



Συλλογή της Νομολογίας

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΓΕΝΙΚΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ (όγδοο τμήμα)

της 7ης Φεβρουαρίου 2024*

«Κρατικές ενισχύσεις – Ενίσχυση χορηγηθείσα από τις Κάτω Χώρες υπέρ της KLM στο πλαίσιο της πανδημίας COVID-19 – Εγγύηση του Δημοσίου για τραπεζικό δάνειο και κρατικό δάνειο μειωμένης εξασφάλισης – 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-146/22,

Ryanair DAC, με έδρα στο Swords (Ιρλανδία), εκπροσωπούμενη από τον E. Vahida, τον F.-C. Laprévotte, τη V. Blanc, τον D. Pérez de Lamo και τον S. Rating, δικηγόρους,

προσφεύγουσα,

κατά

Ευρωπαϊκής Επιτροπής, εκπροσωπούμενης από την C. Georgieva, τον J. Carpi Badía και τον M. Farley,

καθής,

υποστηριζόμενης από

τη **Γαλλική Δημοκρατία**, εκπροσωπούμενη από τους T. Stéhelin, B. Fodda, T. Lechevallier και P. Dodeller,

από

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

από

τη **Société Air France**, με έδρα το Tremblay-en-France (Γαλλία),

και

την **Air France-KLM**, με έδρα το Παρίσι (Γαλλία),

* Γλώσσα διαδικασίας: η αγγλική.

εκπροσωπούμενες από τους J. Derenne και Δ. Βάλληγνδα, δικηγόρους,

και από

την **Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV**, με έδρα το Amstelveen (Κάτω Χώρες), εκπροσωπούμενη από τους K. Schillemans και P. Huizing καθώς και από την E. de Krom, δικηγόρους,

παρεμβαίνοντες,

ΤΟ ΓΕΝΙΚΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ (όγδοο τμήμα),

συγκείμενο από τους A. Kornezov (εισηγητή), πρόεδρο, G. De Baere και D. Petrлік, δικαστές,

γραμματέας: P. Cullen, διοικητικός υπάλληλος,

έχοντας υπόψη την έγγραφη διαδικασία,

κατόπιν της επ' ακροατηρίου συζητήσεως της 7ης Ιουλίου 2023,

εκδίδει την ακόλουθη

Απόφαση

- 1 Με την προσφυγή της δυνάμει του άρθρου 263 ΣΛΕΕ, η προσφεύγουσα Ryanair DAC ζητεί την ακύρωση της αποφάσεως C(2021) 5437 τελικό της Επιτροπής, της 16ης Ιουλίου 2021, σχετικά με την κρατική ενίσχυση SA.57116 (2020/N) – Κάτω Χώρες – COVID-19: Εγγύηση του Δημοσίου για δάνειο και κρατικό δάνειο υπέρ της KLM (στο εξής: προσβαλλόμενη απόφαση).

Ιστορικό της διαφοράς και πλαίσιο στο οποίο εντάσσεται το επίμαχο μέτρο

- 2 Η Koninklijke Luchtvaart Maatschappij (στο εξής: KLM) ανήκει στον όμιλο Air France-KLM. Επικεφαλής του εν λόγω ομίλου είναι η εταιρία χαρτοφυλακίου Air France-KLM (στο εξής: εταιρία χαρτοφυλακίου Air France-KLM). Κατά την προσβαλλόμενη απόφαση, ο όμιλος αυτός περιλαμβάνει επιπλέον, μεταξύ άλλων, τη Société Air France S.A. (στο εξής: Air France), την «Air France-KLM International Mobility (Ελβετία)», την «Blueteam V (France)», την «BigBlank (France)», την «Air France-KLM Finance (France)» και την «Transavia Company (France)».
- 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. Με τη σειρά της, η εταιρία χαρτοφυλακίου Air France-KLM κατέχει το 100 % των μεριδίων της Air France και, άμεσα ή έμμεσα, το 93,84 % 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 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) [απόφαση C(2020) 2983 τελικό, της 4ης Μαΐου 2020, σχετικά με την κρατική ενίσχυση SA.57082 (2020/N) – Γαλλία – COVID-19: Προσωρινό πλαίσιο, (άρθρο 107, παράγραφος 3, στοιχείο β', ΣΛΕΕ) – Εγγύηση και μετοχικό δάνειο υπέρ της Air France]. Η απόφαση αυτή διορθώθηκε δύο φορές, την πρώτη στις 17 Δεκεμβρίου 2020 [απόφαση C(2020) 9384 τελικό της Επιτροπής] και τη δεύτερη στις 26 Ιουλίου 2021 [απόφαση C(2021) 5701 τελικό της Επιτροπής] (στο εξής: απόφαση Air France). Με την ίδια αυτή απόφαση, η Επιτροπή έκρινε ότι δικαιούχοι του μέτρου ενίσχυσεως το οποίο αφορούσε η απόφαση ήταν η Air France και οι θυγατρικές που βρίσκονταν υπό τον έλεγχό της. Αντιθέτως, δεν θεωρήθηκαν δικαιούχοι του μέτρου ούτε η εταιρία χαρτοφυλακίου Air France-KLM ούτε οι λοιπές θυγατρικές της, συμπεριλαμβανομένης της KLM και των εταιριών που βρίσκονται υπό τον δικό της έλεγχο.
- 6 Στις 26 Ιουνίου 2020, το Βασίλειο των Κάτω Χωρών κοινοποίησε στην Επιτροπή, σύμφωνα με το άρθρο 108, παράγραφος 3, ΣΛΕΕ, κρατική ενίσχυση υπέρ της KLM, συνιστάμενη, αφενός, σε εγγύηση του Δημοσίου για δάνειο που θα της χορηγούσε κοινοπραξία τραπεζών και, αφετέρου, σε κρατικό δάνειο (στο εξής: επίμαχο μέτρο). Ο συνολικός προϋπολογισμός της ενίσχυσης ανερχόταν σε 3,4 δισεκατομμύρια ευρώ. Σκοπός του επίμαχου μέτρου ήταν να παρασχεθεί προσωρινά στην KLM η ρευστότητα την οποία είχε ανάγκη προκειμένου να αντιμετωπίσει τις δυσμενείς συνέπειες της πανδημίας COVID-19. Το Βασίλειο των Κάτω Χωρών φρονούσε ότι, δεδομένης της σημασίας της KLM για την οικονομία του και για την αεροπορική συγκοινωνιακή του εξυπηρέτηση, τυχόν πτώχευσή της θα επιδείνωνε περαιτέρω την προκληθείσα από την εν λόγω πανδημία σοβαρή διαταραχή της οικονομίας του.
- 7 Στις 13 Ιουλίου 2020, με την απόφαση C(2020) 4871 τελικό, σχετικά με την κρατική ενίσχυση SA.57116 (2020/N) – Κάτω Χώρες – COVID-19: Εγγύηση του Δημοσίου και κρατικό δάνειο υπέρ της KLM, η Επιτροπή έκρινε ότι το επίμαχο μέτρο, αφενός, συνιστούσε κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107, παράγραφος 1, ΣΛΕΕ και, αφετέρου, ήταν συμβατό με την εσωτερική αγορά βάσει του άρθρου 107, παράγραφος 3, στοιχείο β', ΣΛΕΕ. Κατά την απόφαση αυτή, η KLM ήταν η μόνη δικαιούχος της ενίσχυσης, αποκλεισμένων των λοιπών εταιριών του ομίλου Air France-KLM.
- 8 Στις 5 Απριλίου 2021, η Επιτροπή εξέδωσε την απόφαση C(2021) 2488 τελικό, σχετικά με την κρατική ενίσχυση SA.59913 – Γαλλία – COVID-19 – Ανακεφαλαιοποίηση της Air France και της εταιρίας χαρτοφυλακίου Air France-KLM (στο εξής: απόφαση Air France-KLM και Air France), με την οποία έκρινε συμβατή με την εσωτερική αγορά, βάσει του άρθρου 107, παράγραφος 3, στοιχείο β', ΣΛΕΕ και του προσωρινού πλαισίου, ατομική ενίσχυση χορηγηθείσα από τη Γαλλική Δημοκρατία υπό μορφή ανακεφαλαιοποίησης της Air France και της εταιρίας χαρτοφυλακίου Air France-KLM, συνολικού ύψους 4 δισεκατομμυρίων ευρώ. Η ενίσχυση αυτή περιλαμβάνει, αφενός, συμμετοχή της Γαλλικής Δημοκρατίας σε σχέδιο αυξήσεως κεφαλαίου ύψους ενός δισεκατομμυρίου ευρώ κατ' ανώτατο όριο και, αφετέρου, τη μετατροπή του μετοχικού δανείου 3 δισεκατομμυρίων ευρώ, το οποίο αποτελούσε μέρος του επίμαχου στην απόφαση Air France μέτρου, σε υβριδικό χρηματοδοτικό μέσο εξομοιούμενο με συμμετοχή σε ίδια κεφάλαια. Κατά

την απόφαση Air France-KLM και Air France, δικαιούχοι των μέτρων αυτών ήταν η Air France και οι θυγατρικές της, καθώς και η εταιρία χαρτοφυλακίου Air France-KLM και οι θυγατρικές που βρίσκονται υπό τον έλεγχό της, αποκλεισμένων της KLM και των δικών της θυγατρικών.

- 9 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 C(2020) 4871 τελικό της Επιτροπής, της 13ης Ιουλίου 2020, λόγω ελλιπούς αιτιολογίας όσον αφορά τον προσδιορισμό του δικαιούχου του επίμαχου μέτρου. Επίσης, αποφάσισε να αναστείλει τα αποτελέσματα της ακύρωσης της προμνησθείσας απόφασης έως ότου η Επιτροπή εκδώσει νέα απόφαση βάσει του άρθρου 108 ΣΛΕΕ.
- 10 Στις 16 Ιουλίου 2021, η Επιτροπή εξέδωσε την προσβαλλόμενη απόφαση, με την οποία έκρινε ότι το επίμαχο μέτρο συνιστούσε κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107, παράγραφος 1, ΣΛΕΕ, η οποία ήταν όμως συμβατή με την εσωτερική αγορά βάσει του άρθρου 107, παράγραφος 3, στοιχείο β', ΣΛΕΕ, και ότι η KLM και οι θυγατρικές της ήταν οι μόνες δικαιούχοι της ενίσχυσης, αποκλεισμένων των λοιπών εταιριών του ομίλου Air France-KLM.

