



Judikatūras krājums

VISPĀRĒJĀS TIESAS SPRIEDUMS (astotā palāta paplašinātā sastāvā)

2023. gada 20. decembrī*

Valsts atbalsts – Atbalsts, ko Francija piešķirusi *Air France* un *Air France-KLM* saistībā ar Covid-19 pandēmiju – Rekapitalizācija – Lēmums, ar kuru atbalsts atzīts par saderīgu ar iekšējo tirgu – Atcelšanas prasība – *Locus standi* – Prasītāja pozīcijas tirgū būtisks skārums – Pieņemamība – Atbalsta saņēmēja noteikšana sabiedrību grupas kontekstā

Lietā T-494/21

Ryanair DAC, Sordsa [*Swords*] (Īrija),

Malta Air Ltd., Pjeta [*Pietà*] (Malta),

ko pārstāv *F.-C. Laprèvote*, *E. Vahida*, *V. Blanc*, *S. Rating*, *I.-G. Metaxas-Maranghidis* un *D. Pérez de Lamo*, advokāti,

prasītājas,

pret

Eiropas Komisiju, ko pārstāv *L. Flynn*, *J. Carpi Badía* un *C. Georgieva*, pārstāvji,

atbildētāja,

ko atbalsta

Vācijas Federatīvā Republika, ko pārstāv *P.-L. Krüger* un *J. Möller*, pārstāvji,

un

Francijas Republika, ko pārstāv *A.-L. Desjonquères*, *P. Dodeller*, *T. Stéhelin*, *B. Fodda* un *T. Lechevallier*, pārstāvji,

un

Nīderlandes Karaliste, ko pārstāv *M. Bulterman*, *C. Schillemans* un *J. Langer*, pārstāvji, kuriem palīdz *S. Corrijn*, advokāts,

un

* Tiesvedības valoda – angļu.

Air France-KLM, Parīze (Francija), ko pārstāv *J. Derenne* un *D. Vallindas*, advokāti,

un

Société Air France, Trablēanfrānsa [*Tremblay-en-France*] (Francija), ko pārstāv *J. Derenne* un *D. Vallindas*,

personas, kas iestājušās lietā,

VISPĀRĒJĀ TIESA (astotā palāta paplašinātā sastāvā)

šādā sastāvā: palātas priekšsēdētājs *M. van der Vaude* [*M. van der Woude*], tiesneši *A. Kornezovs* [*A. Kornezov*] (referents), *G. De Bāre* [*G. De Baere*], *D. Petrliks* [*D. Petrlik*] un *S. Kingstone* [*S. Kingston*]

sekretāre: *S. Spiropula* [*S. Spyropoulos*], administratore,

ņemot vērā tiesvedības rakstveida daļu,

pēc 2023. gada 22. maija tiesas sēdes

pasludina šo spriedumu.

Spriedums

- 1 Ar prasību, kas pamatota ar LESD 263. pantu, prasītājas, *Ryanair DAC* un *Malta Air Ltd.*, lūdz atcelt Komisijas Lēmumu C(2021) 2488 final (2021. gada 5. aprīlis) par valsts atbalstu SA.59913 – Francija – Covid-19 – *Air France* un *Air France-KLM* rekapitalizācija (turpmāk tekstā – “apstrīdētais lēmums”).

Tiesvedības priekšvēsture

- 2 *Air France* (turpmāk tekstā – “*Air France*”) un *Air France-KLM* (turpmāk tekstā – “holdings *Air France-KLM*”) ietilpst *Air France-KLM* grupā. Minētās grupas priekšgalā atrodas holdings *Air France-KLM*. Saskaņā ar apstrīdēto lēmumu šajā grupā turklāt ietilpst arī *Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV* (turpmāk tekstā – “*KLM*”), “*Air France-KLM International Mobility* (Šveice)”, “*Blueteam V* (Francija)”, “*BigBlank* (Francija)”, “*Air France-KLM Finance* (Francija)” un “*Transavia Company* (Francija)”.
3 Saskaņā ar apstrīdēto lēmumu Francijas Republikai un Nīderlandes Karalistei pieder attiecīgi 14,3 % un 14 % holdinga *Air France-KLM* kapitāldaļu, turklāt Francijas Republikai ir 21 % balsstiesību šajā holdingā. Savukārt holdingam *Air France-KLM* pieder 100 % *Air France* kapitāldaļu un tieši un netieši 93,48 % no *KLM* pamatkapitāla. Turklāt minētajai holdinga sabiedrībai pieder 99,7 % no ekonomiskajām tiesībām, proti, tiesībām uz dividendēm, un 49 % no *KLM* balsstiesībām. Tam pašam holdingam pieder visas pārējo iepriekš 2. punktā minēto meitasuzņēmumu kapitāldaļas.
- 4 Apstrīdētais lēmums iekļaujas vairāku citu valsts atbalsta pasākumu kontekstā, kuru mērķis ir atbalstīt aviācijas nozari, it īpaši sabiedrības, kas ietilpst *Air France-KLM* grupā.

- 5 Konkrētāk, 2020. gada 4. maijā Eiropas Komisija ar Lēmumu C(2020) 2983 final par valsts atbalstu SA.57082 (2020/N) – Francija – Covid-19 – Pagaidu regulējums, [LESD] 107. panta 3. punkta b) apakšpunkts – Garantija un akcionāra aizdevums *Air France*, kas labots ar Komisijas 2020. gada 17. decembra Lēmumu C(2020) 9384 final un Komisijas 2021. gada 26. jūlija Lēmumu C(2021) 5701 final (turpmāk tekstā – “*Air France* lēmums”) un kurš ietilpst Vispārējai tiesai iesniegtajos lietas materiālos, atļāva individuālu atbalstu, ko Francijas Republika piešķīra *Air France* kā, pirmkārt, valsts garantiju 90 % apmērā 4 miljardu EUR aizdevumam no banku konsorcijs un, otrkārt, kā akcionāra aizdevumu 3 miljardu EUR maksimālajā apmērā (turpmāk tekstā – “akcionāra aizdevums”).
- 6 *Air France* lēmumā Komisija uzskatīja, ka attiecīgā atbalsta saņēmēji bija *Air France* un tās kontrolētie meitasuzņēmumi. Savukārt ne holdings *Air France-KLM*, ne citi tā meitasuzņēmumi, tostarp *KLM* un tās kontrolētās sabiedrības, netika uzskatīti par šī atbalsta saņēmējiem.
- 7 2020. gada 13. jūlijā Komisija ar Lēmumu C(2020) 4871 final (2020. gada 13. jūlijs) par valsts atbalstu SA.57116 (2020/N) – Nīderlande – Covid-19: Valsts garantija un aizdevums *KLM* (turpmāk tekstā – “*KLM* lēmums”) apstiprināja individuālu atbalstu, kuru Nīderlandes Karaliste piešķīra *KLM* un kuru veidoja, pirmkārt, valsts garantija aizdevumam, ko banku konsorcijs piešķīra *KLM*, un, otrkārt, valsts aizdevums 3,4 miljardu EUR apmērā.
- 8 2021. gada 31. martā Francijas Republika Komisijai saskaņā ar LESD 107. panta 3. punkta b) apakšpunktu un Komisijas 2020. gada 19. marta paziņojumu “Pagaidu regulējums valsts atbalsta pasākumiem, ar ko atbalsta ekonomiku pašreizējā Covid-19 uzliesmojuma situācijā” (OV 2020, C 91 I, 1. lpp.), kas grozīts 2021. gada 1. februārī (OV 2021, C 34, 6. lpp.) (turpmāk tekstā – “Pagaidu regulējums”), paziņoja individuālu atbalstu *Air France* un holdingam *Air France-KLM* rekapitalizācijas veidā par kopējo summu 4 miljardi EUR (turpmāk tekstā – “attiecīgais pasākums”). Attiecīgo pasākumu veido, pirmkārt, Francijas Republikas dalība kapitāla palielināšanas projektā par maksimālo summu 1 miljards EUR (turpmāk tekstā – “līdzdalība kapitālā”) un, otrkārt, akcionāra aizdevuma, kas bija *Air France* lēmuma priekšmets, pārvēršana hibrīdinstrumentā (turpmāk tekstā – “hibrīdinstruments”).
- 9 2021. gada 5. aprīlī Komisija pieņēma apstrīdēto lēmumu, kurā tā secināja, ka attiecīgais pasākums ir ar iekšējo tirgu saderīgs valsts atbalsts saskaņā ar LESD 107. panta 3. punkta b) apakšpunktu un Pagaidu regulējumu.
- 10 Apstrīdētajā lēmumā Komisija uzskatīja, ka attiecīgā pasākuma saņēmēji ir, pirmkārt, *Air France* un tās meitasuzņēmumi un, otrkārt, holdings *Air France-KLM* un meitasuzņēmumi, kurus tas kontrolē (turpmāk tekstā – “saņēmēji”), izņemot *KLM* un tās meitasuzņēmumus.
- 11 Ar 2021. gada 19. maija spriedumu *Ryanair/Komisija (KLM; Covid-19)* (T-643/20, EU:T:2021:286) Vispārējā tiesa atcēla *KLM* lēmumu, jo tam trūkstot pamatojuma attiecībā uz apstrīdētā atbalsta pasākuma saņēmēja noteikšanu.

Lietas dalībnieku prasījumi

- 12 Prasītāju prasījumi Vispārējai tiesai ir šādi:
 - atcelt apstrīdēto lēmumu;

- piespriest Komisijai atlīdzināt tiesāšanās izdevumus.
- 13 Komisijas prasījumi Vispārējai tiesai ir šādi:
- prasību noraidīt;
 - piespriest prasītājām atlīdzināt tiesāšanās izdevumus.
- 14 Vācijas Federatīvā Republika, Nīderlandes Karaliste, *Air France* un holdings *Air France-KLM* lūdz noraidīt prasību kā nepamatotu un piespriest prasītājām atlīdzināt tiesāšanās izdevumus.
- 15 Francijas Republika lūdz Vispārējo tiesu noraidīt prasību kā nepieņemamu, ciktāl prasītājas vēršas pret apstrīdētā lēmuma pamatotību, un pārējā daļā to noraidīt pēc būtības.

Juridiskais pamatojums

Par pieņemamību

- 16 Prasītājas apgalvo, pirmkārt, ka tās ir ieinteresētās puses LESD 108. panta 2. punkta un Padomes Regulas (ES) 2015/1589 (2015. gada 13. jūlijs), ar ko nosaka sīki izstrādātus noteikumus [LESD] 108. panta piemērošanai (OV 2015, L 248, 9. lpp.), 1. panta h) punkta izpratnē un ka līdz ar to tām ir *locus standi*, lai aizstāvētu savas procesuālās tiesības. Otrkārt, tās apgalvo, ka attiecīgais pasākums esot būtiski ietekmējis to konkurences pozīciju tirgū un ka līdz ar to tām ir tiesības celt prasību par apstrīdētā lēmuma pamatotību.
- 17 Komisija, Vācijas Federatīvā Republika, Nīderlandes Karaliste, *Air France* un holdings *Air France-KLM* neapstrīd prasības pieņemamību.
- 18 Savukārt Francijas Republika apgalvo, ka prasītājām nav *locus standi*, lai vērstos pret apstrīdētā lēmuma pamatotību.
- 19 Šajā lietā nav strīda par to, ka prasītājas ir *Air France* konkurentes, un netiek apstrīdēts, ka līdz ar to tās ir jāuzskata par “ieinteresētajām personām” Regulas 2015/1589 1. panta h) punkta izpratnē, kurām ir *locus standi*, lai aizsargātu procesuālās tiesības, kas tām izriet no LESD 108. panta 2. punkta.
- 20 Attiecībā uz prasītāju *locus standi* vērsties pret apstrīdētā lēmuma pamatojumu ir jāatgādina, ka tādas prasības pieņemamība, ko fiziska vai juridiska persona atbilstoši LESD 263. panta ceturtajai daļai ir iesniegusi par aktu, kurš tai nav adresēts, ir pakārtota nosacījumam, ka šai personai ir jāatzīst tiesības celt prasību, kas notiek divos gadījumos. Pirmkārt, šādu prasību var celt ar nosacījumu, ka šis akts to skar tieši un individuāli. Otrkārt, attiecīgā persona var celt prasību par reglamentējošu aktu, kas nav saistīts ar īstenošanas pasākumiem, ja tas to skar tieši (spriedumi, 2015. gada 17. septembris, *Mory u.c./Komisija*, C-33/14 P, EU:C:2015:609, 59. un 91. punkts, un 2018. gada 13. marts, *Industrias Químicas del Vallés/Komisija*, C-244/16 P, EU:C:2018:177, 39. punkts).

