



Judikatūras krājums

VISPĀRĒJĀS TIESAS SPRIEDUMS (astotā palāta)

2024. gada 7. februārī*

Valsts atbalsts – Atbalsts, ko Nīderlande saistībā ar Covid-19 pandēmiju piešķirusi *KLM* – Valsts garantija bankas aizdevumam un valsts subordinētais aizdevums – 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-146/22

Ryanair DAC, Sordsa [*Swords*] (Īrija), ko pārstāv *E. Vahida, F.-C. Laprèvote, V. Blanc, D. Pérez de Lamo* un *S. Rating*, advokāti,

prasītāja,

pret

Eiropas Komisiju, ko pārstāv *C. Georgieva, J. Carpi Badía* un *M. Farley*, pārstāvji,

atbildētāja,

ko atbalsta

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

un

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

un

Société Air France, Trablēanfrānsa [*Tremblay-en-France*] (Francija),

un

Air France-KLM, Parīze (Francija),

ko pārstāv *J. Derenne* un *D. Vallindas*, advokāti,

* Tiesvedības valoda – angļu.

un

Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV, Amstelveena [*Amstelveen*] (Nīderlande), ko pārstāv *K. Schillemans*, *P. Huizing* un *E. de Krom*, advokāti,

personas, kas iestājušās lietā,

VISPĀRĒJĀ TIESA (astotā palāta)

šādā sastāvā: priekšsēdētājs *A. Kornezovs* [*A. Kornezov*] (referents), tiesneši *G. De Bāre* [*G. De Baere*] un *D. Petrliks* [*D. Petrlik*]

sekretārs: *P. Kullens* [*P. Cullen*], administrators,

ņemot vērā tiesvedības rakstveida daļu,

pēc 2023. gada 7. jūlija tiesas sēdes

pasludina šo spriedumu.

Spriedums

- 1 Ar prasību, kas pamatota ar LESD 263. pantu, prasītāja *Ryanair DAC* lūdz atcelt Komisijas Lēmumu C(2021) 5437 final (2021. gada 16. jūlijs) par valsts atbalstu SA.57116 (2020/N) – Nīderlande – Covid-19: Valsts garantija aizdevumam un valsts aizdevums *KLM* (turpmāk tekstā – “apstrīdētais lēmums”).

Tiesvedības priekšvēsture un attiecīgā pasākuma konteksts

- 2 *Koninklijke Luchtvaart Maatschappij* (turpmāk tekstā – “*KLM*”) ietilpst *Air France-KLM* grupā. Minētās grupas vadībā atrodas holdings *Air France-KLM* (turpmāk tekstā – “holdings *Air France-KLM*”). Kā teikts apstrīdētajā lēmumā, šajā grupā citastarp vēl ietilpst arī *Société Air France S.A.* (turpmāk tekstā – “*Air France*”), “*Air France-KLM International Mobility (Suisse)*”, “*Blueteam V (France)*”, “*BigBlank (France)*”, “*Air France-KLM Finance (France)*” un “*Transavia Company (France)*”.
- 3 Saskaņā ar apstrīdēto lēmumu Francijas Republikai un Nīderlandes Karalistei pieder attiecīgi 14,3 % un 14 % no holdinga *Air France-KLM* kapitāla. Savukārt holdingam *Air France-KLM* pieder 100 % *Air France* kapitāldaļu un – tieši un netieši – 93,84 % no *KLM* pamatkapitāla. Turklāt minētajam holdingam pieder 99,7 % no *KLM* ekonomiskajām tiesībām, proti, tiesībām uz dividendēm, un 49 % no *KLM* balsstiesībām. Tam pašam holdingam pieder visas pārējo šī sprieduma 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 (Lēmums C(2020) 2983 final (2020. gada 4. maijs) 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*) 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”). Šis lēmums tika labots divas reizes, pirmo reizi – 2020. gada 17. decembrī (Komisijas Lēmums C(2020)9384 final), un otro reizi – 2021. gada 26. jūlijā (Komisijas Lēmums C(2021) 5701 final) (turpmāk tekstā – “*Air France* lēmums”). Šajā pašā lēmumā Komisija uzskatīja, ka atbalsta pasākuma, kas ir minētā lēmuma priekšmets, 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 pasākuma saņēmējiem.

- 6 2020. gada 26. jūnijā Nīderlandes Karaliste atbilstoši LESD 108. panta 3. punktam paziņoja Komisijai valsts atbalstu *KLM*, kas ietver, pirmkārt, valsts garantiju aizdevumam, ko tai piešķir banku konsorcijs, un, otrkārt, valsts aizdevumu (turpmāk tekstā – “attiecīgais pasākums”). Atbalsta kopējā summa tika noteikta 3,4 miljardu EUR apmērā. Attiecīgā pasākuma mērķis bija uz laiku sniegt *KLM* naudas līdzekļus, kas tai bija nepieciešami, lai risinātu Covid-19 pandēmijas negatīvās sekas. Nīderlandes Karaliste uzskatīja, ka, ņemot vērā *KLM* nozīmi tās ekonomikā un gaisa satiksmē, šīs sabiedrības maksātspēja vēl vairāk saasinātu jau tā smagos traucējumus tās tautsaimniecībā, ko bija izraisījis šī pandēmija.
- 7 Ar Lēmumu C(2020) 4871 final (2020. gada 13. jūlijs) par valsts atbalstu SA.57116 (2020/N) – Nīderlande – Covid-19: Valsts garantija un valsts aizdevums *KLM* Komisija secināja, pirmkārt, ka attiecīgais pasākums ir uzskatāms par valsts atbalstu LESD 107. panta 1. punkta izpratnē, un, otrkārt, tas ir saderīgs ar iekšējo tirgu, pamatojoties uz LESD 107. panta 3. punkta b) apakšpunktu. Saskaņā ar šo lēmumu *KLM* bija vienīgā atbalsta saņēmēja, izslēdzot citas *Air France-KLM* grupas sabiedrības.
- 8 2021. gada 5. aprīlī Eiropas Komisija pieņēma Lēmumu C(2021) 2488 final par valsts atbalstu SA.59913 – Francija – Covid-19 – [*Air France*] un holdinga *Air France-KLM* rekapitalizācija (turpmāk tekstā – “*Air France-KLM* un *Air France* lēmums”), kurā tā saskaņā ar LESD 107. panta 3. punkta b) apakšpunktu un Pagaidu regulējumu secināja, ka individuāls atbalsts, ko Francijas Republika piešķirusi *Air France* un holdingam *Air France-KLM* rekapitalizācijas veidā, ir saderīgs ar iekšējo tirgu un tā apmērs ir kopumā 4 miljardi EUR. Šis atbalsts ietver, pirmkārt, Francijas Republikas dalību kapitāla palielināšanas projektā par maksimālo summu 1 miljards EUR un, otrkārt, akcionāra aizdevuma 3 miljardu EUR apmērā, kas bija daļa no *Air France* lēmumā aplūkotā pasākuma, pārveidošanu par hibrīdinstrumentu, kurš pielīdzināms līdzdalībai pašu kapitālā. Atbilstoši *Air France-KLM* un *Air France* lēmumam šo pasākumu saņēmēji bija *Air France* un tās meitasuzņēmumi, kā arī holdings *Air France-KLM* un tās kontrolētie meitasuzņēmumi, izņemot *KLM* un tās meitasuzņēmumus.
- 9 Ar 2021. gada 19. maija spriedumu *Ryanair/Komisija (KLM; Covid-19)* (T-643/20, EU:T:2021:286) Vispārējā tiesa atcēla Komisijas 2020. gada 13. jūlija Lēmumu C(2020)4871 final, pamatojoties uz to, ka tajā nebija norādīts pamatojums attiecībā uz attiecīgā pasākuma saņēmēja noteikšanu. Vēl tā nolēma apturēt minētā lēmuma atcelšanas sekas līdz brīdim, kad Komisija pieņems jaunu lēmumu atbilstoši LESD 108. pantam.
- 10 2021. gada 16. jūlijā Komisija pieņēma apstrīdēto lēmumu, kurā tā uzskatīja, ka attiecīgais pasākums ir valsts atbalsts LESD 107. panta 1. punkta izpratnē, taču tas ir saderīgs ar iekšējo tirgu, pamatojoties uz LESD 107. panta 3. punkta b) apakšpunktu, un ka *KLM* un tās meitasuzņēmumi ir vienīgie atbalsta saņēmēji, izslēdzot citas *Air France-KLM* grupas sabiedrības.

Lietas dalībnieku prasījumi

- 11 Prasītājas prasījumi Vispārējai tiesai ir šādi:
 - atcelt apstrīdēto lēmumu;
 - piespriest Komisijai atlīdzināt tiesāšanās izdevumus.
- 12 Komisijas prasījumi Vispārējai tiesai ir šādi:
 - prasību noraidīt;
 - piespriest prasītājam atlīdzināt tiesāšanās izdevumus.
- 13 Nīderlandes Karaliste, *KLM*, *Air France* un holdings *Air France-KLM* lūdz noraidīt prasību kā nepamatotu un piespriest prasītājam atlīdzināt tiesāšanās izdevumus.
- 14 Francijas Republika lūdz Vispārējo tiesu noraidīt prasību kā nepieņemamu, ciktāl prasītāja apstrīdētā lēmuma pamatotību, un pārējā daļā to noraidīt pēc būtības.