Αιτήματα των διαδίκων

- 11 Η προσφεύγουσα ζητεί από το Γενικό Δικαστήριο:
 - να ακυρώσει την προσβαλλόμενη απόφαση·
 - να καταδικάσει την Επιτροπή στα δικαστικά έξοδα.
- 12 Η Επιτροπή ζητεί από το Γενικό Δικαστήριο:
 - να απορρίψει την προσφυγή·
 - να καταδικάσει την προσφεύγουσα στα δικαστικά έξοδα.
- 13 Το Βασίλειο των Κάτω Χωρών, η KLM, η Air France και η εταιρία χαρτοφυλακίου Air France-KLM ζητούν την απόρριψη της προσφυγής ως αβάσιμης και την καταδίκη της προσφεύγουσας στα δικαστικά έξοδα.
- 14 Η Γαλλική Δημοκρατία ζητεί από το Γενικό Δικαστήριο να απορρίψει την προσφυγή ως απαράδεκτη κατά το μέρος που με αυτήν αμφισβητείται το βάσιμο της προσβαλλόμενης απόφασης και να την απορρίψει επί της ουσίας κατά τα λοιπά.

Σκεπτικό

Επί του παραδεκτού

- 15 Η προσφεύγουσα υποστηρίζει, πρώτον, ότι αποτελεί ενδιαφερόμενο μέρος 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, νομιμοποιείται ενεργητικώς για

την προάσπιση των διαδικαστικών δικαιωμάτων της. Δεύτερον, υποστηρίζει ότι η ανταγωνιστική θέση της στην αγορά επηρεάστηκε ουσιωδώς από το επίμαχο μέτρο και ότι, κατά συνέπεια, μπορεί παραδεκτώς να αμφισβητήσει το βάσιμο της προσβαλλόμενης απόφασης.

- 16 Η Επιτροπή, το Βασίλειο των Κάτω Χωρών, η KLM, η εταιρία χαρτοφυλακίου Air France-KLM και η Air France δεν αμφισβητούν το παραδεκτό της προσφυγής.
- 17 Αντιθέτως, η Γαλλική Δημοκρατία υποστηρίζει ότι η προσφεύγουσα δεν νομιμοποιείται ενεργητικώς να αμφισβητήσει το βάσιμο της προσβαλλόμενης απόφασης.
- 18 Εν προκειμένω, η προσφεύγουσα είναι όντως ανταγωνίστρια της KLM και δεν αμφισβητείται ότι, ως εκ τούτου, πρέπει να θεωρηθεί ως «ενδιαφερόμενο μέρος», κατά την έννοια του άρθρου 1, στοιχείο η', του κανονισμού 2015/1589, που νομιμοποιείται ενεργητικώς για την προάσπιση των διαδικαστικών δικαιωμάτων που αντλεί από το άρθρο 108, παράγραφος 2, ΣΛΕΕ.
- 19 Όσον αφορά την ενεργητική νομιμοποίηση της προσφεύγουσας προς αμφισβήτηση του βασίμου της προσβαλλόμενης 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).
- 20 Δεδομένου ότι η προσβαλλόμενη απόφαση, η οποία απευθύνθηκε στο Βασίλειο των Κάτω Χωρών, 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 την προσφεύγουσα, κατά την έννοια της ανωτέρω διάταξης.
- 21 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, *Snicec* κατά Επιτροπής, C-260/05 P, EU:C:2007:700, σκέψη 53).
- 22 Επομένως, όταν ο προσφεύγων αμφισβητεί το βάσιμο απόφασης για 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 21 ανωτέρω. Τούτο συμβαίνει ιδίως όταν η θέση του

στην οικεία αγορά επηρεάζεται ουσιωδώς από την ενίσχυση που αποτελεί το αντικείμενο της επίμαχης απόφασης (βλ. απόφαση της 15ης Ιουλίου 2021, Deutsche Lufthansa κατά Επιτροπής, C-453/19 P, EU:C:2021:608, σκέψη 37 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).

- 23 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).
- 24 Από τη νομολογία του Δικαστηρίου συνάγεται, επομένως, ότι ο ουσιώδης επηρεασμός της ανταγωνιστικής θέσης του προσφεύγοντος στην οικεία αγορά προκύπτει όχι από τη διεξοδική ανάλυση των διαφόρων σχέσεων ανταγωνισμού στην εν λόγω 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).
- 25 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).
- 26 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 επιχείρησης (βλ. απόφαση της 15ης Ιουλίου 2021, Deutsche Lufthansa κατά Επιτροπής, C-453/19 P, EU:C:2021:608, σκέψη 60 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).
- 27 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 εν λόγω 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).

- 28 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).
- 29 Υπό το πρίσμα των αρχών αυτών πρέπει να εξεταστεί αν η προσφεύγουσα προσκόμισε στοιχεία δυνάμενα να αποδείξουν ότι το επίμαχο μέτρο είναι ικανό να επηρεάσει ουσιωδώς τη θέση της στην οικεία αγορά.
- 30 Συναφώς, κατά πρώτον, η προσφεύγουσα υποστηρίζει ότι, το 2021, μετέφερε περίπου 1,3 εκατομμύρια επιβάτες και εκμεταλλευόταν 37 αεροπορικές γραμμές από και προς τρεις αερολιμένες στις Κάτω Χώρες. Ειδικότερα, υποστηρίζει ότι βρισκόταν σε άμεσο ανταγωνισμό με την KLM σε δεκατρείς από τις αεροπορικές αυτές γραμμές, στις οποίες είχε μεταφέρει περίπου 185 000 επιβάτες το 2021, στοιχείο που δεν αμφισβητούν οι λοιποί διάδικοι.
- 31 Επιπλέον, τα στοιχεία που εκτίθενται στο παράρτημα Α.3.6 του δικογράφου της προσφυγής, τα οποία επίσης δεν αμφισβητούνται, αποδεικνύουν ότι ο αριθμός των θέσεων που προσέφερε η προσφεύγουσα στις εν λόγω δεκατρείς αεροπορικές γραμμές ήταν συχνά ανάλογος με εκείνον τον οποίο προσέφερε η KLM ή, σε ορισμένες περιπτώσεις, τον ξεπερνούσε. Επομένως, ο ανταγωνισμός μεταξύ τους ήταν, από την άποψη του αριθμού των προσφερόμενων θέσεων, επίσης σημαντικός.
- 32 Εξάλλου, σύμφωνα με τον μη αμφισβητηθέντα ισχυρισμό της προσφεύγουσας, οι δεκατρείς αεροπορικές γραμμές στις οποίες βρισκόταν σε άμεσο ανταγωνισμό με την KLM εξυπηρετούνταν από λίγες άλλες αεροπορικές εταιρίες.
- 33 Κατά δεύτερον, η προσφεύγουσα ισχυρίζεται, κατ' ουσίαν, χωρίς να αντικρουσθεί επ' αυτού, ότι σχεδίαζε εμπορική επέκταση στην ολλανδική αγορά, όπως μαρτυρεί το γεγονός ότι είχε παραγγείλει 210 αεροσκάφη Boeing 737 Max τα οποία θα ενσωματώνονταν στον στόλο της τον Ιούνιο του 2021 και θα της επέτρεπαν να προχωρήσει το σχέδιο για την επέκτασή της.
- 34 Κατά τρίτον, από την έκθεση του Ιδρύματος Πολιτικής Καινοτομίας που προσκόμισε η προσφεύγουσα, 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 λοιπούς 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 προσφεύγουσα βρισκόταν σε σχετικά ισχυρή θέση σε σχέση με τις παραδοσιακές αεροπορικές εταιρίες όπως η KLM, η οποία αντιμετώπιζε κίνδυνο αφερεγγυότητας ή ακόμη και εξόδου από την αγορά.
- 35 Πράγματι, ο κίνδυνος να πτωχεύσει η KLM, ελλείψει του επίμαχου μέτρου, προκύπτει από την προσβαλλόμενη απόφαση, η οποία διευκρινίζει ότι ο σκοπός του μέτρου αυτού ήταν να παράσχει στην KLM τη ρευστότητα που χρειαζόταν προκειμένου να αντιμετωπίσει την έλλειψη ρευστότητας την οποία επέφεραν οι δυσμενείς συνέπειες της υγειονομικής κρίσης της COVID-19 και προκειμένου να αποτρέψει κατ' αυτόν τον τρόπο την πτώχευση της KLM.

- 36 Κατά τέταρτον, η προσφεύγουσα υποστηρίζει ότι η σχέση ανταγωνισμού μεταξύ της ίδιας και του ομίλου Air France-KLM, θεωρούμενου συνολικώς, είναι ακόμη πιο εμφανής. Συγκεκριμένα, η προσφεύγουσα είναι η πρώτη αεροπορική εταιρία, σε επίπεδο Ένωσης, όσον αφορά τον αριθμό των μεταφερόμενων επιβατών, ενώ ο όμιλος Air France-KLM είναι μόνον τέταρτος, όπερ δεν αμφισβητείται από τους λοιπούς διαδίκους.
- 37 Επιπλέον, από έκθεση της Exane BNP Paribas με τίτλο «European Airlines, Blinded by the light» (Ευρωπαϊκές αερογραμμές: τυφλωμένοι από το φως), της 15ης Ιουλίου 2020, την οποία προσκόμισε η προσφεύγουσα και της οποίας το περιεχόμενο δεν αμφισβητήθηκε από τους λοιπούς διαδίκους, προκύπτει ότι οι αεροπορικές εταιρίες του ομίλου Air France-KLM είχαν καταστεί, χάρη στην κρατική στήριξη, οι αεροπορικές εταιρίες στην Ευρώπη με τον υψηλότερο βαθμό ρευστότητας συνολικά και ότι, σύμφωνα με τον μη αμφισβητούμενο ισχυρισμό της προσφεύγουσας, την είχαν εκτοπίσει ως ευρωπαϊκή αεροπορική εταιρία που, από τον Ιούλιο του 2020, μπορούσε να υπομείνει τη μεγαλύτερη περίοδο πλήρους ακινητοποίησης του στόλου της πριν εξαντληθούν πλήρως τα ταμειακά αποθέματά της.
- 38 Από τα στοιχεία που εκτέθηκαν στις σκέψεις 30 έως 37 ανωτέρω, εξεταζόμενα από κοινού, μπορεί να συναχθεί ότι η προσφεύγουσα απέδειξε ότι η χορήγηση του επίμαχου μέτρου ήταν ικανή να ενισχύσει την ανταγωνιστική θέση της KLM εις βάρος της ίδιας και να έχει *prima facie* ως αποτέλεσμα να θιγεί ουσιωδώς η ανταγωνιστική της θέση 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 27 ανωτέρω).
- 39 Το συμπέρασμα αυτό δεν αναιρείται από τον ισχυρισμό της Γαλλικής Δημοκρατίας ότι η προσφεύγουσα δεν είναι η κύρια ανταγωνίστρια της KLM στην ολλανδική αγορά.
- 40 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.
- 41 Δεν μπορεί να ευδοκιμήσει άλλωστε ούτε ο ισχυρισμός της Γαλλικής Δημοκρατίας ότι η προσφεύγουσα δεν απέδειξε ότι η προσβαλλομένη απόφαση τη θίγει λόγω μιας πραγματικής καταστάσεως που τη διακρίνει από εκείνη όλων των άλλων ανταγωνιστών της KLM.
- 42 Ειδικότερα, η προϋπόθεση του ουσιώδους επηρεασμού της ανταγωνιστικής θέσης του προσφεύγοντος αποτελεί στοιχείο που αφορά αποκλειστικά τον ίδιο και πρέπει να αξιολογείται αποκλειστικά 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 28 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.