- 21 Tā kā apstrīdētais lēmums, kurš ir adresēts Francijas Republikai, nav reglamentējošs akts atbilstoši LESD 263. panta ceturtajai daļai, jo tas nav vispārpiemērojams (šajā ziņā skat. spriedumu, 2013. gada 3. oktobris, *Inuit Tapiriit Kanatami u.c./Parlaments un Padome*, C-583/11 P, EU:C:2013:625, 56. punkts), Vispārējai tiesai ir jāpārbauda, vai šis lēmums prasītājas skar tieši un individuāli šīs tiesību normas izpratnē.
- 22 Šai ziņā no pastāvīgās judikatūras izriet, ka citi subjekti, kuriem lēmums nav adresēts, var tikt uzskatīti par individuāli skartiem tikai tad, ja šis lēmums attiecas uz tiem noteiktu tiem piemītošu īpašo raksturierzīmju dēļ un saistībā ar kādu faktu, kas tos izceļ salīdzinājumā ar kādu citu un tādējādi tos nošķir tādā pašā veidā kā adresātu (spriedumi, 1963. gada 15. jūlijs, *Plaumann/Komisija*, 25/62, EU:C:1963:17, 223. lpp.; 1986. gada 28. janvāris, *Cofaz u.c./Komisija*, 169/84, EU:C:1986:42, 22. punkts, un 2007. gada 22. novembris, *Sniace/Komisija*, C-260/05 P, EU:C:2007:700, 53. punkts).
- 23 Tādējādi, ja prasītājs apstrīd atbalsta izvērtējuma lēmuma, kas pieņemts, pamatojoties uz LESD 108. panta 3. punktu vai formālās izmeklēšanas procedūras beigās, pamatotību, ar to vien, ka to var uzskatīt par “ieinteresēto pusi” LESD 108. panta 2. punkta izpratnē, nav pietiekami, lai atzītu prasību par pieņemamu. Tam ir jāpierāda, ka tam ir īpašs statuss šā sprieduma 22. punktā minētās judikatūras izpratnē. Tā tas it īpaši ir gadījumā, ja prasītāja pozīciju attiecīgajā tirgū būtiski ietekmē atbalsts, par kuru ir attiecīgais lēmums (skat. spriedumu, 2021. gada 15. jūlijs, *Deutsche Lufthansa/Komisija*, C-453/19 P, EU:C:2021:608, 37. punkts un tajā minētā judikatūra).
- 24 Šajā ziņā tas, ka prasītājs pierāda būtisku ietekmi uz tā pozīciju tirgū, neliek pieņemt galīgu lēmumu par konkurences attiecībām starp šo prasītāju un saņēmējiem uzņēmumiem, taču minētajam prasītājam ir pienācīgi jānorāda iemesli, kuru dēļ Komisijas lēmums varētu kaitēt tā likumīgajām interesēm, būtiski ietekmējot tā pozīciju konkrētajā tirgū (skat. spriedumu, 2021. gada 15. jūlijs, *Deutsche Lufthansa/Komisija*, C-453/19 P, EU:C:2021:608, 57. punkts un tajā minētā judikatūra).
- 25 Līdz ar to no Tiesas judikatūras izriet, ka būtiska ietekme uz prasītāja konkurences pozīciju konkrētajā tirgū tādējādi izriet nevis no padziļinātas dažādu konkurences attiecību šajā tirgū analīzes, kas ļautu precīzi noteikt tā konkurētspējas skāruma apmēru, bet principā no *prima facie* konstatējuma, ka Komisijas lēmumā paredzētā pasākuma piešķiršanas rezultātā šī pozīcija tiek būtiski skarta (spriedums, 2021. gada 15. jūlijs, *Deutsche Lufthansa/Komisija*, C-453/19 P, EU:C:2021:608, 58. punkts).
- 26 No tā izriet, ka šis nosacījums var tikt izpildīts, ja prasītājs iesniedz pierādījumus tam, ka attiecīgais pasākums var būtiski ietekmēt tā pozīciju konkrētajā tirgū (skat. spriedumu, 2021. gada 15. jūlijs, *Deutsche Lufthansa/Komisija*, C-453/19 P, EU:C:2021:608, 59. punkts un tajā minētā judikatūra).
- 27 Attiecībā uz elementiem, kas judikatūrā ir pieļauti šādas būtiskas ietekmes pierādīšanai, jāatgādina, ka ar to vien, ka kāds tiesību akts var zināmā mērā ietekmēt konkurences attiecības, kādas pastāv konkrētajā tirgū, un ka attiecīgais uzņēmums zināmā mērā konkurē ar šā tiesību akta adresātu, katrā ziņā nebūtu pietiekami, lai varētu uzskatīt, ka šis tiesību akts minēto uzņēmumu ir skāris individuāli. Līdz ar to uzņēmums nevar atsaukties tikai uz savu konkurenta statusu attiecībā pret atbalstu saņēmušo uzņēmumu (skat. spriedumu, 2021. gada 15. jūlijs, *Deutsche Lufthansa/Komisija*, C-453/19 P, EU:C:2021:608, 60. punkts un tajā minētā judikatūra).

- 28 Konkurences pozīcijai tirgū radītu būtisku kaitējumu nevar pierādīt ar to vien, ka ir konstatējami atsevišķi faktori, kas liecina par prasītāja komerciālo vai finansiālo rādītāju pasliktināšanos, piemēram, ievērojams apgrozījuma samazinājums, ievērojami finansiāli zaudējumi vai ievērojama tirgus daļas samazināšanās pēc attiecīgā atbalsta piešķiršanas. Valsts atbalsta piešķiršana var aizskart saimnieciskās darbības subjekta konkurences pozīciju arī citādi, tostarp radot peļņas samazinājumu vai nelabvēlīgāku attīstību par to, kāda būtu gaidāma šāda atbalsta neesamības gadījumā (spriedums, 2021. gada 15. jūlijā, *Deutsche Telekom*/Komisija, C-453/19 P, EU:C:2021:608, 61. punkts).
- 29 Turklāt judikatūrā nav prasīts, lai prasītājs sniegtu pierādījumus par attiecīgo tirgu lielumu vai ģeogrāfisko apjomu, vai arī par savām vai attiecīgā pasākuma saņēmēja tirgus daļām vai iespējamiem konkurentiem šajos tirgos (spriedums, 2021. gada 15. jūlijā, *Deutsche Telekom* /Komisija, C-453/19 P, EU:C:2021:608, 65. punkts).
- 30 Ņemot vērā šos principus, ir jāpārbauda, vai prasītājas ir iesniegušas pierādījumus tam, ka attiecīgais pasākums var būtiski ietekmēt to pozīciju attiecīgajā tirgū.
- 31 Šajā ziņā, pirmkārt, prasītājas apgalvo, ka pirms Covid-19 pandēmijas tās apkalpoja 211 maršrutus no Francijas vai uz to. Konkrētāk, tās paskaidro, ka *Ryanair* bija *Air France* un tās meitasuzņēmumu tieša konkurente 45 maršrutos 2019. gadā un 47 maršrutos 2021. gadā no Francijas vai uz to, kuriem esot ekonomiska nozīme, jo tie savienojot lielas pilsētas Eiropā un ārpus tās, un kurus parasti apkalpoja tikai dažas citas aviosabiedrības. Turklāt *Ryanair* 2019. gadā minētajos maršrutos esot pārvadājusi vairāk nekā vienu miljonu pasažieru, un no 2021. gada janvāra līdz augustam tā tajos kopumā esot pārvadājusi 127 305 pasažierus.
- 32 Francijas Republika būtībā atbild, ka *Ryanair* nav vistuvākā un tiešākā *Air France* konkurente. Turklāt tā apstrīd faktu, ka prasītājas esot “tieši konkurējušas” ar *Air France*, pamatojoties uz to, ka *Air France* apkalpotie maršruti no un uz Ruasī Šarla de Golla (*Roissy-Charles-de-Gaulle*; turpmāk tekstā – “CDG lidosta”) un Parīzes-Orlī (*Paris-Orly*; turpmāk tekstā – “ORY lidosta”) lidostām un *Ryanair* apkalpotie maršruti no Bovē-Tijē (*Beauvais-Tillé*; turpmāk tekstā – “BVA lidosta”) lidostas un uz to neesot aizstājami un līdz ar to neesot atbilstoši, lai novērtētu konkurences attiecības starp prasītājām un *Air France*. Attiecībā uz citiem gaisa pārvadājumu maršrutiem, uz kuriem atsaucas prasītājas, tā apgalvo, ka *Ryanair* nav vienīgā *Air France* konkurente.
- 33 Šajā ziņā ir jāatgādina, ka prasības pieņemamības pārbaudes stadijā nav jāpieņem galīgais lēmums par preču vai pakalpojumu attiecīgā tirgus noteikšanu vai arī par konkurences attiecībām starp prasītājām un saņēmēju. Principā pietiek ar to, ka prasītājas pierāda, ka *prima facie* attiecīgā pasākuma piešķiršana būtiski kaitē to konkurences pozīcijai tirgū (skat. iepriekš 24. un 25. punktā minēto judikatūru).
- 34 Attiecībā uz jautājumu, vai gaisa pārvadājumu maršruti, kas tiek veikti no un uz CDG un ORY lidostām, no vienas puses, un no BVA lidostas un uz to, no otras puses, ir savstarpēji aizstājami, no judikatūras izriet, ka šajā nolūkā Vispārējā tiesa var ņemt vērā vairākus faktorus, piemēram, attālumu un brauciena laiku atbilstoši 100 km vai vienas stundas atskaites kritērijam, konkurentu viedokli, attiecīgo lidostu un dalībvalstu civilās aviācijas iestāžu viedokli, paredzamo izklaides pasažieru īpatsvaru maršrutā, “lidostu sistēmas” jēdzienu Padomes Regulas (EEK) Nr. 2408/92 (1992. gada 23. jūlijs) par Kopienas aviosabiedrību piekļuvi Kopienas iekšējiem gaisa ceļiem

(OV 1992, L 240, 8. lpp.) II pielikuma izpratnē, tirdzniecības praksi un pārvadājumu pakalpojumu nodrošināšanu vai nenodrošināšanu starp lidostām un atsevišķām pilsētām (spriedums, 2010. gada 6. jūlijs, *Ryanair/Komisija*, T-342/07, EU:T:2010:280, 103. un nākamie punkti).

- 35 Protams, apstrīdētā lēmuma 100. zemsvītras piezīmē Komisija “pilnības labad” ir norādījusi, ka *CDG* un *ORY* lidostas nav aizstājamas ar *BVA* lidostu. Tomēr tā nav pamatojusi šo secinājumu un nav nedz pārbaudījusi, nedz pat minējusi kādu no šī sprieduma 34. punktā atgādinātajā judikatūrā uzskaitītajiem atbilstošajiem kritērijiem.
- 36 Tiesas sēdē Komisija norādīja, ka, ņemot vērā šos kritērijus, *Ryanair* apkalpotie gaisa pārvadājumu maršruti no *BVA* lidostas vai uz to šīs prasības pieņemamības nolūkā varētu tikt uzskatīti par *prima facie* aizstājamiem ar *Air France* apkalpotajiem maršrutiem no vai uz *CDG* un *ORY* lidostām.
- 37 Šī nostāja atspoguļojas Komisijas lēmumu pieņemšanas praksē, kas, kaut arī Eiropas Savienības tiesai nav saistoša, tomēr varētu būt lietderīgs elements *prima facie* vērtējumā par jautājumu, vai attiecīgā pasākuma noteikšana var apdraudēt prasītāju konkurences pozīciju tirgū. Tādējādi sava Lēmuma C(2013) 1106 (2013. gada 27. februāris), ar kuru koncentrāciju atzīst par nesaderīgu ar iekšējo tirgu un EEZ līguma darbību (Lieta COMP/M.6663 – *Ryanair/Aer Lingus III*) 266.–279. apsvērumā Komisija uzskatīja, ka 100 kilometru vai vienas stundas kritērijs ir izpildīts, jo attālums un laiks braucienā ar automašīnu no Parīzes centra līdz *CDG*, *ORY* un *BVA* lidostām ir attiecīgi 23 km (31 min), 20 km (30 min) un 80 km (60 min). Pamatojoties uz to, Komisija secināja, ka *ORY* lidosta ir aizstājama ar *CDG* un *BVA* lidostām lidojumiem no Dublīnas (Īrija) un uz to.
- 38 Šādos apstākļos un tā kā Vispārējās tiesas rīcībā esošajos lietas materiālos nav konkrētu pierādījumu par pretējo, ir jāuzskata, ka *Ryanair* nodrošinātie gaisa pārvadājumu maršruti no *BVA* lidostas un uz to, uz kuriem prasītājas atsauca, lai pierādītu to *locus standi*, var tikt uzskatīti par *prima facie* aizstājamiem ar maršrutiem, kurus *Air France* apkalpo no un uz *CDG* un *ORY* lidostām. Līdz ar to, pārbaudot *Ryanair locus standi*, ir jāņem vērā visi prasītāju norādītie gaisa pārvadājumu maršruti, precizējot, ka Francijas Republika neapstrīd citu *Ryanair* un *Air France* apkalpoto gaisa pārvadājumu maršrutu no un uz citām lidostām Francijā aizstājamību.
- 39 Tādēļ jāuzskata, ka *Ryanair* bija *Air France* un tās meitasuzņēmumu konkurente būtiskā skaitā gaisa pārvadājumu maršrutu – proti, 45–47 maršrutos laikposmā no 2019. līdz 2021. gadam – no Francijas vai uz to. Turklāt no Vispārējās tiesas rīcībā esošajiem lietas materiāliem un jo īpaši prasības pieteikuma A.3.6. pielikuma, kura pierādījuma vērtību nav apstrīdējusi nedz Komisija, nedz personas, kas iestājušās lietā, izriet, ka *Ryanair* šajos maršrutos nodrošināto sēdvietu skaits bieži vien bija tāds pats vai lielāks nekā *Air France* un tās meitasuzņēmumu nodrošinātais. Līdz ar to konkurence starp tām piedāvāto sēdvietu skaita ziņā arī bija nozīmīga.
- 40 Otrkārt, prasītājas apgalvo, ka tās bija plānojušas komerciālu paplašināšanos Francijas tirgū, par ko liecinot fakts, ka 2019. gadā tās bija piedāvājušas 67 jaunus gaisa satiksmes maršrutus no Francijas vai uz to. Komisija un personas, kas iestājušās lietā, neapstrīd šo argumentu. Turklāt prasītājas piebilst, ka tās bija pasūtījušas 210 gaisakuģus *Boeing 737 Max*, kas tika pievienoti to flotei 2021. gada jūnijā un ļāva tām turpināt paplašināšanās plānus.