Juridiskais pamatojums

Par pieņemamību

- 15 Prasītāja apgalvo, pirmkārt, ka tā ir ieinteresētā puse 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 tai ir *locus standi*, lai aizstāvētu savas procesuālās tiesības. Otrkārt, tā apgalvo, ka attiecīgais pasākums ir būtiski ietekmējis tās konkurences pozīciju tirgū un ka tādējādi tai ir tiesības celt prasību par apstrīdētā lēmuma pamatotību.
- 16 Komisija, Nīderlandes Karaliste, *KLM*, holdings *Air France-KLM* un *Air France* neapstrīd prasības pieņemamību.
- 17 Savukārt Francijas Republika apgalvo, ka prasītājam nav *locus standi*, lai iebilstu pret apstrīdētā lēmuma pamatotību.
- 18 Šajā lietā nav strīda par to, ka prasītāja ir *KLM* konkurente, un netiek apstrīdēts, ka līdz ar to tā ir jāuzskata par tādu "ieinteresēto personu" Regulas 2015/1589 1. panta h) punkta izpratnē, kurai ir *locus standi*, lai aizsargātu procesuālās tiesības, kas tai izriet no LESD 108. panta 2. punkta.
- 19 Attiecībā uz prasītājas *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).

- 20 Tā kā apstrīdētais lēmums, kurš adresēts Nīderlandes Karalistei, 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 prasītāju skar tieši un individuāli šīs tiesību normas izpratnē.
- 21 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).
- 22 Tādējādi, ja prasītājs apstrīd atbalsta izvērtējuma lēmuma, kas pieņemts, pamatojoties uz LESD 108. panta 3. punktu vai formālās izmeklēšanas procedūras beigās, pamatotību, tikai tas 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 šī sprieduma 21. punktā minētās judikatūras izpratnē. Tā tas it īpaši ir gadījumā, ja prasītāja stāvokli 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).
- 23 Šajā ziņā tas, ka prasītājs pierāda būtisku ietekmi uz tā stāvokli 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 stāvokli 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).
- 24 Līdz ar to no Tiesas judikatūras izriet, ka būtiska ietekme uz prasītāja konkurētspējas stāvokli 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 šis stāvoklis tiek būtiski skarts (spriedums, 2021. gada 15. jūlijs, *Deutsche Lufthansa/Komisija*, C-453/19 P, EU:C:2021:608, 58. punkts).
- 25 No tā izriet, ka šis nosacījums var tikt izpildīts, ja prasītājs iesniedz pierādījumus, kas ļauj pierādīt, ka attiecīgais pasākums var būtiski ietekmēt tā stāvokli 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).
- 26 Attiecībā uz elementiem, kas judikatūrā ir pieļauti šādas būtiskas ietekmes pierādīšanai, jāatgādina, ka ar to apstākli 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).

- 27 Konkurenta stāvoklim 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 situāciju arī citādi, tostarp radot peļņas samazinājumu vai nelabvēlīgāku attīstību par to, kāda būtu gaidāma šāda atbalsta neesamības gadījumā (spriedums, 2021. gada 15. jūlijs, *Deutsche Telekom*/Komisija, C-453/19 P, EU:C:2021:608, 61. punkts).
- 28 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. jūlijs, *Deutsche Telekom*/Komisija, C-453/19 P, EU:C:2021:608, 65. punkts).
- 29 Ņemot vērā šos principus, ir jāpārbauda, vai prasītāja ir iesniegusi pierādījumus, ka attiecīgais pasākums var būtiski ietekmēt tās stāvokli attiecīgajā tirgū.
- 30 Šajā ziņā, pirmkārt, prasītāja apgalvo, ka 2021. gadā tā bija pārvadājusi aptuveni 1,3 miljonus pasažieru un apkalpojusi 37 gaisa pārvadājumu maršrutus no un uz trijām lidostām, kas atrodas Nīderlandē. It īpaši prasītāja apgalvo, ka 13 no šiem gaisa pārvadājumu maršrutiem, kuros tā 2021. gadā bija pārvadājusi aptuveni 185 000 pasažieru, tā bijusi tiešā konkurencē ar *KLM*, un pārējie lietas dalībnieki to neapstrīd.
- 31 Turklāt prasības pieteikuma A.3.6. pielikumā izklāstītie dati, kuri arī nav apstrīdēti, pierāda, ka sēdvietu skaits, ko piedāvā prasītāja minētajos trīspadsmit gaisa pārvadājumu maršrutos, bieži vien ir līdzīgs *KLM* piedāvātajam vai atsevišķos gadījumos pat to pārsniedz. Līdz ar to konkurence starp tām piedāvāto sēdvietu skaita ziņā arī bija nozīmīga.
- 32 Bez tam saskaņā ar prasītājas apgalvojumu – kas nav apstrīdēts – šos trīspadsmit gaisa pārvadājumu maršrutus, kuros tā tieši konkurēja ar *KLM*, apkalpoja maz citu aviosabiedrību.
- 33 Otrkārt, prasītāja būtībā apgalvo, un tas nav ticis apstrīdēts, ka tā paredzēja komerciālu paplašināšanos Nīderlandes tirgū, par ko liecinot fakts, ka tā esot pasūtījusi 210 *Boeing 737 Max* gaisakuģus, kas tika iekļauti tās flotē 2021. gada jūnijā un kas tai ļautu turpināt paplašināšanās plānu.
- 34 Treškārt, saskaņā ar prasītājas iesniegto Politikas inovāciju fonda ziņojumu *Before Covid-19, air transportation in Europe: an already fragile sector* (Gaisa pārvadājumi Eiropā pirms Covid-19: jau tā trausla nozare), kurš datēts ar 2020. gada maiju un kura saturu lietas dalībnieki 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 prasītāja atradās relatīvi spēcīgā pozīcijā salīdzinājumā ar tādām tradicionālajām aviosabiedrībām kā *KLM*, kuras saskārās ar maksātnespējas vai pat aiziešanas no tirgus risku.

- 35 Proti, risks, ka attiecīgā pasākuma neesamības gadījumā *KLM* kļūs maksātnespējīga, izriet no apstrīdētā lēmuma, kurā precizēts, ka šī pasākuma mērķis bija nodrošināt *KLM* likviditāti, kas tai bija nepieciešama līdzekļu trūkuma novēršanai pēc Covid-19 veselības krīzes negatīvajām sekām, un tādējādi novērst *KLM* maksātnespēju.
- 36 Ceturtkārt, prasītāja apgalvo, ka konkurences attiecības starp to un *Air France-KLM* grupu kopumā ir vēl izteiktākas. Proti, tā esot pirmā aviosabiedrība Savienības līmenī pārvadāto pasažieru skaita ziņā, savukārt *Air France-KLM* grupa esot tikai ceturta, un pārējie lietas dalībnieki to neapstrīd.
- 37 Turklāt no prasītājas iesniegtā *Exane BNP Paribas* 2020. gada 15. jūlija ziņojuma *European Airlines, Blinded by the light* (Eiropas aviosabiedrības – gaismas apžilbinātas), kura saturu pārējie lietas dalībnieki nav apstrīdējuši, izriet, ka *Air France-KLM* grupas aviosabiedrības valsts atbalsta dēļ ir kļuvušas par tādām aviosabiedrībām Eiropā, kurām kopā bija vislielākais likviditātes apjoms, un ka saskaņā ar neapstrīdētu prasītājas apgalvojumu tās to ir izstūmušas kā tādu Eiropas aviosabiedrību, kas kopš 2020. gada jūlija ir spējusi izturēt visilgāko flotes pilnīgas imobilizācijas periodu, pirms tās finanšu līdzekļi tika pilnībā izsmelti.
- 38 Šī sprieduma 30.–37. punktā norādītie apstākļi, aplūkojot tos kopā, ļauj uzskatīt, ka prasītāja ir pierādījusi, ka attiecīgā pasākuma īstenošana varēja stiprināt *KLM* konkurences pozīciju par sliktu prasītājai un *prima facie* būtiski apdraudēt tās konkurences pozīciju tirgū, citastarp radot peļņas zudumu vai nelabvēlīgāku attīstību par to, kāda tā būtu bijusi, ja šāda pasākuma nebūtu (skat. šī sprieduma 27. punktā minēto judikatūru).
- 39 Šo secinājumu neatspēko Francijas Republikas iebildums, ka prasītāja nav galvenā *KLM* konkurente Nīderlandes tirgū.
- 40 Judikatūrā nav prasības ka prasītājam ir jābūt galvenajam atbalsta pasākuma saņēmēja konkurentam, lai varētu uzskatīt, ka tā konkurences pozīcija ar to ir būtiski ietekmēta.
- 41 Tāpat nevar atbalstīt Francijas Republikas iebildumu, ka prasītāja nav pierādījusi, ka apstrīdētais lēmums to ietekmē faktiskās situācijas dēļ, kas tās atšķir no visu pārējo *KLM* konkurentu situācijas.
- 42 Proti, nosacījums par būtisku ietekmi uz prasītāja konkurētspējas 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 situācijas nav jāsalīdzina (šajā ziņā skat. ģenerālvokāta M. Špunara [*M. Szpunar*] secinājumus lietā *Deutsche Lufthansa/ Komisija, C-453/19 P*, EU:C:2020:862, 58. punkts). Turklāt, kā atgādināts šī sprieduma 28. 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 situācija, un nošķirtu sevi no tās.
- 43 Turklāt jānorāda, ka šī sprieduma 21. 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 raksturiezmju dēļ” vai “saistībā ar kādu faktu, kas tos 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.

