



Teismo praktikos rinkinys

BENDROJO TEISMO (aštuntoji išplėstinė kolegija) SPRENDIMAS

2023 m. gruodžio 20 d.*

„Valstybės pagalba – Pagalba, kurią Prancūzija suteikė bendrovėms „Air France“ ir „Air France-KLM“ per COVID-19 pandemiją – Rekapitalizavimas – 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-494/21

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 ir J. Möller,

Prancūzijos Respublikos, atstovaujamos A.-L. Desjonquères, P. Dodeller, T. Stéhelin, B. Fodda ir
T. Lechevallier,

Nyderlandų Karalystės, atstovaujamos M. Bulterman, C. Schillemans ir J. Langer, 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 2021 m. balandžio 5 d. Komisijos sprendimą C(2021) 2488 *final* dėl valstybės pagalbos SA.59913 – Prancūzija – COVID-19 – *Air France* ir *Air France-KLM* rekapitalizavimas (toliau – ginčijamas sprendimas).

Ginčo aplinkybės

- 2 *Société Air France* (toliau – *Air France*) ir *Air France-KLM* (toliau – kontroliuojančioji bendrovė *Air France-KLM*) priklauso *Air France-KLM* grupei. Šiai grupei vadovauja 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 Ginčijamas sprendimas priimtas atsižvelgiant į kelias kitas valstybės pagalbos priemones, skirtas aviacijos sektoriui, konkrečiai – *Air France-KLM* grupei priklausančioms bendrovėms, remti.
- 5 Visų pirma, 2020 m. gegužės 4 d. Europos Komisija Sprendimu 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* su pataisomis, padarytomis 2020 m. gruodžio 17 d. Sprendimu C(2020) 9384 *final* ir 2021 m. liepos 26 d. Sprendimu C(2021) 5701 *final* (toliau –

Sprendimas *Air France*), kuris įtrauktas į Bendrajam Teismui pateiktą bylos medžiagą, patvirtino individualią pagalbą – ją Prancūzijos Respublika skyrė *Air France*, suteikdama šiai, pirma, 90 % siekiančią valstybės garantiją bankų konsorciumo suteiktai 4 mlrd. EUR paskolai ir, antra, ne daugiau kaip 3 mlrd. EUR akcininko paskolą (toliau – akcininko paskola).

- 6 Sprendime *Air France* Komisija nusprendė, kad atitinkamos pagalbos gavėjos buvo *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 pagalbos gavėjomis.
- 7 2020 m. liepos 13 d. Komisija savo Sprendimu C(2020) 4871 *final* dėl valstybės pagalbos SA.57116 (2020/N) – Nyderlandai – COVID-19: Valstybės garantija ir valstybės paskola KLM (toliau – KLM sprendimas) patvirtino individualią pagalbą, kurią Nyderlandų Karalystė suteikė KLM ir kurią sudarė, pirma, valstybės garantija paskolai, bankų konsorciumo suteiktai KLM, ir, antra, valstybės paskola, kurios bendra suma sudaro 3,4 mlrd. EUR.
- 8 2021 m. kovo 31 d. Prancūzijos Respublika 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 2021 m. vasario 1 d. (OL C 34, 2021, p. 6) (toliau – laikinoji sistema), pranešė Komisijai apie individualią pagalbą – *Air France* ir kontroliuojančiosios bendrovės *Air France-KLM* rekapitalizavimą – iš viso siekiančią 4 mlrd. EUR (toliau – nagrinėjama priemonė). Nagrinėjamą priemonę sudaro, pirma, Prancūzijos Respublikos dalis kapitalo didinimo iki 1 mlrd. EUR projekte (toliau – kapitalo dalis) ir, antra, akcininko paskolos, dėl kurios buvo priimtas sprendimas *Air France*, konvertavimas į mišrią priemonę (toliau – mišri priemonė).
- 9 2021 m. balandžio 5 d. Komisija priėmė ginčijamą sprendimą, jame padarė išvadą, kad nagrinėjama priemonė yra su vidaus rinka suderinama valstybės pagalba, remiantis SESV 107 straipsnio 3 dalies b punktu ir laikinąja sistema.
- 10 Ginčijamame sprendime Komisija nusprendė, kad nagrinėjamos priemonės gavėjos buvo, pirma, *Air France* ir jos patronuojamosios bendrovės ir, antra, kontroliuojančioji bendrovė *Air France-KLM* ir jos kontroliuojamos patronuojamosios bendrovės (toliau – gavėjos), neįtraukiant KLM ir jos patronuojamųjų bendrovių.
- 11 2021 m. gegužės 19 d. Sprendimu *Ryanair / Komisija (KLM; COVID-19)* (T-643/20, EU:T:2021:286) Bendrasis Teismas panaikino Sprendimą KLM, remdamasis tuo, kad jis nemotyvuotas, kiek tai susiję su ginčijamos pagalbos priemonės gavėjo nustatymu.

Šalių reikalavimai

- 12 Ieškovės Bendrojo Teismo prašo:
 - panaikinti ginčijamą sprendimą,
 - priteisti iš Komisijos bylinėjimosi išlaidas.

- 13 Komisija Bendrojo Teismo prašo:
- atmesti ieškinį,
 - priteisti iš ieškovių bylinėjimosi išlaidas.
- 14 Vokietijos Federacinė Respublika, Nyderlandų Karalystė, *Air France* ir kontroliuojančioji bendrovė *Air France-KLM* prašo atmesti ieškinį kaip nepagrįstą ir priteisti iš ieškovių bylinėjimosi išlaidas.
- 15 Prancūzijos Respublika Bendrojo Teismo prašo atmesti ieškinį kaip nepriimtina, tiek, kiek ieškovės ginčija ginčijamo sprendimo pagrįstumą, o likusią ieškinio dalį atmesti iš esmės.

Dėl teisės

Dėl priimtimumo

- 16 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 dėl ginčijamo sprendimo pagrįstumo.
- 17 Komisija, Vokietijos Federacinė Respublika, Nyderlandų Karalystė, *Air France* ir kontroliuojančioji bendrovė *Air France-KLM* neginčija ieškinio priimtimumo.
- 18 Kita vertus, Prancūzijos Respublika teigia, kad ieškovės neturi teisės pareikšti ieškinio, kad užginčytų ginčijamo sprendimo pagrįstumą.
- 19 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.
- 20 Kalbant apie ieškovių teisę ginčyti ginčijamo sprendimo pagrįstumą, svarbu priminti, kad fizinio ar juridinio asmens pareikšto ieškinio dėl jam neskirto akto priimtimumas 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).
- 21 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.
- 22 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*).
- 23 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 22 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).
- 24 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 nagrinėjamoje 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).
- 25 Taigi iš Teisingumo Teismo jurisprudencijos matyti, kad didelis 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*).
- 26 Vadinasi, ši sąlyga gali būti tenkinama, jeigu ieškovas pateikia įrodymų, leidžiančių įrodyti, kad atitinkama priemonė gali iš esmės paveikti jo padėtį 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).
- 27 Dėl įrodymų, kurie jurisprudencijoje pripažįstami kaip galintys įrodyti 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 adresu, 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).