- 41 Treškārt, it īpaši no apstrīdētā lēmuma 14.–18. punkta izriet, ka attiecīgā pasākuma mērķis bija izvairīties no holdinga *Air France-KLM* un *Air France* maksātnespējas riska. Turklāt saskaņā ar prasītāju iesniegto Politikas inovāciju fonda ziņojumu “Gaisa pārvadājumi Eiropā pirms Covid-19: jau tā trausla nozare”, kas datēts ar 2020. gada maiju un kura saturu lietas dalībnieces neapstrīd, “bija [ticams], ka *Ryanair* [...] izklūtu no Covid-19 krīzes bez pārāk lieliem zaudējumiem un tai pat būtu pietiekami finanšu resursi, jo īpaši pateicoties parādsaistībām un maksātnespējīgu uzņēmumu iegādei, lai piedalītos iespējamā gaisa transporta pārstrukturēšanā Eiropā”. No tā izriet, ka *Ryanair* atradās relatīvi spēcīgā pozīcijā salīdzinājumā ar tādām tradicionālajām aviokompānijām kā *Air France*, kuras saskārās ar maksātnespējas vai pat aiziešanas no tirgus risku.
- 42 Ceturtkārt, no lietas materiāliem izriet, ka 2019. gadā holdinga *Air France-KLM* ģenerāldirektors ar zemo cenu meitasuzņēmuma “*Transavia France*” starpniecību paziņoja par rīcības plānu konkurences pastiprināšanai ar “zemo cenu” aviosabiedrībām, piemēram, *Ryanair*.
- 43 Šī sprieduma 38.–42. punktā norādītie apstākļi, aplūkojot tos kopā, ļauj uzskatīt, ka prasītājas ir pierādījušas, ka attiecīgā pasākuma īstenošana varēja stiprināt *Air France* konkurences pozīciju par sliktu *Ryanair* un *prima facie* būtiski apdraudēt *Ryanair* konkurences pozīciju tirgū, citastarp radot peļņas zudumu vai nelabvēlīgāku attīstību par to, kāda tā būtu bijusi, ja šāda pasākuma nebūtu (skat. šī sprieduma 28. punktā minēto judikatūru).
- 44 Šo secinājumu neatspēko Francijas Republikas iebildums, ka *Ryanair* nav galvenā *Air France* konkurente Francijas tirgū.
- 45 Judikatūrā nav prasības, ka prasītājam ir jābūt galvenajam atbalsta pasākuma saņēmēja konkurentam, lai varētu uzskatīt, ka tā konkurences pozīcija ar to ir būtiski ietekmēta.
- 46 Tāpat nevar atbalstīt Francijas Republikas iebildumu, ka prasītājas nav pierādījušas, ka apstrīdētais lēmums tās ietekmē faktiskās situācijas dēļ, kas tās atšķir no visu pārējo *Air France* konkurentu situācijas.
- 47 Proti, nosacījums par būtisku ietekmi uz prasītāja konkurences pozīciju ir raksturīgs elements, kas ir jānovērtē vienīgi saistībā ar prasītāja stāvokli tirgū pirms attiecīgā pasākuma īstenošanas vai tā neesamības gadījumā. Tātad visu konkrētajā tirgū esošo konkurentu pozīcijas nav jāsalīdzina (šajā ziņā skat. ģenerāladvokāta M. Špunara [*M. Szpunar*] secinājumus lietā *Deutsche Lufthansa/Komisija*, C-453/19 P, EU:C:2020:862, 58. punkts). Turklāt, kā atgādināts šī sprieduma 29. punktā, Tiesa ir precizējusi, ka nav nepieciešams, lai prasītājs būtu iesniedzis informāciju par savām vai saņēmēja, vai iespējamo konkurentu tirgus daļām šajā tirgū. No tā izriet, ka, lai pierādītu būtisku ietekmi uz tā konkurences pozīciju, no prasītāja nevar prasīt, lai tas, iesniedzot pierādījumus, pierādītu, kāda ir visu tā konkurentu konkurences pozīcija, un nošķirtu sevi no tās.
- 48 Turklāt ir jānorāda, ka šī sprieduma 22. punktā minētajā judikatūrā ir paredzēti divi atšķirīgi kritēriji, lai pierādītu, ka šis lēmums citas personas, kuras nav lēmuma adresāti, skar individuāli, proti, ka apstrīdētais lēmums tās skar “noteiktu tiem piemītošu īpašo raksturiezīmju dēļ” vai “saistībā ar kādu faktu, kas tās izceļ salīdzinājumā ar kādu citu”. Tādējādi šajā judikatūrā prasītājam nav prasīts visos gadījumos pierādīt, ka viņa faktiskā situācija atšķiras no jebkuras citas personas situācijas. Proti, pietiek ar to, ka apstrīdētais lēmums skar prasītāju dažu tam raksturīgu īpašību dēļ.

- 49 Tā tas ir izskatāmajā lietā. Visi šī sprieduma 38.–42. punktā minētie elementi ir vērsti uz to, lai pietiekami ticami pierādītu, ka *Ryanair* stāvokli attiecīgajos tirgos raksturo dažas tai piemītošas īpašas raksturiezīmes, proti, tas, ka *Ryanair* tieši konkurē ar *Air France* daudzos gaisa pārvadājumu maršrutos, kuros turklāt tā piedāvā lielu skaitu sēdvietu, ka tā ir sākusi komerciālu paplašināšanos Francijas tirgū, pirms Covid-19 pandēmijas uzliesmojuma ieviešot lielu skaitu jaunu gaisa pārvadājumu maršrutu, ka *Air France* ar savas aviosabiedrības “*Transavia France*” starpniecību plānoja pastiprināt konkurenci tā sauktajā “zemo cenu” tirgus segmentā, kurā darbojas *Ryanair*, un ka bez attiecīgā pasākuma pastāvētu risks, ka *Air France* kļūs maksātnespējīga vai vismaz tiks būtiski vājināta, savukārt *Ryanair* finansiālais stāvoklis šķīta relatīvi spēcīgs salīdzinājumā ar atbalsta saņēmēju, tādējādi nostādot to situācijā, kas atbalsta neesamības gadījumā tai ļautu iegūt tirgus daļas par sliktu *Air France*.
- 50 Ņemot vērā visu iepriekš minēto, ir jāsecina, ka prasītājas ir juridiski pietiekami pierādījušas, ka attiecīgais pasākums varēja būtiski ietekmēt *Ryanair* konkurences pozīciju attiecīgajā tirgū.
- 51 Ir jākonstatē, ka apstrīdētais lēmums *Ryanair* skar arī tieši, jo Francijas Republikas vēlme maksāt atbalstu holdingam *Air France-KLM* un *Air France* nerada nekādas šaubas un šāds maksājums var radīt *Ryanair* nelabvēlīgu konkurences situāciju un tādējādi ietekmēt tās tiesības uz to, lai ar šo atbalstu netiktu izkropļota konkurence (šajā nozīmē skat. spriedumus, 2018. gada 6. novembris, *Scuola Elementare Maria Montessori/Komisija*, Komisija/*Scuola Elementare Maria Montessori* un Komisija/*Ferracci*, no C-622/16 P līdz C-624/16 P, EU:C:2018:873, 43. punkts un tajā minētā judikatūra).
- 52 Līdz ar to *Ryanair* prasība, kas vērsta pret apstrīdētā lēmuma pamatotību, ir pieņemama.
- 53 Attiecībā uz *Malta Air locus standi* ir ticis nospriests, ka, ja vienas no prasītājām prasība ir pieņemama un ja runa ir par vienu un to pašu prasību, pārējo prasītāju *locus standi* nav jāizvērtē (skat. spriedumu, 2014. gada 12. decembris, *Crown Equipment (Suzhou)* un *Crown Gabelstapler /Padome*, T-643/11, EU:T:2014:1076, 33. punkts (nav publicēts) un tajā minētā judikatūra).

Par lietas būtību

- 54 Prasības pamatojumam prasītājas izvirza septiņus pamatus, no kuriem pirmais būtībā attiecas uz *KLM* izslēgšanu no attiecīgā pasākuma saņēmēju loka, otrs – uz Pagaidu regulējuma kļūdainu piemērošanu, trešais – uz LESD 107. panta 3. punkta b) apakšpunkta kļūdainu piemērošanu, ceturtais – uz diskriminācijas aizlieguma, pakalpojumu sniegšanas brīvības un brīvības veikt uzņēmējdarbību principu pārkāpumu, piektais – uz prasītāju procesuālo tiesību pārkāpumu, sestais – uz pienākuma norādīt pamatojumu neizpildi un septītais – uz LESD 342. panta un Padomes Regulas Nr. 1 (1958. gada 15. aprīlis), ar ko nosaka Eiropas Ekonomikas kopienā lietojamās valodas (OV 1958, 17, 401. lpp.), pārkāpumu.

Par pirmo pamatu, kas attiecas uz “KLM” izslēgšanu no attiecīgā pasākuma saņēmēju loka

- 55 Prasītājas apgalvo, ka attiecīgā pasākuma saņēmēja definīcija apstrīdētajā lēmumā nav skaidra, saskanīga un pietiekami pamatota, jo šī definīcija neatbilstot nekādai juridiskai, ekonomiskai vai grāmatvedības realitātei. Tās atsaucas uz vairākiem faktiem, lai pierādītu, ka *KLM* varēja arī tikt uzskatīta par labuma guvēju no attiecīgā pasākuma. Tās būtībā apgalvo, ka starp holdingu *Air*

France-KLM, Air France un *KLM* pastāv kapitāla, strukturālas, funkcionālas un ekonomiskas saiknes, konteksts, kādā iekļaujas attiecīgais pasākums, līgumiskais ietvars, uz kura pamata šis pasākums tika piešķirts, kā arī saistības, kuras uzņēmusies Francijas Republika.

- 56 Komisija apstrīd prasītāju argumentus. Tā apgalvo, ka ir ņēmusi vērā visus atbilstošos judikatūrā iedibinātos faktorus, lai noteiktu, vai juridiski neatkarīgas vienības veido saimniecisku vienību, un esot pareizi secinājusi, ka *KLM* un tās meitasuzņēmumi negūst labumu no attiecīgā pasākuma. Lai nonāktu pie šāda secinājuma, tā norāda, ka ir ņēmusi vērā līgumiskos ietvarus, kas tika ieviesti ar mērķi novirzīt no attiecīgā pasākuma izrietošās finansiālās un ekonomiskās sekas uz *Air France*, kā arī saistības, kuras uzņēmusies Francijas Republika un ar kurām tika garantēts, ka minētais pasākums netiks pārvirzīts uz *KLM*.
- 57 Francijas Republika, Nīderlandes Karaliste, *Air France* un holdings *Air France-KLM* piekrīt Komisijas apsvērumiem.
- 58 Apstrīdētajā lēmumā Komisija uzskatīja, ka attiecīgā pasākuma saņēmēji ir, pirmkārt, *Air France* un tās meitasuzņēmumi un, otrkārt, holdings *Air France-KLM* un meitasuzņēmumi, kurus tas kontrolē, izņemot *KLM* un tās meitasuzņēmumus. Tādējādi tā par minētā pasākuma saņēmējiem uzskatīja holdingu *Air France-KLM* un visus tā meitasuzņēmumus, kas minēti šī sprieduma 2. punktā, proti, *Air France*, “*Air France-KLM International Mobility* (Šveice)”, “*Blueteam V* (Francija)”, “*BigBlank* (Francija)”, “*Air France-KLM Finance* (Francija)” un “*Transavia Company* (Francija)”, izņemot *KLM* un tās meitasuzņēmumus.
- 59 Tādējādi šajā pamatā būtībā ir izvirzīts jautājums par atbalsta pasākuma saņēmēja noteikšanu sabiedrību grupas kontekstā.
- 60 Šajā ziņā no judikatūras izriet, ka valsts atbalsta noteikumu piemērošanas jomā vairāki atsevišķi tiesību subjekti var tikt uzskatīti par tādiem, kas veido vienu saimniecisku vienību. Proti, šajā jomā jautājums par to, vai vairākas juridiski nošķirtas vienības veido vienu saimniecisku vienību, it īpaši rodas, kad vajag identificēt atbalsta saņēmēju (šajā nozīmē skat. spriedumus, 1984. gada 14. novembris, *Intermills/Komisija*, 323/82, EU:C:1984:345, 11. un 12. punkts, un 2021. gada 19. maijs, *Ryanair/Komisija (KLM; Covid-19)*, T-643/20, EU:T:2021:286, 46. punkts un tajā minētā judikatūra).
- 61 Lai noteiktu, vai valsts atbalsta jomā pastāv vai nepastāv saimnieciska vienība, judikatūrā ir ņemti vērā citastarp šādi faktori: attiecīgā uzņēmuma dalība uzņēmumu grupā, ko tieši vai netieši kontrolē viens no tiem, identiskas vai paralēlas saimnieciskās darbības veikšana un attiecīgo uzņēmumu ekonomiskās autonomijas trūkums (šajā nozīmē skat. 2004. gada 14. oktobra spriedumu lietā *Pollmeier Malchow/Komisija*, T-137/02, EU:T:2004:304, 68.–70. punkts); vienotas grupas, ko kontrolē viens subjekts, veidošana, neraugoties uz to, ka ir izveidotas jaunas sabiedrības, kurām katrai ir atsevišķa juridiskā personība (šajā nozīmē skat. 1984. gada 14. novembra spriedumu *Intermills/Komisija*, 323/82, EU:C:1984:345, 11. punkts); iespēja vienībai, kurai pieder kontrolpakete citā sabiedrībā, papildus ieguldītāja kapitāla ieguldījumam veikt kontroles, vadības un finansiālā atbalsta funkcijas attiecībā uz šo sabiedrību, kā arī strukturālu, funkcionālu un ekonomisku saikņu pastāvēšana starp tām (šajā nozīmē skat. spriedumus, 2010. gada 16. decembris, *AceaElectrabel Produzione/Komisija*, C-480/09 P, EU:C:2010:787, 51. punkts, un 2021. gada 19. maija spriedumu *Ryanair/Komisija (KLM; Covid-19)*, T-643/20, EU:T:2021:286, 47. punkts); kā arī attiecīgo līguma noteikumu esamība (šajā ziņā skat. spriedumu, 2010. gada 16. decembris, *AceaElectrabel Produzione/Komisija*, C-480/09 P, EU:C:2010:787, 57. punkts).

