonės dalyvavimas bendrovių grupėje, kurią tiesiogiai ar netiesiogiai kontroliuoja viena iš jų, tos pačios ar lygiagrečios ekonominės veiklos vykdymas ir atitinkamų bendrovių ekonominio savarankiškumo nebuvimas (šiuo klausimu žr. 2004 m. spalio 14 d. Sprendimo *Pollmeier Malchow / Komisija*, T-137/02, EU:T:2004:304, 68–70 punktus); vienos grupės, kurią kontroliuoja vienas subjektas, sudarymas, nepaisant to, kad buvo įsteigtos naujos bendrovės, kurių kiekviena turi atskirą juridinio asmens statusą (šiuo klausimu žr. 1984 m. lapkričio 14 d. Sprendimo *Intermills / Komisija*, 323/82, EU:C:1984:345, 11 punktą); galimybė subjektui, turinčiam kitos bendrovės kontrolinį akcijų paketą, vykdyti ne tik paprastas investuotojo kapitalo investicijas, bet ir šios bendrovės kontrolės, skatinimo ir finansinės paramos funkcijas, taip pat jas siejantys organizaciniai, funkciniai ir

- ekonominiai ryšiai (šiuo klausimu žr. 2010 m. gruodžio 16 d. Sprendimo *AceaElectrabel Produzione / Komisija*, C-480/09 P, EU:C:2010:787, 51 punktą ir 2021 m. gegužės 19 d. Sprendimo *Ryanair / Komisija (KLM; COVID-19)*, T-643/20, EU:T:2021:286, 47 punktą) ir reikšmingų sutarties sąlygų buvimas (šiuo klausimu žr. 2010 m. gruodžio 16 d. Sprendimo *AceaElectrabel Produzione / Komisija*, C-480/09 P, EU:C:2010:787, 57 punktą).
- 62 Be to, suteiktos pagalbos priemonės rūšis ir tos priemonės kontekstas, priklausomai nuo atvejo, taip pat gali būti svarbūs veiksniai nustatant ekonominio vieneto buvimą ar nebuvimą valstybės pagalbos srityje.
- 63 Dar daugiau, Pranešime dėl SESV 107 straipsnio 1 dalyje vartojamos valstybės pagalbos sąvokos (OL C 262, 2016, p. 1; toliau – Pranešimas dėl valstybės pagalbos sąvokos) Komisija patikslino savo sąvokos „įmonė“ aiškinimą. Nors šis pranešimas negali saistyti Bendrojo Teismo, jis gali būti naudingas įkvėpimo šaltinis (žr. 2022 m. balandžio 6 d. Sprendimo *Mead Johnson Nutrition (Asia Pacific) ir kt. / Komisija*, T-508/19, EU:T:2022:217, 93 punktą ir jame nurodytą jurisprudenciją).
- 64 Pranešimo dėl valstybės pagalbos sąvokos 11 punkte Komisija pripažino, kad taikant valstybės pagalbos taisykles keli atskiri juridiniai asmenys gali būti laikomi sudarančiais vieną ekonominį vienetą. Remiantis šiuo punktu, šiuo tikslu reikia atsižvelgti į tai, ar vienas iš subjektų turi kito subjekto kontrolinį akcijų paketą ir ar juos sieja kiti funkciniai, ekonominiai bei struktūriniai ryšiai.
- 65 Šiomis aplinkybėmis buvo nuspręsta, kad Komisija turi plačią diskreciją nustatyti, ar valstybės pagalbos schemos taikymo tikslais tai pačiai grupei priklausančios bendrovės turi būti laikomos vienu ekonominiu vienetu, ar teisiškai ir finansiškai savarankiškomis bendrovėmis. Įgyvendinant šią Komisijos diskreciją reikia atsižvelgti į sudėtingus ekonominius faktus bei aplinkybes ir juos įvertinti. Kadangi Sąjungos teismas negali sprendimo autoriaus atlikto faktinių aplinkybių, ypač ekonominių, vertinimo pakeisti savuoju, Bendrojo Teismo kontrolė šiuo atžvilgiu turi apsiriboti patikrinimu, ar buvo laikytasi procedūros ir motyvavimo taisyklių, ar tiksliai nurodytos faktinės aplinkybės ir ar nebuvo akivaizdžios vertinimo klaidos bei piktnaudžiavimo įgaliojimai (žr. 2009 m. rugsėjo 8 d. Sprendimo *AceaElectrabel / Komisija*, T-303/05, nepaskelbtas Rink., EU:T:2009:312, 101 ir 102 punktus ir juose nurodytą jurisprudenciją).
- 66 Vis dėlto Sąjungos teismas turi patikrinti ne tik nurodytų įrodymų faktinį teisingumą, patikimumą ir nuoseklumą, bet ir tai, ar šie įrodymai apima visus esminius duomenis, į kuriuos reikia atsižvelgti vertinant sudėtingą padėtį, ir ar jie gali pagrįsti jais remiantis padarytas išvadas (2018 m. rugsėjo 20 d. Sprendimo *Ispanija / Komisija*, C-114/17 P, EU:C:2018:753, 104 punktą).
- 67 Be to, Komisija turi itin atidžiai išnagrinėti tai pačiai grupei priklausančių bendrovių ryšius, jei yra pagrindo nuogąstauti dėl valstybės pagalbos sumavimo toje pačioje grupėje poveikio konkurencijai (žr. 2021 m. gegužės 19 d. Sprendimo *Ryanair / Komisija (KLM; COVID-19)*, T-643/20, EU:T:2021:286, 48 punktą ir jame nurodytą jurisprudenciją).
- 68 Atsižvelgiant į jurisprudencijoje nustatytus kriterijus ir šalių argumentus, reikia paeiliui išnagrinėti kontroliuojančiosios bendrovės *Air France-KLM*, *Air France* ir *KLM* bei jų atitinkamų patronuojamųjų bendrovių kapitalo, struktūrinius, funkcinus ir ekonominius ryšius, sutartis, kurių pagrindu buvo suteikta nagrinėjama priemonė, taip pat suteiktos pagalbos priemonės rūšį ir kontekstą.

– Dėl kontroliuojančiosios bendrovės „Air France-KLM“, „Air France“ ir KLM kapitalo ir struktūrinių ryšių

- 69 Pirma, kalbant apie kapitalo ryšius tarp įvairių *Air France-KLM* grupei priklausančių subjektų, reikia pažymėti, kad, kaip buvo priminta šio sprendimo 3 punkte, *Air France* visiškai priklauso kontroliuojančiajai bendrovei *Air France-KLM* ir kad šiai kontroliuojančiajai bendrovei priklauso 93,84 % KLM įstatinio kapitalo, 99,7 % ekonominių teisių ir 49 % balsavimo teisių.
- 70 Ginčijamo sprendimo 29 punkte Komisija pažymėjo, kad nors *Air France* ir KLM yra atskiri teisės subjektai, kurių kiekviena turi savo akcininkų struktūrą, kontroliuojančioji bendrovė *Air France-KLM* turėjo „kontrolės teises“ tiek *Air France*, tiek KLM atžvilgiu.
- 71 Nors ši aplinkybė yra pirmas svarbus veiksnys nagrinėjant, ar šie subjektai sudaro vieną ekonominį vienetą, pagal jurisprudenciją valstybės pagalbos srityje taip pat reikalaujama patikrinti, ar patronuojančioji bendrovė faktiškai vykdo kontrolę tiesiogiai ar netiesiogiai dalyvaudama valdant jos patronuojamąsias bendroves ir taip dalyvauja kontroliuojamos įmonės ekonominėje veikloje (šiuo klausimu žr. 2010 m. gruodžio 16 d. Sprendimo *AceaElectrabel Produzione / Komisija*, C-480/09 P, EU:C:2010:787, 49 punktą ir jame nurodytą jurisprudenciją).
- 72 Kitu atveju paprasčiausio įmonės padalijimo į dvi skirtingas įmones, iš kurių viena tiesiogiai vykdytų ūkinę veiklą, o kita kontroliuotų pastarąją aktyviai ją valdydama, pakaktų, kad Sąjungos teisės normos dėl valstybės pagalbos taptų neveiksmingos. Tokia situacija sukurtų sąlygas antrajai įmonei naudoti visas valstybės ar iš jos išteklių teikiamas dotacijas ir lengvatas arba jų dalį pirmosios įmonės naudai, o tai būtų naudinga ir iš jų sudarytam ekonominiam vienetui (žr. 2010 m. gruodžio 16 d. Sprendimo *AceaElectrabel Produzione / Komisija*, C-480/09 P, EU:C:2010:787, 50 punktą ir jame nurodytą jurisprudenciją).
- 73 Nagrinėjamu atveju iš ginčijamo sprendimo 27 ir 91 punktų matyti, kad kontroliuojančioji bendrovė *Air France-KLM* turi teisę kontroliuoti *Air France* ir KLM dėl veto teisių, kurias ji turi, pirma, šių bendrovių verslo ir biudžetų atžvilgiu ir, antra, jų vadovų atlyginimo, skyrimo ir atleidimo, įskaitant valdybos narių skyrimą ir atleidimą, atžvilgiu. Taigi minėta kontroliuojančioji bendrovė turi patvirtinti sprendimus dėl, be kita ko, „*Air France-KLM* grupės, įskaitant KLM“, strateginių galimybių, biudžeto ir investicijų plano prieš juos priimant ar įgyvendinant.
- 74 Iš ginčijamo sprendimo taip pat matyti, kad kontroliuojančioji bendrovė *Air France-KLM* turi teisę patvirtinti savo patronuojamųjų bendrovių finansavimo sandorius, viršijančius 150 mln. EUR. Ši teisė nagrinėjamu atveju buvo reikšminga, atsižvelgiant į tai, kad, kaip Komisija pripažįsta ginčijamame sprendime, Prancūzijos Respublikos suteiktas finansavimas viršijo 150 mln. EUR ribą, todėl kontroliuojančioji bendrovė *Air France-KLM* turėjo jį patvirtinti prieš jį suteikiant.
- 75 Antra, kiek tai susiję su kontroliuojančiosios bendrovės *Air France-KLM*, *Air France* ir KLM struktūriniais ryšiais, ieškovės, be kita ko, nurodo 2019 m. universalų šios kontroliuojančiosios bendrovės registracijos dokumentą, pateiktą *Autorité des marchés financiers (AMF)* (Finansų rinkų priežiūros institucija, Prancūzija) pagal 2017 m. birželio 14 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (ES) 2017/1129 dėl prospekto, kuris turi būti skelbiamas, kai vertybiniai popieriai siūlomi viešai arba įtraukiami į prekybos reguliuojamoje rinkoje sąrašą, ir kuriuo panaikinama Direktyva 2003/71/EB (OL L 168, 2017, p. 12) (toliau – 2019 m. universalus registracijos dokumentas); jo ištrauką ieškovės pateikė Bendrajam Teismui ir dėl jo buvo diskutuojama per teismo posėdį. Pagal Reglamento 2017/1129 9 ir 21 straipsnius universalus

