



## Zbiór Orzeczeń

WYROK SĄDU (ósma izba w składzie powiększonym)

z dnia 20 grudnia 2023 r.\*

Pomoc państwa – Pomoc przyznana przez Francję na rzecz Air France w kontekście pandemii COVID-19 – Gwarancja państwa dotycząca pożyczek i pożyczka podporządkowana państwa – Decyzja uznająca pomoc za zgodną z rynkiem wewnętrznym – Skarga o stwierdzenie nieważności – Legitymacja procesowa czynna – Istotne naruszenie pozycji skarżącej na rynku – Dopuszczalność – Określenie beneficjenta pomocy w kontekście grupy spółek

W sprawie T-216/21

**Ryanair DAC**, z siedzibą w Swords (Irlandia),

**Malta Air Ltd.**, z siedzibą w Pietà (Malta),

które reprezentowali F.-C. Laprèvote, E. Vahida, V. Blanc, S. Rating, I.-G. Metaxas-Maranghidis oraz D. Pérez de Lamo, adwokaci,

strona skarżąca,

przeciwko

**Komisji Europejskiej**, którą reprezentowali L. Flynn, J. Carpi Badía oraz C. Georgieva, w charakterze pełnomocników,

strona pozwana,

popieranej przez

**Republikę Federalną Niemiec**, którą reprezentował P.-L. Krüger, w charakterze pełnomocnika,

przez

**Republikę Francuską**, którą reprezentowali T. Stéhelin, P. Dodeller, T. Lechevallier oraz B. Fodda, w charakterze pełnomocników,

przez

**Królestwo Niderlandów**, które reprezentowali M. Bulterman, J. Langer oraz C. Schillemans, w charakterze pełnomocników, których wspierał S. Corrijn, adwokat,

\* Język postępowania: angielski.

przez

**Air France-KLM**, z siedzibą w Paryżu (Francja), którą reprezentowali J. Derenne oraz D. Vallindas, adwokaci,

oraz przez

**Société Air France**, z siedzibą w Tremblay-en-France (Francja), którą reprezentowali J. Derenne oraz D. Vallindas, adwokaci,

interwencji,

SĄD (ósma izba w składzie powiększonym),

w składzie: M. van der Woude, prezes, A. Kornezov (sprawozdawca), G. De Baere, D. Petrлік i S. Kingston, sędziowie,

sekretarz: S. Spyropoulos, administratorka,

uwzględniając pisemny etap postępowania,

po przeprowadzeniu rozprawy w dniu 22 maja 2023 r.,

wydaje następujący

### Wyrok

- 1 W skardze opartej na art. 263 TFUE skarżące, Ryanair DAC i Malta Air ltd., wnoszą o stwierdzenie nieważności decyzji Komisji C(2020) 2983 final z dnia 4 maja 2020 r. w sprawie pomocy państwa SA.57082 (2020/N) – Francja – COVID-19 – Tymczasowe ramy prawne z art. 107 ust. 3 lit. b) – Gwarancja i pożyczka akcjonariusza na rzecz Air France, skorygowanej decyzjami Komisji C(2020) 9384 final z dnia 17 grudnia 2020 r. i C(2021) 5701 final z dnia 26 lipca 2021 r. (zwanej dalej „zaskarżoną decyzją”).

### Okoliczności powstania sporu i okoliczności faktyczne zaistniałe po wniesieniu skargi

- 2 Société Air France (zwana dalej „Air France”) wchodzi w skład grupy Air France-KLM. Na czele tej grupy stoi Air France-KLM (zwany dalej „holdingiem Air France-KLM”). Zgodnie z zaskarżoną decyzją grupa ta obejmuje ponadto między innymi Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV (zwaną dalej „KLM”), „Air France-KLM International Mobility (Suisse)”, „Blueteam V (France)”, „BigBlank (France)”, „Air France-KLM Finance (France)” i „Transavia Company (France)”.
- 3 Również zgodnie z zaskarżoną decyzją Republika Francuska i Królestwo Niderlandów posiadają odpowiednio 14,3 % i 14 % kapitału holdingu Air France-KLM, przy czym Republika Francuska dysponuje ponadto 21 % praw głosu w tej spółce. Z kolei holding Air France-KLM posiada 100 % udziałów Air France i, pośrednio bądź bezpośrednio, 93,84 % kapitału zakładowego KLM. Holding

ten posiada ponadto 99,7 % praw gospodarczych, to znaczy praw do dywidend, i 49 % praw głosu w KLM. Ten sam holding posiada 100 % udziałów w innych spółkach zależnych wymienionych w pkt 2 powyżej.

- 4 W dniu 24 kwietnia 2020 r. Republika Francuska zgłosiła Komisji Europejskiej, zgodnie z art. 108 ust. 3 TFUE, plan pomocy indywidualnej na rzecz Air France w formie, po pierwsze, gwarancji państwowej w wysokości 90 % udzielonej przez konsorcjum banków pożyczki w wysokości 4 mld EUR (zwanym dalej odpowiednio „gwarancją państwową” i „pożyczką gwarantowaną przez państwo”) oraz, po drugie, pożyczki akcjonariusza w maksymalnej wysokości 3 mld EUR (zwanym dalej „pożyczką akcjonariusza”) (zwanym dalej łącznie „rozpatrywanym środkiem”).
- 5 W dniu 4 maja 2020 r. Komisja wydała decyzję C(2020) 2983 final, w której stwierdziła, że rozpatrywany środek stanowi pomoc państwa zgodną z rynkiem wewnętrznym w myśl art. 107 ust. 3 lit. b) TFUE i komunikatu Komisji z dnia 19 marca 2020 r. zatytułowanego „Tymczasowe ramy środków pomocy państwa w celu wsparcia gospodarki w kontekście trwającej epidemii COVID-19” (Dz.U. 2020, C 91 I, s. 1), zmienionego w dniu 4 kwietnia 2020 r. (Dz.U. 2020, C 112 I, s. 1) (zwanego dalej „ramami tymczasowymi”).
- 6 W pkt 21 decyzji C(2020) 2983 final z dnia 4 maja 2020 r. Komisja uznała, że beneficjentami rozpatrywanego środka są Air France i kontrolowane przez nią spółki zależne. Natomiast za beneficjentów tego środka nie zostały uznane ani holding Air France-KLM, ani inne jego spółki zależne, w tym KLM i kontrolowane przez nią spółki.
- 7 Rozpatrywany środek wpisuje się w kontekst szeregu innych środków pomocy państwa mających na celu wsparcie sektora lotnictwa, a w szczególności wsparcie spółek należących do grupy Air France-KLM.
- 8 W szczególności, wydając decyzję C(2020) 4871 final z dnia 13 lipca 2020 r. w sprawie pomocy państwa SA.57116 (2020/N) – Niderlandy – COVID-19: Gwarancja państwa i pożyczka państwowa na rzecz KLM, Komisja stwierdziła, że indywidualna pomoc przyznana przez Królestwo Niderlandów na rzecz KLM, polegająca, po pierwsze, na gwarancji państwa wynoszącej 90 % pożyczki przyznanej KLM przez konsorcjum banków w maksymalnej wysokości 2,4 mld EUR i, po drugie, na pożyczce państwowej w wysokości maksymalnie 1 mld EUR, jest zgodna z rynkiem wewnętrznym na podstawie art. 107 ust. 3 lit. b) TFUE i ram tymczasowych.
- 9 W dniu 17 grudnia 2020 r. Komisja decyzją C(2020) 9384 final dokonała pierwszej korekty swojej decyzji C(2020) 2983 final z dnia 4 maja 2020 r. Jej zdaniem korekty były konieczne, by poprawić błąd w opisie okoliczności faktycznych, w szczególności dotyczących odniesień do Air France, nie zaś do „grupy Air France” (pkt 5–10 tej decyzji korygującej). Ponadto dodano nowy pkt 3.3.4 w celu przeanalizowania, „w trosce o kompletność”, zgodności skumulowanych skutków obu składowych elementów przedmiotowego środka oraz wyważenia ich pozytywnych i negatywnych skutków dla konkurencji.
- 10 W dniu 5 kwietnia 2021 r. Komisja przyjęła decyzję C(2021) 2488 final w sprawie pomocy państwa SA.59913 – Francja – COVID-19 – Dokaapitalizowanie [Air France] i holdingu Air France-KLM (zwaną dalej „decyzją Air France-KLM i Air France”), w której stwierdziła zgodność z rynkiem wewnętrznym na podstawie art. 107 ust. 3 lit. b) TFUE i ram tymczasowych pomocy indywidualnej przyznanej przez Republikę Francuską w formie dokaapitalizowania Air France i holdingu Air France-KLM na łączną kwotę 4 mld EUR. Pomoc ta polega, po pierwsze, na uczestnictwie Republiki Francuskiej w projekcie podwyższenia kapitału o maksymalną kwotę

1 mld EUR i, po drugie, na przekształceniu pożyczki akcjonariusza w instrument hybrydowy, zrównany z inwestycją w kapitał własny, przy czym należy wyjaśnić, że ta pożyczka akcjonariusza stanowi część środka rozpatrywanego w niniejszej sprawie.

- 11 Wyrokiem z dnia 19 maja 2021 r., Ryanair/Komisja (KLM; COVID-19) (T-643/20, EU:T:2021:286), Sąd stwierdził nieważność decyzji, o której mowa w pkt 8 powyżej, ze względu na brak uzasadnienia w odniesieniu do określenia beneficjenta spornego środka pomocowego.
- 12 W dniu 26 lipca 2021 r., czyli po wniesieniu niniejszej skargi, Komisja decyzją C(2021) 5701 final dokonała drugiej korekty swojej decyzji C(2020) 2983 final z dnia 4 maja 2020 r. W pkt 3 i 4 tej decyzji korygującej Komisja wyjaśniła, że przyjęła do wiadomości wyrok z dnia 19 maja 2021 r., Ryanair/Komisja (KLM; COVID-19) (T-643/20, EU:T:2021:286), i że w następstwie tego wyroku należało dodać informacje dodatkowe, umożliwiające stwierdzenie, że Air France była jedynym beneficjentem rozpatrywanego środka.

### **Żądania stron**

- 13 W skardze z dnia 20 kwietnia 2021 r., w jej brzmieniu zmienionym w dniu 8 października 2021 r., skarżące wnoszą do Sądu o:
  - stwierdzenie nieważności zaskarżonej decyzji;
  - obciążenie Komisji kosztami postępowania.
- 14 Komisja wnosi do Sądu o:
  - oddalenie skargi;
  - obciążenie skarżących kosztami postępowania.
- 15 Republika Federalna Niemiec, Królestwo Niderlandów, Air France i holding Air France-KLM wnoszą o oddalenie skargi jako bezzasadnej i obciążenie skarżących kosztami postępowania.
- 16 Republika Francuska wnosi do Sądu o odrzucenie skargi jako niedopuszczalnej w zakresie, w jakim skarżące zmierzają do zakwestionowania zasadności zaskarżonej decyzji, oraz o oddalenie jej co do istoty w pozostałym zakresie.

### **Co do prawa**

#### ***W przedmiocie dopuszczalności***

- 17 Po pierwsze, skarżące podnoszą, że są zainteresowanymi stronami w rozumieniu art. 108 ust. 2 TFUE oraz w rozumieniu art. 1 lit. h) rozporządzenia Rady (UE) 2015/1589 z dnia 13 lipca 2015 r. ustanawiającego szczegółowe zasady stosowania art. 108 TFUE (Dz.U. 2015, L 248, s. 9), co daje im legitymację do działania celem ochrony swoich praw proceduralnych. Po drugie, twierdzą one, że rozpatrywany środek miał istotny wpływ na ich pozycję konkurencyjną na rynku i że efektem tego mają one również legitymację do kwestionowania zasadności zaskarżonej decyzji.

- 18 Komisja, Republika Federalna Niemiec, Królestwo Niderlandów, Air France i holding Air France-KLM nie kwestionują dopuszczalności skargi.
- 19 Republika Francuska utrzymuje natomiast, że skarżące nie mają legitymacji procesowej do kwestionowania zasadności zaskarżonej decyzji.
- 20 W niniejszym przypadku bezsporne jest, że skarżące są konkurentami Air France, i żaden z uczestników nie kwestionuje tego, że w związku z tym są one zainteresowanymi stronami w rozumieniu art. 1 lit. h) rozporządzenia 2015/1589, dysponującymi czynną legitymacją procesową celem ochrony uprawnień procesowych, które wywodzą one z art. 108 ust. 2 TFUE.
- 21 Jeśli chodzi o legitymację skarżących do podważania zasadności zaskarżonej decyzji, należy przypomnieć, że dopuszczalność skargi wniesionej przez osobę fizyczną lub prawną na akt, którego nie jest ona adresatem, jest na podstawie art. 263 akapit czwarty TFUE uzależniona od warunku, czy uznaje się istnienie po jej stronie legitymacji czynnej, która występuje w dwóch sytuacjach. Po pierwsze, skargę taką można wnieść pod warunkiem, że akt dotyczy tej osoby bezpośrednio i indywidualnie. Po drugie, osoba taka może wnieść skargę na akt regulacyjny niewymagający środków wykonawczych, jeżeli dotyczy on jej bezpośrednio (wyroki: z dnia 17 września 2015 r., Mory i in./Komisja, C-33/14 P, EU:C:2015:609, pkt 59, 91; z dnia 13 marca 2018 r., Industrias Químicas del Vallés/Komisja, C-244/16 P, EU:C:2018:177, pkt 39).
- 22 Ponieważ zaskarżona decyzja, której adresatem jest Republika Francuska, nie stanowi aktu regulacyjnego w rozumieniu art. 263 akapit czwarty TFUE, gdyż nie jest aktem o charakterze generalnym (zob. podobnie wyrok z dnia 3 października 2013 r., Inuit Tapiriit Kanatami i in./Parlament i Rada, C-583/11 P, EU:C:2013:625, pkt 56), do Sądu należy zbadanie, czy decyzja ta dotyczy strony skarżącej bezpośrednio i indywidualnie w rozumieniu tego przepisu.
- 23 W tym względzie z utrwalonego orzecznictwa wynika, że podmioty inne niż adresaci decyzji mogą utrzymywać, iż decyzja ta dotyczy ich indywidualnie, tylko wtedy, gdy ma ona wpływ na ich sytuację ze względu na szczególne dla nich cechy charakterystyczne lub na sytuację faktyczną, która odróżnia je od wszelkich innych osób i w związku z tym indywidualizuje w sposób podobny jak adresata decyzji (wyroki: z dnia 15 lipca 1963 r., Plaumann/Komisja, 25/62, EU:C:1963:17, s. 223; z dnia 28 stycznia 1986 r., Cofaz i in./Komisja, 169/84, EU:C:1986:42, pkt 22; z dnia 22 listopada 2007 r., Sniace/Komisja, C-260/05 P, EU:C:2007:700, pkt 53).
- 24 Jeżeli więc strona skarżąca kwestionuje zasadność decyzji w sprawie oceny pomocy wydanej na podstawie art. 108 ust. 3 TFUE lub po przeprowadzeniu formalnego postępowania wyjaśniającego, sam fakt, że może ona być traktowana jako „zainteresowana strona” w rozumieniu art. 108 ust. 2 TFUE, nie wystarcza do uznania dopuszczalności skargi. Strona skarżąca musi bowiem wykazać, że posiada status szczególny w rozumieniu orzecznictwa przypomnianego w pkt 23 niniejszego wyroku. Jest tak w szczególności wówczas, gdy pomoc będąca przedmiotem danej decyzji miała istotny wpływ na pozycję strony skarżącej na rynku właściwym (zob. wyrok z dnia 15 lipca 2021 r., Deutsche Lufthansa/Komisja, C-453/19 P, EU:C:2021:608, pkt 37 i przytoczone tam orzecznictwo).
- 25 W tym względzie wykazanie przez stronę skarżącą istotnego naruszenia jej pozycji na rynku nie wymaga zajęcia ostatecznego stanowiska w przedmiocie stosunku konkurencji między tą stroną a przedsiębiorstwami będącymi beneficjentami pomocy, lecz wymaga jedynie od tej strony, aby wskazała ona we właściwy sposób powody, dla których decyzja Komisji może naruszać jej