- 62 Turklāt piešķirtā atbalsta pasākuma veids, saistības, kuras potenciāli uzņemas attiecīgā dalībvalsts, un konteksts, kādā šis pasākums iekļaujas, atkarībā no konkrētā gadījuma arī var būt atbilstoši elementi, lai noteiktu saimnieciskas vienības esamību vai neesamību valsts atbalsta jomā.
- 63 Turklāt Komisija pati precizēja savu “uzņēmuma” jēdziena interpretāciju paziņojumā par LESD 107. panta 1. punktā minēto valsts atbalsta jēdzienu (OV 2016, C 262, 1. lpp.; turpmāk tekstā – “Paziņojums par valsts atbalsta jēdzienu”). Šis paziņojums, lai gan tas nevar būt saistošs Vispārējai tiesai, tomēr var būt lietderīgs iedvesmas avots (skat. spriedumu, 2022. gada 6. aprīlis, *Mead Johnson Nutrition (Asia Pacific)* u.c./Komisija, T-508/19, EU:T:2022:217, 93. punkts un tajā minētā judikatūra).
- 64 Paziņojuma par valsts atbalsta jēdzienu 11. punktā Komisija ir atzinusi, ka vairāki atsevišķi tiesību subjekti valsts atbalsta noteikumu piemērošanas nolūkā var tikt uzskatīti par vienu saimniecisko vienību. Atbilstoši šim punktam šajā saistībā ir jāņem vērā vienam no minētajiem subjektiem piederošas cita subjekta kontrolpaketes esamība, kā arī citas funkcionālas, ekonomiskas un organizatoriskas saites starp tiem.
- 65 Minētajā kontekstā ir ticis nospriests, ka Komisijai nolūkā piemērot valsts atbalsta jomas noteikumus ir plaša rīcības brīvība, lai noteiktu, vai uzņēmumi, kas veido daļu no grupas, ir jāuzskata par saimnieciskām vienībām vai arī par juridiski un finansiāli neatkarīgiem uzņēmumiem. Šī Komisijas rīcības brīvība uzliek pienākumu ņemt vērā un novērtēt sarežģītus ekonomiskus faktus un apstākļus. Tā kā Savienības tiesa nevar aizstāt lēmuma autora konstatēto faktu vērtējumu ar savu vērtējumu, Vispārējās tiesas kontrolei šajā sakarā jāaprobežojas ar pārbaudi par to, vai ir ievērotas procesuālās normas un izpildīts pienākums norādīt pamatojumu, vai fakti ir atbilstīgi, kā arī vai nepastāv acīmredzama kļūda vērtējumā vai nepareizi izmantotas pilnvaras (skat. spriedumu, 2009. gada 8. septembris, *AceaElectrabel*/Komisija, T-303/05, nav publicēts, EU:T:2009:312, 101. un 102. punkts un tajos minētā judikatūra).
- 66 Taču Savienības tiesai ir ne tikai jāpārbauda izvirzīto pierādījumu faktiskā pareizība, to ticamība un saskanīgums, bet arī tas, vai šie pierādījumi ir uzskatāmi par visu atbilstošo informāciju, kas var tikt ņemta vērā, lai novērtētu sarežģītu situāciju, un vai tie var pamatot izdarītos secinājumus (spriedums, 2018. gada 20. septembris, *Spānija*/Komisija, C-114/17 P, EU:C:2018:753, 104. punkts).
- 67 Turklāt Komisijai ir īpaši uzmanīgi jāpārbauda saiknes starp vienai un tai pašai grupai piederošām sabiedrībām, ja ir pamats bažām par valsts atbalsta kumulēšanās ietekmi uz konkurenci šīs pašas grupas ietvaros (skat. spriedumu, 2021. gada 19. maijs, *Ryanair*/Komisija (*KLM*; Covid-19), T-643/20, EU:T:2021:286, 48. punkts un tajā minētā judikatūra).
- 68 Ir arī jānorāda, ka pastāv hronoloģiska un strukturāla saikne starp pasākumu, kas ir *Air France* lēmuma priekšmets, un attiecīgo pasākumu. Proti, iespēja pašu kapitālu pārvērst akcionāra aizdevumā, kas aplūkots *Air France* lēmumā, bija iecerēta jau tā pieņemšanas laikā, kā tas izriet no šī lēmuma 11. punkta. Tā pēc dažiem mēnešiem minētais aizdevums, kas ar šo lēmumu tika atļauts, tik tiešām tika tādā pašā apmērā pārvērst hibrīdinstrumentā, kas savukārt aplūkots apstrīdētajā lēmumā. Šī lēmuma 3. punktā Komisija atzina, ka attiecīgais pasākums “sekoja” *Air France* lēmumā atļautajam atbalsta pasākumam.
- 69 Šādos īpašos apstākļos *Air France* lēmums bija konteksta elements, kas jāņem vērā, pārbaudot attiecīgo pasākumu (šajā nozīmē un pēc analogijas skat. spriedumu, 2021. gada 19. maijs, *Ryanair* /Komisija (*KLM*; Covid-19), T-643/20, EU:T:2021:286, 42. punkts).

- 70 Ņemot vērā iepriekš minētajā judikatūrā noteiktos kritērijus un lietas dalībnieču argumentus, secīgi ir jāizvērtē kapitāla, organizatoriskās, funkcionālās un ekonomiskās saiknes starp holdinga *Air France-KLM*, *Air France* un *KLM* un to attiecīgajiem meitasuzņēmumiem, līgumi, uz kuru pamata tika piešķirts attiecīgais pasākums, kā arī piešķirtā atbalsta pasākuma veids un konteksts, kādā tas ietilpst.
- *Par kapitāla un strukturālajām saiknēm starp holdingu “Air France-KLM”, “Air France” un “KLM”*
- 71 Pirmkārt, attiecībā uz kapitāla saiknēm starp dažādām *Air France-KLM* grupai piederošām vienībām ir jānorāda, kā tas ir atgādināts šī sprieduma 2. un 3. punktā, ka *Air France* pilnībā pieder holdingam *Air France-KLM* un ka pēdējam minētajam pieder 93,48 % pamatkapitāla, 99,7 % ekonomisko tiesību un 49 % balsstiesību *KLM*. Citi iepriekš 2. punktā minētie holdinga *Air France-KLM* meitasuzņēmumi arī pilnībā pieder pēdējam minētajam.
- 72 No tā izriet, ka holdingam *Air France-KLM* ir “kontroles tiesības” gan pār *Air France*, gan *KLM*. Šis fakts turklāt ir skaidri norādīts *Air France* lēmuma 29. punktā, kurā Komisija, pamatojoties uz tām pašām kapitāla saiknēm, kas minētas šī sprieduma 71. punktā, precizēja, ka, lai gan *Air France* un *KLM* ir atsevišķas juridiskas personas, kurām katrai ir sava akcionāru struktūra, holdingam *Air France-KLM* “kontroles tiesības” bija gan pār *Air France*, gan *KLM*.
- 73 Lai gan šis fakts ir pirmais elements, kam ir nozīme, izvērtējot, vai šīs vienības ir ekonomiski vienotas, judikatūrā valsts atbalsta jomā turklāt ir prasīts pārbaudīt, vai mātesuzņēmums faktiski īsteno kontroli, tieši vai netieši iejaucoties savu meitasuzņēmumu pārvaldībā, un tādējādi piedalās kontrolētā uzņēmuma veiktajā saimnieciskajā darbībā (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2010. gada 16. decembris, *AceaElectrabel Produzione*/Komisija, C-480/09 P, EU:C:2010:787, 49. punkts un tajā minētā judikatūra).
- 74 Ja tā nav, tad vienkārša viena uzņēmuma sadalīšana divās atsevišķās vienībās, no kurām pirmā tieši veic attiecīgo saimniecisko darbību, bet otrā kontrolē pirmo, ietekmējot tās pārvaldību, ir pietiekama, lai liegtu Savienības noteikumiem par valsts atbalstu to lietderīgo iedarbību. Tas ļauj otrajai vienībai gūt labumu no subsīdijām vai citām priekšrocībām, ko piešķir valsts vai no valsts līdzekļiem, un tās pilnībā vai daļēji izmantot pirmās vienības labā, kā arī abu veidotās saimnieciskās vienības interesēs (skat. spriedumu, 2010. gada 16. decembris, *AceaElectrabel Produzione*/Komisija, C-480/09 P, EU:C:2010:787, 50. punkts un tajā minētā judikatūra).
- 75 Šajā lietā no *Air France* lēmuma 27. un 91. punkta izriet, ka holdingam *Air France-KLM* ir kontroles pilnvaras pār *Air France* un *KLM*, pateicoties tai piešķirtajām veto tiesībām, pirmām kārtām, attiecībā uz pēdējo minēto komercdarbību un budžetiem un, otrām kārtām, attiecībā uz to vadītāju atalgojumu, iecelšanu amatā un atstādināšanu no amata, tostarp viņu valdes locekļu iecelšanu un atsaukšanu. Tādējādi minētajam holdingam ir jāapstiprina lēmumi, kas it īpaši attiecas uz “*Air France-KLM* grupas, tostarp *KLM*”, stratēģiskajiem risinājumiem, budžetu un ieguldījumu plānu, pirms tie tiek pieņemti vai īstenoti.
- 76 No *Air France* lēmuma 91. punkta arī izriet, ka holdingam *Air France-KLM* ir tiesības apstiprināt tā meitasuzņēmumu finansēšanas darījumus, kas pārsniedz 150 miljonus EUR.
- 77 Otrkārt, attiecībā uz strukturālajām saiknēm starp holdingu *Air France-KLM*, *Air France* un *KLM* prasītājas it īpaši atsauca uz minētā holdinga 2019. gada vispārējo reģistrācijas dokumentu, kas iesniegts *Autorité des marchés financiers (AMF)* (Finanšu tirgu iestāde, Francija), piemērojot

Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) 2017/1129 (2017. gada 14. jūnijs) par prospektu, kurš jāpublicē, publiski piedāvājot vērtspapīrus vai atļaujot to tirdzniecību regulētā tirgū, un ar ko atceļ Direktīvu 2003/71/EK (OV 2017, L 168, 12. lpp.) (turpmāk tekstā – “2019. gada vispārējais reģistrācijas dokuments”), kurš tika apspriests tiesas sēdē. Saskaņā ar Regulas 2017/1129 9. un 21. pantu vispārējais reģistrācijas dokuments ir publiski pieejams dokuments, kurā aprakstīta attiecīgā emitenta organizācija, darījumdarbība, finansiālais stāvoklis, peļņa un perspektīvas, vadība un akcionāru struktūra.

- 78 No 2019. gada vispārējā reģistrācijas dokumenta izriet, ka *Air France-KLM* grupas līmenī pastāv vairākas jauktas struktūras, kurās ietilpst augsta līmeņa pārstāvji no holdinga *Air France-KLM*, *Air France* un *KLM*, kuru uzdevums ir kontrolēt un koordinēt noteiktus svarīgus lēmumus, kas jāpieņem minētajā grupā.
- 79 Piemēram, *Air France-KLM* grupā visi ieguldījumi, kas pārsniedz 5 miljonus EUR, kā arī flotes darbības, līdzdalības iegūšanas un atsavināšanas darījumi ir jāapstiprina “Grupās izpildu komitejai”, kuras sastāvā citustarp ir holdinga *Air France-KLM*, *Air France* un *KLM* ģenerāldirektori, kā to turklāt tiesas sēdē apstiprināja minētais holdings.
- 80 Turklāt saskaņā ar šo 2019. gada vispārējo reģistrācijas dokumentu, ja ieguldījumu pārvaldība tiek nodrošināta katras *Air France-KLM* grupas sabiedrības līmenī, lēmumu pieņemšanas procesu koordinē “*Group Investment Committee (GIC)*”, kurā ietilpst holdinga *Air France-KLM* ģenerāldirektora vietnieks ekonomikas un finanšu jautājumos, *Air France* ģenerāldirektora vietnieks ekonomikas un finanšu jautājumos un *KLM* “*Chief Financial Officer*”.
- 81 Tāpat no 2019. gada vispārējā reģistrācijas dokumenta izriet, ka tirgus risku pārvaldību *Air France-KLM* grupas ietvaros vada “*Risk Management Committee*”, kurā ietilpst arī holdinga *Air France-KLM*, *Air France* un *KLM* augstākā līmeņa vadītāji un kura lemj un uzrauga minētās grupas finanšu riskus un nosaka īstenošanai nepieciešamo segumu.
- 82 No tā arī izriet, ka šo jaukto struktūru lēmumus *Air France-KLM* grupas līmenī pēc tam īsteno katra grupas vienība.
- 83 Līdz ar to secināms, ka kapitāla un organizatoriskās saiknes *Air France-KLM* grupas ietvaros pierāda, ka holdings *Air France-KLM* faktiski īsteno kontroli, tieši vai netieši iejaucoties *Air France* un *KLM* pārvaldībā, un tādējādi piedalās to veiktajā saimnieciskajā darbībā. No tā arī izriet, ka minētās grupas līmenī pastāv centralizēta lēmumu pieņemšanas procedūra un zināma koordinācija, ko nodrošina jauktas struktūras, kurās apvienoti augsta līmeņa pārstāvji no holdinga *Air France-KLM*, *Air France* un *KLM*, vismaz attiecībā uz atsevišķu svarīgu lēmumu pieņemšanu.
- 84 Tādējādi kapitāla un organizatoriskās saiknes *Air France-KLM* grupā, kā to apgalvo prasītājas, ir pirmais elements, kas pierāda, ka atsevišķas juridiskās vienības minētās grupas ietvaros veido vienu saimniecisku vienību valsts atbalsta noteikumu piemērošanas nolūkā.

