



Συλλογή της Νομολογίας

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΓΕΝΙΚΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ (όγδοο πενταμελές τμήμα)

της 20ής Δεκεμβρίου 2023*

«Κρατικές ενισχύσεις – Ενίσχυση χορηγηθείσα από τη Γαλλία υπέρ της Air France και της Air France-KLM στο πλαίσιο της πανδημίας COVID-19 – Ανακεφαλαιοποίηση – Απόφαση κηρύσσουσα την ενίσχυση συμβατή με την εσωτερική αγορά – Προσφυγή ακυρώσεως – Ενεργητική νομιμοποίηση – Ουσιώδης προσβολή της θέσης του προσφεύγοντος στην αγορά – Παραδεκτό – Προσδιορισμός του δικαιούχου της ενίσχυσης στο πλαίσιο ομίλου εταιριών»

Στην υπόθεση T-494/21,

Ryanair DAC, με έδρα το Swords (Ιρλανδία),

Malta Air ltd., με έδρα την Pietà (Μάλτα),

εκπροσωπούμενες από τον F.-C. Laprénote, τον E. Vahida, τη V. Blanc, τον S. Rating, τον I.-Γ. Μεταξά-Μαραγκίδη και τον D. Pérez de Lamo, δικηγόρους,

προσφεύγουσες,

κατά

Ευρωπαϊκής Επιτροπής, εκπροσωπούμενης από τον L. Flynn, τον J. Carpi Badía και την C. Georgieva,

καθής,

υποστηριζόμενης από

την **Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας**, εκπροσωπούμενη από τους P.- L. Krüger και J. Möller,

από

την **Γαλλική Δημοκρατία**, εκπροσωπούμενη από την A.- L. Desjonquères καθώς και από τους P. Dodeller, T. Stéhelin, B. Fodda και T. Lechevallier,

από

* Γλώσσα διαδικασίας: η αγγλική.

το **Βασίλειο των Κάτω Χωρών**, εκπροσωπούμενο από τις M. Bulterman και C. Schillemans καθώς και από τον J. Langer, επικουρούμενους από την S. Corrijn, δικηγόρο,

από

την **Air France-KLM**, με έδρα το Παρίσι (Γαλλία), εκπροσωπούμενη από τους J. Derenne και Δ. Βάλληνδα, δικηγόρους,

και από

τη **Société Air France**, με έδρα το Tremblay-en-France (Γαλλία), εκπροσωπούμενη από τους J. Derenne και Δ. Βάλληνδα,

παρεμβαίνοντες,

ΤΟ ΓΕΝΙΚΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ (όγδοο πενταμελές τμήμα),

συγκείμενο από τους M. van der Woude, Πρόεδρο, A. Kornezov (εισηγητή), G. De Baere, D. Petrlík και S. Kingston, δικαστές,

γραμματέας: Σ. Σπυροπούλου, διοικητική υπάλληλος,

έχοντας υπόψη την έγγραφη διαδικασία,

κατόπιν της επ' ακροατηρίου συζητήσεως της 22ας Μαΐου 2023,

εκδίδει την ακόλουθη

Απόφαση

- 1 Με την προσφυγή τους δυνάμει του άρθρου 263 ΣΛΕΕ, οι προσφεύγουσες Ryanair DAC και Malta Air Ltd. ζητούν την ακύρωση της αποφάσεως C(2021) 2488 τελικό της Επιτροπής, της 5ης Απριλίου 2021, σχετικά με την κρατική ενίσχυση SA.59913 – Γαλλία – COVID-19 – Ανακεφαλαιοποίηση της Air France και της Air France-KLM (στο εξής: προσβαλλόμενη απόφαση).

Ιστορικό της διαφοράς

- 2 Η Société Air France (στο εξής: Air France) και η Air France-KLM (στο εξής: εταιρία χαρτοφυλακίου Air France-KLM) ανήκουν στον όμιλο Air France-KLM. Επικεφαλής του εν λόγω ομίλου είναι η εταιρία χαρτοφυλακίου Air France-KLM. Κατά την προσβαλλόμενη απόφαση, ο όμιλος αυτός περιλαμβάνει, επιπλέον, μεταξύ άλλων, την Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV (στο εξής: KLM), την «Air France-KLM International Mobility (Ελβετία)», την «Blueteam V (Γαλλία)», την «BigBlank (Γαλλία)», την «Air France-KLM Finance (Γαλλία)» και την «Transavia Company (Γαλλία)».
- 3 Κατά την προσβαλλόμενη απόφαση, η Γαλλική Δημοκρατία και το Βασίλειο των Κάτω Χωρών κατέχουν αντιστοίχως το 14,3 % και το 14 % του κεφαλαίου της εταιρίας χαρτοφυλακίου Air France-KLM, ενώ η Γαλλική Δημοκρατία διαθέτει το 21 % των δικαιωμάτων ψήφου στην

τελευταία. Με τη σειρά της, η εταιρία χαρτοφυλακίου Air France-KLM κατέχει το 100 % των μετοχών της Air France και, άμεσα ή έμμεσα, το 93,48 % του εταιρικού κεφαλαίου της KLM. Επιπλέον, η εν λόγω εταιρία χαρτοφυλακίου κατέχει το 99,7 % των οικονομικών δικαιωμάτων, δηλαδή των δικαιωμάτων επί των μερισμάτων, και το 49 % των δικαιωμάτων ψήφου της KLM. Η ίδια εταιρία χαρτοφυλακίου κατέχει το 100 % των μεριδίων των λοιπών θυγατρικών που απαριθμούνται στη σκέψη 2 ανωτέρω.

- 4 Η προσβαλλόμενη απόφαση εντάσσεται στο πλαίσιο σειράς άλλων μέτρων κρατικής ενίσχυσεως με σκοπό τη στήριξη του τομέα των αεροπορικών μεταφορών και, ειδικότερα, τη στήριξη των εταιριών που ανήκουν στον όμιλο Air France-KLM.
- 5 Συγκεκριμένα, στις 4 Μαΐου 2020, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή ενέκρινε ατομική ενίσχυση χορηγηθείσα από τη Γαλλική Δημοκρατία στην Air France, αφενός, υπό μορφή κρατικής εγγυήσεως ύψους 90 % επί δανείου ύψους 4 δισεκατομμυρίων ευρώ χορηγούμενου από κοινοπραξία τραπεζών και, αφετέρου, υπό μορφή μετοχικού δανείου ύψους 3 δισεκατομμυρίων ευρώ κατ' ανώτατο όριο (στο εξής: μετοχικό δάνειο), τούτο δε με την απόφασή της C(2020) 2983 τελικό, σχετικά με την κρατική ενίσχυση SA.57082 (2020/N) – Γαλλία – COVID-19 – Προσωρινό πλαίσιο 107 (3)(β) – Εγγύηση και μετοχικό δάνειο υπέρ της Air France, όπως διορθώθηκε με τις αποφάσεις C(2020) 9384 final της Επιτροπής, της 17ης Δεκεμβρίου 2020, και C(2021) 5701 final της Επιτροπής, της 26ης Ιουλίου 2021 (στο εξής: απόφαση Air France), η οποία αποτελεί μέρος της δικογραφίας ενώπιον του Γενικού Δικαστηρίου.
- 6 Με την απόφαση Air France, η Επιτροπή έκρινε ότι δικαιούχοι της επίμαχης ενίσχυσης ήταν η Air France και οι θυγατρικές που βρίσκονταν υπό τον έλεγχό της. Αντιθέτως, δεν θεωρήθηκαν δικαιούχοι της ενίσχυσης ούτε η εταιρία χαρτοφυλακίου Air France-KLM ούτε οι λοιπές θυγατρικές της, συμπεριλαμβανομένης της KLM και των εταιριών που αυτή ήλεγχε.
- 7 Στις 13 Ιουλίου 2020, με την απόφασή της C(2020) 4871 τελικό, της 13ης Ιουλίου 2020, σχετικά με την κρατική ενίσχυση SA.57116 (2020/N) – Κάτω Χώρες – Covid-19: Εγγύηση του Δημοσίου και κρατικό δάνειο υπέρ της KLM (στο εξής: απόφαση KLM), η Επιτροπή ενέκρινε ατομική ενίσχυση χορηγηθείσα από το Βασίλειο των Κάτω Χωρών υπέρ της KLM, η οποία συνίστατο, αφενός, σε κρατική εγγύηση για δάνειο που χορηγήθηκε στην KLM από κοινοπραξία τραπεζών και, αφετέρου, σε κρατικό δάνειο συνολικού ύψους 3,4 δισεκατομμυρίων ευρώ.
- 8 Στις 31 Μαρτίου 2021, η Γαλλική Δημοκρατία κοινοποίησε στην Επιτροπή, δυνάμει του άρθρου 107, παράγραφος 3, στοιχείο β', ΣΛΕΕ και της ανακοίνωσης της Επιτροπής της 19ης Μαρτίου 2020, με τίτλο «Προσωρινό πλαίσιο για τη λήψη μέτρων κρατικής ενίσχυσης με σκοπό να στηριχθεί η οικονομία κατά τη διάρκεια της τρέχουσας έξαρσης της νόσου COVID-19» (ΕΕ 2020, C 91 I, σ. 1), όπως τροποποιήθηκε την 1η Φεβρουαρίου 2021 (ΕΕ 2021, C 34, σ. 6) (στο εξής: προσωρινό πλαίσιο), ατομική ενίσχυση υπό μορφή ανακεφαλαιοποίησης της Air France και της εταιρίας χαρτοφυλακίου Air France-KLM, συνολικού ύψους 4 δισεκατομμυρίων ευρώ (στο εξής: επίμαχο μέτρο). Το επίμαχο μέτρο συνίσταται, αφενός, στη συμμετοχή της Γαλλικής Δημοκρατίας σε σχέδιο αυξήσεως κεφαλαίου ύψους ενός δισεκατομμυρίων ευρώ κατ' ανώτατο όριο (στο εξής: συμμετοχή στο κεφάλαιο) και, αφετέρου, στη μετατροπή του μετοχικού δανείου, το οποίο αποτέλεσε αντικείμενο της αποφάσεως Air France, σε υβριδικό χρηματοδοτικό μέσο (στο εξής: υβριδικό χρηματοδοτικό μέσο).
- 9 Στις 5 Απριλίου 2021, η Επιτροπή εξέδωσε την προσβαλλόμενη απόφαση, με την οποία έκρινε ότι το επίμαχο μέτρο συνιστούσε κρατική ενίσχυση συμβατή με την εσωτερική αγορά βάσει του άρθρου 107, παράγραφος 3, στοιχείο β', ΣΛΕΕ και του προσωρινού πλαισίου.

- 10 Με την προσβαλλόμενη απόφαση, η Επιτροπή έκρινε ότι δικαιούχοι του επίμαχου μέτρου ήταν, αφενός, η Air France και οι θυγατρικές της και, αφετέρου, η εταιρία χαρτοφυλακίου Air France-KLM και οι θυγατρικές που αυτή ελέγχει (στο εξής: δικαιούχοι), όχι όμως η KLM και οι θυγατρικές της.
- 11 Με απόφαση της 19ης Μαΐου 2021, Ryanair κατά Επιτροπής (KLM· COVID-19) (T-643/20, EU:T:2021:286), το Γενικό Δικαστήριο ακύρωσε την απόφαση KLM λόγω ελλιπούς αιτιολογίας όσον αφορά τον προσδιορισμό του δικαιούχου του επίμαχου μέτρου ενισχύσεως.

Αιτήματα των διαδίκων

- 12 Οι προσφεύγουσες ζητούν από το Γενικό Δικαστήριο:
 - να ακυρώσει την προσβαλλόμενη απόφαση·
 - να καταδικάσει την Επιτροπή στα δικαστικά έξοδα,
- 13 Η Επιτροπή ζητεί από το Γενικό Δικαστήριο:
 - να απορρίψει την προσφυγή·
 - να καταδικάσει τις προσφεύγουσες στα δικαστικά έξοδα.
- 14 Η Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας, το Βασίλειο των Κάτω Χωρών, η Air France και η εταιρία χαρτοφυλακίου Air France-KLM ζητούν την απόρριψη της προσφυγής ως αβάσιμης και την καταδίκη των προσφευγουσών στα δικαστικά έξοδα.
- 15 Η Γαλλική Δημοκρατία ζητεί από το Γενικό Δικαστήριο να απορρίψει την προσφυγή ως απαράδεκτη κατά το μέρος που με αυτήν αμφισβητείται το βάσιμο της προσβαλλομένης αποφάσεως και να την απορρίψει επί της ουσίας κατά τα λοιπά.

Σκεπτικό

Επί του παραδεκτού

- 16 Οι προσφεύγουσες υποστηρίζουν, πρώτον, ότι αποτελούν ενδιαφερόμενα μέρη κατά την έννοια του άρθρου 108, παράγραφος 2, ΣΛΕΕ και του άρθρου 1, στοιχείο η΄, του κανονισμού (ΕΕ) 2015/1589 του Συμβουλίου, της 13ης Ιουλίου 2015, περί λεπτομερών κανόνων για την εφαρμογή του άρθρου 108 ΣΛΕΕ (ΕΕ 2015, L 248, σ. 9), και ότι, ως εκ τούτου, νομιμοποιούνται ενεργητικώς για την προάσπιση των διαδικαστικών δικαιωμάτων τους. Δεύτερον, υποστηρίζουν ότι η ανταγωνιστική θέση τους στην αγορά επηρεάστηκε ουσιωδώς από το επίμαχο μέτρο και ότι, κατά συνέπεια, μπορούν παραδεκτώς να αμφισβητήσουν το βάσιμο της προσβαλλομένης αποφάσεως.
- 17 Η Επιτροπή, η Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας, το Βασίλειο των Κάτω Χωρών, η Air France και η εταιρία χαρτοφυλακίου Air France-KLM δεν αμφισβητούν το παραδεκτό της προσφυγής.

- 18 Αντιθέτως, η Γαλλική Δημοκρατία υποστηρίζει ότι οι προσφεύγουσες δεν νομιμοποιούνται ενεργητικώς να αμφισβητήσουν το βάσιμο της προσβαλλομένης αποφάσεως.
- 19 Εν προκειμένω, οι προσφεύγουσες είναι όντως ανταγωνίστριες της Air France και δεν αμφισβητείται ότι, ως εκ τούτου, πρέπει να θεωρηθούν ως «ενδιαφερόμενα μέρη», κατά την έννοια του άρθρου 1, στοιχείο η', του κανονισμού 2015/1589, που νομιμοποιούνται ενεργητικώς για την προάσπιση των διαδικαστικών δικαιωμάτων που αντλούν από το άρθρο 108, παράγραφος 2, ΣΛΕΕ.
- 20 Όσον αφορά την ενεργητική νομιμοποίηση της Ryanair προς αμφισβήτηση του βασίμου της προσβαλλομένης αποφάσεως, πρέπει να υπομνησθεί ότι το παραδεκτό προσφυγής που ασκεί φυσικό ή νομικό πρόσωπο κατά πράξης της οποίας δεν είναι αποδέκτης, κατά την έννοια του άρθρου 263, τέταρτο εδάφιο, ΣΛΕΕ, προϋποθέτει ότι το πρόσωπο αυτό νομιμοποιείται ενεργητικώς, όπερ συμβαίνει σε δύο περιπτώσεις. Αφενός, η εν λόγω προσφυγή μπορεί να ασκηθεί υπό την προϋπόθεση ότι η επίμαχη πράξη αφορά το οικείο πρόσωπο άμεσα και ατομικά. Αφετέρου, το εν λόγω πρόσωπο μπορεί να ασκήσει προσφυγή κατά κανονιστικής πράξης για την εφαρμογή της οποίας δεν απαιτούνται εκτελεστικά μέτρα, εάν η πράξη αυτή το αφορά άμεσα (αποφάσεις της 17ης Σεπτεμβρίου 2015, *Mory* κ.λπ. κατά Επιτροπής, C-33/14 P, EU:C:2015:609, σκέψεις 59 και 91, και της 13ης Μαρτίου 2018, *Industrias Químicas del Vallés* κατά Επιτροπής, C-244/16 P, EU:C:2018:177, σκέψη 39).
- 21 Δεδομένου ότι η προσβαλλόμενη απόφαση, η οποία απευθύνθηκε στη Γαλλική Δημοκρατία, δεν συνιστά κανονιστική πράξη κατά το άρθρο 263, τέταρτο εδάφιο, ΣΛΕΕ καθόσον δεν αποτελεί πράξη γενικής ισχύος (πρβλ. απόφαση της 3ης Οκτωβρίου 2013, *Inuit Tapiriit Kanatami* κ.λπ. κατά Κοινοβουλίου και Συμβουλίου, C-583/11 P, EU:C:2013:625, σκέψη 56), στο Γενικό Δικαστήριο εναπόκειται να εξακριβώσει αν η απόφαση αυτή αφορά άμεσα και ατομικά τις προσφεύγουσες, κατά την έννοια της ανωτέρω διάταξης.
- 22 Συναφώς, από πάγια νομολογία προκύπτει ότι τα υποκείμενα δικαίου που δεν είναι αποδέκτες μιας απόφασης μπορούν να ισχυριστούν ότι η εν λόγω απόφαση τα αφορά ατομικά μόνον αν τα θίγει λόγω ορισμένων ιδιαίτερων ιδιοτήτων τους ή μιας πραγματικής κατάστασης που τα χαρακτηρίζει σε σχέση με κάθε άλλο πρόσωπο και, ως εκ τούτου, τα εξατομικεύει κατά τρόπον ανάλογο προς αυτόν του αποδέκτη (αποφάσεις της 15ης Ιουλίου 1963, *Plaumann* κατά Επιτροπής, 25/62, EU:C:1963:17, σ. 223, της 28ης Ιανουαρίου 1986, *Cofaz* κ.λπ. κατά Επιτροπής, 169/84, EU:C:1986:42, σκέψη 22, και της 22ας Νοεμβρίου 2007, *Sniace* κατά Επιτροπής, C-260/05 P, EU:C:2007:700, σκέψη 53).
- 23 Επομένως, όταν ο προσφεύγων αμφισβητεί το βάσιμο απόφασης αφορώσας την εκτίμηση ενίσχυσης, η οποία εκδόθηκε βάσει του άρθρου 108, παράγραφος 3, ΣΛΕΕ ή κατόπιν επίσημης διαδικασίας έρευνας, το γεγονός και μόνον ότι μπορεί να θεωρηθεί «ενδιαφερόμενος» κατά την έννοια του άρθρου 108, παράγραφος 2, ΣΛΕΕ δεν αρκεί προκειμένου να κριθεί παραδεκτή η προσφυγή. Ο προσφεύγων οφείλει, συνεπώς, να αποδείξει ότι η περίπτωση του είναι ιδιαίτερη, κατά την έννοια της νομολογίας που υπομνήσθηκε στη σκέψη 22 ανωτέρω. Τούτο συμβαίνει ιδίως όταν η θέση του στην οικεία αγορά επηρεάζεται ουσιωδώς από την ενίσχυση που αποτελεί το αντικείμενο της επίμαχης αποφάσεως (βλ. απόφαση της 15ης Ιουλίου 2021, *Deutsche Lufthansa* κατά Επιτροπής, C-453/19 P, EU:C:2021:608, σκέψη 37 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).