- 28 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).
- 29 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).
- 30 Atsižvelgiant būtent į šiuos principus reikia išnagrinėti, ar ieškovės pateikė įrodymų, patvirtinančių, kad nagrinėjama priemonė gali daryti didelį poveikį jos padėčiai atitinkamoje rinkoje.
- 31 Šiuo klausimu, pirma, ieškovės tvirtina, kad prieš COVID-19 pandemiją jos vykdė 211 oro maršrutų iš Prancūzijos ar į ją. Konkrečiai kalbant, jos paaškina, kad *Ryanair* tiesiogiai konkuravo su *Air France* ir jos patronuojamosiomis bendrovėmis 45 maršrutais 2019 m. ir 47 maršrutais 2021 m. iš Prancūzijos arba į ją, 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 maršrutais pervežė daugiau kaip milijoną keleivių, o 2021 m. sausio–rugpjūčio mėn. šiais maršrutais iš viso buvo pervežta 127 305 keleiviai.
- 32 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.
- 33 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 24 ir 25 punktuose nurodytą jurisprudenciją).
- 34 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).
- 35 Tiesa, ginčijamo sprendimo 100 išnašoje Komisija „išsamumo tikslais“ nurodė, kad BVA oro uostas negali pakeisti CDG ir ORY oro uostų. Vis dėlto ji nemotyvavo šios išvados ir neišnagrinėjo ar net nepaminėjo nė vieno iš šio sprendimo 34 punkte primintoje jurisprudencijoje išvardytų reikšmingų kriterijų.
- 36 Per posėdį Komisija nurodė, kad, atsižvelgiant į šiuos kriterijus, *Ryanair* skrydžių iš BVA oro uosto ar į jį maršrutai šio ieškinio priimtimumo 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. 45–47 maršrutais 2019–2021 m. laikotarpiu. Be to, iš Bendrojo Teismo turimos bylos medžiagos, be kita ko, iš ieškinio A.3.6 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 šios aplinkybės neginčija. 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, be kita ko, ginčijamo sprendimo 14–18 punktų matyti, kad nagrinėjama priemone buvo siekiama išvengti kontroliuojančiosios bendrovės *Air France-KLM* ir bendrovės *Air France* nemokumo rizikos. 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 „pigių skrydžių“ oro transporto bendrovėmis, kaip antai *Ryanair*, per pigių 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 28 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 nustatant nagrinėjamą 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 29 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 22 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 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 kontroliuojančiajai bendrovei *Air France-KLM* ir bendrovei *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 Vadinas, *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 septynis pagrindus, iš esmės susijusius su, pirma, KLM neįtraukimu į nagrinėjamos priemonės gavėjus, antra, klaidingu laikinosios sistemos taikymu, trečia, klaidingu SESV 107 straipsnio 3 dalies b punkto taikymu, ketvirta, nediskriminavimo, laisvės teikti paslaugas ir įsisteigimo laisvės principų pažeidimu, penkta, ieškovių procesinių teisių pažeidimu, šešta, pareigos motyvuoti pažeidimu ir, septinta, SESV 342 straipsnio bei 1958 m. balandžio 15 d. Tarybos reglamento Nr. 1, nustatančio kalbas, kurios turi būti vartojamos Europos ekonominėje bendrijoje (OL 17, 1958, p. 401; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 1 sk., 1 t., p. 3), pažeidimu.

Dėl pirmojo pagrindo, susijusio su KLM neįtraukimu į nagrinėjamos priemonės gavėjus

- 55 Ieškovės teigia, kad ginčijamame sprendime pateikta nagrinėjamos priemonės gavėjos apibrėžtis nėra aiški, nuosekli ir pakankamai motyvuota, nes ši apibrėžtis neatitinka jokios teisinės, ekonominės ar apskaitinės realybės. Jos nurodo keletą veiksnių, siekdamos įrodyti, kad KLM taip pat galėjo būti laikoma nagrinėjamos priemonės gavėja. Jos iš esmės nurodo kontroliuojančiosios bendrovės *Air France-KLM*, *Air France* ir KLM kapitalo, struktūrinius, funkcinius ir ekonominius ryšius, nagrinėjamos priemonės kontekstą, sutartinę sistemą, kurios pagrindu ši priemonė buvo suteikta, ir Prancūzijos Respublikos priimtus išipareigojimus.
- 56 Komisija ginčija ieškovių argumentus. Ji tvirtina, kad, siekdama nustatyti, ar teisiškai savarankiškai subjektai sudaro vieną ekonominį vienetą, atsižvelgė į visus reikšmingus jurisprudencijoje nustatytus veiksnius, ir padarė teisingą išvadą, kad KLM ir jos patronuojamosios bendrovės negavo naudos iš nagrinėjamos priemonės. Kad priėtų prie tokios išvados, ji nurodo atsižvelgusi į sutartinę sistemą, nustatytą siekiant nukreipti finansinį ir ekonominį nagrinėjamos priemonės poveikį į *Air France*, taip pat į Prancūzijos Respublikos priimtus išipareigojimus, kuriais buvo užtikrinta, kad minėta priemonė nebus perduota KLM.
- 57 Prancūzijos Respublika, Nyderlandų Karalystė, *Air France* ir kontroliuojančioji bendrovė *Air France-KLM* pritaria Komisijos pastaboms.
- 58 Ginčijamame sprendime Komisija nusprendė, kad nagrinėjamos priemonės gavėjos yra, pirma, *Air France* ir jos patronuojamosios bendrovės ir, antra, kontroliuojančioji bendrovė *Air France-KLM* ir jos kontroliuojamos patronuojamosios bendrovės, neįtraukiant KLM ir jos patronuojamųjų bendrovių. Taigi ji nusprendė, kad minėtos priemonės gavėjos yra kontroliuojančioji bendrovė *Air France-KLM* ir visos jos patronuojamosios bendrovės, nurodytos šio sprendimo 2 punkte, t. y. *Air France*, „Air France-KLM International Mobility (Šveicarija)“, „Blueteam V (Prancūzija)“, „BigBlank (Prancūzija)“, „Air France-KLM Finance (Prancūzija)“ ir „Transavia Company (Prancūzija)“, išskyrus KLM ir jos patronuojamąsias bendroves.
- 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, atitinkamos valstybės narės prisiimti įsipareigojimai 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 įgaliojimais (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 Dar daugiau, reikia pažymėti, kad tarp priemonės, dėl kurios priimtas Sprendimas *Air France*, ir nagrinėjamos priemonės egzistuoja chronologinis ir struktūrinis ryšys. Galimybė akcininkų paskolą, dėl kurios priimtas Sprendimas *Air France*, paversti nuosavu kapitalu buvo numatyta jau priimant tą sprendimą, kaip aiškiai nurodyta jo 11 punkte. Taigi po kelių mėnesių minėta paskola, kuri buvo patvirtinta tuo sprendimu, buvo iš tiesų konvertuota į tokio paties dydžio mišrią

