



## 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 i Air France-KLM w kontekście pandemii COVID-19 – Dokapitalizowanie – 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-494/21

**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 reprezentowali P.-L. Krüger oraz J. Möller, w charakterze pełnomocników,

przez

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

przez

**Królestwo Niderlandów**, które reprezentowały M. Bulterman, C. Schillemans oraz J. Langer, w charakterze pełnomocników, które 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,

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(2021) 2488 final z dnia 5 kwietnia 2021 r. w sprawie pomocy państwa SA.59913 – Francja – COVID-19 – Dokapitalizowanie Air France i Air France-KLM (zwanej dalej „zaskarżoną decyzją”).

### Okoliczności powstania sporu

- 2 Société Air France (zwana dalej „Air France”) i Air France-KLM (zwana dalej „holdingiem Air France-KLM”) wchodzi w skład grupy Air France-KLM. Na czele tej grupy stoi holding 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 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, 93,48 % 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 Zaskarżona decyzja 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.
- 5 Konkretnie rzecz ujmując, w dniu 4 maja 2020 r. Komisja Europejska zatwierdziła pomoc indywidualną przyznaną przez Republikę Francuską na rzecz Air France w postaci, po pierwsze, gwarancji państwa w wysokości 90 % kredytu w wysokości 4 mld EUR udzielonego przez konsorcjum bankowe i, po drugie, pożyczki akcjonariusza w maksymalnej wysokości 3 mld EUR (zwanej dalej „pożyczką akcjonariusza”), wydając decyzję C(2020) 2983 final 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, skorygowaną decyzjami Komisji C(2020) 9384 final z dnia 17 grudnia 2020 r. i C(2021) 5701 final z dnia 26 lipca 2021 r. (zwaną dalej „decyzją Air France”), która stanowi część przedłożonych Sądowi akt sprawy.
- 6 W decyzji Air France Komisja uznała, że beneficjentami będącej jej przedmiotem pomocy są Air France i kontrolowane przez nią spółki zależne. Natomiast za beneficjentów tej pomocy nie zostały uznane ani holding Air France-KLM, ani inne jego spółki zależne, w tym KLM i kontrolowane przez nią spółki.
- 7 W dniu 13 lipca 2020 r. Komisja w decyzji C(2020) 4871 final z dnia 13 lipca 2020 r. w sprawie pomocy państwa SA.57116 (2020/N) zatwierdziła przyznaną przez Królestwo Niderlandów na rzecz KLM pomoc indywidualną polegającą, po pierwsze, na gwarancji państwa dla kredytu udzielonego KLM przez grupę banków i, po drugie, na pożyczce państwowej w łącznej wysokości 3,4 mld EUR – Niderlandy – COVID-19: Gwarancja państwa i pożyczka państwowa na rzecz KLM (zwanej dalej „decyzją KLM”).
- 8 W dniu 31 marca 2021 r. Republika Francuska zgłosiła Komisji na podstawie 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 1 lutego 2021 r. (Dz.U. 2020, C 34, s. 3) (zwanego dalej „ramami tymczasowymi”), pomoc indywidualną w formie dokapitalizowania w wysokości 4 mld EUR (zwaną dalej „rozpatrywanym środkiem”), przyznaną na rzecz Air France i holdingu Air France-KLM. Rozpatrywany środek polega, po pierwsze, na uczestnictwie Republiki Francuskiej w projekcie podwyższenia kapitału o maksymalną kwotę 1 mld EUR (zwanym dalej „udziałem w kapitale”) i, po drugie, na przekształceniu pożyczki akcjonariusza, która była przedmiotem decyzji Air France, w instrument hybrydowy (zwany dalej „instrumentem hybrydowym”).
- 9 W dniu 5 kwietnia 2021 r. Komisja wydała zaskarżoną decyzję, w której doszła do wniosku, że rozpatrywany środek stanowi pomoc państwa zgodną z rynkiem wewnętrznym na podstawie art. 107 ust. 3 lit. b) TFUE i ram tymczasowych.
- 10 W zaskarżonej decyzji Komisja uznała, że beneficjentami rozpatrywanego środka są z jednej strony Air France i jej spółki zależne, a z drugiej strony holding Air France-KLM i kontrolowane przezeń spółki zależne (zwane dalej „beneficjentami”), z wyłączeniem KLM i jej spółek zależnych.
- 11 Wyrokiem z dnia 19 maja 2021 r., Ryanair/Komisja (KLM; COVID-19) (T-643/20, EU:T:2021:286), Sąd stwierdził nieważność decyzji Komisji KLM ze względu na to, że decyzja ta była niewystarczająco uzasadniona w odniesieniu do określenia beneficjenta spornego środka pomocy.

## **Żądania stron**

- 12 Skarżące wnoszą do Sądu o:
  - stwierdzenie nieważności zaskarżonej decyzji;
  - obciążenie Komisji kosztami postępowania.
- 13 Komisja wnosi do Sądu o:
  - oddalenie skargi;
  - obciążenie skarżących kosztami postępowania.
- 14 Republika Federalna Niemiec, Królestwo Niderlandów, Air France i holding Air France-KLM wnoszą o oddalenie skargi jako bezzasadnej i obciążenie skarżących kosztami postępowania.
- 15 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***

- 16 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 dopuszczalne jest kwestionowanie przez nie zasadności zaskarżonej decyzji.
- 17 Komisja, Republika Federalna Niemiec, Królestwo Niderlandów, Air France i holding Air France-KLM nie kwestionują dopuszczalności skargi.
- 18 Republika Francuska utrzymuje natomiast, że skarżące nie mają legitymacji procesowej do kwestionowania zasadności zaskarżonej decyzji.
- 19 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.
- 20 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).

- 21 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.
- 22 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).
- 23 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 22 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).
- 24 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).
- 25 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).
- 26 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).