uzasadnione interesy poprzez wywarcie istotnego wpływu na jej pozycję na rozpatrywanym rynku (zob. wyrok z dnia 15 lipca 2021 r., Deutsche Lufthansa/Komisja, C-453/19 P, EU:C:2021:608, pkt 57 i przytoczone tam orzecznictwo).

- 26 Z orzecznictwa Trybunału wynika też, że istotne naruszenie pozycji konkurencyjnej strony skarżącej na rozpatrywanym rynku wynika nie z przeprowadzenia pogłębionej analizy różnego rodzaju stosunków konkurencyjnych panujących na tym rynku, umożliwiającej precyzyjne ustalenie zakresu naruszenia jej pozycji konkurencyjnej, ale co do zasady ze stwierdzenia *prima facie*, że przyznanie środka przewidzianego w decyzji Komisji skutkuje istotnym naruszeniem tej pozycji (wyrok z dnia 15 lipca 2021 r., Deutsche Lufthansa/Komisja, C-453/19 P, EU:C:2021:608, pkt 58).
- 27 Wynika z tego, że warunek ten może zostać spełniony, jeżeli strona skarżąca przedstawi dowody pozwalające wykazać, iż dany środek może w istotny sposób naruszać jej pozycję na rozpatrywanym rynku (zob. wyrok z dnia 15 lipca 2021 r., Deutsche Lufthansa/Komisja, C-453/19 P, EU:C:2021:608, pkt 59 i przytoczone tam orzecznictwo).
- 28 Co się tyczy dowodów dopuszczonych przez orzecznictwo w celu wykazania takiego istotnego naruszenia, należy przypomnieć, że okoliczność polegająca na tym, iż dany akt jest w stanie wywrzeć pewien wpływ na stosunki konkurencji panujące na danym rynku i że dane przedsiębiorstwo znajduje się w jakimkolwiek stosunku konkurencji wobec beneficjenta tego aktu, nie może wystarczyć do tego, by można było uznać, iż ten akt dotyczy tego przedsiębiorstwa indywidualnie. W związku z tym dane przedsiębiorstwo nie może zatem powoływać się jedynie na okoliczność polegającą na tym, że jest konkurentem przedsiębiorstwa będącego beneficjentem pomocy (zob. wyrok z dnia 15 lipca 2021 r., Deutsche Lufthansa/Komisja, C-453/19 P, EU:C:2021:608, pkt 60 i przytoczone tam orzecznictwo).
- 29 Wykazanie istotnego naruszenia pozycji zajmowanej przez danego konkurenta na tym rynku nie może więc ograniczać się do przedstawienia dowodów wskazujących na spadek jego wyników handlowych lub finansowych, takich jak znaczący spadek obrotów, znaczne straty finansowe lub istotne zmniejszenie udziałów w rynku, do których doszło w następstwie przyznania danej pomocy. Przyznanie pomocy państwa może naruszać sytuację konkurencyjną danego podmiotu gospodarczego również w inny sposób, w szczególności powodując utratę zysku lub dynamikę cen mniej korzystną niż ta, która byłaby odnotowywana w przypadku braku takiej pomocy (wyrok z dnia 15 lipca 2021 r., Deutsche Lufthansa/Komisja, C-453/19 P, EU:C:2021:608, pkt 61).
- 30 Ponadto w orzecznictwie nie ustanowiono wymogu, aby strona skarżąca miała przedstawić dowody dotyczące wielkości lub zasięgu geograficznego rozpatrywanych rynków, czy też udziałów w danym rynku lub udziałów beneficjenta danego środka lub też udziałów ewentualnych konkurentów na tych rynkach (zob. podobnie wyrok z dnia 15 lipca 2021 r., Deutsche Lufthansa/Komisja, C-453/19 P, EU:C:2021:608, pkt 65).
- 31 To w świetle tych zasad należy zbadać, czy skarżące przedstawiły dowody pozwalające wykazać, że ich pozycja na rozpatrywanym rynku może wskutek rozpatrywanego środka zostać istotnie naruszona.
- 32 W tym względzie w pierwszej kolejności skarżące podnoszą, że przed pandemią COVID-19 obsługiwały one 211 połączeń lotniczych z Francji lub do tego kraju. W szczególności wyjaśniają one, że Ryanair konkurowała bezpośrednio z Air France i jej spółkami zależnymi na 45 z tych

połączeń lotniczych, które mają znaczenie gospodarcze, ponieważ łączą duże miasta w Europie i poza nią oraz są zazwyczaj obsługiwane przez bardzo niewielu innych przewoźników lotniczych. Ponadto w 2019 r. Ryanair przewiozła na tych 45 trasach łącznie 1 576 991 pasażerów.

- 33 Republika Francuska odpiera w istocie, że Ryanair nie jest najbliższym i najbardziej bezpośrednim konkurentem Air France. Ponadto kwestionuje ona okoliczność mającą polegać na tym, że skarżące „konkurują bezpośrednio” z Air France, ze względu na to, iż połączenia lotnicze obsługiwane przez Air France z i do portu lotniczego Roissy-Charles-de-Gaulle (zwanego dalej „portem lotniczym CDG”) oraz portu lotniczego Paryż-Orly (zwanego dalej „portem lotniczym ORY”), jak również połączenia lotnicze obsługiwane przez Ryanair z i do portu lotniczego Beauvais-Tillé (zwanego dalej „portem lotniczym BVA”) nie są względem siebie zastępowalne, a zatem nie są istotne dla oceny występowania między skarżącymi a Air France stosunku konkurencji. Jeśli chodzi o inne wskazane przez skarżące połączenia lotnicze, podnosi ona, że na tych połączeniach Ryanair nie jest jedynym konkurentem Air France.
- 34 W tym względzie należy przypomnieć, że na etapie badania dopuszczalności skargi nie ma konieczności zajęcia ostatecznego stanowiska w przedmiocie definicji rynku danego produktu lub usługi, czy też w przedmiocie stosunku konkurencji między skarżącymi a beneficjentem. Co do zasady wystarczy, że skarżące wykażą, iż prima facie przyznanie danego środka prowadzi do istotnego naruszenia pozycji konkurencyjnej zajmowanej przez nie na tym rynku (zob. orzecznictwo przytoczone w pkt 25 i 26 powyżej).
- 35 W odniesieniu do kwestii tego, czy połączenia lotnicze obsługiwane z i do portów lotniczych CDG i ORY z jednej strony oraz z i do portu lotniczego BVA z drugiej strony są względem siebie zastępowalne, z orzecznictwa wynika, że w tym celu Sąd może wziąć pod uwagę szereg czynników, takich jak odległość i czas dojazdu według kryterium referencyjnego wynoszącego 100 km lub godzinę jazdy, stanowisko konkurentów, stanowisko zainteresowanych portów lotniczych oraz stanowisko organów władz lotnictwa cywilnego państw członkowskich, oszacowanie udziału pasażerów podróżujących na danej trasie w celach turystycznych, pojęcie „systemu portów lotniczych” w rozumieniu załącznika II do rozporządzenia Rady (EWG) nr 2408/92 z dnia 23 lipca 1992 r. w sprawie dostępu przewoźników lotniczych Wspólnoty do wewnątrzspółnotowych tras lotniczych (Dz.U. 1992, L 240, s. 8), praktyki handlowe oraz dostępność lub brak usług transportowych między portami lotniczymi a niektórymi miastami (wyrok z dnia 6 lipca 2010 r., Ryanair/Komisja, T-342/07, EU:T:2010:280, pkt 103 i nast.).
- 36 Na rozprawie Komisja wskazała, że w świetle tych kryteriów połączenia lotnicze obsługiwane przez Ryanair z lub do portu lotniczego BVA można dla celów dopuszczalności niniejszej skargi prima facie uznać za zastępowalne względem połączeń obsługiwanych przez Air France z lub do portów lotniczych CDG i ORY.
- 37 Stanowisko to znajduje odzwierciedlenie w praktyce decyzyjnej Komisji, która nie wiążąc sądu Unii Europejskiej, może jednak stanowić element oceny przydatny do dokonania prima facie oceny kwestii tego, czy przyznanie rozpatrywanego środka może naruszać zajmowaną przez skarżące na rynku pozycję konkurencyjną. I tak w motywach 266–279 decyzji C(2013) 1106 final z dnia 27 lutego 2013 r. uznającej koncentrację za niezgodną z rynkiem wewnętrznym i z porozumieniem EOG (sprawa COMP/M.6663 – Ryanair/Aer Lingus III), Komisja uznała, że kryterium 100 km lub jednej godziny jazdy jest spełnione ze względu na to, iż odległość i czas przejazdu samochodem do centrum Paryża z portów lotniczych CDG, ORY i BVA wynosiły

odpowiednio 23 km (31 min), 20 km (30 min) i 80 km (60 min). Na tej podstawie Komisja stwierdziła, że port lotniczy ORY i porty lotnicze CDG i BVA są względem siebie zastępowalne w przypadku lotów z i do Dublina (Irlandia).

- 38 W tych okolicznościach i wobec braku zawarcia w aktach sprawy, którymi dysponuje Sąd, konkretnych dowodów przeciwnych, należy uznać, że połączenia lotnicze obsługiwane przez Ryanair z i do portu lotniczego BVA, na które powołują się skarżące w celu wykazania, że przysługuje im czynna legitymacja procesowa, można uznać *prima facie* za zastępowalne względem połączeń lotniczych obsługiwanych przez Air France z i do portów lotniczych CDG i ORY. W związku z tym w celu zbadania tego, czy Ryanair przysługuje czynna legitymacja procesowa, należy uwzględnić wszystkie przywołane przez skarżące połączenia lotnicze, przy czym Republika Francuska nie kwestionuje zastępowalności innych połączeń lotniczych obsługiwanych odpowiednio przez Ryanair i Air France z i do innych położonych we Francji portów lotniczych.
- 39 W związku z tym należy uznać, że Ryanair konkurowała z Air France i jej spółkami zależnymi na znacznej liczbie połączeń lotniczych z i do Francji, a mianowicie na 45 z nich. Ponadto z akt sprawy, którymi dysponuje Sąd, a w szczególności z załącznika A.3.4 do skargi, którego wartości dowodowej nie kwestionują ani Komisja, ani interwenienci, wynika, że liczba miejsc oferowanych przez Ryanair na tych połączeniach była często porównywalna z liczbą miejsc oferowanych przez Air France i jej spółki zależne, a w niektórych przypadkach ją przekraczała. Konkurencja między nimi była zatem również znacząca pod względem liczby oferowanych miejsc.
- 40 W drugiej kolejności skarżące podnoszą, że rozważały ekspansję handlową na rynku francuskim, o czym świadczy fakt, że w 2019 r. uruchomiły 67 nowych połączeń lotniczych z lub do Francji. Komisja i interwenienci nie kwestionują tej okoliczności. Ponadto skarżące dodają, że zamówiły 210 statków powietrznych Boeing 737 Max, które dołączyły do ich floty w czerwcu 2021 r. i umożliwiły im realizację ich planów ekspansji.
- 41 W trzeciej kolejności z pkt 4 zaskarżonej decyzji wynika, że w braku rozpatrywanego środka ciągłość prowadzonej przez Air France działalności byłaby zagrożona. Ponadto zgodnie z przedstawionym przez skarżące sprawozdaniem fundacji na rzecz innowacji politycznych, zatytułowanym „Before COVID-19 air transportation in Europe: an already fragile sector” (Trudna sytuacja sektora przewozów lotniczych w Europie jeszcze przed pandemią COVID-19), datowanym na maj 2020 r., którego treść nie jest kwestionowana przez strony, było „prawdopodobne, że Ryanair [...] wyjd[zie] z kryzysu wywołanego przez COVID-19 bez nadmiernych szkód i posiada[...] wystarczające zasoby finansowe – w szczególności dzięki zadłużeniu spółek znajdujących się w stanie upadłości i ich wykupywaniu – aby wziąć udział w restrukturyzacji sektora transportu lotniczego, do której może dojść w Europie”. Wynika z tego, że pozycja Ryanair była stosunkowo silna w porównaniu z tradycyjnymi przewoźnikami, takimi jak Air France, w przypadku której zachodziło ryzyko niewypłacalności, a nawet opuszczenia rynku.
- 42 W czwartej kolejności z akt sprawy wynika, że w 2019 r. dyrektor generalny holdingu Air France-KLM ogłosił plan działania mający na celu zwiększenie konkurencji z „niskokosztowymi” przewoźnikami lotniczymi, takimi jak Ryanair, poprzez niskokosztową spółkę zależną „Transavia France”.