priemonę, kuri savo ruožtu yra ginčijamo sprendimo dalykas. Ginčijamo sprendimo 3 punkte Komisija iš tiesų pripažino, kad nagrinėjama priemonė „buvo nustatyta po“ Sprendime *Air France* patvirtintos pagalbos priemonės.

69 Šiomis konkrečiomis aplinkybėmis Sprendimas *Air France* buvo konteksto elementas, į kurį reikia atsižvelgti analizuojant nagrinėjamą priemonę (šiuo klausimu pagal analogiją žr. 2021 m. gegužės 19 d. Sprendimo *Ryanair / Komisija (KLM; COVID-19)*, T-643/20, EU:T:2021:286, 42 punktą).

70 Atsižvelgiant į minėtoje jurisprudencijoje nustatytus kriterijus ir šalių argumentus, reikia paeiliui išnagrinėti kontroliuojančiosios bendrovės *Air France-KLM*, *Air France* ir KLM bei jų atitinkamų patrunuojamųjų bendrovių kapitalo, struktūrinius, funkcinis 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*

71 Pirma, kalbant apie kapitalo ryšius *Air France-KLM* grupėje, reikia pažymėti, kad, kaip buvo priminta šio sprendimo 2 ir 3 punktuose, *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. Kitos šio sprendimo 2 punkte nurodytos kontroliuojančiosios bendrovės *Air France-KLM* patrunuojamosios bendrovės taip pat visiškai priklauso šiai bendrovei.

72 Darytina išvada, kad kontroliuojančioji bendrovė *Air France-KLM* turi „kontrolės teises“ tiek *Air France*, tiek KLM atžvilgiu. Beje, ši aplinkybė aiškiai nurodyta Sprendimo *Air France* 29 punkte; jame Komisija, remdamasi tais pačiais kapitalo ryšiais, kokie numatyti šio sprendimo 71 punkte, nurodė, 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.

73 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 patrunuojančioji bendrovė faktiškai vykdo kontrolę tiesiogiai ar netiesiogiai dalyvaudama valdant jos patrunuojamasias 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).

74 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).

75 Nagrinėjamu atveju iš Sprendimo *Air France* 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.

- 76 Iš Sprendimo *Air France* 91 punkto taip pat matyti, kad kontroliuojančioji bendrovė *Air France-KLM* turi teisę patvirtinti savo patronuojamųjų bendrovių finansavimo sandorius, viršijančius 150 mln. EUR.
- 77 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); 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.
- 78 Iš 2019 m. universalaus 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.
- 79 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.
- 80 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“.
- 81 Dar daugiau, iš 2019 m. universalaus 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.
- 82 Iš to taip pat matyti, kad *Air France-KLM* grupės lygmeniu šių jungtinių organų priimtus sprendimus vėliau įgyvendina kiekvienas grupės subjektas.
- 83 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.

- 84 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 funkciniių ryšių*

- 85 Pirma, ginčijamo sprendimo 37 punkte Komisija pažymėjo, kad kontroliuojančioji bendrovė *Air France-KLM* nevykdė veiklos oro transporto rinkoje, o koordinavo savo patronuojamųjų bendrovių veiklą ir teikė joms finansines paslaugas. Be to, ji nurodė, kad minėta kontroliuojančioji bendrovė samdė savo darbuotojus ir „pasikliovė“ darbuotojais, kuriuos į ją komandiravo *Air France* ir KLM. Dar daugiau, kaip priminta šio sprendimo 75 punkte, kontroliuojančioji bendrovė *Air France-KLM* turėjo 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.
- 86 Antra, Komisija konstatavo, kad *Air France* ir kontroliuojančioji bendrovė *Air France-KLM* palaikė „komercinius ir finansinius santykius su kita kontroliuojančiosios bendrovės strategine patronuojamąja bendrove KLM“ ir kad tarp minėtos kontroliuojančiosios bendrovės, *Air France* ir KLM buvo „tam tikra integracija“, susijusi, be kita ko, su „išlaidų pasidalijimu, strateginiu derinimu ir galimybe gauti finansavimą“ (žr., be kita ko, ginčijamo sprendimo 113 punkto c papunktį).
- 87 Sprendimo *Air France* 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 kontroliuojančiąją bendrovę *Air France-KLM*.
- 88 Iš to matyti, kad nors tiesa, jog kontroliuojančioji bendrovė *Air France-KLM* pati neteikia oro transporto paslaugų, vis dėlto ji atlieka strateginį 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 79 punktą), o tai patvirtina kontroliuojančiosios bendrovės *Air France-KLM*, *Air France* ir KLM integracijos lygį.
- 89 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*.