- registracijos dokumentas yra visuomenei prieinamas dokumentas, kuriame aprašoma atitinkamo emitento organizacinė struktūra, veikla, finansinė būklė, rezultatai, perspektyvos, valdymas ir akcininkų struktūra.
- 76 Iš 2019 m. universalios registracijos dokumento matyti, kad *Air France-KLM* grupės lygmeniu yra keli jungtiniai organai, sudaryti iš kontroliuojančiosios bendrovės *Air France-KLM*, *Air France* ir KLM aukšto lygio atstovų, ir tie organai atsakingi už tam tikrų svarbių sprendimų, kuriuos reikia priimti šioje grupėje, kontrolę ir koordinavimą.
- 77 Pavyzdžiui, *Air France-KLM* grupėje visas investicijas, viršijančias 5 mln. EUR, taip pat sandorius, susijusius su orlaivių parku bei akcijų įsigijimu ir perleidimu, turi patvirtinti „Grupės vykdomasis komitetas“, kurį, be kita ko, sudaro kontroliuojančiosios bendrovės *Air France-KLM*, *Air France* ir KLM generaliniai direktoriai, kaip, beje, per posėdį patvirtino minėta kontroliuojančioji bendrovė.
- 78 Be to, pagal šį 2019 m. universalų registracijos dokumentą, nors investicijų valdymas užtikrinamas kiekvienos *Air France-KLM* grupės bendrovės lygmeniu, sprendimų priėmimo procesą koordinuoja „Group Investment Committee (GIC)“, kurį sudaro kontroliuojančiosios bendrovės *Air France-KLM* generalinio direktoriaus pavaduotojas „Ekonomikai ir finansams“, *Air France* generalinio direktoriaus pavaduotojas „Ekonomikai ir finansams“ ir KLM „Chief Financial Officer“.
- 79 Dar daugiau, iš 2019 m. universalios registracijos dokumento matyti, kad rinkos rizikos valdymui *Air France-KLM* grupėje vadovauja „Risk Management Committee“, kurį taip pat sudaro kontroliuojančiosios bendrovės *Air France-KLM*, *Air France* ir KLM vyresnieji vadovai ir kuris sprendžia bei stebi šios grupės finansinę riziką ir nustato būtinus apsidraudimus.
- 80 Iš to taip pat matyti, kad *Air France-KLM* grupės lygmeniu šių jungtinių organų priimtus sprendimus vėliau įgyvendina kiekvienas grupės subjektas.
- 81 Darytina išvada, kad kapitalo ir struktūriniais ryšiais *Air France-KLM* grupėje siekiama įrodyti, jog kontroliuojančioji bendrovė *Air France-KLM* faktiškai vykdo kontrolę tiesiogiai ar netiesiogiai dalyvaudama *Air France* ir KLM valdyme ir taip dalyvauja jų ekonominėje veikloje. Iš to taip pat matyti, kad minėtos grupės lygmeniu egzistuoja centralizuota sprendimų priėmimo procedūra ir tam tikras koordinavimas, kuriuos užtikrina jungtiniai organai, vienijantys kontroliuojančiosios bendrovės *Air France-KLM*, *Air France* ir KLM aukšto lygio atstovus, bent jau kiek tai susiję su tam tikrų svarbių sprendimų priėmimu.
- 82 Taigi kapitalo ir struktūriniai ryšiai *Air France-KLM* grupėje, kaip teigia ieškovės, yra pirmasis veiksnys, kuriuo siekiama įrodyti, kad taikant valstybės pagalbos taisykles atskiri minėtos grupės teisės subjektai sudaro vieną ekonominę vienetą.
- *Dėl kontroliuojančiosios bendrovės „Air France-KLM“, „Air France“ ir KLM funkcinių ryšių*
- 83 Pirma, ginčijamo sprendimo 30 punkte Komisija pažymėjo, kad kontroliuojančioji bendrovė *Air France-KLM* samdė savo darbuotojus ir „pasikliovė“ darbuotojais, kuriuos į ją komandiravo *Air France* ir KLM. Be to, kaip priminta šio sprendimo 73 punkte, ginčijamo sprendimo 27 ir 91 punktuose ji nurodė, kad kontroliuojančioji bendrovė *Air France-KLM* turi veto teises, susijusias su KLM ir *Air France* vadovų atlyginimu, skyrimu ir atleidimu. Darytina išvada, kad

- šios kontroliuojančiosios bendrovės ir jos patronuojamųjų bendrovių darbuotojai yra tam tikra dalimi integruoti ir kad ta pati kontroliuojančioji bendrovė dalyvauja priimant svarbiausius sprendimus, susijusius su jos patronuojamųjų bendrovių vadovais.
- 84 Antra, ginčijamo sprendimo 31 punkte Komisija paaiškino, kad kontroliuojančioji bendrovė *Air France-KLM* „tiesiogiai“ nevykdė veiklos oro transporto rinkose, kuriose veikė *Air France* ir *KLM*, ir konstatavo, kad šios kontroliuojančiosios bendrovės vaidmuo buvo teikti paramą savo patronuojamosioms bendrovėms „informatikos, žmogiškųjų išteklių, rinkodaros, skaitmeninių technologijų, komunikacijos ir inovacijų srityse“.
- 85 Vis dėlto ginčijamo sprendimo 38 punkte Komisija konstatavo, kad *Air France* ir *KLM*, vadovaujamos kontroliuojančiosios bendrovės *Air France-KLM*, koordinavo veiklą „pardavimų ir kainų bei pajamų valdymo srityje pagal kontroliuojančiosios bendrovės [*Air France-KLM*] nustatytą strategiją“, padedant *Air France* ir *KLM* darbuotojams, šiuo tikslu komandiruotiems į minėtą kontroliuojančiąją bendrovę. Tokia išvada taip pat darytina iš minėto sprendimo 91 punkto.
- 86 Iš to matyti, kad nors tiesa, jog kontroliuojančioji bendrovė *Air France-KLM* pati neteikia oro transporto paslaugų, vis dėlto ji atlieka strateginę vaidmenį teikiant šias paslaugas, be kita ko, pardavimo ir kainų bei pajamų valdymo srityje, be to, dalyvauja priimant sprendimus, susijusius su orlaivių parko sandoriais (žr. šio sprendimo 77 punktą), o tai patvirtina kontroliuojančiosios bendrovės *Air France-KLM*, *Air France* ir *KLM* integracijos lygį.
- 87 Be to, tam tikro funkcinio koordinavimo buvimą *Air France-KLM* grupėje rodo ieškovių nurodytas „Transavia“ pavyzdys. Kaip matyti iš Komisijos atsakymų į klausimus, pateiktus taikant proceso organizavimo priemonę, šioje grupėje yra kelios bendrovės, kurių pavadinime yra žodis „Transavia“; kai kurios iš jų veikia keleivių vežimo oro transporto paslaugų rinkoje. Tai – *Transavia France SAS* ir *Transavia Airlines CV*, ginčijamame sprendime vadinamos atitinkamai „Transavia France“ ir „Transavia Netherlands“. „Transavia France“ ir „Transavia Netherlands“ yra atitinkamai *Air France* ir *KLM* patronuojamosios bendrovės. Šiuo klausimu Komisija nurodė, kad nors šios dvi bendrovės turi savo licencijas, sertifikatus, skrydžių teises, laiko tarpsnius, turtą, darbuotojus ir vadovybę, jos rinkoje veikia su tuo pačiu prekių ženklu *Transavia* ir dalijasi ta pačia interneto svetaine, o tai per posėdį patvirtino kontroliuojančioji bendrovė *Air France-KLM*. Be to, kaip teigia ieškovės, 2019 m. universaliame registracijos dokumente „Transavia“ dažnai nurodoma kaip viena įmonė, kai šiame dokumente kalbama apie *Air France-KLM* grupės komercinės veiklos „low cost“ segmentą. Taigi šis pavyzdys rodo tam tikrą funkcinę ir komercinę bendradarbiavimą tarp dviejų *Air France* ir *KLM* patronuojamųjų bendrovių.
- 88 Trečia, iš ginčijamo sprendimo 32–34 ir 91 punktų matyti, kad kontroliuojančioji bendrovė *Air France-KLM* taip pat vykdo finansines funkcijas *Air France* ir *KLM* poreikių tikslais. Viena vertus, ji savo patronuojamosioms bendrovėms teikia biudžetinius nurodymus. Kita vertus, pagal ginčijamą sprendimą ji „kartais“ gali pritraukti kapitalą finansų rinkose (skolintą arba nuosavų lėšų) savo patronuojamųjų bendrovių naudai, atsižvelgdama į jų individualius poreikius. Kalbant apie akcijų ar priemonių, suteikiančių galimybę gauti kapitalą, emisiją, pažymėtina, kad šie sandoriai taip pat atliekami minėtos kontroliuojančiosios bendrovės lygmeniu, o *Air France-KLM* grupės skolos „daugiausia“ tiesiogiai susidarė per *Air France* ir *KLM*.