- 24 Συναφώς, στο πλαίσιο της απόδειξης από τον προσφεύγοντα του ουσιώδους επηρεασμού της θέσης του στην αγορά δεν απαιτείται να αχθεί ο δικαστής σε τελική κρίση επί του ζητήματος των σχέσεων ανταγωνισμού μεταξύ του συγκεκριμένου προσφεύγοντος και των δικαιούχων επιχειρήσεων, αλλά αρκεί ο προσφεύγων να εκθέσει κατά τρόπο πειστικό τους λόγους για τους οποίους η απόφαση της Επιτροπής μπορεί να θίξει τα θεμιτά συμφέροντά του, επηρεάζοντας ουσιωδώς τη θέση του στη συγκεκριμένη αγορά (βλ. απόφαση της 15ης Ιουλίου 2021, Deutsche Lufthansa κατά Επιτροπής, C-453/19 P, EU:C:2021:608, σκέψη 57 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).
- 25 Από τη νομολογία του Δικαστηρίου συνάγεται, επομένως, ότι ο ουσιώδης επηρεασμός της ανταγωνιστικής θέσης του προσφεύγοντος προκύπτει όχι από τη διεξοδική ανάλυση των διαφόρων σχέσεων ανταγωνισμού στην οικεία αγορά, ανάλυση μέσω της οποίας θα μπορούσε να αποδειχθεί με ακρίβεια η έκταση του επηρεασμού της ανταγωνιστικής του θέσης, αλλά, κατ' αρχήν, από την *prima facie* διαπίστωση ότι η χορήγηση του μέτρου το οποίο αφορά η απόφαση της Επιτροπής έχει ως αποτέλεσμα να επηρεάζεται ουσιωδώς η θέση αυτή (απόφαση της 15ης Ιουλίου 2021, Deutsche Lufthansa κατά Επιτροπής, C-453/19 P, EU:C:2021:608, σκέψη 58).
- 26 Εντεύθεν συνάγεται ότι η εν λόγω προϋπόθεση είναι δυνατόν να πληρούται εφόσον ο προσφεύγων προσκομίζει στοιχεία ικανά να αποδείξουν ότι το επίμαχο μέτρο μπορεί να επηρεάσει ουσιωδώς τη θέση του στην αγορά (βλ. απόφαση της 15ης Ιουλίου 2021, Deutsche Lufthansa κατά Επιτροπής, C-453/19 P, EU:C:2021:608, σκέψη 59 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).
- 27 Όσον αφορά τα στοιχεία διά των οποίων μπορεί, κατά τη νομολογία, να αποδειχθεί ο εν λόγω ουσιώδης επηρεασμός, πρέπει να υπομνησθεί ότι το γεγονός και μόνον ότι μια πράξη είναι ικανή να ασκήσει ορισμένη επιρροή στις σχέσεις ανταγωνισμού που υφίστανται στη σχετική αγορά και ότι η οικεία επιχείρηση τελεί σε οποιαδήποτε ανταγωνιστική σχέση με τον ωφελούμενο από την επίμαχη πράξη δεν αρκεί ώστε να μπορεί να θεωρηθεί ότι η πράξη αυτή αφορά ατομικά την εν λόγω επιχείρηση. Επομένως, μια επιχείρηση δεν μπορεί να επικαλεστεί αποκλειστικά και μόνον την ιδιότητά της ως ανταγωνίστριας της δικαιούχου επιχειρήσεως (βλ. απόφαση της 15ης Ιουλίου 2021, Deutsche Lufthansa κατά Επιτροπής, C-453/19 P, EU:C:2021:608, σκέψη 60 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).
- 28 Η απόδειξη του ουσιώδους επηρεασμού της θέσης ενός ανταγωνιστή στην αγορά δεν μπορεί να ταυτίζεται αποκλειστικώς με την υποβολή στοιχείων ενδεικτικών μιας ελάττωσης των εμπορικών ή οικονομικών επιδόσεων του προσφεύγοντος, όπως είναι η σημαντική μείωση του κύκλου εργασιών, μη αμελητέες οικονομικές απώλειες ή ακόμη σημαντική μείωση των μεριδίων αγοράς κατόπιν της χορήγησης της ενίσχυσης. Η χορήγηση κρατικής ενίσχυσης μπορεί να επηρεάζει την ανταγωνιστική θέση ενός επιχειρηματία και με άλλους τρόπους, ιδίως όταν συνεπάγεται διαφυγόν κέρδος ή λιγότερο ευνοϊκή εξέλιξη από εκείνη που θα μπορούσε να σημειωθεί ελλείψει μιας τέτοιας ενίσχυσης (απόφαση της 15ης Ιουλίου 2021, Deutsche Lufthansa κατά Επιτροπής, C-453/19 P, EU:C:2021:608, σκέψη 61).
- 29 Επιπλέον, η νομολογία δεν απαιτεί από τον προσφεύγοντα να προσκομίσει στοιχεία ως προς το μέγεθος ή τη γεωγραφική έκταση των οικείων αγορών ή ακόμη ως προς τα μερίδιά του στην αγορά ή τα μερίδια του ωφελουμένου από το επίμαχο μέτρο ή τυχόν ανταγωνιστών στις οικείες αγορές (πρβλ. απόφαση της 15ης Ιουλίου 2021, Deutsche Lufthansa κατά Επιτροπής, C-453/19 P, EU:C:2021:608, σκέψη 65).

- 30 Υπό το πρίσμα των αρχών αυτών πρέπει να εξεταστεί αν οι προσφεύγουσες προσκόμισαν στοιχεία δυνάμενα να αποδείξουν ότι το επίμαχο μέτρο είναι ικανό να επηρεάσει ουσιωδώς τη θέση τους στην οικεία αγορά.
- 31 Συναφώς, πρώτον, οι προσφεύγουσες υποστηρίζουν ότι, πριν από την πανδημία COVID-19, εκμεταλλεύονταν 211 αεροπορικές γραμμές από ή προς τη Γαλλία. Ειδικότερα, εξηγούν ότι η Ryanair ανταγωνιζόταν άμεσα την Air France και τις θυγατρικές της σε 45 αεροπορικές γραμμές το 2019 και σε 47 αεροπορικές γραμμές το 2021 από ή προς τη Γαλλία, οι οποίες είχαν οικονομική σημασία καθόσον συνέδεαν μεγάλες πόλεις στην Ευρώπη ή πέραν αυτής και τις οποίες εξυπηρετούσαν γενικώς ελάχιστες άλλες αεροπορικές εταιρίες. Επιπλέον, η Ryanair μετέφερε περισσότερους από ένα εκατομμύριο επιβάτες στις εν λόγω γραμμές το 2019 και συνολικά 127 305 επιβάτες από τον Ιανουάριο έως τον Αύγουστο του 2021.
- 32 Η Γαλλική Δημοκρατία αντιτείνει, κατ' ουσίαν, ότι η Ryanair δεν είναι η πλησιέστερη και πλέον άμεση ανταγωνίστρια της Air France. Επιπλέον, αμφισβητεί το γεγονός ότι οι προσφεύγουσες βρίσκονται σε «άμεσο ανταγωνισμό» με την Air France, εξηγώντας ότι οι αεροπορικές γραμμές που εξυπηρετεί η Air France από και προς τους αερολιμένες Roissy-Charles-de-Gaulle (στο εξής: αερολιμένας CDG) και Paris-Orly (στο εξής: αερολιμένας ORY) καθώς και οι αεροπορικές γραμμές που εξυπηρετεί η Ryanair από και προς τον αερολιμένα Beauvais-Tillé (στο εξής: αερολιμένας BVA) δεν μπορούν να υποκατασταθούν αμοιβαίως και, επομένως, δεν ασκούν επιρροή για την εκτίμηση της σχέσης ανταγωνισμού μεταξύ των προσφευγουσών και της Air France. Η Γαλλική Δημοκρατία ισχυρίζεται επίσης ότι στις λοιπές αεροπορικές γραμμές που επικαλούνται οι προσφεύγουσες η Ryanair δεν είναι η μόνη ανταγωνίστρια της Air France.
- 33 Συναφώς, υπενθυμίζεται ότι, στο στάδιο της εξέτασης του παραδεκτού της προσφυγής, δεν απαιτείται να διατυπωθεί τελική κρίση επί του προσδιορισμού της αγοράς των επίμαχων προϊόντων ή υπηρεσιών ή, ακόμη, επί των σχέσεων ανταγωνισμού μεταξύ των προσφευγουσών και του δικαιούχου. Αρκεί, κατ' αρχήν, να αποδείξουν οι προσφεύγουσες ότι, *prima facie*, η χορήγηση του επίμαχου μέτρου έχει ως αποτέλεσμα να επηρεάζεται ουσιωδώς η ανταγωνιστική θέση τους στην αγορά (βλ. νομολογία που μνημονεύεται στις σκέψεις 24 και 25 ανωτέρω).
- 34 Όσον αφορά το ζήτημα αν οι αεροπορικές γραμμές από και προς τους αερολιμένες CDG και ORY, αφενός, και τον αερολιμένα BVA, αφετέρου, μπορούν να υποκατασταθούν αμοιβαίως, από τη νομολογία προκύπτει ότι, προκειμένου να αποφανθεί επ' αυτού, το Γενικό Δικαστήριο μπορεί να λάβει υπόψη διάφορους παράγοντες, όπως την απόσταση και τον χρόνο διαδρομής βάσει του κριτηρίου αναφοράς των 100 χιλιομέτρων ή διαδρομής μίας ώρας, την άποψη των ανταγωνιστών, την άποψη των οικείων αερολιμένων και των αρχών πολιτικής αεροπορίας των κρατών μελών, την εκτίμηση του ποσοστού των επιβατών αναψυχής σε ένα δρομολόγιο, την έννοια του «συστήματος αερολιμένων» κατά το παράρτημα II του κανονισμού (ΕΟΚ) 2408/92 του Συμβουλίου, της 23ης Ιουλίου 1992, για την πρόσβαση των κοινοτικών αερομεταφορέων σε δρομολογία ενδοκοινοτικών αεροπορικών γραμμών (ΕΕ 1992, L 240, σ. 8), τις εμπορικές πρακτικές και την ύπαρξη ή όχι μεταφορικών υπηρεσιών μεταξύ αερολιμένων και ορισμένων πόλεων (απόφαση της 6ης Ιουλίου 2010, Ryanair κατά Επιτροπής, T-342/07, EU:T:2010:280, σκέψεις 103 επ.).
- 35 Βεβαίως, στην υποσημείωση 100 της προσβαλλομένης αποφάσεως η Επιτροπή επισήμανε, «χάριν πληρότητας», ότι οι αερολιμένες του CDG και του ORY δεν μπορούσαν να υποκαταστήσουν τον αερολιμένα BVA. Ωστόσο, δεν αιτιολόγησε το συμπέρασμα αυτό και δεν εξέτασε, ούτε καν ανέφερε, κανένα από τα κρίσιμα κριτήρια που απαριθμούνται στη νομολογία που υπομνήσθηκε στη σκέψη 34 ανωτέρω.

- 36 Κατά την επ' ακροατηρίου συζήτηση, η Επιτροπή ανέφερε ότι, λαμβανομένων υπόψη των κριτηρίων αυτών, οι αεροπορικές γραμμές που εξυπηρετούσε η Ryanair από ή προς τον αερολιμένα BVA μπορούσαν, για τους σκοπούς του παραδεκτού της υπό κρίση προσφυγής, να θεωρηθούν εκ πρώτης όψεως ως δυνάμενες να υποκαταστήσουν εκείνες που εκτελούσε η Air France από ή προς τους αερολιμένες CDG και ORY.
- 37 Η θέση αυτή βρίσκει άλλωστε έρεισμα στην προγενέστερη διοικητική πρακτική της Επιτροπής, η οποία δεν δεσμεύει μεν τον δικαστή της Ευρωπαϊκής Ένωσης, πλην όμως θα μπορούσε να αποτελέσει χρήσιμο στοιχείο στο πλαίσιο μιας *prima facie* εκτιμήσεως του ζητήματος αν η χορήγηση του επίμαχου μέτρου μπορεί να θίξει την ανταγωνιστική θέση των προσφευγουσών στην αγορά. Παραδείγματος χάριν, στις αιτιολογικές σκέψεις 266 έως 279 της αποφάσεως C(2013) 1106 τελικό, της 27ης Φεβρουαρίου 2013, με την οποία μια συγκέντρωση κηρύσσεται ασυμβίβαστη με την κοινή αγορά και τη Συμφωνία για τον EOX (υπόθεση COMP/M.6663 – Ryanair/Aer Lingus III), η Επιτροπή έκρινε ότι πληρούνταν το κριτήριο των 100 χιλιομέτρων ή της διαδρομής μίας ώρας, δεδομένου ότι η απόσταση και ο χρόνος της διαδρομής με αυτοκίνητο προς το κέντρο του Παρισιού από τους αερολιμένες CDG, ORY και BVA ήταν αντιστοίχως 23 χιλιόμετρα (31 λεπτά), 20 χιλιόμετρα (30 λεπτά) και 80 χιλιόμετρα (60 λεπτά). Βάσει αυτών των στοιχείων κατέληξε στο συμπέρασμα ότι ο αερολιμένας ORY μπορεί να υποκατασταθεί από τους αερολιμένες CDG και BVA για τις πτήσεις από και προς το Δουβλίνο (Ιρλανδία).
- 38 Υπό τις συνθήκες αυτές, και ελλείψει συγκεκριμένων στοιχείων περί του αντιθέτου στη δικογραφία που έχει στη διάθεσή του το Γενικό Δικαστήριο, πρέπει να γίνει δεκτό ότι οι αεροπορικές γραμμές που εξυπηρετούσε η Ryanair από και προς τον αερολιμένα BVA, τις οποίες επικαλούνται οι προσφεύγουσες προκειμένου να αποδείξουν την ενεργητική νομιμοποίησή τους, μπορούν να θεωρηθούν εκ πρώτης όψεως ως δυνάμενες να υποκαταστήσουν τις γραμμές της Air France από και προς τους αερολιμένες CDG και ORY. Επομένως, για την εξέταση της ενεργητικής νομιμοποίησης της Ryanair πρέπει να ληφθεί υπόψη το σύνολο των αεροπορικών γραμμών που επικαλούνται οι προσφεύγουσες, διευκρινιζόμενου ότι η Γαλλική Δημοκρατία δεν αμφισβητεί τη δυνατότητα υποκαταστάσεως μεταξύ των λοιπών αεροπορικών γραμμών που εξυπηρετούν η Ryanair και η Air France από και προς άλλους γαλλικούς αερολιμένες.
- 39 Βάσει των ανωτέρω στοιχείων διαπιστώνεται ότι η Ryanair ανταγωνιζόταν την Air France και τις θυγατρικές της σε σημαντικό αριθμό αεροπορικών γραμμών από και προς τη Γαλλία, ήτοι μεταξύ 45 και 47 κατά την περίοδο 2019 έως 2021. Επιπλέον, από τη δικογραφία που έχει στη διάθεσή του το Γενικό Δικαστήριο, και ιδίως από το παράρτημα Α.3.6 του δικογράφου της προσφυγής, η αποδεικτική ισχύς του οποίου δεν αμφισβητείται ούτε από την Επιτροπή ούτε από τους παρεμβαίνοντες, προκύπτει ότι ο αριθμός των θέσεων που προσέφερε η Ryanair στις γραμμές αυτές ήταν συχνά ανάλογος ή και υπερέβαινε, σε ορισμένες περιπτώσεις, τον αριθμό των θέσεων που προσέφεραν η Air France και οι θυγατρικές της. Επομένως, ο ανταγωνισμός μεταξύ τους ήταν, από την άποψη του αριθμού των προσφερόμενων θέσεων, επίσης σημαντικός.
- 40 Δεύτερον, οι προσφεύγουσες υποστηρίζουν ότι εξέταζαν το ενδεχόμενο εμπορικής επέκτασης στη γαλλική αγορά, όπως μαρτυρεί το γεγονός ότι το 2019 είχαν δρομολογήσει 67 νέες αεροπορικές γραμμές από ή προς τη Γαλλία. Η Επιτροπή και οι παρεμβαίνοντες δεν αμφισβητούν το γεγονός αυτό. Εξάλλου, οι προσφεύγουσες προσθέτουν ότι είχαν παραγγείλει 210 αεροσκάφη Boeing 737 Max τα οποία ενσωματώθηκαν στον στόλο τους τον Ιούνιο του 2021 και τους επέτρεπαν να υλοποιήσουν τα αναπτυξιακά τους σχέδια.