- 90 Be to, Komisija neginčija ieškovių pateiktame 2021 m. liepos 12 d. straipsnyje nurodytos aplinkybės, kad „Air France-KLM grupė“ pradėjo derybas su *Boeing Co.* ir *Airbus SE* dėl orlaivių užsakymo bendrovėms „*Transavia France*, *Transavia Netherlands* ir *KLM*“. Dar daugiau, kaip pažymėta šio sprendimo 58 punkte, vadovaujantis ginčijamu sprendimu, „*Transavia Company* (Prancūzija)“ buvo viena iš nagrinėjamos priemonės gavėjų. Remiantis Komisijos atsakymais į taikant proceso organizavimo priemonę pateiktus klausimus, šios bendrovės ekonominę veiklą sudarė dviejų orlaivių nuoma, kurie vėliau buvo subnuomoti *Transavia Netherlands*, tačiau pastaroji nebuvo laikoma šios priemonės gavėja. Taigi šie pavyzdžiai rodo tam tikrą funkcinį ir komercinį bendradarbiavimą tarp dviejų *Air France* ir *KLM* patronuojamųjų bendrovių.
- 91 Trečia, kontroliuojančioji bendrovė *Air France-KLM* taip pat vykdo finansines funkcijas savo patronuojamųjų bendrovių poreikių tikslais. Iš ginčijamo sprendimo 20 punkto c papunkčio matyti, kad vienas iš pagalbos gavėjų finansavimo šaltinių iki COVID-19 pandemijos apėmė neužtikrintą vidutinės trukmės ir ilgalaikį finansavimą, gautą finansų rinkose „daugiausia kontroliuojančiosios bendrovės *Air France-KLM* lygmeniu“, pavyzdžiui, valstybės ar privačių fiksuotų pajamų vertybinių popierių arba nuosavo kapitalo forma.
- 92 Be to, kaip pažymėta šio sprendimo 86 punkte, ginčijamo sprendimo 113 punkto c papunktyje Komisija nurodė, kad tarp kontroliuojančiosios bendrovės *Air France-KLM*, *Air France* ir *KLM* egzistuoja tam tikra integracija, kiek tai susiję su „galimybe gauti finansavimą“. Reikia pridurti, kaip tai daro ieškovės ir kaip matyti iš šio sprendimo 79–81 punktų, kad kontroliuojančioji bendrovė *Air France-KLM* dalyvauja koordinuojant ir tvirtinant dideles savo patronuojamųjų bendrovių investicijas, akcijų įsigijimo ir perleidimo sandorius, taip pat valdant finansinę riziką ir būtinus apsidraudimus, kurie nuolat stebimi *Air France-KLM* grupės lygmeniu.
- 93 Šiuo atveju kontroliuojančiosios bendrovės *Air France-KLM* prisiimtą finansinį vaidmenį parodo šio sprendimo 76 punkte nurodyta aplinkybė, kad ji turi teisę patvirtinti savo patronuojamųjų bendrovių finansavimo sandorius, viršijančius 150 mln. EUR, todėl ji turėjo patvirtinti nagrinėjamą priemonę.
- 94 Be to, tai patvirtina Sprendimo *Air France* 32–34 ir 91 punktuose pateiktos išvados, iš kurių matyti, kad kontroliuojančioji bendrovė *Air France-KLM* vykdo finansines funkcijas *Air France* ir *KLM* poreikių tikslais. Viena vertus, ji savo patronuojamosioms bendrovėms teikia biudžetinius nurodymus. Kita vertus, pagal tą 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*.
- 95 Be to, iš 2019 m. universaliame registracijos dokumente pateiktų duomenų matyti, kad kontroliuojančioji bendrovė *Air France-KLM* išleido keletą didelės vertės obligacijų emisijų, kad „dėl finansinės strategijos sprendimus priima grupė [*Air France-KLM*], derindama veiksmus su [*Air France*] ir [*KLM*]“, kad minėta kontroliuojančioji bendrovė buvo „pagrindinė“ obligacijų emitentė ir kad *Air France-KLM* grupė numatė „sisteminą“ finansavimą rinkose [per] *Air France-KLM*“.
- 96 Galiausiai iš ginčijamo sprendimo 113 punkto b papunkčio matyti, kad kontroliuojančiosios bendrovės *Air France-KLM*, kuri nevykdo savarankiškos komercinės veiklos, finansinė padėtis labai priklauso nuo jos patronuojamųjų bendrovių *Air France* ir *KLM* finansinės padėties. Tame pačiame ginčijamo sprendimo punkte nurodyta, kad pagalbos priemonė, dėl kurios priimtas

Sprendimas *Air France*, lėmė tai, kad kontroliuojančiosios bendrovės *Air France-KLM* finansinė padėtis tapo dar labiau priklausoma nuo *Air France* finansinės padėties. Konkrečiai kalbant, dėl minėtos priemonės kontroliuojančioji bendrovė *Air France-KLM* Prancūzijos Respublikai įsiskolino 7 mlrd. EUR ir tuo pačiu metu ši kontroliuojančioji bendrovė turėjo panašios sumos skolinį reikalavimą savo patronuojamajai bendrovei *Air France*. Taigi, remiantis Komisijos išvadomis, *Air France* nemokumo atveju kontroliuojančiosios bendrovės *Air France-KLM* nuosavo kapitalo nepakaktų tokio dydžio nuostoliams padengti. Užtikrinant *Air France* gyvybingumą, šia priemone galiausiai buvo užtikrintas kontroliuojančiosios bendrovės *Air France-KLM* gyvybingumas.

- 97 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

- 98 Ginčijamo sprendimo 43 punkte Komisija nurodo, kad tarp *Air France* (ir jos patronuojamųjų bendrovių) ir KLM (ir jos patronuojamųjų bendrovių) egzistuoja komerciniai ryšiai, susiję su finansiniais srautais, kuriuos, be kita ko, sudaro *Air France* paslaugų teikimas ar prekių pardavimas KLM, arba atvirkščiai. Iš to taip pat matyti, kad šios bendrovės sudarė išlaidų pasidalijimo susitarimus ir kad jos vykdo bendrą veiklą. Ginčijamame sprendime taip pat nepatikslingas nei šios bendrai vykdomos veiklos ar *Air France* bendrovei KLM (arba atvirkščiai) teikiamų paslaugų pobūdis, nei minėtų išlaidų pasidalijimo susitarimų tikslas. Vis dėlto tokių išlaidų pasidalijimo susitarimų tarp *Air France* ir KLM, taip pat bendrai vykdomos veiklos buvimas patvirtina tam tikrą jų tarpusavio integraciją ir ekonominį bendradarbiavimą.
- 99 Šią išvadą patvirtina, kaip teigia ieškovės, tai, kad kontroliuojančioji bendrovė *Air France-KLM* pajamas gauna tik viduje iš savo patronuojamųjų bendrovių, gaudama komisinius, padengiančius šios kontroliuojančiosios bendrovės valdymo išlaidas, taip pat mokesčius už prekių ženklus ir tam tikrus išlaidų persikirstymo mechanizmus (ginčijamo sprendimo 37 punktą). Tai 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 88 punktą), ir kad kontroliuojančioji bendrovė *Air France-KLM* koordinuotai dalyvauja finansuojant savo patronuojamąsias bendroves (žr. šio sprendimo 91–95 punktus).
- 100 Be to, kaip matyti iš šio sprendimo 91–95 punktų, kontroliuojančioji bendrovė *Air France-KLM* finansų rinkose veikia savo 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 *Air France-KLM* grupės viduje užtikrinama būtent dėl kontroliuojančiosios bendrovės *Air France-KLM*.
- 101 Vis dėlto Komisija nusprendė, kad finansiniai ir komerciniai santykiai tarp kontroliuojančiosios bendrovės *Air France-KLM* ir jos patronuojamųjų bendrovių *Air France* ir KLM, kaip ir pastarųjų tarpusavio santykiai, buvo plėtojami „įprastomis rinkos sąlygomis“, o tai pašalino riziką, kad iš nagrinėjamos priemonės gautas pranašumas būtų perkeltas KLM (ginčijamo sprendimo 42, 43, 44 punktai ir 113 punkto c papunkčio antra įtrauka).