- 44 Tā tas ir izskatāmajā lietā. Visi šī sprieduma 30.–37. punktā minētie elementi ir vērsti uz to, lai pietiekami ticami pierādītu, ka prasītājas stāvokli attiecīgajos tirgos raksturo noteiktas tai piemītošas īpašas iezīmes, proti, tas, ka prasītāja un saņēmēja ir tiešas konkurentes ievērojamā skaitā gaisa satiksmes maršrutu, kuros turklāt tā piedāvā lielu skaitu sēdvietu, ka tā paredz komerciālu paplašināšanos Nīderlandes tirgū un ka tad, ja nebūtu attiecīgā pasākuma, būtu risks, ka *KLM* kļūs maksātnespējīga vai vismaz tiks būtiski novājināta, lai gan prasītājas finansiālais stāvoklis, šķiet, bija salīdzinoši spēcīgs salīdzinājumā ar atbalsta saņēmēju, tādējādi nostādot to situācijā, kas atbalsta neesamības gadījumā tai ļautu iegūt tirgus daļas, un tas nāktu par sliktu *KLM*.
- 45 Ņemot vērā visu iepriekš minēto, ir jāsecina, ka prasītāja ir juridiski pietiekami pierādījusi, ka attiecīgais pasākums varēja būtiski ietekmēt tās konkurences pozīciju attiecīgajā tirgū.
- 46 Ir jākonstatē, ka apstrīdētais lēmums prasītāju skar arī tieši, jo Nīderlandes Karalistes vēlme maksāt atbalstu *KLM* nerada nekādas šaubas un šāds maksājums var radīt prasītājai nelabvēlīgu konkurences situāciju un tādējādi ietekmēt tās tiesības, ka ar šo atbalstu netiktu izkropļota konkurence (šajā nozīmē skat. spriedumu, 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).
- 47 Līdz ar to prasītājas prasība, kas vērsta pret apstrīdētā lēmuma pamatotību, ir pieņemama.

Par lietas būtību

- 48 Prasības pamatojumam prasītāja izvirza piecus pamatus, kas būtībā attiecas uz, pirmkārt, tiesību kļūdu un acīmredzamu kļūdu vērtējumā saistībā ar holdinga *Air France-KLM* un *Air France* izslēgšanu no attiecīgā pasākuma saņēmēju loka, otrkārt, LESD noteikumu un vispārējo tiesību principu par diskriminācijas aizliegumu, pakalpojumu sniegšanas brīvību un brīvību veikt uzņēmējdarbību pārkāpumu, treškārt, kļūdainu LESD 107. panta 3. punkta b) apakšpunkta piemērošanu, ceturtkārt, tās procesuālo tiesību pārkāpumu un, piektkārt, pienākuma norādīt pamatojumu neizpildi.

Par pirmo pamatu – holdinga “Air France-KLM” un “Air France” izslēgšanu no attiecīgā pasākuma saņēmēju loka

- 49 Prasītāja apstrīd attiecīgā pasākuma saņēmēja noteikšanu. Tā apgalvo, ka Komisija ir kļūdaini uzskatījusi, ka tikai *KLM* un tās kontrolētās sabiedrības ir attiecīgā pasākuma saņēmējas, izslēdzot holdingu *Air France-KLM* un *Air France*. Šajā ziņā tā izvirza vairākus elementus, lai pierādītu, ka holdings *Air France-KLM* un *Air France* arī bija potenciāli vai netieši attiecīgā pasākuma saņēmēji. Šie elementi būtībā attiecas uz kapitāla, organizatoriskām, funkcionālām un ekonomiskām saiknēm starp holdingu *Air France-KLM*, *Air France* un *KLM*, līgumisko ietvaru, uz kura pamata attiecīgais pasākums tika piešķirts, kā arī kontekstu, kādā tas iekļaujas.

- 50 Komisija apstrīd prasītājas argumentus, uz apstrīdētajā lēmumā izcelto faktu pamata uzsverot, ka *Air France* un *KLM de facto* ir liela funkcionālā, ekonomiskā un organizatoriskā autonomija gan savā starpā, gan attiecībā uz holdingu *Air France-KLM*. Turklāt *Air France-KLM* grupas uzņēmuma un pārvaldības struktūra arī novēršot jebkādu netiešas atbalsta nodošanas starp *Air France* un *KLM* risku. Attiecīgais pasākums arī ietverot līgumiskus mehānismus, kas ir līdzvērtīgi piešķiršanas noteikumam un kas minētā pasākuma faktisko finansiālo un ekonomisko priekšrocību sniegtu vienīgi *KLM*.
- 51 Francijas Republika, Nīderlandes Karaliste, *KLM*, *Air France* un holdings *Air France-KLM* piekrit Komisijas apsvērumiem.
- 52 Apstrīdētajā lēmumā Komisija uzskatīja, ka attiecīgā pasākuma saņēmēji bija *KLM* un tās kontrolētie meitasuzņēmumi. Savukārt, lai gan *KLM* ietilpst *Air France-KLM* grupā, ne tās mātesuzņēmums, proti, holdings *Air France-KLM*, ne tās māsasuzņēmumi, tostarp *Air France* un tās kontrolētie meitasuzņēmumi, negūtu labumu no minētā pasākuma.
- 53 Tādējādi šajā pamatā būtībā ir izvirzīts jautājums par atbalsta pasākuma saņēmēja noteikšanu sabiedrību grupas kontekstā.
- 54 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, vai vairākas juridiski nošķirtas vienības veido vienu saimniecisku vienību, it īpaši rodas tad, ja jāidentificē atbalsta saņēmējs (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).
- 55 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 pastāvēšanu 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. maijs, *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).
- 56 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.
- 57 Komisija arī pati ir precizējusi 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).

- 58 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 saistībā ar šo ir jāņem vērā vienam no šiem subjektiem piederošas cita subjekta kontrolpaketes esamība, kā arī citas funkcionālas, ekonomiskas un organizatoriskas saites starp tiem.
- 59 Minētajā kontekstā ir ticis nospriests, ka Komisijai, lai piemērotu valsts atbalsta sistēmas noteikumus, ir plaša rīcības brīvība noteikt, 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 par 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 ziņā 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 nav 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).
- 60 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).
- 61 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).
- 62 Ņemot vērā judikatūrā noteiktos kritērijus un lietas dalībnieku argumentus, secīgi ir jāizvērtē kapitāla, organizatoriskās, funkcionālās un ekonomiskās saiknes starp holdingu *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”*

- 63 Vispirms Komisija norāda, ka prasības pieteikumā prasītāja apgalvo: tas, ka mātesuzņēmumam bija *de jure* iespēja īstenot kontroli pār savu meitasuzņēmumu, “pats par sevi” neesot pietiekami, lai uzskatītu, ka mātesuzņēmums ir jāiekļauj atbalsta pasākuma saņēmēju lokā. Replikā prasītāja apgalvo, ka Komisija savā vērtējumā nav ņēmusi vērā holdinga *Air France-KLM* kontroles pilnvaras pār tā meitasuzņēmumiem. Tā kā šis pēdējais prasītājas arguments nav prasības pieteikumā minētā argumenta papildinājums, tas tāpat esot nepieņemams, jo tas pirmo reizi ir izvirzīts replikā.

- 64 Ir jānoraida Komisijas argumentācija par to, ka nav pieņemams prasītājas replikā izvirzītais arguments, ka tā savā vērtējumā neesot ņēmusi vērā holdinga *Air France-KLM* kontroles pilnvaras pār saviem meitasuzņēmumiem, jo šie argumenti ir balstīti uz nepilnīgu prasības pieteikuma izpratni. Šajā lēmumā, pirmkārt, prasītāja apgalvo, ka Komisija nav pareizi novērtējusi ietekmi, kāda ir faktam, ka holdingam *Air France-KLM* saskaņā ar statūtiem bija iespēja veikt kontroles, palīdzības un finansiāla atbalsta funkcijas attiecībā uz tā meitasuzņēmumu *KLM*, un, otrkārt, tā kritizē Komisijas vērtējumu par vairākiem citiem faktoriem, kas attiecas uz strukturālām, funkcionālām, ekonomiskām un līgumiskām saiknēm starp dažādām *Air France-KLM* grupas vienībām. Prasības pieteikumā izklāstītie argumenti tātad neaprobežojas tikai ar atsauci uz holdinga *Air France-KLM de jure* iespēju īstenot kontroli pār *KLM*. Līdz ar to, tā kā iepriekš minētajā replikā ietvertais arguments ir papildinājums, tas tātad ir pieņemams.
- 65 Kad tas ir precizēts, pirmkārt, attiecībā uz kapitāla saiknēm starp dažādām *Air France-KLM* grupai piederošām vienībām ir jānorāda, kā atgādināts šī sprieduma 3. punktā, ka *Air France* pilnībā pieder holdingam *Air France-KLM* un ka pēdējam minētajam pieder 93,84 % pamatkapitāla, 99,7 % ekonomisko tiesību un 49 % balsstiesību *KLM*.
- 66 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).
- 67 Ja tā nav, tad vienkārša viena uzņēmuma sadalīšana divās atsevišķās vienībās, no kurām pirmā tieši veic attiecīgo saimniecisko darbību, bet otra 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).
- 68 Šajā lietā no apstrīdētā lēmuma 33. punkta izriet, ka holdingam *Air France-KLM* ir kontroles pilnvaras pār *KLM* tam piešķirto veto tiesību dēļ, pirmām kārtām, attiecībā uz *KLM* komercdarbību un budžetu un, otrām kārtām, uz tās vadītāju atalgojumu, iecelšanu amatā un atstādināšanu no amata, tostarp *KLM* 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.
- 69 No apstrīdētā lēmuma 40. un 51. punkta arī izriet, ka holdingam *Air France-KLM* ir tiesības apstiprināt tā meitasuzņēmumu finansēšanas darījumus, kas pārsniedz 150 miljonus EUR. Šīs tiesības ir izrādījušās atbilstošas šajā lietā, ņemot vērā, kā Komisija atzīst apstrīdētajā lēmumā, ka Nīderlandes Karalistes piešķirtais finansējums pārsniedz 150 miljonu EUR robežvērtību, līdz ar to holdingam *Air France-KLM* tas bija jāapstiprina pirms piešķiršanas.
- 70 Otrkārt, attiecībā uz strukturālajām saiknēm starp holdingu *Air France-KLM*, *Air France* un *KLM* prasītāja 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”), kura izvilkumu tā ir iesniegusi Vispārējā tiesā un 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.