- 43 Okoliczności wskazane w pkt 38–42 powyżej, rozpatrywane łącznie, pozwalają uznać, że skarżące wykazały, iż przyznanie rozpatrywanego środka mogło wzmocnić pozycję konkurencyjną Air France na niekorzyść Ryanair i doprowadzić prima facie do istotnego naruszenia pozycji konkurencyjnej Ryanair na tym rynku, powodując w szczególności utratę zysku lub dynamikę cen mniej korzystną niż ta, która byłaby odnotowywana w przypadku braku takiego środka (zob. orzecznictwo przytoczone w pkt 29 powyżej).
- 44 Wniosku tego nie podważa zarzut Republiki Francuskiej, zgodnie z którym Ryanair nie jest głównym konkurentem Air France na rynku francuskim.
- 45 Zgodnie bowiem z orzecznictwem, aby można było uznać, że środek pomocowy wywarł istotny wpływ na pozycję konkurencyjną strony skarżącej, nie musi zostać spełniony wymóg, aby była ona głównym konkurentem beneficjenta tego środka pomocowego.
- 46 Nie można też uwzględnić podniesionego przez Republikę Francuską zastrzeżenia, zgodnie z którym Ryanair nie wykazała, że zaskarżona decyzja dotyczyła jej ze względu na sytuację faktyczną odróżniającą ją od sytuacji, w której znajdowali się wszyscy inni konkurenci Air France.
- 47 Przesłanka istotnego wpływu na pozycję konkurencyjną strony skarżącej jest bowiem swoistym dla niej czynnikiem, który należy oceniać wyłącznie w odniesieniu do pozycji zajmowanej przez nią na tym rynku przed przyznaniem rozpatrywanego środka lub takiej, którą zajmowałaby w jego braku. Nie chodzi więc o porównanie sytuacji wszystkich konkurentów obecnych na rynku właściwym (zob. podobnie opinia rzecznika generalnego M. Szpunara w sprawie Deutsche Lufthansa/Komisja, C-453/19 P, EU:C:2020:862, pkt 58). Ponadto, jak przypomniano w pkt 30 powyżej, Trybunał wyjaśnił, że nie jest konieczne, by strona skarżąca przedstawiała informacje dotyczące jej udziałów w rynku lub udziałów, jakie ma na tym rynku beneficjent, czy też jego ewentualni konkurenci. Wynika z tego, że w celu wykazania, iż doszło do wywarcia istotnego wpływu na pozycję konkurencyjną strony skarżącej, nie można żądać od niej, by w oparciu o dowody wykazała, jaka jest sytuacja konkurencyjna całokształtu jej konkurentów i czym różni się ona od jej własnej sytuacji.
- 48 Ponadto należy zauważyć, że w orzecznictwie przytoczonym w pkt 23 powyżej przewidziano zastosowanie dwóch odrębnych kryteriów w celu wykazania, iż dana decyzja dotyczy podmiotów innych niż adresaci decyzji indywidualnie, a mianowicie, że zaskarżona decyzja dotyczy ich „ze względu na szczególne dla nich cechy” lub „sytuację faktyczną, która odróżnia je od wszelkich innych osób”. Orzecznictwo to nie nakłada zatem na stronę skarżącą wymogu wykazania w każdym przypadku, że jej sytuacja faktyczna różni się od sytuacji każdego innego podmiotu. Wystarczy bowiem, by zaskarżona decyzja dotyczyła strony skarżącej ze względu na pewne szczególne dla niej cechy.
- 49 Sytuacja taka ma miejsce w niniejszej sprawie. Na podstawie całokształtu czynników wymienionych w pkt 38–42 powyżej można bowiem wykazać w wystarczająco wiarygodny sposób, że pozycja Ryanair na rozpatrywanych rynkach charakteryzowała się pewnymi cechami, które są dla tej spółki szczególne, a mianowicie tym, że Ryanair konkuruje z Air France bezpośrednio na wielu połączeniach lotniczych, na których ponadto oferuje dużą liczbę miejsc, że rozpoczęła ekspansję handlową na rynku francuskim poprzez uruchomienie dużej liczby nowych połączeń lotniczych jeszcze przed pojawieniem się pandemii COVID-19, że Air France zamierzała zwiększyć konkurencję w tak zwanym niskokosztowym segmencie rynku, w którym prowadzi działalność Ryanair, za pośrednictwem swojego przewoźnika lotniczego „Transavia France” oraz że w braku rozpatrywanego środka istniało ryzyko, że Air France stanie się

niewypłacalna lub przynajmniej znacząco osłabiona, podczas gdy sytuacja finansowa Ryanair wydawała się stosunkowo silna w porównaniu z sytuacją beneficjenta, co stawiało tę spółkę w sytuacji, która w przypadku braku pomocy mogłaby jej pozwolić na zdobycie udziałów w rynku na niekorzyść Air France.

- 50 Uwzględniając powyższe, należy stwierdzić, że skarżące wykazały w sposób wymagany prawem, iż rozpatrywany środek mógł w istotny sposób wpłynąć na pozycję konkurencyjną zajmowaną przez Ryanair na rozpatrywanym rynku.
- 51 Należy stwierdzić, że zaskarżona decyzja również dotyczy Ryanair bezpośrednio, ponieważ wola Republiki Francuskiej, aby wypłacić pomoc holdingowi Air France i Air France, nie budzi żadnych wątpliwości, a taka wypłata może stawiać Ryanair w niekorzystnej sytuacji konkurencyjnej i wpłynąć w ten sposób na jej uprawnienie do domagania się, aby ta pomoc nie zakłócała konkurencji (zob. podobnie wyrok z dnia 6 listopada 2018 r., Scuola Elementare Maria Montessori/Komisja, Komisja/Scuola Elementare Maria Montessori i Komisja/Ferracci, od C-622/16 P do C-624/16 P, EU:C:2018:873, pkt 43 i przytoczone tam orzecznictwo).
- 52 W związku z tym kwestionowanie przez Ryanair zasadności zaskarżonej decyzji jest dopuszczalne.
- 53 Co się tyczy czynnej legitymacji procesowej Malta Air, w orzecznictwie uznano, że w przypadku, gdy legitymacja procesowa jednej z podmiotów występujących po stronie skarżącej jest dopuszczalna i gdy chodzi o jedną i tę samą skargę, nie ma potrzeby badania legitymacji procesowej pozostałych podmiotów występujących po stronie skarżącej [zob. wyrok z dnia 12 grudnia 2014 r., Crown Equipment (Suzhou) i Crown Gabelstapler/Rada, T-643/11, EU:T:2014:1076, pkt 33 (niepublikowany) i przytoczone tam orzecznictwo].

### ***Co do istoty***

- 54 Na poparcie skargi skarżące podnoszą pięć zarzutów, dotyczących w istocie, po pierwsze, wyłączenia holdingu Air France-KLM i KLM z zakresu beneficjentów rozpatrywanego środka, po drugie, nadużycia władzy i błędnego zastosowania art. 107 ust. 3 lit. b) TFUE i ram tymczasowych, po trzecie, naruszenia zasad niedyskryminacji, swobody świadczenia usług i swobody przedsiębiorczości, po czwarte, naruszenia praw proceduralnych skarżących, a po piąte, naruszenia obowiązku uzasadnienia.

*W przedmiocie zarzutu pierwszego, dotyczącego wyłączenia holdingu Air France-KLM oraz KLM z zakresu beneficjentów rozpatrywanego środka*

- 55 Skarżące utrzymują, że Komisja naruszyła prawo i dopuściła się oczywistego błędu w ocenie, uznając, że beneficjentem rozpatrywanego środka była Air France, z wyłączeniem holdingu Air France-KLM i KLM. Podnoszą one szereg okoliczności w celu wykazania, że ten holding i KLM są potencjalnymi lub pośrednimi beneficjentami tego środka. Podnoszą one argumenty dotyczące w istocie powiązań kapitałowych, organizacyjnych, funkcjonalnych i gospodarczych łączących holding Air France-KLM, Air France i KLM, ram umownych, na podstawie których środek ten został przyznany, a także kontekstu, w jaki wpisuje się ten środek.
- 56 Komisja kwestionuje te argumenty skarżących, podkreślając, w oparciu o wskazane w zaskarżonej decyzji informacje, że Air France i KLM korzystają de facto z dużej samodzielności funkcjonalnej, gospodarczej i organizacyjnej, zarówno wobec siebie, jak i wobec holdingu Air France-KLM.

Ponadto struktura przedsiębiorstwa i struktury zarządzania grupy Air France-KLM są tego rodzaju, że wyklucza to również wszelkie prawdopodobieństwo pośredniego przeniesienia pomocy między Air France a KLM. Ponadto zdaniem Komisji rozpatrywany środek obejmuje mechanizmy umowne równoważne klauzuli dotyczącej przeznaczenia, przenoszące przysporzoną przez ten środek rzeczywistą korzyść finansową i gospodarczą wyłącznie na Air France.

- 57 Republika Francuska, Królestwo Niderlandów, Air France i holding Air France-KLM zgadzają się z uwagami Komisji.
- 58 W zaskarżonej decyzji Komisja uznała, że beneficjentami rozpatrywanego środka są Air France wraz z kontrolowanymi przez nią spółkami zależnymi. Chociaż zaś Air France należy do grupy Air France-KLM, to ani spółka dominująca Air France-KLM, czyli holding Air France-KLM, ani jej spółki siostrzane, w tym KLM i kontrolowane przez nią jej spółki zależne, nie są beneficjentami tego środka.
- 59 Niniejszy zarzut dotyczy zatem w istocie kwestii określenia beneficjenta środka pomocowego w kontekście grupy spółek.
- 60 W tym względzie z orzecznictwa wynika, że do celów stosowania przepisów dotyczących pomocy państwa szereg odrębnych podmiotów prawnych można uznać za tworzący jedną jednostkę gospodarczą. W tej dziedzinie bowiem kwestia tego, czy istnieje jedna jednostka gospodarcza składająca się z kilku odrębnych pod względem prawnym podmiotów, nasuwa się w szczególności w przypadku, gdy należy ustalić, kto jest beneficjentem pomocy [zob. podobnie wyroki: z dnia 14 listopada 1984 r., Intermills/Komisja, 323/82, EU:C:1984:345, pkt 11, 12; z dnia 19 maja 2021 r., Ryanair/Komisja (KLM; COVID-19), T-643/20, EU:T:2021:286, pkt 46 i przytoczone tam orzecznictwo].
- 61 Wśród czynników branych pod uwagę w orzecznictwie przy ustalaniu tego, czy w dziedzinie pomocy państwa mamy do czynienia z jedną jednostką gospodarczą, znajdują się w szczególności: udział danego przedsiębiorstwa w grupie spółek, nad którą kontrola wykonywana jest bezpośrednio lub pośrednio przez jedną z nich, prowadzenie identycznej lub równoległej działalności gospodarczej oraz brak autonomii gospodarczej poszczególnych spółek (zob. podobnie wyrok z dnia 14 października 2004 r., Pollmeier Malchow/Komisja, T-137/02, EU:T:2004:304, pkt 68–70); utworzenie jednej grupy kontrolowanej przez jeden podmiot pomimo utworzenia nowych spółek, z których każda ma odrębną osobowość prawną (zob. podobnie wyrok z dnia 14 listopada 1984 r., Intermills/Komisja, 323/82, EU:C:1984:345, pkt 11); możliwość wykonywania przez podmiot posiadający udziały kontrolne w innej spółce, poza zwykłym lokowaniem kapitału przez inwestora, funkcji w zakresie kontroli, inicjatywy i wsparcia finansowego względem tej spółki, jak również istnienie organizacyjnych i funkcjonalnych związków między nimi [zob. podobnie wyroki: z dnia 16 grudnia 2010 r., AceaElectrabel Produzione/Komisja, C-480/09 P, EU:C:2010:787, pkt 51; z dnia 19 maja 2021 r., Ryanair/Komisja (KLM; COVID-19), T-643/20, EU:T:2021:286, pkt 47]; a także istnienie odpowiednich postanowień umownych (zob. podobnie wyrok z dnia 16 grudnia 2010 r., AceaElectrabel Produzione/Komisja, C-480/09 P, EU:C:2010:787, pkt 57).
- 62 Ponadto rodzaj przyznanego środka pomocy oraz kontekst, w jaki wpisuje się ten środek, mogą również, w zależności od przypadku, stanowić elementy istotne dla ustalenia, czy, w dziedzinie pomocy państwa, mamy do czynienia z jedną jednostką gospodarczą.