- 89 Reikia pridurti, kaip tai daro ieškovės ir kaip matyti iš šio sprendimo 75–80 punktų, kad kontroliuojančioji bendrovė *Air France-KLM* dalyvauja koordinuojant ir tvirtinant dideles savo patronuojamųjų bendrovių investicijas, akcijų įsigijimą ir perleidimą, taip pat valdant finansinę riziką ir būtinus apsidraudimus, kurie nuolat stebimi *Air France-KLM* grupės lygmeniu.
- 90 Šiuo atveju kontroliuojančiosios bendrovės *Air France-KLM* priimtą finansinį vaidmenį parodo ginčijamo sprendimo 36 punkte nurodyta aplinkybė, kad ji turi teisę patvirtinti savo patronuojamųjų bendrovių finansavimo sandorius, viršijančius 150 mln. EUR, todėl ji turėjo patvirtinti nagrinėjamą priemonę.
- 91 Ginčijamame sprendime ir per teismo posėdį Komisija, pripažindama kontroliuojančiosios bendrovės *Air France-KLM* finansinį vaidmenį savo patronuojamųjų bendrovių naudai, sumenkino jo svarbą, kvalifikuodama jį kaip „ribotą“ (ginčijamo sprendimo 32 punktas).
- 92 Vis dėlto iš šio sprendimo 73 ir 77 punktų matyti, kad svarbius ar strateginius sprendimus dėl finansavimo, investicijų ir orlaivių parko koordinuoja ar net patvirtina kontroliuojančioji bendrovė *Air France-KLM*.
- 93 Šią išvadą patvirtina 2019 m. universaliame registracijos dokumente pateikti duomenys; iš jų matyti, kad kontroliuojančioji bendrovė *Air France-KLM* išleido keletą didelės vertės obligacijų emisijų, kad „dėl finansinės strategijos sprendimus priima [*Air France-KLM*] grupė, derindama veiksmus su [*Air France*] ir [*KLM*]“, kad minėta kontroliuojančioji bendrovė buvo „pagrindinė“ obligacijų emitentė ir kad minėta grupė numatė „sisteminę“ finansavimą rinkose [per] *Air France-KLM*“.
- 94 Nepaisant to, ginčijamame sprendime Komisija nusprendė, kad *Air France* ir *KLM* buvo „funkciškai savarankiškos“, remdamasi toliau nurodytomis aplinkybėmis (ginčijamo sprendimo 37 punktas).
- 95 Pirma, *Air France* ir *KLM* turi „atskiras valdymo grupes“ (ginčijamo sprendimo 37 punkto pirma įtrauka). Vis dėlto šį teiginį reikia griežtai vertinti atsižvelgiant į šio sprendimo 73, 75–80 ir 83 punktuose pateiktą informaciją, iš kurios matyti, kad kontroliuojančioji bendrovė *Air France-KLM* turi veto teisę, kiek tai susiję su jos patronuojamųjų bendrovių vadovų atlyginimu, skyrimu ir atleidimu, kad jungtiniai *Air France-KLM* grupės organai yra atsakingi už tam tikrų svarbių sprendimų, susijusių su jos patronuojamosiomis bendrovėmis, kontrolę ir koordinavimą ir kad minėta kontroliuojančioji bendrovė pasikliauna į ją komandiruotais *Air France* ir *KLM* darbuotojais.
- 96 Antra, *Air France* yra „savarankiška ir visiškai atsakinga“ už „daugumą“ pagrindinių jos komercinės veiklos elementų, be kita ko, už žmoniškuosius išteklius, orlaivių parką, tinklo plėtrą, klientų patirtį, keleivių ir krovinių valdymą, techninės priežiūros veiklą, skrydžių operacijas, paslaugas skrydžio metu ir rinkodarą (ginčijamo sprendimo 37 punkto pirma įtrauka). Vis dėlto šiuose teiginiuose neatsižvelgiama į kontroliuojančiosios bendrovės *Air France-KLM* vaidmenį, tiek kalbant apie sandorius, susijusius su orlaivių parku (žr. šio sprendimo 73 ir 77 punktus), tiek apie oro transporto paslaugų teikimą, ypač pardavimo ir kainų bei pajamų valdymo srityje, kurių strategija nustatoma minėtos kontroliuojančiosios bendrovės lygmeniu (žr. šio sprendimo 85–87 punktus).

- 97 Trečia, *Air France* ir KLM turi „savarankišką finansų organizavimą“, kiek tai susiję, be kita ko, su vidaus ir išorės ataskaitų, izdo, audito ir mokesčių finansavimu ir kontrole (ginčijamo sprendimo 37 punkto antra įtrauka). Be to, ginčijamo sprendimo 34 punkte Komisija nurodė, kad „kasdienę“ finansinę veiklą *Air France* ir KLM vykdo savarankiškai. Vis dėlto šie teiginiai prieštarauja faktui, kad bet kokį 150 mln. EUR ribą viršijantį finansavimą arba bet kokias didesnes nei 5 mln. EUR investicijas turi patvirtinti kontroliuojančioji bendrovė *Air France-KLM*. Be to, aplinkybė, kad „kasdienę“ finansinę veiklą vykdo *Air France* ir KLM, neprieštarauja tam, kas išdėstyta.
- 98 Ketvirta, *Air France* savo likvidumo poreikius valdo „savarankiškai, be KLM įsikišimo“. Pavyzdžiui, sprendimai dėl jos orlaivių parko finansavimo priimami *Air France* valdybos, o ne kontroliuojančiosios bendrovės *Air France-KLM* lygmeniu. Taip pat „tarp *Air France* ir KLM [nera] pelno ir nuostolių pasidalijimo mechanizmo ar susitarimo dėl bendro grynųjų pinigų fondo“ (ginčijamo sprendimo 35 ir 36 punktai bei 37 punkto trečia įtrauka).
- 99 Vis dėlto, viena vertus, aplinkybė, kad *Air France* ir KLM savarankiškai valdo savo grynuosius pinigus, taip pat turi būti vertinama atsižvelgiant į tai, kad kontroliuojančioji bendrovė *Air France-KLM* pritraukia kapitalą rinkose savo patronuojamųjų bendrovių naudai (žr. šio sprendimo 88 punktą), kad ji tvirtina finansavimo sandorius, viršijančius 150 mln. EUR, ir duoda biudžetinius nurodymus savo patronuojamosioms bendrovėms. Be to, teiginys, kad „sprendimai dėl jos orlaivių parko finansavimo priimami *Air France* valdybos, o ne kontroliuojančiosios bendrovės *Air France-KLM* lygmeniu“, prieštarauja šio sprendimo 77 punkte nurodytoms aplinkybėms.
- 100 Kita vertus, nors Komisija tvirtino, kad tarp *Air France* ir KLM nebuvo pelno ir nuostolių pasidalijimo mechanizmo ar susitarimo dėl bendro grynųjų pinigų fondo, ginčijamo sprendimo 43 punkte ji vis dėlto pažymėjo, kad tarp *Air France* ir KLM bei jų patronuojamųjų bendrovių buvo sudaryti „susitarimai dėl išlaidų pasidalijimo“. Iš to paties ginčijamo sprendimo punkto matyti, kad egzistuoja „bendra veikla, kurią bendrai vykdo *Air France* ir KLM arba jų patronuojamosios bendrovės“. Ši informacija patvirtina, kad *Air France-KLM* grupėje egzistuoja tam tikra funkcinė integracija ir bendradarbiavimas.
- 101 Taigi Komisijos padarytą išvadą, kad *Air France* ir KLM turi funkcinį savarankiškumą, paneigia visi šio sprendimo 83–100 punktuose išdėstyti argumentai.
- 102 Vadinas, kontroliuojančiosios bendrovės *Air France-KLM*, *Air France* ir KLM funkciniai ryšiai yra antrasis veiksnys, kuriuo siekiama įrodyti, kad taikant valstybės pagalbos taisykles šie subjektai sudaro vieną ekonominį vienetą.
- Dėl kontroliuojančiosios bendrovės „*Air France-KLM*“, „*Air France*“ ir KLM ekonominių ryšių
- 103 Ginčijamo sprendimo 39–41 ir 92 punktuose Komisija nusprendė, kad kontroliuojančioji bendrovė *Air France-KLM*, KLM ir *Air France* turėjo *de facto* ekonominį savarankiškumą dėl toliau nurodytų priežasčių.
- 104 Visų pirma kontroliuojančioji bendrovė *Air France-KLM* nevykdė jokios veiklos, iš kurios būtų gaunama išorės pajamų, todėl ji negalėjo savarankiškai remti *Air France* ir KLM. Šios kontroliuojančiosios bendrovės pajamos gaunamos išimtinai iš jos patronuojamųjų bendrovių, gaunant komisinius, padengiančius šios kontroliuojančiosios bendrovės valdymo išlaidas, taip pat mokesčius už prekių ženklus ir tam tikrus išlaidų perskirstymo mechanizmus (ginčijamo sprendimo 39 ir 40 punktai). Be to, nors kontroliuojančioji bendrovė *Air France-KLM* gali