- 43 Εξάλλου, επιβάλλεται να επισημανθεί ότι η νομολογία που μνημονεύεται στη σκέψη 21 ανωτέρω προβλέπει δύο διακριτά κριτήρια προς απόδειξη του ότι μια απόφαση αφορά ατομικώς υποκείμενα άλλα από τους αποδέκτες της, ήτοι ότι η προσβαλλόμενη απόφαση τα θίγει λόγω «ορισμένων ιδιαίτερων ιδιοτήτων τους» ή λόγω «μιας πραγματικής κατάστασης 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.
- 44 Τούτο συμβαίνει εν προκειμένω. Συγκεκριμένα, τα στοιχεία που μνημονεύονται στις σκέψεις 30 έως 37 ανωτέρω καταδεικνύουν συνολικά, κατά τρόπο αρκούντως πειστικό, ότι η θέση της προσφεύγουσας στις οικείες αγορές παρουσίαζε ορισμένα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά, ήτοι ότι η προσφεύγουσα βρίσκεται σε άμεσο ανταγωνισμό με τη δικαιούχο σε μεγάλο αριθμό αεροπορικών γραμμών, στις οποίες επιπλέον εκμεταλλεύεται σημαντικό αριθμό θέσεων, ότι σχεδίαζε εμπορική επέκταση στην ολλανδική αγορά και ότι, χωρίς το επίμαχο μέτρο, υπήρχε κίνδυνος η KLM να καταστεί αφερέγγυα ή τουλάχιστον να αποδυναμωθεί σημαντικά, ενώ η οικονομική κατάσταση της προσφεύγουσας φαινόταν να είναι σχετικά ισχυρή σε σχέση με την κατάσταση της δικαιούχου, περιιάγοντάς την έτσι σε θέση ευνοϊκή ώστε, ελλείψει ενισχύσεως, να κερδίσει μερίδια αγοράς εις βάρος της KLM.
- 45 Από το σύνολο των προεκτεθέντων συνάγεται ότι η προσφεύγουσα απέδειξε επαρκώς κατά νόμον ότι το επίμαχο μέτρο ήταν ικανό να θίξει ουσιωδώς την ανταγωνιστική θέση της στην οικεία αγορά.
- 46 Διαπιστώνεται δε ότι η προσβαλλόμενη απόφαση αφορά επίσης άμεσα την προσφεύγουσα, δεδομένου, αφενός, ότι δεν υφίσταται καμία αμφιβολία ως προς τη βούληση του Βασιλείου των Κάτω Χωρών να χορηγήσει ενίσχυση στην KLM και, αφετέρου, ότι η ενέργεια αυτή είναι ικανή να περιαγάγει την προσφεύγουσα 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).
- 47 Επομένως, η προσφεύγουσα παραδεκτώς αμφισβητεί το βάσιμο της προσβαλλόμενης απόφασης.

Επί της ουσίας

- 48 Προς στήριξη της προσφυγής, η προσφεύγουσα προβάλλει πέντε λόγους ακυρώσεως, οι οποίοι αφορούν, κατ' ουσίαν, ο πρώτος, πλάνη περί το δίκαιο και πρόδηλη πλάνη εκτιμήσεως όσον αφορά τον αποκλεισμό της εταιρίας χαρτοφυλακίου Air France-KLM και της Air France από τον κύκλο των δικαιούχων του επίμαχου μέτρου, ο δεύτερος, παράβαση των διατάξεων της Συνθήκης ΛΕΕ και των γενικών αρχών του δικαίου σχετικά με την απαγόρευση των διακρίσεων, την ελεύθερη παροχή υπηρεσιών και την ελευθερία εγκατάστασης, ο τρίτος, εσφαλμένη εφαρμογή του άρθρου 107, παράγραφος 3, στοιχείο β', ΣΛΕΕ, ο τέταρτος, προσβολή των διαδικαστικών δικαιωμάτων της προσφεύγουσας και, ο πέμπτος, παράβαση της υποχρέωσης αιτιολόγησής.

Επί του πρώτου λόγου ακυρώσεως, σχετικού με τον αποκλεισμό της εταιρίας χαρτοφυλακίου Air France-KLM και της Air France από τον κύκλο των δικαιούχων του επίμαχου μέτρου

- 49 Η προσφεύγουσα αμφισβητεί τον προσδιορισμό του δικαιούχου του επίμαχου μέτρου. Υποστηρίζει ότι η Επιτροπή κακώς έκρινε ότι μόνον η KLM και οι εταιρίες που βρίσκονταν υπό τον έλεγχό της ήταν οι δικαιούχοι του επίμαχου μέτρου, αποκλειομένων της εταιρίας χαρτοφυλακίου Air France-KLM και της Air France. Συναφώς, επικαλείται διάφορα στοιχεία προκειμένου να αποδείξει ότι η εταιρία χαρτοφυλακίου Air France-KLM και η Air France ήταν επίσης δυνητικοί ή έμμεσοι δικαιούχοι του επίμαχου μέτρου. Τα στοιχεία αυτά αφορούν, κατ' ουσίαν, τους κεφαλαιουχικούς, οργανικούς, λειτουργικούς και οικονομικούς δεσμούς μεταξύ της εταιρίας χαρτοφυλακίου Air France-KLM, της Air France και της KLM, το συμβατικό πλαίσιο βάσει του οποίου χορηγήθηκε το επίμαχο μέτρο καθώς και το γενικότερο πλαίσιο στο οποίο αυτό εντάσσεται.
- 50 Η Επιτροπή αμφισβητεί τα επιχειρήματα της προσφεύγουσας υπογραμμίζοντας, βάσει των στοιχείων που παρατέθηκαν στην προσβαλλόμενη απόφαση, ότι η Air France και η KLM απολαύουν de facto μεγάλης λειτουργικής, οικονομικής και οργανικής αυτονομίας, τόσο η μία έναντι της άλλης όσο και έναντι της εταιρίας χαρτοφυλακίου Air France-KLM. Επιπλέον, η δομή της επιχείρησης και της διακυβέρνησης του ομίλου Air France-KLM αποτρέπει επίσης κάθε κίνδυνο έμμεσης μεταβίβασης της ενίσχυσης μεταξύ της Air France και της KLM. Εξάλλου, το επίμαχο μέτρο περιλαμβάνει συμβατικούς μηχανισμούς ισοδύναμους με ρήτρα διαθέσεως, οι οποίοι προσπορίζουν το πραγματικό χρηματοοικονομικό πλεονέκτημα του εν λόγω μέτρου αποκλειστικά στην KLM.
- 51 Η Γαλλική Δημοκρατία, το Βασίλειο των Κάτω Χωρών, η KLM, η Air France και η εταιρία χαρτοφυλακίου Air France-KLM συμφωνούν με τις παρατηρήσεις της Επιτροπής.
- 52 Με την προσβαλλόμενη απόφαση, η Επιτροπή έκρινε ότι δικαιούχοι του επίμαχου μέτρου ήταν η KLM και οι θυγατρικές που βρίσκονται υπό τον έλεγχό της. Αντιθέτως, μολονότι η KLM ανήκει στον όμιλο Air France-KLM, ούτε η μητρική της εταιρία, ήτοι η εταιρία χαρτοφυλακίου Air France-KLM, ούτε οι αδελφές εταιρίες της, περιλαμβανομένης της Air France και των θυγατρικών τις οποίες αυτή ελέγχει, είναι δικαιούχοι του εν λόγω μέτρου.
- 53 Ο υπό κρίση λόγος ακυρώσεως εγείρει επομένως, κατ' ουσίαν, το ζήτημα του προσδιορισμού του δικαιούχου μέτρου ενισχύσεως στο πλαίσιο ομίλου εταιριών.
- 54 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 περισσοτέρων νομικώς διακριτών οντοτήτων ανακύπτει ιδίως όταν πρόκειται να προσδιορισθεί 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].
- 55 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 επιχείρησης 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).
- 56 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.
- 57 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].
- 58 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.
- 59 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 νομικές και οικονομικά 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).
- 60 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).

- 61 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].
- 62 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*
- 63 Προκαταρκτικώς, η Επιτροπή υποστηρίζει ότι, με το δικόγραφο της προσφυγής, η προσφεύγουσα εκτιμά ότι το γεγονός ότι μια μητρική εταιρία είχε de jure τη δυνατότητα να ασκεί έλεγχο επί της θυγατρικής της αρκούσε «αφ' εαυτού» για να γίνει δεκτό ότι η μητρική εταιρία έπρεπε να θεωρηθεί και αυτή ως δικαιούχος μέτρου ενισχύσεως. Πλην όμως, με το υπόμνημα απαντήσεως της, η προσφεύγουσα υποστηρίζει ότι η Επιτροπή δεν έλαβε υπόψη, στο πλαίσιο της εκτιμήσεως της, την εξουσία ελέγχου της εταιρίας χαρτοφυλακίου Air France-KLM επί των θυγατρικών της. Συνεπώς, το τελευταίο αυτό επιχείρημα της προσφεύγουσας, δεδομένου ότι δεν αποτελεί ανάπτυξη του επιχειρήματος που περιλαμβάνεται στο δικόγραφο της προσφυγής, είναι अपараδέκτο διότι προβλήθηκε για πρώτη φορά με το υπόμνημα απαντήσεως.
- 64 Η επιχειρηματολογία της Επιτροπής σχετικά με το απараδέκτο του επιχειρήματος που προέβαλε η προσφεύγουσα, με το υπόμνημα απαντήσεως, ότι δεν ελήφθη υπόψη από την Επιτροπή, στο πλαίσιο της εκτιμήσεως της, η εξουσία ελέγχου της εταιρίας χαρτοφυλακίου Air France-KLM επί των θυγατρικών της, πρέπει να απορριφθεί καθόσον η εν λόγω επιχειρηματολογία στηρίζεται σε αποσπασματική ανάγνωση του δικογράφου της προσφυγής. Συγκεκριμένα, στο δικόγραφο της προσφυγής, η προσφεύγουσα αφενός υποστηρίζει ότι η Επιτροπή δεν εκτίμησε ορθώς τα αποτελέσματα της εκ του καταστατικού δυνατότητας της εταιρίας χαρτοφυλακίου Air France-KLM να ασκεί έλεγχο καθώς και να παρέχει κίνητρα και οικονομική στήριξη στη θυγατρική KLM και, αφετέρου, επικρίνει την εκτίμηση της Επιτροπής σχετικά με διάφορους άλλους παράγοντες που αφορούν τους οργανικούς, λειτουργικούς, οικονομικούς και συμβατικούς δεσμούς μεταξύ των διαφόρων οντοτήτων του ομίλου Air France-KLM. Επομένως, τα επιχειρήματα που προβάλλονται με το δικόγραφο της προσφυγής δεν περιορίζονται απλώς στην επίκληση της de jure δυνατότητας της εταιρίας χαρτοφυλακίου Air France-KLM να ασκεί έλεγχο επί της KLM. Συνεπώς, το επιχείρημα που περιλαμβάνεται στο υπόμνημα απαντήσεως δεν είναι απараδέκτο, δεδομένου ότι αποτελεί περαιτέρω ανάπτυξη.
- 65 Κατόπιν της ανωτέρω διευκρινίσεως, επισημαίνεται, πρώτον, όσον αφορά τους κεφαλαιουχικούς δεσμούς μεταξύ των διαφόρων οντοτήτων που ανήκουν στον όμιλο Air France-KLM, ότι, όπως υπομνήσθηκε στη σκέψη 3 ανωτέρω, η Air France ανήκει κατά 100 % στην εταιρία

χαρτοφυλακίου Air France-KLM και ότι η τελευταία αυτή εταιρία κατέχει το 93,84 % του μετοχικού κεφαλαίου, το 99,7 % των οικονομικών δικαιωμάτων και το 49 % των δικαιωμάτων ψήφου της KLM.

