



## Teismo praktikos rinkinys

BENDROJO TEISMO (aštuntoji kolegija) SPRENDIMAS

2024 m. vasario 7 d.\*

„Valstybės pagalba – Pagalba, kurią Nyderlandai suteikė bendrovei KLM 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 – Priimtinumai – Pagalbos gavėjo nustatymas bendrovių grupėje“

Byloje T-146/22

**Ryanair DAC**, įsteigta Sordse (Airija), atstovaujama advokatų E. Vahida, F. C. Laprèvote, V. Blanc, D. Pérez de Lamo ir S. Rating,

ieškovė,

prieš

**Europos Komisiją**, atstovaujamą C. Georgieva, J. Carpi Badía ir M. Farley,

atsakovę,

palaikomą:

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

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

**Société Air France**, įsteigtos Tramble an Franse (Prancūzija),

ir

**Air France-KLM**, įsteigtos Paryžiuje (Prancūzija),

atstovaujamų advokatų J. Derenne ir D. Vallindas,

ir

**Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV**, įsteigtos Amstelveene (Nyderlandai), atstovaujamos advokatų K. Schillemans, P. Huizing ir E. de Krom,

\* Proceso kalba: anglų.

įstojusią į bylą šalių,

BENDRASIS TEISMAS (aštuntoji kolegija),

kurį sudaro pirmininkas A. Kornezov (pranešėjas), teisėjai G. De Baere ir D. Petrлік,

posėdžio sekretorius P. Cullen, administratorius,

atsižvelgęs į rašytinę proceso dalį,

įvykus 2023 m. liepos 7 d. posėdžiui,

priima šį

**Sprendimą**

- 1 SESV 263 straipsniu grindžiamu ieškiniu ieškovė *Ryanair DAC* prašo panaikinti 2021 m. liepos 16 d. Komisijos sprendimą C(2021) 5437 *final* dėl valstybės pagalbos SA.57116 (2020/N) – Nyderlandai – COVID-19: Valstybės garantija paskolai ir valstybės paskola KLM (toliau – ginčijamas sprendimas).

**Ginčo aplinkybės ir nagrinėjamos priemonės kontekstas**

- 2 *Koninklijke Luchtvaart Maatschappij* (toliau – KLM) priklauso *Air France-KLM* grupei. Šiai grupei vadovauja kontroliuojančioji bendrovė *Air France-KLM* (toliau – kontroliuojančioji bendrovė *Air France-KLM*). Remiantis ginčijamu sprendimu, šią grupę, be kita ko, sudaro *Société Air France S.A.* (toliau – *Air France*), „*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. 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 yra susijęs su keliomis kitomis valstybės pagalbos priemonėmis, skirtomis aviacijos sektoriui, konkrečiai – *Air France-KLM* grupei priklausančioms bendrovėms, remti.
- 5 Konkrečiai kalbant, 2020 m. gegužės 4 d. Europos Komisija patvirtino individualią pagalbą, kurią Prancūzijos Respublika suteikė bendrovei *Air France*; ją sudaro, pirma, 90 % siekianti valstybės garantija bankų konsorciumo suteiktai 4 mlrd. EUR paskolai ir, antra, akcininko paskola, neviršijanti 3 mlrd. EUR (toliau – akcininko paskola) (2020 m. gegužės 4 d. Sprendimas C(2020)2983 *final* dėl valstybės pagalbos SA.57082 (2020/N) – Prancūzija – COVID-19: laikinoji sistema (SESV 107 straipsnio 3 dalies b punktas) – Garantija ir akcininko paskola bendrovei *Air France*). Šis sprendimas buvo du kartus ištaisytas: pirmą kartą – 2020 m. gruodžio 17 d. (Komisijos sprendimu C(2020) 9384 *final*) ir antrą kartą – 2021 m. liepos 26 d. (Komisijos

sprendimu C(2021) 5701 *final*) (toliau – Sprendimas *Air France*). Tame pačiame sprendime Komisija nusprendė, kad pagalbos priemonės, dėl kurios priimtas minėtas sprendimas, 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.

- 6 2020 m. birželio 26 d. Nyderlandų Karalystė, remdamasi SESV 108 straipsnio 3 dalimi, pranešė Komisijai apie KLM suteiktą valstybės pagalbą, kurią sudarė, pirma, valstybės garantija paskolai, kurią KLM suteikė bankų konsorciumas, ir, antra, valstybės paskola (toliau – nagrinėjama priemonė). Bendras pagalbos biudžetas siekė 3,4 mlrd. EUR. Nagrinėjamos priemonės tikslas buvo suteikti KLM laikiną likvidumo paramą, reikalingą siekiant įveikti neigiamas COVID-19 pandemijos pasekmes. Nyderlandų Karalystė laikėsi nuomonės, kad, atsižvelgiant į KLM svarbą jos ekonomikai ir oro susisiekimui, šios bendrovės nemokumas dar labiau sustiprintų didelius jos ekonomikos sutrikimus, kurių sukėlė ši pandemija.
- 7 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 nusprendė, kad nagrinėjama priemonė, pirma, yra valstybės pagalba, kaip tai suprantama pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį, ir, antra, yra suderinama su vidaus rinka pagal SESV 107 straipsnio 3 dalies b punktą. Remiantis šiuo sprendimu, KLM buvo vienintelė pagalbos gavėja, netaikant jos kitoms *Air France-KLM* grupės bendrovėms.
- 8 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, 3 mlrd. EUR akcininko paskolos, kuri buvo Sprendime *Air France* nagrinėtos priemonės dalis, konvertavimas į mišrią priemonę, prilyginamą nuosavam kapitalui. Pagal Sprendimą *Air France-KLM ir Air France* šių priemonių gavėjos buvo *Air France* ir jos patronuojamosios bendrovės, taip pat kontroliuojančioji bendrovė *Air France-KLM* ir jos kontroliuojamos patronuojamosios bendrovės, išskyrus KLM ir jos patronuojamąsias bendroves.
- 9 2021 m. gegužės 19 d. Sprendimu *Ryanair / Komisija (KLM; COVID-19)* (T-643/20, EU:T:2021:286) Bendrasis Teismas panaikino 2020 m. liepos 13 d. Komisijos sprendimą C(2020) 4871 *final*, remdamasis tuo, kad jis nepakankamai motyvuotas, kiek tai susiję su nagrinėjamos priemonės gavėjo nustatymu. Be to, jis nusprendė, kad minėto sprendimo panaikinimo padarinius reikia atidėti, kol Komisija priims naują sprendimą pagal SESV 108 straipsnį.
- 10 2021 m. liepos 16 d. Komisija priėmė ginčijamą sprendimą, kuriame konstatavo, kad nagrinėjama priemonė yra valstybės pagalba, kaip tai suprantama pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį, tačiau ji suderinama su vidaus rinka pagal SESV 107 straipsnio 3 dalies b punktą ir kad KLM bei jos patronuojamosios bendrovės buvo vienintelės pagalbos gavėjos, netaikant pagalbos kitoms *Air France-KLM* grupės bendrovėms.

## Šalių reikalavimai

- 11 Ieškovė Bendrojo Teismo prašo:
  - panaikinti ginčijamą sprendimą,
  - priteisti iš Komisijos bylinėjimosi išlaidas.
- 12 Komisija Bendrojo Teismo prašo:
  - atmesti ieškinį,
  - priteisti iš ieškovės bylinėjimosi išlaidas.
- 13 Nyderlandų Karalystė, KLM, *Air France* ir kontroliuojančioji bendrovė *Air France-KLM* prašo atmesti ieškinį kaip nepagrįstą ir priteisti iš ieškovės bylinėjimosi išlaidas.
- 14 Prancūzijos Respublika Bendrojo Teismo prašo atmesti ieškinį kaip nepriimtina tiek, kiek juo ieškovė ginčija ginčijamo sprendimo pagrįstumą, o likusią ieškinio dalį atmesti iš esmės.