- 41 Τρίτον, ιδίως από τα σημεία 14 έως 18 της προσβαλλομένης αποφάσεως προκύπτει ότι το επίμαχο μέτρο αποσκοπούσε στην αποτροπή του κινδύνου αφερεγγυότητας της εταιρίας χαρτοφυλακίου Air France-KLM και της Air France. Επιπλέον, σύμφωνα με έκθεση του Ιδρύματος Πολιτικής Καινοτομίας που προσκόμισαν οι προσφεύγουσες, με τίτλο «Before COVID-19 air transportation in Europe: an already fragile sector» (Αεροπορικές μεταφορές στην Ευρώπη πριν από την πανδημία COVID-19: ένας ήδη εύθραυστος τομέας), η οποία είχε συνταχθεί τον Μάιο του 2020 και της οποίας το περιεχόμενο δεν αμφισβητείται από τους διαδίκους, «[ήταν] πιθανό η Ryanair [...] να εξέλθει από την κρίση COVID-19 χωρίς υπερβολικές ζημιές και να διαθέτει μάλιστα επαρκείς χρηματοδοτικούς πόρους, ιδίως χάρη στον δανεισμό και την εξαγορά εταιριών υπό πτώχευση, που θα της επιτρέψουν να συμμετάσχει στην πιθανή αναδιάρθρωση των αεροπορικών μεταφορών στην Ευρώπη». Επομένως, η Ryanair βρισκόταν σε σχετικά ισχυρή θέση σε σχέση με τις παραδοσιακές αεροπορικές εταιρίες όπως η Air France, η οποία αντιμετώπιζε κίνδυνο αφερεγγυότητας ή ακόμη και εξόδου από την αγορά.
- 42 Τέταρτον, από τη δικογραφία προκύπτει ότι το 2019 ο γενικός διευθυντής της εταιρίας χαρτοφυλακίου Air France-KLM ανακοίνωσε σχέδιο δράσης για την εντατικοποίηση του ανταγωνισμού με τις αεροπορικές εταιρίες «χαμηλού κόστους», όπως η Ryanair, μέσω της θυγατρικής χαμηλού κόστους «Transavia France».
- 43 Από τα στοιχεία που εκτέθηκαν στις σκέψεις 38 έως 42 ανωτέρω, εξεταζόμενα από κοινού, μπορεί να συναχθεί ότι οι προσφεύγουσες απέδειξαν ότι η χορήγηση του επίμαχου μέτρου ήταν ικανή να ενισχύσει την ανταγωνιστική θέση της Air France εις βάρος της Ryanair και να έχει *prima facie* ως αποτέλεσμα να θιγεί ουσιωδώς η ανταγωνιστική θέση της Ryanair στην αγορά, προκαλώντας ιδίως διαφυγόν κέρδος ή μια λιγότερο ευνοϊκή εξέλιξη από εκείνη που θα είχε σημειωθεί αν δεν είχε μεσολαβήσει το μέτρο αυτό (βλ. νομολογία που μνημονεύεται στη σκέψη 28 ανωτέρω).
- 44 Το συμπέρασμα αυτό δεν αναιρείται από τον ισχυρισμό της Γαλλικής Δημοκρατίας ότι η Ryanair δεν είναι η κύρια ανταγωνίστρια της Air France στη γαλλική αγορά.
- 45 Πράγματι, η νομολογία δεν απαιτεί να είναι ο προσφεύγων ο κύριος ανταγωνιστής του δικαιούχου ενός μέτρου ενισχύσεως προκειμένου να μπορεί να θεωρηθεί ότι η ανταγωνιστική του θέση επηρεάζεται ουσιωδώς από το μέτρο αυτό.
- 46 Δεν μπορεί να ευδοκιμήσει άλλωστε ούτε ο ισχυρισμός της Γαλλικής Δημοκρατίας ότι οι προσφεύγουσες δεν απέδειξαν ότι η προσβαλλομένη απόφαση τις θίγει λόγω μιας πραγματικής καταστάσεως που τις διακρίνει από εκείνη όλων των άλλων ανταγωνιστών της Air France.
- 47 Ειδικότερα, η προϋπόθεση του ουσιώδους επηρεασμού της ανταγωνιστικής θέσης του προσφεύγοντος αποτελεί στοιχείο που αφορά αποκλειστικά τον ίδιο και πρέπει να αξιολογείται αποκλειστικά και μόνο σε σχέση με τη θέση που είχε ο προσφεύγων στην αγορά πριν από τη χορήγηση του επίμαχου μέτρου ή που θα είχε ελλείψει της χορήγησης του μέτρου. Δεν τίθεται ζήτημα σύγκρισης της κατάστασης στην οποία τελούν όλοι οι ανταγωνιστές που δραστηριοποιούνται στην οικεία αγορά (πρβλ. προτάσεις του γενικού εισαγγελέα M. Szpunar στην υπόθεση *Deutsche Lufthansa κατά Επιτροπής*, C-453/19 P, EU:C:2020:862, σημείο 58). Εξάλλου, όπως υπομνήσθηκε στη σκέψη 29 ανωτέρω, το Δικαστήριο έχει διευκρινίσει ότι δεν είναι αναγκαίο ο προσφεύγων να προσκομίσει στοιχεία σχετικά με το μερίδιό του στην αγορά ή σχετικά με το μερίδιο του δικαιούχου ή τυχόν ανταγωνιστών στην αγορά. Επομένως, δεν μπορεί να απαιτείται από τον προσφεύγοντα, προκειμένου να αποδείξει ουσιώδη επηρεασμό της ανταγωνιστικής του θέσης, να τεκμηριώσει βάσει αποδεικτικών στοιχείων την ανταγωνιστική θέση των ανταγωνιστών του και να διαφοροποιηθεί σε σχέση με αυτή.

- 48 Εξάλλου, επιβάλλεται να επισημανθεί ότι η νομολογία που μνημονεύεται στη σκέψη 22 ανωτέρω προβλέπει δύο διακριτά κριτήρια προς απόδειξη του ότι μια απόφαση αφορά ατομικούς υποκείμενα άλλα από τους αποδέκτες της, ήτοι ότι η προσβαλλόμενη απόφαση τα θίγει λόγω «ορισμένων ιδιαίτερων ιδιοτήτων τους» ή λόγω «μιας πραγματικής καταστάσεως που τα χαρακτηρίζει σε σχέση με κάθε άλλο πρόσωπο». Συνεπώς, η νομολογία αυτή δεν απαιτεί από τον προσφεύγοντα να αποδείξει, σε όλες τις περιπτώσεις, ότι η πραγματική του κατάσταση διακρίνεται από εκείνη οποιουδήποτε άλλου προσώπου. Αρκεί η προσβαλλόμενη απόφαση να επηρεάζει τον προσφεύγοντα λόγω ορισμένων ιδιαίτερων ιδιοτήτων του.
- 49 Τούτο συμβαίνει εν προκειμένω. Συγκεκριμένα, τα στοιχεία που μνημονεύονται στις σκέψεις 38 έως 42 ανωτέρω καταδεικνύουν συνολικά, κατά τρόπο αρκούντως πειστικό, ότι η θέση της Ryanair στις οικείες αγορές παρουσίαζε ορισμένα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά, ήτοι ότι η Ryanair βρίσκεται σε άμεσο ανταγωνισμό με την Air France σε μεγάλο αριθμό αεροπορικών γραμμών, στις οποίες επιπλέον εκμεταλλεύεται σημαντικό αριθμό θέσεων, ότι είχε αρχίσει εμπορική επέκταση στη γαλλική αγορά εγκαινιάζοντας μεγάλο αριθμό νέων αεροπορικών γραμμών πριν από την έξαρση της πανδημίας COVID-19, ότι η Air France σχεδίαζε να εντείνει τον ανταγωνισμό στο τμήμα της αγοράς που αποκαλείται «χαμηλού κόστους», στο οποίο δραστηριοποιείται η Ryanair, μέσω της αεροπορικής εταιρίας της «Transavia France» και ότι, χωρίς το επίμαχο μέτρο, υπήρχε κίνδυνος η Air France να καταστεί αφερέγγυα ή τουλάχιστον να αποδυναμωθεί σημαντικά, ενώ η οικονομική κατάσταση της Ryanair φαινόταν να είναι σχετικά ισχυρή σε σχέση με την κατάσταση της δικαιούχου, περιάγοντάς την έτσι σε θέση ευνοϊκή ώστε, ελλείψει ενισχύσεως, να κερδίσει μερίδια αγοράς εις βάρος της Air France.
- 50 Από το σύνολο των προεκτεθέντων συνάγεται ότι η Ryanair απέδειξε επαρκώς κατά νόμον ότι το επίμαχο μέτρο ήταν ικανό να θίξει ουσιωδώς την ανταγωνιστική θέση της στην οικεία αγορά.
- 51 Επιβάλλεται η διαπίστωση ότι η προσβαλλόμενη απόφαση αφορά επίσης άμεσα τη Ryanair, δεδομένου ότι, αφενός, δεν υφίσταται καμία αμφιβολία ως προς τη βούληση της Γαλλικής Δημοκρατίας να χορηγήσει ενίσχυση στην εταιρία χαρτοφυλακίου Air France-KLM και στην Air France και ότι, αφετέρου, η ενέργεια αυτή είναι ικανή να περιαγάγει τη Ryanair σε μειονεκτική θέση από απόψεως ανταγωνισμού και να θίξει το δικαίωμά της στην προστασία έναντι στρεβλώσεων του ανταγωνισμού λόγω της επίμαχης ενισχύσεως (πρβλ. απόφαση της 6ης Νοεμβρίου 2018, Scuola Elementare Maria Montessori κατά Επιτροπής, Επιτροπή κατά Scuola Elementare Maria Montessori και Επιτροπή κατά Ferracci, C-622/16 P έως C-624/16 P, EU:C:2018:873, σκέψη 43 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).
- 52 Επομένως, η Ryanair παραδεκτώς αμφισβητεί το βάσιμο της προσβαλλομένης αποφάσεως.
- 53 Όσον αφορά την ενεργητική νομιμοποίηση της Malta Air, έχει κριθεί ότι, όταν ένας από τους προσφεύγοντες προσφεύγει παραδεκτώς και πρόκειται για μία και μόνη προσφυγή, παρέλκει η εξέταση της ενεργητικής νομιμοποίησης των λοιπών προσφευγόντων [βλ. απόφαση της 12ης Δεκεμβρίου 2014, Crown Equipment (Suzhou) και Crown Gabelstapler κατά Συμβουλίου, T-643/11, EU:T:2014:1076, σκέψη 33 (μη δημοσιευθείσα) και εκεί μνημονευόμενη νομολογία].

Επί της ουσίας

- 54 Προς στήριξη της προσφυγής τους, οι προσφεύγουσες προβάλλουν επτά λόγους ακυρώσεως, εκ των οποίων ο πρώτος αφορά τον αποκλεισμό της KLM από τον κύκλο των δικαιούχων του επίμαχου μέτρου, ο δεύτερος εσφαλμένη εφαρμογή του προσωρινού πλαισίου, ο τρίτος εσφαλμένη εφαρμογή του άρθρου 107, παράγραφος 3, στοιχείο β', ΣΛΕΕ, ο τέταρτος παραβίαση

των αρχών της απαγορεύσεως των διακρίσεων, της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών και της ελευθερίας εγκαταστάσεως, ο πέμπτος προσβολή των διαδικαστικών δικαιωμάτων των προσφευγουσών, ο έκτος παράβαση της υποχρεώσεως αιτιολογήσεως και ο έβδομος παράβαση του άρθρου 342 ΣΛΕΕ και του κανονισμού 1 του Συμβουλίου, της 15ης Απριλίου 1958, περί καθορισμού του γλωσσικού καθεστώτος της Ευρωπαϊκής Οικονομικής Κοινότητας (ΕΕ ειδ. έκδ. 01/001, σ. 14).

Επί του πρώτου λόγου ακυρώσεως, σχετικού με τον αποκλεισμό της KLM από τον κύκλο των δικαιούχων του επίμαχου μέτρου

- 55 Οι προσφεύγουσες υποστηρίζουν ότι ο προσδιορισμός του δικαιούχου του επίμαχου μέτρου στην προσβαλλόμενη απόφαση δεν είναι σαφής, στερείται συνοχής και είναι ανεπαρκώς αιτιολογημένος, καθόσον δεν ανταποκρίνεται σε καμία νομική, οικονομική ή λογιστική πραγματικότητα. Οι προσφεύγουσες προβάλλουν διάφορα στοιχεία προκειμένου να αποδείξουν ότι η KLM μπορούσε επίσης να θεωρηθεί δικαιούχος του επίμαχου μέτρου. Επικαλούνται, κατ' ουσίαν, τους κεφαλαιουχικούς, οργανικούς, λειτουργικούς και οικονομικούς δεσμούς μεταξύ της εταιρίας χαρτοφυλακίου Air France-KLM, της Air France και της KLM, το πλαίσιο στο οποίο εντάσσεται το επίμαχο μέτρο, το συμβατικό πλαίσιο βάσει του οποίου χορηγήθηκε το μέτρο αυτό, καθώς και τις δεσμεύσεις που ανέλαβε η Γαλλική Δημοκρατία.
- 56 Η Επιτροπή αμφισβητεί την ορθότητα των επιχειρημάτων των προσφευγουσών. Ισχυρίζεται ότι έλαβε υπόψη όλους τους κρίσιμους παράγοντες που έχει θέσει η νομολογία για τον καθορισμό του αν νομικά αυτοτελείς οντότητες αποτελούν οικονομική ενότητα και τονίζει ότι ορθώς κατέληξε στο συμπέρασμα ότι η KLM και οι θυγατρικές της δεν ωφελούνται από το επίμαχο μέτρο. Επισημαίνει συναφώς ότι έλαβε υπόψη το συμβατικό πλαίσιο που τέθηκε σε εφαρμογή με σκοπό τη διοχέτευση των χρηματοπιστωτικών και οικονομικών ωφελειών που απορρέουν από το επίμαχο μέτρο προς την Air France, καθώς και ότι συνεκτίμησε τις δεσμεύσεις που ανέλαβε η Γαλλική Δημοκρατία, οι οποίες εξασφάλιζαν ότι το εν λόγω μέτρο δεν θα ωφελούσε την KLM.
- 57 Η Γαλλική Δημοκρατία, το Βασίλειο των Κάτω Χωρών, η Air France και η εταιρία χαρτοφυλακίου Air France-KLM συμφωνούν με τις παρατηρήσεις της Επιτροπής.
- 58 Με την προσβαλλόμενη απόφαση, η Επιτροπή έκρινε ότι δικαιούχοι του επίμαχου μέτρου ήταν, αφενός, η Air France και οι θυγατρικές της και, αφετέρου, η εταιρία χαρτοφυλακίου Air France-KLM και οι θυγατρικές που ελέγχει, αλλά όχι η KLM και οι θυγατρικές της. Συγκεκριμένα, θεώρησε δικαιούχους του εν λόγω μέτρου την εταιρία χαρτοφυλακίου Air France-KLM και το σύνολο των θυγατρικών της, που μνημονεύονται στη σκέψη 2 ανωτέρω, ήτοι την Air France, την «Air France-KLM International Mobility (Ελβετία)», την «Blueteam V (Γαλλία)», την «BigBlank (Γαλλία)», την «Air France-KLM Finance (Γαλλία)» και την «Transavia Company (Γαλλία)», εξαιρουμένης της KLM και των θυγατρικών της.
- 59 Ο υπό κρίση λόγος ακυρώσεως εγείρει επομένως, κατ' ουσίαν, το ζήτημα του προσδιορισμού του δικαιούχου μέτρου ενισχύσεως στο πλαίσιο ομίλου εταιριών.
- 60 Συναφώς, από τη νομολογία προκύπτει ότι πλείονες διακριτές νομικές οντότητες μπορούν να θεωρηθούν ως αποτελούσες μία και μόνη οικονομική ενότητα για τους σκοπούς της εφαρμογής των κανόνων περί κρατικών ενισχύσεων. Πράγματι, στον τομέα αυτόν, το ζήτημα αν υφίσταται οικονομική ενότητα μεταξύ περισσότερων νομικώς διακριτών οντοτήτων ανακύπτει ιδίως όταν πρόκειται να προσδιοριστεί ο δικαιούχος μιας ενισχύσεως [πρβλ. αποφάσεις της

14ης Νοεμβρίου 1984, Intermills κατά Επιτροπής, 323/82, EU:C:1984:345, σκέψεις 11 και 12, και της 19ης Μαΐου 2021, Ryanair κατά Επιτροπής (KLM· COVID-19), T-643/20, EU:T:2021:286, σκέψη 46 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία].

- 61 Μεταξύ των στοιχείων που λαμβάνονται υπόψη από τη νομολογία προκειμένου να διαπιστωθεί αν υφίσταται οικονομική ενότητα στον τομέα των κρατικών ενισχύσεων περιλαμβάνονται: η συμμετοχή της οικείας επιχειρήσεως σε όμιλο εταιριών που ελέγχεται άμεσα ή έμμεσα από μία εκ των εταιριών αυτών, η άσκηση πανομοιότυπων ή παράλληλων οικονομικών δραστηριοτήτων και η έλλειψη οικονομικής αυτοτέλειας των οικείων εταιριών (πρβλ. απόφαση της 14ης Οκτωβρίου 2004, Pollmeier Malchow κατά Επιτροπής, T-137/02, EU:T:2004:304, σκέψεις 68 έως 70)· η σύσταση ενιαίου ομίλου ελεγχόμενου από μία οντότητα, παρά τη σύσταση νέων εταιριών εκάστη των οποίων έχει χωριστή νομική προσωπικότητα (πρβλ. απόφαση της 14ης Νοεμβρίου 1984, Intermills κατά Επιτροπής, 323/82, EU:C:1984:345, σκέψη 11)· η δυνατότητα της οντότητας που έχει πλειοψηφική συμμετοχή σε άλλη εταιρία να ασκεί έλεγχο που βαίνει πέραν της απλής τοποθέτησης επενδυτικών κεφαλαίων και να παρέχει κίνητρα και οικονομική στήριξη στην εν λόγω εταιρία, καθώς και η ύπαρξη οργανικών, λειτουργικών και οικονομικών δεσμών μεταξύ τους [πρβλ. αποφάσεις της 16ης Δεκεμβρίου 2010, AceaElectrabel Produzione κατά Επιτροπής, C-480/09 P, EU:C:2010:787, σκέψη 51, και της 19ης Μαΐου 2021, Ryanair κατά Επιτροπής (KLM· COVID-19), T-643/20, EU:T:2021:286, σκέψη 47]· ωσαύτως, η ύπαρξη συναφών συμβατικών ρητρών (πρβλ. απόφαση της 16ης Δεκεμβρίου 2010, AceaElectrabel Produzione κατά Επιτροπής, C-480/09 P, EU:C:2010:787, σκέψη 57).
- 62 Επιπλέον, το είδος του χορηγούμενου μέτρου ενισχύσεως, οι ενδεχόμενες δεσμεύσεις που έχει αναλάβει το οικείο κράτος μέλος και το πλαίσιο στο οποίο εντάσσεται το μέτρο αυτό μπορούν επίσης, κατά περίπτωση, να αποτελούν κρίσιμα στοιχεία για τη διάγνωση της ύπαρξης ή μη οικονομικής ενότητας στον τομέα των κρατικών ενισχύσεων.
- 63 Εξάλλου, η Επιτροπή ερμήνευσε την έννοια της «επιχείρησης» με την ανακοίνωσή της σχετικά με την έννοια της κρατικής ενίσχυσης όπως αναφέρεται στο άρθρο 107, παράγραφος 1, ΣΛΕΕ (ΕΕ 2016, C 262, σ. 1, στο εξής: ανακοίνωση σχετικά με την έννοια της κρατικής ενίσχυσης). Η ανακοίνωση αυτή, μολονότι δεν δεσμεύει το Γενικό Δικαστήριο, μπορεί ωστόσο να αξιοποιηθεί ως χρήσιμη πηγή έμπνευσης [βλ. απόφαση της 6ης Απριλίου 2022, Mead Johnson Nutrition (Asia Pacific) κ.λπ. κατά Επιτροπής, T-508/19, EU:T:2022:217, σκέψη 93 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία].
- 64 Η Επιτροπή αναγνώρισε, στην παράγραφο 11 της ανακοίνωσης σχετικά με την έννοια της κρατικής ενίσχυσης, ότι περισσότερες διακριτές νομικές οντότητες μπορεί να θεωρηθεί ότι αποτελούν μία οικονομική ενότητα για τους σκοπούς της εφαρμογής των κανόνων περί κρατικών ενισχύσεων. Προς τούτο, σύμφωνα με την εν λόγω παράγραφο 11, λαμβάνεται υπόψη η ύπαρξη πλειοψηφικής συμμετοχής μίας από τις οντότητες στην άλλη, καθώς και η ύπαρξη άλλων λειτουργικών, οικονομικών και οργανικών δεσμών μεταξύ τους.
- 65 Συναφώς, έχει κριθεί ότι η Επιτροπή διαθέτει ευρεία διακριτική ευχέρεια όταν αποφασίζει περί του αν εταιρίες που ανήκουν σε όμιλο πρέπει να θεωρηθούν ως μία οικονομική ενότητα ή ως νομικώς και οικονομικώς αυτοτελείς ενότητες, όσον αφορά την εφαρμογή του συστήματος των κρατικών ενισχύσεων. Η διακριτική αυτή ευχέρεια της Επιτροπής εμπεριέχει τη συνεκτίμηση και την αξιολόγηση σύνθετων πραγματικών περιστατικών και οικονομικών στοιχείων. Δεδομένου ότι ο δικαστής της Ένωσης δεν μπορεί με την κρίση του να υποκαταστήσει τον εκδόντα την απόφαση ως προς την εκτίμηση των πραγματικών περιστατικών, ιδίως στο οικονομικό επίπεδο, ο έλεγχος του Γενικού Δικαστηρίου πρέπει να περιορίζεται στην εξακρίβωση ότι τηρήθηκαν οι