- 27 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).
- 28 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).
- 29 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).
- 30 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.
- 31 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 połączeniach lotniczych w 2019 r., a w 2021 r. na 47 połączeniach lotniczych z Francji lub do tego kraju, 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 ponad milion pasażerów na tych trasach, zaś w okresie od stycznia do sierpnia 2021 r. – łącznie 127 305 pasażerów.
- 32 Republika Francuska odpira 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.

- 33 W tym względy 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 24 i 25 powyżej).
- 34 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.).
- 35 Niewątpliwie w przypisie 100 zaskarżonej decyzji Komisja wskazała „w trosce o kompletność wyводу”, że porty lotnicze CDG i ORY nie są zastępowalne względem portu lotniczego BVA. Nie uzasadniła ona jednak tego wniosku i nie zbadała żadnego z istotnych kryteriów wymienionych w orzecznictwie przypomnianym w pkt 34 powyżej, ani nawet nie wspomniała o nich.
- 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 w latach 2019–2021 Ryanair konkurowała z Air France i jej spółkami zależnymi na znacznej liczbie połączeń lotniczych z i do Francji, a mianowicie na 45–47 z nich. Ponadto z akt sprawy, którymi dysponuje Sąd, a w szczególności z załącznika A.3.6 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 w szczególności z pkt 14–18 zaskarżonej decyzji wynika, że rozpatrywany środek miał na celu uniknięcie ryzyka niewypłacalności holdingu Air France-KLM i Air France. 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 28 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 orzecnictwem, 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 tu 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 29 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 orzecnictwie przytoczonym w pkt 22 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”. Orzecnictwo 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 wybuchem 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-KLM 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 konkurencja nie była zakłócana przez kwestionowane środki krajowe (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 siedem zarzutów, dotyczących w istocie, po pierwsze, wyłączenia KLM z zakresu beneficjentów rozpatrywanego środka, po drugie, błędnego zastosowania ram tymczasowych, po trzecie, błędnego zastosowania art. 107 ust. 3 lit. b) TFUE, po czwarte, naruszenia zasad niedyskryminacji, swobody świadczenia usług i swobody przedsiębiorczości, po piąte, naruszenia praw proceduralnych skarżących, po szóste, naruszenia obowiązku uzasadnienia, a po siódme – naruszenia art. 342 TFUE i rozporządzenia Rady nr 1 z dnia 15 kwietnia 1958 r. w sprawie określenia systemu językowego Europejskiej Wspólnoty Gospodarczej (Dz.U. 1958, 17, s. 401).

*W przedmiocie zarzutu pierwszego, dotyczącego wyłączenia KLM z zakresu beneficjentów rozpatrywanego środka*

- 55 Skarżące utrzymują, że zawarta w zaskarżonej decyzji definicja beneficjenta rozpatrywanego środka nie jest jasna, brak jej spójności i nie jest ona wystarczająco uzasadniona, ponieważ nie odpowiada jakimkolwiek realiom prawnym, gospodarczym, czy też księgowym. Podnoszą one szereg okoliczności mających na celu wykazanie, że KLM mogła również zostać uznana za beneficjenta rozpatrywanego środka. Powołują się one w istocie na powiązania kapitałowe, organizacyjne, funkcjonalne i gospodarcze łączące holding Air France-KLM, Air France i KLM, na kontekst, w jaki wpisuje się rozpatrywany środek, na ramy umowne, na podstawie których środek ten został przyznany, a także na podjęte przez Republikę Francuską zobowiązania.
- 56 Komisja podważa podnoszone przez skarżące argumenty. Twierdzi ona, że w celu ustalenia, czy autonomiczne pod względem prawnym podmioty składają się na jedną jednostkę gospodarczą, wzięła ona pod uwagę wszystkie istotne czynniki ustalone w orzecznictwie i doszła do prawidłowego wniosku, że rozpatrywany środek nie przysparza korzyści KLM i jej spółkom zależnym. Wskazuje ona, że aby dojść do tego wniosku, uwzględniła ramy umowne ustanowione w celu przeniesienia wynikających z rozpatrywanego środka skutków finansowych i gospodarczych na Air France, a także podjęte przez Republikę Francuską zobowiązania, które miały gwarantować, że wspomniany środek nie zostanie przeniesiony na KLM.

- 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 z jednej strony Air France i jej spółki zależne, i z drugiej strony holding Air France-KLM i kontrolowane przezeń spółki zależne, z wyłączeniem KLM i jej spółek zależnych. Uznała ona zatem za beneficjentów tego środka holding Air France-KLM i wszystkie jego spółki zależne, o których mowa w pkt 2 powyżej, a mianowicie Air France, „Air France-KLM International Mobility (Suisse)”, „Blueteam V (France)”, „BigBlank (France)”, „Air France-KLM Finance (France)” i „Transavia Company (France)”, z wyłączeniem KLM i jej spółek zależnych.
- 59 Niniejszy zarzut dotyczy zatem w istocie kwestii określenia beneficjenta środka pomocy 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, ewentualne zobowiązania podjęte przez dane państwo członkowskie 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 [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 Ponadto należy zauważyć, że istnieje związek chronologiczny i strukturalny między środkiem będącym przedmiotem decyzji Air France a rozpatrywanym środkiem. Perspektywa przekształcenia pożyczki akcjonariusza na kapitał własny, będąca przedmiotem decyzji Air France, była już bowiem rozważana w momencie wydawania tej decyzji, co wyraźnie wynika z jej pkt 11. Kilka miesięcy później zatwierdzona w tej decyzji pożyczka została bowiem przekształcona, w tej samej kwocie, w instrument hybrydowy, który również jest przedmiotem zaskarżonej decyzji. W pkt 3 tej decyzji Komisja uznała bowiem, że rozpatrywany środek „jest następstwem” środka pomocowego zatwierdzonego w decyzji Air France.
- 69 W tych szczególnych okolicznościach decyzja Air France stanowiła element kontekstu, który należy wziąć pod uwagę przy badaniu rozpatrywanego środka [zob. podobnie i analogicznie wyrok z dnia 19 maja 2021 r., Ryanair/Komisja (KLM; COVID-19), T-643/20, EU:T:2021:286, pkt 42].