- 71 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.
- 72 Piemēram, *Air France-KLM* grupā visi ieguldījumi, kas pārsniedz 5 miljonus EUR, kā arī flotes darbības, līdzdalības iegūšanas un atsavināšanas darījumi ir jāapstiprina Grupas izpildu komitejai, kurā citastarp ietilpst holdinga *Air France-KLM*, *Air France* un *KLM* ģenerāldirektori, kā to tiesas sēdē apstiprināja arī minētais holdings.
- 73 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*.
- 74 Tāpat no 2019. gada vispārējā reģistrācijas dokumenta izriet, ka tirgus risku pārvaldību *Air France-KLM* grupā vada *Risk Management Committee*, kurā ietilpst veido 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.
- 75 No tā arī izriet, ka šo jaukto struktūru lēmumus *Air France-KLM* grupas līmenī pēc tam īsteno katra grupas vienība.
- 76 No tā izriet, ka kapitāla un organizatoriskās saiknes *Air France-KLM* grupā 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 vismaz attiecībā uz atsevišķu svarīgu lēmumu pieņemšanu apvienoti augsta līmeņa pārstāvji no holdinga *Air France-KLM*, *Air France* un *KLM*.
- 77 Tādējādi kapitāla un organizatoriskās saiknes *Air France-KLM* grupā, kā to apgalvo prasītāja, ir pirmais elements, kas pierāda, ka atsevišķas juridiskās vienības minētajā grupā veido vienu saimniecisku vienību valsts atbalsta noteikumu piemērošanas nolūkā.

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

- 78 Pirmkārt, Komisija apstrīdētā lēmuma 36. punktā norādīja, ka holdings *Air France-KLM* nodarbināja savus darbiniekus un “balstījās” uz darbiniekiem, kurus darbam tajā bija norīkojušas *Air France* un *KLM*. Turklāt šī lēmuma 33. un 112. punktā, kā atgādināts šī sprieduma 68. punktā, tā norādīja, ka holdingam 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 tā meitasuzņēmumu vadītājiem.

- 79 Otrkārt, apstrīdētā lēmuma 37. punktā Komisija paskaidroja, ka holdings *Air France-KLM* “tieši” nedarbojās gaisa transporta tirgos, kuros darbojās *Air France* un *KLM*, konstatējot, ka minētā holdinga uzdevums bija sniegt atbalstu saviem meitasuzņēmumiem “informātikas, cilvēkresursu, mārketinga, digitālās, komunikācijas un inovācijas jomā”.
- 80 Tomēr apstrīdētā lēmuma 42. punktā Komisija konstatēja, ka *Air France* un *KLM*, darbojoties holdinga *Air France-KLM* vadībā, koordinēja “pārdošanas un cenu un ieņēmumu pārvaldības jomā, pamatojoties uz holdinga [*Air France-KLM*] līmenī noteikto stratēģiju”, ar *Air France* un *KLM* šim nolūkam norikoto darbinieku palīdzību. Šāds konstatējums izriet arī no minētā lēmuma 112. punkta.
- 81 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 un cenu un ieņēmumu pārvaldības jomā, un tas turklāt ir iesaistīts lēmumu pieņemšanā par darījumiem saistībā ar floti (skat. šī sprieduma 72. punktu): tas apstiprina, ka starp holdingu *Air France-KLM*, *Air France* un *KLM* pastāv integrācijas pakāpe.
- 82 Noteiktas funkcionālas koordinācijas esamību *Air France-KLM* grupā turklāt ilustrē prasītājas 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 sauktas attiecīgi par “*Transavia France*” un “*Transavia Netherlands*”. “*Transavia France*” un “*Transavia Netherlands*” un ir attiecīgi *Air France* un *KLM* meitasuzņēmumi. Komisija šajā ziņā norādīja, ka, lai gan šīm abām sabiedrībām ir savas licences, sertifikāti, satiksmes tiesības, laika nišas, aktīvi, personāls un vadība, tirgū tās darbojas ar vienu un to pašu preču zīmi “*Transavia*” un tām ir viena un tā pati interneta vietne. Turklāt, kā apgalvo prasītāja, *Transavia* bieži ir minēts kā viens uzņēmums 2019. gada vispārējā reģistrācijas dokumentā un holdinga *Air France-KLM* 2020. gada vispārējā reģistrācijas dokumentā, kas iesniegts Francijas Finanšu tirgu iestādē saskaņā ar Regulu 2017/1129 (turpmāk tekstā – “2020. gada vispārējais reģistrācijas dokuments”), kad šajos dokumentos ir atsauce uz šīs grupas komercdarbības *low cost* segmentu. Tādējādi šis piemērs liecina par zināmu funkcionālu un komerciālu sadarbību starp diviem *Air France* un *KLM* meitasuzņēmumiem.
- 83 Treškārt, no apstrīdētā lēmuma 38.–40. un 112. punkta izriet, ka holdings *Air France-KLM* veic arī finanšu funkcijas *Air France* un *KLM* vajadzībām. Pirmām kārtām, tas saviem meitasuzņēmumiem sniedz budžeta norādījumus. Otrām kārtām, tas, kā norādīts apstrīdētajā lēmumā, “reizumis” var piesaistīt kapitālu finanšu tirgos (parāds vai pašu kapitāls) par labu saviem meitasuzņēmumiem atbilstoši to individuālajām vajadzībām.
- 84 Jāpiebilst, kā to dara prasītāja un kā izriet no šī sprieduma 70.–75. punkta, ka holdings *Air France-KLM* ir iesaistīts savu meitasuzņēmumu nozīmīgāko ieguldījumu koordinēšanā un apstiprināšanā, kapitāldaļu iegādes un atsavināšanas darījumos, kā arī to finanšu risku un tiem nepieciešamo segumu pārvaldībā, kuri tiek nepārtraukti un pastāvīgi uzraudzīti *Air France-KLM* grupas līmenī.

- 85 Holdinga *Air France-KLM* finansiālo lomu šajā lietā ilustrē apstrīdētā lēmuma 40. punktā norādīts fakts, ka tam ir tiesības apstiprināt savu meitasuzņēmumu finansēšanas darījumus, kas pārsniedz 150 miljonus EUR, un ka tāpēc tam attiecīgais pasākums bija jāapstiprina.
- 86 Apstrīdētajā lēmumā un tiesas sēdē Komisija, vienlaikus atzīstot holdinga *Air France-KLM* finansiālo lomu par labu saviem meitasuzņēmumiem, ir relativizējusi tā nozīmīgumu, to kvalificējot kā “ierobežotu” (apstrīdētā lēmuma 38. punkts).
- 87 Tomēr no šī sprieduma 68. un 85. punkta izriet, ka holdings *Air France-KLM* koordinē vai pat apstiprina svarīgus vai stratēģiskus lēmumus finansēšanas, investīciju un flotes jomā.
- 88 Šo secinājumu apstiprina dati, kas ietverti 2019. un 2020. gada vispārējos reģistrācijas dokumentos, no kuriem izriet, ka holdings *Air France-KLM* ir emitējis virkni obligāciju 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 minētā grupa paredzēja “sistemātiski izmantot tirgus finansējumu, [ar] *Air France-KLM* [starpniecību]”.
- 89 Neraugoties uz to, Komisija apstrīdētajā lēmumā uzskatīja, ka *Air France* un *KLM* bija “funkcionāli autonomas”, pamatojoties uz šādiem apstākļiem (apstrīdētā lēmuma 41. punkts).
- 90 Pirmkārt, *Air France* un *KLM* esot “atsevišķas vadības grupas” (apstrīdētā lēmuma 41. punkta pirmais ievilkums). Tomēr šis apgalvojums ir ļoti jāniansē ar šī sprieduma 68.–75. 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* grupā ir atbildīgas par noteiktu svarīgu lēmumu attiecībā uz tās meitasuzņēmumiem kontroli un koordinēšanu un ka minētais holdings balstās uz *Air France* un *KLM* darbiniekiem, kas norikoti darbā šajā holdingā.
- 91 Otrkārt, *KLM* esot “neatkarīga un pilnībā atbildīga” par tās komercdarbības galvenajiem elementiem, it īpaši cilvēkresursiem, floti, tīkla attīstību, klientu apkalpošanu, pasažieru un kravu pārvaldību, apkopes darbībām, gaisa pārvaldījumu darbību, pakalpojumiem lidmašīnā un tirdzniecību (apstrīdētā lēmuma 41. punkta pirmais ievilkums). Tomēr šajos apgalvojumos nav ņemta vērā holdinga *Air France-KLM* loma gan attiecībā uz darbībām, kas saistītas ar floti (skat. šī sprieduma 68. un 72. punktu), gan uz gaisa pārvaldījumu pakalpojumu sniegšanu, it īpaši pārdošanas un cenu un ieņēmumu pārvaldības jomā, kuras stratēģija tiek noteikta minētā holdinga līmenī (skat. šī sprieduma 80.–82. punktu).
- 92 Treškārt, *KLM* esot “neatkarīga finanšu organizācija” it īpaši attiecībā uz iekšējo un ārējo attiecību, naudas līdzekļu, revīzijas un nodokļu finansēšanu un kontroli (apstrīdētā lēmuma 41. punkta otrais ievilkums). Apstrīdētā lēmuma 40. punktā Komisija turklāt norādīja, ka “ikdienas” finanšu darbības *Air France* un *KLM* veic neatkarīgi. Tomēr šie apgalvojumi ir pretrunā tam, ka holdingam *Air France-KLM* ir jāapstiprina jebkāds finansējums, kas pārsniedz 150 miljonu EUR robežvērtību, vai jebkāds ieguldījums, kas pārsniedz 5 miljonus EUR. Turklāt tas, ka “ikdienas” finanšu darbības vada pašas *Air France* un *KLM*, nav pretrunā iepriekš minētajam.
- 93 Ceturtkārt, *KLM* pārvaldot savas likviditātes vajadzības “neatkarīgi, bez *KLM* iejaukšanās”. Holdingam *Air France-KLM* neesot nekādas kontroles pār *KLM* līdzekļiem. Piemēram, daži lēmumi tiek pieņemti *KLM* valdes līmenī, nevis minētā holdinga līmenī. Neesot arī “peļņas un zaudējumu sadales mehānisma vai vienošanās par naudas līdzekļu kopīgošanu starp *Air France* un *KLM*” (apstrīdētā lēmuma 40. punkta otrais ievilkums un 41. punkta trešais ievilkums).