διαδικαστικοί κανόνες και η υποχρέωση αιτιολογήσεως, ότι τα πραγματικά περιστατικά είναι αληθή και ότι δεν συντρέχει πρόδηλη πλάνη εκτιμήσεως ή κατάχρηση εξουσίας (βλ. απόφαση της 8ης Σεπτεμβρίου 2009, *AceaElectrabel κατά Επιτροπής*, T-303/05, μη δημοσιευθείσα, EU:T:2009:312, σκέψεις 101 και 102 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).

- 66 Ο δικαστής της Ένωσης οφείλει πάντως, μεταξύ άλλων, όχι μόνο να εξακριβώνει την ακρίβεια των προβληθέντων αποδεικτικών στοιχείων, την αξιοπιστία και τη συνοχή τους, αλλά επίσης να ελέγχει αν τα στοιχεία αυτά αποτελούν το σύνολο των κρίσιμων δεδομένων που πρέπει να ληφθούν υπόψη για την εκτίμηση μιας σύνθετης κατάστασης και αν μπορούν να στηρίξουν τα συμπεράσματα που συνήχθησαν βάσει των δεδομένων αυτών (απόφαση της 20ής Σεπτεμβρίου 2018, *Ισπανία κατά Επιτροπής*, C-114/17 P, EU:C:2018:753, σκέψη 104).
- 67 Επιπλέον, η Επιτροπή οφείλει να εξετάζει με ιδιαίτερη προσοχή τους δεσμούς μεταξύ των εταιριών που ανήκουν στον ίδιο όμιλο, όταν θεωρείται πιθανό ότι θα υπάρξει αντίκτυπος στον ανταγωνισμό λόγω της σώρευσης κρατικών ενισχύσεων εντός του ίδιου ομίλου [βλ. απόφαση της 19ης Μαΐου 2021, *Ryanair κατά Επιτροπής (KLM' Covid-19)*, T-643/20, EU:T:2021:286, σκέψη 48 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία].
- 68 Εξάλλου, διαπιστώνεται ότι υφίσταται χρονικός και διαρθρωτικός σύνδεσμος μεταξύ του μέτρου που αποτελεί το αντικείμενο της αποφάσεως Air France και του επίμαχου μέτρου. Πράγματι, η περίπτωση μετατροπής του μετοχικού δανείου, το οποίο αποτελούσε αντικείμενο της απόφασης Air France, σε ίδια κεφάλαια είχε ήδη προβλεφθεί κατά την έκδοση της εν λόγω απόφασης, όπως αναφέρεται ρητά στο σημείο 11 αυτής. Λίγους μήνες αργότερα, το δάνειο που εγκρίθηκε με την απόφαση Air France μετατράπηκε όντως, για το ίδιο ποσό, σε υβριδικό χρηματοδοτικό μέσο, το οποίο αποτελεί αντικείμενο της προσβαλλομένης αποφάσεως. Στο δε σημείο 3 της προσβαλλομένης αποφάσεως, η Επιτροπή αναγνώρισε ότι το επίμαχο μέτρο «αποτελούσε συνέχεια» του μέτρου ενισχύσεως που είχε εγκριθεί με την απόφαση Air France.
- 69 Υπό τις ιδιαίτερες αυτές περιστάσεις, η απόφαση Air France αποτελούσε στοιχείο του γενικότερου πλαισίου που έπρεπε να ληφθεί υπόψη κατά την εξέταση του επίμαχου μέτρου [πρβλ., κατ' αναλογία, απόφαση της 19ης Μαΐου 2021, *Ryanair κατά Επιτροπής (KLM' Covid-19)*, T-643/20, EU:T:2021:286, σκέψη 42].
- 70 Λαμβανομένων υπόψη των κριτηρίων που συνάγονται από την προπαρατεθείσα νομολογία και των επιχειρημάτων των διαδίκων, πρέπει να εξεταστούν διαδοχικά οι κεφαλαιουχικοί, οργανικοί, λειτουργικοί και οικονομικοί δεσμοί μεταξύ της εταιρίας χαρτοφυλακίου Air France-KLM, της Air France και της KLM και των αντίστοιχων θυγατρικών τους, οι συμβάσεις βάσει των οποίων χορηγήθηκε το επίμαχο μέτρο, καθώς και το είδος του μέτρου ενισχύσεως που χορηγήθηκε και το πλαίσιο στο οποίο αυτό εντάσσεται.

– Επί των κεφαλαιουχικών και οργανικών δεσμών μεταξύ της εταιρίας χαρτοφυλακίου Air France-KLM, της Air France και της KLM

- 71 Πρώτον, όσον αφορά τους κεφαλαιουχικούς δεσμούς εντός του ομίλου Air France-KLM, επισημαίνεται ότι, όπως υπομνήσθηκε στις σκέψεις 2 και 3 ανωτέρω, η Air France ανήκει κατά 100 % στην εταιρία χαρτοφυλακίου Air France-KLM και ότι η τελευταία κατέχει το 93,48 % του μετοχικού κεφαλαίου, το 99,7 % των οικονομικών δικαιωμάτων και το 49 % των δικαιωμάτων ψήφου στην KL. Οι λοιπές θυγατρικές της εταιρίας χαρτοφυλακίου Air France-KLM που μνημονεύονται στη σκέψη 2 ανωτέρω ανήκουν επίσης κατά 100 % στην εταιρία αυτή.

- 72 Επομένως, η εταιρία χαρτοφυλακίου Air France-KLM έχει «δικαιώματα ελέγχου» τόσο επί της Air France όσο και επί της KLM. Το γεγονός αυτό επισημαίνεται εξάλλου ρητώς στο σημείο 29 της αποφάσεως Air France, στο οποίο η Επιτροπή διευκρίνισε, επικαλούμενη τους ίδιους κεφαλαιουχικούς δεσμούς με εκείνους που επισημάνθηκαν στη σκέψη 71 ανωτέρω, ότι η Air France και η KLM ήταν μεν διακριτές νομικές οντότητες με διαφορετική μετοχική δομή, πλην όμως η εταιρία χαρτοφυλακίου Air France-KLM κατείχε «δικαιώματα ελέγχου» τόσο επί της μίας όσο και επί της άλλης.
- 73 Μολονότι το γεγονός αυτό αποτελεί ένα πρώτο κρίσιμο στοιχείο για την εξέταση της υπάρξεως οικονομικής ενότητας μεταξύ των εν λόγω οντοτήτων, η νομολογία περί κρατικών ενισχύσεων απαιτεί να εξακριβώνεται επιπλέον αν η μητρική εταιρία ασκεί όντως έλεγχο αναμειγνυόμενη άμεσα ή έμμεσα στη διαχείριση των θυγατρικών της και αν συμμετέχει έτσι στην οικονομική δραστηριότητα που ασκεί η ελεγχόμενη επιχείρηση (πρβλ. απόφαση της 16ης Δεκεμβρίου 2010, AceaElectrabel Produzione κατά Επιτροπής, C-480/09 P, EU:C:2010:787, σκέψη 49 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).
- 74 Πράγματι, ελλείψει τέτοιας εξακρίβωσης, ο απλός διαχωρισμός μιας επιχείρησης σε δύο διακριτούς φορείς, εκ των οποίων ο πρώτος θα συνέχιζε να ασκεί απευθείας την οικονομική δραστηριότητα ενώ ο δεύτερος θα ήλεγχε τον πρώτο αναμειγνυόμενος στη διαχείρισή του, θα αρκούσε για να καταστήσει άνευ πρακτικής αποτελεσματικότητας τους κανόνες της Ένωσης περί κρατικών ενισχύσεων. Θα επέτρεπε στον δεύτερο φορέα να απολαύει επιχορηγήσεων και άλλων πλεονεκτημάτων χορηγουμένων από το κράτος ή με κρατικούς πόρους και να τα χρησιμοποιεί εν όλω ή εν μέρει υπέρ του πρώτου φορέα, προς το συμφέρον επίσης της οικονομικής ενότητας που σχηματίζουν μεταξύ τους οι δύο φορείς (βλ. απόφαση της 16ης Δεκεμβρίου 2010, AceaElectrabel Produzione κατά Επιτροπής, C-480/09 P, EU:C:2010:787, σκέψη 50 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).
- 75 Εν προκειμένω, από τα σημεία 27 και 91 της αποφάσεως Air France προκύπτει ότι η εταιρία χαρτοφυλακίου Air France-KLM έχει εξουσία ελέγχου επί της Air France και επί της KLM χάρη στα δικαιώματα αρνησικυρίας που διαθέτει, αφενός, όσον αφορά τις υποθέσεις και τους προϋπολογισμούς τους, και, αφετέρου, όσον αφορά τις αποδοχές, τον διορισμό και την παύση των διευθυντικών στελεχών τους, συμπεριλαμβανομένων του διορισμού και της παύσης των μελών του διοικητικού συμβουλίου τους. Παραδείγματος χάριν, στην εταιρία χαρτοφυλακίου Air France-KLM απόκειται να εγκρίνει τη λήψη και την εφαρμογή των αποφάσεων που αφορούν, μεταξύ άλλων, τις στρατηγικές επιλογές, τον προϋπολογισμό και το επενδυτικό σχέδιο του «ομίλου Air France-KLM, συμπεριλαμβανομένης της KLM».
- 76 Από το σημείο 91 της αποφάσεως Air France προκύπτει επίσης ότι η εταιρία χαρτοφυλακίου Air France-KLM έχει δικαίωμα εγκρίσεως όσον αφορά τις υπερβαίνουσες τα 150 εκατομμύρια ευρώ πράξεις χρηματοδότησεως των θυγατρικών της.
- 77 Δεύτερον, όσον αφορά τους οργανικούς δεσμούς μεταξύ της εταιρίας χαρτοφυλακίου Air France-KLM, της Air France και της KLM, οι προσφεύγουσες παραπέμπουν, μεταξύ άλλων, στο γενικό έγγραφο αναφοράς του έτους 2019 της εν λόγω εταιρίας χαρτοφυλακίου το οποίο είχε κατατεθεί στην Autorité des marchés financiers (Αρχή Κινητών Αξιών και Αγορών, Γαλλία) κατ' εφαρμογήν του κανονισμού (ΕΕ) 2017/1129 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 14ης Ιουνίου 2017, σχετικά με το ενημερωτικό δελτίο που πρέπει να δημοσιεύεται κατά τη δημόσια προσφορά κινητών αξιών ή κατά την εισαγωγή κινητών αξιών προς διαπραγμάτευση σε ρυθμιζόμενη αγορά και την κατάργηση της οδηγίας 2003/71/ΕΚ (ΕΕ 2017, L 168, σ. 12) (στο εξής: γενικό έγγραφο αναφοράς 2019), και το οποίο αποτέλεσε

αντικείμενο συζητήσεως κατά την επ' ακροατηρίου συζήτηση. Κατά τα άρθρα 9 και 21 του κανονισμού 2017/1129, το γενικό έγγραφο αναφοράς είναι έγγραφο που τίθεται στη διάθεση του κοινού και περιγράφει την οργάνωση, τις εργασίες, τη χρηματοοικονομική θέση, τα κέρδη και τις προοπτικές, τη διακυβέρνηση και τη μετοχική δομή του οικείου εκδότη.

- 78 Από το γενικό έγγραφο αναφοράς 2019 προκύπτει ότι στο επίπεδο του ομίλου Air France-KLM υφίστανται πλείονα μικτά όργανα, αποτελούμενα από υψηλόβαθμους εκπροσώπους της εταιρίας χαρτοφυλακίου Air France-KLM, της Air France και της KLM και επιφορτισμένα με τον έλεγχο και τον συντονισμό ορισμένων σημαντικών αποφάσεων που πρέπει να λαμβάνονται εντός του ομίλου.
- 79 Παραδείγματος χάριν, εντός του ομίλου Air France-KLM, όλες οι επενδύσεις που υπερβαίνουν τα πέντε εκατομμύρια ευρώ, καθώς και οι πράξεις που αφορούν τον στόλο ή οι πράξεις αποκτήσεως συμμετοχής και εκχωρήσεως υπόκεινται στην έγκριση μιας «εκτελεστικής επιτροπής Ομίλου», η οποία αποτελείται, μεταξύ άλλων, από τους γενικούς διευθυντές της εταιρίας χαρτοφυλακίου Air France-KLM, της Air France και της KLM, όπως άλλωστε επιβεβαίωσε η εν λόγω εταιρία χαρτοφυλακίου κατά την επ' ακροατηρίου συζήτηση.
- 80 Επιπλέον, κατά το γενικό έγγραφο αναφοράς 2019, μολοντί η διαχείριση των επενδύσεων πραγματοποιείται στο επίπεδο κάθε εταιρίας του ομίλου Air France-KLM, η διαδικασία λήψεως αποφάσεων συντονίζεται από ένα «Group Investment Committee (GIC)», αποτελούμενο από τον αναπληρωτή γενικό διευθυντή «Οικονομίας και Χρηματοοικονομικών» της εταιρίας χαρτοφυλακίου Air France-KLM, τον αναπληρωτή γενικό διευθυντή «Οικονομίας και Χρηματοοικονομικών» της Air France και τον «Chief Financial Officer» της KLM.
- 81 Ομοίως, από το γενικό έγγραφο αναφοράς 2019 προκύπτει ότι η διαχείριση των κινδύνων της αγοράς εντός του ομίλου Air France-KLM καθοδηγείται από ένα «Risk Management Committee», αποτελούμενο επίσης από ανώτερα διευθυντικά στελέχη της εταιρίας χαρτοφυλακίου Air France-KLM, της Air France και της KLM, το οποίο αποφασίζει περί των χρηματοοικονομικών κινδύνων του ομίλου και παρακολουθεί την εξέλιξή τους, καθορίζοντας τις εκάστοτε αναγκαίες καλύψεις.
- 82 Από το γενικό έγγραφο αναφοράς 2019 προκύπτει επίσης ότι οι αποφάσεις που λαμβάνονται από τα εν λόγω μικτά όργανα σε επίπεδο ομίλου Air France-KLM εφαρμόζονται στη συνέχεια από κάθε οντότητα του ομίλου.
- 83 Επομένως, οι κεφαλαιουχικοί και οργανικοί δεσμοί εντός του ομίλου Air France-KLM τείνουν να καταδείξουν ότι η εταιρία χαρτοφυλακίου Air France-KLM ασκεί όντως έλεγχο αναμειγνύομενη άμεσα ή έμμεσα στη διαχείριση της Air France και της KLM και, ως εκ τούτου, συμμετέχει στην οικονομική δραστηριότητα που αυτές ασκούν. Διαπιστώνεται επίσης ότι, στο επίπεδο του εν λόγω ομίλου, υφίστανται κεντρική διαδικασία λήψης αποφάσεων και συντονισμός που διασφαλίζονται μέσω μικτών οργάνων, στα οποία μετέχουν υψηλόβαθμοι εκπρόσωποι της εταιρίας χαρτοφυλακίου Air France-KLM, της Air France και της KLM τουλάχιστον όσον αφορά τη λήψη ορισμένων σημαντικών αποφάσεων.
- 84 Συνεπώς, οι κεφαλαιουχικοί και οργανικοί δεσμοί εντός του ομίλου Air France-KLM αποτελούν, όπως υποστηρίζουν οι προσφεύγουσες, ένα πρώτο στοιχείο που καταδεικνύει ότι οι διακριτές νομικές οντότητες εντός του εν λόγω ομίλου αποτελούν μία και μόνη οικονομική ενότητα για τους σκοπούς της εφαρμογής των κανόνων περί κρατικών ενισχύσεων.