- 70 Biorąc pod uwagę kryteria wypracowane w przytoczonym powyżej 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*
- 71 W pierwszej kolejności, co się tyczy istniejących w ramach grupy Air France-KLM powiązań kapitałowych, należy zaznaczyć, że – jak przypomniano w pkt 2 i 3 powyżej – Air France należy w 100 % do holdingu Air France-KLM i że holding ten posiada 93,48 % kapitału zakładowego, 99,7 % praw gospodarczych i 49 % praw głosu w KLM. Pozostałe spółki zależne holdingu Air France-KLM, o których mowa w pkt 2 powyżej, należą również w 100 % do tego holdingu.
- 72 Wynika z tego, że holding Air France-KLM dysponuje „prawami kontroli” zarówno nad Air France, jak i nad KLM. Okoliczność ta została zresztą wyraźnie wskazana w pkt 29 decyzji Air France, w którym Komisja, w oparciu o powiązania kapitałowe takie same jak te wskazane w pkt 71 powyżej, 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.
- 73 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).
- 74 W braku takiej analizy sam podział przedsiębiorstwa na dwa odrębne podmioty, z których pierwszy prowadziły bezpośrednio rozpatrywaną działalność gospodarczą, a drugi kontrolowałyby 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 przyznaných 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).
- 75 W niniejszej sprawie z pkt 27 i 91 decyzji Air France 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.

- 76 Z pkt 91 decyzji Air France wynika również, że poczynając od kwoty 150 mln EUR, holdingowi Air France-KLM przysługuje prawo zatwierdzenia operacji finansowania swoich spółek zależnych.
- 77 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 (urządzenie 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.”), który stał 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.
- 78 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.
- 79 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.
- 80 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.
- 81 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.
- 82 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.
- 83 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.

84 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 stanowią, do celów stosowania przepisów dotyczących pomocy państwa, jedną jednostkę gospodarczą.

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

85 W pierwszej kolejności w pkt 37 zaskarżonej decyzji Komisja wskazała, że holding Air France-KLM nie prowadził działalności na rynku transportu lotniczego, lecz koordynował działalność swoich spółek zależnych i świadczył usługi finansowe na ich rzecz. Ponadto wskazała ona, że holding ten zatrudniał swoich własnych pracowników i „opierał się” na pracownikach oddelegowanych doń przez Air France i KLM. Ponadto, jak przypominano w pkt 75 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.

86 W drugiej kolejności Komisja stwierdziła, że Air France i holding Air France-KLM utrzymywały „stosunki handlowe i finansowe z inną strategiczną spółką zależną holdingu, KLM”, oraz że między tym holdingiem, Air France i KLM zachodziła „pewna integracja” dotycząca w szczególności „podziału kosztów, strategicznych dostosowań i dostępu do finansowania” [zob. w szczególności pkt 113 lit. c) zaskarżonej decyzji].

87 W pkt 38 decyzji Air France 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 holdingu Air France-KLM pracowników Air France i KLM.

88 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 operacji dotyczących floty powietrznej (zob. pkt 79 powyżej), co świadczy o istnieniu pewnej integracji między holdingiem Air France-KLM, Air France i KLM.

89 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.

- 90 Ponadto Komisja nie kwestionuje przedstawionego przez skarżące w artykule z dnia 12 lipca 2021 r. faktu, że „grupa Air France-KLM” rozpoczęła negocjacje z Boeing Co. i Airbus SE w celu zamówienia statków powietrznych dla spółek „Transavia France, Transavia Netherlands i KLM”. Ponadto, jak wskazano w pkt 58 powyżej, zgodnie z zaskarżoną decyzją „Transavia Company (France)” była jednym z beneficjentów rozpatrywanego środka. Zgodnie z odpowiedziami udzielonymi przez Komisję na pytania zadane w ramach środka organizacji postępowania, prowadzona przez tę spółkę działalność gospodarcza polegała na leasingowaniu dwóch statków powietrznych, które były następnie podnajmowane spółce Transavia Netherlands, która jednak nie została uznana za beneficjenta tego środka. Przykłady te świadczą zatem o istnieniu pewnej integracji i współpracy funkcjonalnej oraz handlowej między dwiema spółkami zależnymi Air France i KLM.
- 91 W trzeciej kolejności holding Air France-KLM pełni również funkcje finansowe, które zaspokajają potrzeby jego spółek zależnych w tym względzie. Z pkt 20 lit. c) zaskarżonej decyzji wynika bowiem, że jednym ze źródeł finansowania beneficjentów przed pandemią COVID-19 było niegwarantowane finansowanie średnio- i długoterminowe, uzyskiwane na rynkach finansowych „głównie na poziomie holdingu Air France-KLM”, na przykład w formie publicznych lub prywatnych papierów wartościowych o stałym dochodzie lub kapitału własnego.
- 92 Podobnie, jak wskazano w pkt 86 powyżej, w pkt 113 lit. c) zaskarżonej decyzji Komisja wyjaśniła, że pomiędzy holdingiem Air France-KLM, Air France i KLM zachodzi pewna integracja w odniesieniu do „dostępu do finansowania”. Należy dodać, jak uczyniły to skarżące i jak wynika z pkt 79-81 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.
- 93 O roli finansowej pełnionej przez holding Air France-KLM świadczy w niniejszym przypadku przypomniana w pkt 76 powyżej okoliczność, 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.
- 94 Przemawiają za tym ponadto ustalenia zawarte w pkt 32–34 i 91 decyzji Air France, z których wynika, że holding Air France-KLM pełni w istocie funkcje finansowe, zaspokajając potrzeby Air France i KLM w tym względzie. Po pierwsze, wydaje on w szczególności swym spółkom zależnym instrukcje budżetowe. Po drugie, zgodnie z brzmieniem tej decyzji 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.
- 95 Ponadto z danych zawartych w uniwersalnym dokumencie rejestracyjnym z 2019 r. 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 Air France-KLM planowała „systematyczne korzystanie z finansowania na rynkach [za pośrednictwem] Air France-KLM”.