– Par funkcionālajām saiknēm starp holdingu “*Air France-KLM*”, “*Air France*” un “*KLM*”

- 85 Pirmkārt, Komisija apstrīdētā lēmuma 37. punktā ir norādījusi, ka holdings *Air France-KLM* nedarbojas gaisa pārvadājumu tirgū, bet koordinē savu meitasuzņēmumu darbību un sniedz tām finanšu pakalpojumus. Turklāt tā norādīja, ka minētais holdings nodarbināja pats savus darbiniekus un “balstījās” uz darbiniekiem, kurus darbam tajā norīkoja *Air France* un *KLM*.

- Turklāt, kā atgādināts šī sprieduma 75. punktā, tā norādīja, ka holdingam *Air France-KLM* ir veto tiesības attiecībā uz *KLM* un *Air France* vadītāju atalgojumu, iecelšanu amatā un atstādināšanu no amata. No tā izriet, ka pastāv zināma integrācija starp šī holdinga un tā meitasuzņēmumu darbiniekiem un ka šis pats holdings ir iesaistīts vissvarīgākajos lēmumos par tās meitasuzņēmumu vadītājiem.
- 86 Otrkārt, Komisija konstatēja, ka *Air France* un holdingam *Air France-KLM* bija “komerciālas un finansiālas attiecības ar citu holdinga stratēģisko meitasuzņēmumu *KLM*” un ka starp minēto holdingu, *Air France* un *KLM* pastāvēja “zināma līmeņa integrācija” tostarp attiecībā uz “izmaksu sadali, stratēģisko saskaņošanu un piekļuvi finansējumam” (citastarp skat. apstrīdētā lēmuma 113. punkta c) apakšpunktu).
- 87 *Air France* lēmuma 38. punktā Komisija konstatēja, ka *Air France* un *KLM*, darbojoties holdinga *Air France-KLM* vadībā, koordinēja “pārdošanas un cenu un ieņēmumu pārvaldības jomā, pamatojoties uz [*Air France-KLM*] holdinga līmenī noteikto stratēģiju”, ar *Air France* un *KLM* šajā nolūkā darbā holdingā *Air France-KLM* norikoto darbinieku palīdzību.
- 88 No tā secināms, ka, lai gan, protams, holdings *Air France-KLM* pats nesniedz gaisa pārvadājumu pakalpojumus, tomēr tam ir stratēģiska loma šo pakalpojumu sniegšanā, it īpaši pārdošanas, cenu un ieņēmumu pārvaldības jomā, un tas turklāt ir iesaistīts lēmumu pieņemšanā par darījumiem saistībā ar floti (skat. šī sprieduma 79. punktu), kas apstiprina, ka starp holdingu *Air France-KLM*, *Air France* un *KLM* ir zināma integrācija.
- 89 Noteiktas funkcionālas koordinācijas esamību *Air France-KLM* grupas ietvaros turklāt ilustrē prasītāju minētais “*Transavia*” piemērs. Kā izriet no Komisijas atbildēm uz procesa organizatorisko pasākumu ietvaros uzdotajiem jautājumiem, minētajā grupā ir vairākas sabiedrības, kuru nosaukums ietver “*Transavia*”, no kurām dažas darbojas pasažieru gaisa pārvadājumu pakalpojumu tirgū. Tās ir *Transavia France SAS* un *Transavia Airlines CV*, kuras apstrīdētajā lēmumā attiecīgi sauktas par “*Transavia France*” un “*Transavia Netherlands*”. “*Transavia France*” un “*Transavia Netherlands*” ir attiecīgi *Air France* un *KLM* meitasuzņēmumi. Komisija šajā sakarā norādīja, ka, lai gan šīm abām sabiedrībām ir savas licences, sertifikāti, satiksmes tiesības, laika nišas, aktīvi, personāls un vadība, tās darbojas tirgū ar vienu un to pašu preču zīmi “*Transavia*” un tām ir viena un tā pati interneta vietne, un holdings *Air France-KLM* to apstiprināja tiesas sēdē.
- 90 Turklāt Komisija neapstrīd prasītāju iesniegtajā 2021. gada 12. jūlija rakstā norādīto faktu, ka “*Air France-KLM* grupa” bija uzsākusi sarunas ar *Boeing Co.* un *Airbus SE* par gaisa kuģu pasūtījumu “*Transavia France*, *Transavia Netherlands* un *KLM*” vajadzībām. Turklāt, kā norādīts šī sprieduma 58. punktā, “*Transavia Company* (Francija)” saskaņā ar apstrīdēto lēmumu bija viens no attiecīgā pasākuma saņēmējiem. Saskaņā ar Komisijas atbildēm uz procesa organizatorisko pasākumu ietvaros uzdotajiem jautājumiem šīs sabiedrības saimnieciskā darbība ietvēra divu gaisa kuģu, kuri vēlāk tika nodoti apakšnomā *Transavia Netherlands*, lizingu, kas tomēr netika uzskatīts par minētā pasākuma labuma guvēju. Tādējādi šis piemērs liecina par zināmu funkcionālu un komerciālu sadarbību starp diviem *Air France* un *KLM* meitasuzņēmumiem.
- 91 Treškārt, holdings *Air France-KLM* veic arī finanšu funkcijas savu meitasuzņēmumu vajadzībām. Proti, no apstrīdētā lēmuma 20. punkta c) apakšpunkta izriet, ka viens no atbalsta saņēmēju finansējuma avotiem pirms Covid-19 pandēmijas ietvēra vidēja termiņa un ilgtermiņa

nenodrošinātu finansējumu, kas tika saņemts finanšu tirgos “galvenokārt holdinga *Air France-KLM* līmenī”, piemēram, publisko vai privāto fiksētās peļņas likmes vērtspapīru vai pašu kapitāla veidā.

- 92 Tāpat, kā norādīts šī sprieduma 86. punktā, apstrīdētā lēmuma 113. punkta c) apakšpunktā Komisija precizēja, ka starp holdingu *Air France-KLM*, *Air France* un *KLM* pastāv zināma integrācija attiecībā uz “piekļuvi finansējumam”. Ir jāpiebilst, kā to dara prasītājas un kā izriet no šī sprieduma 79.–81. punkta, ka holdings *Air France-KLM* ir iesaistīts savu meitasuzņēmumu nozīmīgāko ieguldījumu koordinēšanā un apstiprināšanā, kapitāldaļu iegādes un atsavināšanas darījumos, kā arī finanšu risku un tiem nepieciešamo segumu pārvaldībā, kuri tiek nepārtraukti un pastāvīgi uzraudzīti *Air France-KLM* grupas līmenī.
- 93 Holdinga *Air France-KLM* finansiālo lomu šajā lietā ilustrē fakts, kas norādīts šī sprieduma 76. punktā, ka tam ir tiesības apstiprināt savu meitasuzņēmumu finansēšanas darījumus, kas pārsniedz 150 miljonus EUR, un ka līdz ar to tam attiecīgais pasākums bija jāapstiprina.
- 94 To turklāt apliecina konstatējumi *Air France* lēmuma 32.–34. un 91. punktā, no kuriem izriet, ka holdings *Air France-KLM* faktiski veic finanšu funkcijas *Air France* un *KLM* vajadzībām. Pirmām kārtām, tas saviem meitasuzņēmumiem sniedz budžeta norādījumus. Otrām kārtām, tas, kā norādīts šajā lēmumā, “reizumis” var piesaistīt kapitālu finanšu tirgos (parāds vai pašu kapitāls) par labu saviem meitasuzņēmumiem atbilstoši to individuālajām vajadzībām. Runājot par akciju vai instrumentu emisiju, kas sniedz piekļuvi kapitālam, šīs darbības tiek veiktas arī minētā holdinga līmenī, savukārt parādus *Air France-KLM* grupas ietvaros “galvenokārt” uzņemas tieši *Air France* un *KLM*.
- 95 Turklāt no datiem, kas ietverti 2019. gada vispārējā reģistrācijas dokumentā, izriet, ka holdings *Air France-KLM* ir emitējis virkni obligāciju emisiju par lielām summām, ka “par finanšu stratēģiju lemj [*Air France-KLM*] grupa sadarbībā ar [*Air France*] un [*KLM*]”, ka minētais holdings bija obligāciju “galvenais” emitents un ka *Air France-KLM* grupa paredzēja “sistemātiski izmantot tirgus finansējumu [ar] *Air France-KLM* [starpniecību]”.
- 96 Visbeidzot, no apstrīdētā lēmuma 113. punkta b) apakšpunkta izriet, ka holdinga *Air France-KLM*, kas neveic patstāvīgu komercdarbību, finansiālā situācija lielā mērā ir atkarīga no tā meitasuzņēmumu *Air France* un *KLM* finansiālā stāvokļa. Saskaņā ar to pašu apstrīdētā lēmuma punktu atbalsta pasākuma, kas ir *Air France* lēmuma priekšmets, sekas bija tādas, ka holdinga *Air France-KLM* finansiālā situācija tika padarīta vairāk atkarīga no *Air France* finansiālā stāvokļa. Konkrētāk, minētais pasākums izpaudās kā holdinga *Air France-KLM* parāds 7 miljardu EUR apmērā Francijas Republikai un paralēli līdzīgas summas prasījumā, kas šim holdingam bija pret tās meitasuzņēmumu *Air France*. Tādējādi saskaņā ar Komisijas konstatējumiem *Air France* maksātspējas gadījumā holdinga *Air France-KLM* pašu kapitāls nebūtu pietiekams, lai segtu šāda apmēra zaudējumus. Garantējot *Air France* dzīvotspēju, šī pasākuma mērķis ir nodrošināt holdinga *Air France-KLM* dzīvotspēju.
- 97 Līdz ar to funkcionālās saiknes starp holdingu *Air France-KLM*, *Air France* un *KLM* ir otrs elements, kas pierāda, ka šie uzņēmumi veido vienu saimniecisku vienību valsts atbalsta noteikumu piemērošanas nolūkā.

– Par ekonomiskajām saiknēm starp holdingu “Air France-KLM”, “Air France” un “KLM”