– *Επί των λειτουργικών δεσμών μεταξύ της εταιρίας χαρτοφυλακίου Air France-KLM, της Air France και της KLM*

- 85 Πρώτον, η Επιτροπή επισήμανε στο σημείο 37 της προσβαλλομένης αποφάσεως ότι η εταιρία χαρτοφυλακίου Air France-KLM δεν δραστηριοποιούνταν στην αγορά των αεροπορικών μεταφορών, αλλά συντόνιζε τις δραστηριότητες των θυγατρικών της και τους παρείχε χρηματοοικονομικές υπηρεσίες. Επιπλέον, διαπίστωσε ότι η εν λόγω εταιρία χαρτοφυλακίου απασχολούσε τους δικούς της εργαζομένους και «στηριζόταν» σε υπαλλήλους αποσπασμένους στην ίδια από την Air France και την KLM. Εξάλλου, όπως υπομνήσθηκε στη σκέψη 75 ανωτέρω, η εταιρία χαρτοφυλακίου Air France-KLM είχε δικαιώματα αρνησικυρίας όσον αφορά τις αποδοχές, τον διορισμό και την παύση των διευθυντικών στελεχών της KLM και της Air France. Επομένως, παρατηρείται ορισμένος βαθμός ολοκλήρωσης σε επίπεδο υπαλλήλων της εν λόγω εταιρίας χαρτοφυλακίου και των θυγατρικών της, ενώ ταυτόχρονα η εταιρία χαρτοφυλακίου εμπλέκεται στις σημαντικότερες αποφάσεις που αφορούν τα διευθυντικά στελέχη των θυγατρικών της.
- 86 Δεύτερον, η Επιτροπή διαπίστωσε ότι η Air France και η εταιρία χαρτοφυλακίου Air France-KLM είχαν «εμπορικές και οικονομικές σχέσεις με την άλλη στρατηγική θυγατρική της εταιρίας χαρτοφυλακίου, ήτοι την KLM», και ότι υπήρχε «ορισμένος βαθμός ολοκλήρωσης» μεταξύ της εν λόγω εταιρίας χαρτοφυλακίου, της Air France και της KLM όσον αφορά, μεταξύ άλλων, «τον επιμερισμό του κόστους, τη στρατηγική ευθυγράμμιση και την πρόσβαση σε χρηματοδότηση» (βλ., μεταξύ άλλων, σημείο 113, στοιχείο γ', της προσβαλλομένης αποφάσεως).
- 87 Στο σημείο 38 της αποφάσεως Air France, η Επιτροπή διαπίστωσε ότι η Air France και η KLM, υπό την αιγίδα της εταιρίας χαρτοφυλακίου Air France-KLM, συντονίζονταν στον «τομέα των πωλήσεων, της διαχείρισης των τιμών και των εσόδων βάσει της στρατηγικής που καθορίζεται σε επίπεδο εταιρίας χαρτοφυλακίου [Air France-KLM]», με τη βοήθεια των αποσπασμένων στην εταιρία χαρτοφυλακίου Air France-KLM υπαλλήλων της Air France και της KLM.
- 88 Επομένως, μολονότι βεβαίως η εταιρία χαρτοφυλακίου Air France-KLM δεν παρέχει η ίδια υπηρεσίες αεροπορικών μεταφορών, εντούτοις διαδραματίζει στρατηγικό ρόλο στην παροχή των υπηρεσιών αυτών, ιδίως στον τομέα των πωλήσεων και της διαχείρισης των τιμών και των εσόδων, ενώ εμπλέκεται επίσης στη λήψη αποφάσεων σχετικών με τις πράξεις που αφορούν τον στόλο (βλ. σκέψη 79 ανωτέρω), όπερ επιβεβαιώνει την ύπαρξη ορισμένου βαθμού ολοκλήρωσης μεταξύ της εταιρίας χαρτοφυλακίου Air France-KLM, της Air France και της KLM.
- 89 Η ύπαρξη ορισμένου λειτουργικού συντονισμού εντός του ομίλου Air France-KLM καταδεικνύεται, εξάλλου, από το παράδειγμα της «Transavia», το οποίο επικαλούνται οι προσφεύγουσες. Όπως προκύπτει από τις απαντήσεις της Επιτροπής στις ερωτήσεις που τέθηκαν στο πλαίσιο μέτρου οργανώσεως της διαδικασίας, εντός του εν λόγω ομίλου υπάρχουν πολλές εταιρίες με την επωνυμία «Transavia», ορισμένες από τις οποίες δραστηριοποιούνται στην αγορά των υπηρεσιών αεροπορικής μεταφοράς επιβατών. Πρόκειται για τις Transavia France SAS και Transavia Airlines CV, οι οποίες αποκαλούνται αντίστοιχα «Transavia France» και «Transavia Netherlands» στην προσβαλλόμενη απόφαση. Οι «Transavia France» και «Transavia Netherlands» είναι θυγατρικές της Air France και της KLM αντίστοιχα. Η Επιτροπή επισήμανε συναφώς ότι, μολονότι οι δύο αυτές εταιρίες διαθέτουν δικές τους άδειες, πιστοποιητικά, δικαιώματα κυκλοφορίας, χρονοθυρίδες, στοιχεία ενεργητικού, προσωπικό και διεύθυνση, εντούτοις εμφανίζονται στην αγορά υπό το ίδιο σήμα Transavia και μοιράζονται τον ίδιο ιστότοπο, γεγονός που επιβεβαίωσε η εταιρία χαρτοφυλακίου Air France-KLM κατά την επ' ακροατηρίου συζήτηση.

- 90 Εξάλλου, η Επιτροπή δεν αμφισβητεί την είδηση που κυκλοφόρησε σε άρθρο της 12ης Ιουλίου 2021, το οποίο προσκόμισαν οι προσφεύγουσες, ότι ο «όμιλος Air France-KLM» είχε αρχίσει διαπραγματεύσεις με την Boeing Co. και την Airbus SE με σκοπό την παραγγελία αεροσκαφών για τις «Transavia France, Transavia Netherlands και KLM». Επιπλέον, όπως επισημάνθηκε στη σκέψη 58 ανωτέρω, η «Transavia Company (France)» ήταν, κατά την προσβαλλόμενη απόφαση, μεταξύ των δικαιούχων του επίμαχου μέτρου. Σύμφωνα με τις απαντήσεις της Επιτροπής στις ερωτήσεις που τέθηκαν στο πλαίσιο μέτρου οργάνωσης της διαδικασίας, η οικονομική δραστηριότητα της εταιρίας αυτής συνίστατο στη χρηματοδοτική μίσθωση δύο αεροσκαφών, τα οποία υπεκμισθώνονταν στη συνέχεια στην Transavia Netherlands, η οποία όμως δεν εθεωρείτο δικαιούχος του εν λόγω μέτρου. Επομένως, τα παραδείγματα αυτά μαρτυρούν ορισμένη λειτουργική και εμπορική ολοκλήρωση και συνεργασία μεταξύ δύο θυγατρικών της Air France και της KLM.
- 91 Τρίτον, η εταιρία χαρτοφυλακίου Air France-KLM αναλαμβάνει επίσης χρηματοοικονομικές λειτουργίες για τις ανάγκες των θυγατρικών της. Πράγματι, από το σημείο 20, στοιχείο γ', της προσβαλλομένης απόφασης προκύπτει ότι μία από τις πηγές χρηματοδότησης των δικαιούχων πριν από την πανδημία COVID-19 περιλάμβανε μη εξασφαλισμένη μεσοπρόθεσμη και μακροπρόθεσμη χρηματοδότηση, η οποία παρεχόταν στις χρηματαγορές «κυρίως στο επίπεδο της εταιρίας χαρτοφυλακίου Air France-KLM», για παράδειγμα υπό μορφή δημόσιων και ιδιωτικών τίτλων σταθερής απόδοσης ή υπό μορφή ιδίων κεφαλαίων.
- 92 Ομοίως, όπως επισημάνθηκε στη σκέψη 86 ανωτέρω, στο σημείο 113, στοιχείο γ', της προσβαλλομένης απόφασης η Επιτροπή διευκρίνισε ότι υφίστατο ορισμένος βαθμός ολοκλήρωσης μεταξύ της εταιρίας χαρτοφυλακίου Air France-KLM, της Air France και της KLM όσον αφορά την «πρόσβαση σε χρηματοδότηση». Πρέπει να προστεθεί ότι, όπως υποστηρίζουν οι προσφεύγουσες και όπως προκύπτει από τις σκέψεις 79 έως 81 ανωτέρω, η εταιρία χαρτοφυλακίου Air France-KLM εμπλέκεται στον συντονισμό και την έγκριση των σημαντικών επενδύσεων των θυγατρικών της, στις πράξεις απόκτησης συμμετοχών και εκχώρησης, καθώς και στη διαχείριση των χρηματοοικονομικών κινδύνων και των αναγκαίων σχετικών καλύψεων που αποτελούν αντικείμενο συνεχούς και διαρκούς παρακολούθησης σε επίπεδο ομίλου Air France-KLM.
- 93 Ο χρηματοοικονομικός ρόλος της εταιρίας χαρτοφυλακίου Air France-KLM καταδεικνύεται εν προκειμένω από το γεγονός, το οποίο υπομνήσθηκε στη σκέψη 76 ανωτέρω, ότι η εταιρία αυτή έχει δικαίωμα να εγκρίνει τις υπερβαίνουσες τα 150 εκατομμύρια ευρώ πράξεις χρηματοδοτήσεως των θυγατρικών της και ότι απαιτήθηκε, κατά συνέπεια, η εκ μέρους της έγκριση για το επίμαχο μέτρο.
- 94 Τα ανωτέρω επιρρωννύουν επίσης οι διαπιστώσεις που παρατίθενται στα σημεία 32 έως 34 και 91 της απόφασης Air France, από τις οποίες προκύπτει ότι η εταιρία χαρτοφυλακίου Air France-KLM επιτελεί πράγματι χρηματοοικονομικές λειτουργίες για τις ανάγκες της Air France και της KLM. Αφενός, παρέχει στις θυγατρικές της οδηγίες, μεταξύ άλλων, επί ζητημάτων προϋπολογισμού. Αφετέρου, μπορεί «περιστασιακά», σύμφωνα με την απόφαση αυτή, να αντλεί κεφάλαια από τις χρηματοπιστωτικές αγορές (χρέος ή ίδια κεφάλαια) προς όφελος των θυγατρικών της ανάλογα με τις ατομικές τους ανάγκες. Όσον αφορά την έκδοση μετοχών ή χρηματοδοτικών μέσων που παρέχουν πρόσβαση σε κεφάλαιο, οι πράξεις αυτές πραγματοποιούνται επίσης στο επίπεδο της εν λόγω εταιρίας χαρτοφυλακίου, ενώ τα χρέη εντός του ομίλου Air France-KLM αναλαμβάνονται «κυρίως» απευθείας από την Air France και την KLM.

- 95 Επιπλέον, από τα στοιχεία του γενικού εγγράφου αναφοράς 2019 προκύπτει ότι η εταιρία χαρτοφυλακίου Air France-KLM πραγματοποίησε σειρά εκδόσεων ομολόγων για σημαντικά ποσά, ότι «η χρηματοοικονομική στρατηγική αποφασίζεται από τον όμιλο [Air France-KLM] σε συντονισμό με την [Air France] και την [KLM]», ότι η εν λόγω εταιρία χαρτοφυλακίου ήταν ο «κύριος» εκδότης των ομολογιακών τίτλων και ότι ο όμιλος Air France-KLM σχεδίαζε «συστηματική προσφυγή στη χρηματοδότηση μέσω των αγορών [διά της] Air France-KLM».
- 96 Τέλος, από το σημείο 113, στοιχείο β', της προσβαλλομένης αποφάσεως προκύπτει ότι η οικονομική κατάσταση της εταιρίας χαρτοφυλακίου Air France-KLM, η οποία δεν έχει αυτοτελή εμπορική δραστηριότητα, εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από την οικονομική κατάσταση των θυγατρικών της Air France και KLM. Κατά το ίδιο σημείο της προσβαλλομένης αποφάσεως, το μέτρο ενισχύσεως που αποτελεί το αντικείμενο της αποφάσεως Air France είχε ως συνέπεια να ενισχυθεί περαιτέρω η εξάρτηση της χρηματοοικονομικής κατάστασης της εταιρίας χαρτοφυλακίου Air France-KLM από την κατάσταση της Air France. Συγκεκριμένα, το εν λόγω μέτρο οδήγησε σε χρέος 7 δισεκατομμυρίων ευρώ της εταιρίας χαρτοφυλακίου Air France-KLM προς τη Γαλλική Δημοκρατία και παράλληλα σε αντίστοιχη απαίτηση της εν λόγω εταιρίας χαρτοφυλακίου έναντι της θυγατρικής της Air France. Σύμφωνα με τις διαπιστώσεις της Επιτροπής, σε περίπτωση αφερεγγυότητας της Air France τα ίδια κεφάλαια της εταιρίας χαρτοφυλακίου Air France-KLM δεν θα επαρκούσαν για την κάλυψη ζημιών τέτοιου ύψους. Διασφαλίζοντας τη βιωσιμότητα της Air France, το μέτρο αυτό διασφαλίζει τη βιωσιμότητα της εταιρίας χαρτοφυλακίου Air France-KLM.
- 97 Ως εκ τούτου, οι λειτουργικοί δεσμοί μεταξύ της εταιρίας χαρτοφυλακίου Air France-KLM, της Air France και της KLM συνιστούν ένα δεύτερο στοιχείο που καταδεικνύει ότι οι οντότητες αυτές αποτελούν μία και μόνη οικονομική ενότητα για τους σκοπούς της εφαρμογής των κανόνων περι κρατικών ενισχύσεων.
- *Επί των οικονομικών δεσμών μεταξύ της εταιρίας χαρτοφυλακίου Air France-KLM, της Air France και της KLM*
- 98 Στο σημείο 43 της προσβαλλομένης αποφάσεως, η Επιτροπή κάνει λόγο για την ύπαρξη εμπορικών σχέσεων μεταξύ της Air France (και των θυγατρικών της) και της KLM (και των θυγατρικών της), συνιστάμενων σε χρηματοοικονομικές ροές λόγω, μεταξύ άλλων, παροχής υπηρεσιών και πώλησης προϊόντων της Air France στην KLM ή αντιστρόφως. Γίνεται επίσης μνεία περί του ότι οι εταιρίες αυτές συνήψαν συμφωνίες επιμερισμού του κόστους και ασκούν από κοινού δραστηριότητες. Η προσβαλλόμενη απόφαση δεν διευκρινίζει περαιτέρω ούτε τη φύση των δραστηριοτήτων αυτών που ασκούνται από κοινού ή τη φύση των υπηρεσιών που παρέχει η Air France στην KLM και αντιστρόφως, ούτε εξάλλου το αντικείμενο των εν λόγω συμβάσεων επιμερισμού του κόστους. Εντούτοις, η ύπαρξη τέτοιων συμφωνιών επιμερισμού του κόστους μεταξύ της Air France και της KLM καθώς και η από κοινού άσκηση δραστηριοτήτων επιβεβαιώνει την ύπαρξη ορισμένου βαθμού ολοκλήρωσης και οικονομικής συνεργασίας μεταξύ τους.
- 99 Το συμπέρασμα αυτό επιρρωννύεται, όπως υποστηρίζουν οι προσφεύγουσες, από το γεγονός ότι η εταιρία χαρτοφυλακίου Air France-KLM πραγματοποιεί τα έσοδά της αποκλειστικά εντός των θυγατρικών της, μέσω προμηθειών διαχείρισης που καλύπτουν τα έξοδα διαχείρισης της εταιρίας χαρτοφυλακίου, μέσω δικαιωμάτων εκμετάλλευσης σημάτων και μέσω ορισμένων μηχανισμών αναδιανομής (σημείο 37 της προσβαλλομένης αποφάσεως). Τούτο αποδεικνύει ότι υφίσταται ορισμένη οικονομική αλληλεξάρτηση μεταξύ της εταιρίας χαρτοφυλακίου και των θυγατρικών της. Το συμπέρασμα αυτό επιβεβαιώνεται ιδίως από το γεγονός ότι η Air France και η KLM

προσπαθούν να επιτύχουν συνέργειες μέσω του συντονισμού των αντίστοιχων δραστηριοτήτων τους υπό την αιγίδα της εταιρίας χαρτοφυλακίου Air France-KLM, ιδίως στον τομέα των πωλήσεων και της διαχείρισης των τιμών και των εσόδων (βλ. σκέψη 88 ανωτέρω), καθώς και από το γεγονός ότι η εταιρία χαρτοφυλακίου Air France-KLM εμπλέκεται στη χρηματοδότηση των θυγατρικών της κατά τρόπο συντονισμένο (βλ. σκέψεις 91 έως 95 ανωτέρω).