- 63 Poza tym Komisja uściśliła swoją wykładnię pojęcia „przedsiębiorstwa” w swoim zawiadomieniu w sprawie pojęcia pomocy państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE (Dz.U. 2016, C 262, s. 1, zwanym dalej „komunikatem w sprawie pojęcia pomocy państwa”). Chociaż komunikat ten nie może wiązać Sądu, może on jednak stanowić dlań użyteczne źródło inspiracji [zob. wyrok z dnia 6 kwietnia 2022 r., Mead Johnson Nutrition (Asia Pacific) i in./Komisja, T-508/19, EU:T:2022:217, pkt 93 i przytoczone tam orzecznictwo].
- 64 W pkt 11 tego komunikatu w sprawie pojęcia pomocy państwa Komisja uznała, że do celów stosowania przepisów dotyczących pomocy państwa, szereg odrębnych podmiotów prawnych można uznać za tworzące jedną jednostkę gospodarczą. Zgodnie z tym punktem w tym celu należy wziąć pod uwagę istnienie udziałów kontrolnych jednego z podmiotów w drugim, jak również istnienie innych łączących je powiązań funkcjonalnych, gospodarczych i organizacyjnych.
- 65 W tym kontekście rozstrzygnięto, że Komisja dysponuje szerokimi uprawnieniami dyskrecjonalnymi w zakresie ustalenia tego, czy spółki należące do grupy należy uznać do celów stosowania systemu pomocy państwa za jedną jednostkę gospodarczą, czy raczej za podmioty autonomiczne pod względem prawnym i finansowym. Te uprawnienia dyskrecjonalne Komisji implikują uwzględnienie i ocenę złożonych pod względem gospodarczym faktów i okoliczności. Z uwagi na fakt, że sąd Unii nie może zastąpić oceny autora decyzji własną oceną faktów, zwłaszcza na płaszczyźnie gospodarczej, kontrola Sądu musi ograniczyć się w tym zakresie do zbadania, czy nie doszło do naruszenia przepisów proceduralnych oraz obowiązku uzasadnienia aktu, a także czy nie wystąpił błąd co do okoliczności faktycznych oraz czy nie wystąpił oczywisty błąd w ocenie i czy nie doszło do nadużycia władzy (zob. wyrok z dnia 8 września 2009 r., AceaElectrabel/Komisja, T-303/05, niepublikowany, EU:T:2009:312, pkt 101, 102 i przytoczone tam orzecznictwo).
- 66 Sąd Unii powinien jednak zweryfikować nie tylko materialną prawdziwość przytoczonych dowodów, ich wiarygodność i spójność, ale także w szczególności sprawdzić, czy te dowody stanowią zbiór istotnych danych, które należy wziąć pod uwagę w celu oceny złożonej sytuacji, i czy mogą one stanowić poparcie dla wniosków wyciągniętych na ich podstawie (wyrok z dnia 20 września 2018 r., Hiszpania/Komisja, C-114/17 P, EU:C:2018:753, pkt 104).
- 67 Ponadto to do Komisji należy zbadanie ze szczególną ostrożnością powiązań między spółkami należącymi do tej samej grupy w przypadku, gdy należy obawiać się wpływu kumulacji pomocy państwa w ramach tej samej grupy na konkurencję [zob. wyrok z dnia 19 maja 2021 r., Ryanair/Komisja (KLM; COVID-19), T-643/20, EU:T:2021:286, pkt 48 i przytoczone tam orzecznictwo].
- 68 Biorąc pod uwagę kryteria wypracowane w orzecznictwie i argumenty stron, należy zbadać kolejno powiązania: kapitałowe, organizacyjne, funkcjonalne i gospodarcze, jakie łączą holding Air France-KLM, Air France i KLM i ich odpowiednie spółki zależne, umowy, na podstawie których przyznano rozpatrywany środek, jak również rodzaj przyznanego środka pomocowego i kontekst, w jaki się on wpisuje.

– W przedmiocie powiązań kapitałowych i organizacyjnych łączących holding Air France-KLM, Air France i KLM

- 69 W pierwszej kolejności, co się tyczy powiązań kapitałowych między różnymi podmiotami należącymi do grupy Air France-KLM, należy zaznaczyć, jak przypomniano w pkt 3 powyżej, że Air France należy w 100 % do holdingu Air France-KLM i że holding ten posiada 93,84 % kapitału zakładowego, 99,7 % praw gospodarczych i 49 % praw głosu w KLM.
- 70 W pkt 29 zaskarżonej decyzji Komisja wyjaśniła, że chociaż Air France i KLM są odrębnymi podmiotami prawnymi, z których każdy ma własną strukturę własnościową, holding Air France-KLM dysponuje „prawami kontroli” zarówno nad Air France, jak i nad KLM.
- 71 Chociaż okoliczność ta stanowi pierwszy z czynników istotnych dla zbadania tego, czy istniała jednostka gospodarcza złożona z tych podmiotów, orzecznictwo w dziedzinie pomocy państwa wymaga ponadto sprawdzenia, czy spółka dominująca rzeczywiście sprawuje kontrolę, wywierając bezpośrednio lub pośrednio wpływ na zarządzanie swoimi spółkami zależnymi, i tym samym bierze udział w działalności gospodarczej prowadzonej przez kontrolowane przedsiębiorstwo (zob. podobnie wyrok z dnia 16 grudnia 2010 r., *AceaElectrabel Produzione/Komisja*, C-480/09 P, EU:C:2010:787, pkt 49 i przytoczone tam orzecznictwo).
- 72 W braku takiej analizy sam podział przedsiębiorstwa na dwa odrębne podmioty, z których pierwszy prowadziłby bezpośrednio rozpatrywaną działalność gospodarczą, a drugi kontrolowałby ten pierwszy poprzez wywieranie wpływu na zarządzanie nim, wystarczyłyby bowiem, aby pozbawić skuteczności zasady prawa Unii dotyczące pomocy państwa. Umożliwiłyby on drugiemu podmiotowi korzystanie z subwencji lub innych ulg przyznanych przez państwo lub za pomocą zasobów państwowych i na spożytkowanie ich w całości lub w części z korzyścią dla tego pierwszego, również w interesie jednostki gospodarczej, którą tworzą te dwa podmioty (zob. wyrok z dnia 16 grudnia 2010 r., *AceaElectrabel Produzione/Komisja*, C-480/09 P, EU:C:2010:787, pkt 50 i przytoczone tam orzecznictwo).
- 73 W niniejszej sprawie z pkt 27 i 91 zaskarżonej decyzji wynika, że holding Air France-KLM posiada uprawnienia kontrolne nad Air France i KLM dzięki prawu weta, którym dysponuje z jednej strony w odniesieniu do ich biznesplanu i budżetu, a z drugiej strony w odniesieniu do wynagradzania, powoływania i odwoływania kierownictwa tych spółek, w tym powoływania i odwoływania członków ich zarządu. Tak więc przed przyjęciem lub wdrożeniem podejmowanych przez „grupę Air France-KLM, w tym KLM” decyzji dotyczących w szczególności ich opcji strategicznych, budżetu i planu inwestycyjnego, holding ten musi zatwierdzać te decyzje.
- 74 Z pkt zaskarżonej decyzji wynika również, że poczynszy od kwoty 150 mln EUR, holdingowi Air France-KLM przysługuje prawo zatwierdzenia operacji finansowania swoich spółek zależnych. Prawo to okazało się istotne w niniejszej sprawie ze względu na fakt, że – jak przyznaje Komisja w zaskarżonej decyzji – finansowanie przyznane przez Republikę Francuską przekraczało próg 150 mln EUR, efektem czego holding Air France-KLM musiał przed jego przyznaniem je zatwierdzić.
- 75 W drugiej kolejności, co się tyczy powiązań organizacyjnych łączących holding Air France-KLM, Air France i KLM, skarżące powołują się w szczególności na uniwersalny dokument rejestracyjny tego holdingu, złożony w 2019 r. w *Autorité des marchés financiers* (urzędzie nadzoru giełd i papierów wartościowych – AMF) (Francja) w zastosowaniu rozporządzenia Parlamentu

Europejskiego i Rady (UE) 2017/1129 z dnia 14 czerwca 2017 r. w sprawie prospektu, który ma być publikowany w związku z ofertą publiczną papierów wartościowych lub dopuszczeniem ich do obrotu na rynku regulowanym oraz uchylecia dyrektywy 2003/71/WE (Dz.U. 2017, L 168, s. 12) (zwany dalej „uniwersalnym dokumentem rejestracyjnym z 2019 r.”), którego fragmenty zostały przedstawione przed Sądem i stały się przedmiotem przeprowadzonej na rozprawie dyskusji. Zgodnie z art. 9 i 21 rozporządzenia 2017/1129 uniwersalny dokument rejestracyjny jest udostępnionym do publicznej wiadomości dokumentem opisującym organizację przedsiębiorstwa, jego działalność, sytuację finansową, wyniki finansowe i perspektywy, strukturę zarządzania i akcjonariatu danego emitenta.

- 76 Z uniwersalnego dokumentu rejestracyjnego z 2019 r. wynika, że na poziomie grupy Air France-KLM istnieje szereg organów wspólnych, składających się z wysokich rangą przedstawicieli holdingu Air France-KLM, Air France i KLM, odpowiedzialnych za nadzorowanie i koordynowanie niektórych ważnych decyzji podejmowanych w ramach tej grupy.
- 77 Na przykład w ramach grupy Air France-KLM wszystkie inwestycje na kwotę przekraczającą 5 mln EUR, podobnie jak operacje dotyczące floty powietrznej, jak również operacje nabycia udziałów i zbycia, podlegają zatwierdzeniu przez „komitet wykonawczy grupy”, w skład którego wchodzi w szczególności dyrektorzy generalni holdingu Air France-KLM, Air France i KLM, co zresztą zostało potwierdzone przez ten holding na rozprawie.
- 78 Ponadto zgodnie z tym uniwersalnym dokumentem rejestracyjnym z 2019 r., choć zarządzanie inwestycjami odbywa się na poziomie poszczególnych należących do grupy Air France-KLM spółek, proces podejmowania decyzji jest koordynowany przez „Group Investment Committee (GIC)”, w skład którego wchodzi zastępca dyrektora generalnego ds. gospodarki i finansów holdingu Air France-KLM, zastępca dyrektora generalnego Air France-KLM ds. gospodarki i finansów oraz „Chief Financial Officer” KLM.
- 79 Podobnie z uniwersalnego dokumentu rejestracyjnego z 2019 r. wynika, że zarządzanie ryzykiem rynkowym w ramach grupy Air France-KLM jest pilotowane przez „Risk Management Committee”, składający się również z kadry kierowniczej holdingu Air France-KLM, Air France i KLM, który nadzoruje ryzyko finansowe tej grupy, podejmuje decyzje go dotyczące oraz określa zabezpieczenia, jakie należy zastosować.
- 80 Wynika z niego również, że decyzje podejmowane przez te wspólne organy na poziomie grupy Air France-KLM są następnie wdrażane przez poszczególne podmioty należące do tej grupy.
- 81 Wynika z tego, że powiązania kapitałowe i organizacyjne, jakie istnieją w ramach grupy Air France-KLM, świadczą o tym, iż holding Air France-KLM rzeczywiście sprawuje kontrolę, wywierając bezpośrednio lub pośrednio wpływ na zarządzanie Air France i KLM, i, co za tym idzie, bierze udział w prowadzonej przez nie działalności gospodarczej. Wynika z tego również, że na poziomie tej grupy istnieje scentralizowana procedura podejmowania decyzji i pewien stopień koordynacji, zapewniane za pośrednictwem organów mieszanych skupiających wysokich rangą przedstawicieli holdingu Air France-KLM, Air France i KLM, przynajmniej w odniesieniu do podejmowania niektórych ważnych decyzji.
- 82 Istniejące w ramach grupy Air France-KLM powiązania kapitałowe i organizacyjne są zatem, jak podnoszą skarżące, pierwszym z elementów świadczących o tym, że wchodzące w skład tej grupy odrębne podmioty prawne tworzą, do celów stosowania przepisów dotyczących pomocy państwa, jedną jednostkę gospodarczą.

– W przedmiocie powiązań funkcjonalnych łączących holding Air France-KLM, Air France i KLM

- 83 W pierwszej kolejności w pkt 30 zaskarżonej decyzji Komisja wskazała, że holding Air France-KLM zatrudniał swoich własnych pracowników i „opierał się” na oddelegowanych doń pracownikach Air France i KLM. Ponadto, jak instytucja ta wskazała w pkt 27 i 91 tej decyzji, co zostało przypomniano w pkt 73 powyżej, holding Air France-KLM dysponował prawem weta w odniesieniu do wynagradzania, powoływania i odwoływania kierownictwa KLM i Air France. Wynika z tego, że pomiędzy pracownikami tego holdingu i jego spółek zależnych zachodzi pewna integracja oraz że sam holding jest zaangażowany w podejmowanie najważniejszych decyzji dotyczących kierownictwa jego spółek zależnych.
- 84 W drugiej kolejności w pkt 31 zaskarżonej decyzji Komisja wyjaśniła, że holding Air France-KLM nie prowadził „bezpośrednio” działalności na rynkach transportu lotniczego, na których prowadziły działalność Air France i KLM, i stwierdziła, że odgrywana przez ten holding rola polegała na udzielaniu jego spółkom zależnym wsparcia „w zakresie informatyki, zasobów ludzkich, marketingu, cyfryzacji, komunikacji i innowacji”.
- 85 Niemniej jednak w pkt 38 zaskarżonej decyzji Komisja stwierdziła, że Air France i KLM pod przewodnictwem holdingu Air France-KLM koordynowały „dziedzinę sprzedaży i zarządzania cenami i przychodami w oparciu o strategię określoną na poziomie holdingu [Air France-KLM]”, korzystając w tym celu z oddelegowanych w tym celu do tego holdingu pracowników Air France i KLM. Takie stwierdzenie wynika również z pkt 91 wspomnianej decyzji.
- 86 Wynika stąd, że chociaż holding Air France-KLM sam nie świadczy usług transportu lotniczego, to jednak odgrywa on strategiczną rolę w ich świadczeniu, w szczególności w dziedzinie sprzedaży i zarządzania cenami i przychodami, a ponadto uczestniczy w podejmowaniu decyzji odnośnie do operacji dotyczących floty powietrznej (zob. pkt 77 powyżej), co świadczy o istnieniu pewnej integracji między holdingiem Air France-KLM, Air France i KLM.
- 87 O istnieniu pewnej koordynacji funkcjonalnej w ramach grupy Air France-KLM świadczy ponadto powołany przez skarżące przykład „Transavii”. Jak wynika z odpowiedzi Komisji na pytania zadane w ramach środka organizacji postępowania, w ramach tej grupy istnieje szereg spółek o nazwie „Transavia”, z których część prowadzi działalność na rynku usług pasażerskiego transportu lotniczego. Chodzi tu o Transavia France SAS i Transavia Airlines CV, zwane w zaskarżonej decyzji odpowiednio „Transavia France” i „Transavia Netherlands”. „Transavia France” i „Transavia Netherlands” są spółkami zależnymi odpowiednio Air France i KLM. Komisja wskazała w tym względzie, że chociaż obie te spółki posiadają własne licencje, certyfikaty, prawa przewozowe, przydziały czasu na start lub lądowanie, aktywa, personel i kierownictwo, to występują one na rynku pod tą samą marką Transavia oraz mają jedną i tę samą stronę internetową, co zostało potwierdzone na rozprawie przez holding Air France-KLM. Ponadto, jak podnoszą skarżące, „Transavia” jest często wymieniona jako jedno przedsiębiorstwo w uniwersalnym dokumencie rejestracyjnym z 2019 r. tam, gdzie dokument ten odnosi się do segmentu „niskokosztowej” działalności handlowej prowadzonej przez grupę Air France-KLM. Przykład ten świadczy zatem o istnieniu pewnej integracji i współpracy funkcjonalnej oraz handlowej między dwiema spółkami zależnymi Air France i KLM.
- 88 W trzeciej kolejności z pkt 32–34 i 91 zaskarżonej decyzji wynika, że holding Air France-KLM pełni również funkcje finansowe, zaspokajając potrzeby Air France i KLM w tym względzie. Po pierwsze, wydaje on w szczególności swoim spółkom zależnym instrukcje budżetowe. Po drugie, może on „okazjonalnie” pozyskiwać kapitał na rzecz swoich spółek zależnych na rynkach

finansowych w zależności od ich indywidualnych potrzeb (dług lub kapitał własny). Jeśli chodzi o emisję akcji lub instrumentów umożliwiających dostęp do kapitału, operacje te są również przeprowadzane na poziomie tego holdingu, podczas gdy długi w ramach grupy Air France-KLM są „głównie” zaciągane bezpośrednio przez Air France i KLM.