## Dėl teisės

### *Dėl priimtimumo*

- 15 Pirma, ieškovė teigia, kad ji yra suinteresuotoji šalis, 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, ji teigia, kad nagrinėjama priemonė padarė didelį poveikį jos konkurencinei padėčiai rinkoje, todėl ji turi teisę pareikšti ieškinį ir dėl ginčijamo sprendimo pagrįstumo.
- 16 Komisija, Nyderlandų Karalystė, KLM, kontroliuojančioji bendrovė *Air France-KLM* ir *Air France* neginčija ieškinio priimtimumo.
- 17 Kita vertus, Prancūzijos Respublika teigia, kad ieškovė neturi teisės ginčyti ginčijamo sprendimo pagrįstumo.
- 18 Šiuo atveju neginčijama, kad ieškovė yra KLM konkurentė ir kad dėl šios priežasties ji turi būti laikoma „suinteresuotąja šalimi“, kaip tai suprantama pagal Reglamento 2015/1589 1 straipsnio h punktą, turinčia teisę pareikšti ieškinį, kad būtų apsaugotos procesinės teisės, kurias ji kildina iš SESV 108 straipsnio 2 dalies.
- 19 Kalbant apie ieškovės 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).

- 20 Kadangi Nyderlandų Karalystei 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 ieškove, kaip tai suprantama pagal šią nuostatą.
- 21 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).
- 22 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 21 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).
- 23 Šiuo klausimu tam, kad ieškovas įrodytų didelį poveikį jo padėčiai rinkoje, nereikia priimti galutinio sprendimo dėl šio ieškovo ir pagalbą gaunančių įmonių tarpusavio konkurencijos santykių, o tik reikia, kad jis 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).
- 24 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).
- 25 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).

- 26 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).
- 27 Konkurento padėčiai rinkoje daromo didelio poveikio įrodinėjimas negali apimti tik tam tikras aplinkybes, rodančias, jog prastėja ieškovo prekybinės ar finansinės veiklos rodikliai, kaip antai didelį apyvartos sumažėjimą, nemažus finansinius nuostolius arba reikšmingą rinkos dalių sumažėjimą, kuriuos lėmė suteikta atitinkama pagalba. Suteikta valstybės pagalba gali daryti kitokį poveikį ūkio subjekto konkurencinei padėčiai, būtent gali būti negauta pajamų ar daroma mažesnė pažanga, palyginti su ta, kuri galėtų būti pasiekta nesant tokios pagalbos (2021 m. liepos 15 d. Sprendimo *Deutsche Lufthansa / Komisija*, C-453/19 P, EU:C:2021:608, 61 punktas).
- 28 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).
- 29 Atsižvelgiant būtent į šiuos principus reikia išnagrinėti, ar ieškovė pateikė įrodymų, patvirtinančių, kad nagrinėjama priemonė gali daryti didelį poveikį jos padėčiai atitinkamoje rinkoje.
- 30 Šiuo klausimu, pirma, ieškovė tvirtina, kad 2021 m. ji pervežė apie 1,3 mln. keleivių ir eksploatavo 37 oro maršrutus iš trijų Nyderlanduose esančių oro uostų ir į juos. Konkrečiai kalbant, ji tvirtina, kad ji tiesiogiai konkuravo su KLM trylika iš šių oro maršrutų, kuriais 2021 m. pervežė apie 185 000 keleivių, o kitos šalys to neginčija.
- 31 Be to, ieškinio A.3.6 priede pateikti duomenys, kurie taip pat nėra ginčijami, įrodo, kad ieškovės siūlomas vietų skaičius minėtais trylika oro maršrutų dažnai buvo panašus kaip ir KLM siūlomas vietų skaičius arba kai kuriais atvejais net jį viršijo. Taigi, atsižvelgiant į siūlomų vietų skaičių, konkurencija tarp tų bendrovių taip pat buvo didelė.
- 32 Be to, remiantis neginčytu ieškovės teiginiu, trylika oro maršrutų, kuriais ji tiesiogiai konkuravo su KLM, skraidė vos kelios kitos oro transporto bendrovės.
- 33 Antra, ieškovė iš esmės tvirtina, ir jai nebuvo prieštarauta, kad ji planavo komercinę plėtrą Nyderlandų rinkoje, kaip tai patvirtina aplinkybė, kad ji užsisakė 210 *Boeing 737 Max* orlaivių – 2021 m. birželio mėn. jie papildė jos orlaivių parką ir leido jai įgyvendinti savo plėtros planus.
- 34 Trečia, iš ieškovės pateiktos 2020 m. gegužės mėn. Politikos inovacijų fondo ataskaitos „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, matyti, kad „[buvo] tikėtina, jog *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 tikėtiname oro transporto pertvarkyme

Europoje“. Darytina išvada, kad ieškovės padėtis buvo pakankamai stipri, palyginti su tradicinėmis oro transporto bendrovėmis, pavyzdžiui, KLM, kuriai kilo nemokumo ar net pasitraukimo iš rinkos rizika.

- 35 Rizika, kad KLM taps nemoki, jei nebūtų buvę nagrinėjamos priemonės, matyti iš ginčijamo sprendimo – jame nurodyta, kad šios priemonės tikslas buvo suteikti KLM likvidumą, kurio šiai bendrovei reikėjo jo trūkumui, atsiradusiam dėl neigiamų COVID-19 sveikatos krizės pasekmių, įveikti ir taip išvengti KLM nemokumo.
- 36 Ketvirta, ieškovė tvirtina, kad jos ir *Air France-KLM* grupės konkurenciniai santykiai, vertinami kaip visuma, yra dar akivaizdesni. Taigi ji yra pirmoji oro transporto bendrovė Sąjungos lygmeniu pagal pervežamų keleivių skaičių, o *Air France-KLM* grupė yra tik ketvirtoji, ir kitos šalys to neginčija.
- 37 Be to, iš ieškovės pateiktos 2020 m. liepos 15 d. *Exane BNP Paribas* ataskaitos „European Airlines, Blinded by the light“ („Europos oro transporto bendrovės: apakintos šviesos“), kurios turinio kitos šalys neginčijo, matyti, kad *Air France-KLM* grupės oro transporto bendrovės dėl valstybės paramos tapo daugiausia likvidumo turinčiomis Europoje veikiančiomis oro transporto bendrovėmis ir kad, kaip teigia ieškovė (ir jos teiginys neginčytas), jos ją išstūmė kaip Europos oro transporto bendrovę, kuri nuo 2020 m. liepos mėn. galėjo išlaikyti ilgiausią orlaivių parko veiklos sustabdymo laikotarpį, kol bus išnaudotos visos jos lėšos.
- 38 Šio sprendimo 30–37 punktuose nurodytos aplinkybės, vertinamos kartu, leidžia daryti išvadą, kad ieškovė įrodė, jog nagrinėjamos priemonės suteikimas galėjo sustiprinti KLM konkurencinę padėtį jos nenaudai ir *prima facie* padaryti didelį poveikį jos konkurencinei padėčiai rinkoje, taip nulemdamas, be kita ko, negautas pajamas ar mažesnę padarytą pažangą, palyginti su ta, kuri būtų pasiekta nesant tokios priemonės (žr. šio sprendimo 27 punkte nurodytą jurisprudenciją).
- 39 Šios išvados nepaneigia Prancūzijos Respublikos prieštaravimas, kad ieškovė nėra pagrindinė KLM konkurentė Nyderlandų rinkoje.
- 40 Pagal jurisprudenciją nereikalaujama, kad ieškovas būtų pagrindinis pagalbos gavėjas konkurentas, siekiant laikyti, kad ši priemonė padarė didelį poveikį jo konkurencinei padėčiai.
- 41 Taip pat negalima pritarti Prancūzijos Respublikos prieštaravimui, kad ieškovė neįrodė, jog ginčijamas sprendimas padarė jai poveikį dėl faktinės padėties, kuri ją išskiria iš visų kitų KLM konkurentų.
- 42 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 28 punkte, Teisingumo Teismas nurodė, jog nėra būtina, kad ieškovas pateiktų įrodymų, susijusių su jo rinkos dalimis arba pagalbos gavėjas 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.