- 96 Wreszcie, z pkt 113 lit. b) zaskarżonej decyzji wynika, że sytuacja finansowa holdingu Air France-KLM, który nie prowadzi samodzielnej działalności handlowej, zależy w dużej mierze od sytuacji finansowej jego spółek zależnych Air France i KLM. Zgodnie z tym samym punktem zaskarżonej decyzji środek pomocowy, który był przedmiotem decyzji Air France, skutkowało zwiększeniem uzależnienia sytuacji finansowej holdingu Air France-KLM od sytuacji finansowej Air France. Konkretnie rzecz ujmując, środek ten skutkowało zadłużeniem holdingu Air France-KLM na kwotę 7 mld EUR wobec Republiki Francuskiej i równoległe powstaniem po stronie tej spółki holdingowej wierzytelności w podobnej wysokości wobec jej spółki zależnej Air France. Zgodnie zaś z ustaleniami Komisji w przypadku niewypłacalności Air France kapitał własny holdingu Air France-KLM nie wystarczałby na pokrycie strat w takiej wysokości. Gwarantując rentowność Air France, środek ten ma ostatecznie na celu zapewnienie rentowności holdingu Air France-KLM.
- 97 W związku z tym powiązania funkcjonalne łączące holding Air France-KLM, Air France i KLM stanowią drugi z czynników świadczących o tym, że podmioty te stanowią, do celów stosowania przepisów dotyczących pomocy państwa, jedną i tę samą jednostkę gospodarczą.
- *W przedmiocie powiązań funkcjonalnych łączących holding Air France-KLM, Air France i KLM*
- 98 W pkt 43 zaskarżonej decyzji Komisja wspomina o istnieniu stosunków handlowych łączących Air France (i jej spółki zależne) i KLM (i jej spółki zależne) i wiążących się z przepływami finansowymi polegającymi w szczególności na świadczeniu usług lub sprzedaży produktów Air France na rzecz KLM lub odwrotnie. Wynika zeń również, że spółki te zawarły porozumienia w sprawie podziału kosztów i prowadzą wspólnie różne rodzaje działalności. W zaskarżonej decyzji nie wyjaśniono również charakteru tych poszczególnych prowadzonych wspólnie rodzajów działalności, czy też usług świadczonych przez Air France na rzecz KLM lub odwrotnie, ani też przedmiotu wspomnianych porozumień w sprawie podziału kosztów. Niemniej jednak istnienie takich zawartych między Air France i KLM porozumień w sprawie podziału kosztów, a także prowadzonych wspólnie rodzajów działalności, świadczy o istnieniu między nimi pewnej integracji i współpracy gospodarczej.
- 99 Przemawia za tym ponadto, jak podnoszą skarżące, okoliczność polegająca na tym, że holding Air France-KLM uzyskuje swe przychody wyłącznie wewnątrz, od swych spółek zależnych, w drodze prowizji za zarządzanie pokrywających koszty zarządzania holdingiem, opłat za używanie znaków towarowych i niektórych mechanizmów redystrybucji (pkt 37 zaskarżonej decyzji). Świadczy to o istnieniu pewnej współzależności gospodarczej między holdingiem a jego spółkami zależnymi. Potwierdza to w szczególności okoliczność polegająca na tym, 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 88 powyżej), i że holding Air France-KLM uczestniczy w finansowaniu swoich spółek zależnych w sposób skoordynowany (zob. pkt 91–95 powyżej).
- 100 Podobnie, jak wynika z pkt 91–95 powyżej, holding Air France-KLM prowadzi działalność na rynkach finansowych w interesie swoich 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 grupy Air France-KLM synergie są pogłębiane za pośrednictwem holdingu Air France-KLM.

- 101 Komisja uznała jednak, że stosunki finansowe i handlowe łączące holding Air France-KLM i jego spółki zależne Air France i KLM oraz, co za tym idzie, łączące te spółki zależne, są prowadzone w „normalnych warunkach rynkowych”, co wyklucza prawdopodobieństwo, że korzyści przysparzane przez rozpatrywany zostaną przekazane KLM [pkt 42–44 i 113 lit. c) tiret drugie zaskarżonej decyzji].
- 102 W tym względzie Komisja w istocie wyjaśniła w szczególności, że Air France i KLM nadal podlegają opodatkowaniu odpowiednio we Francji i w Niderlandach, że francuskie i niderlandzkie przepisy podatkowe przewidują, iż wszystkie przeprowadzane wewnątrz grupy transakcje podlegają zasadzie ceny rynkowej, oraz że każde odstępstwo od tej zasady może skutkować sprzeczną z wyżej wymienionymi przepisami krajowymi „optymalizacją podatkową” [pkt 42 lit. a) 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 98–100 powyżej, do wykazania istnienia autonomii gospodarczej, jaką w ramach grupy Air France-KLM miały się cieszyć holding Air France-KLM, Air France i KLM.
- 103 Ponadto należy przypomnieć, że przyznanie rozpatrywanego środka było uzasadnione w szczególności brakiem możliwości uzyskania przez holding Air France-KLM i Air France finansowania na rynkach kapitałowych i papierów dłużnych na akceptowalnych warunkach finansowych i w terminie koniecznym, aby uniknąć wszczęcia postępowania upadłościowego (pkt 16 i 19 zaskarżonej decyzji). W tych okolicznościach korzyść przysporzona przez ten środek wyraża się właśnie poprzez udostępnienie znacznych kwot 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 holdingu i jednej z jego 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 ten instrument hybrydowy przybiera formę instrumentu trwale najmniej priorytetowego, który w przypadku niewypłacalności ma pierwszeństwo jedynie przed kapitałem subskrybowanym i rezerwami kapitałowymi (pkt 59 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.
- 104 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 86, 89 i 98 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.
- 105 W pkt 42 lit. b) zaskarżonej decyzji Komisja wskazała ponadto, że „struktura przedsiębiorstwa grupy Air France-KLM” zachęca zespoły zarządzające Air France i KLM do negocjowania warunków umów zawartych między nimi w jak najlepszym interesie każdej z nich. Te dwie spółki zależne są zarządzane „w autonomiczny sposób” przez odrębne zespoły zarządzające.