- pritraukti lėšų finansų rinkose savo patronuojamųjų bendrovių poreikiams, ekonominiu požiūriu ji atlieka „tarpininko“ tarp savo patronuojamųjų bendrovių ir investuotojų, kurie faktiškai investuoja į minėtas patronuojamąsias bendroves, vaidmenį (minėto sprendimo 41 punktą). Galiausiai *Air France* ir KLM komerciniai santykiai buvo plėtojami įprastomis rinkos sąlygomis ir dėl jų derėjosi savarankiškos valdybos. Kiek tai susiję su išlaidų pasidalijimo tarp šių dviejų bendrovių susitarimais, pagal juos buvo numatytas „rinkos standartais“ pagrįstas paskirstymo būdas (šio sprendimo 42 ir 43 punktai).
- 105 Šiuo klausimu, pirma, kaip teigia ieškovės, tai, kad kontroliuojančioji bendrovė *Air France-KLM* gauna pajamas tik iš savo patronuojamųjų bendrovių, įrodo, kad tarp šios kontroliuojančiosios bendrovės ir jos patronuojamųjų bendrovių egzistuoja tam tikra ekonominė tarpusavio priklausomybė. Tai patvirtina, be kita ko, aplinkybė, kad *Air France* ir KLM stengiasi pasiekti sinergiją, koordinuodamos atitinkamą savo veiklą vadovaujant kontroliuojančiajai bendrovei *Air France-KLM*, visų pirma pardavimo ir kainų bei pajamų valdymo srityje (žr. šio sprendimo 85 punktą), ir kad ši kontroliuojančioji bendrovė koordinuotai dalyvauja finansuojant savo patronuojamąsias bendroves (žr. šio sprendimo 88–92 punktus).
- 106 Antra, net darant prielaidą, kad kontroliuojančioji bendrovė *Air France-KLM* finansų rinkose veikia tik kaip savo patronuojamųjų bendrovių ir investuotojų „tarpininkė“, tai patvirtina aplinkybė, kad kontroliuojančioji bendrovė *Air France-KLM* veikia šių patronuojamųjų bendrovių interesais, finansų rinkose pritraukdama lėšas jų poreikiams. Tai rodo, kad minėta kontroliuojančioji bendrovė derasi dėl finansavimo sąlygų finansų rinkose remdamasi visos *Air France-KLM* grupės finansine padėtimi. Todėl sinergija minėtos grupės viduje užtikrinama būtent dėl kontroliuojančiosios bendrovės *Air France-KLM*.
- 107 Trečia, kaip pažymėta šio sprendimo 100 punkte, Komisijos pripažinta aplinkybė, kad egzistuoja susitarimai dėl išlaidų pasidalijimo tarp *Air France* ir KLM, ir kad *Air France* ir KLM bei jų patronuojamosios bendrovės vykdo bendrą veiklą, patvirtina, kad tarp jų egzistuoja tam tikra ekonominė integracija ir bendradarbiavimas.
- 108 Ketvirta, ginčijamo sprendimo 40 ir 42 punktuose Komisija teigia, kad finansiniai ir komerciniai santykiai tarp kontroliuojančiosios bendrovės *Air France-KLM* ir jos patronuojamųjų bendrovių *Air France* ir KLM, kaip ir pastarųjų tarpusavio santykiai, plėtojami „įprastomis rinkos sąlygomis“. Konkrečiai dėl *Air France* ir KLM santykių ji šiuo klausimu nurodo aplinkybę, kad šios bendrovės ir toliau buvo apmokestinamos atitinkamai Prancūzijoje ir Nyderlanduose, kad pagal Prancūzijos ir Nyderlandų mokesčių teisės aktus numatyta, jog visi sandoriai grupės viduje turi būti sudaromi taip, tarsi jie būtų sudaryti tarp nepriklausomų šalių, ir kad dėl to viena bendrovė negali perduoti jokios naudos kitai (ginčijamo sprendimo 42 punktą). Nors šie veiksniai iš tiesų atrodo reikšmingi apmokestinant šias bendroves valstybių narių lygmeniu, vis dėlto jų nepakanka siekiant įrodyti, kad kontroliuojančioji bendrovė *Air France-KLM*, *Air France* ir KLM yra ekonomiškai savarankiškos *Air France-KLM* grupėje, atsižvelgiant į šio sprendimo 104–107 punktuose nurodytą informaciją.
- 109 Be to, reikia priminti, kad nagrinėjamos priemonės taikymas buvo pateisinamas, be kita ko, tuo, kad *Air France* negalėjo gauti finansavimo skolų ir kapitalo rinkose priimtinomis finansinėmis sąlygomis ir pakankamu mastu ir kad minėtos priemonės tikslas buvo išvengti tiesioginės grėsmės *Air France* veiklos tęstinumui (ginčijamo sprendimo 4 ir 10 punktai). Tokiomis aplinkybėmis šios priemonės nauda pasireiškia būtent tuo, kad suteikiama galimybė naudotis didelėmis grynųjų pinigų sumomis, kurios nebūtų prieinamos rinkos sąlygomis. Taigi, viena vertus, tokia priemonė sustiprina visos *Air France-KLM* grupės finansinę padėtį, nes dėl jos

išvengta vienos iš pagrindinių jos patronuojamųjų bendrovių, t. y. *Air France*, išipareigojimų neįvykdymo rizikos, ir taip suteikia pasitikėjimo minėtos grupės bendrovių investuotojams ir kreditoriams, pažymint ir tai, kad akcininko paskola buvo susieta su neužtikrintomis ir nesubordinuotomis banko ar obligacijų paskolomis (minėto sprendimo 69 punktą). Kita vertus, atsižvelgiant į kontroliuojančiosios bendrovės *Air France-KLM* finansinį vaidmenį šioje grupėje, ši bendrovė savo patronuojamųjų bendrovių interesais ir jų poreikiams prireikus galėtų gauti finansavimą rinkose, kuris nesant pagalbos jai nebūtų prieinamas arba būtų prieinamas ne tokiomis palankiomis sąlygomis.

- 110 Be to, nesant nagrinėjamos priemonės, *Air France* nebūtų galėjusi tęsti savo veiklos ir dėl to taip pat būtų kilęs pavojus su KLM bendrai vykdomos veiklos tęstinumui (žr. šio sprendimo 85, 87, 100 ir 107 punktus). Taigi, sudarydama galimybes *Air France* tęsti veiklą minėta priemonė taip pat netiesiogiai, bet neišvengiamai leidžia tęsti *Air France* ir KLM bendrai vykdomą veiklą.
- 111 Vadinas, kontroliuojančiosios bendrovės *Air France-KLM*, *Air France* ir KLM ekonominiai ryšiai yra trečiasis veiksnys, kuriuo siekiama įrodyti, kad taikant valstybės pagalbos taisykles šie subjektai sudaro vieną ekonominę vienetą.

– *Dėl sutarčių, kurių pagrindu buvo suteikta nagrinėjama priemonė*

- 112 Ginčijamo sprendimo 44–47, 93 ir 94 punktuose Komisija iš esmės nusprendė, kad sutartiniais mechanizmais, kurių pagrindu buvo suteikta nagrinėjama priemonė, buvo užtikrinta, kad *Air France* ir jos patronuojamosios bendrovės yra vienintelės tos priemonės gavėjos.
- 113 Ieškovės, remdamosi tam tikrų nagrinėjamų sutarčių sąlygų turiniu, iš esmės teigia, kad pagal tas sutartis negalima užtikrinti, jog *Air France* yra vienintelė nagrinėjamos priemonės gavėja.
- 114 Komisija atsikerta, kad nagrinėjami sutartiniai mechanizmai yra lygiaverčiai priskyrimo sąlygai, pagal kurią reali finansinė ir ekonominė nagrinėjamos priemonės nauda suteikiama tik *Air France*.
- 115 Pirmiausia reikia konstatuoti, kad nagrinėjama priemonė turėjo būti suteikta remiantis trimis sutarčių grupėmis: pirma, valstybės garantuotos paskolos sutartimi, sudaryta tarp bankų grupės ir kontroliuojančiosios bendrovės *Air France-KLM* (ginčijamo sprendimo 15, 16, 45 ir 46 punktai), antra, valstybės ir minėtos kontroliuojančiosios bendrovės sudarytu susitarimu dėl valstybės garantijos, kuriame išdėstytos šios garantijos suteikimo sąlygos, kaip per posėdį nurodė Prancūzijos Respublika (beje, šios garantijos teisinis pagrindas yra 2020 m. kovo 23 d. Įstatymas Nr. 2020-289 dėl 2020 m. biudžeto pataisų ir Ekonomikos ministerijos įsakymas), ir, trečia, kontroliuojančiosios bendrovės *Air France-KLM* ir *Agence des participations de l'État (APE)* (Valstybei priklausančių akcijų valdymo agentūra, Prancūzija) sudaryta akcininko paskolos sutartimi.
- 116 Pirma, reikia konstatuoti, kaip tai daro ieškovės, kad nagrinėjama priemonė buvo suteikta remiantis sutartimis, sudarytomis tarp, viena vertus, atitinkamai bankų grupės ir valstybės ir, kita vertus, kontroliuojančiosios bendrovės *Air France-KLM*. Taigi teises ir pareigas savo kontrahentų atžvilgiu prisiėmė tik minėta kontroliuojančioji bendrovė, o ne *Air France*.
- 117 Antra, kaip nurodyta šio sprendimo 90 punkte, finansavimą pagal nagrinėjamą priemonę turėjo patvirtinti kontroliuojančioji bendrovė *Air France-KLM*.