- 43 Be to, svarbu pažymėti, kad šio sprendimo 21 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 paveikia ieškovą dėl tam tikrų jam būdingų savybių.
- 44 Būtent taip yra šiuo atveju. Visa šio sprendimo 30–37 punktuose nurodyta informacija pakankamai įtikinamai įrodo, kad ieškovės padėtis atitinkamose rinkose pasižymėjo tam tikromis jai būdingomis savybėmis, t. y. tuo, kad ieškovė tiesiogiai konkuravo su pagalbos gavėja daugeliu skrydžių maršrutų, kuriais, be kita ko, ji siūlo daug vietų, kad ji pradėjo komercinę plėtrą Nyderlandų rinkoje ir kad jei nebūtų nustatyta nagrinėjama priemonė, būtų kilusi rizika, jog KLM taps nemoki arba bent jau gerokai susilpnės, o ieškovės finansinė padėtis, palyginti su pagalbos gavėjos padėtimi, atrodė gana stipri, todėl jei nebūtų suteikta pagalba, ji būtų atsidūrusi tokioje padėtyje, dėl kurios galėtų įgyti rinkos dalių KLM nenaudai.
- 45 Atsižvelgiant į visa tai, kas išdėstyta, darytina išvada, kad ieškovė pakankamai teisiškai įrodė, jog nagrinėjama priemonė galėjo padaryti didelį poveikį jos konkurencinei padėčiai atitinkamoje rinkoje.
- 46 Reikia konstatuoti, kad ginčijamas sprendimas taip pat yra tiesiogiai susijęs su ieškove, nes Nyderlandų Karalystės ketinimas suteikti pagalbą KLM nekelia jokių abejonių, ir kad dėl tokio pagalbos išmokėjimo ieškovė gali atsidurti nepalankioje konkurencinėje padėtyje, o jos teisė nepatirti konkurencijos iškreipymo gali būti paveikta 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).
- 47 Vadinas, ieškovė turi teisę ginčyti ginčijamo sprendimo pagrįstumą.

### ***Dėl esmės***

- 48 Grįsdama ieškinį ieškovė nurodo penkis pagrindus, iš esmės grindžiamus, pirma, teisės klaida ir akivaizdžia vertinimo klaida, susijusiomis su kontroliuojančiosios bendrovės *Air France-KLM* ir *Air France* neįtraukimu į nagrinėjamos priemonės gavėjus, antra, SESV nuostatų ir bendrųjų teisės principų, susijusių su nediskriminavimu, laisve teikti paslaugas ir įsisteigimo laisve, pažeidimu, trečia, klaidingu SESV 107 straipsnio 3 dalies b punkto taikymu, ketvirta, ieškovės procesinių teisių pažeidimu ir, penkta, pareigos motyvuoti pažeidimu.

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

- 49 Ieškovė ginčija nagrinėjamos priemonės gavėjo nustatymą. Ji tvirtina, kad Komisija klaidingai nusprendė, jog tik KLM ir jos kontroliuojamos bendrovės buvo nagrinėjamos priemonės gavėjos, neįtraukiant kontroliuojančiosios bendrovės *Air France-KLM* ir *Air France*. Šiuo klausimu ji pateikia keletą įrodymų, kad kontroliuojančioji bendrovė *Air France-KLM* ir *Air France* taip pat buvo potencialios ar netiesioginės nagrinėjamos priemonės gavėjos. Šios aplinkybės iš esmės



susijusios su kontroliuojančiosios bendrovės *Air France-KLM*, *Air France* ir KLM kapitalo, struktūriniais, funkciniais ir ekonominiais ryšiais, sutartimis, kurių pagrindu buvo suteikta nagrinėjama priemonė, taip pat suteiktos priemonės kontekstu.

- 50 Komisija ginčija ieškovės argumentus ir, remdamasi ginčijamame sprendime nurodytomis aplinkybėmis, pabrėžia, kad *Air France* ir KLM *de facto* turi didelį funkcinį, ekonominį ir struktūrinį savarankiškumą 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 *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 KLM.
- 51 Prancūzijos Respublika, Nyderlandų Karalystė, KLM, *Air France* ir kontroliuojančioji bendrovė *Air France-KLM* pritaria Komisijos pastaboms.
- 52 Ginčijamame sprendime Komisija nusprendė, kad nagrinėjamos priemonės gavėja buvo KLM ir jos kontroliuojamos patronuojamosios bendrovės. Kita vertus, nors KLM priklauso *Air France-KLM* grupei, nei jos patronuojančioji bendrovė, t. y. kontroliuojančioji bendrovė *Air France-KLM*, nei seserinės bendrovės, įskaitant *Air France* ir jos kontroliuojamas patronuojamąsias bendroves, nebuvo šios priemonės gavėjos.
- 53 Taigi šiame pagrinde iš esmės keliamas klausimas dėl pagalbos priemonės gavėjo nustatymo bendrovių grupėje.
- 54 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).
- 55 Tarp veiksmų, 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).

- 56 Be to, suteiktos pagalbos priemonės rūšis, galimi atitinkamos valstybės narės priimti įsipareigojimai ir tos priemonės kontekstas, priklausomai nuo atvejo, taip pat gali būti svarbūs veiksniai nustatant ekonominio vieneto buvimą ar nebuvimą valstybės pagalbos srityje.
- 57 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).
- 58 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.
- 59 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).
- 60 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 punktas).
- 61 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).
- 62 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, funkcinius 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
- 63 Pirmiausia Komisija tvirtina, kad ieškinyje ieškovė teigia, jog to, kad patronuojančioji bendrovė turėjo *de jure* galimybę kontroliuoti savo patronuojamąją bendrovę, „savaime“ pakanka, kad būtų galima manyti, jog patronuojančioji bendrovė turėjo būti laikoma pagalbos priemonės gavėja. Dublike ieškovė teigia, kad atlikdama savo vertinimą Komisija neatsižvelgė į kontroliuojančiosios

bendrovės *Air France-KLM* įgaliojimus kontroliuoti jos patronuojamąsias bendroves. Kadangi šiuo ieškovės argumentu ieškinyje pateiktas argumentas nebuvo išplėstas, jis yra nepriimtinas, nes pirmą kartą buvo pateiktas dublike.

- 64 Reikia atmesti Komisijos teiginius, susijusius su ieškovės dublike pateikto argumento, kad atlikdama savo vertinimą Komisija neatsižvelgė į kontroliuojančiosios bendrovės *Air France-KLM* turimus įgaliojimus kontroliuoti savo patronuojamąsias bendroves, nepriimtiniu, nes šie teiginiai grindžiami daliniu ieškinio aiškinimu. Ieškinyje ieškovė, pirma, teigia, kad Komisija klaidingai įvertino aplinkybės, kad kontroliuojančioji bendrovė *Air France-KLM* turėjo įstatyme numatytus įgaliojimus vykdyti savo patronuojamosios bendrovės KLM kontrolės, skatinimo ir finansinės paramos funkcijas, poveikį, ir, antra, kritikuoja Komisijos atliktą įvairių kitų veiksmų, susijusių su struktūriniais, funkciniais, ekonominiais ir sutartiniais ryšiais tarp įvairių *Air France-KLM* grupės subjektų, vertinimą. Taigi ieškinyje išdėstyti argumentai neapsiriboja vien tuo, kad kontroliuojančioji bendrovė *Air France-KLM* turėjo *de jure* galimybę kontroliuoti KLM. Vadinas, kadangi minėtame dublike pateiktas argumentas yra papildymas, jis nėra nepriimtinas.
- 65 Atsižvelgiant į tai, pirmiausiai kalbant apie įvairių *Air France-KLM* grupei priklausančių subjektų kapitalo ryšius, reikia pažymėti, kad, kaip priminta šio sprendimo 3 punkte, kontroliuojančioji bendrovė *Air France-KLM* valdo 100 % *Air France* akcijų, taip pat jai priklauso 93,84 % KLM akcinio kapitalo, 99,7 % ekonominių teisių ir 49 % balsavimo teisių.
- 66 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).
- 67 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).
- 68 Nagrinėjamu atveju iš ginčijamo sprendimo 33 punkto matyti, kad kontroliuojančioji bendrovė *Air France-KLM* turi teisę kontroliuoti KLM dėl veto teisių, kurias ji turi, pirma, KLM verslo ir biudžeto klausimais ir, antra, jos vadovų atlyginimo, skyrimo ir atleidimo, įskaitant KLM valdybos narių skyrimą ir atleidimą, klausimais. 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.
- 69 Iš ginčijamo sprendimo 40 ir 51 punktų 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, Nyderlandų Karalystės suteiktas finansavimas viršijo 150 mln. EUR ribą, todėl kontroliuojančioji bendrovė *Air France-KLM* prieš suteikiant turėjo jį patvirtinti.