- 89 Należy dodać, jak uczyniły to skarżące i jak wynika z pkt 75–80 powyżej, że holding Air France-KLM jest zaangażowany w koordynowanie i zatwierdzanie znacznych inwestycji swoich spółek zależnych, w operacje nabywania i zbywania udziałów oraz w zarządzanie ryzykiem finansowym i zabezpieczenia, jakie należy zastosować, które podlegają stałemu i ciągłemu nadzorowi na poziomie grupy Air France-KLM.
- 90 O roli finansowej pełnionej przez holding Air France-KLM świadczy w niniejszym przypadku wskazana w pkt 36 zaskarżonej decyzji okoliczność polegająca na tym, że holding Air France-KLM dysponuje prawem zatwierdzania tych z operacji finansowania swoich spółek zależnych, których kwota przekracza 150 mln EUR, i że w konsekwencji to on musiał zatwierdzić rozpatrywany środek.
- 91 W zaskarżonej decyzji i na rozprawie Komisja, uznając rolę finansową, jaką odgrywał holding Air France-KLM wobec swoich spółek zależnych, zrelatywizowała jej znaczenie, kwalifikując je jako „ograniczone” (pkt 32 zaskarżonej decyzji).
- 92 Niemniej jednak z pkt 73 i 77 powyżej wynika, że istotne lub strategiczne decyzje w dziedzinie finansowania, inwestycji i floty koordynuje, a wręcz zatwierdza holding Air France-KLM.
- 93 Za przyjęciem takiego wniosku przemawiają ponadto dane zawarte w uniwersalnym dokumencie rejestracyjnym z 2019 r., z których wynika, że holding Air France-KLM dokonał szeregu emisji obligacji na znaczne kwoty, że „grupa [Air France-KLM] podejmuje decyzje w sprawie strategii finansowej w porozumieniu z [Air France] i [KLM]”, że to holding był „głównym” emitentem instrumentów dłużnych oraz że grupa ta planowała „systematyczne korzystanie z finansowania na rynkach [za pośrednictwem] Air France-KLM”.
- 94 Pomimo tego w zaskarżonej decyzji Komisja uznała, że Air France i KLM były „funkcjonalnie samodzielne”, opierając się na wskazanych poniżej elementach (pkt 37 zaskarżonej decyzji).
- 95 Po pierwsze, jej zdaniem Air France i KLM dysponują „odrębnymi zespołami zarządzającymi” (pkt 37 tiret pierwsze zaskarżonej decyzji). Twierdzenie to trzeba jednak mocno zniuansować na gruncie okoliczności przedstawionych w pkt 73, 75–80 i 83 powyżej, z których wynika, że holdingowi Air France-KLM przysługuje prawo weta w odniesieniu do wynagradzania, powoływania i odwoływania kierownictwa swoich spółek zależnych, że wspólne organy w ramach grupy Air France-KLM są odpowiedzialne za kontrolę i koordynację niektórych ważnych decyzji dotyczących jej spółek zależnych oraz że ten holding opiera się na oddelegowanych doń pracownikach Air France i KLM.
- 96 Po drugie, Air France ma być „niezależna i w pełni odpowiedzialna” za „większość” głównych elementów prowadzonych przez nią rodzajów działalności komercyjnej, a w szczególności za zasoby ludzkie, flotę powietrzną, rozwój sieci, doświadczenia klienta, zarządzanie pasażerami i ładunkami, obsługę techniczną, operacje lotnicze, obsługę na pokładzie i marketing (pkt 37 tiret pierwsze zaskarżonej decyzji). Twierdzenia te pomijają jednak rolę, jaką odgrywa holding Air France-KLM zarówno w odniesieniu do operacji dotyczących floty powietrznej (zob. pkt 73 i 77



powyżej), jak i w odniesieniu do świadczenia usług transportu lotniczego, w szczególności w dziedzinie sprzedaży i zarządzania cenami i przychodami, w przypadku której strategia jest określana na poziomie tej spółki holdingowej (zob. pkt 85–87 powyżej).

- 97 Po trzecie, Air France i KLM mają dysponować „niezależną organizacją finansową”, w szczególności w zakresie finansowania i kontroli sprawozdań wewnętrznych i zewnętrznych, środków pieniężnych, audytu i kwestii związanych z opodatkowaniem (pkt 37 tiret drugie zaskarżonej decyzji). W pkt 34 zaskarżonej decyzji Komisja wskazała ponadto, że Air France i KLM prowadzą „na co dzień” swą działalność finansową w sposób od siebie niezależny. Twierdzenia te są jednak sprzeczne z faktem, że holding Air France-KLM musi zatwierdzać wszelkie finansowanie powyżej progu 150 mln EUR, czy też wszelkie inwestycje na kwotę powyżej 5 mln EUR. Ponadto okoliczność polegająca na tym, że Air France i KLM zarządzają „na co dzień” swą własną działalnością finansową, nie stoi w sprzeczności z powyższymi ustaleniami.
- 98 Po czwarte, Air France zarządza swoim zapotrzebowaniem na płynność finansową „w sposób niezależny i bez udziału KLM”. Na przykład decyzje o finansowaniu floty powietrznej są podejmowane na poziomie zarządu Air France, nie zaś na poziomie holdingu Air France-KLM. Nie istnieją również „mechanizm podziału zysków i strat pomiędzy Air France i KLM ani zawarte przez nie porozumienie w sprawie konsolidacji środków pieniężnych” (pkt 35, 36 i 37 tiret trzecie zaskarżonej decyzji).
- 99 Jednakże z jednej strony trzeba również zniuansować okoliczność polegającą na tym, że Air France i KLM zarządzają swoimi środkami pieniężnymi w sposób niezależny, ponieważ holding Air France-KLM pozyskuje na rynkach kapitał na rzecz swoich spółek zależnych (zob. pkt 88 powyżej), ponieważ zatwierdza operacje finansowania dla kwot powyżej 150 mln EUR i ponieważ wydaje instrukcje budżetowe swoim spółkom zależnym. Podobnie twierdzeniu, zgodnie z którym „decyzje o finansowaniu floty powietrznej są podejmowane na poziomie zarządu Air France, nie zaś na poziomie holdingu Air France-KLM”, przeczą okoliczności wskazane w pkt 77 powyżej.
- 100 Z drugiej strony, chociaż Komisja stwierdziła, że nie istniał mechanizm podziału zysków i strat pomiędzy Air France i KLM ani zawarte przez nie porozumienie w sprawie konsolidacji środków pieniężnych, w pkt 43 zaskarżonej decyzji wskazała ona jednak, iż istniały zawarte między Air France i KLM i ich spółkami zależnymi „porozumienia w sprawie podziału kosztów”. Z tego samego punktu zaskarżonej decyzji wynika, że istnieją „wspólne rodzaje działalności prowadzone wspólnie przez Air France i KLM, czy też ich spółki zależne”. Okoliczności te świadczą o istnieniu pewnej integracji i współpracy funkcjonalnej między tymi dwoma podmiotami w ramach grupy Air France i KLM.
- 101 Tak więc wniosek, do którego doszła Komisja, a mianowicie, że Air France i KLM cieszą się samodzielnością funkcjonalną, zostaje podany w wątpliwość na gruncie całokształtu rozważań zawartych w pkt 83–100 powyżej.
- 102 W związku z tym powiązania funkcjonalne łączące holding Air France-KLM, Air France i KLM są drugim z czynników świadczących o tym, że podmioty te tworzą, do celów stosowania przepisów dotyczących pomocy państwa, jedną jednostkę gospodarczą.
- *W przedmiocie powiązań gospodarczych łączących holding Air France-KLM, Air France i KLM*
- 103 W pkt 39–41 i 92 zaskarżonej decyzji Komisja uznała, że holding Air France-KLM, KLM i Air France cieszyły się de facto samodzielnością gospodarczą, z przedstawionych poniżej powodów.

- 104 Przede wszystkim holding Air France-KLM nie prowadzi żadnej działalności generującej przychody zewnętrzne, w związku z czym nie może samodzielnie wspierać Air France i KLM. Holding ten uzyskuje swoje przychody wyłącznie wewnątrz, od swoich spółek zależnych, w drodze prowizji za zarządzanie pokrywających koszty zarządzania holdingiem, opłat za używanie znaków towarowych i niektórych mechanizmów redystrybucji kosztów (pkt 39 i 40 zaskarżonej decyzji). Następnie, chociaż holding Air France-KLM może, celem pokrycia potrzeb swoich spółek zależnych, pozyskiwać fundusze na rynkach finansowych, to z gospodarczego punktu widzenia odgrywana przezeń rola polega na „pośredniczeniu” między spółkami zależnymi a inwestorami, którzy w rzeczywistości inwestują właśnie w te spółki (pkt 41 tej decyzji). Wreszcie, stosunki handlowe między Air France i KLM są prowadzone w normalnych warunkach rynkowych i są one negocjowane przez niezależne zespoły kierownicze. Jeśli chodzi o zawarte między tymi dwiema spółkami porozumienia w sprawie podziału kosztów, przewidziano w nich podział według klucza opartego na „normach rynkowych” (pkt 42 i 43 tej decyzji).
- 105 W tym względzie, po pierwsze, jak podnoszą skarżące, okoliczność polegająca na tym, że holding Air France-KLM uzyskuje swoje przychody wyłącznie od swoich spółek zależnych, świadczy o tym, że zachodzi pewna współzależność gospodarcza między tym holdingiem a jego spółkami zależnymi. Wniosek ten potwierdza w szczególności fakt, że Air France i KLM dążą do pogłębienia synergii poprzez koordynację ich odpowiednich rodzajów działalności pod przewodnictwem holdingu Air France-KLM, w szczególności w dziedzinie sprzedaży oraz zarządzania cenami i przychodami (zob. pkt 85 powyżej), i że holding Air France-KLM uczestniczy w finansowaniu swoich spółek zależnych w sposób skoordynowany (zob. pkt 88–92 powyżej).
- 106 Po drugie, nawet przy założeniu, że holding Air France-KLM działa na rynkach finansowych, wyłącznie „pośrednicząc” między swoimi spółkami zależnymi a inwestorami, potwierdza to fakt, że holding Air France-KLM działa w interesie tych spółek zależnych, pozyskując na rynkach finansowych środki finansowe na pokrycie ich potrzeb. Okoliczność ta świadczy o tym, że ten holding negocjuje warunki finansowania na rynkach finansowych w oparciu o pozycję finansową grupy Air France-KLM w jej całości. Tak więc istniejące w ramach tej grupy synergie są pogłębiane za pośrednictwem holdingu Air France-KLM.
- 107 Po trzecie, jak wskazano w pkt 100 powyżej, potwierdzony przez Komisję fakt istnienia zawartych między Air France i KLM porozumień w sprawie podziału kosztów, a także prowadzonych przez nie wspólnie rodzajów działalności, świadczy o istnieniu między nimi pewnej integracji i współpracy gospodarczej.
- 108 Po czwarte, Komisja w pkt 40 i 42 zaskarżonej decyzji podnosi, że stosunki finansowe i handlowe między holdingiem Air France-KLM a jego spółkami zależnymi Air France i KLM, a także między samymi tymi spółkami zależnymi, są prowadzone w „normalnych warunkach rynkowych”. W szczególności, jeśli chodzi o stosunki pomiędzy Air France i KLM, powołuje się ona w tym kontekście na fakt, że podlegają one opodatkowaniu odpowiednio we Francji i w Niderlandach, że francuskie i niderlandzkie przepisy podatkowe przewidują, iż wszystkie transakcje w obrębie grupy powinny być dokonywane tak, jakby zostały zawarte między niezależnymi stronami, i że w związku z tym żadna korzyść nie może zostać przeniesiona między nimi w ten sposób (pkt 42 zaskarżonej decyzji). Czynniki te wydają się wprawdzie istotne dla celów opodatkowania tych spółek na poziomie państw członkowskich, nie wystarczają one jednak, biorąc pod uwagę elementy wskazane w pkt 104–107 powyżej, do wykazania istnienia autonomii gospodarczej, jaką w ramach grupy Air France-KLM miały się cieszyć holding Air France-KLM, Air France i KLM.