- 66 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).
- 67 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).
- 68 Εν προκειμένω, από το σημείο 33 της προσβαλλόμενης απόφασης προκύπτει ότι η εταιρία χαρτοφυλακίου Air France-KLM έχει εξουσία ελέγχου επί της KLM χάρη στα δικαιώματα αρνησικυρίας που διαθέτει, αφενός, όσον αφορά τις υποθέσεις και τους προϋπολογισμούς της KLM, και, αφετέρου, όσον αφορά τις αποδοχές, τον διορισμό και την παύση των διευθυντικών στελεχών της, συμπεριλαμβανομένων του διορισμού και της παύσης των μελών του διοικητικού συμβουλίου της KLM. 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».
- 69 Από τα σημεία 40 και 51 της προσβαλλόμενης απόφασης προκύπτει επίσης ότι η εταιρία χαρτοφυλακίου Air France-KLM έχει δικαίωμα εγκρίσεως όσον αφορά τις υπερβαίνουσες τα 150 εκατομμύρια ευρώ πράξεις χρηματοδοτήσεως των θυγατρικών της. Το δικαίωμα αυτό αποδείχθηκε κρίσιμο εν προκειμένω, δεδομένου ότι, όπως αναγνωρίζει η Επιτροπή με την προσβαλλόμενη απόφαση, η χρηματοδότηση που χορήγησε το Βασίλειο των Κάτω Χωρών υπερέβαινε το όριο των 150 εκατομμυρίων ευρώ, οπότε η εταιρία χαρτοφυλακίου Air France-KLM έπρεπε να την εγκρίνει πριν από τη χορήγησή της.
- 70 Δεύτερον, όσον αφορά τους οργανικούς δεσμούς μεταξύ της εταιρίας χαρτοφυλακίου Air France-KLM, της Air France και της KLM, η προσφεύγουσα παραπέμπει, 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), επικαλούμενη απόσπασμα

του εγγράφου αυτού το οποίο συζητήθηκε 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.

- 71 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.
- 72 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.
- 73 Επιπλέον, κατά το γενικό έγγραφο αναφοράς 2019, μολονότι 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.
- 74 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.
- 75 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.
- 76 Επομένως, οι κεφαλαιουχικοί και οργανικοί δεσμοί εντός του ομίλου Air France-KLM τείνουν να καταδείξουν ότι η εταιρία χαρτοφυλακίου Air France-KLM ασκεί πράγματι έλεγχο αναμειγνυόμενη 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.
- 77 Συνεπώς, οι κεφαλαιουχικοί και οργανικοί δεσμοί εντός του ομίλου Air France-KLM αποτελούν, όπως υποστηρίζει η προσφεύγουσα, 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

- 78 Πρώτον, η Επιτροπή επισήμανε, στο σημείο 36 της προσβαλλόμενης απόφασης, ότι η εταιρία χαρτοφυλακίου Air France-KLM απασχολούσε τους δικούς της εργαζομένους και «στηριζόταν» σε υπαλλήλους αποσπασμένους στην ίδια από την Air France και την KLM. Εξάλλου, όπως υπομνήσθηκε στη σκέψη 68 ανωτέρω, η Επιτροπή ανέφερε στα σημεία 33 και 112 της προσβαλλόμενης απόφασης ότι η εν λόγω εταιρία χαρτοφυλακίου 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 συγκεκριμένης εταιρίας χαρτοφυλακίου και των θυγατρικών της, ενώ ταυτόχρονα η εταιρία χαρτοφυλακίου εμπλέκεται στις σημαντικότερες αποφάσεις που αφορούν τα διευθυντικά στελέχη των θυγατρικών της.
- 79 Δεύτερον, στο σημείο 37 της προσβαλλόμενης απόφασης, η Επιτροπή εξήγησε ότι η εταιρία χαρτοφυλακίου Air France-KLM δεν δραστηριοποιούνταν «άμεσα» στις αγορές αεροπορικών μεταφορών στις οποίες δραστηριοποιούνταν η Air France και η KLM, διαπιστώνοντας ότι ο ρόλος της εν λόγω εταιρίας χαρτοφυλακίου ήταν να παρέχει στήριξη στις θυγατρικές της «στους τομείς της πληροφορικής, του ανθρώπινου δυναμικού, του μάρκετινγκ, της ψηφιακής τεχνολογίας, της επικοινωνίας και της καινοτομίας».
- 80 Στο σημείο 42 της προσβαλλόμενης απόφασης, η Επιτροπή διαπίστωσε ωστόσο 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. Η διαπίστωση αυτή προκύπτει επίσης από το σημείο 112 της προσβαλλόμενης απόφασης.
- 81 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 72 ανωτέρω), όπερ επιβεβαιώνει την ύπαρξη ορισμένου βαθμού ολοκλήρωσης μεταξύ της εταιρίας χαρτοφυλακίου Air France-KLM, της Air France και της KLM.
- 82 Η ύπαρξη ορισμένου λειτουργικού συντονισμού εντός του ομίλου Air France-KLM καταδεικνύεται, εξάλλου, από το παράδειγμα της «Transavia», το οποίο επικαλείται η προσφεύγουσα. 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. Επιπλέον, όπως υποστηρίζει η προσφεύγουσα, η «Transavia» μνημονεύεται συχνά ως ενιαία επιχείρηση στο γενικό έγγραφο αναφοράς 2019 καθώς και στο γενικό έγγραφο αναφοράς 2020 της εταιρίας χαρτοφυλακίου Air France-KLM το οποίο κατατέθηκε στην Autorité des

marchés financiers (Αρχή Κινητών Αξιών και Αγορών, Γαλλία) κατ' εφαρμογήν του κανονισμού (ΕΕ) 2017/1129 (στο εξής: γενικό έγγραφο αναφοράς 2020), στις περιπτώσεις που τα έγγραφα αυτά κάνουν λόγο για το τμήμα «low cost» της εμπορικής δραστηριότητας του ομίλου. Επομένως, το παράδειγμα αυτό μαρτυρεί ορισμένη λειτουργική και εμπορική ολοκλήρωση και συνεργασία μεταξύ δύο θυγατρικών της Air France και της KLM.

- 83 Τρίτον, από τα σημεία 38 έως 40 και 112 της προσβαλλόμενης απόφασης προκύπτει ότι η εταιρία χαρτοφυλακίου Air France-KLM επιτελεί επίσης 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 προσβαλλόμενη απόφαση, να αντλεί κεφάλαια από τις χρηματοπιστωτικές αγορές (χρέος ή ίδια κεφάλαια) προς όφελος των θυγατρικών της ανάλογα με τις ατομικές τους ανάγκες.
- 84 Πρέπει να προστεθεί ότι, όπως υποστηρίζει η προσφεύγουσα και όπως προκύπτει από τις σκέψεις 70 έως 75 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 αναγκαιών σχετικών καλύψεων που αποτελούν αντικείμενο συνεχούς και διαρκούς παρακολούθησης σε επίπεδο ομίλου Air France-KLM.
- 85 Ο χρηματοοικονομικός ρόλος της εταιρίας χαρτοφυλακίου Air France-KLM καταδεικνύεται εν προκειμένω από το γεγονός, για το οποίο γίνεται λόγος στο σημείο 40 της προσβαλλόμενης απόφασης, 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.
- 86 Στην προσβαλλόμενη απόφαση και κατά την επ' ακροατηρίου συζήτηση, η Επιτροπή, μολονότι αναγνώρισε τον χρηματοοικονομικό ρόλο που διαδραματίζει η εταιρία χαρτοφυλακίου Air France-KLM υπέρ των θυγατρικών της, σχετικοποίησε τη σημασία του, χαρακτηρίζοντάς τον «περιορισμένο» (σημείο 38 της προσβαλλόμενης απόφασης).
- 87 Εντούτοις, από τις σκέψεις 68 έως 85 ανωτέρω προκύπτει ότι οι σημαντικές ή στρατηγικές αποφάσεις σχετικά με τη χρηματοδότηση, τις επενδύσεις και τον στόλο συντονίζονται, ή ακόμη και εγκρίνονται, από την εταιρία χαρτοφυλακίου Air France-KLM.
- 88 Το συμπέρασμα αυτό ενισχύουν τα στοιχεία των γενικών εγγράφων αναφοράς 2019 και 2020, από τα οποία 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».
- 89 Παρά ταύτα, στην προσβαλλόμενη απόφαση, η Επιτροπή έκρινε ότι η Air France και η KLM ήταν «λειτουργικά αυτόνομες», στηριζόμενη στα ακόλουθα στοιχεία (σημείο 41 της προσβαλλόμενης απόφασης).
- 90 Πρώτον, κρίθηκε ότι η Air France και η KLM διαθέτουν «διακριτές ομάδες διαχείρισεως» (σημείο 41, πρώτη περίπτωση, της προσβαλλόμενης απόφασης). Εντούτοις, η διαπίστωση αυτή μετριάζεται από τα στοιχεία που εκτίθενται στις σκέψεις 68 έως 75 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.