- 118 Trečia, kaip teigia ieškovės, kontroliuojančioji bendrovė *Air France-KLM* turi svarbias sutartines teises dėl tam tikrų nagrinėjamos priemonės suteikimo sąlygų.
- 119 Pirmiausia reikia atmesti Komisijos prieštaravimą, kad ieškovių argumentai dėl kontroliuojančiosios bendrovės *Air France-KLM* priimtų sutartinių teisių yra nepriimtini, nes jie pirmą kartą pateikti dublike.
- 120 Remiantis jurisprudencija, tam, kad naujas argumentas būtų laikomas papildančiu anksčiau pateiktą pagrindą ar prieštaravimą, jis turi būti taip glaudžiai susijęs su ieškinyje iš pradžių pateiktais pagrindais ar prieštaravimais, kad jį būtų galima laikyti suformuluotu įprastai vykstant ginčams per teismo procesą (žr. 2023 m. birželio 14 d. Sprendimo *Instituto Cervantes / Komisija*, T-376/21, EU:T:2023:331, 114 punktas). Būtent taip yra šiuo atveju. Ieškinyje ieškovės, be kita ko, remdamosi ginčijamo sprendimo 66 punktu, tvirtino, kad akcininko paskolos sutarties nuostatos įrodo, jog kontroliuojančioji bendrovė *Air France-KLM* ir KLM buvo potencialios nagrinėjamos priemonės gavėjos, nes pagal tas nuostatas atlygis už minėtą paskolą buvo siejamas su būsimo kapitalo didinimu arba būsima kontroliuojančiosios bendrovės *Air France-KLM* kapitalo sudėtimi. Šis argumentas dublike buvo tik išplėstas; jame ieškovės minėjo tam tikras šios sutarties nuostatas, nurodytas tame ginčijamo sprendimo punkte, atsakydamos į Komisijos atsiliepime į ieškinį pateiktą argumentą, kad ieškovės nepagrindė savo argumento dėl minėtos sutarties nuostatų. Taigi šį argumento išplėtimą lėmė įprasta per teismo procesą išplėtos diskusijos dalis, todėl Komisijos nurodytas nepriimtimumo pagrindas turi būti atmestas.
- 121 Dėl esmės reikia konstatuoti, kaip tai daro ieškovės, kad, pirma, pagal nagrinėjamų sutarčių sąlygas „Air France-KLM grupė“ turėjo galimybę iš pradžių nustatytą vienu metų valstybės garantuotos paskolos terminą pratęsti vieniems arba dvejiems papildomiems metams, neviršijant maksimalios trejų metų trukmės (ginčijamo sprendimo 53 punktas). Be to, valstybės garantijos terminas gali būti pratęstas minėtos grupės pasirinkimu (ginčijamo sprendimo 58 punktas).
- 122 Antra, kaip teisingai pažymi ieškovės, kontroliuojančioji bendrovė *Air France-KLM* taip pat galėjo nuspręsti iš pradžių ketveriems metams nustatytą akcininko paskolos terminą pratęsti vieniems metams su galimybe jį vieną kartą pratęsti (ginčijamo sprendimo 64 punktas).
- 123 Trečia, ieškovės teigia, o Komisija to neginčija, kad kontroliuojančioji bendrovė *Air France-KLM* gali nuspręsti, kad metinių palūkanų normų už akcininko paskolą mokėjimai gali būti kapitalizuojami, t. y. kaupiami, o ne mokami kasmet.
- 124 Ketvirta, atlygis už akcininko paskolą priklauso nuo kontroliuojančiosios bendrovės *Air France-KLM* visuotinio susirinkimo sprendimo, susijusio su šios kontroliuojančiosios bendrovės kapitalo didinimo projektu. Taigi numatyta, kad minėtai paskolai taikoma palūkanų norma bus padidinta 550 bazinių punktų, jei kontroliuojančiosios bendrovės *Air France-KLM* visuotinis susirinkimas nepatvirtins šios kontroliuojančiosios bendrovės kapitalo didinimo projekto, kuris leistų įtraukti visą šios paskolos sumą ar jos dalį, arba, jei kapitalas būtų padidintas, nesuteikti valstybei teisės dalyvauti toje pačioje kontroliuojančiojoje bendrovėje jos kapitalo dalies apimtimi (ginčijamo sprendimo 66 punkto trečia įtrauka).
- 125 Darytina išvada, kad tam tikros nagrinėjamos priemonės suteikimo sąlygos, visų pirma susijusios su jos terminu ir atlygiu, aiškiai priklauso nuo kontroliuojančiosios bendrovės *Air France-KLM* sprendimo.

- 126 Ketvirta, pirma išdėstytų argumentų nepaneigia tai, kad kontroliuojančioji bendrovė *Air France-KLM* ir *Air France* sudarė „veidrodines sutartis“, pagal kurias buvo siekiama nukreipti aptariamą finansavimą į *Air France* (toliau – veidrodinės sutartys).
- 127 Komisijos teigimu, šiomis veidrodinėmis sutartimis iš esmės užtikrinta, kad aptariamam finansavimu faktiškai naudotusi tik *Air France* ir jos patronuojamosios bendrovės, ir „uždrau[sta] [šį finansavimą] pervesti arba naudoti KLM naudai“ (ginčijamo sprendimo 46 punktą). Grįsdama šį teiginį ginčijamo sprendimo 7 išnašoje ji nurodė akcininkų paskolos sutarties 2.2 straipsnį; pagal jį numatyta, kad minėta paskola skirta kontroliuojančiosios bendrovės *Air France-KLM* bendrovei *Air France* suteiktai akcininkų einamajai sąskaitai, skirtai *Air France* ir prireikus jos patronuojamųjų bendrovių likvidumo poreikiams, finansuoti. Ji taip pat nurodė sutarties dėl valstybės garantuotos paskolos 3.1 straipsnį; pagal jį numatyta, kad šios paskolos tikslas – „finansuoti grupės poreikius, atsiradusius dėl COVID-19 krizės, siekiant išlaikyti savo komercinę veiklą ir darbuotojus Prancūzijoje“. Be to, jos nuomone, šioje sutartyje pateikta „grupės“ apibrėžtis aiškiai neįtraukia KLM. Galiausiai, abiejose sutartyse įtrauktos nuostatos (atitinkamai 7.1 straipsnio a punktas ir 18.3 straipsnio a punktas), pagal kurias naudojimas, neatitinkantis atitinkamai 2.2 ir 3.1 straipsniuose apibrėžtos paskirties, laikomas „įsipareigojimų neįvykdymu“.
- 128 Šiuo klausimu, pirma, reikia konstatuoti, kaip tai daro ieškovės, kad valstybės garantija nėra šių veidrodinių sutarčių dalykas. Taigi sutartiniu požiūriu ji nėra „perduota“ *Air France*, bet vis dar lieka kontroliuojančiosios bendrovės *Air France-KLM* lygmenyje, kaip, beje, per posėdį patvirtino Prancūzijos Respublika. Darytina išvada, kad ši garantija, kuri yra sudedamoji nagrinėjamos priemonės dalis, pagal sutartį naudinga tik kontroliuojančiajai bendrovei *Air France-KLM*.
- 129 Antra, pagal ginčijamame sprendime pakartotą sutarties dėl valstybės garantuojamos paskolos 3.1 straipsnį nagrinėjama priemonė siekiama finansuoti „grupės“ poreikius, atsiradusius dėl COVID-19 krizės. Ginčijamo sprendimo 7 išnašoje Komisija paaikškina, kad, remiantis šiuo straipsniu, minėtu finansavimu siekiama „išlaikyti komercinę veiklą ir darbuotojus Prancūzijoje“, o tai, Komisijos teigimu, galėjo būti susiję tik su *Air France* ir jos patronuojamųjų bendrovių poreikiais, nes kontroliuojančioji bendrovė *Air France-KLM* nevykdo komercinės veiklos ir „Prancūzijoje turi labai nedaug savų darbuotojų“.
- 130 Vis dėlto šis paaikškinimas neįtikina. Iš ginčijamo sprendimo 7 išnašos matyti, kad į „grupės“ apibrėžtį, kaip ji suprantama pagal minėtą sutartį, neįtraukiama tik KLM, o ne kontroliuojančioji bendrovė *Air France-KLM*. Be to, šią aplinkybę patvirtina minėto sprendimo 46 punkte pateiktas teiginys, kad pagal nagrinėjamas sutartis draudžiama pervesti ar naudoti lėšas „KLM naudai“, tačiau neminima, kad toks draudimas taikomas ir kontroliuojančiajai bendrovei *Air France-KLM*.
- 131 Dar daugiau, kaip pažymėta šio sprendimo 83 punkte, neginčijama, kad kontroliuojančioji bendrovė *Air France-KLM* turi savo darbuotojų Prancūzijoje, todėl ginčijamo sprendimo 7 išnašoje pateiktas Komisijos paaikškinimas, kad aplinkybė, jog sutarties dėl valstybės garantuojamos paskolos 3.1 straipsnyje nurodomas tikslas išlaikyti „darbuotojus Prancūzijoje“, reiškia, kad šis straipsnis skirtas tik *Air France*, taip pat neįtikina.
- 132 Trečia, neginčijama, kad kontroliuojančioji bendrovė *Air France-KLM* pasilieka dalį lėšų, gautų pagal nagrinėjamą priemonę. Iš ginčijamo sprendimo 46 punkto trečios įtraukos iš esmės matyti, kad pagal veidrodinę sutartį, susijusią su valstybės garantuota paskola, numatyta, jog minėta kontroliuojančioji bendrovė pasilieka „papildomą maržą“, skirtą tos pačios kontroliuojančiosios bendrovės išlaidoms, patirtoms administruojant šią priemonę, padengti.