- 102 Šiuo klausimu Komisija iš esmės paaikšino, kad *Air France* ir KLM 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 laikantis įprastų rinkos sąlygų principo ir kad bet koks nukrypimas nuo šio principo gali lemti „mokesčių optimizavimą“, prieštaraujantį minėtiems nacionalinės teisės aktams (ginčijamo sprendimo 42 punkto a papunktis). Nors šie veiksniai iš tiesų atrodo reikšmingi apmokestinant šias bendroves valstybių narių lygmeniu, 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 98–100 punktuose nurodytą informaciją.
- 103 Be to, reikia priminti, kad nagrinėjamos priemonės taikymas buvo pateisinamas, be kita ko, tuo, kad kontroliuojančioji bendrovė *Air France-KLM* ir *Air France* negalėjo gauti finansavimo skolų ir kapitalo rinkose priimtinomis finansinėmis sąlygomis ir per laiką, būtiną nemokumo bylai išvengti (ginčijamo sprendimo 16 ir 19 punktai). Tokiomis aplinkybėmis šios priemonės nauda pasireiškia būtent tuo, kad buvo suteikta 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 kontroliuojančiosios bendrovės ir vienos iš pagrindinių jos patronuojamųjų bendrovių, t. y. *Air France*, įsipareigojimų neįvykdymo rizikos, ir taip suteikia pasitikėjimo minėtos grupės bendrovių investuotojams ir kreditoriams, pažymint ir tai, kad mišri priemonė buvo nuolatinio pobūdžio subordinuotoji priemonė, kuri nemokumo atveju buvo prioritetinga tik pasirašytojo kapitalo ir kapitalo rezervų atžvilgiu (minėto sprendimo 59 punktas). 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.
- 104 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 86, 89 ir 98 punktus). Taigi sudarydama galimybes *Air France* tęsti veiklą minėta priemonė taip pat netiesiogiai, bet neišvengiamai leidžia tęsti *Air France* ir KLM bendrai vykdomą veiklą.
- 105 Be to, ginčijamo sprendimo 42 punkto b papunktyje Komisija pažymėjo, kad „*Air France-KLM* grupės įmonių struktūra“ skatina *Air France* ir KLM vadovų komandas derėtis dėl tarpusavyje sudarytų sutarčių sąlygų, atsižvelgiant į kiekvienos iš jų interesus. Šias dvi patronuojamąsias bendroves „savarankiškai“ valdo atskiros valdymo grupės.
- 106 Vis dėlto ši teiginį reikia patikslinti atsižvelgiant į šio sprendimo 75–83 ir 85 punktuose nurodytas aplinkybes, iš kurių matyti, kad kontroliuojančioji bendrovė *Air France-KLM* turi veto teisę, kiek tai susiję su jos patronuojamųjų bendrovių vadovų atlyginimu, skyrimu ir atleidimu, kad *Air France-KLM* grupės jungtiniai organai yra atsakingi už tam tikrų svarbių sprendimų, susijusių su jos patronuojamosiomis bendrovėmis, kontrolę ir koordinavimą ir kad kontroliuojančioji bendrovė *Air France-KLM* pasikliauna į ją komandiruotais *Air France* ir KLM darbuotojais.
- 107 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 ekonominį vienetą.

– *Dėl sutartinių priemonių, kurių pagrindu buvo suteikta nagrinėjama priemonė, ir Prancūzijos Respublikos priimtų išipareigojimų*

- 108 Ginčijamo sprendimo 39, 40, 44–46 punktuose ir 113 punkto c papunktyje Komisija iš esmės nusprendė, kad sutartinis pagrindas, kuriuo remiantis buvo suteikta nagrinėjama priemonė, ir Prancūzijos Respublikos priimti išipareigojimai užtikrino, jog KLM ir jos patronuojamosios bendrovės nebuvo šios priemonės gavėjos.
- 109 Ieškovės tvirtina, kad šie veiksniai neįrodo, jog KLM ir jos patronuojamosios bendrovės negalėjo pasinaudoti nagrinėjama priemone. Pirma, jos mano, kad nors Komisija remiasi sutartiniu pagrindu, kuriuo remiantis buvo suteikta minėta priemonė, kuria buvo siekiama nukreipti šią priemonę iš kontroliuojančiosios bendrovės *Air France-KLM* į *Air France*, ji nepaaiškino, kokios sąlygos užtikrino tai, kad minėta kontroliuojančioji bendrovė nepasiliks dalies pelno ir kad tokia priemonė nebus naudinga KLM bei jos patronuojamosioms bendrovėms, priešingai nei kitoms šios kontroliuojančiosios bendrovės patronuojamosioms bendrovėms. Antra, dėl *Air France* ir KLM santykių rinkos sąlygų jos teigia, kad Komisija neišnagrinėjo šių bendrovių santykių su šia kontroliuojančiąja bendrove, o tai yra esminis aspektas siekiant nustatyti, ar ta pati priemonė suteikė netiesioginį pranašumą KLM. Trečia, jos tvirtina, kad Prancūzijos Respublikos priimti išipareigojimai yra netinkami ir neveiksmingi.
- 110 Komisija atsikerta, kad sutartinis pagrindas, kuriuo remiantis buvo suteikta nagrinėjama priemonė, užtikrino, kad KLM nuosavo kapitalo padėtis nesikeis. Jos teigimu, KLM finansinė padėtis nepriklausė nei nuo *Air France*, nei nuo kontroliuojančiosios bendrovės *Air France-KLM* finansinės padėties. Be to, ji mano, kad aptariamai išipareigojimai, kurių nuolatinę kontrolę ji užtikrina, užkerta kelią KLM pasinaudoti bet kokių vėlesniu minėtos kontroliuojančiosios bendrovės finansinės padėties pagerėjimu, nes pagal šiuos išipareigojimus numatyta, kad visi KLM ir *Air France*, taip pat KLM ir šios kontroliuojančiosios bendrovės santykiai turi būti palaikomi rinkos sąlygomis. Dar daugiau, ieškovių nurodytas pranašumas, net jei būtų įrodytas, būtų tik antrinis pagalbos ekonominis poveikis, o ne netiesioginis pranašumas KLM ir jos patronuojamosioms bendrovėms.
- 111 Visų pirma, kalbant apie sutartinį pagrindą, kuriuo remiantis buvo suteikta nagrinėjama priemonė, iš ginčijamo sprendimo 26 ir 39–41 punktų matyti, kad minėta priemonė turėjo būti „formaliai“ suteikta kontroliuojančiajai bendrovei *Air France-KLM* pagal kontroliuojančiosios bendrovės ir Prancūzijos Respublikos sutartį, o vėliau „nukreipta“ į *Air France* per vadinamąsias „veidrodines“ priemones, kurių tikslas – užtikrinti, kad šios priemonės finansinė ir ekonominė nauda būtų skirta tik *Air France* ir kad KLM (bei jos patronuojamosios bendrovės) neturėtų iš jos naudos (toliau – veidrodinės priemonės). Taigi Sprendimu *Air France* patvirtinta akcininko paskola buvo konvertuota į mišrią priemonę, prilyginamą kontroliuojančiosios bendrovės *Air France-KLM* nuosavam kapitalui, o vėliau į paskolą „grupės viduje“, kuri, remiantis Sprendimu *Air France*, buvo skirta perorientuoti akcininko paskolos procesus ir dėl kurios ši kontroliuojančioji bendrovė bei *Air France* sudarė veidrodinę sutartį, savo ruožtu konvertuotą į mišrią priemonę, prilyginamą *Air France* nuosavam kapitalui.
- 112 Dėl kapitalo dalies Komisija ginčijamo sprendimo 41 punkte konstatavo, kad aptariamą kapitalą Prancūzijos Respublika pirmiausia investavo į kontroliuojančiąją bendrovę *Air France-KLM* pagal 2020 m. gruodžio 29 d. Įstatymo Nr. 2020-1721 dėl 2021 m. biudžeto 102 straipsnį (JORF, 2020 m. gruodžio 30 d., tekstas Nr. 1) ir ekonomikos ir finansų ministro sprendimą pagal 2014 m. rugpjūčio 20 d. Nutarimo Nr. 2014-948 dėl viešojo kapitalo turinčių bendrovių valdymo ir

