



Odwołanie od wyroku Sądu (ósma izba w składzie powiększonym) wydanego w dniu 20 grudnia 2023 r. w sprawie T-494/21, Ryanair i Malta Air/Komisja (Air France-KLM i Air France; COVID-19), wniesione w dniu 1 marca 2024 r. przez Komisję Europejską

(Sprawa C-167/24 P)

(C/2024/2741)

Język postępowania: angielski

Strony

Wnosząca odwołanie: Komisja Europejska (przedstawiciele: L. Flynn, J. Carpi Badía oraz M. Farley, w charakterze pełnomocników)

Pozostali uczestnicy postępowania: Ryanair DAC, Malta Air Ltd., Republika Federalna Niemiec, Republika Francuska, Królestwo Niderlandów, Société Air France, Air France-KLM

Żądania wnoszącej odwołanie

Wnosząca odwołanie zwraca się do Trybunału o:

- uwzględnienie odwołania i uchylenie zaskarżonego wyroku;
- skorzystanie z przyznanego mu w art. 61 akapit pierwszy zdanie drugie statutu Trybunału Sprawiedliwości uprawnienia do wydania ostatecznego orzeczenia w sprawie;
- tytułem żądania ewentualnego – przekazanie sprawy Sądowi do ponownego rozpoznania w celu zbadania zarzutów, które nie zostały jeszcze rozpoznane; oraz
- orzeczenie, że rozstrzygnięcie o kosztach niniejszego postępowania nastąpi w orzeczeniu kończącym postępowanie w sprawie, jeżeli sprawa zostanie przekazana Sądowi do ponownego rozpoznania, lub obciążenie drugiej strony postępowania odwoławczego kosztami postępowania, jeżeli Trybunał wyda ostateczne orzeczenie w sprawie.

Zarzuty i główne argumenty

Wnosząca odwołanie podnosi dwa zarzuty na jego poparcie.

Po pierwsze, Sąd zastosował błędne kryterium w celu określenia, kiedy beneficjent pomocy jest ograniczony do jednego tylko lub do kilku podmiotów w ramach grupy przedsiębiorstw do celów zasad Unii dotyczących pomocy państwa. W szczególności Sąd naruszył prawo, gdy stwierdził, że okoliczności wskazujące jedynie na to, że: (i) w ujęciu ogólnym, Air France-KLM, jako spółka dominująca najwyższego szczebla, może sprawować pewien stopień kontroli nad Société Air France (Air France) i Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV (KLM) oraz ich spółkami zależnymi; oraz (ii) istnieje pewien stopień integracji, koordynacji i współpracy między Air France, Air France-KLM i KLM, były wystarczające, aby wykazać, iż KLM faktycznie skorzystał z pomocy – a zatem powinien być uważany za beneficjenta do celów zasad Unii dotyczących pomocy państwa – w sytuacji, gdy dokładna treść pomocy i warunki, na jakich została ona przyznana, wyraźnie uniemożliwiają wykorzystanie pomocy na rzecz KLM.

Po drugie, Sąd w sposób niedopuszczalny zastąpił ocenę Komisji własną oceną, gdy badał kwestię, czy jedynie niektóre spółki należące do grupy Air France-KLM są beneficjentami środka pomocy – mianowicie w dziedzinie, którą sądy Unii uznały za wymagającą przeprowadzenia złożonych ocen ekonomicznych i w odniesieniu do której Komisja dysponuje szerokim zakresem uznania – i nie wykazał należycie, że rozumowanie Komisji jest obarczone oczywistym błędem w ocenie