- 100 Ομοίως, όπως προκύπτει από τις σκέψεις 91 έως 95 ανωτέρω, η εταιρία χαρτοφυλακίου Air France-KLM ενεργεί στις χρηματοπιστωτικές αγορές προς το συμφέρον των θυγατρικών της, συγκεντρώνοντας κεφάλαια για τις ανάγκες τους. Το γεγονός αυτό καταδεικνύει ότι η εν λόγω εταιρία χαρτοφυλακίου διαπραγματεύεται τους όρους της χρηματοδότησεως στις χρηματοπιστωτικές αγορές στηριζόμενη στη χρηματοοικονομική θέση του ομίλου Air France-KLM στο σύνολό του. Επομένως, οι συνέργειες εντός του ομίλου Air France-KLM επιτυγχάνονται χάρη στην εταιρία χαρτοφυλακίου Air France-KLM.
- 101 Εντούτοις, η Επιτροπή έκρινε ότι οι οικονομικές και εμπορικές σχέσεις μεταξύ της εταιρίας χαρτοφυλακίου Air France-KLM και των θυγατρικών της Air France και KLM, καθώς και μεταξύ των θυγατρικών αυτών, αναπτύσσονταν υπό «συνήθεις συνθήκες της αγοράς», με συνέπεια να αποκλείεται ο κίνδυνος να επωφεληθεί η KLM από το πλεονέκτημα που απορρέει από το επίμαχο μέτρο (σημεία 42, 43, 44 και 113, στοιχείο γ', δεύτερη περίπτωση, της προσβαλλομένης αποφάσεως).
- 102 Ειδικότερα, η Επιτροπή εξήγησε επ' αυτού, κατ' ουσίαν, ότι η Air France και η KLM εξακολούθησαν να φορολογούνται στη Γαλλία και στις Κάτω Χώρες αντιστοίχως, ότι η γαλλική και η ολλανδική φορολογική νομοθεσία προέβλεπαν ότι όλες οι ενδοομιλικές συναλλαγές έπρεπε να πραγματοποιούνται σύμφωνα με την αρχή του πλήρους ανταγωνισμού και ότι κάθε παρέκκλιση από την αρχή αυτή θα μπορούσε να οδηγήσει σε «φορολογική βελτιστοποίηση» αντίθετη προς τις προαναφερθείσες εθνικές νομοθεσίες (σημείο 42, στοιχείο α', της προσβαλλομένης αποφάσεως). Μολονότι τα στοιχεία αυτά είναι, βεβαίως, κρίσιμα για τη φορολόγηση των εταιριών αυτών στο επίπεδο των κρατών μελών, εντούτοις δεν αρκούν για να αποδειχθεί η ύπαρξη οικονομικής αυτοτέλειας μεταξύ της εταιρίας χαρτοφυλακίου Air France-KLM, της Air France και της KLM εντός του ομίλου Air France-KLM, λαμβανομένων υπόψη των στοιχείων που εκτίθενται στις σκέψεις 98 έως 100 ανωτέρω.
- 103 Επιπλέον, πρέπει να υπομνησθεί ότι η χορήγηση του επίμαχου μέτρου δικαιολογούνταν, μεταξύ άλλων, από την αδυναμία της εταιρίας χαρτοφυλακίου Air France-KLM και της Air France να λάβουν χρηματοδότηση στις αγορές χρέους και κεφαλαίων υπό αποδεκτούς χρηματοοικονομικούς όρους και εντός των αναγκαίων προθεσμιών προκειμένου να αποφύγουν διαδικασίες αφερεγγυότητας (σημεία 16 και 19 της προσβαλλομένης αποφάσεως). Υπό τις συνθήκες αυτές, το πλεονέκτημα του εν λόγω μέτρου μεταφράζεται ακριβώς στη διάθεση σημαντικών ποσών ρευστότητας τα οποία δεν θα ήταν διαθέσιμα υπό τις συνθήκες της αγοράς. Επομένως, αφενός, ένα τέτοιο μέτρο έχει ως αποτέλεσμα την ενίσχυση της χρηματοοικονομικής θέσης του ομίλου Air France-KLM στο σύνολό του, καθόσον αποτρέπει τον κίνδυνο αδυναμίας πληρωμών της εταιρίας χαρτοφυλακίου και μίας από τις κύριες θυγατρικές της, ήτοι της Air France, και επίσης καθυστερεί κατ' αυτόν τον τρόπο τους επενδυτές και τους πιστωτές των εταιριών του, διευκρινιζόμενου επιπλέον ότι το υβριδικό χρηματοδοτικό μέσο είχε τη μορφή διαρκούς μέσου εξαιρετικά μειωμένης εξασφάλισης, το οποίο είχε προτεραιότητα, σε περίπτωση αφερεγγυότητας, μόνο σε σχέση με το εγγεγραμμένο κεφάλαιο και τα αποθεματικά κεφαλαίου (σημείο 59 της εν λόγω αποφάσεως). Αφετέρου, λαμβανομένου υπόψη του χρηματοοικονομικού ρόλου της εταιρίας χαρτοφυλακίου Air France-KLM εντός του ομίλου, η εταιρία αυτή θα

μπορούσε ενδεχομένως να επιτύχει, προς το συμφέρον των θυγατρικών της και για τις ανάγκες τους, χρηματοδότηση στις αγορές στην οποία δεν θα είχε πρόσβαση χωρίς την ενίσχυση ή υπό λιγότερο ευνοϊκούς όρους.

- 104 Εξάλλου, ελλείψει του επίμαχου μέτρου, η Air France δεν θα μπορούσε να συνεχίσει τις δραστηριότητές της και, ως εκ τούτου, θα έθετε επίσης σε κίνδυνο τη συνέχιση των δραστηριοτήτων που ασκούνται από κοινού με την KLM (βλ. σκέψεις 86, 89 και 98 ανωτέρω). Επομένως, καθιστώντας δυνατή τη συνέχιση των δραστηριοτήτων της Air France, το εν λόγω μέτρο καθιστά επίσης δυνατή, εμμέσως πλην σαφώς, τη συνέχιση των δραστηριοτήτων που ασκούν από κοινού η Air France και η KLM.
- 105 Επιπλέον, η Επιτροπή επισήμανε, στο σημείο 42, στοιχείο β', της προσβαλλομένης αποφάσεως, ότι η «εταιρική δομή του ομίλου Air France-KLM» υπαγορεύει στα διαχειριστικά όργανα της Air France και της KLM να διαπραγματεύονται τους όρους των συμβάσεων που συνάπτονται μεταξύ τους προς το βέλτιστο συμφέρον καθεμιάς από αυτές. Η διαχείριση των δύο αυτών θυγατρικών ασκείται «αυτοτελώς» από διακριτά διαχειριστικά όργανα.
- 106 Εντούτοις, η διαπίστωση αυτή μετριάζεται από τα στοιχεία που εκτίθενται στις σκέψεις 75 έως 83 και 85 ανωτέρω, από τα οποία προκύπτει ότι η εταιρία χαρτοφυλακίου Air France-KLM έχει δικαίωμα αρνησικυρίας όσον αφορά τις αποδοχές, τον διορισμό και την παύση των διευθυντικών στελεχών των θυγατρικών της, ότι τα μικτά όργανα του ομίλου Air France-KLM είναι επιφορτισμένα με τον έλεγχο και τον συντονισμό ορισμένων σημαντικών αποφάσεων που αφορούν τις θυγατρικές εταιρίες και ότι η εταιρία χαρτοφυλακίου Air France-KLM στηρίζεται σε αποσπασμένους στην ίδια υπαλλήλους της Air France και της KLM.
- 107 Ως εκ τούτου, οι οικονομικοί δεσμοί μεταξύ της εταιρίας χαρτοφυλακίου Air France-KLM, της Air France και της KLM συνιστούν ένα τρίτο στοιχείο που καταδεικνύει ότι οι οντότητες αυτές αποτελούν μία και μόνη οικονομική ενότητα για τους σκοπούς της εφαρμογής των κανόνων περι κρατικών ενισχύσεων.

– Επί των συμβατικών προβλέψεων βάσει των οποίων χορηγήθηκε το επίμαχο μέτρο και επί των δεσμεύσεων που ανέλαβε η Γαλλική Δημοκρατία

- 108 Στα σημεία 39, 40, 44 έως 46 και 113, στοιχείο γ', της προσβαλλομένης αποφάσεως, η Επιτροπή έκρινε κατ' ουσίαν ότι το συμβατικό πλαίσιο βάσει του οποίου χορηγήθηκε το επίμαχο μέτρο και οι δεσμεύσεις που ανέλαβε η Γαλλική Δημοκρατία εξασφάλιζαν ότι η KLM και οι θυγατρικές της δεν ήταν δικαιούχοι του εν λόγω μέτρου.
- 109 Οι προσφεύγουσες υποστηρίζουν ότι τα στοιχεία αυτά δεν είναι ικανά να αποδείξουν ότι η KLM και οι θυγατρικές της δεν μπορούσαν να επωφεληθούν από το επίμαχο μέτρο. Πρώτον, φρονούν ότι, μολονότι η Επιτροπή επικαλείται το συμβατικό πλαίσιο βάσει του οποίου χορηγήθηκε το εν λόγω μέτρο, το οποίο είχε ως σκοπό να διοχετεύσει την ενίσχυση από την εταιρία χαρτοφυλακίου Air France-KLM στην Air France, εντούτοις δεν εξηγεί ποιες ρήτρες θα διασφάλιζαν ότι η εταιρία χαρτοφυλακίου δεν θα παρακρατούσε μέρος της ενίσχυσης ή ότι ένα τέτοιο μέτρο δεν θα ωφελούσε την KLM και τις θυγατρικές της, σε αντίθεση με άλλες θυγατρικές της εταιρίας χαρτοφυλακίου. Δεύτερον, όσον αφορά τις σχέσεις μεταξύ Air France και KLM υπό το πρίσμα των συνθηκών της αγοράς, οι προσφεύγουσες υποστηρίζουν ότι η Επιτροπή παρέλειψε να εξετάσει τις σχέσεις μεταξύ, αφενός, της Air France και της KLM και, αφετέρου, της εταιρίας χαρτοφυλακίου Air France-KLM, στοιχείο ουσιώδες προκειμένου να διερευνηθεί το ενδεχόμενο

το ίδιο μέτρο να προσπορίσει έμμεσο όφελος στην KLM. Τρίτον, οι προσφεύγουσες υποστηρίζουν ότι οι δεσμεύσεις τις οποίες ανέλαβε η Γαλλική Δημοκρατία είναι ανεπαρκείς και αναποτελεσματικές.

- 110 Η Επιτροπή αντιτείνει ότι το συμβατικό πλαίσιο βάσει του οποίου χορηγήθηκε το επίμαχο μέτρο διασφάλιζε ότι η θέση της KLM από πλευράς ιδίων κεφαλαίων παρέμενε αμετάβλητη. Κατά την άποψη της Επιτροπής, η οικονομική κατάσταση της KLM δεν εξηρτάτο ούτε από την οικονομική κατάσταση της Air France ούτε από την κατάσταση της εταιρίας χαρτοφυλακίου Air France-KLM. Επιπλέον, η Επιτροπή εκτιμά ότι οι εν λόγω δεσμεύσεις, τις οποίες η ίδια ελέγχει συνεχώς, εμποδίζουν την KLM να επωφεληθεί από κάθε μεταγενέστερη βελτίωση της οικονομικής κατάστασης της εταιρίας χαρτοφυλακίου Air France-KLM, στο μέτρο που οι δεσμεύσεις αυτές προβλέπουν ότι όλες οι σχέσεις μεταξύ της KLM και της Air France καθώς και μεταξύ της KLM και της εν λόγω εταιρίας χαρτοφυλακίου πρέπει να πραγματοποιούνται υπό τις συνθήκες της αγοράς. Εξάλλου, τα πλεονεκτήματα που επικαλούνται οι προσφεύγουσες, ακόμη και αν θεωρηθούν αποδεδειγμένα, συνιστούν απλά δευτερογενή οικονομικά αποτελέσματα της ενισχύσεως και όχι έμμεσο πλεονέκτημα για την KLM και τις θυγατρικές της.
- 111 Πρώτον, όσον αφορά το συμβατικό πλαίσιο βάσει του οποίου χορηγήθηκε το επίμαχο μέτρο, από τα σημεία 26 και 39 έως 41 της προσβαλλομένης αποφάσεως προκύπτει ότι το εν λόγω μέτρο επρόκειτο να χορηγηθεί «επισήμως» στην εταιρία χαρτοφυλακίου Air France-KLM βάσει συμβάσεως μεταξύ της εταιρίας χαρτοφυλακίου και της Γαλλικής Δημοκρατίας, στη συνέχεια δε να «διοχετευθεί» στην Air France με τη χρήση «κατοπτρικών» χρηματοδοτικών μέσων, σκοπός των οποίων ήταν να διασφαλιστεί ότι το χρηματοοικονομικό και οικονομικό πλεονέκτημα του μέτρου θα διοχετευόταν εξ ολοκλήρου στην Air France και ότι η KLM (και οι θυγατρικές της) δεν θα ωφελούνταν από αυτό (στο εξής: παράλληλα χρηματοδοτικά μέσα). Παραδείγματος χάριν, το εγκεκριμένο με την απόφαση Air France μετοχικό δάνειο θα μετατρέποταν σε υβριδικό χρηματοδοτικό μέσο εξομοιούμενο με ίδια κεφάλαια της εταιρίας χαρτοφυλακίου Air France-KLM και, στη συνέχεια, το «ενδοομιλικό» δάνειο το οποίο, κατά την απόφαση Air France, αποσκοπούσε στη διοχέτευση των πόρων του μετοχικού δανείου και το οποίο αποτέλεσε το αντικείμενο παράλληλης συμβάσεως μεταξύ της εν λόγω εταιρίας χαρτοφυλακίου και της Air France θα μετατρέποταν με τη σειρά του σε υβριδικό χρηματοδοτικό μέσο εξομοιούμενο με ίδια κεφάλαια της Air France.
- 112 Όσον αφορά τη συμμετοχή στο κεφάλαιο, η Επιτροπή διαπίστωσε στη σκέψη 41 της προσβαλλομένης αποφάσεως ότι η Γαλλική Δημοκρατία θα εισέφερε καταρχάς το κεφάλαιο στην εταιρία χαρτοφυλακίου Air France-KLM δυνάμει του άρθρου 102 του νόμου 2020-1721, της 29ης Δεκεμβρίου 2020, περί οικονομικών του έτους 2021 (JORF της 30ής Δεκεμβρίου 2020, κείμενο αριθ. 1), και δυνάμει αποφάσεως του Υπουργού Οικονομίας και Οικονομικών κατά το άρθρο 24 του διατάγματος 2014-948, της 20ής Αυγούστου 2014, περί διακυβέρνησης και πράξεων σχετικών με το κεφάλαιο εταιριών στις οποίες συμμετέχει το Δημόσιο (JORF της 23ης Αυγούστου 2014, κείμενο αριθ. 22). Στη συνέχεια, η εν λόγω εισφορά κεφαλαίου θα «αντικατοπτριζόταν» σε αντιστοιχη εισφορά κεφαλαίου από την εταιρία χαρτοφυλακίου Air France-KLM στην Air France.
- 113 Εντεύθεν προκύπτει ότι η σύμβαση σχετικά με το υβριδικό χρηματοδοτικό μέσο συνήφθη μεταξύ της Γαλλικής Δημοκρατίας και της εταιρίας χαρτοφυλακίου Air France-KLM, οπότε μόνον η τελευταία ανέλαβε συμβατικά δικαιώματα και υποχρεώσεις έναντι της Γαλλικής Δημοκρατίας. Επομένως, η συμβατική ευθύνη έναντι της τελευταίας ανήκει στην εταιρία χαρτοφυλακίου Air France-KLM.

- 114 Ομοίως, η συμμετοχή στο κεφάλαιο διοχετεύεται, αρχικώς, στην εταιρία χαρτοφυλακίου Air France-KLM.
- 115 Όπως όμως επισημάνθηκε στη σκέψη 96 ανωτέρω, η Επιτροπή αναγνωρίζει ότι, χάρη στο επίμαχο μέτρο, το κεφάλαιο της εταιρίας χαρτοφυλακίου Air France-KLM θα αυξανόταν, ότι η οικονομική κατάστασή της εξαρτάται κυρίως από εκείνη των θυγατρικών της και ότι, διασφαλίζοντας τη βιωσιμότητα της Air France, το επίμαχο μέτρο διασφαλίζει επίσης τη βιωσιμότητα της εν λόγω εταιρίας χαρτοφυλακίου.
- 116 Όπως υποστηρίζουν οι προσφεύγουσες, η συλλογιστική αυτή ισχύει mutatis mutandis και για την KLM. Πράγματι, η βελτίωση της χρηματοοικονομικής θέσης της εταιρίας χαρτοφυλακίου Air France-KLM κατόπιν της ανακεφαλαιοποίησης και της αύξησης του κεφαλαίου της θα είχε ως συνέπεια τον περιορισμό ή ακόμη και τον αποκλεισμό του κινδύνου αδυναμίας πληρωμών της εταιρίας αυτής και, ως εκ τούτου, των θυγατρικών της Air France και KLM και ολόκληρου του ομίλου Air France-KLM. Αντιθέτως, ελλείψει του επίμαχου μέτρου, ο κίνδυνος αδυναμίας πληρωμών της εταιρίας χαρτοφυλακίου Air France-KLM, ο οποίος διαπιστώθηκε με την προσβαλλόμενη απόφαση, θα μπορούσε να διαχυθεί σε ολόκληρο τον όμιλο Air France-KLM, συμπεριλαμβανομένης της KLM και των θυγατρικών της.
- 117 Η Επιτροπή επιχειρεί να σχετικοποιήσει τον κίνδυνο αυτόν, εξηγώντας κατ' ουσίαν, στην υποσημείωση 63 της προσβαλλομένης αποφάσεως, ότι η πτώχευση της Air France και της εταιρίας χαρτοφυλακίου Air France-KLM δεν θα συνεπαγόταν «κατ' ανάγκην» την πτώχευση της KLM, διότι η τελευταία θα είχε «περιορισμένο άνοιγμα» στην Air France και στην εν λόγω εταιρία χαρτοφυλακίου. Εντούτοις, αφενός, από τη διατύπωση της διαπιστώσεως αυτής προκύπτει ότι η διάχυση του κινδύνου αδυναμίας πληρωμών δεν μπορεί να αποκλειστεί εντελώς. Αφετέρου, λαμβανομένων υπόψη των κεφαλαιουχικών, οργανικών, λειτουργικών και οικονομικών δεσμών μεταξύ της KLM και του υπόλοιπου ομίλου Air France-KLM, οι οποίοι επισημάνθηκαν στις σκέψεις 71 έως 107 ανωτέρω, οι οποίες επιπτώσεις που θα είχε για την KLM ενδεχόμενη πτώχευση της εταιρίας χαρτοφυλακίου, τις οποίες επιδιώκει να αποτρέψει το επίμαχο μέτρο, δεν μπορούν να υποτιμηθούν.
- 118 Το συμπέρασμα αυτό δεν αναιρείται από την ύπαρξη των παράλληλων χρηματοδοτικών μέσων που μνημονεύονται στις σκέψεις 111 και 112 ανωτέρω. Κατ' αρχάς, επιβάλλεται η διαπίστωση ότι η Επιτροπή δεν αναφέρεται, στην προσβαλλόμενη απόφαση, σε καμία συγκεκριμένη συμβατική ρήτρα που να διασφαλίζει ότι το επίμαχο μέτρο δεν θα ωφελήσει την KLM ή τις θυγατρικές της, τουλάχιστον έμμεσα.
- 119 Λαμβανομένης υπόψη της συντονισμένης και κεντρικής διαχείρισης των σημαντικών επενδύσεων, των πράξεων που αφορούν τον στόλο και των χρηματοοικονομικών κινδύνων στο επίπεδο του ομίλου Air France-KLM (βλ. σκέψεις 78 έως 81 ανωτέρω), το επίμαχο μέτρο είναι επίσης ικανό να ενισχύσει, τουλάχιστον έμμεσα, και την χρηματοοικονομική θέση της KLM.
- 120 Τέλος, δεδομένου ότι η βιωσιμότητα της εταιρίας χαρτοφυλακίου Air France-KLM διασφαλίζεται χάρη στο επίμαχο μέτρο, το μέτρο αυτό ενισχύει την ικανότητά της να αντλεί κεφάλαια από τις χρηματοπιστωτικές αγορές για τις ανάγκες των θυγατρικών της, συμπεριλαμβανομένης της KLM, όπως ορθώς υποστηρίζουν οι προσφεύγουσες.
- 121 Τα αποτελέσματα του επίμαχου μέτρου που περιγράφονται στις σκέψεις 115 έως 120 ανωτέρω δεν επηρεάζονται άλλωστε από τα παράλληλα χρηματοδοτικά μέσα.