- 94 Tomēr, pirmām kārtām, ir jāprecizē arī tas, ka *Air France* un *KLM* neatkarīgi pārvalda savus naudas līdzekļus, jo holdings *Air France-KLM* piesaista kapitālu tirgos par labu saviem meitasuzņēmumiem (skat. šī sprieduma 83. punktu), kurā tas apstiprina finansēšanas darījumus, kas pārsniedz 150 miljonus EUR, un sniedz budžeta norādījumus saviem meitasuzņēmumiem. Tāpat apgalvojums, ka daži lēmumi tiek pieņemti *KLM* valdes līmenī, nevis holdinga *Air France-KLM* līmenī, ir jārelativizē, ņemot vērā šī sprieduma 72. punktā norādītos apstākļus, no kuriem izriet, ka holdings ir iesaistīts svarīgu un stratēģisku lēmumu pieņemšanā finansēšanas, investīciju un ar floti saistīto darījumu jomā.
- 95 Otrām kārtām, lai gan Komisija ir apstiprinājusi, ka starp *Air France* un *KLM* nav ne peļņas un zaudējumu sadales mehānisma, ne vienošanās par naudas līdzekļu kopīgošanu, tā tomēr apstrīdētā lēmuma 47. punktā ir norādījusi, ka starp *Air France* un *KLM* un to meitasuzņēmumiem pastāv “izmaksu sadalīšanas nolīgumi”. No šī paša punkta izriet, ka pastāv “kopīgas darbības, ko kopīgi veic *Air France* un *KLM* vai to meitasuzņēmumi”. Šie pierādījumi apstiprina, ka starp šīm sabiedrībām *Air France-KLM* grupā pastāv zināma funkcionāla integrācija un sadarbība.
- 96 Tādējādi visi šī sprieduma 78.–95. punktā minētie apsvērumi atspēko secinājumu, pie kura ir nonākusi Komisija, proti, ka *Air France* un *KLM* ir funkcionāla autonomija.
- 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.–46. un 113. punktā Komisija uzskatīja, ka holdingam *Air France-KLM*, *KLM* un *Air France* ir *de facto* ekonomiska autonomija šādu iemeslu dēļ.
- 99 Vispirms – holdings *Air France-KLM* neveicot nekādas darbības, kas radītu ārējos ieņēmumus, līdz ar to tas nevarot autonomi atbalstīt *Air France* un *KLM*. Holdinga ieņēmumi tiek gūti tikai un vienīgi no tā meitasuzņēmumu iekšējiem ieņēmumiem, ko veido pārvaldības maksa, kura sedz šī holdinga pārvaldības izmaksas, atlīdzība par preču zīmēm un daži izmaksu pārdales mehānismi (apstrīdētā lēmuma 43. un 44. punkts). Turpinājumā – lai gan holdings *Air France-KLM* var sniegt noteiktus finanšu pakalpojumus *KLM*, šādi pakalpojumi nenozīmē, ka finansāla atbalsta sniegšanu *KLM* un *Air France* (minētā lēmuma 45. punkts). Visbeidzot – komerciālās attiecības starp *Air France* un *KLM* tiek īstenotas parastos tirgus apstākļos un tās apspriež autonomas vadības vienības. Nolīgumos par izmaksu sadali starp šīm abām sabiedrībām esot paredzēts sadales kritērijs, kas balstīts uz “tirgus standartiem” (šī lēmuma 46. un 47. punkts).
- 100 Šajā ziņā, pirmkārt, kā apgalvo prasītāja, tas, ka holdings *Air France-KLM* gūst savus ieņēmumus tikai no saviem meitasuzņēmumiem, pierāda, ka starp minēto holdingu un tā meitasuzņēmumiem pastāv zināma savstarpēja ekonomiska 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 un cenu un ieņēmumu pārvaldības jomā (skat. šī sprieduma 80. punktu) un ka šis holdings ir koordinēti iesaistīts savu meitasuzņēmumu finansēšanā (skat. šī sprieduma 83.–87. punktu).

- 101 Otrkārt, pat pieņemot, ka holdings *Air France-KLM* finanšu tirgos darbojas tikai kā “starpnieks” starp tās meitasuzņēmumiem un ieguldītājiem, tas apstiprina faktu, ka minētais holdings rikojas šo 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 minētajā grupā tiek īstenota tieši holdinga *Air France-KLM* dēļ.
- 102 Par to liecina prasītājas norādītais apstākļi, ka holdings *Air France-KLM* 2021. gada jūlijā publiski paziņoja par liela skaita gaisa kuģu pasūtījumu *KLM*, “*Transavia Netherlands*” un “*Transavia France*” kopīgām vajadzībām. Iztaujāta par šo procesa organizatorisko pasākumu ietvaros un tiesas sēdē, Komisija apstiprināja šī kopējā pasūtījuma patiesumu un paskaidroja, ka minētais holdings bija apspriedis tā noteikumus, lai panāktu labāku vienošanos. Tādējādi, pat ja līgumus parakstīja un apmaksāja atsevišķi *KLM*, “*Transavia Netherlands*” un “*Transavia France*”, tomēr *KLM*, “*Transavia Netherlands*” un “*Transavia France*” varēja gūt labumu no labākas vienošanās, pateicoties holdingam *Air France-KLM*.
- 103 Treškārt, kā norādīts šī sprieduma 95. punktā, fakts, ko ir atzinusi Komisija, ka starp *Air France* un *KLM* pastāv izmaksu dalīšanas nolīgumi, kā arī *Air France* un *KLM* un to meitasuzņēmumu kopīgās darbības, apstiprina, ka starp tiem pastāv zināma ekonomiskā integrācija un sadarbība.
- 104 Ceturtkārt, apstrīdētā lēmuma 44. un 46. punktā Komisija apgalvo, ka finansiālās un komerciālās attiecības starp holdingu *Air France-KLM* un tā meitasuzņēmumiem *Air France* un *KLM*, kā arī divu pēdējo minēto starpā tiekot īstenotas “parastos tirgus apstākļos”. It īpaši par attiecībām starp *Air France* un *KLM* tā šajā kontekstā atsaucas uz faktu, ka tās 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 tā, it kā tie būtu noslēgti starp neatkarīgām pusēm, un ka līdz ar to šajā ziņā nekāda priekšrocība nevarētu pāriet no vienas uz otru (apstrīdētā lēmuma 46. punkta pirmais ievilkums). 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* grupā pastāv ekonomiskā autonomija, ņemot vērā šī sprieduma 100.–103. punktā norādītos apstākļus.
- 105 Turklāt jāatgādina, ka attiecīgā pasākuma piešķiršana bija pamatota it īpaši ar vajadzību atbalstīt *KLM* laikā, kad tai ievērojami trūka līdzekļu un pastāvēja saistību neizpildes risks (apstrīdētā lēmuma 12. un 13. punkts). Šādos apstākļos šī pasākuma priekšrocība tieši izpaužas kā lielas līdzekļu summas, kas nebūtu pieejamas tirgus apstākļos. Līdz ar to, pirmkārt, šāds pasākums nostiprinātu *Air France-KLM* grupas finansiālo stāvokli kopumā, jo tas novērstu vienu no tās galvenajiem meitasuzņēmumiem, proti, *KLM*, saistību neizpildes risku un tādējādi nodrošinātu minētās grupas sabiedrību kreditorus, turklāt precizējot, ka attiecīgajā pasākumā ietilpstošais valsts aizdevums ir atkarīgs no bankas vai obligāciju aizņēmumiem, kas nav nodrošināti un nav subordinēti (minētā lēmuma 81. punkts). Otrkārt, ņemot vērā holdinga *Air France-KLM* finansiālo lomu šajā grupā, tas attiecīgā gadījumā savu meitasuzņēmumu interesēs un to vajadzībām varētu iegūt tādu finansējumu tirgos, kas tam nebūtu pieejams bez atbalsta vai būtu pieejams ar mazāk labvēlīgiem nosacījumiem.
- 106 Turklāt, ja nebūtu attiecīgā pasākuma, *KLM* visticamāk nebūtu varējusi turpināt savu darbību un tādā veidā būtu apdraudējusi kopīgi ar *Air France* veikto darbību turpināšanu (skat. šī sprieduma 80.–82., 95. 102. un 103. punktu). Tādējādi, ļaujot turpināt *KLM* darbību, minētais pasākums arī netieši, bet noteikti ļauj turpināt darbību, ko kopīgi veic *Air France* un *KLM*.