- 70 Antra, kiek tai susiję su kontroliuojančiosios bendrovės *Air France-KLM*, *Air France* ir KLM struktūriniais ryšiais, ieškovė, 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 ieškovė 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.
- 71 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.
- 72 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.
- 73 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“.
- 74 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 dėl šios grupės finansinės rizikos bei ją stebi ir nustato būtinybę apsidrausti.
- 75 Iš to taip pat matyti, kad *Air France-KLM* grupės lygmeniu šių jungtinių organų priimtus sprendimus vėliau įgyvendina kiekvienas grupės subjektas.
- 76 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.
- 77 Taigi kapitalo ir struktūriniai ryšiai *Air France-KLM* grupėje, kaip teigia ieškovė, yra pirmasis veiksnys, kuriuo siekiama įrodyti, kad taikant valstybės pagalbos taisykles atskiri minėtos grupės teisės subjektai sudaro vieną ekonominį vienetą.

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

- 78 Pirma, ginčijamo sprendimo 36 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 68 punkte, ginčijamo sprendimo 33 ir 112 punktuose ji nurodė, kad minėta kontroliuojančioji bendrovė turi veto teises, susijusias su KLM ir *Air France* vadovų atlyginimu, skyrimu ir atleidimu. Darytina išvada dėl šios kontroliuojančiosios bendrovės ir jos patronuojamųjų bendrovių darbuotojų dalinės integracijos ir dėl tos pačios kontroliuojančiosios bendrovės dalyvavimo priimant svarbiausius sprendimus, susijusius su jos patronuojamųjų bendrovių vadovais.
- 79 Antra, ginčijamo sprendimo 37 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“.
- 80 Vis dėlto ginčijamo sprendimo 42 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 112 punkto.
- 81 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, pardavimų ir kainų bei pajamų valdymo srityje, be to, dalyvauja priimant sprendimus, susijusius su orlaivių parko sandoriais (žr. šio sprendimo 72 punktą), o tai patvirtina kontroliuojančiosios bendrovės *Air France-KLM*, *Air France* ir KLM integracijos lygį.
- 82 Be to, tam tikro funkcinio koordinavimo buvimą *Air France-KLM* grupėje rodo ieškovės 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 tarpusnius, turtą, darbuotojus ir vadovybę“, jos rinkoje veikia naudodamos tą patį prekių ženklą *Transavia* ir dalijasi ta pačia interneto svetaine. Be to, kaip teigia ieškovė, kontroliuojančiosios bendrovės *Air France-KLM* 2019 m. universaliame registracijos dokumente ir 2020 m. universaliame registracijos dokumente, pateiktame Prancūzijos Finansų rinkų priežiūros institucijai pagal Reglamentą 2017/1129 (toliau – 2020 m. universalusis registracijos dokumentas), „Transavia“ dažnai nurodoma kaip viena įmonė, kai šiame dokumente kalbama apie šios grupės komercinės veiklos „low cost“ segmentą. Taigi šis pavyzdys rodo tam tikrą funkcinį ir komercinį bendradarbiavimą tarp dviejų *Air France* ir KLM patronuojamųjų bendrovių.

- 83 Trečia, iš ginčijamo sprendimo 38–40 ir 112 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.
- 84 Reikia pridurti, kaip tai daro ieškovė ir kaip matyti iš šio sprendimo 70–75 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 būtinybę apsidrausti, kurie nuolat stebimi *Air France-KLM* grupės lygmeniu.
- 85 Šiuo atveju kontroliuojančiosios bendrovės *Air France-KLM* priimtą finansinį vaidmenį parodo ginčijamo sprendimo 40 punkte nurodyta aplinkybė, kad ji turi teisę patvirtinti savo patronuojamųjų bendrovių finansavimo sandorius, viršijančius 150 mln. EUR, todėl ji turėjo patvirtinti nagrinėjamą priemonę.
- 86 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 38 punktas).
- 87 Vis dėlto iš šio sprendimo 68–85 punktų matyti, kad svarbius ar strateginius sprendimus dėl finansavimo, investicijų ir orlaivių parko koordinuoja ar net patvirtina kontroliuojančioji bendrovė *Air France-KLM*.
- 88 Šią išvadą patvirtina 2019 m. ir 2020 m. universaliuose registracijos dokumentuose 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 „sistemingą“ finansavimą rinkose [per] *Air France-KLM*“.
- 89 Nepaisant to, ginčijamame sprendime Komisija nusprendė, kad *Air France* ir KLM buvo „funkciškai savarankiškos“, remdamasi toliau nurodytomis aplinkybėmis (ginčijamo sprendimo 41 punktas).
- 90 Pirma, *Air France* ir KLM turi „atskiras valdymo grupes“ (ginčijamo sprendimo 41 punkto pirma įtrauka). Vis dėlto ši teiginį reikia griežtai vertinti atsižvelgiant į šio sprendimo 68–75 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.
- 91 Antra, KLM yra „savarankiška ir visiškai atsakinga“ už „daugumą“ pagrindinių jos komercinės veiklos elementų, be kita ko, už žmogiškuosius išteklius, orlaivių parką, tinklo plėtrą, klientų patirtį, keleivių ir krovinių valdymą, techninės priežiūros veiklą, skrydžių operacijas, paslaugas skrydžio metu ir rinkodarą (ginčijamo sprendimo 41 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 68 ir 72 punktus), tiek apie