- 133 Šiuo klausimu tame pačiame ginčijamo sprendimo punkte Komisija paaikrina, kad šios maržos dydis yra „nedidelis“ ir kad minėta marža „atitinka <...> Prancūzijos teisėje įtvirtintą socialinio intereso principą“. Vis dėlto reikia konstatuoti, kad minėtame sprendime Komisija neišnagrinėjo nei tariamų paslaugų, kurias suteikė kontroliuojančioji bendrovė *Air France-KLM*, kai lėšos buvo pervestos *Air France*, pobūdžio ir apimties, nei tariamų išlaidų, kurias ši kontroliuojančioji bendrovė patyrė tokiomis aplinkybėmis, nei to, ar minėta „papildoma marža“ atitinka tas išlaidas. Darytina išvada, kad, kaip iš esmės teigia ieškovės, minėta kontroliuojančioji bendrovė pasilieka dalį faktinio naudojimosi aptariamu finansavimu. Be to, aplinkybė (darant prielaidą, kad ji įrodyta), kad ši marža atitinka nacionalinę teisę, savaime nereiškia, kad taip gautas atlygis negali būti laikomas tai pačiai kontroliuojančiajai bendrovei suteiktu pranašumu, kaip tai suprantama pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį.
- 134 Įstojimo į bylą paaikrinime *Air France* remiasi kitomis ginčijamame sprendime nepaminėtomis sutarties sąlygomis. Pagal suformuotą jurisprudenciją ginčijamo sprendimo motyvai negali būti pirmą kartą ir *a posteriori* nurodyti teisme, išskyrus išimtines aplinkybes (žr. 2011 m. rugsėjo 20 d. Sprendimo *Evropaiki Dynamiki / EIB*, T-461/08, EU:T:2011:494, 109 punktą ir jame nurodytą jurisprudenciją). Todėl Bendrasis Teismas, siekdamas papildyti ginčijamo sprendimo motyvus, negali atsižvelgti į tokius nagrinėjamos priemonės sutartinių santykių elementus, kurie Komisijai buvo arba galėjo būti žinomi priimant ginčijamą sprendimą, bet nebuvo nurodyti tame sprendime.
- 135 Penkta, bet kuriuo atveju veidrodinių sutarčių buvimas nekeičia aplinkybės, kad sutartines teises ir pareigas bankų grupės ir valstybės atžvilgiu prisiėmė tik kontroliuojančioji bendrovė *Air France-KLM*, kad dėl kelių sąlygų, susijusių su nagrinėjamos priemonės suteikimu, kaip antai jos termino ir atlygio, sprendžia *Air France-KLM* grupė ir kad valstybės garantija pagal sutartį lieka minėtai kontroliuojančiajai bendrovei.
- 136 Atsižvelgiant į tai, kas išdėstyta, darytina išvada, kad ginčijamame sprendime nurodytos sutarčių sąlygos neleidžia konstatuoti, kad vienintelės nagrinėjamos priemonės gavėjos yra *Air France* ir jos patronuojamosios bendrovės, neįtraukiant kontroliuojančiosios bendrovės *Air France-KLM* ir *KLM*, taip pat jų kontroliuojamų patronuojamųjų bendrovių.
- 137 Šios išvados nepaneigia Komisijos argumentas, kad pagal jurisprudenciją pripažinta, jog valstybės pagalbos gavėjas gali būti tik viena iš grupėi priklausančių bendrovių, jei yra, be kita ko, priskyrimo sąlygų, pagal kurias pagalbos pranašumas suteikiamas vienai iš minėtos grupės bendrovių, neįtraukiant kitų šios grupės bendrovių.
- 138 Šiuo klausimu, kaip pažymėta šio sprendimo 61 ir 62 punktuose, siekiant nustatyti, ar valstybės pagalbos taisyklių taikymo tikslais atskiri teisės subjektai gali būti laikomi sudarančiais vieną ekonominį vienetą, atsižvelgiant į konkretų atvejį turi būti išnagrinėti keli veiksniai, kaip antai šių subjektų kapitalo, struktūriniai, funkciniai ir ekonominiai ryšiai, sutartys, kurių pagrindu buvo suteikta pagalbos priemonė, taip pat suteiktos pagalbos priemonės rūšis ir kontekstas. Taigi reikia bendrai įvertinti kelis kiekvienam konkrečiam atvejui būdingus veiksniai. Kalbant konkrečiai apie sutartis, kurių pagrindu buvo suteikta pagalbos priemonė, akivaizdu, kad jų vertinimas priklauso nuo konkretaus jų turinio. Taigi tai, kad Sąjungos teismai konkrečioje byloje, remdamiesi konkrečiomis tos bylos aplinkybėmis, padarė išvadą, jog atitinkamos pagalbos priemonės gavėjas buvo vienas bendrovių grupėi priklausančių subjektas, neįtraukiant kitų šios grupės subjektų, negali būti pagrindas vienokiai ar kitokiai bendrai išvadai.

- 139 Bet kuriuo atveju konkrečios bylų, dėl kurių priimti Komisijos nurodyti sprendimai, aplinkybės nėra panašios į šios bylos aplinkybes.
- 140 Pirma, 2003 m. liepos 3 d. Sprendimo *Belgija / Komisija* (C-457/00, EU:C:2003:387) 56 ir 57 punktuose Teisingumo Teismas nurodė, kad siekiant nustatyti pagalbos priemonės gavėją reikia atsižvelgti, be kita ko, į priskyrimo sąlygų buvimą ir formuluotę ir kad tokia analizė gali lemti išvadą, jog pagalbos gavėjas yra ne paskolos, dėl kurios kilo ginčas, gavėjas. Taigi, remiantis tuo sprendimu, minėtos analizės baigtis priklauso nuo reikšmingų sutarties sąlygų buvimo ir jų tikslaus turinio. Nagrinėjamu atveju, kaip matyti iš šio sprendimo 115–136 punktų, būtent atsižvelgdamas į įvairių šioje byloje taikytinų sutarties sąlygų turinį Bendrasis Teismas mano, kad jomis remiantis negalima konstatuoti, jog vienintelės nagrinėjamos priemonės gavėjos yra *Air France* ir jos patronuojamosios bendrovės, neįtraukiant kontroliuojančiosios bendrovės *Air France-KLM* ir KLM bei jų kontroliuojamų patronuojamųjų bendrovių. Be to, šiuo atveju kontroliuojančioji bendrovė *Air France-KLM* turi svarbių sutartinių teisių ir pareigų administruojant minėtą priemonę, leidžiančių jai ją pritaikyti atsižvelgiant į jos pačios ir visos *Air France-KLM* grupės interesus.
- 141 Antra, tarp šios bylos ir bylų, kuriose priimtas 1998 m. birželio 25 d. Sprendimas *British Airways ir kt. / Komisija* (T-371/94 ir T-394/94, EU:T:1998:140), yra keletas svarbių faktinių skirtumų. Šioje byloje nustatyti struktūriniai, funkciniai ir ekonominiai *Air France-KLM* grupės įmonių ryšiai nėra panašūs į ryšius tarp bendrovių pirma minėtame sprendime. Pavyzdžiui, nagrinėjama priemonė suteikta per kontroliuojančiąją bendrovę *Air France-KLM*, o ne tiesiogiai bendrovei *Air France*, kaip buvo tose byloje nagrinėtu atveju. Be to, nagrinėjamu atveju kontroliuojančioji bendrovė *Air France-KLM* išlaikė visas savo strategines prerogatyvas orlaivių parko finansavimo, investavimo ir sandorių srityje, o minėtose bylose kontroliuojančioji bendrovė tokių prerogatyvų neturėjo. Galiausiai ta kontroliuojančioji bendrovė neturėjo jokių teisių ar prerogatyvų, panašių į kontroliuojančiosios bendrovės *Air France-KLM* turimas teises ar prerogatyvas dėl kelių pagalbos priemonės suteikimo sąlygų, susijusių, be kita ko, su jos atlygiu ir trukme.
- 142 Trečia, bylos, kuriose priimtas 2005 m. gegužės 11 d. Sprendimas *Saxonia Edelmetalle ir ZEMAG / Komisija* (T-111/01 ir T-133/01, EU:T:2005:166), buvo susijusios su visiškai kitokia situacija nei susiklosčiusi šioje byloje. Jos buvo susijusios su pareiga susigrąžinti pagalbą iš tam tikrų įmonių grupės patronuojamųjų bendrovių, kurios buvo nurodytos kaip pirminės tos pagalbos gavėjos. Šiuo klausimu to sprendimo 125 ir 126 punktuose buvo nuspręsta, kad, atsižvelgiant į tos bylos aplinkybes, Komisija negali minėtoms patronuojamosioms bendrovėms pagrįstai automatiškai nustatyti pareigos grąžinti dalį ginčijamos pagalbos, jei neįrodoma, kad jos faktiškai ją gavo, ir motyvuojama tik tuo, kad jos buvo nurodytos kaip pirminės ginčijamos pagalbos gavėjos. Tokia situacija nesusijusi su šia byla, todėl iš jos negalima daryti jokios šiai bylai išspręsti naudingos išvados.
- 143 Vadinas, sutartinis pagrindas, kuriuo remiantis nagrinėjama priemonė buvo suteikta, yra ketvirtasis veiksnys, kuriuo siekiama įrodyti, kad valstybės pagalbos taisyklių taikymo tikslais kontroliuojančioji bendrovė *Air France-KLM*, *Air France* ir KLM sudaro vieną ekonominį vienetą.
- *Dėl suteiktos pagalbos priemonės rūšies ir konteksto*
- 144 Kalbant apie suteiktos pagalbos priemonės rūšį ir kontekstą, reikia pažymėti, kaip tai padarė ieškovės, kad ginčijamo sprendimo 11 punkte Komisija pabrėžė, jog akcininko paskola galiausiai gali būti įtraukta į „*Air France-KLM* grupės“ kapitalą per atskirą sandorį, dėl kurio vėliau nuspręstą „*Air France-KLM* grupė“.