- 91 Δεύτερον, κατά την προσβαλλόμενη απόφαση, η KLM είναι «ανεξάρτητη και πλήρως υπεύθυνη» για την «πλειονότητα» των κύριων στοιχείων των εμπορικών δραστηριοτήτων της, ιδίως δε για τους ανθρώπινους πόρους, τον στόλο, την ανάπτυξη του δικτύου, τις σχέσεις με τους πελάτες, τη διαχείριση των επιβατών και του φορτίου, τις δραστηριότητες συντήρησης, τις αεροπορικές δραστηριότητες, τις υπηρεσίες επί του αεροσκάφους και την εμπορική προώθηση (σημείο 41, πρώτη περίπτωση, της προσβαλλόμενης απόφασης). Εντούτοις, οι διαπιστώσεις αυτές παραγνωρίζουν τον ρόλο που διαδραματίζει η εταιρία χαρτοφυλακίου Air France-KLM τόσο σε σχέση με τις πράξεις που αφορούν τον στόλο (βλ. σκέψεις 68 και 72 ανωτέρω) όσο και σε σχέση με την παροχή υπηρεσιών αεροπορικών μεταφορών, ιδίως στον τομέα των πωλήσεων και της διαχείρισης των τιμών και των εσόδων, όπου η στρατηγική καθορίζεται στο επίπεδο της εταιρίας χαρτοφυλακίου (βλ. σκέψεις 80 έως 82 ανωτέρω).
- 92 Τρίτον, κατά την προσβαλλόμενη απόφαση, η KLM διαθέτει «ανεξάρτητη χρηματοοικονομική οργάνωση», όσον αφορά ιδίως τη χρηματοδότηση και τον έλεγχο των εσωτερικών και εξωτερικών εκθέσεων, της ταμειακής κατάστασης, του λογιστικού ελέγχου και της φορολογίας (σημείο 41, δεύτερη περίπτωση, της προσβαλλόμενης απόφασης). Στο σημείο 40 της προσβαλλόμενης απόφασης, η Επιτροπή επισήμανε επιπλέον ότι οι «τρέχουσες» χρηματοοικονομικές δραστηριότητες ασκούνται από την Air France και την KLM κατά τρόπο ανεξάρτητο. Ωστόσο, οι διαπιστώσεις αυτές προσκρούουν στο γεγονός ότι κάθε χρηματοδότηση πέραν του ορίου των 150 εκατομμυρίων ευρώ ή κάθε επένδυση άνω των πέντε εκατομμυρίων ευρώ υπόκειται σε έγκριση της εταιρίας χαρτοφυλακίου Air France-KLM. Εξάλλου, το γεγονός ότι η Air France και η KLM διαχειρίζονται τις «τρέχουσες» χρηματοοικονομικές δραστηριότητες δεν αναιρεί τα ανωτέρω.
- 93 Τέταρτον, πάντοτε κατά την προσβαλλόμενη απόφαση, η KLM διαχειρίζεται τις ανάγκες της σε ρευστότητα «κατά τρόπο ανεξάρτητο χωρίς παρέμβαση της Air France». Η εταιρία χαρτοφυλακίου Air France-KLM δεν έχει κανέναν έλεγχο επί των κεφαλαίων της KLM. Παραδείγματος χάριν, ορισμένες αποφάσεις λαμβάνονται στο επίπεδο του διοικητικού συμβουλίου της KLM και όχι στο επίπεδο της εταιρίας χαρτοφυλακίου. Δεν υφίσταται επίσης «μηχανισμός επιμερισμού των κερδών και των ζημιών ούτε συμφωνία περί από κοινού υπολογισμού των ταμειακών διαθεσίμων μεταξύ της Air France και της KLM» (σημείο 40, δεύτερη περίπτωση, και σημείο 41 της προσβαλλόμενης απόφασης).
- 94 Ωστόσο, αφενός, το γεγονός ότι η Air France και η KLM διαχειρίζονται κατά τρόπο ανεξάρτητο τα ταμειακά τους διαθέσιμα πρέπει επίσης να σχετικοποιηθεί υπό το πρίσμα του ότι η εταιρία χαρτοφυλακίου Air France-KLM αντλεί κεφάλαια στις αγορές υπέρ των θυγατρικών της (βλ. σκέψη 83 ανωτέρω), ότι εγκρίνει τις πράξεις χρηματοδότησεως που υπερβαίνουν τα 150 εκατομμύρια ευρώ και ότι δίδει στις θυγατρικές της οδηγίες επί ζητημάτων προϋπολογισμού. Ομοίως, η διαπίστωση ότι «ορισμένες αποφάσεις» λαμβάνονται στο επίπεδο του διοικητικού συμβουλίου της KLM και όχι στο επίπεδο της εταιρίας χαρτοφυλακίου Air France-KLM πρέπει να σχετικοποιηθεί υπό το πρίσμα των περιστάσεων που επισημάνθηκαν στη σκέψη 72 ανωτέρω,

από τις οποίες προκύπτει ότι η εταιρία χαρτοφυλακίου εμπλέκεται στη λήψη των σημαντικών και στρατηγικών αποφάσεων στον τομέα της χρηματοδότησης, των επενδύσεων και των πράξεων που αφορούν τον στόλο.

- 95 Αφετέρου, μολονότι η Επιτροπή υποστήριξε ότι δεν υπήρχε μηχανισμός επιμερισμού των κερδών και των ζημιών ούτε συμφωνία περί από κοινού υπολογισμού των ταμειακών διαθεσίμων μεταξύ της Air France και της KLM, εντούτοις επισήμανε, στο σημείο 47 της προσβαλλόμενης απόφασης, ότι υπήρχαν «συμφωνίες επιμερισμού του κόστους» μεταξύ της Air France και της KLM και των θυγατρικών τους. Από το ίδιο σημείο προκύπτει ότι υφίστανται «κοινές δραστηριότητες ασκούμενες από κοινού από την Air France και την KLM ή τις θυγατρικές τους». Τα στοιχεία αυτά επιβεβαιώνουν την ύπαρξη ορισμένης λειτουργικής ολοκλήρωσης και συνεργασίας μεταξύ της Air France και της KLM ή των θυγατρικών τους εντός του ομίλου Air France-KLM.
- 96 Επομένως, το συμπέρασμα στο οποίο κατέληξε η Επιτροπή, ότι δηλαδή η Air France και η KLM απολαμβάνουν λειτουργικής αυτονομίας, τίθεται εν αμφιβόλω από το σύνολο των εκτιμήσεων που περιλαμβάνονται στις σκέψεις 78 έως 95 ανωτέρω.
- 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 περί κρατικών ενισχύσεων.

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

- 98 Στα σημεία 43 έως 46 και 113 της προσβαλλόμενης απόφασης, η Επιτροπή έκρινε ότι η εταιρία χαρτοφυλακίου Air France-KLM, η KLM και η Air France διέθεταν de facto οικονομική αυτοτέλεια, τούτο δε για τους ακόλουθους λόγους.
- 99 Καταρχάς, η εταιρία χαρτοφυλακίου Air France-KLM δεν ασκεί καμία δραστηριότητα από την οποία να προκύπτουν εξωτερικά έσοδα, οπότε δεν μπορεί να υποστηρίξει κατά τρόπο αυτόνομο την Air France και την KLM. Τα έσοδα της εν λόγω εταιρίας χαρτοφυλακίου προκύπτουν 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 του κόστους (σημεία 43 και 44 της προσβαλλόμενης απόφασης). Εν συνεχεία, μολονότι η εταιρία χαρτοφυλακίου Air France-KLM είναι σε θέση να παρέχει ορισμένες χρηματοοικονομικές υπηρεσίες στην KLM, οι υπηρεσίες αυτές δεν συνεπάγονται παροχή χρηματοοικονομικής στήριξης στην KLM και στην Air France (σημείο 45 της προσβαλλόμενης απόφασης). Τέλος, οι εμπορικές σχέσεις μεταξύ της Air France και της KLM διεξάγονται υπό συνήθεις συνθήκες αγοράς και αποτελούν αντικείμενο διαπραγμάτευσης από αυτόνομες διευθυντικές ομάδες. Όσον αφορά τις συμφωνίες επιμερισμού του κόστους μεταξύ των δύο αυτών εταιριών, αυτές προβλέπουν μηχανισμό κατανομής στηριζόμενο στα «πρότυπα της αγοράς» (σημεία 46 και 47 της προσβαλλόμενης απόφασης).
- 100 Συναφώς, πρώτον, όπως υποστηρίζει η προσφεύγουσα, το γεγονός ότι η εταιρία χαρτοφυλακίου Air France-KLM πραγματοποιεί τα έσοδά της αποκλειστικά από τις θυγατρικές της 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 80 ανωτέρω), καθώς και από το γεγονός ότι η εταιρία χαρτοφυλακίου εμπλέκεται στη χρηματοδότηση των θυγατρικών της κατά τρόπο συντονισμένο (βλ. σκέψεις 83 έως 87 ανωτέρω).

- 101 Δεύτερον, ακόμη και αν υποθεθεί ότι η εταιρία χαρτοφυλακίου Air France-KLM ενεργεί στις χρηματοπιστωτικές αγορές μόνον ως «μεσάζων» μεταξύ των θυγατρικών της και των επενδυτών, τούτο επιβεβαιώνει το γεγονός ότι η εν λόγω εταιρία χαρτοφυλακίου ενεργεί προς το συμφέρον των θυγατρικών της αντλώντας κεφάλαια για τις ανάγκες τους στις χρηματοπιστωτικές αγορές. Το γεγονός αυτό καταδεικνύει ότι η συγκεκριμένη εταιρία χαρτοφυλακίου διαπραγματεύεται τους όρους της χρηματοδότησης 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.
- 102 Μαρτυρία τούτου αποτελεί το γεγονός, το οποίο επικαλείται η προσφεύγουσα, ότι η εταιρία χαρτοφυλακίου Air France-KLM είχε ανακοινώσει δημοσίως τον Ιούλιο του 2021 κοινή παραγγελία σημαντικού αριθμού αεροσκαφών για τις ανάγκες της KLM, της «Transavia Netherlands» και της «Transavia France». Ερωτηθείσα συναφώς στο πλαίσιο μέτρου οργάνωσης της διαδικασίας και κατά την επ' ακροατηρίου συζήτηση, η Επιτροπή επιβεβαίωσε την ύπαρξη της κοινής αυτής παραγγελίας, εξηγώντας ότι η εν λόγω εταιρία χαρτοφυλακίου είχε διαπραγματευθεί τους όρους της προκειμένου να επιτύχει καλύτερη συμφωνία. Επομένως, μολονότι οι συμβάσεις υπογράφηκαν και εξοφλήθηκαν χωριστά από την KLM, την «Transavia Netherlands» και την «Transavia France», γεγονός παραμένει ότι η KLM, η «Transavia Netherlands» και η «Transavia France» κατόρθωσαν να επιτύχουν καλύτερη συμφωνία χάρη στην εταιρία χαρτοφυλακίου Air France-KLM.
- 103 Τρίτον, όπως επισημάνθηκε στη σκέψη 95 ανωτέρω, το γεγονός, το οποίο παραδέχθηκε η Επιτροπή, ότι υφίστανται συμφωνίες επιμερισμού του κόστους μεταξύ της Air France και της KLM, καθώς και δραστηριότητες ασκούμενες από κοινού από την Air France και την KLM και τις θυγατρικές τους, επιβεβαιώνει την ύπαρξη ορισμένης οικονομικής ολοκλήρωσης και συνεργασίας μεταξύ τους.
- 104 Τέταρτον, η Επιτροπή υποστηρίζει, στα σημεία 44 και 46 της προσβαλλόμενης απόφασης, 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 ίδιων των θυγατρικών, αναπτύσσονται «υπό συνήθεις συνθήκες αγοράς». Ειδικότερα, όσον αφορά τις σχέσεις μεταξύ Air France και KLM, η Επιτροπή αναφέρεται, στο πλαίσιο αυτό, στο γεγονός ότι οι δύο εταιρίες εξακολουθούν να φορολογούνται στη Γαλλία και στις Κάτω Χώρες αντιστοίχως, ότι η γαλλική και η ολλανδική φορολογική νομοθεσία προβλέπουν ότι όλες οι ενδοομιλικές συναλλαγές πρέπει να πραγματοποιούνται ως εάν είχαν συναφθεί μεταξύ ανεξάρτητων φορέων και ότι, ως εκ τούτου, κανένα πλεονέκτημα δεν θα μπορούσε να μεταβιβαστεί από τη μία στην άλλη εταιρία με αυτόν τον τρόπο (σημείο 46 της προσβαλλόμενης απόφασης). 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 100 έως 103 ανωτέρω.