- oro transporto paslaugų teikimą, ypač pardavimų ir kainų bei pajamų valdymo srityje, kurių strategija nustatoma minėtos kontroliuojančiosios bendrovės lygmeniu (žr. šio sprendimo 80–82 punktus).
- 92 Trečia, KLM turi „savarankišką finansų organizavimą“, kiek tai susiję, be kita ko, su vidaus ir išorės ataskaitų, izdo, audito ir mokesčių finansavimu bei kontrole (ginčijamo sprendimo 41 punkto antra įtrauka). Be to, ginčijamo sprendimo 40 punkte Komisija nurodė, kad „kasdienę“ finansinę veiklą *Air France* ir KLM vykdo savarankiškai. Vis dėlto šie teiginiai prieštarauja aplinkybei, 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.
- 93 Ketvirta, KLM savo likvidumo poreikius valdo „savarankiškai, be *Air France* įsikišimo“. Kontroliuojančioji bendrovė *Air France-KLM* visiškai nekontroliavo KLM lėšų. Pavyzdžiui, tam tikri sprendimai priimami KLM valdybos, o ne minėtos kontroliuojančiosios bendrovės lygmeniu. Taip pat „tarp *Air France* ir KLM [nėra] pelno ir nuostolių pasidalijimo mechanizmo ar susitarimo dėl bendro grynujų pinigų fondo“ (ginčijamo sprendimo 40 punkto antra įtrauka ir 41 punkto trečia įtrauka).
- 94 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 83 punktą), kad ji tvirtina finansavimo sandorius, viršijančius 150 mln. EUR, ir duoda biudžetinius nurodymus savo patronuojamosioms bendrovėms. Be to, teiginys, kad tam tikri sprendimai priimami KLM valdybos, o ne kontroliuojančiosios bendrovės *Air France-KLM* lygmeniu, turi būti vertinamas atsižvelgiant į šio sprendimo 72 punkte nurodytas aplinkybes, iš kurių matyti, kad kontroliuojančioji bendrovė dalyvauja priimant svarbius ir strateginius sprendimus, susijusius su finansavimu, investicijomis ir orlaivių parko operacijomis.
- 95 Kita vertus, nors Komisija tvirtino, kad tarp *Air France* ir KLM nebuvo pelno ir nuostolių pasidalijimo mechanizmo ar susitarimo dėl bendro grynujų pinigų fondo, ginčijamo sprendimo 47 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.
- 96 Taigi Komisijos padarytą išvadą, kad *Air France* ir KLM turi funkcinį savarankiškumą, paneigia visi šio sprendimo 78–95 punktuose išdėstyti argumentai.
- 97 Vadinasi, 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 43–46 ir 113 punktuose Komisija nusprendė, kad kontroliuojančioji bendrovė *Air France-KLM*, KLM ir *Air France* turėjo *de facto* ekonominį savarankiškumą dėl toliau nurodytų priežasčių.

- 99 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 patrunuojamųjų bendrovių kaip komisiniai, padengiantys šios kontroliuojančiosios bendrovės valdymo išlaidas, taip pat mokesčiai už prekių ženklus ir tam tikri išlaidų perskirstymo mechanizmai (ginčijamo sprendimo 43 ir 44 punktai). Be to, nors kontroliuojančioji bendrovė *Air France-KLM* gali teikti tam tikras finansines paslaugas KLM, tokios paslaugos neapima finansinės paramos teikimo KLM ir *Air France* (minėto sprendimo 45 punktas). 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 46 ir 47 punktai).
- 100 Šiuo klausimu, pirma, kaip teigia ieškovė, tai, kad kontroliuojančioji bendrovė *Air France-KLM* gauna pajamas tik iš savo patrunuojamųjų bendrovių, įrodo, kad tarp šios kontroliuojančiosios bendrovės ir jos patrunuojamųjų 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 vadovaujamos kontroliuojančiosios bendrovės *Air France-KLM*, visų pirma pardavimų ir kainų bei pajamų valdymo srityje (žr. šio sprendimo 80 punktą), ir kad ši kontroliuojančioji bendrovė koordinuotai dalyvauja finansuojant savo patrunuojamąsias bendroves (žr. šio sprendimo 83–87 punktus).
- 101 Antra, net darant prielaidą, kad kontroliuojančioji bendrovė *Air France-KLM* finansų rinkose veikia tik kaip savo patrunuojamųjų bendrovių ir investuotojų „tarpininkė“, tai patvirtina aplinkybė, kad minėta kontroliuojančioji bendrovė veikia šių patrunuojamųjų bendrovių interesais, finansų rinkose pritraukdama lėšas jų poreikiams. Tai rodo, kad ši 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*.
- 102 Tai patvirtina ieškovės nurodyta aplinkybė, kad kontroliuojančioji bendrovė *Air France-KLM* 2021 m. liepos mėn. viešai paskelbė bendrą didelio skaičiaus orlaivių užsakymą, skirtą KLM, „Transavia Netherlands“ ir „Transavia France“ poreikiams tenkinti. Paklausta apie tai taikant proceso organizavimo priemonę ir per posėdį Komisija patvirtino šio bendro užsakymo faktą ir paaiškino, kad ši kontroliuojančioji bendrovė derėjosi dėl jo sąlygų, siekdama geresnio susitarimo. Taigi, nors sutartis atskirai pasirašė ir jų pagrindu mokėjimus atliko KLM, „Transavia Netherlands“ ir „Transavia France“, vis dėlto geresniu susitarimu KLM, „Transavia Netherlands“ ir „Transavia France“ galėjo pasinaudoti būtent kontroliuojančiosios bendrovės *Air France-KLM* dėka.
- 103 Trečia, kaip pažymėta šio sprendimo 95 punkte, Komisijos pripažinta aplinkybė, kad egzistuoja susitarimai dėl išlaidų pasidalijimo tarp *Air France* ir KLM ir kad *Air France* ir KLM bei jų patrunuojamosios bendrovės vykdo bendrą veiklą, patvirtina, kad tarp jų egzistuoja tam tikra ekonominė integracija ir bendradarbiavimas.
- 104 Ketvirta, ginčijamo sprendimo 44 ir 46 punktuose Komisija teigia, kad finansiniai ir komerciniai santykiai tarp kontroliuojančiosios bendrovės *Air France-KLM* ir jos patrunuojamųjų 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 46 punkto pirma įtrauka). 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 100–103 punktuose nurodytą informaciją.

- 105 Be to, reikia priminti, kad nagrinėjamos priemonės taikymas buvo pateisinamas, be kita ko, būtinybe suteikti paramą KLM esant dideliame likvidumo trūkumui ir įsipareigojimų neįvykdymo rizikai (ginčijamo sprendimo 12 ir 13 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. KLM, įsipareigojimų neįvykdymo rizikos, ir taip suteikia pasitikėjimo minėtos grupės bendrovių kreditoriams, pažymint ir tai, kad valstybės paskola, kuri yra nagrinėjamos priemonės dalis, buvo susieta su neužtikrintomis ir nesubordinuotomis banko paskolomis ar obligacijomis (minėto sprendimo 81 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.
- 106 Be to, nesant nagrinėjamos priemonės, KLM nebūtų galėjusi tęsti savo veiklos ir dėl to taip pat būtų kilęs pavojus su *Air France* bendrai vykdomos veiklos tęstinumui (žr. šio sprendimo 80–82, 95, 102 ir 103 punktus). Taigi, sudarydama galimybes KLM tęsti veiklą, minėta priemonė taip pat netiesiogiai, bet neišvengiamai leidžia tęsti *Air France* ir KLM bendrai vykdomą veiklą.
- 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 sutarčių, kurių pagrindu buvo suteikta nagrinėjama priemonė*

- 108 Ginčijamo sprendimo 53 ir 114 punktuose Komisija iš esmės nusprendė, kad sutartiniais mechanizmais, kurių pagrindu buvo suteikta nagrinėjama priemonė, buvo užtikrinta, kad KLM ir jos patronuojamosios bendrovės yra vienintelės tos priemonės gavėjos.
- 109 Ieškovė, remdamasi tam tikrų nagrinėjamų sutarčių sąlygų turiniu, iš esmės teigia, kad pagal tas sutartis negalima užtikrinti, jog KLM yra vienintelė nagrinėjamos priemonės gavėja.
- 110 Komisija atsikerta, kad nagrinėjami sutartiniai mechanizmai yra lygiaverčiai priskyrimo sąlygai, pagal kurią reali finansinė ir ekonominė nagrinėjamos priemonės nauda suteikiama tik KLM.
- 111 Reikia konstatuoti, kad nagrinėjama priemonė turėjo būti suteikta remiantis šiomis sutartimis, aprašytomis ginčijamo sprendimo 18 punkte: visų pirma, Nyderlandų valstybės, KLM ir kontroliuojančiosios bendrovės *Air France-KLM* sudarytu pagrindų susitarimu (toliau – pagrindų susitarimas), antra, KLM ir bankų konsorciumo sudarytu susitarimu dėl atnaujinamosios kredito linijos (toliau – susitarimas dėl banko paskolos) ir, trečia, Nyderlandų valstybės ir KLM sudaryta sutartimi dėl valstybės paskolos (toliau – sutartis dėl valstybės paskolos).