- 145 Ši perspektyva, apie kurią Komisija buvo informuota priimdama 2020 m. gegužės 4 d. Sprendimą C(2020) 2983 *final*, susiklostė po kelių mėnesių Sprendime *Air France-KLM* ir *Air France* (žr. šio sprendimo 10 punktą); jame Komisija nusprendė, kad akcininko paskolos konvertavimo į mišrią priemonę, prilyginamą nuosavam kapitalui, gavėjos buvo tiek *Air France* ir jos kontroliuojamos patronuojamosios bendrovės, tiek kontroliuojančioji bendrovė *Air France-KLM* ir jos kontroliuojamos patronuojamosios bendrovės, neįtraukiant KLM ir jos patronuojamųjų bendrovių.
- 146 Šiuo klausimu reikia pažymėti, kad antrasis 2020 m. gegužės 4 d. Komisijos sprendimo C(2020) 2983 *final* taisomasis sprendimas, nurodytas šio sprendimo 5 ir 12 punktuose, buvo priimtas 2021 m. liepos 26 d., t. y. po to, kai 2021 m. balandžio 5 d. buvo priimtas Sprendimas *Air France-KLM* ir *Air France*, todėl pastarasis nėra priimtas vėliau nei ginčijamas sprendimas (redakcija priėmus minėtą antrąjį taisomąjį sprendimą).
- 147 Šiomis ypatingomis aplinkybėmis reikia konstatuoti, kad egzistuoja chronologinis, struktūrinis ir ekonominis ryšys tarp nagrinėjamos priemonės ir priemonės, dėl kurios buvo priimtas Sprendimas *Air France-KLM* ir *Air France*, apie kurį Komisija puikiai žinojo, todėl pastarasis sprendimas buvo reikšmingas konteksto elementas ir į jį Komisija turėjo atsižvelgti nustatydamina minėtos priemonės gavėją. Nepaisant to, ginčijamame sprendime ji į tai neatsižvelgė.
- 148 Reikia konstatuoti, kad ginčijamame sprendime Komisija taip pat nepaaiškino priežasties, dėl kurios pagalbos gavėjų nustatymas ginčijamame sprendime ir Sprendime *Air France-KLM* ir *Air France* skyrėsi, nors abiem atvejais atitinkamas finansavimas (kad ir skirtinga forma) buvo gautas iš akcininko paskolos.
- 149 Vadinas, konkrečiomis šios bylos aplinkybėmis ir atsižvelgiant į šio sprendimo 67 punkte primintą jurisprudenciją Komisija, nustatydamina nagrinėjamos priemonės gavėją, turėjo atsižvelgti į suteiktos pagalbos priemonės rūšį ir kontekstą.
- *Dėl skirtumo tarp, viena vertus, tiesioginio ar netiesioginio pranašumo ir, kita vertus, tik antrinio ekonominio poveikio*
- 150 Komisija teigia, kad nagrinėjama priemonė kontroliuojančiajai bendrovei *Air France-KLM* ir KLM bei jų patronuojamosioms bendrovėms, išskyrus *Air France* ir šios patronuojamąsias bendroves, daro nebent „tik antrinį ekonominį poveikį“, kuris yra būdingas bet kokiai valstybės pagalbai, tačiau negali būti laikomas pastarosioms suteiktu tiesioginiu ar netiesioginiu pranašumu.
- 151 Ieškovės atsikerta, kad Komisija pakankamai teisiškai neįrodė, jog nagrinėjama priemonė negalėjo būti naudinga kitoms *Air France-KLM* grupės bendrovėms, pavyzdžiui, sustiprinant kontroliuojančiosios bendrovės *Air France-KLM* ir netiesiogiai KLM finansinę padėtį. Toks poveikis viršytų antrinį poveikį, būdingą bet kokiai pagalbos priemonei.
- 152 Šiuo klausimu reikia skirti sąvoką „netiesioginis pranašumas“ nuo sąvokos „bet kokiai pagalbos priemonei būdingas antrinis poveikis“.
- 153 Pagal jurisprudenciją netiesioginę naudą gaunanti įmonė turi būti laikoma pagalbos gavėja. Tam tikriems fiziniams ar juridiniams asmenims tiesiogiai suteiktas pranašumas gali būti laikomas netiesioginiu pranašumu, taigi ir valstybės pagalba kitiems juridiniams asmenims, kurie yra

- įmonės (šiuo klausimu žr. 2000 m. rugsėjo 19 d. Sprendimo *Vokietija / Komisija*, C-156/98, EU:C:2000:467, 26 punktą ir 2002 m. birželio 13 d. Sprendimo *Nyderlandai / Komisija*, C-382/99, EU:C:2002:363, 60–66 punktus).
- 154 Be to, pagal Pranešimo dėl valstybės pagalbos sąvokos 115 punktą „viena priemone gali būti suteikiamas ir tiesioginis pranašumas įmonei gavėjai, ir netiesioginis pranašumas kitoms įmonėms, pavyzdžiui, įmonėms, veikiančioms paskesniais veiklos lygmenimis“. Šio pranešimo 179 išnašoje nurodyta, kad jeigu tarpininkaujanti įmonė yra tik pranašumo gavėjui perteikėja ir ji pati jokio pranašumo neišlaiko, ji paprastai neturėtų būti laikoma valstybės pagalbos gavėja.
- 155 Pranešimo dėl valstybės pagalbos sąvokos 116 punkte taip pat nurodyta, kad tokį netiesioginį pranašumą reikėtų skirti nuo tik antrinio ekonominio poveikio, kuris yra būdingas beveik visoms valstybės pagalbos priemonėms. Šiuo tikslu, remiantis minėtu punktu, reikia išnagrinėti numatomą priemonės poveikį *ex ante* požiūriu. Taigi, netiesioginis pranašumas egzistuoja tada, kai priemonė parengta taip, kad jos antrinis poveikis būtų nukreiptas „į įmones ar įmonių grupes, kurias galima nustatyti“. Šio pranešimo 181 išnašoje paaiškinama, kad, kita vertus, antrinis ekonominis poveikis, pasireiškiantis našumo padidėjimu (kuris nesudaro netiesioginės pagalbos), būna tada, kai pagalba tiesiog nukreipiama per įmonę (pavyzdžiui, finansinį tarpininką), kuri ją visą perduoda pagalbos gavėjui.
- 156 Nagrinėjamu atveju iš šio sprendimo 112–143 punktuose pateiktos analizės matyti, kad kontroliuojančioji bendrovė *Air France-KLM* neapsiriboja „tik pranašumo gavėjui perteikėjos“ arba „finansinio tarpininko“ vaidmeniu, kaip tai suprantama pagal Pranešimo dėl „valstybės pagalbos“ sąvokos 115 ir 116 punktus. Minėta kontroliuojančioji bendrovė pati teisiškai išlaiko valstybės garantiją ir kontroliuoja kelias nagrinėjamos priemonės sąlygas, leidžiančias jai ją pritaikyti atsižvelgiant į savo ir visos *Air France-KLM* grupės interesus, todėl Komisijos teiginį, kad ši kontroliuojančioji bendrovė ir *KLM* naudojosi tik antriniu ekonominiu poveikiu, būdingu bet kokiai valstybės pagalbai, reikia atmesti.
- 157 Be to, atsižvelgiant į suteiktos pagalbos priemonės rūšį ir kontekstą, kuri iš esmės sudaro finansavimo sprendimas, *ex ante* požiūriu numatomas nagrinėjamos priemonės poveikis leidžia manyti, kad šis finansavimo sprendimas galėjo būti naudingas visai *Air France-KLM* grupei, pagerindamas jos bendrą finansinę padėtį, o tai rodo, kad egzistuoja bent jau netiesioginis pranašumas „įmonių grupei, kurią galima nustatyti“, kaip tai suprantama pagal Pranešimo dėl valstybės pagalbos sąvokos 116 punktą.
- 158 Iš, be kita ko, ginčijamo sprendimo 4 punkto matyti, kad, atsižvelgdama į didelį ir neatidėliotiną COVID-19 pandemijos finansinį poveikį Prancūzijos Respublika nusprendė padėti *Air France* įgyvendinti pereinamojo laikotarpio finansavimo sprendimus, skirtus jos skubiems likvidumo poreikiams patenkinti, kad būtų išvengta tiesioginės grėsmės jos veiklos tęstinumui. Taigi, kadangi nagrinėjamos priemonės tikslas yra rasti finansavimo sprendimą, kad būtų patenkinti *Air France* likvidumo poreikiai, ir kadangi iš bylos medžiagos matyti, kad kontroliuojančioji bendrovė *Air France-KLM* atlieka tam tikrą vaidmenį finansuojant *Air France-KLM* grupę, ši priemonė *ex ante* turi nuspėjamą poveikį, pirma, pagerindama minėtos kontroliuojančiosios bendrovės, kuri yra nagrinėjamų sutarčių šalis ir turi svarbių sutartinių teisių ir pareigų šiuo pagrindu, taigi ir visos grupės, finansinę padėtį, ir, antra, užtikrindama visos grupės, įskaitant *KLM*, finansinį stabilumą, taip pat ir finansų rinkų požiūriu.