- 106 Twierdzenie to należy jednak zniuansować na gruncie okoliczności przedstawionych w pkt 75–83 i 85 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 holding Air France-KLM opiera się na oddelegowanych doń pracownikach Air France i KLM.
- 107 W związku z tym powiązania gospodarcze łączące holding Air France-KLM, Air France i KLM stanowią trzeci z czynników świadczących o tym, że podmioty te stanowią, do celów stosowania przepisów dotyczących pomocy państwa, jedną i tę samą jednostkę gospodarczą.
- *W przedmiocie instrumentów umownych, na podstawie których przyznano rozpatrywany środek, oraz w przedmiocie zobowiązań podjętych przez Republikę Francuską*
- 108 W pkt 39, 40, 44–46 i pkt 113 lit. c) zaskarżonej decyzji Komisja uznała w istocie, że ramy umowne, na podstawie których przyznano rozpatrywany środek, oraz zobowiązania podjęte przez Republikę Francuską gwarantują, że KLM i jej spółki zależne nie są beneficjentami tego środka.
- 109 Skarżące podnoszą, że na podstawie tych okoliczności nie można wykazać, iż rozpatrywany środek nie mógł przysporzyć korzyści KLM i jej spółkom zależnym. Po pierwsze, uważają one, że choć Komisja opiera się na ramach umownych, na podstawie których przyznano wspomniany środek, których celem było przeniesienie tego środka z holdingu Air France-KLM do Air France, to instytucja ta nie wyjaśnia jednak, które z zawartych w umowach klauzul gwarantują, że ten holding nie zatrzyma części zysku i że taki środek nie przysporzy korzyści KLM i jej spółkom zależnym, w odróżnieniu od innych spółek zależnych tego holdingu. Po drugie, w odniesieniu do warunków rynkowych, na których oparte były stosunki łączące Air France i KLM, skarżące te twierdzą, że Komisja nie zbadała stosunków między z jednej strony Air France i KLM a z drugiej strony tą spółką holdingową, co ma ich zdaniem istotne znaczenie dla sprawdzenia tego, czy możliwe jest, że ten sam środek przysporzy pośrednio korzyści KLM. Po trzecie, podnoszą one, że zobowiązania podjęte przez Republikę Francuską są nieodpowiednie i nieskuteczne.
- 110 Komisja odpiesa, że ramy umowne, na podstawie których przyznano rozpatrywany środek, gwarantowały, iż pozycja kapitałowa KLM pozostanie niezmienną. Jej zdaniem sytuacja finansowa KLM nie zależała ani od sytuacji finansowej Air France, ani od sytuacji finansowej holdingu Air France-KLM. Ponadto instytucja ta uważa, że rozpatrywane zobowiązania, nad którymi zapewnia ona stałą kontrolę, uniemożliwiają KLM skorzystanie z jakiegokolwiek późniejszej poprawy sytuacji finansowej tego holdingu ze względu na to, iż przewidziano w nich, że wszystkie stosunki łączące KLM i Air France oraz KLM i ten holding powinny opierać się na warunkach rynkowych. Ponadto podnoszone przez skarżące korzyści, nawet gdyby ich przysporzenie zostało wykazane, stanowią jedynie wtórne skutki gospodarcze pomocy, nie zaś pośrednią korzyść dla KLM i jej spółek zależnych.
- 111 W pierwszej kolejności, jeśli chodzi o ramy umowne, na podstawie których przyznano rozpatrywany środek, z pkt 26 i 39–41 zaskarżonej decyzji wynika, że środek ten powinien być zostać przyznany „formalnie” holdingowi Air France-KLM na podstawie umowy zawartej między nim a Republiką Francuską, a następnie „przeniesiony” do Air France za pomocą tak zwanych instrumentów lustrzanych, których celem jest zagwarantowanie, że korzyść finansowa i gospodarcza z tego środka zostanie w całości przeniesiona na Air France i że KLM (i jej spółki zależne) z niego nie skorzystają (zwanych dalej „instrumentami lustrzanymi”). Tak więc

zatwierdzona decyzją Air France pożyczka akcjonariusza została przekształcona w instrument hybrydowy porównywalny z kapitałem własnym holdingu Air France-KLM, a następnie w pożyczkę „wewnątrzgrupową”, która zgodnie z decyzją Air France miała na celu przekazanie procedowania tej pożyczki akcjonariusza i była przedmiotem zawartej między tym holdingiem a Air France lustrzanej umowy, i została z kolei przekształcona w instrument hybrydowy porównywalny z kapitałem własnym Air France.