- 112 Reikia konstatuoti, kaip tai daro ieškovė, kad kontroliuojančioji bendrovė *Air France-KLM* yra pagrindų susitarimo, kuriame nustatytos bendrosios nagrinėjamos priemonės suteikimo sąlygos, susitariančioji šalis. Taigi įgyvendindama nagrinėjamą priemonę ši kontroliuojančioji bendrovė prisiėmė sutartines teises ir pareigas savo kontrahentų atžvilgiu.
- 113 Pirma, kaip matyti iš ginčijamo sprendimo 51 punkto, pagrindų susitarimas yra teisinė priemonė, pagal kurią finansavimą pagal nagrinėjamą priemonę patvirtina kontroliuojančioji bendrovė *Air France-KLM*, nes ji turi tvirtinti visus finansavimo sandorius, viršijančius 150 mln. EUR.
- 114 Antra, iš ginčijamo sprendimo 85–90 punktų matyti, kad Nyderlandų valdžios institucijos nustatė „papildomas sąlygas“ nagrinėjamai priemonei suteikti. Iš Komisijos atsakymų, pateiktų taikant proceso organizavimo priemonę ir per teismo posėdį, matyti, kad šios „papildomos sąlygos“ buvo nurodytos pagrindų susitarime, todėl kontroliuojančioji bendrovė *Air France-KLM* konkrečiai įsipareigojo jas įgyvendinti kaip nagrinėjamos priemonės suteikimo sąlygas.
- 115 Taigi, pavyzdžiui, iš Komisijos atsakymų, pateiktų taikant proceso organizavimo priemonę, matyti, kad kontroliuojančioji bendrovė *Air-France-KLM* turėjo pritarti KLM restruktūrizavimo planui, kuris, remiantis ginčijamo sprendimo 89 punktu, turėjo būti parengtas ne vėliau kaip 2020 m. spalio 1 d. ir taikomas iki 2025 m., siekiant pagerinti KLM pelno maržą.
- 116 Be to, kontroliuojančioji bendrovė *Air France-KLM* sutiko pakeisti tam tikras pagrindų susitarime numatytas Nyderlandų valstybės, minėtos kontroliuojančiosios bendrovės ir KLM sudarytų susitarimų sąlygas tuo metu, kai 2004 m. buvo patvirtinta *Air France* ir KLM koncentracija. Dėl šių pakeitimų pranešimo terminas, per kurį šalys turi nutraukti pagal šiuos susitarimus prisiimtus įsipareigojimus, susijusius, be kita ko, su KLM įsteigimo vieta, jos pagrindine buvimo vieta Nyderlanduose ir esamų veiklos licencijų išlaikymu, buvo pratęstas penkeriems metams.
- 117 Kontroliuojančioji bendrovė *Air France-KLM* taip pat sutiko, kad būtų įgyvendintos kitos pagrindų susitarime nustatytos sąlygos, susijusios, be kita ko, su darbo teise, tinklo kokybe ir tvarumu.
- 118 Darytina išvada, kad kelios nagrinėjamos priemonės suteikimo sąlygos aiškiai priklauso nuo kontroliuojančiosios bendrovės *Air France-KLM* patvirtinimo arba dėl jų ta bendrovė turi prisiimti įsipareigojimą. Tai įrodo, kad sutartimis, kurių pagrindu buvo suteikta priemonė, šiai kontroliuojančiajai bendrovei nustatytos reikšmingos sutartinės teisės ir pareigos, kiek tai susiję su minėtos priemonės suteikimu ir įgyvendinimu.
- 119 Nepaisant to, kas išdėstyta, ginčijamo sprendimo 53 ir 114 punktuose Komisija nusprendė, kad keliais sutartiniais mechanizmais buvo užtikrinta, jog nagrinėjama priemonė būtų suteikta tik KLM ir jos patronuojamosioms bendrovėms.
- 120 Pirma, ginčijamo sprendimo 53 punkto pirmoje įtraukoje Komisija konstatavo, kad vienoje iš sutarties dėl valstybės paskolos sąlygų buvo numatyta, kad ši paskola gali būti naudojama tik bendriems KLM ir jos patronuojamųjų bendrovių korporaciniams poreikiams tenkinti ir kad jokia iš šios paskolos gauta suma negali būti perskolinta *Air France* arba kontroliuojančiajai bendrovei *Air France-KLM*.

- 121 Reikia konstatuoti, kaip tai daro ieškovė, kad šio sprendimo 120 punkte nurodyta sąlyga, remiantis jos formuluote, kuri pateikta ginčijamame sprendime, apima tik draudimą nagrinėjamą paskolą perskolinti kontroliuojančiajai bendrovei *Air France-KLM* arba *Air France*, tačiau neatmetama galimybė, kad šios bendrovės gali kitaip, nors ir netiesiogiai, pasinaudoti nagrinėjama priemone.
- 122 Antra, pagal kitą pagrindų susitarimo nuostatą kontroliuojančioji bendrovė *Air France-KLM* ir KLM įsipareigoja, kad nagrinėjama priemonė nebus naudojama „tiesioginei“ kontroliuojančiosios bendrovės arba *Air France* naudai. Be to, Nyderlandų valstybė paskyrė vieną iš savo atstovų prižiūrėti, kaip KLM naudoja iš nagrinėjamos priemonės gautas lėšas, ir, be kita ko, užtikrinti, kad jos nebūtų naudojamos „tiesioginei“ šios kontroliuojančiosios bendrovės arba *Air France* naudai (ginčijamo sprendimo 53 punkto antra ir šešta įtraukos).
- 123 Vis dėlto, kaip iš esmės teigia ieškovė, šio sprendimo 122 punkte nurodyta sąlyga susijusi tik su „tiesiogine“ nauda, tačiau neatmeta galimybė, kad kontroliuojančioji bendrovė arba *Air France* iš nagrinėjamos priemonės gali turėti netiesioginės naudos.
- 124 Remiantis jurisprudencija, netiesioginę naudą gaunanti įmonė taip pat turi būti laikoma pagalbos gavėja. Tam tikriems fiziniams ar juridiniams asmenims tiesiogiai suteikta nauda gali būti laikoma netiesiogine nauda, 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).
- 125 Šiuo klausimu pakanka pažymėti, kad 2020 m. universaliame registracijos dokumente, kurio ištrauką ieškovė pateikė Bendrajame Teisme, *Air France-KLM* grupė aiškiai pripažino, jog Prancūzijos Respublikos ir Nyderlandų Karalystės suteiktos ir Komisijos patvirtintos pagalbos priemonės, kurių bendra suma siekia 10,4 mlrd. EUR, „sudarė sąlygas pagerinti grupės likvidumo padėtį“. Iš to matyti, kad, minėtos grupės nuomone, tos priemonės, įskaitant nagrinėjamą priemonę, buvo naudingos visai šiai grupei, o ne tik KLM.
- 126 Užtikrindama KLM, kuri yra viena iš dviejų pagrindinių kontroliuojančiosios bendrovės *Air France-KLM* patronuojamųjų bendrovių, gyvybingumą, nagrinėjama priemonė taip pat sustiprina šios kontroliuojančiosios bendrovės gyvybingumą. Jei tos priemonės nebūtų buvę, KLM įsipareigojimų neįvykdymo rizika būtų pakenkusi šiai kontroliuojančiajai bendrovei, o kartu ir visai *Air France-KLM* grupei.
- 127 Taigi, atsižvelgiant į *Air France-KLM* grupės integracijos lygį, o konkrečiai kalbant – į koordinuotą ir centralizuotą didelių investicijų, orlaivių parko operacijų ir finansinės rizikos valdymą minėtos grupės lygmeniu (žr. šio sprendimo 68–75 punktus), nagrinėjama priemonė gali bent jau netiesiogiai sustiprinti visos šios grupės finansinę padėtį. Be to, pagerinus visos grupės likvidumo padėtį, kaip tai aiškiai pripažįstama 2020 m. universaliame registracijos dokumente, ši priemonė gali sustiprinti kontroliuojančiosios bendrovės *Air France-KLM* pajėgumus pritraukti lėšų finansų rinkose savo patronuojamųjų bendrovių, įskaitant *Air France*, poreikiams, kaip teisingai teigia ieškovė.
- 128 Trečia, pagal susitarimą dėl banko paskolos KLM galėjo pasiskolinti atnaujinamosios kredito linijos sumų tik trumpam laikotarpiui, priklausomai nuo jos likvidumo poreikių. Taigi, jei tokio poreikio nebeliktų, KLM negalėtų refinansuoti esamų paskolų ir turėtų jas gražinti. Tas pats netiesiogiai pasakytina apie sutartį dėl valstybės paskolos. Be to, pagal pagrindų susitarimą ir sutartį dėl valstybės paskolos ši paskola turėjo būti išmokėta dalimis, o gavusi kiekvieną prašymą