- 122 Δεύτερον, όσον αφορά τις δεσμεύσεις που ανέλαβε η Γαλλική Δημοκρατία, διαπιστώνεται ότι αυτές συνίστανται, αφενός, στη δέσμευση ότι, κατ' ουσίαν, οι εμπορικές και χρηματοοικονομικές συναλλαγές μεταξύ της Air France (και των θυγατρικών της), της KLM (και των θυγατρικών της) και της εταιρίας χαρτοφυλακίου Air France-KLM (και των λοιπών θυγατρικών της) θα πραγματοποιούνταν υπό τις συνήθειες συνθήκες της αγοράς και, αφετέρου, στη δέσμευση ότι η Γαλλική Δημοκρατία θα προέβαινε στην είσπραξη μέρους του επίμαχου μέτρου, πλέον τόκων, σε περίπτωση που αυτό μεταβιβαζόταν άμεσα ή έμμεσα στην KLM ή στις θυγατρικές της. Η τήρηση των δεσμεύσεων αυτών αποτελεί αντικείμενο ελέγχου και εποπτείας από εντολοδόχο εγκεκριμένο από την Επιτροπή και αμειβόμενο από την Air France και την εταιρία χαρτοφυλακίου Air France-KLM (σημεία 44 έως 46, 48 και 113 της προσβαλλομένης αποφάσεως).
- 123 Όσον αφορά την πρώτη δέσμευση ισχύουν όσα εκτέθηκαν στις σκέψεις 102 έως 104 ανωτέρω. Επιπλέον, ακόμη και αν θεωρηθεί αποδεδειγμένο ότι οι ενδοομιλικές συναλλαγές πραγματοποιούνται υπό τις συνήθειες συνθήκες της αγοράς σύμφωνα με την αρχή του πλήρους ανταγωνισμού, το γεγονός αυτό και μόνον ουδόλως αναιρεί το συμπέρασμα ότι, χάρη στο επίμαχο μέτρο, η εταιρία χαρτοφυλακίου Air France-KLM θα βρισκόταν σε ενισχυμένη χρηματοοικονομική θέση η οποία θα της επέτρεπε, μεταξύ άλλων, να λάβει χρηματοδότηση στις χρηματοπιστωτικές αγορές για τις ανάγκες των θυγατρικών της ή ακόμη να πραγματοποιήσει συναλλαγές σχετικές με τον στόλο για τις ανάγκες των θυγατρικών της και προς το συμφέρον τους υπό καλύτερους όρους από εκείνους που θα επικρατούσαν ελλείψει του εν λόγω μέτρου, με πιθανή συνέπεια την ενίσχυση, τουλάχιστον έμμεσα, της θέσης της KLM.
- 124 Όσον αφορά τη δεύτερη δέσμευση, επισημαίνεται ότι, με αυτήν, η Γαλλική Δημοκρατία και η Επιτροπή αναγνωρίζουν εν τοις πράγμασι ότι δεν αποκλείεται το πλεονέκτημα του επίμαχου μέτρου να μπορεί να μεταβιβαστεί, άμεσα ή έμμεσα, στην KLM και στις θυγατρικές της. Αν, όπως υποστηρίζει η Επιτροπή, οι επιχειρήσεις αυτές δεν μπορούσαν σε καμία περίπτωση να θεωρηθούν δικαιούχοι, έστω και έμμεσοι, του εν λόγω μέτρου, δεν θα υπήρχε όντως λόγος να εξεταστεί το ενδεχόμενο ανακτήσεως μέρους της ενισχύσεως από αυτές.
- 125 Από τα ανωτέρω συνάγεται ότι οι προαναφερθείσες δεσμεύσεις δεν αρκούν για να διασφαλιστεί ότι οι ωφελούμενοι από το επίμαχο μέτρο θα είναι η Air France και οι θυγατρικές της, καθώς και η εταιρία χαρτοφυλακίου Air France-KLM και οι θυγατρικές της, αλλά όχι η KLM και οι θυγατρικές της.
- 126 Το συμπέρασμα αυτό δεν αναιρείται από το επιχείρημα της Επιτροπής κατά το οποίο η νομολογία έχει δεχθεί ότι δικαιούχος κρατικής ενισχύσεως μπορεί να είναι μία μόνον από τις εταιρίες που ανήκουν σε όμιλο, όταν υφίστανται, μεταξύ άλλων, ρήτρες διαθέσεως που παρέχουν το πλεονέκτημα της ενισχύσεως σε μία από τις εταιρίες του ομίλου, αποκλειομένων των λοιπών εταιριών του ομίλου αυτού.
- 127 Συναφώς, όπως επισημάνθηκε στις σκέψεις 61 και 62 ανωτέρω, πρέπει να εξετάζονται κατά περίπτωση διάφοροι παράγοντες προκειμένου να καθοριστεί αν διακριτές νομικές οντότητες μπορούν να θεωρηθούν ότι αποτελούν μία και μόνη οικονομική ενότητα για τους σκοπούς της εφαρμογής των κανόνων περί κρατικών ενισχύσεων, όπως οι κεφαλαιουχικοί, οργανικοί, λειτουργικοί και οικονομικοί δεσμοί μεταξύ των οντοτήτων αυτών, οι συμβάσεις βάσει των οποίων χορηγήθηκε το μέτρο ενίσχυσης, καθώς και το είδος του χορηγηθέντος μέτρου ενισχύσεως και το πλαίσιο στο οποίο εντάσσεται. Πρόκειται επομένως για σφαιρική εκτίμηση πλειόνων παραγόντων που χαρακτηρίζουν κάθε συγκεκριμένη περίπτωση. Όσον αφορά, ειδικότερα, τις συμβάσεις βάσει των οποίων χορηγήθηκε το μέτρο ενισχύσεως, η εκτίμησή τους εξαρτάται προφανώς από το συγκεκριμένο περιεχόμενό τους. Συνεπώς, το γεγονός ότι τα

δικαιοδοτικά όργανα της Ένωσης έκριναν σε ορισμένη υπόθεση, βάσει συγκεκριμένων στοιχείων της υποθέσεως αυτής, ότι ο δικαιούχος ορισμένου μέτρου ενισχύσεως ήταν μία και μόνη οντότητα ανήκουσα σε όμιλο εταιριών, αποκλεισμένων των λοιπών οντοτήτων του ίδιου ομίλου, δεν μπορεί να θεμελιώσει γενικό συμπέρασμα προς τη μία ή την άλλη κατεύθυνση.

- 128 Εν πάση περιπτώσει, οι ιδιαίτερες περιστάσεις των υποθέσεων επί των οποίων εκδόθηκαν οι αποφάσεις τις οποίες μνημόνευσε η Επιτροπή δεν είναι συγκρίσιμες με αυτές της υπό κρίση υποθέσεως.
- 129 Πρώτον, στην απόφαση της 3ης Ιουλίου 2003, Βέλγιο κατά Επιτροπής (C-457/00, EU:C:2003:387), το Δικαστήριο διευκρίνισε, στις σκέψεις 56 και 57, ότι για τον προσδιορισμό του δικαιούχου ενός μέτρου ενισχύσεως πρέπει να λαμβάνεται υπόψη, μεταξύ άλλων, η ύπαρξη και η διατύπωση ρητρών διαθέσεως και ότι η ανάλυση αυτή ενδέχεται να οδηγήσει στο συμπέρασμα ότι ο δικαιούχος της ενισχύσεως δεν είναι ο λήπτης του επίμαχου δανείου. Επομένως, σύμφωνα με εκείνη την απόφαση, η έκβαση της εν λόγω αναλύσεως εξαρτάται από την ύπαρξη και το ακριβές περιεχόμενο των κρίσιμων συμβατικών ρητρών. Εν προκειμένω, όπως προκύπτει από τις σκέψεις 111 έως 125 ανωτέρω, το Γενικό Δικαστήριο κρίνει ότι δεν ήταν δυνατό να αποκλεισθεί η KLM και οι θυγατρικές της από τους τουλάχιστον έμμεσους δικαιούχους του επίμαχου μέτρου ακριβώς βάσει της εξετάσεως, μεταξύ άλλων στοιχείων, του συμβατικού πλαισίου και των δεσμεύσεων που ανέλαβε η Γαλλική Δημοκρατία προς διασφάλιση της στεγανότητας του εν λόγω μέτρου. Επιπλέον, αντιθέτως προς τις περιστάσεις της υπόθεσης επί της οποίας εκδόθηκε η ως άνω απόφαση του Δικαστηρίου, εν προκειμένω η εταιρία χαρτοφυλακίου Air France-KLM θεωρήθηκε ως ένας από τους δικαιούχους του επίμαχου μέτρου.
- 130 Δεύτερον, διαπιστώνονται πλείονες σημαντικές διαφορές ως προς τα πραγματικά περιστατικά μεταξύ της υπό κρίση υποθέσεως και των υποθέσεων επί των οποίων εκδόθηκε η απόφαση της 25ης Ιουνίου 1998, British Airways κ.λπ. κατά Επιτροπής (T-371/94 και T-394/94, EU:T:1998:140). Πράγματι, οι οργανικοί, λειτουργικοί και οικονομικοί δεσμοί μεταξύ των οντοτήτων του ομίλου Air France-KLM που επισημάνθηκαν στην υπό κρίση υπόθεση δεν είναι συγκρίσιμοι με τους δεσμούς μεταξύ των εταιριών τις οποίες αφορούσε η προαναφερθείσα απόφαση. Παραδείγματος χάριν, η εταιρία χαρτοφυλακίου Air France-KLM διατήρησε εν προκειμένω το σύνολο των στρατηγικών εξουσιών της όσον αφορά τη χρηματοδότηση, τις επενδύσεις και τις πράξεις που αφορούσαν τον στόλο, αντιθέτως προς την περίπτωση της εταιρίας χαρτοφυλακίου στις παλαιότερες υποθέσεις.
- 131 Τρίτον, οι υποθέσεις επί των οποίων εκδόθηκε η απόφαση της 11ης Μαΐου 2005, Saxonia Edelmetalle και ZEMAG κατά Επιτροπής (T-111/01 και T-133/01, EU:T:2005:166), αφορούσαν περίπτωση πολύ διαφορετική από την επίμαχη στην υπό κρίση υπόθεση. Συγκεκριμένα αφορούσαν την υποχρέωση ανακτήσεως ενισχύσεως από ορισμένες θυγατρικές ενός ομίλου, οι οποίες είχαν χαρακτηριστεί ως αρχικοί αποδέκτες της ενισχύσεως. Στις σκέψεις 125 και 126 της αποφάσεως εκείνης κρίθηκε ότι, λαμβανομένων υπόψη των περιστάσεων της συγκεκριμένης υποθέσεως, η Επιτροπή δεν μπορούσε βασίμως να καταλογίσει αυτομάτως στις εν λόγω θυγατρικές την υποχρέωση επιστροφής μέρους της επίμαχης ενίσχυσης, άνευ αποδείξεως περί του ότι όντως την έλαβαν, για τον λόγο και μόνον ότι είχαν χαρακτηριστεί ως αρχικοί αποδέκτες της επίμαχης ενίσχυσης. Η περίπτωση αυτή όμως δεν έχει σχέση με την υπό κρίση υπόθεση και, κατά συνέπεια, δεν μπορεί να συναχθεί εξ αυτής κανένα συμπέρασμα χρήσιμο για την επίλυση της υπό κρίση διαφοράς.

132 Ως εκ τούτου, από το συμβατικό πλαίσιο βάσει του οποίου χορηγήθηκε το επίμαχο μέτρο καθώς και από τις δεσμεύσεις που ανέλαβε η Γαλλική Δημοκρατία δεν μπορεί να συναχθεί ότι η εταιρία χαρτοφυλακίου Air France-KLM, η Air France και η KLM δεν αποτελούν μία και μόνη οικονομική ενότητα για τους σκοπούς της εφαρμογής των κανόνων περί κρατικών ενισχύσεων.

– *Επί του είδους του χορηγηθέντος μέτρου ενισχύσεως και επί του πλαισίου στο οποίο εντάσσεται*

133 Όσον αφορά το είδος του χορηγηθέντος μέτρου ενισχύσεως και το πλαίσιο στο οποίο εντάσσεται, επισημαίνεται ότι οι προσφεύγουσες προσάπτουν στην Επιτροπή ότι δεν προέβη σε εξέταση των σωρευτικών αποτελεσμάτων των ενισχύσεων που αποτελούν το αντικείμενο της αποφάσεως Air France, της αποφάσεως KLM και της προσβαλλομένης αποφάσεως.

134 Συναφώς, πρέπει να τονιστεί ότι, όπως επισήμαναν οι προσφεύγουσες, η Επιτροπή δεν εξήγησε με την προσβαλλόμενη απόφαση τον λόγο για τον οποίο προσδιόρισε τους δικαιούχους του επίμαχου μέτρου κατά τρόπο διαφορετικό σε σχέση με την απόφαση Air France –η οποία αποτελούσε στοιχείο του γενικότερου πλαισίου που έπρεπε να ληφθεί υπόψη κατά την εξέταση του επίμαχου μέτρου (βλ. σκέψεις 68 και 69 ανωτέρω)–, μολονότι τα δύο μέτρα ενισχύσεως συνδέονται από χρονολογικής, διαρθρωτικής και οικονομικής απόψεως, δεδομένου ότι η οικεία χρηματοδότηση, αν και υπό διαφορετική μορφή, προέρχεται σε αμφότερες τις περιπτώσεις εν μέρει από το μετοχικό δάνειο.

135 Η Επιτροπή εξήγησε ενώπιον του Γενικού Δικαστηρίου ότι η μορφή της κρατικής παρεμβάσεως, ήτοι ενίσχυση υπό μορφή δανείου (δάνειο με εγγύηση του Δημοσίου και μετοχικό δάνειο) στην περίπτωση της αποφάσεως Air France και μέτρο ανακεφαλαιοποίησης στην περίπτωση της προσβαλλομένης αποφάσεως, ήταν διαφορετική. Ωστόσο, αυτή η διαφορά ως προς τη μορφή δεν μπορεί, αφ' εαυτής, να δικαιολογήσει τα αποκλίνοντα συμπεράσματα στα οποία κατέληξε η Επιτροπή, όσον αφορά τον προσδιορισμό του δικαιούχου της ενισχύσεως, με την απόφαση Air France και με την προσβαλλόμενη απόφαση. Πράγματι, ένα μετοχικό δάνειο που μετατρέπεται, μερικούς μήνες αργότερα, σε μέσο ανακεφαλαιοποίησης του ίδιου ποσού παράγει συνολικά παρόμοια οικονομικά αποτελέσματα όσον αφορά την ανταγωνιστική θέση του δικαιούχου. Σε σχέση, μεταξύ άλλων, με τα κεφαλαιακά μέσα, από το προσωρινό πλαίσιο προκύπτει ότι τα μέσα αυτά πρέπει να σχεδιάζονται κατά τρόπον ώστε να εξασφαλίζεται το συντομότερο δυνατόν η έξοδος του Δημοσίου από το κεφάλαιο της οικείας επιχείρησης. Τα κεφαλαιακά μέσα πρέπει, παραδείγματος χάριν, να περιλαμβάνουν μηχανισμό αύξησης της αμοιβής με στόχο την αύξηση της αμοιβής του Δημοσίου με την πάροδο του χρόνου και, ως εκ τούτου, πρέπει να ενθαρρύνουν τον δικαιούχο να εξαγοράσει τη συμμετοχή του Δημοσίου το συντομότερο δυνατόν (σημεία 61 και 62 του προσωρινού πλαισίου). Ομοίως, τα υβριδικά χρηματοδοτικά μέσα πρέπει να προβλέπουν μια αμοιβή του Δημοσίου που αυξάνεται με την πάροδο του χρόνου (σημείο 66 του προσωρινού πλαισίου) και, μετά τη μετατροπή τους σε ίδια κεφάλαια, έναν μηχανισμό αύξησης της αμοιβής (σημείο 68 του προσωρινού πλαισίου). Εξ αυτού προκύπτει ότι, όπως και ένα δάνειο, ένα μέτρο ανακεφαλαιοποίησης πρέπει επίσης κατ' αρχήν να επιστραφεί. Μολονότι βεβαίως διαφέρουν ως προς τη μορφή τους, τα μέτρα ενισχύσεως που αποτελούν το αντικείμενο της αποφάσεως Air France και αυτά που αποτελούν το αντικείμενο της προσβαλλομένης αποφάσεως εξακολουθούν να συνδέονται στενά από χρονολογικής, διαρθρωτικής και οικονομικής απόψεως. Εξάλλου, στην προσβαλλόμενη απόφαση η Επιτροπή δεν μνημόνευσε καν την απόφαση KLM.

136 Ως εκ τούτου, υπό τις ιδιαίτερες περιστάσεις της υπό κρίση υποθέσεως, και λαμβανομένης υπόψη της νομολογίας που υπομνήσθηκε στη σκέψη 67 ανωτέρω, εναπέκειτο στην Επιτροπή να λάβει υπόψη, για τον καθορισμό των δικαιούχων του επίμαχου μέτρου, το είδος του χορηγούμενου μέτρου ενισχύσεως και το πλαίσιο στο οποίο αυτό εντασσόταν.