- 112 Jeśli chodzi o udział w kapitale, w pkt 41 zaskarżonej decyzji Komisja stwierdziła, że Republika Francuska najpierw zainwestuje rozpatrywany kapitał w holding Air France-KLM na podstawie art. 102 loi n° 2020-1721 du 29 décembre 2020, de finances pour 2021 (ustawy budżetowej na 2021 r. nr 2020-1721 z dnia 29 grudnia 2020 r.) (JORF z dnia 30 grudnia 2020 r., poz. nr 1) oraz décision du ministre de l'Économie et des Finances au titre de l'article 24 de l'ordonnance n° 2014-948, du 20 août 2014, relative à la gouvernance et aux opérations sur les capitaux des sociétés à participation publique (decyzji ministra gospodarki i finansów podjętej na podstawie art. 24 rozporządzenia nr 2014-948 z dnia 20 sierpnia 2014 r. w sprawie zarządzania i transakcji kapitałowych spółek z udziałem publicznym) (JORF z dnia 23 sierpnia 2014 r., poz. nr 22). Następnie ten zastrzyk kapitałowy ma zostać „odzwierciedlony” jako odpowiadający mu zastrzyk kapitałowy wniesiony przez holding Air France-KLM na rzecz Air France.
- 113 Wynika z tego, że umowa dotycząca tego instrumentu hybrydowego została zawarta między Republiką Francuską z jednej strony a holdingiem Air France-KLM z drugiej strony, wobec czego to jedynie ten holding wziął na siebie prawa i obowiązki umowne względem Republiki Francuskiej. Odpowiedzialność umowną względem Republiki Francuskiej ponosi zatem holding Air France-KLM.
- 114 Podobnie zastrzyki kapitałowe zostały dokonane pierwotnie na rzecz holdingu Air France-KLM.
- 115 Jak wskazano w pkt 96 powyżej, Komisja przyznaje, że dzięki rozpatrywanemu środkowi kapitał holdingu Air France-KLM wzrosnie, że jego sytuacja finansowa jest uzależniona głównie od sytuacji spółek zależnych tego holdingu oraz że poprzez zagwarantowanie rentowności Air France środek ten zapewnia również rentowność tego holdingu.
- 116 Jak podnoszą skarżące, rozumowanie to odnosi się mutatis mutandis również do KLM. Poprawa sytuacji finansowej holdingu Air France-KLM, do której doszło w następstwie dokapitalizowania i podwyższenia kapitału tego holdingu, skutkuje bowiem ograniczeniem, a nawet wykluczeniem ryzyka upadłości tego holdingu i, co za tym idzie, jego spółek zależnych Air France i KLM oraz całej grupy Air France-KLM. W braku rozpatrywanego środka stwierdzone w zaskarżonej decyzji ryzyko upadłości holdingu Air France-KLM mogłoby bowiem przenieść się na całość grupy Air France-KLM, w tym na KLM i jej spółki zależne.
- 117 Komisja stara się zrelatywizować to ryzyko, wyjaśniając w istocie w przypisie 63 zaskarżonej decyzji, że upadłość Air France i holdingu Air France-KLM nie „musi” spowodować upadłości KLM, ponieważ „ekspozycja” tej spółki na Air France i ten holding jest „ograniczona”. Jednak z jednej strony samo brzmienie tego twierdzenia nie wyklucza prawdopodobieństwa przeniesienia się ryzyka jako takiego. Z drugiej strony, biorąc pod uwagę wskazane w pkt 71–107 powyżej powiązania kapitałowe, organizacyjne, funkcjonalne i gospodarcze, jakie łączą KLM z resztą grupy Air France-KLM, nie można lekceważyć wpływu ewentualnej upadłości tego holdingu, której rozpatrywany środek ma zapobiegać, na KLM.

- 118 Wniosku tego nie można podważyć, powołując się na istnienie instrumentów lustrzanych, o których mowa w pkt 111 i 112 powyżej. Przede wszystkim należy bowiem stwierdzić, że Komisja nie odniosła się w zaskarżonej decyzji do żadnej szczególnej klauzuli umownej, której celem miałyby być zagwarantowanie, iż rozpatrywany środek nie przysporzy, przynajmniej bezpośrednio, korzyści ani KLM, ani jej spółkom zależnym.
- 119 Następnie, biorąc pod uwagę skoordynowane i scentralizowane zarządzanie znacznymi inwestycjami, operacjami dotyczącymi floty powietrznej i zarządzaniem ryzykiem finansowym na poziomie grupy Air France-KLM (zob. pkt 78–81 powyżej), rozpatrywany środek może wzmacniać, przynajmniej pośrednio, również pozycję finansową KLM.
- 120 Wreszcie, zważywszy, że rentowność holdingu Air France-KLM zapewniono dzięki rozpatrywanemu środkowi, umożliwia on zatem, jak słusznie twierdzą skarżące, wzmocnienie zdolności tego holdingu do pozyskiwania funduszy na rynkach finansowych celem pokrycia potrzeb swoich spółek zależnych, w tym KLM.
- 121 Instrumenty lustrzane, które zostały pisane w pkt 115–120 powyżej, pozostają zaś bez wpływu na skutki wywierane przez rozpatrywany środek.
- 122 W drugiej kolejności, co się tyczy podjętych przez Republikę Francuską zobowiązań, należy stwierdzić, że polegają one z jednej strony na zobowiązaniu, zgodnie z którym stosunki handlowe i finansowe łączące Air France (i jej spółki zależne), KLM (i jej spółki zależne) i holding Air France-KLM (i jego inne spółki zależne) będą w istocie opierać się na normalnych warunkach rynkowych, a z drugiej strony na zobowiązaniu, zgodnie z którym Republika Francuska przystąpi do odzyskania całości rozpatrywanego środka wraz z odsetkami w przypadku, gdy zostanie on przeniesiony bezpośrednio lub pośrednio na KLM lub jej spółki zależne. Przestrzeganie tych zobowiązań kontroluje przedstawiciel ds. monitorowania, zatwierdzony przez Komisję i wynagradzany przez Air France i ten holding (pkt 44–46, 48 i 113 zaskarżonej decyzji).
- 123 Jeśli chodzi o pierwsze z tych zobowiązań, należy odesłać do pkt 102–104 powyżej. Ponadto sam fakt, że transakcje wewnątrzgrupowe są dokonywane na normalnych warunkach rynkowych zgodnych z zasadą ceny rynkowej – przy założeniu, że zostanie to wykazane – pozostaje bez wpływu na wniosek, zgodnie z którym dzięki rozpatrywanemu środkowi sytuacja finansowa holdingu Air France-KLM zostałaby wzmocniona, umożliwiając mu w szczególności uzyskiwanie finansowania na rynkach finansowych celem pokrycia potrzeb swoich spółek zależnych, czy też dokonywanie transakcji dotyczących floty powietrznej również w celu pokrycia ich potrzeb i w ich interesie na lepszych warunkach niż te, które miałyby zastosowanie w braku przyjęcia tego środka, co mogłoby wzmocnić, przynajmniej pośrednio, również pozycję KLM.
- 124 Jeśli chodzi o drugie z tych zobowiązań, należy zaznaczyć, że poprzez to zobowiązanie Republika Francuska i Komisja przyznają w rzeczywistości, iż nie jest wykluczone, że korzyść przysporzona przez rozpatrywany środek może zostać przeniesiona, bezpośrednio lub pośrednio, na KLM i jej spółki zależne. Gdyby bowiem, jak twierdzi Komisja, spółek tych nie należało w żadnym razie uznać za beneficjentów tego środka, choćby nawet pośrednich, nie byłoby potrzeby rozważania ewentualnego odzyskania od nich części pomocy.
- 125 W świetle powyższego należy stwierdzić, że wyżej wymienione zobowiązania nie wystarczają do tego, aby zapewnić, by beneficjentami rozpatrywanego środka były Air France i jej spółki zależne oraz holding Air France-KLM i jego spółki zależne, z wyjątkiem jedynie KLM i jej spółek zależnych.