- dėl mokėjimo KLM turėjo patvirtinti, kad buvo laikomasi sutartyje dėl valstybės paskolos nustatytų sąlygų, be kita ko, sąlygos, susijusios su draudimu perskolinti šią paskolą kontroliuojančiajai bendrovei *Air France-KLM* ir *Air France* (ginčijamo sprendimo 53 punkto trečia ir ketvirta įtraukos).
- 129 Vis dėlto tai, kad pagal sutartį dėl valstybės paskolos ši paskola išmokama dalimis arba kad pagal susitarimą dėl banko paskolos ši paskola suteikiama atnaujinamosios kredito linijos forma, atsižvelgiant į KLM likvidumo poreikius, dėl šio sprendimo 125–127 punktuose nurodytų priežasčių nereiškia, kad šios paskolos negali, net ir netiesiogiai, būti naudingos visai grupei.
- 130 Ketvirta, nagrinėjamos priemonės taikymo laikotarpiu KLM draudžiama mokėti dividendus ar kitą atlygį už kapitalą, o tai neleidžia KLM dividendų forma pervesti taip gautą pagalbą kontroliuojančiajai bendrovei arba bendrovei *Air France* (ginčijamo sprendimo 53 punkto penkta įtrauka).
- 131 Vis dėlto nagrinėjamas draudimas, kuriuo visų pirma siekiama išvengti viešųjų lėšų nukreipimo pagalbos gavėjo akcininkų naudai, suteikiant dividendus ar kitą atlygį už kapitalą, nepaneigia šio sprendimo 125–127 punktuose išdėstytų argumentų.
- 132 Atsižvelgiant į tai, kas išdėstyta, darytina išvada, kad ginčijamame sprendime nurodyti sutartiniai mechanizmai neleidžia konstatuoti, jog vienintelės nagrinėjamos priemonės gavėjos yra KLM ir jos patronuojamosios bendrovės, neįtraukiant kontroliuojančiosios bendrovės *Air France-KLM* ir *Air France* bei jų kontroliuojamų patronuojamųjų bendrovių.
- 133 Šios išvados nepaneigia Komisijos argumentas, kad pagal jurisprudenciją pripažinta, jog valstybės pagalbos gavėja 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.
- 134 Šiuo klausimu pabrėžtina, kaip pažymėta šio sprendimo 55 ir 56 punktuose, kad 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 grupei priklausantis subjektas, neįtraukiant kitų šios grupės subjektų, negali būti pagrindas vienokiai ar kitokiai bendrai išvadai.
- 135 Bet kuriuo atveju konkrečios bylą, dėl kurių priimti Komisijos nurodyti sprendimai, aplinkybės nėra panašios į šios bylos aplinkybes.
- 136 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 tikslo turinio. Nagrinėjamu atveju, kaip matyti iš šio sprendimo 111–132 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 KLM ir jos patronuojamosios bendrovės, neįtraukiant kontroliuojančiosios bendrovės *Air France-KLM* ir *Air France* bei jų kontroliuojamų patronuojamųjų bendrovių. Be to, šiuo atveju kontroliuojančioji bendrovė *Air France-KLM* turi svarbių sutartinių teisių ir pareigų, susijusių su šioje byloje nagrinėjama priemone, todėl tiesiogiai dalyvauja ją administruojant.
- 137 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, šioje byloje kontroliuojančioji bendrovė *Air France-KLM* išlaikė visas savo strategines prerogatyvas, susijusias su finansavimu, investicijomis ir orlaivių parko operacijomis, o to nebuvo pirma minėtoje byloje nagrinėtu atveju. Be to, ta kontroliuojančioji bendrovė neturėjo jokių teisių ar prerogatyvų, panašių į tas, kurias turi kontroliuojančioji bendrovė *Air France-KLM*, susijusias su nagrinėjamos priemonės suteikimu.
- 138 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.
- 139 Vadinas, sutartinis pagrindas, kuriuo remiantis nagrinėjama priemonė buvo suteikta, neleidžia daryti išvados, kad vienintelės nagrinėjamos priemonės gavėjos yra KLM ir jos patronuojamosios bendrovės.
- *Dėl suteiktos pagalbos priemonės rūšies ir konteksto*
- 140 Kalbant apie suteiktos pagalbos priemonės rūšį ir kontekstą, reikia pažymėti, kad ieškovė iš esmės kritikuoja tai, kad Komisija neišnagrinėjo pagalbos priemonių, dėl kurių priimti sprendimai *Air France*, *Air France-KLM* ir *Air France* bei ginčijamas sprendimas, bendro poveikio.
- 141 Šiuo klausimu reikia konstatuoti, kad ginčijamame sprendime kalbama tik apie pagalbos priemonę, dėl kurios priimtas Sprendimas *Air France*. Komisija apibendrintai pakartoja argumentus, kuriais rėmėsi tame sprendime, siekdama padaryti išvadą, kad nei kontroliuojančioji bendrovė *Air France-KLM*, nei KLM negali būti laikomos šios priemonės gavėjomis (ginčijamo sprendimo 118–123 punktai).
- 142 Kita vertus, ginčijamame sprendime nekalbama apie pagalbos priemonę, dėl kurios priimtas Sprendimas *Air France-KLM ir Air France*. Tame sprendime Komisija nusprendė, kad tiek kontroliuojančioji bendrovė *Air France-KLM* ir jos patronuojamosios bendrovės, tiek *Air France* ir jos patronuojamosios bendrovės, išskyrus KLM ir pastarosios patronuojamąsias bendroves, yra pagalbos priemonės, dėl kurios priimtas tas sprendimas, gavėjos.