- 159 Be to, kaip pažymėta šio sprendimo 109 ir 110 punktuose, jei nebūtų buvę nagrinėjamos priemonės, ginčijamame sprendime konstatuotas tiesioginis pavojus *Air France* veiklos tęstinumui būtų galėjęs paveikti visą *Air France-KLM* grupę, nes *Air France* yra viena iš pagrindinių šios grupės patronuojamųjų bendrovių, generuojanti didelę šios grupės pajamų dalį.
- 160 Šios išvados nepaneigia 2016 m. sausio 21 d. Nutartis *Alcoa Trasformazioni / Komisija* (C-604/14 P, nepaskelbta Rink., EU:C:2016:54), kurią Komisija nurodo grįsdama argumentą, kad apskaičiuodama pagalbos dydį ji nenagrinėja pagalbos antrinio poveikio jos gavėjo vartotojams, tiekėjams, investuotojams ar darbuotojams. Viena vertus, kaip teigia ieškovės, byla, kurioje buvo priimta ši nutartis, nebuvo susijusi su situacija grupės viduje. Kita vertus, kaip pažymėta šio sprendimo 156–159 punktuose, šiuo atveju kalbama ne apie pagalbos priemonės antrinį ekonominį poveikį vartotojams, tiekėjams, investuotojams ar darbuotojams.
- 161 Komisija ir Prancūzijos Respublika taip pat remiasi 2016 m. gruodžio 21 d. Sprendimu *Komisija / Aer Lingus ir Ryanair Designated Activity* (C-164/15 P ir C-165/15 P, EU:C:2016:990) ir iš esmės tvirtina, kad, vadovaujantis tuo sprendimu, vertinant pagalbos suderinamumą su vidaus rinka nereikia atsižvelgti į antrinį pagalbos priemonės poveikį. Bylos, kuriose priimtas minėtas sprendimas, buvo susijusios su valstybės pagalbos schema, pasireiškusia sumažintu nacionalinio oro transporto mokesčio tarifu ir pripažinta nesuderinama su vidaus rinka. Kilo klausimas, kokia pagalbos suma turi būti susigrąžinta iš pagalbos gavėjų – oro transporto bendrovių. Jos iš esmės teigė, kad aptariamas pranašumas buvo perkeltas keleiviams, sumažinus lėktuvo bilietų kainą. Tomis aplinkybėmis Teisingumo Teismas nusprendė, kad ginčijamos pagalbos susigrąžinimas reiškia oro transporto bendrovėms suteikto pranašumo, o ne galimos ekonominės naudos, kurią jos gavo pasinaudojusios šiuo pranašumu, grąžinimą (100 ir 102 punktai). Priešingai nei tos bylos, ši byla susijusi ne su pranašumu, kuris turi būti susigrąžintas, kai pagalba pripažįstama nesuderinama su vidaus rinka, dydžio nustatymu, o su *ex ante* pagalbos priemonės gavėjų nustatymu, siekiant išnagrinėti jos suderinamumą su vidaus rinka. Be to, šioje byloje bet kuriuo atveju nekyla klausimo dėl nagrinėjamos priemonės ekonominio poveikio lėktuvo bilietų kainai.
- 162 Taigi reikia atmesti Komisijos argumentą, kad nagrinėjama priemonė turi nebent tik antrinį ekonominį poveikį kontroliuojančiajai bendrovei *Air France-KLM* ir kitoms jos patronuojamosioms bendrovėms, įskaitant KLM ir jos patronuojamąsias bendroves.

### *Išvada*

- 163 Atsižvelgiant į visa tai, kas išdėstyta, darytina išvada, kad Komisija padarė akivaizdžią vertinimo klaidą, kai nusprendė, kad nagrinėjamos priemonės gavėjos buvo *Air France* ir jos patronuojamosios bendrovės, neįtraukiant kontroliuojančiosios bendrovės *Air France-KLM* ir kitų jos patronuojamųjų bendrovių, įskaitant KLM ir pastarosios patronuojamąsias bendroves, taigi atitinkamai reikia pripažinti ieškinio pirmąjį pagrindą pagrįstu.
- 164 Pagal SESV 107 straipsnio 3 dalies b punktą reikalaujama ne tik to, kad atitinkama valstybė narė iš tikrųjų patirtų didelių ekonomikos sutrikimų, bet ir kad šiems sutrikimams pašalinti patvirtintos pagalbos priemonės būtų, pirma, tam būtinos ir, antra, tinkamos ir proporcingos šiam tikslui pasiekti. Tas pats reikalavimas kyla ir iš laikinosios sistemos 19 punkto (2021 m. gegužės 19 d. Sprendimo *Ryanair / Komisija (KLM; COVID-19)*, T-643/20, EU:T:2021:286, 74 punktas).
- 165 Be to, kalbant konkrečiai, kelių iš laikinosios sistemos kylančių sąlygų taikymas priklauso nuo nagrinėjamos priemonės gavėjo apibrėžties, kaip antai numatytosios laikinosios sistemos 25 punkto d papunkčio i punktą, pagal kurią paskoloms skirtomis naujomis valstybės

garantijomis teikiama valstybės pagalba laikoma suderinama su vidaus rinka pagal SESV 107 straipsnio 3 dalies b punktą, jeigu paskolų, kurių terminas yra po 2020 m. gruodžio 31 d., pagrindinės sumos dydis neviršija pagalbos gavėjo 2019 m. arba paskutinių metų, kurių informacija turima, metinių darbo užmokesčio išlaidų dvigubos sumos. Ta pati riba taikoma valstybės paskolų subsidijomis teikiamai valstybės pagalbai pagal minėtos sistemos 27 punkto d papunkčio i punktą (2021 m. gegužės 19 d. Sprendimo *Ryanair / Komisija (KLM); COVID-19*, T-643/20, EU:T:2021:286, 75 punktas).

- 166 Taigi, nagrinėjant apskritai pagalbos būtinumą ir proporcingumą ir konkrečiai – jos atitiktį šio sprendimo 165 punkte nurodytoms pavyzdinėms sąlygoms, daroma prielaida, kad pagalbos gavėjas yra nustatytas iš anksto. Klaidingas ar neišsamus pagalbos gavėjo nustatymas gali turėti įtakos visai šios priemonės suderinamumo su vidaus rinka analizei.
- 167 Vadinasi, ginčijamas sprendimas turi būti panaikintas, nesant reikalo nagrinėti kitų ieškinio pagrindų.
- 168 Galiausiai, kiek tai susiję su valstybių narių galimybe teikti valstybės pagalbą bendrovėms, priklausantioms keliose valstybėse narėse veikiančiai bendrovių grupei, visais praktiniais tikslais reikia priminti, kad valstybės narės ir Sąjungos institucijos yra saistomos abipusių lojalaus bendradarbiavimo pareigų pagal ESS 4 straipsnio 3 dalį. Taigi Komisija ir valstybės narės turi sąžiningai bendradarbiauti siekdamos užtikrinti visišką SESV nuostatų, be kita ko, susijusių su valstybės pagalba, laikymąsi (šiuo klausimu žr. 2010 m. gruodžio 22 d. Sprendimo *Komisija / Slovakija*, C-507/08, EU:C:2010:802, 44 punktą ir jame nurodytą jurisprudenciją). Ši lojalus bendradarbiavimo ir koordinavimo pareiga juo labiau taikoma tuo atveju, kai skirtingos valstybės narės ketina tuo pačiu metu suteikti pagalbą subjektams, priklausantiems tai pačiai bendrovių grupei, kuri koordinuotai veikia vidaus rinkoje, siekdama gauti visą jos teikiamą naudą.

### Dėl bylinėjimosi išlaidų

- 169 Pagal Bendrojo Teismo procedūros reglamento 134 straipsnio 1 dalį iš pralaimėjusios šalies priteisiamos bylinėjimosi išlaidos, jei laimėjusi šalis to reikalavo. Kadangi Komisija pralaimėjo bylą, be savo bylinėjimosi išlaidų, ji turi padengti ieškovių bylinėjimosi išlaidas pagal jų pateiktus reikalavimus.
- 170 Pagal Procedūros reglamento 138 straipsnio 1 ir 3 dalis įstojusios į bylą šalys padengia savo bylinėjimosi išlaidas.

Remdamasis šiais motyvais,

BENDRASIS TEISMAS (aštuntoji išplėstinė kolegija)

nusprendžia:

1. Panaikinti 2020 m. gegužės 4 d. Komisijos sprendimą C(2020) 2983 *final* dėl valstybės pagalbos SA.57082 (2020/N) – Prancūzija (COVID-19 – Laikinoji sistema 107(3)(b) – Garantija ir akcininko paskola bendrovei *Air France*), ištaisyta 2020 m. gruodžio 17 d. Sprendimu C(2020) 9384 *final* ir 2021 m. liepos 26 d. Sprendimu C(2021) 5701 *final*.

**2. Europos Komisija padengia savo ir *Ryanair DAC* bei *Malta Air ltd.* patirtas bylinėjimosi išlaidas.**

**3. Vokietijos Federacinė Respublika, Prancūzijos Respublika, Nyderlandų Karalystė, *Air France-KLM* ir *Société Air France* padengia savo bylinėjimosi išlaidas.**

Van der Woude

Kornezov

De Baere

Petrlík

Kingston

Paskelbtas 2023 m. gruodžio 20 d. viešame teismo posėdyje Liuksemburge.

Parašai.