- 126 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.
- 127 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 mogą zostać uznane 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 pomocy, 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.
- 128 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.
- 129 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 111–125 powyżej, to właśnie na podstawie analizy ram umownych i podjętych przez Republikę Francuską zobowiązań mających na celu zapewnienie „szczelności” Sąd doszedł do wniosku, że nie było możliwe wykluczenie KLM i kontrolowanych przez nią spółek zależnych z grona beneficjentów, przynajmniej pośrednich, rozpatrywanego środka. Ponadto w odróżnieniu od okoliczności, które doprowadziły do wydania wspomnianego wyroku, holding Air France-KLM został uznany w niniejszej sprawie za jednego z beneficjentów rozpatrywanego środka.
- 130 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 pomiędzy spółkami, których dotyczy wyżej wymieniony wyrok. Przykładowo 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.
- 131 Po trzecie, sprawy, w której 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 zależnych, 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.

132 W związku z tym ramy umowne, na podstawie których przyznano rozpatrywany środek, i podjęte przez Republikę Francuską zobowiązania nie pozwalają na wyciągnięcie wniosku, 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*

133 Jeśli chodzi o rodzaj przyznanego środka pomocowego i kontekst, w jaki się on wpisuje, należy zaznaczyć, że skarżące krytykują fakt, iż Komisja nie przeprowadziła badania łącznych skutków pomocy będącej przedmiotem decyzji Air France, decyzji KLM i tej będącej przedmiotem zaskarżonej decyzji.

134 W tym względzie należy zaznaczyć, podobnie jak skarżące, że Komisja nie wyjaśniła w zaskarżonej decyzji powodu, dla którego określiła beneficjentów rozpatrywanego środka odmiennie niż w decyzji Air France – która stanowiła element kontekstu, który należy wziąć pod uwagę przy badaniu rozpatrywanego środka (zob. pkt 68 i 69 powyżej) – skoro oba te środki pomocowe są ze sobą powiązane pod względem chronologicznym, strukturalnym i gospodarczym, a rozpatrywane w tej decyzji finansowanie, choćby nawet w innej formie, pochodzi w obu przypadkach częściowo z pożyczki akcjonariusza.

135 W tym względzie, Komisja wyjaśniła przed Sądem, iż forma, jaką przyjęła interwencja państwa, czyli w decyzji Air France pomoc w formie pożyczki (pożyczka gwarantowana przez państwo i pożyczka akcjonariusza), a w zaskarżonej decyzji środek służący dokapitalizowaniu, była każdorazowo inna. Ta różnica pod względem formy nie może jednak sama w sobie uzasadniać rozbieżnych wniosków, do jakich doszła Komisja w decyzji Air France i w zaskarżonej decyzji odnośnie do określenia beneficjenta pomocy. Pożyczka akcjonariusza, która kilka miesięcy później przekształciła się w instrument służący dokapitalizowaniu na tę samą kwotę, ma bowiem globalnie podobne skutki gospodarcze dla pozycji konkurencyjnej beneficjenta. Tak więc, co się tyczy w szczególności instrumentów kapitałowych, z ram tymczasowych wynika, że takie instrumenty powinny być zaprojektowane w taki sposób, aby wyjście państwa ze struktury kapitałowej danego przedsiębiorstwa zostało zapewnione w możliwie najkrótszym terminie. I tak przykładowo instrumenty kapitałowe powinny obejmować mechanizm podwyższania wynagrodzenia mający na celu zwiększenie wynagrodzenia państwa wraz z upływem czasu i, co za tym idzie, zachęcenie beneficjenta do jak najszybszego odkupienia udziału państwa (pkt 61 i 62 ram tymczasowych). Podobnie instrumenty hybrydowe muszą przewidywać takie wynagrodzenie państwa, które zwiększa się wraz z upływem czasu (pkt 66 ram tymczasowych), a po ich przekształceniu w kapitał własny – mechanizm podwyższania wynagrodzenia (pkt 68 ram tymczasowych). Wynika z tego, że podobnie jak pożyczka, środek polegający na dokapitalizowaniu powinien również co do zasady zostać spłacony. Prawdą jest, że choć różnią się one pod względem formy, środki pomocowe będące przedmiotem decyzji Air France i te będące przedmiotem

zaskarżonej decyzji pozostają ściśle ze sobą powiązane pod względem chronologicznym, strukturalnym i gospodarczym. Ponadto Komisja w zaskarżonej decyzji nawet nie wspomniała o decyzji KLM.