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 noteikumu piemērošanas nolūkā.

– Par līgumiem, uz kuru pamata tika piešķirts attiecīgais pasākums

108 Apstrīdētā lēmuma 53. un 114. punktā Komisija būtībā uzskatīja, ka līgumiskie mehānismi, uz kuru pamata tika piešķirts attiecīgais pasākums, garantēja, ka *KLM* un tās meitasuzņēmumi bija vienīgie saņēmēji.

109 Prasītāja, atsaucoties uz atsevišķu attiecīgo līgumu noteikumu saturu, būtībā apgalvo, ka ar tiem nevar garantēt, ka *KLM* ir vienīgā attiecīgā pasākuma saņēmēja.

110 Komisija atbild, ka aplūkojamie līgumiskie mehānismi ir līdzvērtīgi piešķiršanas noteikumam, kas attiecīgā pasākuma faktisko finansiālo un ekonomisko priekšrocību piešķir vienīgi *KLM*.

111 Jākonstatē, ka attiecīgais pasākums bija jāpiešķir, pamatojoties uz šādiem apstrīdētā lēmuma 18. punktā aprakstītiem līgumiem: pirmkārt, pamatlīgumu starp Nīderlandes valsti, *KLM* un holdingu *Air France-KLM* (turpmāk tekstā – “pamatlīgums”), otrkārt, līgumu par atjaunojamu kredītlīniju starp *KLM* un banku konsorciju (turpmāk tekstā – “līgums par banku aizdevumu”) un, treškārt, līgumu par valsts aizdevumu starp Nīderlandes valsti un *KLM* (turpmāk tekstā – “līgums par valsts aizdevumu”).

112 Ir svarīgi konstatēt, kā to dara prasītāja, ka holdings *Air France-KLM* ir līgumslēdzējs pamatlīgumā, kurā ir paredzēti vispārīgi nosacījumi, kas reglamentē attiecīgā pasākuma piešķiršanu. Minētais holdings pats ir uzņēmies līgumiskās tiesības un pienākumus attiecībā pret tā līgumpartneriem saistībā ar attiecīgā pasākuma īstenošanu.

113 Pirmkārt, kā izriet no apstrīdētā lēmuma 51. punkta, pamatlīgums ir juridiskais līdzeklis, ar kuru finansējumu, kas izriet no attiecīgā pasākuma, apstiprina holdings *Air France-KLM*, jo tam ir jāapstiprina visas finansēšanas darbības, kas pārsniedz 150 miljonus EUR.

114 Otrkārt, no apstrīdētā lēmuma 85.–90. punkta izriet, ka Nīderlandes iestādes attiecīgā pasākuma piešķiršanai paredzēja “papildu nosacījumus”. No Komisijas sniegtajām atbildēm uz jautājumiem procesa organizatorisko pasākumu ietvaros un tiesas sēdē izriet, ka šie “papildu nosacījumi” ir ietverti pamatlīgumā un ka līdz ar to holdings *Air France-KLM* konkrēti ir apņēmis tos īstenot kā attiecīgā pasākuma piešķiršanas nosacījumus.

115 Tādējādi, piemēram, no Komisijas atbildēm uz procesa organizatorisko pasākumu izriet, ka holdingam *Air-France-KLM* bija jādod piekrišana *KLM* pārstrukturēšanas plānam, kas saskaņā ar apstrīdētā lēmuma 89. punktu bija jāizstrādā vēlākais līdz 2020. gada 1. oktobrim un jāpiemēro līdz 2025. gadam, lai uzlabotu *KLM* peļņas normu.

116 Turklāt holdings *Air France-KLM* piekrita pamatlīguma ietvaros grozīt atsevišķus noteikumus nolīgumos, kas 2004. gadā tika noslēgti starp Nīderlandes valsti, minēto holdingu un *KLM* laikā, kad tika apstiprināta koncentrācija starp *Air France* un *KLM*. Šo grozījumu rezultātā uzteikuma termiņš saistību, kuras puses uzņēmušās saskaņā ar šiem līgumiem, izbeigšanai tiek pagarināts līdz pieciem gadiem it īpaši attiecībā uz *KLM* reģistrācijas vietu, tās mājas bāzi Nīderlandē un esošo darbības licenču saglabāšanu.

- 117 Holdings *Air France-KLM* piekrita arī citu pamatlīgumā paredzēto nosacījumu īstenošanai, it īpaši attiecībā uz darba tiesībām, tikla kvalitāti un ilgtspēju.
- 118 No tā izriet, ka vairāki attiecīgā pasākuma piešķiršanas nosacījumi ir skaidri pakļauti holdinga *Air France-KLM* apstiprinājumam vai holdings *Air France-KLM* ir uzņēmis saistības attiecībā uz tiem. Tas pierāda, ka līgumi, uz kuriem pamatojoties tika piešķirts attiecīgais pasākums, rada minētajam holdingam būtiskas līgumiskas tiesības un pienākumus saistībā ar minētā pasākuma piešķiršanu un īstenošanu.
- 119 Neraugoties uz iepriekš minēto, Komisija apstrīdētā lēmuma 53. un 114. punktā uzskatīja, ka vairāki līgumiskie mehānismi garantē, ka no attiecīgā pasākuma labumu gūst tikai *KLM* un tās meitasuzņēmumi.
- 120 Pirmkārt, Komisija apstrīdētā lēmuma 53. punkta pirmajā ievilkumā konstatēja, ka vienā no līguma par valsts aizdevumu noteikumiem ir paredzēts, ka šis aizdevums var tikt izmantots tikai *KLM* un tās meitasuzņēmumu korporatīvajām vispārīgajām vajadzībām un ka neviena no šī aizdevuma saņemtā summa nevar tikt “pastarpināti aizdota” *Air France* vai holdinga *Air France-KLM* vajadzībām.
- 121 Tomēr jākonstatē, kā to dara prasītāja, ka šī sprieduma 120. punktā minētais noteikums saskaņā ar tā formulējumu, kā tas izklāstīts apstrīdētajā lēmumā, aprobežojas ar aizliegumu attiecīgo aizdevumu piešķirt kā “pastarpinātu aizdevumu” holdingam *Air France-KLM* vai *Air France*, tomēr neizslēdzot iespēju, ka pēdējās minētās var kaut vai netieši gūt labumu no attiecīgā pasākuma kā citādi, kaut netieši.
- 122 Otrkārt, saskaņā ar citu pamatlīguma noteikumu holdings *Air France-KLM* un *KLM* apņemas, ka ieņēmumi no attiecīgā pasākuma netiek izmantoti, lai no tiem “tieši” gūtu labumu holdings vai *Air France*. Turklāt Nīderlandes valsts esot iecēlusi vienu no saviem pārstāvjiem, lai uzraudzītu, kā *KLM* izmanto līdzekļus, kas iegūti no attiecīgā pasākuma, un it īpaši to, ka tie netiek izmantoti, lai “tieši” dotu labumu minētajam holdingam vai *Air France* (apstrīdētā lēmuma 53. punkta otrais un sestais ievilkums).
- 123 Tomēr, kā būtībā apgalvo prasītāja, šī sprieduma 122. punktā minētais noteikums attiecas tikai uz “tiešajiem” ieņēmumiem, tomēr neizslēdzot iespēju, ka holdings vai *Air France* var netieši gūt labumu no attiecīgā pasākuma.
- 124 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 tātad valsts atbalstu citām juridiskām personām, kuras 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).
- 125 Šajā ziņā pietiek norādīt, ka 2020. gada vispārējā reģistrācijas dokumentā, kura izvilcumu Vispārējā tiesā ir iesniegusi prasītāja, *Air France-KLM* grupa ir skaidri atzinusi, ka Francijas Republikas un Nīderlandes Karalistes piešķirtie un Komisijas apstiprinātie atbalsta pasākumi par kopējo summu 10,4 miljardi EUR “ir ļāvuši uzlabot grupas likviditātes stāvokli”. No tā izriet, ka, pēc minētās grupas domām, minētie pasākumi, tostarp attiecīgais pasākums, sniedza labumu šai grupai kopumā, nevis tikai *KLM*.