- 105 Επιπλέον, υπενθυμίζεται ότι η χορήγηση του επίμαχου μέτρου δικαιολογούνταν, μεταξύ άλλων, από την ανάγκη στήριξης της KLM σε μια στιγμή σοβαρής έλλειψης ρευστότητας και κινδύνου αθέτησης υποχρεώσεων (σημεία 12 και 13 της προσβαλλόμενης απόφασης). Υπό τις συνθήκες αυτές, το πλεονέκτημα του επίμαχου μέτρου μεταφράζεται ακριβώς στη διάθεση σημαντικών ποσών ρευστότητας τα οποία δεν θα ήταν διαθέσιμα υπό συνθήκες 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 μίας εκ των κύριων θυγατρικών του, ήτοι της KLM, και επίσης καθυστερεί κατ' αυτόν τον τρόπο τους πιστωτές των εταιριών του, διευκρινιζόμενου επιπλέον ότι το κρατικό δάνειο που αποτελούσε μέρος του επίμαχου μέτρου ήταν μειωμένης εξασφάλισης έναντι μη εξασφαλισμένων και μη μειωμένης εξασφάλισης τραπεζικών δανείων ή ομολόγων (σημείο 81 της προσβαλλόμενης απόφασης). 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.
- 106 Εξάλλου, ελλείψει του επίμαχου μέτρου, η KLM δεν θα μπορούσε πιθανώς να συνεχίσει τις δραστηριότητές της και, ως εκ τούτου, θα έθετε επίσης σε κίνδυνο τη συνέχιση των δραστηριοτήτων που ασκούνται από κοινού με την Air France (βλ. σκέψεις 80 έως 82, 95, 102 και 103 ανωτέρω). Επομένως, καθιστώντας δυνατή τη συνέχιση των δραστηριοτήτων της KLM, το εν λόγω μέτρο καθιστά επίσης δυνατή, εμμέσως πλην σαφώς, τη συνέχιση των δραστηριοτήτων που ασκούν από κοινού η Air France και η 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 περί κρατικών ενισχύσεων.
- *Επί των συμβάσεων βάσει των οποίων χορηγήθηκε το επίμαχο μέτρο*
- 108 Στα σημεία 53 και 114 της προσβαλλόμενης απόφασης, η Επιτροπή έκρινε, κατ' ουσίαν, ότι οι συμβατικοί μηχανισμοί βάσει των οποίων χορηγήθηκε το επίμαχο μέτρο διασφάλιζαν ότι η KLM και οι θυγατρικές της ήταν οι μόνοι δικαιούχοι του μέτρου αυτού.
- 109 Η προσφεύγουσα ισχυρίζεται, κατ' ουσίαν, επικαλούμενη το περιεχόμενο ορισμένων ρητρών των επίμαχων συμβάσεων, ότι οι συμβάσεις αυτές δεν είναι ικανές να εγγυηθούν ότι η KLM είναι η μόνη δικαιούχος του επίμαχου μέτρου.
- 110 Η Επιτροπή αντιτάσσει ότι οι επίμαχοι συμβατικοί μηχανισμοί ισοδυναμούν με ρήτρα διαθέσεως, οι οποίοι παρέχουν το πραγματικό χρηματοοικονομικό πλεονέκτημα του επίμαχου μέτρου αποκλειστικά στην KLM.
- 111 Διαπιστώνεται ότι το επίμαχο μέτρο έπρεπε να χορηγηθεί βάσει, μεταξύ άλλων, των ακόλουθων συμβάσεων, οι οποίες περιγράφονται στο σημείο 18 της προσβαλλόμενης απόφασης: πρώτον, μιας συμφωνίας-πλαίσιου συναφθείσας μεταξύ του Ολλανδικού Δημοσίου, της KLM και της εταιρίας-χαρτοφυλακίου Air France-KLM (στο εξής: συμφωνία-πλαίσιο), δεύτερον, μιας συμφωνίας για ανανεώσιμο πιστωτικό όριο συναφθείσας μεταξύ της KLM και κοινοπραξίας τραπεζών (στο εξής: συμφωνία για το τραπεζικό δάνειο)· και, τρίτον, μιας σύμβασης κρατικού δανείου συναφθείσας μεταξύ του Ολλανδικού Δημοσίου και της KLM (στο εξής: συμφωνία για το κρατικό δάνειο).

- 112 Επιβάλλεται να σημειωθεί ότι, όπως επισημαίνει η προσφεύγουσα, η εταιρία χαρτοφυλακίου Air France-KLM είναι συμβαλλόμενο μέρος στη συμφωνία-πλαίσιο που καθορίζει τις γενικές προϋποθέσεις χορήγησης του επίμαχου μέτρου. Επομένως, η εν λόγω εταιρία χαρτοφυλακίου κατέστη φορέας συμβατικών δικαιωμάτων και υποχρεώσεων έναντι των αντισυμβαλλομένων της στο πλαίσιο της εφαρμογής του επίμαχου μέτρου.
- 113 Συγκεκριμένα, πρώτον, όπως προκύπτει από το σημείο 51 της προσβαλλόμενης απόφασης, η συμφωνία-πλαίσιο αποτελεί το νομικό μέσο με το οποίο η απορρέουσα από το επίμαχο μέτρο χρηματοδότηση εγκρίνεται από την εταιρία χαρτοφυλακίου Air France-KLM, δεδομένου ότι όλες οι πράξεις χρηματοδότησης που υπερβαίνουν τα 150 εκατομμύρια ευρώ υπόκεινται σε έγκρισή της.
- 114 Δεύτερον, από τα σημεία 85 έως 90 της προσβαλλόμενης απόφασης προκύπτει ότι οι ολλανδικές αρχές επιβάλλουν «πρόσθετες προϋποθέσεις» για τη χορήγηση του επίμαχου μέτρου. Πλην όμως, από τις απαντήσεις που έδωσε η Επιτροπή στο πλαίσιο μέτρου οργανώσεως της διαδικασίας και κατά την επ' ακροατηρίου συζήτηση προκύπτει ότι οι εν λόγω «πρόσθετες προϋποθέσεις» περιλαμβάνονται στη συμφωνία-πλαίσιο και ότι, ως εκ τούτου, η εταιρία χαρτοφυλακίου Air France-KLM είχε δεσμευθεί ειδικώς να τις μεταχειριστεί ως προϋποθέσεις προς τον σκοπό της χορήγησης του επίμαχου μέτρου.
- 115 Παραδείγματος χάριν, από τις απαντήσεις της Επιτροπής στο πλαίσιο του μέτρου οργανώσεως της διαδικασίας προκύπτει ότι η εταιρία χαρτοφυλακίου Air France-KLM έπρεπε να συναινέσει σε σχέδιο αναδιάρθρωσης της KLM, το οποίο, κατά το σημείο 89 της προσβαλλόμενης απόφασης, έπρεπε να εκπονηθεί το αργότερο την 1η Οκτωβρίου 2020 και να εφαρμοστεί μέχρι το 2025 προκειμένου να βελτιωθεί το περιθώριο αποδοτικότητας της KLM.
- 116 Επιπλέον, η εταιρία χαρτοφυλακίου Air France-KLM είχε συμφωνήσει να τροποποιήσει, στη συμφωνία-πλαίσιο, ορισμένους όρους των συμφωνιών που είχαν συναφθεί μεταξύ του Ολλανδικού Δημοσίου, της εν λόγω εταιρίας χαρτοφυλακίου και της KLM κατά τον χρόνο έγκρισης της συγκέντρωσης μεταξύ της Air France και της KLM το 2004. Οι τροποποιήσεις αυτές θα είχαν ως αποτέλεσμα να παραταθεί σε πέντε έτη η προθεσμία προειδοποίησης για την παύση ισχύος των δεσμεύσεων που είχαν αναλάβει τα μέρη βάσει των συμφωνιών αυτών σχετικά, μεταξύ άλλων, με τον τόπο εγκατάστασης της KLM, με την έδρα βάσης της στις Κάτω Χώρες και με τη διατήρηση των υφισταμένων αδειών εκμετάλλευσης.
- 117 Η εταιρία χαρτοφυλακίου Air France-KLM έδωσε επίσης τη συγκατάθεσή της για τη θέση σε ισχύ και άλλων προϋποθέσεων προβλεπόμενων στη συμφωνία-πλαίσιο όσον αφορά, μεταξύ άλλων, το εργατικό δίκαιο, την ποιότητα του δικτύου και τη βιωσιμότητα.
- 118 Επομένως, πλείονες προϋποθέσεις για τη χορήγηση του επίμαχου μέτρου υπόκεινται ρητώς στην έγκριση της εταιρίας χαρτοφυλακίου Air France-KLM ή αποτελούν αντικείμενο δεσμεύσεως εκ μέρους της. Τούτο καταδεικνύει ότι οι συμβάσεις βάσει των οποίων χορηγήθηκε το επίμαχο μέτρο συνεπάγονται για την εν λόγω εταιρία χαρτοφυλακίου σημαντικά συμβατικά δικαιώματα και υποχρεώσεις στο πλαίσιο της χορήγησης και της εφαρμογής του εν λόγω μέτρου.
- 119 Παρά ταύτα, η Επιτροπή έκρινε, στα σημεία 53 και 114 της προσβαλλόμενης απόφασης, ότι πλείονες συμβατικοί μηχανισμοί διασφάλιζαν ότι το επίμαχο μέτρο ωφελούσε μόνον την KLM και τις θυγατρικές της.