136 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 beneficjentów 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*

137 Komisja podnosi, że rozpatrywany środek ma co najwyżej „zwykłe uboczne skutki gospodarcze” wobec KLM i jej spółek zależnych, które to skutki są nierozzerwalnie związane z każdą formą pomocy państwa, ale nie mogą zostać uznane za przysporzoną im bezpośrednio lub pośrednio korzyść.

138 Skarżące odpierają, że Komisja nie wykazała w sposób wymagany prawem tego, iż KLM nie otrzyma żadnej wynikającej z rozpatrywanego środka korzyści, która wykraczałaby poza zwykłe skutki uboczne. Ich zdaniem przewidziane w ramach nabycia udziałów przez Republikę Francuską podwyższenie kapitału holdingu Air France-KLM mogłoby przysporzyć KLM korzyści w ramach następujących mechanizmów: po pierwsze, środki pozyskane przez holding Air France-KLM od inwestorów prywatnych mogłyby zostać wykorzystane do celów innych niż te związane z finansowaniem Air France, po drugie, poprzez poprawę warunków finansowania holdingu Air France-KLM, która pozwoliłaby w szczególności na udzielanie pożyczek wewnątrz grupy, i, po trzecie, poprzez zmniejszenie ryzyka upadłości holdingu Air France-KLM, co pozwoliłoby KLM na uzyskanie dostępu do rynków kapitałowych pożyczek po niższych kosztach. Tak więc możliwość przeniesienia korzyści przysporzonej przez rozpatrywany środek wykracza daleko poza pojęcie „ubocznych skutków gospodarczych”, które są nierozzerwalnie związane z prawie wszystkimi środkami pomocowymi, i objęta jest raczej pojęciem przysparzanej przez taki środek „korzyści pośredniej”.

139 W tym względzie należy wprowadzić rozróżnienie między pojęciem „korzyści pośredniej” a pojęciem „nierozzerwalnie związanych z każdym środkiem pomocowym skutków ubocznych”.

140 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).

141 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.



- 142 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.
- 143 W niniejszej sprawie z analizy zawartej w pkt 108–132 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. Zgodnie bowiem z zaskarżoną decyzją to ten holding sam jest beneficjentem rozpatrywanego środka. Tak więc przewidywalne skutki wspomnianego środka z perspektywy *ex ante* sugerują – biorąc pod uwagę rodzaj przyznanego środka pomocowego, polegający w istocie na przyjęciu rozwiązania finansowego – że rozwiązanie to mogło przysporzyć korzyści grupie Air France-KLM w jej całokształcie 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 tego komunikatu.
- 144 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 143 powyżej, w niniejszej sprawie nie chodzi o uboczne skutki gospodarcze, jakie ma środek pomocowy dla konsumentów, dostawców, inwestorów, czy też pracowników.
- 145 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, dotyczyła systemu pomocy w formie obniżonej stawki krajowego podatku od transportu lotniczego, który został uznany za niezgodny z rynkiem wewnętrznym. Podniesiona w niej 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.

146 Należy zatem oddalić argument Komisji, zgodnie z którym rozpatrywany środek wywołuje w stosunku do KLM i jej spółek zależnych co najwyżej zwykle uboczne skutki gospodarcze.

### *Wniosek*

147 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 oraz holding Air France-KLM i jego inne spółki zależne, z wyjątkiem jedynie KLM i jej spółek zależnych, i, co za tym idzie, należy uwzględnić zarzut pierwszy.

148 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].

149 Ponadto i w szczególności to, czy szereg warunków wynikających z ram tymczasowych będzie miał zastosowanie, jest uzależnione od określenia beneficjenta danego środka; są to warunki takie jak te przewidziane w pkt 49 ram tymczasowych, zgodnie z którym środek służący dokapitalizowaniu musi spełniać określone warunki dotyczące sytuacji beneficjenta, te przewidziane w pkt 53 ram tymczasowych, zgodnie z którym państwo członkowskie musi zapewnić, aby wybrane instrumenty dokapitalizowania i związane z nimi warunki były najbardziej odpowiednie w celu zaspokojenia potrzeb beneficjenta w zakresie dokapitalizowania, a jednocześnie jak najmniej zakłócały konkurencję, lub te przewidziane w pkt 54 tych ram, zgodnie z brzmieniem których kwota dokapitalizowania w związku z pandemią COVID-19 nie może przekraczać minimum niezbędnego do zapewnienia rentowności beneficjenta i nie powinna wykraczać poza przywrócenie struktury kapitałowej beneficjenta sprzed wybuchu COVID-19.

150 Ogólne badanie konieczności i proporcjonalności pomocy oraz tego, czy spełnione zostały warunki wskazane, tytułem przykładu, w pkt 149 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.

151 Należy zatem stwierdzić nieważność zaskarżonej decyzji bez konieczności badania pozostałych zarzutów skargi.

152 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 państwo 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

- 153 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.
- 154 Zgodnie z art. 138 § 1 i 3 regulaminu postępowania interwenienci pokrywają własne koszty.

Z powyższych względów

SĄD (ósma izba w składzie powiększonym)

orzeka, co następuje:

- 1) **Stwierdza się nieważność decyzji Komisji C(2021) 2488 final z dnia 5 kwietnia 2021 r. w sprawie pomocy państwa SA.59913 – Francja – COVID-19 – Dokapitalizowanie Air France i Air France-KLM.**
- 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