- 98 Apstrīdētā lēmuma 43. punktā Komisija norāda, ka starp *Air France* (un tās meitasuzņēmumiem) un *KLM* (un tās meitasuzņēmumiem) pastāv komerciālas attiecības, kas ietver finanšu plūsmas, tostarp pakalpojumu sniegšanu vai *Air France* produktu pārdošanu *KLM*, vai otrādi. No tā arī izriet, ka šīs sabiedrības ir noslēgušas līgumus par izmaksu dalīšanu un ka tās veic kopīgas darbības. Apstrīdētajā lēmumā nav arī precizēts šo kopīgo darbību raksturs vai *Air France* sniegtie pakalpojumi *KLM* vai otrādi, ne arī minēto izmaksu dalīšanas līgumu priekšmets. Tomēr tas, ka starp *Air France* un *KLM* pastāv šādi izmaksu dalīšanas līgumi, kā arī darbības, kas tiek veiktas kopīgi, apstiprina, ka starp tām pastāv zināma integrācija un ekonomiskā sadarbība.
- 99 Šo secinājumu, kā to apgalvo prasītājas, apstiprina fakts, ka holdings *Air France-KLM* savus ieņēmumus tikai iekšēji gūst no saviem meitasuzņēmumiem, izmantojot pārvaldības komisijas maksas, kas sedz holdinga pārvaldības izmaksas, atlīdzības par preču zīmēm un noteiktus izmaksu pārdales mehānismus (apstrīdētā lēmuma 37. punkts). Tas pierāda, ka starp holdingu un tās meitasuzņēmumiem pastāv zināma savstarpējā ekonomiskā atkarība. To it īpaši apstiprina fakts, ka *Air France* un *KLM* cenšas panākt sinerģiju, koordinējot savas attiecīgās darbības holdinga *Air France-KLM* vadībā, jo īpaši pārdošanas, cenu un ieņēmumu pārvaldības jomā (skat. šī sprieduma 88. punktu), un ka šis holdings ir koordinēti iesaistīts savu meitasuzņēmumu finansēšanā (skat. šī sprieduma 91.–95. punktu).
- 100 Tāpat, kā izriet no šī sprieduma 91.–95. punkta, holdings *Air France-KLM* darbojas finanšu tirgos savu meitasuzņēmumu interesēs, piesaistot līdzekļus to vajadzībām finanšu tirgos. Šis fakts liecina, ka minētais holdings vienojas par finansēšanas noteikumiem finanšu tirgos, pamatojoties uz *Air France-KLM* grupas finansiālo stāvokli kopumā. Līdz ar to sinerģija *Air France-KLM* grupā tiek īstenota, tieši pateicoties holdingam *Air France-KLM*.
- 101 Tomēr Komisija uzskatīja, ka finansiālās un komerciālās attiecības starp holdingu *Air France-KLM* un tās meitasuzņēmumiem *Air France* un *KLM*, kā arī starp pēdējām minētajām pašām notiekot “parastos tirgus apstākļos”, kas izslēdzot risku, ka no attiecīgā pasākuma gūtā priekšrocība varētu tikt pārnesta uz *KLM* (apstrīdētā lēmuma 42., 43., 44. punkts un 113. punkta c) apakšpunkta otrais ievilkums).
- 102 Šajā ziņā it īpaši Komisija būtībā paskaidroja, ka *Air France* un *KLM* joprojām ir apliekamas ar nodokli attiecīgi Francijā un Nīderlandē, ka Francijas un Nīderlandes nodokļu tiesību aktos ir paredzēts, ka visi darījumi grupas iekšienē ir jāveic atbilstoši nesaistītu pušu darījuma principam un ka jebkāda novirzīšanās no šī principa varētu izraisīt “nodokļu optimizāciju”, kas ir pretrunā iepriekš minētajiem valsts tiesību aktiem (apstrīdētā lēmuma 42. punkta a) apakšpunkts). Lai gan šie elementi, protams, šķiet atbilstoši šo sabiedrību aplikšanai ar nodokļiem dalībvalstu līmenī, tomēr ar tiem nepietiek, lai pierādītu, ka starp holdingu *Air France-KLM*, *Air France* un *KLM* *Air France-KLM* grupas ietvaros pastāv ekonomiskā autonomija, ņemot vērā šī sprieduma 98.–100. punktā norādītos apstākļus.
- 103 Turklāt ir jāatgādina, ka attiecīgā pasākuma piešķiršana bija pamatota it īpaši ar to, ka holdings *Air France-KLM* un *Air France* nespēja iegūt finansējumu parāda un kapitāla tirgos ar pieņemamiem finansiāliem nosacījumiem un tādos termiņos, lai izvairītos no maksātnespējas procedūras (apstrīdētā lēmuma 16. un 19. punkts). Šādos apstākļos minētā pasākuma priekšrocība tieši izpaužas kā lielas līdzekļu summas, kas nebūtu pieejamas tirgus apstākļos. Tādējādi, pirmkārt, šāda pasākuma rezultātā tiktu nostiprināts *Air France-KLM* grupas finansiālais stāvoklis kopumā, jo ar to tiktu novērsts holdinga un viena no tā galvenajiem meitasuzņēmumiem, proti, *Air France*,

saistību neizpildes risks un līdz ar to tiktu nodrošināti minētās grupas sabiedrību ieguldītāji un kreditori, turklāt precizējot, ka hibrīdinstrumenta forma ir ļoti subordinēts turpināts instruments, jo maksātspējas gadījumā tam ir prioritāte tikai attiecībā pret parakstīto kapitālu un kapitāla rezervēm (minētā lēmuma 59. punkts). Otrkārt, ņemot vērā holdinga *Air France-KLM* finansiālo lomu šajā grupā, tas attiecīgā gadījumā savu meitasuzņēmumu interesēs un to vajadzībām varētu iegūt finansējumu tirgos, kas tam nebūtu pieejams bez atbalsta vai ar mazāk labvēlīgiem nosacījumiem.

- 104 Turklāt, ja nebūtu attiecīgā pasākuma, *Air France* nebūtu varējusi turpināt savu darbību un tādējādi būtu apdraudējusi kopīgi ar *KLM* veikto darbību turpināšanu (skat. šā sprieduma 86., 89. un 98. punktu). Tādējādi ļaujot turpināt *Air France* darbību, minētais pasākums arī netieši, bet noteikti ļauj turpināt darbību, ko kopīgi veic *Air France* un *KLM*.
- 105 Turklāt Komisija apstrīdētā lēmuma 42. punkta b) apakšpunktā ir norādījusi, ka “*Air France-KLM* grupas uzņēmuma struktūra” stimulē *Air France* un *KLM* vadības grupas apspriest savstarpēji noslēgto līgumu nosacījumus katras no tām interesēs. Šos divus meitasuzņēmumus “autonomi” pārvalda atsevišķas vadības grupas.
- 106 Tomēr šis apgalvojums ir ļoti jāniansē ar šī sprieduma 75.–83. un 85. punktā norādītajiem apstākļiem, no kuriem izriet, ka holdingam *Air France-KLM* ir veto tiesības attiecībā uz tās meitasuzņēmumu vadītāju atalgojumu, iecelšanu un atstādināšanu no amata, ka jauktās struktūras *Air France-KLM* grupas ietvaros ir atbildīgas par noteiktu svarīgu lēmumu attiecībā uz tās meitasuzņēmumiem kontroli un koordinēšanu un ka holdings *Air France-KLM* balstās uz *Air France* un *KLM* darbiniekiem, kas norikoti darbā šajā holdingā.
- 107 Līdz ar to ekonomiskās saiknes starp holdingu *Air France-KLM*, *Air France* un *KLM* ir trešais elements, kas pierāda, ka šie uzņēmumi veido vienu saimniecisku vienību valsts atbalsta jomas noteikumu piemērošanas nolūkā.

– *Par līgumiskajiem instrumentiem, pamatojoties uz kuriem tika piešķirts attiecīgais pasākums, un par saistībām, kuras uzņēmusies Francijas Republika*

- 108 Apstrīdētā lēmuma 39., 40., 44.–46. punktā un 113. punkta c) apakšpunktā Komisija būtībā uzskatīja, ka līgumiskais ietvars, uz kura pamata tika piešķirts attiecīgais pasākums, un saistības, kuras uzņēmusies Francijas Republika, garantē, ka *KLM* un tās meitasuzņēmumi nav minētā pasākuma saņēmēji.
- 109 Prasītājas apgalvo, ka ar šiem elementiem nav iespējams pierādīt, ka *KLM* un tās meitasuzņēmumi nevarēja gūt labumu no attiecīgā pasākuma. Pirmkārt, tās uzskata, ka, lai gan Komisija pamatojas uz līgumisko ietvaru, uz kura pamata minētais pasākums tika piešķirts un kura mērķis bija šo pasākumu novirzīt no holdinga *Air France-KLM* uz *Air France*, tā tomēr neesot paskaidrojusi, ar kādiem noteikumiem tiek garantēts, ka minētais holdings nepatur daļu no peļņas un ka šāds pasākums atšķirībā no citiem minētā holdinga meitasuzņēmumiem nedotu labumu *KLM* un tās meitasuzņēmumiem. Otrkārt, attiecībā uz tirgus apstākļiem attiecībās starp *Air France* un *KLM* tās apgalvo, ka Komisija nav izvērtējusi attiecības starp pēdējām minētajām, no vienas puses, un šo holdingu, no otras puses, kas esot būtiski, lai pārbaudītu iespēju, vai šis pats pasākums sniedz netiešu labumu *KLM*. Treškārt, tās apgalvo, ka saistības, kuras uzņēmusies Francijas Republika, ir neatbilstošas un neefektīvas.

- 110 Komisija atbild, ka līgumiskais ietvars, uz kura pamata tika piešķirts attiecīgais pasākums, garantēja, ka *KLM* pašu kapitāla pozīcija paliks nemainīga. Tā uzskata, ka *KLM* finansiālais stāvoklis nebija atkarīgs ne no *Air France*, ne no holdinga *Air France-KLM* finansiālā stāvokļa. Turklāt tā uzskata, ka attiecīgās saistības, kuras tā pastāvīgi kontrolē, liedz *KLM* gūt labumu no jebkādiem vēlākiem minētā holdinga sabiedrības finansiālā stāvokļa uzlabojumiem, jo šajās saistībās ir paredzēts, ka visas attiecības starp *KLM* un *Air France*, kā arī starp *KLM* un šo holdingu ir jāisteno tirgus apstākļos. Turklāt prasītāju apgalvotās priekšrocības, pat ja tās tiktu pierādītas, esot tikai atbalsta sekundārā ietekme uz ekonomiku, nevis netieša priekšrocība *KLM* un tās meitasuzņēmumiem.
- 111 Pirmām kārtām, attiecībā uz līgumisko ietvaru, uz kura pamata tika piešķirts attiecīgais pasākums, no apstrīdētā lēmuma 26. un 39.–41. punkta izriet, ka minētais pasākums bija “formāli” jāpiešķir holdingam *Air France-KLM*, pamatojoties uz līgumu starp holdingu un Francijas Republiku, pēc tam to “novirzot” uz *Air France*, izmantojot tā sauktos “spoguļinstrumentus”, kuru mērķis ir nodrošināt, ka šī pasākuma finansiālā un ekonomiskā priekšrocība tiek pilnībā novirzīta uz *Air France* un ka *KLM* (un tās meitasuzņēmumi) to nesaņems (turpmāk tekstā – “spoguļinstrumenti”). Tādējādi akcionāra aizdevums, kas atļauts ar *Air France* lēmumu, tika pārvērst hibrīdinstrumentā, kas pielīdzināts holdinga *Air France-KLM* pašu kapitālam, un pēc tam “grupas iekšējais” aizdevums, kas saskaņā ar *Air France* lēmumu bija paredzēts, lai novirzītu akcionāra aizdevuma ieņēmumus, un par kuru bija noslēgts spoguļlīgums starp šo holdingu un *Air France*, savukārt tiktu pārvērst hibrīdinstrumentā, kas pielīdzināms *Air France* pašu kapitālam.
- 112 Attiecībā uz dalību kapitālā Komisija apstrīdētā lēmuma 41. punktā konstatēja, ka šo kapitālu Francijas Republika vispirms iepludināja holdingā *Air France-KLM*, pamatojoties uz 2020. gada 29. decembra *loi n° 2020-1721, de finances pour 2021* (Likums Nr. 2020-1721 par finansēm 2021. gadam; *JORF*, 2020. gada 30. decembris, teksts Nr. 1) 102. pantu un ekonomikas un finanšu ministra lēmumu saskaņā ar 2014. gada 20. augusta *ordonnance n° 2014-948, relative à la gouvernance et aux opérations sur les capitaux des sociétés à participation publique* (Rīkojums Nr. 2014-948 par sabiedrību ar valsts kapitālu pārvaldību un darījumiem ar kapitālu; *JORF*, 2014. gada 23. augusts, teksts Nr. 22) 24. pantu. Pēc tam šī kapitāla iepludināšana esot “atspoguļota” atbilstošā holdinga *Air France-KLM* kapitālieguldījumā *Air France*.
- 113 No tā izriet, ka līgums par hibrīdinstrumentu ir noslēgts starp Francijas Republiku, no vienas puses, un holdingu *Air France-KLM*, no otras puses, un tādējādi tikai pēdējais minētais ir uzņēmies līgumiskās tiesības un pienākumus attiecībā pret Francijas Republiku. Līdz ar to līgumiskā atbildība pret šo sabiedrību gulstas uz holdingu *Air France-KLM*.
- 114 Tāpat dalība kapitālā vispirms tiek iepludināta holdingā *Air France-KLM*.
- 115 Kā norādīts šī sprieduma 96. punktā, Komisija atzīst, ka, pateicoties attiecīgajam pasākumam, palielinātos holdinga *Air France-KLM* kapitāls, ka tā finansiālais stāvoklis galvenokārt ir atkarīgs no tā meitasuzņēmumu stāvokļa un ka, garantējot *Air France* dzīvotspēju, minētais pasākums arī garantē šī holdinga dzīvotspēju.
- 116 Kā apgalvo prasītājas, šī argumentācija *mutatis mutandis* attiecas arī uz *KLM*. Holdinga *Air France-KLM* finansiālā stāvokļa uzlabošanās pēc tā rekapitalizācijas un kapitāla palielināšanas samazinātu vai pat izslēgtu tā meitasuzņēmumu *Air France* un *KLM* un visas *Air France-KLM* grupas saistību neizpildes risku. Ja nebūtu attiecīgā pasākuma, apstrīdētajā lēmumā konstatētais holdinga *Air France-KLM* saistību neizpildes risks būtu varējis negatīvi atsaukties uz visu *Air France-KLM* grupu, tostarp *KLM* un tās meitasuzņēmumiem.