- 120 Πρώτον, η Επιτροπή διαπίστωσε, στο σημείο 53, πρώτη περίπτωση, της προσβαλλόμενης απόφασης, ότι μία από τις ρήτρες της συμφωνίας για το κρατικό δάνειο προέβλεπε ότι το δάνειο αυτό μπορούσε να χρησιμοποιηθεί μόνο για τις γενικές εταιρικές ανάγκες της KLM και των θυγατρικών της και ότι κανένα ποσό προερχόμενο από το συγκεκριμένο δάνειο δεν θα μπορούσε να «αποτελέσει αντικείμενο περαιτέρω δανεισμού» υπέρ της Air France ή της εταιρίας χαρτοφυλακίου Air France-KLM.
- 121 Πλην όμως, επιβάλλεται η διαπίστωση ότι, όπως υποστηρίζει και η προσφεύγουσα, η ρήτρα για την οποία γίνεται λόγος στη σκέψη 120 ανωτέρω αποκλείει, σύμφωνα με το γράμμα της, όπως αυτό παρατίθεται στην προσβαλλόμενη απόφαση, απλώς τη δυνατότητα «περαιτέρω δανεισμού» ποσού του δανείου υπέρ της εταιρίας χαρτοφυλακίου Air France-KLM ή της Air France, χωρίς ωστόσο να αποκλείει το ενδεχόμενο να κατορθώσουν οι εταιρίες αυτές να επωφεληθούν με άλλον τρόπο, έστω και εμμέσως, από το επίμαχο μέτρο.
- 122 Δεύτερον, σύμφωνα με άλλη ρήτρα της συμφωνίας-πλαisiού, η εταιρία χαρτοφυλακίου Air France-KLM και η KLM δεσμεύονται ότι οι πόροι από το επίμαχο μέτρο δεν θα χρησιμοποιηθούν για το «άμεσο» όφελος της εν λόγω εταιρίας χαρτοφυλακίου ή της Air France. Το Ολλανδικό Δημόσιο διορίζει, επιπλέον, έναν από τους υπαλλήλους του προκειμένου αυτός να εποπτεύει τη χρησιμοποίηση από την KLM των κεφαλαίων που προέρχονται από το επίμαχο μέτρο και, ιδίως, προκειμένου τα εν λόγω κεφάλαια να μην χρησιμοποιηθούν για το «άμεσο» όφελος της εν λόγω εταιρίας χαρτοφυλακίου ή της Air France (σημείο 53, δεύτερη και έκτη περίπτωση, της προσβαλλόμενης απόφασης).
- 123 Ωστόσο, όπως ισχυρίζεται κατ' ουσίαν η προσφεύγουσα, η ρήτρα για την οποία γίνεται λόγος στη σκέψη 122 ανωτέρω αφορά μόνον τα «άμεσα» οφέλη, χωρίς εντούτοις να αποκλείεται η δυνατότητα της εταιρίας χαρτοφυλακίου ή της Air France να επωφεληθούν εμμέσως από το επίμαχο μέτρο.
- 124 Κατά τη νομολογία, επιχείρηση που απολαύει έμμεσου πλεονεκτήματος πρέπει να θεωρείται δικαιούχος της ενισχύσεως. Πράγματι, 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).
- 125 Συναφώς, αρκεί να σημειωθεί ότι, στο γενικό έγγραφο αναφοράς 2020, απόσπασμα του οποίου προσκομίστηκε ενώπιον του Γενικού Δικαστηρίου από την προσφεύγουσα, ο όμιλος Air France-KLM αναγνώρισε ρητώς ότι τα μέτρα ενισχύσεως που χορηγήθηκαν από τη Γαλλική Δημοκρατία και το Βασίλειο των Κάτω Χωρών και εγκρίθηκαν από την Επιτροπή, συνολικού ύψους 10,4 δισεκατομμυρίων ευρώ, «κατέστησαν δυνατή τη βελτίωση της θέσης του ομίλου σε ρευστότητα». Εξ αυτού προκύπτει ότι, κατά τον όμιλο, τα εν λόγω μέτρα, συμπεριλαμβανομένου του επίμαχου μέτρου, ωφέλησαν τον όμιλο στο σύνολό του και όχι μόνον την KLM.
- 126 Πράγματι, διασφαλίζοντας τη βιωσιμότητα της KLM, η οποία είναι μία από τις δύο κύριες θυγατρικές της εταιρίας χαρτοφυλακίου Air France-KLM, το επίμαχο μέτρο ενισχύει επίσης τη βιωσιμότητα της τελευταίας. Ελλείψει του μέτρου αυτού, ο κίνδυνος αθέτησης από την KLM των υποχρεώσεών της θα μπορούσε να έχει πλήξει την εν λόγω εταιρία χαρτοφυλακίου και, ως εκ τούτου, τον όμιλο Air France-KLM στο σύνολό του.

- 127 Συνεπώς, λαμβανομένου υπόψη του βαθμού ολοκλήρωσης εντός του ομίλου Air France-KLM, ειδικότερα δε της συντονισμένης και κεντρικής διαχείρισης των σημαντικών επενδύσεων, των πράξεων που αφορούν τον στόλο και των χρηματοοικονομικών κινδύνων στο επίπεδο του ομίλου αυτού (βλ. σκέψεις 68 έως 75 ανωτέρω), το επίμαχο μέτρο είναι ικανό να ενισχύσει, έστω και έμμεσα, τη χρηματοοικονομική θέση του ομίλου συνολικά. Ομοίως, βελτιώνοντας τη θέση του ομίλου σε ρευστότητα στο σύνολό του, όπως ρητώς αναγνωρίζει το γενικό έγγραφο αναφοράς 2020, το εν λόγω μέτρο ενισχύει επίσης τη δυνατότητα της εταιρίας χαρτοφυλακίου Air France-KLM να αντλεί κεφάλαια από τις χρηματοπιστωτικές αγορές για τις ανάγκες των θυγατρικών της, συμπεριλαμβανομένης της Air France, όπως ορθώς υποστηρίζει η προσφεύγουσα.
- 128 Τρίτον, δυνάμει της συμφωνίας για το τραπεζικό δάνειο, η KLM μπορούσε να δανείζεται ποσά βάσει του ανανεώσιμου πιστωτικού ορίου μόνο για σύντομο χρονικό διάστημα ανάλογα με τις ανάγκες της σε ρευστότητα. Επομένως, αν δεν υφίστατο πλέον τέτοια ανάγκη, η KLM δεν μπορούσε να αναχρηματοδοτήσει τα υφιστάμενα δάνεια και θα έπρεπε να τα αποπληρώσει. Το ίδιο ισχύει εμμέσως και όσον αφορά τη συμφωνία για το κρατικό δάνειο. Επιπλέον, κατά τη συμφωνία-πλαίσιο και τη συμφωνία για το κρατικό δάνειο, το δάνειο αυτό έπρεπε να χορηγείται σε δόσεις και, με κάθε αίτηση χορήγησης, η KLM έπρεπε να επιβεβαιώνει ότι τηρούνταν οι προϋποθέσεις που έθετε η συμφωνία για το κρατικό δάνειο και, ιδίως, εκείνη που αφορούσε τον αποκλεισμό της δυνατότητας «περαιτέρω δανεισμού» ποσού του δανείου υπέρ της εταιρίας χαρτοφυλακίου Air France-KLM και της Air France (σημείο 53, τρίτη και τέταρτη περίπτωση, της προσβαλλόμενης απόφασης).
- 129 Ωστόσο, το γεγονός ότι, κατά τη συμφωνία για το κρατικό δάνειο, το δάνειο αυτό θα χορηγούνταν σε δόσεις ή το γεγονός ότι, κατά τη συμφωνία για το τραπεζικό δάνειο, το δάνειο εκείνο θα είχε τη μορφή ανανεώσιμης πιστωτικής γραμμής αναλόγως των αναγκών σε ρευστότητα της KLM ουδόλως αποκλείει, για τους λόγους που εκτίθενται στις σκέψεις 125 έως 127 ανωτέρω, ότι τα εν λόγω δάνεια μπορούσαν, έστω και εμμέσως, να ωφελήσουν τον όμιλο στο σύνολό του.
- 130 Τέταρτον, δεν θα επιτρεπόταν στην KLM να καταβάλλει μερίσματα ή άλλες αμοιβές κεφαλαίου κατά τη διάρκεια ισχύος του επίμαχου μέτρου, όπερ θα την εμπόδιζε να μεταβιβάσει τη λαμβανόμενη ενίσχυση στην εταιρία χαρτοφυλακίου ή στην Air France υπό μορφή μερισμάτων (σημείο 53, πέμπτη περίπτωση, της προσβαλλόμενης απόφασης).
- 131 Ωστόσο, η ως άνω πρόβλεψη, η οποία έχει ως κύριο σκοπό να αποτρέψει τη διοχέτευση των κρατικών κεφαλαίων στους μετόχους του δικαιούχου υπό τη μορφή μερισμάτων ή άλλων αμοιβών κεφαλαίου, δεν θέτει υπό αμφισβήτηση τις εκτιμήσεις που εκτίθενται στις σκέψεις 125 έως 127 ανωτέρω.
- 132 Κατόπιν των προεκτεθέντων, επιβάλλεται το συμπέρασμα ότι βάσει των συμβατικών μηχανισμών που μνημονεύονται στην προσβαλλόμενη απόφαση δεν μπορεί να διαπιστωθεί ότι μόνες δικαιούχοι του επίμαχου μέτρου είναι η KLM και οι θυγατρικές της, αλλά όχι η εταιρία χαρτοφυλακίου Air France-KLM και η Air France καθώς και οι θυγατρικές τις οποίες ελέγχουν.
- 133 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.

- 134 Συναφώς, όπως επισημάνθηκε στις σκέψεις 55 και 56 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.
- 135 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.
- 136 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 μια τέτοια ανάλυση 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 132 ανωτέρω, ακριβώς σε συνάρτηση με το περιεχόμενο των διαφόρων συμβατικών ρητρών που έχουν εφαρμογή στην υπό κρίση υπόθεση το Γενικό Δικαστήριο κρίνει ότι από τις ρήτρες αυτές δεν μπορεί να διαπιστωθεί ότι μόνες δικαιούχοι του επίμαχου μέτρου είναι η KLM και οι θυγατρικές της, αλλά όχι η εταιρία χαρτοφυλακίου Air France-KLM και η Air France, καθώς και οι θυγατρικές τις οποίες ελέγχουν. Επιπλέον, η εταιρία χαρτοφυλακίου Air France-KLM διατηρεί εν προκειμένω σημαντικά συμβατικά δικαιώματα και υποχρεώσεις στο πλαίσιο του επίμαχου μέτρου και, ως εκ τούτου, εμπλέκεται άμεσα στη διαχείρισή του.
- 137 Δεύτερον, διαπιστώνονται πλείονες σημαντικές διαφορές ως προς τα πραγματικά περιστατικά μεταξύ της υπό κρίση υποθέσεως και της υπόθεσης επί της οποίας 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 υπόθεση. 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 αφορούν τον στόλο, αντιθέτως προς την περίπτωση της εταιρίας χαρτοφυλακίου στην παλαιότερη υπόθεση. Επιπλέον, η εν λόγω εταιρία χαρτοφυλακίου δεν είχε κανένα δικαίωμα ή προνόμιο συγκρίσιμο με αυτά που κατέχει η εταιρία χαρτοφυλακίου Air France-KLM όσον αφορά τη χορήγηση του επίμαχου μέτρου.
- 138 Τρίτον, η υπόθεση επί της οποίας εκδόθηκε η απόφαση της 11ης Μαΐου 2005, Saxonia Edelmetalle και ZEMAG κατά Επιτροπής (T-111/01 και T-133/01, EU:T:2005:166), αφορούσε περίπτωση πολύ διαφορετική από την επίμαχη στην υπό κρίση υπόθεση. Συγκεκριμένα

αφορούσε 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 υπόθεσης, 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.