kapitalo operacijų (JORE, 2014 m. rugpjūčio 23 d., tekstas Nr. 22) 24 straipsnį. Vėliau ši kapitalo injekcija buvo „atkartota“ atitinkama kontroliuojančiosios bendrovės *Air France-KLM* kapitalo injekcija į *Air France*.

- 113 Darytina išvada, kad sutartį dėl mišrios priemonės sudarė Prancūzijos Respublika ir kontroliuojančioji bendrovė *Air France-KLM*, todėl tik pastaroji prisiėmė sutartines teises ir pareigas Prancūzijos Respublikos atžvilgiu. Todėl sutartinė atsakomybė jos atžvilgiu tenka kontroliuojančiajai bendrovei *Air France-KLM*.
- 114 Be to, turima kapitalo dalis iš pradžių investuojama į kontroliuojančiąją bendrovę *Air France-KLM*.
- 115 Kaip pažymėta šio sprendimo 96 punkte, Komisija pripažįsta, kad dėl nagrinėjamos priemonės kontroliuojančiosios bendrovės *Air France-KLM* kapitalas padidėjo, kad jos finansinė padėtis iš esmės priklauso nuo jos patronuojamųjų bendrovių padėties ir kad užtikrinant *Air France* gyvybingumą minėta priemone taip pat užtikrinamas šios kontroliuojančiosios bendrovės gyvybingumas.
- 116 Kaip teigia ieškovės, šie argumentai *mutatis mutandis* taikomi ir KLM. Pagerėjus kontroliuojančiosios bendrovės *Air France-KLM* finansinei padėčiai po jos rekapitalizavimo ir kapitalo padidinimo, sumažėjo arba net buvo pašalinta pastarosios, taigi ir jos patronuojamųjų bendrovių *Air France* ir KLM bei visos *Air France-KLM* grupės, išsipareigojimų nevykdymo rizika. Jei nebūtų buvę nagrinėjamos priemonės, ginčijamame sprendime konstatuota kontroliuojančiosios bendrovės *Air France-KLM* išsipareigojimų neįvykdymo rizika būtų galėjusi padaryti poveikį visai *Air France-KLM* grupei, įskaitant KLM ir jos patronuojamąsias bendroves.
- 117 Komisija bando sumenkinti šią riziką ir ginčijamo sprendimo 63 išnašoje iš esmės paaiškino, kad *Air France* ir kontroliuojančiosios bendrovės *Air France-KLM* nemokumas „nebūtinai“ lemtų KLM nemokumą, nes pastarasis turėtų „ribotą poveikį“ *Air France* ir minėtai kontroliuojančiajai bendrovei. Vis dėlto, viena vertus, pati šio teiginio formuluotė nepašalina poveikio rizikos. Kita vertus, atsižvelgiant į šio sprendimo 71–107 punktuose nurodytus kapitalo, struktūrinius, funkcinius ir ekonominius ryšius tarp KLM ir likusios *Air France-KLM* grupės, negalima neįvertinti galimo šios kontroliuojančiosios bendrovės nemokumo poveikio KLM, kurio nagrinėjama priemone siekiama išvengti.
- 118 Šios išvados nepaneigia šio sprendimo 111 ir 112 punktuose nurodytos veidrodinės priemonės. Visų pirma reikia konstatuoti, kad ginčijamame sprendime Komisija nenurodo jokios konkrečios sutarties sąlygos, kuria siekiama užtikrinti, kad nagrinėjama priemonė nebūtų bent jau netiesiogiai naudinga KLM ar jos patronuojamosioms bendrovėms.
- 119 Be to, atsižvelgiant į koordinuotą ir centralizuotą didelių investicijų, orlaivio parko sandorių ir finansinės rizikos valdymo *Air France-KLM* lygmeniu administravimą (žr. šio sprendimo 78–81 punktus) nagrinėjama priemonė taip pat gali bent jau netiesiogiai sustiprinti KLM finansinę padėtį.
- 120 Galiausiai, kadangi kontroliuojančioji bendrovė *Air France-KLM* dėl nagrinėjamos priemonės galėjo užtikrinti savo gyvybingumą, ta priemonė leido jai padidinti savo galimybes pritraukti lėšų finansų rinkose savo patronuojamųjų bendrovių, įskaitant KLM, poreikiams, kaip teisingai tvirtina ieškovės.