- 126 Proti, garantējot *KLM*, kas ir viens no diviem galvenajiem holdinga *Air France-KLM* meitasuzņēmumiem, dzīvotspēju, attiecīgais pasākums arī stiprina pēdējās minētās sabiedrības dzīvotspēju. Ja šāda pasākuma nebūtu, *KLM* saistību neizpildes risks būtu varējis apdraudēt minēto holdingu un līdz ar to visu *Air France-KLM* grupu.
- 127 Tādējādi, ņemot vērā integrācijas līmeni *Air France-KLM* grupā un, konkrētāk, nozīmīgu ieguldījumu koordinētu un centralizētu pārvaldību, flotes darbības un finanšu risku pārvaldību minētās grupas līmenī (skat. šī sprieduma 68.–75. punktu), attiecīgais pasākums vismaz netieši var stiprināt arī visas šīs grupas finansiālo stāvokli. Tāpat, uzlabojot visas grupas likviditātes stāvokli, kā skaidri atzīts 2020. gada vispārējā reģistrācijas dokumentā, minētais pasākums var stiprināt holdinga *Air France-KLM* spēju piesaistīt līdzekļus finanšu tirgos savu meitasuzņēmumu, tostarp *Air France*, vajadzībām, kā to pamatoti apgalvo prasītāja.
- 128 Treškārt, saskaņā ar līgumu par bankas aizdevumu *KLM* varēja aizņemties summas ar atjaunojamo kredītlīniju tikai uz īsu laiku atkarībā no tās likviditātes vajadzībām. Tādējādi, ja šādas vajadzības vairs nebūtu, *KLM* nevarētu refinansēt esošos aizdevumus un tai tie būtu jāatmaksā. Tas pats netieši attiecas uz līgumu par valsts aizdevumu. Turklāt saskaņā ar pamatlīgumu un līgumu par valsts aizdevumu šis aizdevums bija jāpārskaita pa daļām un pēc katra maksājuma pieprasījuma *KLM* bija jāapstiprina, ka ir ievēroti līgumā par valsts aizdevumu ietvertie nosacījumi, it īpaši nosacījums par “pastarpināta aizdevuma” aizliegumu holdingam *Air France-KLM* un *Air France* (apstrīdētā lēmuma 53. punkta trešais un ceturtais ievilkums).
- 129 Tomēr tas, ka saskaņā ar līgumu par valsts aizdevumu šis aizdevums tiek izmaksāts pa daļām vai ka saskaņā ar līgumu par bankas aizdevumu šis aizdevums izpaužas kā atjaunojama kredītlīnija atbilstoši *KLM* likviditātes vajadzībām, šī sprieduma 125.–127. punktā izklāstīto iemeslu dēļ nekādi neizslēdz, ka šie aizdevumi, kaut arī tikai netieši, varētu sniegt labumu visai grupai kopumā.
- 130 Ceturtkārt, *KLM* esot aizliegts izmaksāt dividendes vai citas atlīdzības par kapitālu attiecīgā pasākuma laikā, un tas liedzot *KLM* dividenžu veidā pārskaitīt šādi iegūto atbalstu holdingam vai *Air France* (apstrīdētā lēmuma 53. punkta piektais ievilkums).
- 131 Tomēr attiecīgais aizliegums, kura galvenais mērķis ir izvairīties no tā, ka publiskie līdzekļi tiek novirzīti par labu saņēmēja akcionāriem dividenžu vai citu atlīdzību par kapitālu formā, neatspēko šī sprieduma 125.–127. punktā izklāstītos apsvērumus.
- 132 Ņemot vērā iepriekš minēto, jāsecina, ka apstrīdētajā lēmumā minētie līgumiskie mehānismi neļauj konstatēt, ka vienīgie attiecīgā pasākuma saņēmēji ir *KLM* un tās meitasuzņēmumi, izslēdzot holdingu *Air France-KLM* un *Air France* un to kontrolētos meitasuzņēmumus.
- 133 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, kuri sniedz atbalsta priekšrocību kādai no minētās grupas sabiedrībām, izslēdzot citas šīs grupas sabiedrības.
- 134 Šajā ziņā, kā norādīts šī sprieduma 55. un 56. 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, uz kuriem pamatojoties 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.

- 135 Katrā ziņā īpašie apstākļi lietās, kurās taisīti Komisijas minētie spriedumi, nav salīdzināmi ar šīs lietas apstākļiem.
- 136 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.–132. punkta, tieši atkarībā no dažādo šajā lietā piemērojamo līguma noteikumu satura Vispārējā tiesa uzskata, ka tie neļauj konstatēt, ka vienīgie attiecīgā pasākuma saņēmēji ir *KLM* un tās meitasuzņēmumi, izslēdzot holdingu *Air France-KLM* un *Air France* un to kontrolētos meitasuzņēmumus. Turklāt holdingam *Air France-KLM* šajā lietā ir būtiskas līgumiskās tiesības un pienākumi saistībā ar attiecīgo pasākumu un tāpat tas ir tieši iesaistīts tā pārvaldībā.
- 137 Otrkārt, pastāv vairākas būtiskas faktiskas atšķirības starp izskatāmo lietu un lietu, kurā 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 lietā. Piemēram, šajā gadījumā holdings *Air France-KLM* saglabāja visas stratēģiskās prerogatīvas finansēšanas, ieguldījumu un ar floti saistīto darījumu jomā, bet tas tā nebija holdinga gadījumā minētajā lietā. Turklāt minētajam holdingam nebija nekādu tiesību vai prerogatīvu, kas būtu salīdzināmas ar holdinga *Air France-KLM* tiesībām vai prerogatīvām saistībā ar attiecīgā pasākuma piešķiršanu.
- 138 Treškārt, lieta, kurā 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, tas bija par pienākumu atgūt atbalstu no noteiktiem sabiedrību 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.
- 139 Līdz ar to līgumiskais ietvars, uz kura pamata tiek piešķirts attiecīgais pasākums, neļauj secināt, ka vienīgie attiecīgā pasākuma saņēmēji ir *KLM* un tās meitasuzņēmumi.

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

- 140 Attiecībā uz piešķirtā atbalsta veidu un kontekstu, kurā tas iekļaujas, prasītāja būtībā kritizē to, ka Komisija nav veikusi atbalsta, uz kuru attiecas *Air France*, *Air France-KLM* un *Air France* lēmumi un apstrīdētais lēmums, kumulatīvās ietekmes pārbaudi.

- 141 Šajā ziņā jākonstatē, ka apstrīdētajā lēmumā ir minēts tikai atbalsta pasākums, kas ir *Air France* lēmuma priekšmets. Komisija kopsavilkuma veidā atkārtoti apsvērumus, uz kuriem tā ir atsaukusies šajā lēmumā, lai secinātu, ka ne holdingu *Air France-KLM*, ne *KLM* nevar uzskatīt par šī pasākuma saņēmējiem (apstrīdētā lēmuma 118.–123. punkts).
- 142 Savukārt apstrīdētajā lēmumā nav minēts atbalsta pasākums, kas ir *Air France-KLM* un *Air France* lēmuma priekšmets. Šajā lēmumā Komisija uzskatīja, ka gan holdings *Air France-KLM* un tā meitasuzņēmumi, gan *Air France* un tās meitasuzņēmumi, izņemot *KLM* un tās meitasuzņēmumus, ir atbalsta pasākuma, kas ir šī lēmuma priekšmets, saņēmēji.
- 143 *Air France-KLM* un *Air France* lēmums tika pieņemts 2021. gada 5. aprīlī, proti, vairāk nekā trīs mēnešus pirms šajā lietā apstrīdētā 2021. gada 16. jūlija lēmuma pieņemšanas, līdz ar to tas bija nozīmīgs konteksta elements, kas Komisijai bija zināms, pieņemot apstrīdēto lēmumu.
- 144 Šīs lietas īpašajos apstākļos ir jākonstatē, ka pastāv hronoloģiska, strukturāla un ekonomiska saikne starp attiecīgo pasākumu un pasākumiem, kas ir *Air France* lēmuma un *Air France-KLM* un *Air France* lēmuma priekšmets. Pirmkārt, visi šie pasākumi tika piešķirti paralēli – īsā laika posmā. Otrkārt, ņemot vērā to raksturu, to atbalsta pasākumu veids, kas ir apstrīdētā lēmuma un *Air France* lēmuma priekšmets, bija līdzīgs. Bez tam, kā izriet no *Air France* lēmuma un *Air France-KLM* un *Air France* lēmuma, akcionāra aizdevums, kas ir šī pirmā lēmuma priekšmets, dažus mēnešus vēlāk tika pārveidots hibrīdinstrumentā par tādu pašu summu, kas ir šī otrā lēmuma priekšmets.
- 145 Turklāt, kā norādīts šī sprieduma 125. punktā, tieši šo dažādo atbalsta pasākumu kumulatīvā ietekme 2020. gada vispārējā reģistrācijas dokumentā tika uzskatīta par tādu, kas uzlabo *Air France-KLM* grupas likviditātes stāvokli kopumā.
- 146 Līdz ar to šajos šīs lietas īpašajos apstākļos un ņemot vērā šī sprieduma 61. punktā atgādināto judikatūru, Komisijai bija jāņem vērā arī attiecīgā pasākuma konteksts, it īpaši *Air France-KLM* un *Air France* lēmums, bet tā to nav darījusi.
- *Par atšķirību starp tiešu vai netiešu priekšrocību, no vienas puses, un vienkāršu sekundāru ietekmi uz ekonomiku, no otras puses*
- 147 Komisija apgalvo, ka attiecīgajam pasākumam labākajā gadījumā ir tikai “vienkārša sekundāra ietekme uz ekonomiku” attiecībā uz holdingu *Air France-KLM* un *Air France*, kas esot raksturīga jebkuram valsts atbalstam, bet kas nevarot tikt kvalificēta kā tieša vai netieša priekšrocība pēdējo minēto labā.
- 148 Prasītāja atbild, ka Komisija nav juridiski pietiekami pierādījusi, ka attiecīgais pasākums nevarēja sniegt labumu citām *Air France-KLM* grupas sabiedrībām, piemēram, stiprinot holdinga *Air France-KLM* un netieši arī *Air France* finanšu situāciju. Šādas sekas būtu kas vairāk kā vienkārša sekundāra ietekme, kas raksturīga visiem atbalsta pasākumiem.
- 149 Šajā ziņā jānošķir jēdziens “netieša priekšrocība” no jēdziena “sekundāra ietekme, kas raksturīga jebkuram atbalsta pasākumam”.