– Επί της διαφοράς μεταξύ ενός άμεσου ή έμμεσου πλεονεκτήματος, αφενός, και των απλών δευτερογενών οικονομικών αποτελεσμάτων, αφετέρου

- 137 Η Επιτροπή υποστηρίζει ότι το επίμαχο μέτρο έχει, στην έσχατη περίπτωση, «απλά δευτερογενή οικονομικά αποτελέσματα» έναντι της KLM και των θυγατρικών της, τα οποία είναι συνυφασμένα με κάθε κρατική ενίσχυση, αλλά δεν μπορούν να χαρακτηριστούν ως πλεονέκτημα, άμεσο ή έμμεσο, υπέρ των τελευταίων.
- 138 Οι προσφεύγουσες αντιτάσσουν ότι η Επιτροπή δεν απέδειξε επαρκώς κατά νόμον ότι η KLM δεν θα αποκτούσε από το επίμαχο μέτρο κανένα πλεονέκτημα πέραν των απλών δευτερογενών οικονομικών αποτελεσμάτων. Κατά την άποψή τους, η αύξηση του κεφαλαίου της εταιρίας χαρτοφυλακίου Air France-KLM που προβλεπόταν στο πλαίσιο απόκτησης συμμετοχής από τη Γαλλική Δημοκρατία θα μπορούσε να παράσχει στην KLM πλεονέκτημα μέσω των ακόλουθων μηχανισμών: πρώτον, κεφάλαια που αντλεί η εταιρία χαρτοφυλακίου Air France-KLM από ιδιώτες επενδυτές θα μπορούσαν να χρησιμοποιηθούν για άλλους σκοπούς και όχι για τις ανάγκες χρηματοδότησης της Air France· δεύτερον, με τη βελτίωση των όρων χρηματοδότησης της εταιρίας χαρτοφυλακίου Air France-KLM, γεγονός που θα καθιστούσε ιδίως δυνατή τη χορήγηση δανείων εντός του ομίλου· τρίτον, με τον περιορισμό του κινδύνου αθέτησης των υποχρεώσεων της εταιρίας χαρτοφυλακίου Air France-KLM, γεγονός που θα παρείχε στην KLM τη δυνατότητα πρόσβασης στις αγορές κεφαλαιακών δανείων με χαμηλότερο κόστος. Επομένως, η δυνατότητα μεταφοράς του οφέλους που απορρέει από το επίμαχο μέτρο υπερβαίνει κατά πολύ την έννοια των «δευτερογενών οικονομικών αποτελεσμάτων» που είναι συνυφασμένα με όλα σχεδόν τα μέτρα ενισχύσεως και εμπίπτει μάλλον στην έννοια του «έμμεσου πλεονεκτήματος» ενός τέτοιου μέτρου.
- 139 Συναφώς, πρέπει να γίνει διάκριση μεταξύ της έννοιας του «έμμεσου πλεονεκτήματος» και της έννοιας των «δευτερογενών αποτελεσμάτων που είναι συνυφασμένα με όλα τα μέτρα ενισχύσεως».
- 140 Κατά τη νομολογία, επιχείρηση που απολαύει έμμεσο πλεονέκτημα πρέπει να θεωρείται δικαιούχος της ενισχύσεως. Επομένως, πλεονέκτημα που χορηγείται απευθείας σε ορισμένα φυσικά ή νομικά πρόσωπα μπορεί να συνιστά έμμεσο πλεονέκτημα και, ως εκ τούτου, κρατική ενίσχυση για άλλα νομικά πρόσωπα τα οποία είναι επιχειρήσεις (πρβλ. αποφάσεις της 19ης Σεπτεμβρίου 2000, Γερμανία κατά Επιτροπής, C-156/98, EU:C:2000:467, σκέψη 26, και της 13ης Ιουνίου 2002, Κάτω Χώρες κατά Επιτροπής, C-382/99, EU:C:2002:363, σκέψεις 60 έως 66).
- 141 Εξάλλου, κατά την παράγραφο 115 της ανακοινώσεως σχετικά με την έννοια της «κρατικής ενισχύσεως», ένα «μέτρο μπορεί επίσης να συνιστά άμεσο πλεονέκτημα υπέρ της δικαιούχου επιχείρησης και έμμεσο πλεονέκτημα υπέρ άλλων επιχειρήσεων, για παράδειγμα, επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται σε μεταγενέστερα επίπεδα δραστηριότητας». Η υποσημείωση 179 της ανακοινώσεως αυτής διευκρινίζει ότι, σε περίπτωση που μια ενδιάμεση επιχείρηση λειτουργεί απλώς ως όχημα για τη μεταβίβαση του πλεονεκτήματος στον δικαιούχο και δεν αποκομίζει κανένα πλεονέκτημα, δεν θα πρέπει κανονικά να θεωρείται αποδέκτης κρατικής ενίσχυσης.
- 142 Η παράγραφος 116 της ανακοίνωσης σχετικά με την έννοια της κρατικής ενίσχυσης αναφέρει επίσης ότι τα έμμεσα πλεονεκτήματα θα πρέπει να διακρίνονται από τα απλά δευτερογενή οικονομικά αποτελέσματα που είναι συνυφασμένα με όλα σχεδόν τα μέτρα κρατικής ενίσχυσης. Για τον σκοπό αυτό, σύμφωνα με την εν λόγω παράγραφο 116, τα προβλέψιμα αποτελέσματα του μέτρου θα πρέπει να εξετάζονται εκ των προτέρων. Ένα έμμεσο πλεονέκτημα υπάρχει, λόγω χάριν, εάν το μέτρο έχει σχεδιαστεί με τέτοιον τρόπο ώστε να διοχετεύει τα δευτερογενή

αποτελέσματά του «προς αναγνωρίσιμες επιχειρήσεις ή [ομίλους] επιχειρήσεων». Η υποσημείωση 181 της ανακοίνωσης σχετικά με την έννοια της κρατικής ενίσχυσης εξηγεί ότι, αντιθέτως, ένα απλό δευτερογενές οικονομικό αποτέλεσμα με τη μορφή αύξησης της παραγωγής, το οποίο δεν ισοδυναμεί με έμμεση ενίσχυση, μπορεί να διαπιστωθεί όταν η ενίσχυση διοχετεύεται απλώς μέσω μιας επιχείρησης, για παράδειγμα μέσω ενός ενδιάμεσου χρηματοπιστωτικού οργανισμού, η οποία το μεταβιβάζει εξ ολοκλήρου στον δικαιούχο της.

- 143 Εν προκειμένω, από την ανάλυση που παρατίθεται στις σκέψεις 108 έως 132 ανωτέρω προκύπτει ότι η εταιρία χαρτοφυλακίου Air France-KLM δεν λειτουργεί απλώς ως «όχημα για τη μεταβίβαση του πλεονεκτήματος στον δικαιούχο» ή ως «ενδιάμεσος χρηματοπιστωτικός οργανισμός» κατά την έννοια των παραγράφων 115 και 116 της ανακοίνωσης σχετικά με την έννοια της κρατικής ενίσχυσης. Η εν λόγω εταιρία χαρτοφυλακίου είναι, κατά την προσβαλλόμενη απόφαση, η ίδια δικαιούχος του επίμαχου μέτρου. Επομένως, τα προβλέψιμα αποτελέσματα του εν λόγω μέτρου εξεταζόμενα εκ των προτέρων υποδηλώνουν, λαμβανομένου υπόψη του είδους του χορηγηθέντος μέτρου ενισχύσεως το οποίο συνίσταται, κατ' ουσίαν, σε λύση χρηματοδοτικής φύσης, ότι η εν λόγω λύση μπορούσε να ωφελήσει τον όμιλο Air France-KLM στο σύνολό του, βελτιώνοντας τη συνολική χρηματοοικονομική θέση του, γεγονός που υποδηλώνει την ύπαρξη τουλάχιστον έμμεσου πλεονεκτήματος υπέρ ενός «αναγνωρίσιμ[ου ομίλου] επιχειρήσεων» κατά την έννοια της παραγράφου 116 της εν λόγω ανακοίνωσης.
- 144 Το συμπέρασμα αυτό δεν αναιρείται από τη διάταξη της 21ης Ιανουαρίου 2016, Alcoa Trasformazioni κατά Επιτροπής (C-604/14 P, μη δημοσιευθείσα, EU:C:2016:54), στην οποία παραπέμπει η Επιτροπή προς στήριξη του επιχειρήματός της ότι, όταν υπολογίζει το ποσό της ενισχύσεως, δεν εξετάζει τα δευτερογενή αποτελέσματά της για τους καταναλωτές, τους προμηθευτές, τους επενδυτές ή τους υπαλλήλους του δικαιούχου. Αφενός, όπως υποστηρίζουν οι προσφεύγουσες, η υπόθεση επί της οποίας εκδόθηκε η διάταξη αυτή δεν αφορούσε ενδοομιλική κατάσταση. Αφετέρου, όπως επισημάνθηκε στη σκέψη 143 ανωτέρω, δεν πρόκειται εν προκειμένω για δευτερογενή οικονομικά αποτελέσματα ενός μέτρου ενισχύσεως για τους καταναλωτές, τους προμηθευτές, τους επενδυτές ή τους εργαζομένους.
- 145 Η Επιτροπή και η Γαλλική Δημοκρατία παραπέμπουν επίσης στην απόφαση της 21ης Δεκεμβρίου 2016, Επιτροπή κατά Aer Lingus και Ryanair Designated Activity (C-164/15 P και C-165/15 P, EU:C:2016:990), υποστηρίζοντας εν συνόψει ότι, κατά την απόφαση αυτή, τα δευτερογενή αποτελέσματα ενός μέτρου ενισχύσεως δεν πρέπει να λαμβάνονται υπόψη κατά την εκτίμηση της συμβατότητας ενισχύσεως με την εσωτερική αγορά. Οι υποθέσεις επί των οποίων εκδόθηκε η εν λόγω απόφαση αφορούσαν καθεστώς ενισχύσεων υπό τη μορφή μειωμένου συντελεστή εθνικού φόρου αεροπορικών μεταφορών, το οποίο κηρύχθηκε ασύμβατο με την εσωτερική αγορά. Το ζήτημα που ετίθετο ήταν, μεταξύ άλλων, ποιο έπρεπε να είναι το ποσό του πλεονεκτήματος που έπρεπε να ανακτηθεί από τους δικαιούχους της ενισχύσεως, οι οποίοι ήταν αεροπορικές εταιρίες. Οι τελευταίες υποστήριξαν κατ' ουσίαν ότι το επίμαχο πλεονέκτημα είχε μετακυλιστεί στους επιβάτες υπό τη μορφή μείωσης των τιμών των αεροπορικών εισιτηρίων. Σε αυτό το πλαίσιο έκρινε το Δικαστήριο ότι η ανάκτηση της επίμαχης ενισχύσεως συνεπαγόταν την επιστροφή του πλεονεκτήματος που παρασχέθηκε στις αεροπορικές εταιρίες και όχι του ενδεχόμενου οικονομικού οφέλους που αυτές αποκόμισαν από την εκμετάλλευση του πλεονεκτήματος. Σε αντίθεση, όμως, με τις υποθέσεις εκείνες, η υπό κρίση υπόθεση δεν αφορά τον καθορισμό του ύψους του πλεονεκτήματος που πρέπει να ανακτηθεί στο πλαίσιο ενισχύσεως κηρυχθείσας μη συμβατής με την εσωτερική αγορά, αλλά τον εκ των προτέρων προσδιορισμό των δικαιούχων μέτρου ενισχύσεως προκειμένου να εξεταστεί η συμβατότητά του με την εσωτερική αγορά. Επιπλέον, και εν πάση περιπτώσει, δεν τίθεται εν προκειμένω ζήτημα οικονομικών επιπτώσεων του επίμαχου μέτρου επί της τιμής των αεροπορικών εισιτηρίων.

146 Επομένως, πρέπει να απορριφθεί το επιχείρημα της Επιτροπής ότι το επίμαχο μέτρο έχει, στην έσχατη περίπτωση, απλά δευτερογενή οικονομικά αποτελέσματα για την KLM και τις θυγατρικές της.

Συμπέρασμα

147 Από το σύνολο των ανωτέρω συνάγεται ότι η Επιτροπή υπέπεσε σε πρόδηλη πλάνη εκτιμήσεως κρίνοντας ότι δικαιούχοι του επίμαχου μέτρου ήταν η Air France και οι θυγατρικές της και η εταιρία χαρτοφυλακίου Air France-KLM και οι λοιπές θυγατρικές της, εξαιρουμένης της KLM και των θυγατρικών της, συνεπεία δε τούτου ο πρώτος λόγος ακυρώσεως πρέπει να γίνει δεκτός.

148 Υπενθυμίζεται επίσης ότι, κατά το άρθρο 107, παράγραφος 3, στοιχείο β', ΣΛΕΕ, απαιτείται όχι μόνο να αντιμετωπίζει όντως το οικείο κράτος μέλος σοβαρή διαταραχή της οικονομίας του, αλλά επίσης τα μέτρα ενίσχυσης που λαμβάνονται για την άρση της διαταραχής να είναι, αφενός, αναγκαία για τον σκοπό αυτόν και, αφετέρου, πρόσφορα και αναλογικά για την επίτευξή του. Η ίδια απαίτηση απορρέει επίσης από την παράγραφο 19 του προσωρινού πλαισίου [απόφαση της 19ης Μαΐου 2021, Ryanair κατά Επιτροπής (KLM· COVID-19), T-643/20, EU:T:2021:286, σκέψη 74].

149 Επιπλέον, και ειδικότερα, η εφαρμογή διαφόρων προϋποθέσεων που απορρέουν από το προσωρινό πλαίσιο εξαρτάται από τον προσδιορισμό του δικαιούχου του επίμαχου μέτρου, όπως συμβαίνει συγκεκριμένα με την προϋπόθεση που προβλέπεται στην παράγραφο 49 του προσωρινού πλαισίου, κατά την οποία ένα μέτρο ανακεφαλαιοποίησης πρέπει να πληροί ορισμένους όρους σχετικά με την κατάσταση του δικαιούχου, όπως συμβαίνει επίσης με την προϋπόθεση που προβλέπεται στην παράγραφο 53 του προσωρινού πλαισίου, σύμφωνα με την οποία το κράτος μέλος πρέπει να διασφαλίζει ότι τα μέσα ανακεφαλαιοποίησης που επιλέγονται και οι όροι που τα συνοδεύουν είναι τα πλέον κατάλληλα για την κάλυψη των αναγκών ανακεφαλαιοποίησης του δικαιούχου και ότι στρεβλώνουν στο ελάχιστο δυνατό μέτρο τον ανταγωνισμό, ή ακόμη όπως συμβαίνει με την προϋπόθεση που προβλέπεται στην παράγραφο 54 του προσωρινού πλαισίου, σύμφωνα με την οποία το ποσό των ανακεφαλαιοποιήσεων στο πλαίσιο της πανδημίας COVID-19 δεν πρέπει να υπερβαίνει το ελάχιστο αναγκαίο για τη διασφάλιση της βιωσιμότητας του εκάστοτε δικαιούχου και θα πρέπει να περιορίζεται στην αποκατάσταση της κεφαλαιακής διάρθρωσης που είχε ο δικαιούχος πριν από την έξαρση της νόσου COVID-19.

150 Επομένως, η εξέταση της αναγκαιότητας και της αναλογικότητας της ενισχύσεως, εν γένει, και της τηρήσεως των προϋποθέσεων που παρατίθενται εν είδει παραδείγματος στη σκέψη 149 ανωτέρω, ειδικότερα, προϋποθέτει ότι έχει προηγουμένως προσδιοριστεί ο δικαιούχος της ενισχύσεως. Πράγματι, ο εσφαλμένος ή ελλιπής προσδιορισμός του δικαιούχου ενός μέτρου ενισχύσεως μπορεί να επηρεάσει το σύνολο της ανάλυσης της συμβατότητας του μέτρου αυτού με την εσωτερική αγορά.

151 Επομένως, επιβάλλεται να ακυρωθεί η προσβαλλόμενη απόφαση χωρίς να απαιτείται εξέταση των λοιπών λόγων ακυρώσεως.

152 Τέλος, όσον αφορά τη δυνατότητα των κρατών μελών να χορηγούν κρατικές ενισχύσεις σε εταιρίες ανήκουσες σε όμιλο εταιριών ο οποίος δραστηριοποιείται σε πλείονα κράτη μέλη, υπενθυμίζεται, εν πάση περιπτώσει, ότι τα κράτη μέλη και τα θεσμικά όργανα της Ένωσης υπέχουν αμοιβαίες υποχρεώσεις καλόπιστης συνεργασίας, σύμφωνα με το άρθρο 4, παράγραφος 3, ΣΕΕ. Η Επιτροπή και τα κράτη μέλη οφείλουν να συνεργάζονται καλόπιστα προς

διασφάλιση της πλήρους τήρησης των διατάξεων της Συνθήκης ΛΕΕ, ιδίως εκείνων που αφορούν τις κρατικές ενισχύσεις (πρβλ. απόφαση της 22ας Δεκεμβρίου 2010, Επιτροπή κατά Σλοβακίας, C-507/08, EU:C:2010:802, σκέψη 44 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία). Αυτή η υποχρέωση καλόπιστης συνεργασίας και συντονισμού επιβάλλεται κατά μείζονα λόγο όταν διάφορα κράτη μέλη προτίθενται να χορηγήσουν ταυτόχρονα ενισχύσεις σε οντότητες που ανήκουν στον ίδιο όμιλο εταιριών ο οποίος δραστηριοποιείται συντονισμένα στην εσωτερική αγορά με σκοπό την πλήρη αξιοποίηση των πλεονεκτημάτων της αγοράς αυτής.

Επί των δικαστικών εξόδων

- 153 Κατά το άρθρο 134, παράγραφος 1, του Κανονισμού Διαδικασίας του Γενικού Δικαστηρίου, ο ηττηθείς διάδικος καταδικάζεται στα δικαστικά έξοδα εφόσον υπάρχει σχετικό αίτημα του νικήσαντος διαδίκου. Δεδομένου ότι η Επιτροπή ηττήθηκε, πρέπει να φέρει τα δικαστικά της έξοδα και να καταδικαστεί στα δικαστικά έξοδα των προσφευγουσών, σύμφωνα με το σχετικό αίτημά τους.
- 154 Σύμφωνα με το άρθρο 138, παράγραφοι 1 και 3, του Κανονισμού Διαδικασίας, οι παρεμβαίνοντες φέρουν τα δικά τους δικαστικά έξοδα.

Για τους λόγους αυτούς,

ΤΟ ΓΕΝΙΚΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ (όγδοο πενταμελές τμήμα)

αποφασίζει:

- 1) Ακυρώνει την απόφαση C(2021) 2488 τελικό της Επιτροπής, της 5ης Απριλίου 2021, σχετικά με την κρατική ενίσχυση SA.59913. – Γαλλία – COVID-19 – Ανακεφαλαιοποίηση της Air France και της Air France-KLM.
- 2) Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή φέρει τα δικαστικά της έξοδα και καταδικάζεται στα δικαστικά έξοδα της Ryanair DAC και της Malta Air ltd.
- 3) Η Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας, η Γαλλική Δημοκρατία, το Βασίλειο των Κάτω Χωρών, η Air France-KLM και η Société Air France φέρουν τα δικαστικά τους έξοδα.

Van der Woude

Kornezov

De Baere

Petrлік

Kingston

Δημοσιεύθηκε σε δημόσια συνεδρίαση στο Λουξεμβούργο στις 20 Δεκεμβρίου 2023.

(υπογραφές)