- 109 Ponadto należy przypomnieć, że przyznanie rozpatrywanego środka było uzasadnione w szczególności brakiem możliwości uzyskania przez Air France finansowania na rynkach kapitałowych i papierów dłużnych na akceptowalnych warunkach finansowych i w wystarczającej wysokości, a celem tego środka było uniknięcie bezpośredniego zagrożenia dla ciągłości prowadzonej przez Air France działalności (pkt 4 i 10 zaskarżonej decyzji). W tych okolicznościach korzyść przysporzona przez ten środek wyraża się właśnie poprzez udostępnienie znacznych środków pieniężnych, które nie byłyby dostępne w warunkach rynkowych. Tak więc, po pierwsze, taki środek skutkuje wzmocnieniem pozycji finansowej grupy Air France-KLM w jej całości, ponieważ zapobiega on ryzyku upadłości jednej z największych spółek zależnych, a mianowicie Air France, oraz uspokaja w ten sposób inwestorów i wierzycieli należących do tej grupy spółek; należy przy tym ponadto wskazać, że pożyczka akcjonariusza była uzależniona od pożyczek bankowych, czy też niezabezpieczonych i niepodporządkowanych lub obligacji (pkt 69 tej decyzji). Po drugie, biorąc pod uwagę rolę finansową, jaką odgrywa holding Air France-KLM w ramach tej grupy, spółka ta mogłaby w odpowiednim przypadku uzyskać w interesie swoich spółek zależnych i celem pokrycia ich potrzeb finansowanie na rynkach, które w braku tej pomocy byłoby dla niej niedostępne lub dostępne na mniej korzystnych warunkach.
- 110 Ponadto w braku rozpatrywanego środka Air France nie mogłaby kontynuować swojej działalności, co następnie zagrażałoby również kontynuowaniu tych rodzajów działalności, które prowadzi ona wspólnie z KLM (zob. pkt 85, 87, 100 i 107 powyżej). Umożliwiając zatem dalsze prowadzenie działalności Air France, środek ten pozwala również siłą rzeczy na kontynuowanie rodzajów działalności prowadzonych przez Air France i KLM wspólnie.
- 111 W związku z tym powiązania gospodarcze łączące holding Air France-KLM, Air France i KLM są trzecim z czynników świadczących o tym, że podmioty te tworzą, do celów stosowania przepisów dotyczących pomocy państwa, jedną jednostkę gospodarczą.
- *W przedmiocie umów, na podstawie których przyznano rozpatrywany środek*
- 112 W pkt 44–47, 93 i 94 zaskarżonej decyzji Komisja uznała co do istoty, że mechanizmy umowne, na podstawie których przyznano rozpatrywany środek, gwarantują, że Air France i jej spółki zależne będą jego jedynymi beneficjentami.
- 113 Skarżące, odnosząc się do treści niektórych klauzul rozpatrywanych umów, podnoszą w istocie, że w oparciu o te umowy nie można zagwarantować, iż Air France pozostanie jedynym beneficjentem rozpatrywanego środka.
- 114 Komisja odpiera, że rozpatrywane mechanizmy umowne są równoważne z klauzulą dotyczącą przeznaczenia, dzięki której wynikająca z rozpatrywanego środka rzeczywista korzyść finansowa i gospodarcza jest przysparzana wyłącznie Air France.
- 115 Na wstępie należy stwierdzić, że rozpatrywany środek powinien być zostać przyznany na podstawie trzech grup umów: po pierwsze, gwarantowanej przez państwo umowy pożyczki zawartej między konsorcjum bankowym a holdingiem Air France-KLM (pkt 15, 16, 45 i 46 zaskarżonej decyzji), po drugie, zawartej między państwem a tym holdingiem umowy dotyczącej gwarancji państwa i określającej warunki, na jakich została ona udzielona, jak wyjaśniła Republika Francuska na rozprawie, przy czym podstawę prawną przyznania tej gwarancji stanowią ponadto: loi n° 2020-289 du 23 mars 2020 de finances rectificative pour 2020 (ustawa nr 2020-289 z dnia 23 marca 2020 r. w sprawie sprostowania budżetu na 2020 r.) oraz arrêté du ministère de

l'Économie (rozporządzenie ministerstwa gospodarki), i, po trzecie, umowy w przedmiocie pożyczki akcjonariusza zawartej między holdingiem Air France-KLM a Agence des participations de l'État (agencją zarządzającą udziałami państwa francuskiego – APE).

- 116 W pierwszej kolejności należy stwierdzić, podobnie jak uczyniły to skarżące, że rozpatrywany środek jest przyznawany na podstawie umów, które zostały zawarte między z jednej strony konsorcjum bankowym i państwem i z drugiej strony holdingiem Air France-KLM. W efekcie to jedynie ten holding wziął na siebie prawa i obowiązki względem swoich kontrahentów, nie zaś Air France.
- 117 W drugiej kolejności, jak wyjaśniono w pkt 90 powyżej, finansowanie wynikające z rozpatrywanego środka podlegało zatwierdzeniu przez holding Air France-KLM.
- 118 W trzeciej kolejności, jak podnoszą skarżące, holding Air France-KLM dysponuje istotnymi prawami umownymi w odniesieniu do szeregu szczegółowych zasad przyznawania środka pomocowego.
- 119 Na wstępie należy oddalić zastrzeżenie Komisji, zgodnie z którym podnoszone przez skarżące argumenty dotyczące uprawnień umownych przysługujących holdingowi Air France-KLM mają być niedopuszczalne ze względu na to, że zostały podniesione po raz pierwszy na etapie repliki.
- 120 Według orzecznictwa nowy argument, aby można było uznać go za rozszerzenie uprzednio przedstawionego zarzutu lub zarzutu szczegółowego, powinien wykazywać dostatecznie ścisły związek z pierwotnie przedstawionymi w skardze zarzutami lub zarzutami szczegółowymi, tak aby można go było uważać za wynik zwykłego rozwinięcia debaty w ramach spornego postępowania (wyrok z dnia 14 czerwca 2023 r., Instituto Cervantes/Komisja, T-376/21, EU:T:2023:331, pkt 114). Sytuacja taka ma miejsce w niniejszej sprawie. W skardze skarżące podniosły bowiem w szczególności, powołując się na pkt 66 zaskarżonej decyzji, że postanowienia zawarte w umowie pożyczki akcjonariusza świadczą o tym, iż holding Air France-KLM i KLM były potencjalnymi beneficjentami rozpatrywanego środka, ponieważ na ich mocy wynagrodzenie za tę pożyczkę było powiązane z przyszłym podwyższeniem, czy też bilansem kapitału holdingu Air France-KLM. Argument ten został rozwinięty w replice, w której skarżące przytoczyły niektóre wymienione w tym punkcie zaskarżonej decyzji postanowienia tej umowy, dopiero w odpowiedzi na argument przedstawiony przez Komisję w odpowiedzi na skargę, zgodnie z którym skarżące nie poparły swojego argumentu dotyczącego postanowień umownych. To rozszerzenie zarzutu wynikało zatem ze zwykłego rozwinięcia debaty w ramach postępowania spornego, w związku z czym podniesiony przez Komisję zarzut niedopuszczalności należy oddalić.
- 121 Co do istoty stwierdzić należy, podobnie jak skarżące, że zgodnie z brzmieniem rozpatrywanych umów „grupa Air France-KLM” miała możliwość wyboru co do przedłużenia terminu wymagalności pożyczki gwarantowanej przez państwo, początkowo ustalonego na jeden rok, o dodatkowy rok lub dwa lata, w ramach maksymalnego okresu obowiązywania wynoszącego trzy lata (pkt 53 zaskarżonej decyzji). Podobnie termin zapadalności gwarancji państwowej może zostać przedłużony na podstawie przysługującego tej grupie wyboru (pkt 58 zaskarżonej decyzji).
- 122 Po drugie, jak słusznie zauważają skarżące, holding Air France-KLM mógł również podjąć decyzję o przedłużeniu terminu wymagalności pożyczki akcjonariusza, początkowo ustalonego na cztery lata, o okres jednego roku, z możliwością jednokrotnego jego przedłużenia (pkt 64 zaskarżonej decyzji).

- 123 Po trzecie, skarżące utrzymują, czego Komisja nie kwestionuje, że holding Air France-KLM może zdecydować, iż płatności z tytułu rocznego oprocentowania pożyczki akcjonariusza mogą zostać skapitalizowane, czyli skumulowane, zamiast być corocznie wypłacane.
- 124 Po czwarte, wynagrodzenie za pożyczkę akcjonariusza zależy od przyjmowanej przez walne zgromadzenie holdingu Air France-KLM uchwały dotyczącej projektu podwyższenia kapitału tego holdingu. Przewidziano zaś, że stopa procentowa mająca zastosowanie do wspomnianej pożyczki zostanie podwyższona o 550 punktów bazowych w przypadku, gdyby walne zgromadzenie holdingu Air France-KLM nie zatwierdziło projektu podwyższenia kapitału tego holdingu, które powinno umożliwić włączenie całości lub części kwoty tej pożyczki lub też wdrożenie podwyższenia kapitału niedającego państwu prawa do udziału w wysokości jego udziału w kapitale tego holdingu (pkt 66 tiret trzecie zaskarżonej decyzji).
- 125 Wynika z tego, że szereg szczegółowych zasad przyznawania rozpatrywanego środka, dotyczących w szczególności terminu jego wymagalności i wynagrodzenia zań, jest wyraźnie uzależnionych od decyzji podejmowanej na poziomie holdingu Air France-KLM.
- 126 W czwartej kolejności powyższych rozważań nie można podważyć, podnosząc, że holding Air France-KLM i Air France zawarły „umowy lustrzane” mające na celu przeniesienie rozpatrywanego finansowania do Air France (zwane dalej „umowami lustrzanymi”).
- 127 Zdaniem Komisji owe umowy lustrzane gwarantują w istocie, że to wyłącznie Air France i jej spółki zależne korzystają w rzeczywistości z rozpatrywanego finansowania, i „zakazują przenoszenia lub wykorzystywania [tego finansowania] na rzecz KLM” (pkt 46 zaskarżonej decyzji). Na poparcie tego twierdzenia przytoczyła ona w przypisie 7 zaskarżonej decyzji art. 2.2 umowy pożyczki akcjonariusza, w którym przewidziano, że pożyczka ta jest przeznaczona na sfinansowanie udostępnienia Air France przez holding Air France-KLM rachunku bieżącego akcjonariusza służącego sfinansowaniu potrzeb związanych z płynnością finansową Air France i, w razie potrzeby, jej spółek zależnych. Komisja odniosła się również do art. 3.1 umowy dotyczącej pożyczki gwarantowanej przez państwo, w którym przewidziano, że pożyczka ta ma na celu „sfinansowanie potrzeb grupy wywołanych kryzysem związanym z COVID-19 w celu utrzymania działalności gospodarczej i pracowników we Francji”. Ponadto jej zdaniem z zawartej w tej umowie definicji „grupy” wyraźnie wykluczona została KLM. Wreszcie, w obu tych umowach zawarte zostały postanowienia odpowiednio art. 7.1 (a) i art. 18.3 (a), zgodnie z brzmieniem których wykorzystanie pożyczki niezgodne z celem, który został określony odpowiednio w art. 2.2 i art. 3.1, stanowić będzie „niewykonanie zobowiązania”.
- 128 W tym względzie należy stwierdzić, po pierwsze, podobnie jak skarżące, że te umowy lustrzane nie obejmują gwarancji państwowej. Pod względem umownym nie jest ona zatem „przeniesiona” na Air France, lecz pozostaje nadal na poziomie holdingu Air France-KLM, co zresztą potwierdziła Republika Francuska na rozprawie. Wynika z tego, że gwarancja ta, która stanowi integralną część rozpatrywanego środka, zgodnie z umową przysparza korzyści jedynie holdingowi Air France-KLM.
- 129 Po drugie, zgodnie z przytoczonym w zaskarżonej decyzji brzmieniem art. 3.1 umowy dotyczącej pożyczki gwarantowanej przez państwo rozpatrywany środek na celu sfinansowanie potrzeb „grupy” wywołanych kryzysem związanym z COVID-19. W przypisie 7 zaskarżonej decyzji Komisja wyjaśnia, że zgodnie z tym postanowieniem umownym finansowanie to ma na celu „sfinansowanie potrzeb grupy wywołanych kryzysem związanym z COVID-19 w celu utrzymania

działalności gospodarczej i pracowników we Francji”, co zdaniem tej instytucji mogło dotyczyć wyłącznie potrzeb Air France i jej spółek zależnych, gdyż holding Air France-KLM nie prowadzi działalności komercyjnej i ma „we Francji bardzo niewielu własnych pracowników”.