- 150 Kā atgādināts šī sprieduma 124. punktā, uzņēmums, kas saņem netiešu priekšrocību, ir jāuzskata par atbalsta saņēmēju. Proti, priekšrocība, kas ir tieši piešķirta atsevišķām fiziskām vai juridiskām personām, var veidot netiešu priekšrocību un tātad valsts atbalstu citām juridiskām personām, kas ir sabiedrības.
- 151 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. zemspītras 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.
- 152 Bez tam Paziņojuma par valsts atbalsta jēdzienu 116. punktā ir norādīts, ka ir jānošķir netiešās priekšrocības no vienkāršas sekundāras ietekmes uz ekonomiku, kas raksturīga gandrīz visiem valsts atbalsta pasākumiem. Šajā nolūkā saskaņā ar minēto punktu pasākuma paredzamās sekas 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. zemspītras piezīmē savukārt ir skaidrots, ka vienkārša sekundārā saimnieciskā ietekme, kas izpaužas kā izlaides pieaugums (ko neuzskata par netiešo atbalstu), ir konstatējama tad, ja atbalstu vienkārši novirza caur uzņēmumu (piemēram, finanšu starpnieku), kurš to pilnībā nodod atbalsta saņēmējam.
- 153 Šajā lietā no šī sprieduma 111.–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. Minētais holdings faktiski īsteno kontroli pār saviem meitasuzņēmumiem, tieši vai netieši iejaucoties to pārvaldībā, un tādējādi piedalās to veiktajā saimnieciskajā darbībā šī sprieduma 66. un 67. punktā minētās judikatūras izpratnē, un tas tam ļauj kontrolēt un vadīt savu meitasuzņēmumu darbību atkarībā no savām un grupas interesēm kopumā. Līdz ar to Komisijas apgalvojums, ka holdings *Air France-KLM* un *Air France* gūst labumu tikai no vienkāršām sekundārām ekonomiskām sekām, kas raksturīgas jebkuram valsts atbalstam, ir jānoraida.
- 154 Tāpat attiecīgā pasākuma paredzamā ietekme no *ex ante* viedokļa, ņemot vērā piešķirtā atbalsta pasākuma veidu un tā kontekstu, kas būtībā ietver finansēšanas risinājumu, liek domāt, ka šis finansēšanas risinājums varētu sniegt labumu *Air France-KLM* grupai kopumā, uzlabojot tās vispārējo finansiālo stāvokli, un tas norāda vismaz uz netiešu priekšrocību “nosakāmai uzņēmumu grupai” Paziņojuma par valsts atbalsta jēdzienu 116. punkta izpratnē.
- 155 Proti, it īpaši no apstrīdētā lēmuma 13. punkta izriet, ka, ņemot vērā Covid-19 pandēmijas būtisko un tūlītējo finansiālo ietekmi, Nīderlandes Karaliste nolēma atbalstīt *KLM* laikā, kad tai bija būtiskas likviditātes problēmas un saistību neizpildes risks. Tādējādi, tā kā attiecīgā pasākuma mērķis ir rast finansējuma risinājumu, lai apmierinātu *KLM* likviditātes vajadzības, un tā kā no lietas materiāliem izriet, ka holdingam *Air France-KLM* ir zināma loma grupas finansēšanā, minētā pasākuma *ex ante* paredzamās sekas būtu, pirmkārt, uzlabot minētā holdinga, kas ir pamatlīguma līgumslēdzēja puse un kam šajā ziņā ir būtiskas līgumiskās tiesības un pienākumi, un līdz ar to – visas minētās grupas – finanšu stabilitāti un, otrkārt, nodrošināt šīs grupas, tostarp *Air France*, finanšu stabilitāti, citastarp no finanšu tirgu viedokļa.

- 156 Turklāt, kā norādīts šī sprieduma 126. punktā, ja nebūtu attiecīgā pasākuma, tūlītējs apdraudējums *KLM* darbības turpinātībai, kas konstatēts apstrīdētajā lēmumā, būtu varējis radīt risku visai *Air France-KLM* grupai, jo pirmā minētā ir viens no šīs grupas galvenajiem meitasuzņēmumiem, kas gūst ievērojamu daļu no tās ienākumiem.
- 157 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 prasītāja, lieta, kurā izdots šis rīkojums, neattiecas uz situāciju grupas iekšienē. Otrkārt, kā atzīts šī sprieduma 153.–156. punktā, šajā lietā runa nav par atbalsta pasākuma sekundāro ekonomisko ietekmi uz patērētājiem, piegādātājiem, ieguldītājiem vai darbiniekiem.
- 158 Līdz ar to ir jānoraida Komisijas arguments, ka attiecīgajam pasākumam labākajā gadījumā ir tikai sekundāra ekonomiska ietekme uz holdingu *Air France-KLM* un citiem tā meitasuzņēmumiem, tostarp *Air France* un tās meitasuzņēmumiem.

Secinājums

- 159 Ņemot vērā visu iepriekš minēto, ir jāsecina, ka Komisija ir pieļāvusi acīmredzamu kļūdu vērtējumā, uzskatīdama, ka attiecīgā pasākuma saņēmēji ir *KLM* un tās meitasuzņēmumi, izslēdzot holdingu *Air France-KLM* un citus tā meitasuzņēmumus, tostarp *Air France* un tās meitasuzņēmumus; tāad pirmais pamats ir jāapmierina.
- 160 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).
- 161 Turklāt un it īpaši, kā apgalvo prasītāja, saskaņā ar Pagaidu regulējuma 25. punkta d) apakšpunktu valsts atbalsts jaunu valsts garantiju aizdevumu veidā tiek uzskatīts par saderīgu ar iekšējo tirgu, pamatojoties uz LESD 107. panta 3. punkta b) apakšpunktu, ja attiecībā uz aizdevumiem, kuru atmaksas termiņš ir vēlāk par 2020. gada 31. decembri, pamatsumma vienam saņēmējam nepārsniedz saņēmēja kopējo ikgadējo izdevumu par algām 2019. gadā vai pēdējā gadā, par kuru ir pieejami dati, divkārtu apmēru. Tāda pati robežvērtība ir piemērojama valsts atbalstam publisko aizdevumu subsīdiju veidā saskaņā ar minētā regulējuma 27. punkta d) apakšpunktu (spriedums, 2021. gada 19. maijs, *Ryanair/Komisija (KLM; Covid-19)*, T-643/20, EU:T:2021:286, 75. punkts).
- 162 Tādējādi atbalsta nepieciešamības un samērīguma pārbaude vispār un šī sprieduma 161. punktā piemēra pēc minēto nosacījumu ievērošanas pārbaude it īpaši nozīmē, ka iepriekš ir jābūt noteiktam atbalsta saņēmējam. Proti, kļūdaini vai nepilnīgi nosakot atbalsta pasākuma saņēmēju, var tikt ietekmēta visa šī pasākuma saderības ar iekšējo tirgu analīze.
- 163 Tāpēc apstrīdētais lēmums ir jāatceļ, nepārbaudot pārējos prasījumus.

- 164 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 jāsadarbojas, lai nodrošinātu LESD noteikumu pilnīgu ievērošanu, it īpaši to, kuri 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

- 165 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 prasītājas tiesāšanās izdevumus saskaņā ar šīs pēdējās prasījumiem.
- 166 Atbilstoši Reglamenta 138. panta 1. un 3. punktam personas, kas iestājušās lietā, savus tiesāšanās izdevumus sedz pašas.

Ar šādu pamatojumu

VISPĀRĒJĀ TIESA (astotā palāta)

nospiež:

- 1) **Atcelt Komisijas Lēmumu C(2021) 5437 final (2021. gada 16. jūlijs) par valsts atbalstu SA.57116 (2020/N) – Nīderlande – Covid-19: Valsts garantija aizdevumam un valsts aizdevums KLM.**
- 2) **Eiropas Komisija sedz savus, kā arī atlīdzina *Ryanair DAC* tiesāšanās izdevumus.**
- 3) **Francijas Republika, Nīderlandes Karaliste, *Air France-KLM*, *Société Air France* un *Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV* savus tiesāšanās izdevumus sedz pašas.**

Kornezov

De Baere

Petrlík

Pasludināts atklātā tiesas sēdē Luksemburgā 2024. gada 7. februārī.

[Paraksti]