- 117 Komisija tiecas relativizēt šo risku, apstrīdētā lēmuma 63. zemsvītras piezīmē būtībā paskaidrojot, ka *Air France* un holdinga *Air France-KLM* maksātnespēja “obligāti” neizraisa *KLM* maksātnespēju, jo *Air France* un minētais holdings *KLM* “skar ierobežoti”. Katrā ziņā, no vienas puses, pats šī apgalvojuma formulējums neizslēdz negatīvas ietekmes risku kā tādu. No otras puses, ņemot vērā, kapitāla, strukturālās, funkcionālās un ekonomiskās saiknes starp *KLM* un pārējo *Air France-KLM* grupu, kā atklāts šī sprieduma 71.–107. punktā, šī holdinga iespējamās maksātnespējas ietekme uz *KLM*, ko tiecas novērst attiecīgais pasākums, nedrīkst tikt novērtēta par zemu.
- 118 Šo secinājumu neatspēko šī sprieduma 111. un 112. punktā minēto spoguļinstrumentu pastāvēšana. Vispirms ir jākonstatē, ka Komisija apstrīdētajā lēmumā nav atsaukusies ne uz vienu konkrētu līguma noteikumu, kura mērķis būtu garantēt, ka attiecīgais pasākums nesniedz labumu ne *KLM*, ne tās meitasuzņēmumiem, vismaz netieši.
- 119 Turpinot, ņemot vērā lielo ieguldījumu koordinētu un centralizētu pārvaldību, flotes darbības un finanšu risku pārvaldību *Air France-KLM* grupas līmenī (skat. šī sprieduma 78.–81. punktu), attiecīgais pasākums vismaz netieši var nostiprināt arī *KLM* finansiālo stāvokli.
- 120 Visbeidzot, ņemot vērā, ka holdings *Air France-KLM* savu dzīvotspēju garantē pateicoties attiecīgajam pasākumam, šis pasākums tam līdz ar to ļauj stiprināt spēju piesaistīt līdzekļus finanšu tirgos savu meitasuzņēmumu, tostarp *KLM*, vajadzībām, kā to pamatoti apgalvo prasītājas.
- 121 Tomēr attiecīgā pasākuma sekas, kas aprakstītas šī sprieduma 115.–120. punktā, spoguļinstrumenti neskar.
- 122 Otrām kārtām, runājot par saistībām, kuras uzņēmusies Francijas Republika, ir jākonstatē, ka tās, pirmkārt, ietver apņemšanos būtībā komerciālās un finansiālās attiecības starp *Air France* (un tās meitasuzņēmumiem), *KLM* (un tās meitasuzņēmumiem) un holdingu *Air France-KLM* (un citiem tās meitasuzņēmumiem) īstenot parastos tirgus apstākļos un, otrkārt, apņemšanos, ka Francijas Republika veiks visu attiecīgā pasākuma daļu, ieskaitot procentus, atgūšanu gadījumā, ja tas tieši vai netieši tiktu nodots *KLM* vai tās meitasuzņēmumiem. Šo saistību izpildi kontrolējot uzraudzības pilnvarnieks, kuru ir apstiprinājusi Komisija un algo *Air France* un minētais holdings (apstrīdētā lēmuma 44.–46., 48. un 113. punkts).
- 123 Attiecībā uz pirmajām minētajām saistībām ir jāatsaucas uz šī sprieduma 102.–104. punktu. Turklāt tas vien, ka darījumi grupas iekšienē tiek īstenoti parastos tirgus apstākļos, kas atbilst nesaistītu pušu darījuma principam, pieņemot, ka tas ir pierādīts, nekādi nemaina secinājumu, ka, pateicoties attiecīgajam pasākumam, holdinga *Air France-KLM* finansiālā situācija tiktu spēcīgāka, kas tai ļautu iegūt finansējumu finanšu tirgos savu meitasuzņēmumu vajadzībām vai arī veikt darījumus ar floti to vajadzībām, un ar labākiem nosacījumiem to interesēs nekā tad, ja nebūtu minētā pasākuma, un tas vismaz netieši varētu stiprināt arī *KLM* pozīciju.
- 124 Attiecībā uz otrajām saistībām ir jānorāda, ka ar tām Francijas Republika un Komisija patiesībā atzīst, ka nav izslēgts, ka no attiecīgā pasākuma gūtā priekšrocība var tikt tieši vai netieši nodota *KLM* un tās meitasuzņēmumiem. Ja, kā to apgalvo Komisija, šie pēdējie nekādā gadījumā nebūtu jāuzskata par minētā pasākuma saņēmējiem – pat kaut netieši –, tad nebūtu jāparedz iespējamā atbalsta daļas atgūšana no tiem.

- 125 Ņemot vērā iepriekš minēto, ir jāsecina, ka iepriekš izklāstītās saistības nav pietiekamas, lai garantētu, ka attiecīgā pasākuma saņēmēji ir *Air France* un tās meitasuzņēmumi, kā arī holdings *Air France-KLM* un tā meitasuzņēmumi, izņemot vienīgi *KLM* un tās meitasuzņēmumus.
- 126 Šo secinājumu neatspēko Komisijas arguments, ka judikatūrā ir atzīts, ka valsts atbalsta saņēmējs var būt tikai viena no sabiedrībām, kas ietilpst grupā, ja it īpaši pastāv piešķiršanas noteikumi, kas sniedz atbalsta priekšrocību kādai no minētās grupas sabiedrībām, izslēdzot citas šīs grupas sabiedrības.
- 127 Šajā ziņā, kā norādīts šī sprieduma 61. un 62. punktā, katrā konkrētā gadījumā ir jāizvērtē vairāki faktori, lai noteiktu, vai atsevišķas juridiskas vienības var uzskatīt par tādām, kas veido vienu saimniecisku vienību valsts atbalsta jomas noteikumu piemērošanas nolūkā, tādi kā kapitāla, strukturālas, funkcionālas un ekonomiskas saiknes starp šīm vienībām, līgumi, uz kuru pamata tika piešķirts atbalsta pasākums, kā arī piešķirtā atbalsta pasākuma veids un konteksts, kurā tas ietilpst. Tātad runa ir par vairāku katram atsevišķajam gadījumam raksturīgo faktoru visaptverošu vērtējumu. Runājot it īpaši par līgumiem, pamatojoties uz kuriem tika piešķirts atbalsta pasākums, – to vērtējums acīmredzami ir atkarīgs no to konkrētā satura. Tādējādi tas, ka Savienības tiesas konkrētā lietā, pamatojoties uz konkrētiem šīs lietas apstākļiem, ir secinājušas, ka attiecīgā atbalsta pasākuma saņēmējs ir viena vienība, kas ietilpst sabiedrību grupā, izslēdzot citas šīs grupas vienības, nevar pamatot vispārēju secinājumu vienā vai otrā virzienā.
- 128 Katrā ziņā īpašie apstākļi lietās, kurās tika taisīti Komisijas minētie spriedumi, nav salīdzināmi ar šīs lietas apstākļiem.
- 129 Pirmkārt, 2003. gada 3. jūlija sprieduma Beļģija/Komisija (C-457/00, EU:C:2003:387) 56. un 57. punktā Tiesa precizēja, ka, lai noteiktu atbalsta pasākuma saņēmēju, citastarp ir jāņem vērā piešķiršanas noteikumu esamība un formulējums un ka ir iespējams, ka šādas analīzes rezultātā var tikt secināts, ka atbalsta saņēmējs nav strīdīgā aizdevuma aizņēmējs. Līdz ar to saskaņā ar minēto spriedumu šīs analīzes iznākums ir atkarīgs no atbilstošo līguma noteikumu esamības un precīza satura. Šajā lietā, kā izriet no šī sprieduma 111.–125. punkta, tieši pamatojoties uz līgumiskā ietvara un nepārvirzīšanas saistību, kuras uzņēmusies Francijas Republika, pārbaudi papildus citiem elementiem Vispārējā tiesa uzskata, ka no attiecīgā pasākuma saņēmēju – vismaz netiešo – loka nebija iespējams izslēgt *KLM* un meitasuzņēmumus, kurus tā kontrolē. Turklāt atšķirībā no apstākļiem, kas bija minētā sprieduma pamatā, holdings *Air France-KLM* šajā gadījumā tika uzskatīts par vienu no attiecīgā pasākuma saņēmējiem.
- 130 Otrkārt, pastāv vairākas būtiskas faktiskas atšķirības starp izskatāmo lietu un lietām, kurās tika pasludināts 1998. gada 25. jūnija spriedums *British Airways* u. c./Komisija (T-371/94 un T-394/94, EU:T:1998:140). Šajā lietā konstatētās strukturālās, funkcionālās un ekonomiskās saiknes starp *Air France-KLM* grupas vienībām nav salīdzināmas ar saiknēm, kādas pastāvēja starp attiecīgajām sabiedrībām iepriekš minētajā spriedumā. Piemēram, šajā gadījumā holdings *Air France-KLM* saglabāja visas stratēģiskās prerogatīvas finansēšanas, ieguldījumu un ar floti saistīto darījumu jomā, kā tas nebija holdinga gadījumā minētajās lietās.
- 131 Treškārt, lietas, kurās tika pasludināts 2005. gada 11. maija spriedums *Saxonia Edelmetalle* un *ZEMAG*/Komisija (T-111/01 un T-133/01, EU:T:2005:166), attiecās uz gadījumu, kas ļoti atšķiras no šajā lietā aplūkojamā gadījuma. Proti, tās bija par pienākumu atgūt atbalstu no noteiktiem grupas meitasuzņēmumiem, kas bija norādīti kā šī atbalsta sākotnējie saņēmēji. Šajā ziņā minētā sprieduma 125. un 126. punktā tika nospriests, ka, ņemot vērā šīs lietas apstākļus, Komisijai nav tiesību automātiski uzlikt minētajiem meitasuzņēmumiem pienākumu atgūt daļu no strīdīgā

atbalsta, ja nav pierādījumu, ka tie to faktiski ir saņēmuši, pamatojoties tikai uz to, ka tie bija norādīti kā strīdīgā atbalsta sākotnējie saņēmēji. Tomēr minētais gadījums nav tāds kā šajā lietā, līdz ar to no tā nevar izdarīt nekādus lietderīgus secinājumus šīs lietas izspriešanai.

- 132 Līdz ar to līgumiskais ietvars, uz kura pamata tika piešķirts attiecīgais pasākums, un saistības, kuras uzņēmusies Francijas Republika, neļauj secināt, ka holdings *Air France-KLM*, *Air France* un *KLM* neveido vienu saimniecisko vienību valsts atbalsta noteikumu piemērošanai.

– Par piešķirtā atbalsta pasākuma veidu un kontekstu, kurā tas iekļaujas

- 133 Attiecībā uz piešķirtā atbalsta veidu un kontekstu, kurā tas iekļaujas, ir jānorāda, ka prasītājas kritizē faktu, ka Komisija nav veikusi *Air France* lēmumā, *KLM* lēmumā un apstrīdētajā lēmumā minēto atbalstu kumulatīvās ietekmes izvērtējumu.
- 134 Šajā ziņā jānorāda, kā to dara prasītājas, ka Komisija apstrīdētajā lēmumā nav paskaidrojusi, kādēļ tā attiecīgā pasākuma saņēmējus ir noteikusi citādi nekā *Air France* lēmumā – kas bija konteksta elements, kurš jāņem vērā, pārbaudot attiecīgo pasākumu (skat. šī sprieduma 68. un 69. punktu) – kaut arī abi atbalsta pasākumi ir saistīti hronoloģiskā, strukturālā un ekonomiskā ziņā, attiecīgais finansējums, lai gan atšķirīgā formā, abos gadījumos daļēji izriet no akcionāra aizdevuma.
- 135 Šajā ziņā Vispārējā tiesā Komisija paskaidroja, ka valsts intervences veids, proti, *Air France* lēmumā – atbalsts aizdevuma veidā (valsts garantēts aizdevums un akcionāra aizdevums) un apstrīdētajā lēmumā – rekapitalizācijas pasākums, bija atšķirīgs. Tomēr šī formas atšķirība pati par sevi nevar pamatot dažādos secinājumus, kurus attiecībā uz atbalsta saņēmēja noteikšanu ir izdarījusi Komisija *Air France* lēmumā un apstrīdētajā lēmumā. Akcionāra aizdevums, kas dažus mēnešus vēlāk pārveidots rekapitalizācijas instrumentā par tādu pašu summu, kopumā rada līdzīgu ekonomisko ietekmi uz saņēmēja konkurences pozīciju. Tādējādi it īpaši attiecībā uz pašu kapitāla instrumentiem no pagaidu regulējuma izriet, ka šādi instrumenti ir jāveido tā, lai pēc iespējas drīz tiktu nodrošināta valsts līdzdalības izbeigšana attiecīgā uzņēmuma kapitālā. Tādējādi, piemēram, pašu kapitāla instrumentiem ir jāietver progresivitātes mehānisms, kura mērķis ir palielināt atlīdzību valstij laika gaitā un tādējādi mudināt saņēmēju pēc iespējas ātrāk atpirkt valsts kapitāla ieguldījumus (Pagaidu regulējuma 61. un 62. punkts). Tāpat hibrīdkapitāla instrumentos ir jāparedz atlīdzība valstij, kas laika gaitā palielinās (Pagaidu regulējuma 66. punkts), un pēc to pārvēršanas pašu kapitālā – progresivitātes mehānisms (Pagaidu regulējuma 68. punkts). No tā izriet, ka, tāpat kā aizdevums, arī rekapitalizācijas pasākums principā ir jāatmaksā. Protams, lai gan atbalsta pasākumi, kas ir *Air France* lēmuma priekšmets, atšķiras to formas ziņā, tie joprojām ir cieši saistīti hronoloģiskā, strukturālā un ekonomiskā ziņā. Turklāt apstrīdētajā lēmumā Komisija pat nav minējusi *KLM* lēmumu.
- 136 Līdz ar to šīs lietas īpašajos apstākļos un ņemot vērā šī sprieduma 67. punktā atgādināto judikatūru, Komisijai, nosakot attiecīgā pasākuma saņēmējus, bija jāņem vērā piešķirtā atbalsta pasākuma veids un konteksts, kurā tas iekļaujas.