- 143 Sprendimas *Air France-KLM ir Air France* buvo priimtas 2021 m. balandžio 5 d., t. y. likus daugiau nei trims mėnesiams iki 2021 m. liepos 16 d. ginčijamo sprendimo šioje byloje priėmimo, todėl tai buvo reikšmingas konteksto elementas, apie kurį Komisija žinojo priimdama ginčijamą sprendimą.
- 144 Šiomis ypatingomis bylos aplinkybėmis reikia konstatuoti, kad egzistuoja chronologinis, struktūrinis ir ekonominis ryšys tarp nagrinėjamos priemonės ir priemonių, dėl kurių buvo priimti Sprendimas *Air France* ir Sprendimas *Air France-KLM ir Air France*. Viena vertus, visos šios priemonės buvo suteiktos lygiagrečiai per trumpą laiką. Kita vertus, pagal savo pobūdį pagalbos priemonės, dėl kurių priimtas ginčijamas sprendimas ir Sprendimas *Air France*, buvo panašios. Be to, kaip matyti iš Sprendimo *Air France* ir Sprendimo *Air France-KLM ir Air France*, šiame pirmajame sprendime nagrinėta akcininko paskola po kelių mėnesių buvo konvertuota į to paties dydžio mišrią priemonę, dėl kurios priimtas antrasis sprendimas.
- 145 Be to, kaip pažymėta šio sprendimo 125 punkte, būtent šių įvairių pagalbos priemonių bendras poveikis 2020 m. visuotiniame registracijos dokumente buvo laikomas pagerinančiu visos *Air France-KLM* grupės likvidumo padėtį.
- 146 Vadinas, konkrečiomis šios bylos aplinkybėmis ir atsižvelgiant į šio sprendimo 61 punkte primintą jurisprudenciją Komisija taip pat turėjo atsižvelgti į nagrinėjamos priemonės kontekstą, visų pirma į Sprendimą *Air France-KLM ir Air France*, tačiau ji to nepadarė.
- *Dėl skirtumo tarp, viena vertus, tiesioginio ar netiesioginio pranašumo ir, kita vertus, tik antrinio ekonominio poveikio*
- 147 Komisija teigia, kad nagrinėjama priemonė kontroliuojančiajai bendrovei *Air France-KLM ir Air France* daro nebent „tik antrinį ekonominį poveikį“, kuris yra būdingas bet kokiai valstybės pagalbai, tačiau negali būti laikomas joms suteiktu tiesioginiu ar netiesioginiu pranašumu.
- 148 Ieškovė 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 *Air France* finansinę padėtį. Toks poveikis viršytų antrinį poveikį, būdingą bet kokiai pagalbos priemonei.
- 149 Šiuo klausimu reikia skirti sąvoką „netiesioginis pranašumas“ nuo sąvokos „bet kokiai pagalbos priemonei būdingas antrinis poveikis“.
- 150 Kaip priminta šio sprendimo 124 punkte, 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.
- 151 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.

- 152 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.
- 153 Nagrinėjama atveju iš šio sprendimo 111–132 punktuose pateiktos analizės matyti, kad kontroliuojančiosios bendrovės *Air France-KLM* vaidmuo nėra tik „pranašumo gavėjui perteikėjos“ arba „finansinės tarpininkės“, kaip tai suprantama pagal Pranešimo dėl „valstybės pagalbos“ sąvokos 115 ir 116 punktus. Minėta kontroliuojančioji bendrovė faktiškai kontroliuoja savo patronuojamąsias bendroves, tiesiogiai ar netiesiogiai kišdamasi į jų valdymą ir taip dalyvaudama jų vykdomoje ekonominėje veikloje, kaip tai suprantama pagal šio sprendimo 66 ir 67 punktuose nurodytą jurisprudenciją, o tai leidžia jai kontroliuoti ir vadovauti savo patronuojamųjų bendrovių veiklai pagal savo ir visos grupės interesus. Todėl Komisijos teiginį, kad kontroliuojančioji bendrovė *Air France-KLM* ir *Air France* naudojasi tik antriniu ekonominiu poveikiu, būdingu bet kokiai valstybės pagalbai, reikia atmesti.
- 154 Be to, atsižvelgiant į suteiktos pagalbos priemonės rūšį ir kontekstą, kurį 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.
- 155 Iš, be kita ko, ginčijamo sprendimo 13 punkto matyti, kad, atsižvelgdama į didelį ir neatidėliotiną COVID-19 pandemijos finansinį poveikį, Nyderlandų Karalystė nusprendė paremti KLM tuo metu, kai vyravo didelis likvidumo trūkumas ir grėisė išipareigojimų neįvykdymas. Taigi, kadangi nagrinėjamos priemonės tikslas yra rasti finansavimo sprendimą, kad būtų patenkinti KLM likvidumo poreikiai, ir kadangi iš bylos medžiagos matyti, kad kontroliuojančioji bendrovė *Air France-KLM* atlieka tam tikrą vaidmenį finansuojant 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 *Air France*, finansinį stabilumą, taip pat ir finansų rinkų požiūriu.
- 156 Be to, kaip pažymėta šio sprendimo 126 punkte, jei nebūtų buvę nagrinėjamos priemonės, ginčijamame sprendime konstatuotas tiesioginis pavojus KLM veiklos tęstinumui būtų galėjęs paveikti visą *Air France-KLM* grupę, nes KLM yra viena iš pagrindinių šios grupės patronuojamųjų bendrovių, generuojanti didelę šios grupės pajamų dalį.
- 157 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 ieškovė, byla, kurioje buvo

priimta ši nutartis, nebuvo susijusi su situacija grupės viduje. Kita vertus, kaip pažymėta šio sprendimo 153–156 punktuose, šiuo atveju kalbama ne apie pagalbos priemonės antrinį ekonominį poveikį vartotojams, tiekėjams, investuotojams ar darbuotojams.

- 158 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 *Air France* ir jos patronuojamąsias bendroves.

### *Išvada*

- 159 Atsižvelgiant į visa tai, kas išdėstyta, darytina išvada, kad Komisija padarė akivaizdžią vertinimo klaidą, kai nusprendė, kad nagrinėjamos priemonės gavėjos buvo KLM ir jos patronuojamosios bendrovės, neįtraukdama kontroliuojančiosios bendrovės *Air France-KLM* ir kitų jos patronuojamųjų bendrovių, įskaitant *Air France* ir pastarosios patronuojamąsias bendroves, taigi atitinkamai reikia pripažinti ieškinio pirmąjį pagrindą pagrįstu.
- 160 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).
- 161 Be to, kalbant konkrečiai, pagal laikinosios sistemos 25 punkto d papunktį 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, apie kuriuos turima informacija, metinių darbo užmokesčio išlaidų dvigubos sumos. Ta pati riba taikoma valstybės paskolų subsidijomis teikiamai valstybės pagalbai pagal minėtos sistemos 27 punkto d punktą (2021 m. gegužės 19 d. Sprendimo *Ryanair / Komisija (KLM; COVID-19)*, T-643/20, EU:T:2021:286, 75 punktas).
- 162 Taigi, nagrinėjant apskritai pagalbos būtinumą ir proporcingumą ir konkrečiai – jos atitikimą šio sprendimo 161 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.
- 163 Vadinas, ginčijamas sprendimas turi būti panaikintas, nesant reikalo nagrinėti kitų ieškinio pagrindų.
- 164 Galiausiai, kiek tai susiję su valstybių narių galimybe teikti valstybės pagalbą bendrovėms, priklausančioms keliose valstybėse narėse veikiančiai bendrovių grupei, dėl visų praktinių tikslų 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 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

- 165 Pagal Bendrojo Teismo procedūros reglamento 134 straipsnio 1 dalį iš pralaimėjusios šalies priteisiamos bylinėjimosi išlaidos, jei laimėjusi šalis to reikalavo. Kadangi Komisija pralaimėjo bylą, ji turi padengti savo ir ieškovės bylinėjimosi išlaidas pagal šios reikalavimus.
- 166 Pagal Procedūros reglamento 138 straipsnio 1 ir 3 dalis įstojusios į bylą šalys padengia savo bylinėjimosi išlaidas.

Remdamasis šiais motyvais,

BENDRASIS TEISMAS (aštuntoji kolegija)

nusprendžia:

- 1. Panaikinti 2021 m. liepos 16 d. Komisijos sprendimą C(2021) 5437 *final* dėl valstybės pagalbos SA.57116 (2020/N) – Nyderlandai – COVID-19: valstybės garantija paskolai ir valstybės paskola KLM.**
- 2. Komisija padengia savo ir *Ryanair DAC* patirtas bylinėjimosi išlaidas.**
- 3. Prancūzijos Respublika, Nyderlandų Karalystė, *Air France-KLM*, *Société Air France* ir *Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV* padengia savo bylinėjimosi išlaidas.**

Kornezov

De Baere

Petrлік

Paskelbtas 2024 m. vasario 7 d. viešame teismo posėdyje Liuksemburge.

Parašai.