- 130 Wyjaśnienie to nie jest jednak przekonujące. Z przepisu 7 do zaskarżonej decyzji wynika bowiem, że definicja „grupy” w rozumieniu tej umowy wyklucza z niej jedynie KLM, ale nie holding Air France-KLM. Za przyjęciem tego wniosku przemawia ponadto zawarte w pkt 46 tej decyzji twierdzenie, zgodnie z którym rozpatrywane umowy zakazują przenoszenia lub wykorzystywania środków „na rzecz KLM”, bez wskazania, że taki zakaz obowiązuje również w stosunku do holdingu Air France-KLM.
- 131 Podobnie, jak wskazano w pkt 83 powyżej, bezsporne jest, że holding Air France-KLM dysponuje we Francji swoimi własnymi pracownikami, efektem czego wyjaśnienie Komisji zawarte w przepisie 7 zaskarżonej decyzji, zgodnie z którym okoliczność, iż art. 3.1 umowy dotyczący pożyczki gwarantowanej przez państwo odnosi się do celu polegającego na utrzymaniu „pracowników we Francji” oznacza, że artykuł ten dotyczy wyłącznie Air France, również nie jest przekonujące.
- 132 Po trzecie, bezsporne jest, że to holding Air France-KLM zatrzymuje część środków pochodzących z rozpatrywanego środka. Z pkt 46 tiret trzecie zaskarżonej decyzji wynika bowiem w istocie, że umowa lustrzana dotycząca pożyczki gwarantowanej przez państwo przewiduje dla tego holdingu „dodatkową marżę” przeznaczoną na pokrycie kosztów ponoszonych przez ten sam holding w ramach zarządzania tym środkiem.
- 133 W tym względzie w tym samym punkcie zaskarżonej decyzji Komisja wyjaśnia, że marża ta jest „niska” i „zgodna z obowiązującą w prawie francuskim zasadą interesu społecznego”. Należy jednak stwierdzić, że Komisja nie zbadała w tej decyzji ani charakteru i zakresu usług, jakie miał świadczyć holding Air France-KLM przy przekazywaniu środków na rzecz Air France, ani kosztów, jakie miała ponosić ta spółka holdingowa w tym kontekście, ani też kwestii tego, czy wspomniana „dodatkowa marża” odpowiada tym kosztom. Wynika z tego, jak podnoszą w istocie skarżące, że holding ten w rzeczywistości częściowo korzysta z rozpatrywanego finansowania. Podobnie okoliczność – przy założeniu, że zostanie ona wykazana – że marża ta jest zgodna z prawem krajowym, nie oznacza sama w sobie, że otrzymane w ten sposób wynagrodzenie nie może zostać uznane za korzyść przypadającą temu samemu holdingowi do celów stosowania art. 107 ust. 1 TFUE.
- 134 W swoich uwagach interwenienta Air France powołuje się na inne, niewymienione w zaskarżonej decyzji postanowienia umowne. Zgodnie zaś z utrwalonym orzecznictwem uzasadnienie zaskarżonej decyzji nie może zostać przedstawione po raz pierwszy i a posteriori przed sądem, chyba że zachodzą wyjątkowe okoliczności (zob. wyrok z dnia 20 września 2011 r., Evropaïki Dynamiki/EBI, T-461/08, EU:T:2011:494, pkt 109 i przytoczone tam orzecznictwo). W związku z tym Sąd nie może, w celu uzupełnienia uzasadnienia zaskarżonej decyzji, uwzględnić takich elementów składowych ram umownych rozpatrywanego środka, którymi Komisja dysponowała lub mogła dysponować w chwili wydania zaskarżonej decyzji, lecz które nie zostały w niej wskazane.
- 135 W piątej kolejności i w każdym razie istnienie umów lustrzanych pozostaje bez wpływu na to, że to jedynie holding Air France-KLM przyjął na siebie prawa i obowiązki umowne obowiązujące w odniesieniu do konsorcjum bankowego i państwa, że to grupa Air France-KLM decyduje

o szereg szczegółowych zasad przyznawania rozpatrywanego środka, dotyczących w szczególności terminu jego wymagalności i wynagrodzenia zań, oraz że gwarancja państwa pozostaje pod względem umownym w tym holdingu.

- 136 W świetle powyższego należy stwierdzić, że na podstawie przytoczonych w zaskarżonej decyzji postanowień umownych nie można stwierdzić, iż jedynymi beneficjentami rozpatrywanego środka są Air France i jej spółki zależne, z wyłączeniem holdingu Air France-KLM i KLM, oraz kontrolowanych przez nie spółek zależnych.
- 137 Wniosku tego nie może podważyć podnoszony przez Komisję argument, zgodnie z którym w orzecznictwie przyznano, że w sytuacji, gdy istnieją w szczególności klauzule dotyczące przeznaczenia przenoszące korzyść przysporzoną dzięki pomocy na jedną ze spółek należących do tej grupy, z wyłączeniem pozostałych spółek tej grupy, beneficjentem tej pomocy może być tylko jedna ze spółek należących do grupy.
- 138 W tym względzie, jak wskazano w pkt 61 i 62 powyżej, w zależności od poszczególnego przypadku, w celu ustalenia, czy do celów zastosowania przepisów o pomocy państwa odrębne podmioty prawne można uznać za tworzące jedną jednostkę gospodarczą, należy zbadać szereg czynników, takich jak łączące te podmioty powiązania kapitałowe, organizacyjne, funkcjonalne i gospodarcze, umowy, na podstawie których przyznano środek pomocowy, a także rodzaj przyznanego środka pomocy i kontekst, w jaki się on wpisuje. Chodzi zatem o całościową ocenę szeregu czynników swoistych dla każdego poszczególnego przypadku. Jeśli chodzi w szczególności o umowy, na podstawie których przyznano środek pomocowy, ich ocena w sposób oczywisty zależy od ich konkretnej treści. Tak więc okoliczność polegająca na tym, że sądy Unii w danej sprawie, na podstawie konkretnych okoliczności właściwych dla tej sprawy stwierdziły (lub nie), iż beneficjent danego środka pomocowego jest jedynym podmiotem należącym do grupy spółek, z wyłączeniem innych podmiotów z tej samej grupy, nie może prowadzić do wyciągnięcia jakiegokolwiek mającego ogólne zastosowanie wniosku.
- 139 W każdym razie szczególne okoliczności leżące u podstaw spraw, w których wydano wyroki przytoczone przez Komisję, nie są porównywalne z okolicznościami leżącymi u podstaw niniejszej sprawy.
- 140 Po pierwsze, w wyroku z dnia 3 lipca 2003 r., Belgia/Komisja (C-457/00, EU:C:2003:387), Trybunał w pkt 56 i 57 wyjaśnił, że w celu określenia beneficjenta środka pomocowego należy wziąć pod uwagę w szczególności to, czy istnieją klauzule dotyczące przeznaczenia, i to, jak zostały one sformułowane, oraz wyjaśnił, że po przeprowadzeniu takiej analizy można wyciągnąć wniosek, zgodnie z którym beneficjentem pomocy jest podmiot inny niż ten, któremu udzielono spornej pożyczki. Tak więc zgodnie z tym wyrokiem wynik tej analizy jest uzależniony od tego, czy w umowach zawarto takie klauzule i jaka była dokładnie ich treść. W niniejszej sprawie zaś, jak wynika z pkt 115–136 powyżej, to właśnie w zależności od treści poszczególnych klauzul umownych mających zastosowanie w niniejszej sprawie Sąd doszedł do wniosku, że nie pozwalają one na stwierdzenie, iż jedynymi beneficjentami rozpatrywanego środka są Air France i jej spółki zależne, z wyłączeniem holdingu Air France-KLM i KLM oraz kontrolowanych przez nie spółek zależnych. Ponadto holding Air France-KLM posiada w niniejszym przypadku ustanowione w drodze umownej istotne prawa i obowiązki przy zarządzaniu wspomnianym środkiem, umożliwiające mu dostosowywanie go w zależności od własnych interesów i interesów grupy Air France-KLM w jej całości.

- 141 Po drugie, istnieje szereg istotnych różnic faktycznych między niniejszą sprawą a sprawą, w której wydano wyrok z dnia 25 czerwca 1998 r., *British Airways i in./Komisja* (T-371/94 i T-394/94, EU:T:1998:140). Wskazane w niniejszej sprawie powiązania organizacyjne, funkcjonalne i gospodarcze łączące podmioty należące do grupy Air France-KLM nie są bowiem porównywalne z tymi powiązaniem istniejącymi pomiędzy spółkami, których dotyczy wyżej wymieniony wyrok. Przykładowo rozpatrywany środek jest przyznawany za pośrednictwem holdingu Air France-KLM, nie zaś bezpośrednio na rzecz Air France, jak miało to miejsce we wskazanych sprawach. Ponadto w niniejszej sprawie holding Air France-KLM utrzymał wszystkie swoje strategiczne prerogatywy w dziedzinie finansowania, inwestycji i operacji dotyczących floty powietrznej, co nie miało miejsca w przypadku holdingu rozpatrywanego w wyżej wymienionych sprawach. Wreszcie, tamten holding nie posiadał żadnych praw, czy też uprawnień porównywalnych z tymi przysługującymi holdingowi Air France-KLM w odniesieniu do szeregu szczegółowych zasad przyznawania środka pomocowego, w szczególności tych odnoszących się do wynagradzania zań i okresu jego trwania.
- 142 Po trzecie, sprawy, w których zapadł wyrok z dnia 11 maja 2005 r., *Saxonia Edelmetalle i ZEMAG/Komisja* (T-111/01 i T-133/01, EU:T:2005:166), dotyczyły przypadku w znacznym stopniu odmiennego od tego rozpatrywanego w niniejszej sprawie. Dotyczyły one bowiem obowiązku odzyskania pomocy od niektórych należących do grupy spółek, które zostały wskazane jako początkowi beneficjenci tej pomocy. W tym względzie w pkt 125 i 126 tego wyroku rozstrzygnięte zostało, że biorąc pod uwagę okoliczności sprawy, Komisja w braku wykazania, że skarżące spółki rzeczywiście otrzymały sporną pomoc, nie mogła zasadnie automatycznie przypisać im obowiązku zwrotu tej pomocy tylko z tego powodu, iż zostały one wskazane jako początkowi beneficjenci tej pomocy. Taki przypadek nie zachodzi zaś w niniejszej sprawie, w związku z czym nie można z niego wyciągnąć żadnego wniosku, który byłby przydatny do rozstrzygnięcia niniejszego sporu.
- 143 W związku z tym ramy umowne, na podstawie których przyznano rozpatrywany środek, stanowią czwarty z czynników świadczących o tym, że holding Air France-KLM, Air France i KLM nie tworzą, do celów stosowania przepisów dotyczących pomocy państwa, jednej jednostki gospodarczej.
- *W przedmiocie rodzaju przyznanego środka pomocowego i kontekstu, w jaki się on wpisuje*
- 144 Jeśli chodzi o rodzaj przyznanego środka pomocowego i kontekst, w jaki się on wpisuje, należy zaznaczyć, podobnie jak uczyniły to skarżące, że w pkt 11 zaskarżonej decyzji Komisja wskazała, iż pożyczka akcjonariusza może w perspektywie długoterminowej zostać włączona do kapitału „grupy Air France-KLM” w ramach odrębnej operacji, o której miałyby zadecydować później „grupa Air France-KLM”.
- 145 Komisja w chwili przyjęcia decyzji C(2020) 2983 final z dnia 4 maja 2020 r. wiedziała o tej możliwości, która znalazła swój wyraz kilka miesięcy później w decyzji Air France-KLM i Air France (zob. pkt 10 powyżej), w której Komisja uznała, że beneficjentami przekształcenia pożyczki akcjonariusza w instrument hybrydowy, zrównanego z inwestycją w kapitał własny, były zarówno Air France i kontrolowane przez nią spółki zależne, jak i holding Air France-KLM i kontrolowane przezeń spółki zależne, z wyjątkiem KLM i jej spółek zależnych.



- 146 W tym względzie należy zauważyć, że druga decyzja korygująca, którą przyjęto w odniesieniu do decyzji Komisji C(2020) 2983 final z dnia 4 maja 2020 r., o której mowa w pkt 5 i 12 powyżej, została wydana w dniu 26 lipca 2021 r., czyli już po wydaniu decyzji Air France-KLM i Air France w dniu 5 kwietnia 2021 r., w związku z czym decyzja ta, nie jest okolicznością, która zaistniała już po wydaniu zaskarżonej decyzji, w wersji wynikającej z tej drugiej decyzji korygującej.
- 147 W tych szczególnych okolicznościach należy stwierdzić, że rozpatrywany środek i środek będący przedmiotem decyzji Air France-KLM i Air France, którego Komisja była w pełni świadoma, łączyły związki: chronologiczny, strukturalny i gospodarczy, efektem czego ta druga decyzja stanowiła istotny element kontekstu, który Komisja powinna była uwzględnić przy określaniu beneficjenta wspomnianego środka. Mimo tego Komisja nie wzięła jej w zaskarżonej decyzji pod uwagę.
- 148 Należy stwierdzić, że Komisja nie wyjaśniła również w zaskarżonej decyzji powodu, dla którego w zaskarżonej decyzji określiła beneficjentów odmiennie niż w decyzji Air France-KLM i Air France, nawet jeśli finansowanie, których dotyczyły te decyzje, choć w innej formie, pochodziło w obu przypadkach z pożyczki akcjonariusza.
- 149 W związku z tym w szczególnych okolicznościach niniejszej sprawy i w świetle orzecznictwa przypomnianego w pkt 67 powyżej to do Komisji należało uwzględnienie, w celu określenia beneficjenta rozpatrywanego środka, rodzaju przyznanego środka pomocowego i kontekstu, w jaki się on wpisywał.
- *W przedmiocie różnicy między z jednej strony korzyścią bezpośrednią lub pośrednią, a z drugiej strony zwykłymi i ubocznymi skutkami gospodarczymi*
- 150 Komisja podnosi, że rozpatrywany środek ma co najwyżej „zwykłe uboczne skutki gospodarcze” wobec holdingu Air France-KLM i KLM, jak również ich spółek zależnych, z wyjątkiem Air France i jej spółek zależnych, które to skutki są nierozzerwalnie związane z każdą formą pomocy państwa, ale nie można ich uznać za przysporzoną im bezpośrednio lub pośrednio korzyść.
- 151 Skarżące odpierają, że Komisja nie wykazała w sposób wymagany prawem, iż rozpatrywany środek nie mógł przysporzyć korzyści innym należącym do grupy Air France-KLM spółkom, na przykład poprzez wzmocnienie sytuacji finansowej holdingu Air France-KLM i, pośrednio, KLM. Taki skutek wykraczałby poza zwykły skutek uboczny nierozzerwalnie związany z każdym środkiem pomocowym.
- 152 W tym względzie należy wprowadzić rozróżnienie między pojęciem „korzyści pośredniej” a pojęciem „nierozzerwalnie związanych z każdym środkiem pomocowym skutków ubocznych”.
- 153 Zgodnie z orzecznictwem za beneficjenta pomocy należy uznać to przedsiębiorstwo, któremu pomoc taka przysparza korzyści pośredniej. Korzyść przyznana bezpośrednio danym osobom fizycznym lub prawnym może bowiem stanowić korzyść pośrednią i, co za tym idzie, pomoc państwa dla innych osób prawnych będących przedsiębiorstwami (zob. podobnie wyroki: z dnia 19 września 2000 r., Niemcy/Komisja, C-156/98, EU:C:2000:467, pkt 26; z dnia 13 czerwca 2002 r., Niderlandy/Komisja, C-382/99, EU:C:2002:363, pkt 60–66).
- 154 Ponadto zgodnie z pkt 115 komunikatu w sprawie pojęcia pomocy państwa „[ś]rodek może również stanowić zarówno korzyść bezpośrednią dla przedsiębiorstwa będącego beneficjentem, jak i korzyść pośrednią dla innych przedsiębiorstw, na przykład przedsiębiorstw funkcjonujących

na dalszych poziomach działalności”. W przypisie 179 do tego komunikatu wyjaśniono, że w przypadku gdy przedsiębiorstwo pośredniczące stanowi jedynie instrument mający za zadanie przekazać korzyść beneficjentowi i niezachowujący żadnej korzyści dla siebie, co do zasady nie można uznać go za beneficjenta pomocy państwa.