– Par atšķirību starp tiešu vai netiešu priekšrocību, no vienas puses, un vienkāršu sekundāru ietekmi uz ekonomiku, no otras puses

- 137 Komisija apgalvo, ka attiecīgajam pasākumam labākajā gadījumā ir tikai “vienkārša sekundāra ietekme uz ekonomiku” attiecībā uz *KLM* un tās meitasuzņēmumiem, kas esot raksturīga jebkadam valsts atbalstam, bet kas nevarot tikt kvalificēta kā tieša vai netieša priekšrocība pēdējo minēto labā.
- 138 Prasītājas atbild, ka Komisija nav juridiski pietiekami pierādījusi, ka *KLM* no attiecīgā pasākuma nesaņem nekādu priekšrocību, kas pārsniegtu vienkāršu sekundāru ietekmi. Tās uzskata, ka holdinga *Air France-KLM* kapitāla palielināšana, kas paredzēta, kad Francijas Republika iegādājas kapitāldaļas, varētu radīt *KLM* priekšrocību, izmantojot šādus mehānismus: pirmkārt, līdzekļus, ko holdings *Air France-KLM* piesaistījis no privātiem ieguldītājiem, varētu izmantot citiem mērķiem, nevis *Air France* finansēšanas vajadzībām, otrkārt, uzlabojot holdinga *Air France-KLM* finansēšanas nosacījumus, kas it īpaši ļautu piešķirt aizdevumus grupas iekšienē, un, treškārt, samazinot holdinga *Air France-KLM* saistību neizpildes risku, kas ļautu *KLM* piekļūt aizņēmumu kapitāla tirgiem par zemākām izmaksām. Tādējādi iespēja novirzīt no attiecīgā pasākuma izrietošo ieguvumu ievērojami pārsniedzot jēdzienu “sekundāra ietekme uz ekonomiku”, kas esot raksturīga gandrīz visiem atbalsta pasākumiem, un uz to drīzāk attiecoties šāda pasākuma “netiešas priekšrocības” jēdziens.
- 139 Šajā ziņā ir jānošķir jēdziens “netieša priekšrocība” no jēdziena “sekundāra ietekme, kas raksturīga jebkuram atbalsta pasākumam”.
- 140 Saskaņā ar judikatūru uzņēmums, kas gūst netiešu priekšrocību, ir jāuzskata par atbalsta saņēmēju. Proti, priekšrocība, kas ir tieši piešķirta atsevišķām fiziskām vai juridiskām personām, var veidot netiešu priekšrocību un tāad valsts atbalstu citām juridiskām personām, kas ir sabiedrības (šajā nozīmē skat. spriedumus, 2000. gada 19. septembris, Vācija/Komisija, C-156/98, EU:C:2000:467, 26. punkts, un 2002. gada 13. jūnijs, Nīderlande/Komisija, C-382/99, EU:C:2002:363, 60.–66. punkts).
- 141 Turklāt saskaņā ar Paziņojuma par valsts atbalsta jēdzienu 115. punktu “pasākums var reizē sniegt gan tiešu priekšrocību saņēmējam uzņēmumam, gan netiešu priekšrocību citiem uzņēmumiem, piemēram, uzņēmumiem, kuri darbojas attiecīgās darījumdarbības ķēdes nākamajos posmos”. Šī paziņojuma 179. zemsvītras piezīmē ir precizēts, ka gadījumā, ja starpniekuzņēmums darbojas tikai kā instruments, kas nodod priekšrocību attiecīgajam saņēmējam un pats negūst nekādu priekšrocību, tas principā nebūtu uzskatāms par valsts atbalsta saņēmēju.
- 142 Paziņojuma par valsts atbalsta jēdzienu 116. punktā ir norādīts, ka ir jānošķir netiešas priekšrocības no vienkāršas sekundāras ietekmes uz ekonomiku, kas raksturīga gandrīz visiem valsts atbalsta pasākumiem. Šajā nolūkā saskaņā ar minēto punktu pasākuma paredzamās sekas ir jāizvērtē no *ex ante* skatupunkta. Netieša priekšrocība tādējādi ir konstatējama, ja pasākums ir izstrādāts tādā veidā, lai tā sekundāro ietekmi novirzītu uz “nosakāmiem uzņēmumiem vai uzņēmumu grupām”. Šī paziņojuma 181. zemsvītras piezīmē savukārt ir skaidrots, ka vienkārša sekundārā saimnieciskā ietekme, kas izpaužas kā izlaides pieaugums (ko neuzskata par netiešu atbalstu), ir konstatējama tad, ja atbalstu vienkārši novirza caur uzņēmumu (piemēram, finanšu starpnieku), kurš to pilnībā nodod atbalsta saņēmējam.

- 143 Šajā lietā no iepriekš 108.–132. punktā ietvertās analīzes izriet, ka holdinga *Air France-KLM* loma nav tikai “instruments, kas nodod priekšrocību attiecīgajam saņēmējam”, vai “finanšu starpnieks” Paziņojuma par valsts atbalsta jēdzienu 115. un 116. punkta izpratnē. Saskaņā ar apstrīdēto lēmumu minētais holdings pats ir attiecīgā pasākuma saņēmējs. Tādējādi minētā pasākuma paredzamā ietekme no *ex ante* viedokļa, ņemot vērā piešķirtā atbalsta pasākuma veidu, kas būtībā ietver finansēšanas risinājumu, liek domāt, ka šis finansēšanas risinājums varētu sniegt labumu *Air France-KLM* grupai kopumā, uzlabojot tās vispārējo finansiālo stāvokli, kas norāda vismaz uz netiešu priekšrocību “nosakāmai uzņēmumu grupai” minētā Paziņojuma 116. punkta izpratnē.
- 144 Šo secinājumu neatspēko 2016. gada 21. janvāra rīkojums *Alcoa Trasformazioni*/Komisija (C-604/14 P, nav publicēts, EU:C:2016:54), uz kuru Komisija atsaucas, lai pamatotu savu argumentu, ka, aprēķinot atbalsta summu, tā nepārbauda atbalsta sekundāro ietekmi uz patērētājiem, piegādātājiem, ieguldītājiem vai saņēmēja darbiniekiem. Pirmkārt, kā norāda prasītājas, lieta, kurā tika izdots šis rīkojums, neattiecas uz situāciju grupas iekšienē. Otrkārt, kā atzīts šī sprieduma 143. punktā, šajā lietā runa nav par atbalsta pasākuma sekundāro saimniecisko ietekmi uz patērētājiem, piegādātājiem, ieguldītājiem vai darbiniekiem.
- 145 Komisija un Francijas Republika atsaucas arī uz 2016. gada 21. decembra spriedumu Komisija/*Aer Lingus* un *Ryanair Designated Activity* (C-164/15 P un C-165/15 P, EU:C:2016:990), būtībā norādot, ka saskaņā ar šo spriedumu atbalsta pasākuma sekundārā ietekme nav jāņem vērā, izvērtējot atbalsta saderību ar iekšējo tirgu. Lietas, kurās tika pasludināts minētais spriedums, bija par atbalsta shēmu samazinātas valsts gaisa pārvadājumu nodokļa likmes veidā, kas tika atzīta par nesaderīgu ar iekšējo tirgu. Jautājums it īpaši bija par to, kādai ir jābūt no atbalsta saņēmējiem, kas bija aviosabiedrības, atgūstamā atbalsta summai. Tās būtībā apgalvoja, ka attiecīgā priekšrocība tika pārnesta uz pasažieriem aviobiļešu cenas samazinājuma veidā. Šajā kontekstā Tiesa uzskatīja, ka apstrīdētā atbalsta atgūšana nozīmē aviosabiedrībām piešķirtās priekšrocības atgūšanu, nevis iespējamo ekonomisko labumu, ko tās guvušas, izmantojot šo priekšrocību (100. un 102. punkts). Atšķirībā no minētajām lietām šī lieta neattiecas uz atgūstamās priekšrocības apmēra noteikšanu saistībā ar atbalstu, kas atzīts par nesaderīgu ar iekšējo tirgu, bet gan uz atbalsta pasākuma saņēmēju *ex ante* noteikšanu, lai pārbaudītu tā saderību ar iekšējo tirgu. Turklāt katrā ziņā šajā lietā nav runas par attiecīgā pasākuma saimniecisko ietekmi uz aviobiļešu cenu.
- 146 Līdz ar to ir jānoraida Komisijas arguments, ka attiecīgajam pasākumam labākajā gadījumā ir tikai sekundāras saimnieciskās sekas attiecībā uz *KLM* un tās meitasuzņēmumiem.

Secinājums

- 147 Ņemot vērā visu iepriekš minēto, ir jāsecina, ka Komisija ir pieļāvusi acīmredzamu kļūdu vērtējumā, uzskatot, ka attiecīgā pasākuma saņēmēji bija *Air France* un tās meitasuzņēmumi un holdings *Air France-KLM* un tā meitasuzņēmumi, izņemot vienīgi *KLM* un tās meitasuzņēmumus, un līdz ar to pirmais pamats ir jāapmierina.
- 148 LESD 107. panta 3. punkta b) apakšpunktā ir prasīts ne tikai, lai attiecīgā dalībvalsts patiešām būtu saskārusies ar nopietniem traucējumiem tās tautsaimniecībā, bet arī, lai atbalsta pasākumi, kas veikti, lai novērstu šo traucējumu, pirmkārt, būtu nepieciešami šim mērķim un, otrkārt, atbilstoši un samērīgi šī mērķa sasniegšanai. Šī pati prasība izriet arī no Pagaidu regulējuma 19. punkta (spriedums, 2021. gada 19. maijs, *Ryanair*/Komisija (*KLM*; Covid-19), T-643/20, EU:T:2021:286, 74. punkts).

- 149 Turklāt un it īpaši vairāku no Pagaidu regulējuma izrietošo nosacījumu piemērošana ir atkarīga no attiecīgā pasākuma saņēmēja noteikšanas, piemēram, Pagaidu regulējuma 49. punktā paredzēto nosacījumu piemērošana, saskaņā ar kuriem rekapitalizācijas pasākumam ir jāatbilst konkrētiem nosacījumiem saistībā ar saņēmēja stāvokli, regulējuma 53. punkta nosacījuma, atbilstoši kuram dalībvalstij ir jānodrošina, ka izvēlētie rekapitalizācijas instrumenti un ar tiem saistītie nosacījumi ir vispiemērotākie saņēmēja rekapitalizācijas vajadzību apmierināšanai, vienlaikus vismazāk kropļojot konkurenci, vai arī Pagaidu regulējuma 54. punkta nosacījuma, saskaņā ar kuru rekapitalizācijas summa Covid-19 pandēmijas kontekstā nedrīkst pārsniegt minimumu, kas nepieciešams, lai nodrošinātu attiecīgā saņēmēja dzīvotspēju, un tā nedrīkst pārsniegt kapitāla struktūras atjaunošanai vajadzīgo tādā līmenī, kāds tas bija pirms Covid-19 uzliesmojuma.
- 150 Tādējādi atbalsta nepieciešamības un samērīguma pārbaude vispār un šī sprieduma 149. punktā piemēra pēc minēto nosacījumu ievērošanas pārbaude it īpaši nozīmē, ka iepriekš ir jābūt noteiktam atbalsta saņēmējam. Proti, kļūdaina vai nepilnīga atbalsta pasākuma saņēmēja noteikšana var ietekmēt visu šī pasākuma saderības ar iekšējo tirgu analīzi.
- 151 Tāpēc apstrīdētais lēmums ir jāatceļ, nepārbaudot pārējos prasījumus.
- 152 Visbeidzot attiecībā uz dalībvalstu iespēju piešķirt valsts atbalstu sabiedrībām, kas ietilpst sabiedrību grupā, kura darbojas vairākās dalībvalstīs, ir lietderīgi atgādināt, ka dalībvalstīm un Savienības iestādēm ir abpusējs lojālas sadarbības pienākums saskaņā ar LES 4. panta 3. punktu. Tādējādi Komisijai un dalībvalstīm labticīgi ir jāsadarbjas, lai nodrošinātu LESD noteikumu pilnīgu ievērošanu, it īpaši to, kas attiecas uz valsts atbalstu (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2010. gada 22. decembris, Komisija/Slovākija, C-507/08, EU:C:2010:802, 44. punkts un tajā minētā judikatūra). Šis lojālas sadarbības un koordinācijas pienākums ir jāievēro vēl jo vairāk tad, ja dažādas dalībvalstis ir iecerējušas vienlaikus piešķirt atbalstu vienā un tajā pašā sabiedrību grupā ietilpstošiem subjektiem, kura iekšējā tirgū darbojas koordinēti, lai pilnībā izmantotu no tā izrietošās priekšrocības.

Par tiesāšanās izdevumiem

- 153 Atbilstoši Vispārējās tiesas Reglamenta 134. panta 1. punktam lietas dalībniekam, kuram nolēmums ir nelabvēlīgs, piespriež atlīdzināt tiesāšanās izdevumus, ja to ir prasījis lietas dalībnieks, kuram nolēmums ir labvēlīgs. Tā kā Komisijai spriedums ir nelabvēlīgs, tai ir jāpiespriež segt savus, kā arī atlīdzināt prasītāju tiesāšanās izdevumus saskaņā ar to prasījumiem.
- 154 Atbilstoši Reglamenta 138. panta 1. un 3. punktam personas, kas iestājušās lietā, savus tiesāšanās izdevumus sedz pašas.

Ar šādu pamatojumu

VISPĀRĒJĀ TIESA (astotā palāta paplašinātā sastāvā)

nospiež:

- 1) Atceļ Komisijas Lēmumu C(2021) 2488 final (2021. gada 5. aprīlis) par valsts atbalstu SA.59913 – Francija – Covid-19 – Air France un Air France-KLM rekapitalizācija.**

- 2) Eiropas Komisija sedz savus, kā arī atlīdzina *Ryanair DAC* un *Malta Air ltd.* tiesāšanās izdevumus.**
- 3) Vācijas Federatīvā Republika, Francijas Republika, Nīderlandes Karaliste, *Air France-KLM* un *Société Air France* katra savus tiesāšanās izdevumus sedz pati.**

Van der Woude

Kornezov

De Baere

Petrlík

Kingston

Pasludināts atklātā tiesas sēdē Luksemburgā 2023. gada 20. decembrī.

[Paraksti]