- 121 Šio sprendimo 115–120 punktuose aprašytam nagrinėjamos priemonės poveikiui veidrodinės priemonės neturi įtakos.
- 122 Antra, kalbant apie Prancūzijos Respublikos priimtus įsipareigojimus, reikia konstatuoti, kad juos sudaro, viena vertus, įsipareigojimas, pagal kurį komerciniai ir finansiniai santykiai tarp *Air France* (ir jos patronuojamųjų bendrovių), KLM (ir jos patronuojamųjų bendrovių) ir kontroliuojančiosios bendrovės *Air France-KLM* (ir kitų jos patronuojamųjų bendrovių) iš esmės būtų vykdomi įprastomis rinkos sąlygomis, ir, kita vertus, įsipareigojimas, pagal kurį Prancūzijos Respublika susigrąžintų bet kurią nagrinėjamos priemonės dalį tuo atveju, jei ji būtų tiesiogiai ar netiesiogiai perduota KLM arba jos patronuojamosioms bendrovėms, įskaitant palūkanas. Šių įsipareigojimų laikymąsi kontroliuoja Komisijos patvirtintas priežiūros atstovas, kuriam atlyginimą moka *Air France* ir minėta kontroliuojančioji bendrovė (ginčijamo sprendimo 44–46, 48 ir 113 punktai).
- 123 Dėl pirmojo įsipareigojimo darytina nuoroda į šio sprendimo 102–104 punktus. Be to, vien tai, kad sandoriai grupės viduje vykdomi įprastomis rinkos sąlygomis, atitinkančiomis įprastų rinkos sąlygų principą, darant prielaidą, kad tai įrodyta, nepaneigia išvados, jog dėl nagrinėjamos priemonės kontroliuojančiosios bendrovės *Air France-KLM* finansinė padėtis tapo stipresnė, leido jai, be kita ko, gauti finansavimą finansų rinkose savo patronuojamųjų bendrovių poreikiams arba vykdyti su orlaivių parku susijusius sandorius tų patronuojamųjų bendrovių poreikiams ir jų interesais geresnėmis sąlygomis nei tos, kurios būtų buvusios nesant šios priemonės, o tai galėjo bent jau netiesiogiai sustiprinti KLM padėtį.
- 124 Kalbant apie antrąjį įsipareigojimą, reikia pažymėti, kad juo Prancūzijos Respublika ir Komisija iš tikrųjų pripažįsta, jog negalima atmesti galimybių, kad nagrinėjamos priemonės pranašumas gali būti tiesiogiai ar netiesiogiai perduotas KLM ir jos patronuojamosioms bendrovėms. Jei, kaip teigia Komisija, pastarosios niekaip negalėtų būti laikomos šios priemonės gavėjomis, net ir netiesioginėmis, nebūtų buvę pagrindo numatyti galimą dalies pagalbos susigrąžinimą iš jų.
- 125 Atsižvelgiant į tai, kas išdėstyta, darytina išvada, kad minėtų įsipareigojimų nepakanka siekiant užtikrinti, kad nagrinėjamos priemonės gavėjos būtų *Air France* ir jos patronuojamosios bendrovės, taip pat kontroliuojančioji bendrovė *Air France-KLM* ir jos patronuojamosios bendrovės, neįtraukiant KLM ir pastarosios patronuojamųjų bendrovių.
- 126 Šios išvados nepaneigia Komisijos argumentas, kad pagal jurisprudenciją pripažinta, jog valstybės pagalbos gavėjas gali būti tik viena iš grupės priklausančių bendrovių, jei yra, be kita ko, priskyrimo sąlygų, pagal kurias pagalbos pranašumas suteikiamas vienai iš minėtos grupės bendrovių, neįtraukiant kitų šios grupės bendrovių.
- 127 Šiuo klausimu pabrėžtina, kad, 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 veiksnius. 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 grupei priklausantis subjektas, neįtraukiant kitų šios grupės subjektų, negali būti pagrindas vienokiai ar kitokiai bendrai išvadai.

- 128 Bet kuriuo atveju konkrečios bylų, dėl kurių priimti Komisijos nurodyti sprendimai, aplinkybės nėra panašios į šios bylos aplinkybes.
- 129 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 111–125 punktų, būtent remdamasis, be kita ko, sutartinio pagrindo ir Prancūzijos Respublikos priimtų įsipareigojimų analize Bendrasis Teismas mano, kad nebuvo galima neįtraukti KLM ir jos kontroliuojamų patronuojamųjų bendrovių į nagrinėjamos priemonės gavėjus, bent jau netiesioginius. Be to, skirtingai nuo aplinkybių, dėl kurių buvo priimtas minėtas sprendimas, šioje byloje kontroliuojančioji bendrovė *Air France-KLM* buvo laikoma viena iš nagrinėjamos priemonės gavėjų.
- 130 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, šiuo 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.
- 131 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.
- 132 Vadinasi, sutartinis pagrindas, kuriuo remiantis nagrinėjama priemonė buvo suteikta, ir Prancūzijos Respublikos priimti įsipareigojimai neleidžia daryti išvados, 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

- 133 Kalbant apie suteiktos pagalbos priemonės rūšį ir kontekstą, reikia pažymėti, kad ieškovės kritikuoja tai, jog Komisija neišnagrinėjo pagalbos, kuri yra sprendimo *Air France*, Sprendimo KLM ir ginčijamo sprendimo dalykas, bendro poveikio.
- 134 Šiuo klausimu reikia pažymėti, kaip tai daro ieškovės, kad ginčijamame sprendime Komisija nepaaiškino priežasties, dėl kurios nagrinėjamos priemonės gavėjus apibrėžė kitaip nei Sprendime *Air France* – tai yra konteksto elementas, į kurį reikia atsižvelgti analizuojant

nagrinėjamą priemonę (žr. šio sprendimo 68 ir 69 punktus) – nors abi pagalbos priemonės yra susijusios chronologiniu, struktūriniu ir ekonominiu požiūriais, o atitinkamas finansavimas, nors ir teikiamas skirtinga forma, abiem atvejais iš dalies gaunamas iš akcininko paskolos.