- 155 W pkt 116 tego komunikatu wskazano ponadto, że należy odróżnić takie korzyści pośrednie od zwykłych ubocznych skutków gospodarczych, które są nieodłącznie związane z niemalże wszystkimi środkami pomocy państwa. W tym celu zgodnie z brzmieniem tego punktu przewidywalne skutki zastosowania środka należy przeanalizować w ramach oceny przeprowadzanej *ex ante*. Tak więc z korzyścią pośrednią mamy do czynienia wówczas, jeżeli środek jest zaprojektowany w taki sposób, aby można było ukierunkować jego wtórne skutki „na możliwe do zidentyfikowania przedsiębiorstwa lub grupy przedsiębiorstw”. W przypisie 181 do tego komunikatu wyjaśniono natomiast, że zwykły uboczny skutek gospodarczy w formie większej produkcji (który nie jest równoznaczny z pomocą pośrednią) może wystąpić w przypadku, gdy pomoc jest jedynie przekazywana za pośrednictwem przedsiębiorstwa (np. pośrednika finansowego), które kieruje ją w całości do beneficjenta pomocy.
- 156 W niniejszej sprawie z analizy zawartej w pkt 112–143 powyżej wynika, że rola odgrywana przez holding Air France-KLM nie ogranicza się do jedynie instrumentu mającego za zadanie przekazać korzyść beneficjentowi, czy też pośrednika finansowego w rozumieniu pkt 115 i 116 komunikatu w sprawie pojęcia pomocy państwa. Holding ten bowiem sam zachowuje, z prawnego punktu widzenia, gwarancję państwa i kontrolę nad szeregiem szczegółowych zasad dotyczących rozpatrywanego środka, umożliwiające mu dostosowywanie go w zależności od własnych interesów i interesów grupy Air France-KLM w jej całości, wobec czego należy odrzucić tezę Komisji, zgodnie z którą holding ten i KLM korzystają jedynie ze zwykłych ubocznych skutków gospodarczych nierozzerwalnie związanych z każdą pomocą państwa.
- 157 Tak samo przewidywalne skutki rozpatrywanego środka z perspektywy *ex ante* sugerują – biorąc pod uwagę rodzaj przyznanego środka pomocowego i kontekst, w który się on wpisuje, polegający w istocie na przyjęciu rozwiązania finansowego – że rozwiązanie to mogło przysporzyć korzyści grupie Air France-KLM w jej całości poprzez poprawę jej ogólnej sytuacji finansowej, co świadczy o istnieniu przynajmniej pośredniej korzyści przysporzonej „możliwe[j] do zidentyfikowania [...] grup[ie] przedsiębiorstw” w rozumieniu pkt 116 komunikatu w sprawie pojęcia pomocy państwa.
- 158 Z pkt 4 zaskarżonej decyzji wynika bowiem w szczególności, że z uwagi na znaczące i natychmiastowe skutki finansowe pandemii COVID-19 Republika Francuska postanowiła wspierać Air France we wdrażaniu przejściowych rozwiązań w zakresie finansowania istniejących po stronie tej spółki pilnych potrzeb w zakresie płynności finansowej, aby w ten sposób uniknąć bezpośredniego zagrożenia dla ciągłości jej działalności. Tak więc, ze względu na to, że celem rozpatrywanego środka jest znalezienie rozwiązania finansowego mającego na celu zaspokojenie potrzeb Air France-KLM w zakresie płynności finansowej, zaś z akt sprawy wynika, iż holding Air France-KLM odgrywa pewną rolę w finansowaniu grupy Air France-KLM, zgodnie z tą decyzją przewidywalnym skutkiem tego środka jest, po pierwsze, poprawa sytuacji finansowej tego holdingu, który – i co za tym idzie, cała grupa – jest stroną rozpatrywanych umów i posiada znaczące prawa i obowiązki umowne z tego tytułu, po drugie zaś, zapewnienie stabilności finansowej – również z perspektywy rynków finansowych – tej grupy w jej całości, włączając w to KLM.

- 159 Ponadto, jak wskazano w pkt 109 i 110 powyżej, w braku rozpatrywanego środka stwierdzone w zaskarżonej decyzji bezpośrednie zagrożenie dla ciągłości działalności prowadzonej przez Air France mogłoby przenieść się na całość grupy Air France-KLM, zważywszy, że Air France stanowi jedną z głównych spółek zależnych tej grupy, generując znaczną część jej dochodów.
- 160 Wniosku tego nie można podważyć na gruncie postanowienia z dnia 21 stycznia 2016 r., *Alcoa Trasformazioni/Komisja* (C-604/14 P, niepublikowanego, EU:C:2016:54), przytoczonego przez Komisję na poparcie jej argumentu, zgodnie z którym przy obliczaniu kwoty pomocy nie bada ona jej skutków ubocznych dla konsumentów, dostawców, inwestorów lub pracowników beneficjenta. Z jednej strony, jak podnoszą skarżące, sprawa, w której wydano to postanowienie, nie dotyczyła sytuacji wewnątrz grupy. Z drugiej strony, jak wskazano w pkt 156–159 powyżej, w niniejszej sprawie nie chodzi o uboczne skutki gospodarcze, jakie ma środek pomocowy dla konsumentów, dostawców, inwestorów, czy też pracowników.
- 161 Komisja i Republika Francuska powołują się również na wyrok z dnia 21 grudnia 2016 r., *Komisja/Aer Lingus i Ryanair Designated Activity* (C-164/15 P i C-165/15 P, EU:C:2016:990), podnosząc w istocie, że zgodnie z tym wyrokiem przy ocenie zgodności pomocy z rynkiem wewnętrznym nie bierze się pod uwagę skutków ubocznych danego środka pomocowego. Sprawy, w których zapadł ten wyrok, dotyczyły systemu pomocy w formie obniżonej stawki krajowego podatku od transportu lotniczego, który został uznany za niezgodny z rynkiem wewnętrznym. Podniesiona w nich została w szczególności kwestia tego, jaka powinna być kwota korzyści podlegającej odzyskaniu od beneficjentów pomocy będących przedsiębiorstwami lotniczymi. Przedsiębiorstwa te twierdziły w istocie, że rozpatrywana korzyść została przeniesiona na pasażerów jako obniżka cen biletów lotniczych. W tym kontekście Trybunał uznał, że odzyskanie spornej pomocy wiąże się ze zwrotem korzyści przysporzonej przedsiębiorstwom lotniczym, nie zaś – zysku, które mogły one osiągnąć w wyniku skorzystania z tej korzyści (pkt 100 i 102). W odróżnieniu zaś od tamtych spraw ta niniejsza nie dotyczy ustalenia kwoty korzyści podlegającej odzyskaniu w kontekście pomocy uznanej za niezgodną z rynkiem wewnętrznym, lecz ustalenia *ex ante* beneficjentów środka pomocowego w celu zbadania jego zgodności z rynkiem wewnętrznym. Ponadto w każdym razie niniejsza sprawa nie dotyczy wpływu, jaki mógłby mieć rozpatrywany środek na ceny biletów lotniczych.
- 162 Należy zatem oddalić argument Komisji, zgodnie z którym rozpatrywany środek wywołuje w stosunku do holdingu Air France-KLM i innych jego spółek zależnych, w tym również KLM i jej spółek zależnych, co najwyżej zwykłe uboczne skutki gospodarcze.

### *Wniosek*

- 163 W świetle całości powyższych rozważań należy stwierdzić, że Komisja dopuściła się oczywistego błędu w ocenie, uznając, iż beneficjentami rozpatrywanego środka były Air France i jej spółki zależne, z wyłączeniem holdingu Air France-KLM i innych jego spółek zależnych, w tym KLM i jej spółek zależnych, i, co za tym idzie, należy uwzględnić zarzut pierwszy.
- 164 W art. 107 ust. 3 lit. b) TFUE ustanowiono zaś nie tylko wymóg, aby dane państwo członkowskie rzeczywiście stało w obliczu poważnych zaburzeń w jego gospodarce, ale również aby środki pomocowe przyjęte dla zaradzenia tym zaburzeniom były z jednej strony konieczne w tym celu, a z drugiej – odpowiednie i proporcjonalne dla jego osiągnięcia. Ten sam wymóg wynika również z pkt 19 ram tymczasowych [wyrok z dnia 19 maja 2021 r., *Ryanair/Komisja* (KLM; COVID-19), T-643/20, EU:T:2021:286, pkt 74].

- 165 Ponadto i w szczególności, zastosowanie szeregu warunków wynikających z ram tymczasowych zależy od tego, jak określony zostanie beneficjent rozpatrywanego środka, takich jak warunki przewidziane w pkt 25 lit. d) ppkt (i) ram tymczasowych, zgodnie z którym pomoc państwa w formie nowych publicznych gwarancji kredytowych uznaje się za zgodną z rynkiem wewnętrznym na podstawie art. 107 ust. 3 lit. b) TFUE, o ile w przypadku pożyczek, których termin zapadalności wypada po dniu 31 grudnia 2020 r., całkowita kwota pożyczek na beneficjenta nie przekracza dwukrotności rocznej kwoty wynagrodzeń wypłaconych przez beneficjenta za rok 2019 lub za ostatni rok, za który dostępne są dane. Ten sam próg ma zastosowanie do pomocy państwa w formie dopłat do pożyczek publicznych zgodnie z pkt 27 lit. d) ppkt (i) tych ram [wyrok z dnia 19 maja 2021 r., Ryanair/Komisja (KLM; COVID-19), T-643/20, EU:T:2021:286, pkt 75].
- 166 Ogólne badanie konieczności i proporcjonalności pomocy oraz tego, czy spełnione zostały warunki wskazane tytułem przykładu w pkt 165 powyżej, wymaga zatem uprzedniego zidentyfikowania beneficjenta tej pomocy. Błędne lub niepełne zidentyfikowanie beneficjenta środka pomocowego może bowiem mieć wpływ na całą analizę zgodności tego środka z rynkiem wewnętrznym.
- 167 Należy zatem stwierdzić nieważność zaskarżonej decyzji bez konieczności badania pozostałych zarzutów skargi.
- 168 Wreszcie, co się tyczy możliwości przyznania przez państwa członkowskie pomocy państwa spółkom należącym do grupy spółek prowadzących działalność w kilku państwach członkowskich, należy na wszelki wypadek przypomnieć, że na państwach członkowskich i instytucjach Unii spoczywa zgodnie z art. 4 ust. 3 TUE wzajemny obowiązek lojalnej współpracy. Komisja i państwa członkowskie powinny zatem w dobrej wierze współpracować w celu pokonania trudności w pełnym przestrzeganiu postanowień traktatu FUE, zwłaszcza dotyczących pomocy państwa (zob. podobnie wyrok z dnia 22 grudnia 2010 r., Komisja/Słowacja, C-507/08, EU:C:2010:802, pkt 44 i przytoczone tam orzecznictwo). Przestrzeganie tego obowiązku lojalnej współpracy i koordynacji jest tym bardziej konieczne w sytuacji, gdy różne państwa członkowskie zamierzają przyznać jednocześnie pomoc podmiotom należącym do tej samej grupy spółek, która działa w sposób skoordynowany na rynku wewnętrznym w celu zmaksymalizowania generowanych tam zysków.

### **W przedmiocie kosztów**

- 169 Zgodnie z art. 134 § 1 regulaminu postępowania przed Sądem kosztami zostaje obciążona, na żądanie strony przeciwnej, strona przegrywająca sprawę. Ponieważ Komisja przegrała sprawę, należy – zgodnie z żądaniem strony skarżącej – obciążyć ją jej własnymi kosztami oraz kosztami poniesionymi przez stronę skarżącą.
- 170 Zgodnie z art. 138 §§ 1 i 3 regulaminu postępowania interwencji pokrywają własne koszty.

Z powyższych względów

SĄD (ósma izba w składzie powiększonym),

orzeka, co następuje:

- 1) **Stwierdza się nieważność decyzji Komisji C(2020) 2983 final z dnia 4 maja 2020 r. w sprawie pomocy państwa SA.57082 (2020/N) – Francja – COVID-19 – Tymczasowe ramy prawne z art. 107 ust. 3 lit. b) – Gwarancja i pożyczka akcjonariusza na rzecz Air France, skorygowanej decyzjami Komisji C(2020) 9384 final z dnia 17 grudnia 2020 r. i C(2021) 5701 final z dnia 26 lipca 2021 r.**
- 2) **Komisja Europejska pokrywa własne koszty oraz koszty poniesione przez Ryanair DAC i Malta Air ltd.**
- 3) **Republika Federalna Niemiec, Republika Francuska, Królestwo Niderlandów, Air France-KLM i Société Air France pokrywają własne koszty.**

Van der Woude

Kornezov

De Baere

Petrлік

Kingston

Wyrok ogłoszono na posiedzeniu jawnym w Luksemburgu w dniu 20 grudnia 2023 r.

Podpisy