- 135 Šiuo klausimu Bendrajame Teisme Komisija paaiškino, kad valstybės intervencijos forma, t. y. Sprendime *Air France* suteikta pagalba paskolos forma (valstybės garantuojama paskola ir akcininko paskola), o ginčijamame sprendime – rekapitalizavimo priemonė, skiriasi. Vis dėlto vien šis formos skirtumas negali savaime pateisinti skirtingų išvadų, kurias Komisija padarė Sprendime *Air France* ir ginčijamame sprendime dėl pagalbos gavėjo nustatymo. Akcininko paskola, po kelių mėnesių konvertuota į to paties dydžio rekapitalizavimo priemonę, daro panašų bendrą ekonominį poveikį pagalbos gavėjo konkurencinei padėčiai. Taigi, kiek tai susiję, be kita ko, su nuosavo kapitalo priemonėmis, iš laikinosios sistemos matyti, kad tokios priemonės turi būti parengtos taip, kad būtų užtikrintas kuo greitesnis valstybės pasitraukimas iš atitinkamos bendrovės kapitalo. Pavyzdžiui, kapitalo priemonės turi apimti atlygio didinimo mechanizmą, kuriuo siekiama laikui bėgant padidinti atlygį valstybei ir taip paskatinti pagalbos gavėją kuo greičiau išpirkti valstybės akcijų dalį (laikinosios sistemos 61 ir 62 punktai). Be to, pagal mišrias priemones turi būti numatytas atlygis valstybei, kuris laikui bėgant didėja (laikinosios sistemos 66 punktas), o konvertavus į nuosavą kapitalą – atlygio didinimo mechanizmas (laikinosios sistemos 68 punktas). Iš to matyti, kad, kaip ir paskolos atveju, rekapitalizavimo priemonė iš esmės taip pat turi būti grąžinta. Žinoma, nors pagalbos priemonės, dėl kurių priimtas Sprendimas *Air France*, ir pagalbos priemonės, dėl kurių priimtas ginčijamas sprendimas, skiriasi savo forma, bet chronologiniu, struktūriniu ir ekonominiu požiūriais jos yra glaudžiai susijusios. Be to, ginčijamame sprendime Komisija net nepaminėjo Sprendimo *KLM*.
- 136 Vadinas, konkrečiomis šios bylos aplinkybėmis ir atsižvelgiant į šio sprendimo 67 punkte primintą jurisprudenciją Komisija, nustatydamą 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*
- 137 Komisija teigia, kad nagrinėjama priemonė KLM bei jos patronuojamosioms bendrovėms daro nebent „tik antrinį ekonominį poveikį“, kuris yra būdingas bet kokiai valstybės pagalbai, tačiau negali būti laikomas pastarosioms suteiktu tiesioginiu ar netiesioginiu pranašumu.
- 138 Ieškovės atsikerta, kad Komisija pakankamai teisiškai neįrodė, jog KLM negavo jokio pranašumo iš nagrinėjamos priemonės, kuris viršytų antrinį poveikį. Jų teigimu, kontroliuojančiosios bendrovės *Air France-KLM* kapitalo padidinimas, planuojamas kaip Prancūzijos Respublikos akcijų paketo dalis, galėtų suteikti KLM pranašumą taikant šiuos mechanizmus: pirma, lėšos, kurias kontroliuojančioji bendrovė *Air France-KLM* gavo iš privačių investuotojų, galėtų būti naudojamos kitiems tikslams nei *Air France* finansavimui; antra, pagerinant kontroliuojančiosios bendrovės *Air France-KLM* finansavimo sąlygas, o tai visų pirma leistų teikti paskolas grupės viduje, ir, trečia, sumažinant kontroliuojančiosios bendrovės *Air France-KLM* įsipareigojimų neįvykdymo riziką, o tai leistų KLM patekti į paskolų kapitalo rinkas mažesniais sąnaudomis. Taigi galimybė perduoti iš nagrinėjamos priemonės gautą naudą gerokai viršija „antrinio ekonominio poveikio“ sąvoką, būdingą beveik visoms pagalbos priemonėms, ir ją veikia apima tokios priemonės „netiesioginio pranašumo“ sąvoka.
- 139 Šiuo klausimu reikia skirti sąvoką „netiesioginis pranašumas“ nuo sąvokos „bet kokiai pagalbos priemonei būdingas antrinis poveikis“.

- 140 Pagal jurisprudenciją netiesioginį pranašumą 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).
- 141 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.
- 142 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 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.
- 143 Nagrinėjama atveju iš šio sprendimo 108–132 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. Remiantis ginčijamu sprendimu, pati minėta kontroliuojančioji bendrovė yra nagrinėjamos priemonės gavėja. Taigi *ex ante* požiūriu numatomas nagrinėjamos priemonės poveikis, atsižvelgiant į suteiktos pagalbos priemonės, kurią iš esmės sudaro finansavimo sprendimas, rūšį, 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 minėto pranešimo 116 punktą.
- 144 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 savo 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 143 punkte, šiuo atveju kalbama ne apie pagalbos priemonės antrinį ekonominį poveikį vartotojams, tiekėjams, investuotojams ar darbuotojams.
- 145 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, be kita ko, kokia pagalbos suma turi būti susigrąžinta iš pagalbos gavėjų – oro transporto bendrovių. Jos iš esmės teigė, kad aptariamasis 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 pranašumo, 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.

- 146 Taigi reikia atmesti Komisijos argumentą, kad nagrinėjama priemonė turi nebent tik antrinį ekonominį poveikį KLM ir jos patronuojamosioms bendrovėms.

Išvada

- 147 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 ir kontroliuojančioji bendrovė *Air France-KLM* bei jos patronuojamosios bendrovės, išskyrus vienintelę KLM ir pastarosios patronuojamąsias bendroves, taigi atitinkamai reikia pripažinti ieškinio pirmąjį pagrindą pagrįstu.
- 148 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).
- 149 Be to, kalbant konkrečiai, kelių iš laikinosios sistemos kylančių sąlygų taikymas priklauso nuo nagrinėjamos priemonės gavėjo apibrėžties, pavyzdžiui, numatytųjų laikinosios sistemos 49 punkte, pagal kurį rekapitalizavimo priemonė turi atitikti tam tikras sąlygas, susijusias su pagalbos gavėjo padėtimi, laikinosios sistemos 53 punkte, pagal kurį valstybė narė turi užtikrinti, kad pasirinktos rekapitalizavimo priemonės ir su jomis susijusios sąlygos būtų tinkamiausios pagalbos gavėjo rekapitalizavimo poreikiams patenkinti, tuo pat metu kuo mažiau iškraipant konkurenciją, arba laikinosios sistemos 54 punkte, pagal kurį rekapitalizavimo dydis COVID-19 pandemijos aplinkybėmis neturi viršyti minimumo, būtino atitinkamo pagalbos gavėjo gyvybingumui užtikrinti, ir turėtų apsiriboti kapitalo struktūros, kurią pagalbos gavėjas turėjo iki COVID-19 protrūkio, atkūrimu.
- 150 Taigi, nagrinėjant apskritai pagalbos būtinumą ir proporcingumą ir konkrečiai – jos atitiktį šio sprendimo 149 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.
- 151 Vadinasi, ginčijamas sprendimas turi būti panaikintas, nesant reikalo nagrinėti kitų ieškinio pagrindų.
- 152 Galiausiai, kiek tai susiję su valstybių narių galimybe teikti valstybės pagalbą bendrovėms, priklausančioms 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 siekdamas 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 lojalaus 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

- 153 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.
- 154 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 2021 m. balandžio 5 d. Komisijos sprendimą C(2021) 2488 *final* dėl valstybės pagalbos SA.59913 – Prancūzija – COVID-19 – *Air France* ir *Air France-KLM* rekapitalizavimas.**
- 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.