- 139 Συνεπώς, από το συμβατικό πλαίσιο βάσει του οποίου χορηγείται το επίμαχο μέτρο δεν μπορεί να συναχθεί ότι μόνες δικαιούχοι του επίμαχου μέτρου είναι η KLM και οι θυγατρικές της.

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

- 140 Όσον αφορά το είδος του χορηγηθέντος μέτρου ενισχύσεως και το πλαίσιο στο οποίο εντάσσεται, η προσφεύγουσα προσάπτει, κατ' ουσίαν, στην Επιτροπή ότι δεν προέβη σε εξέταση των σωρευτικών αποτελεσμάτων των ενισχύσεων που αποτελούν το αντικείμενο των αποφάσεων Air France, Air France-KLM και Air France και της προσβαλλόμενης απόφασης.
- 141 Συναφώς, επιβάλλεται η διαπίστωση ότι η προσβαλλόμενη απόφαση αναφέρει μόνον το μέτρο ενισχύσεως που αποτελεί το αντικείμενο της απόφασης Air France. Η Επιτροπή επαναλαμβάνει συνοπτικώς τις εκτιμήσεις στις οποίες προέβη στην απόφαση αυτή προτού καταλήξει στο συμπέρασμα ότι ούτε η εταιρία χαρτοφυλακίου Air France-KLM ούτε η KLM μπορούσαν να θεωρηθούν δικαιούχοι του εν λόγω μέτρου (σημεία 118 έως 123 της προσβαλλόμενης απόφασης).
- 142 Αντιθέτως, η προσβαλλόμενη απόφαση δεν αναφέρει το μέτρο ενισχύσεως που αποτελεί το αντικείμενο της αποφάσεως Air France-KLM και Air France. Στην εν λόγω απόφαση, η Επιτροπή είχε θεωρήσει τόσο την εταιρία χαρτοφυλακίου Air France-KLM και τις θυγατρικές της όσο και την Air France και τις δικές της θυγατρικές, πλην της KLM και των θυγατρικών της, ως δικαιούχους του μέτρου ενισχύσεως που αποτελούσε το αντικείμενο της συγκεκριμένης απόφασης.
- 143 Πλην όμως, η απόφαση Air France-KLM και Air France εκδόθηκε στις 5 Απριλίου 2021, ήτοι τρεις και πλέον μήνες πριν από την προσβαλλόμενη απόφαση στην υπό κρίση υπόθεση, η οποία εκδόθηκε στις 16 Ιουλίου 2021, με αποτέλεσμα η πρώτη αυτή απόφαση να αποτελεί κρίσιμο στοιχείο του γενικότερου πλαισίου το οποίο ήταν γνωστό στην Επιτροπή κατά την έκδοση της προσβαλλόμενης απόφασης.
- 144 Πράγματι, υπό τις ιδιαίτερες περιστάσεις της υπό κρίση υπόθεσης, επιβάλλεται η διαπίστωση ότι υφίστατο χρονική, διαρθρωτική και οικονομική συνάφεια μεταξύ του επίμαχου μέτρου και εκείνων που αποτελούσαν το αντικείμενο της αποφάσεως Air France και της αποφάσεως Air France-KLM και Air France. Αφενός, το σύνολο των μέτρων αυτών χορηγήθηκε παράλληλα εντός σύντομου χρονικού διαστήματος. Αφετέρου, ως εκ της φύσεώς τους, το είδος των μέτρων ενισχύσεως που αποτελούν το αντικείμενο της προσβαλλόμενης απόφασης καθώς και της απόφασης Air France ήταν παρόμοιο. Εξάλλου, όπως προκύπτει από την απόφαση Air France και την απόφαση Air France-KLM και Air France, το μετοχικό δάνειο που αποτελούσε το αντικείμενο της πρώτης αυτής αποφάσεως μετατράπηκε μερικούς μήνες αργότερα σε υβριδικό χρηματοδοτικό μέσο ίδιου ποσού, το οποίο αποτελεί το αντικείμενο της δεύτερης αποφάσεως.

- 145 Επιπλέον, όπως επισημάνθηκε στη σκέψη 125 ανωτέρω, ήταν το σωρευτικό αποτέλεσμα των διαφορών εν λόγω μέτρων ενισχύσεως που θεωρήθηκε, στο γενικό έγγραφο αναφοράς 2020, ότι βελτιώνει τη θέση του ομίλου Air France-KLM σε ρευστότητα συνολικά.
- 146 Ως εκ τούτου, υπό τις ιδιαίτερες περιστάσεις της υπό κρίση υπόθεσης και λαμβανομένης υπόψη της νομολογίας που υπομνήσθηκε στη σκέψη 61 ανωτέρω, η Επιτροπή όφειλε επίσης να λάβει υπόψη το πλαίσιο στο οποίο εντάσσεται το επίμαχο μέτρο, ιδίως δε την απόφαση Air France-KLM και Air France, πράγμα το οποίο δεν έπραξε.
- Επί της διαφοράς μεταξύ ενός άμεσου ή έμμεσου πλεονεκτήματος, αφενός, και των απλών δευτερογενών οικονομικών αποτελεσμάτων, αφετέρου*
- 147 Η Επιτροπή υποστηρίζει ότι το επίμαχο μέτρο έχει, στην έσχατη περίπτωση, «απλά δευτερογενή οικονομικά αποτελέσματα» έναντι της εταιρίας χαρτοφυλακίου Air France-KLM και της Air France, τα οποία είναι συνυφασμένα με κάθε κρατική ενίσχυση, αλλά δεν μπορούν να χαρακτηριστούν ως πλεονέκτημα, άμεσο ή έμμεσο, υπέρ των τελευταίων.
- 148 Η προσφεύγουσα αντιτάσσει ότι η Επιτροπή δεν απέδειξε επαρκώς κατά νόμον ότι το επίμαχο μέτρο δεν μπορούσε να ωφελήσει τις λοιπές εταιρίες του ομίλου Air France-KLM, για παράδειγμα ενισχύοντας την οικονομική κατάσταση της εταιρίας χαρτοφυλακίου Air France-KLM και, εμμέσως, της KLM. Ένα τέτοιο αποτέλεσμα θα έβαινε πέραν του απλού δευτερογενούς αποτελέσματος που είναι συνυφασμένο με κάθε μέτρο ενισχύσεως.
- 149 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».
- 150 Όπως υπομνήσθηκε στη σκέψη 124 ανωτέρω, επιχείρηση που απολαύει έμμεσο πλεονέκτημα πρέπει να θεωρείται δικαιούχος της ενισχύσεως. Συγκεκριμένα, 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 που είναι επιχειρήσεις.
- 151 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.
- 152 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 προβλεψίμα αποτελέσματα του μέτρου θα πρέπει να εξετάζονται εκ των προτέρων. Ένα έμμεσο πλεονέκτημα υπάρχει, λόγω χάριν, εάν το μέτρο έχει σχεδιαστεί με τέτοιο 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.

- 153 Εν προκειμένω, από την ανάλυση που παρατίθεται στις σκέψεις 111 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. Πράγματι, η εν λόγω εταιρία χαρτοφυλακίου ασκεί όντως έλεγχο επί των θυγατρικών της αναμειγνυόμενη άμεσα ή έμμεσα στη διαχείρισή τους και συμμετέχει έτσι στην οικονομική δραστηριότητα που αυτές ασκούν, κατά την έννοια της νομολογίας που παρατίθεται στις σκέψεις 66 και 67 ανωτέρω, γεγονός που της παρέχει τη δυνατότητα να ελέγχει και να διευθύνει τις δραστηριότητες των θυγατρικών της αναλόγως των δικών της συμφερόντων και των συμφερόντων του ομίλου εν γένει. Επομένως, πρέπει να απορριφθεί ο ισχυρισμός της Επιτροπής ότι η εταιρία χαρτοφυλακίου Air France-KLM και η Air France ωφελούνται μόνον από απλά δευτερογενή οικονομικά αποτελέσματα που είναι συνυφασμένα με κάθε κρατική ενίσχυση.
- 154 Ομοίως, τα προβλέψιμα αποτελέσματα του εν λόγω μέτρου εξεταζόμενα εκ των προτέρων υποδηλώνουν, λαμβανομένου υπόψη του είδους του χορηγηθέντος μέτρου ενισχύσεως και του πλαισίου στο οποίο εντάσσεται, 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 «αναγνωρισμ[ου ομίλου] επιχειρήσεων» κατά την έννοια της παραγράφου 116 της εν λόγω ανακοίνωσης.
- 155 Πράγματι, από το σημείο 13 της προσβαλλόμενης απόφασης προκύπτει, μεταξύ άλλων, ότι, λαμβανομένων υπόψη των σημαντικών και άμεσων οικονομικών επιπτώσεων της πανδημίας COVID-19, το Βασίλειο των Κάτω Χωρών αποφάσισε να στηρίξει την KLM σε μια στιγμή σοβαρής έλλειψης ρευστότητας και κινδύνου αθέτησης υποχρεώσεων. Επομένως, δεδομένου ότι σκοπός του επίμαχου μέτρου είναι η εξεύρεση λύσης χρηματοδότησης για την κάλυψη των αναγκών ρευστότητας της KLM και ότι από τη δικογραφία προκύπτει ότι η εταιρία χαρτοφυλακίου Air France-KLM διαδραματίζει ορισμένο ρόλο στη χρηματοδότηση του ομίλου Air France-KLM, το εν λόγω μέτρο θα είχε ως προβλέψιμες εκ των προτέρων συνέπειες, αφενός, να βελτιωθεί η οικονομική κατάσταση τόσο της εταιρίας χαρτοφυλακίου, η οποία είναι συμβαλλόμενο μέρος στη συμφωνία-πλαίσιο και φορέας, συναφώς, σημαντικών συμβατικών δικαιωμάτων και υποχρεώσεων, όσο και συνακόλουθα του ομίλου στο σύνολό του, και, αφετέρου, να διασφαλιστεί η χρηματοπιστωτική σταθερότητα, και έναντι των χρηματοπιστωτικών αγορών, του ομίλου αυτού στο σύνολό του, συμπεριλαμβανομένης της Air France.
- 156 Επιπλέον, όπως επισημάνθηκε στη σκέψη 126 ανωτέρω, ελλείψει του επίμαχου μέτρου, ο άμεσος κίνδυνος για τη συνέχιση των δραστηριοτήτων της KLM, ο οποίος διαπιστώθηκε με την προσβαλλόμενη απόφαση, θα μπορούσε να πλήξει ολόκληρο τον όμιλο Air France-KLM, δεδομένου ότι η KLM αποτελεί μία από τις κύριες θυγατρικές του ομίλου, οι οποίες παράγουν σημαντικό μέρος των εσόδων του.
- 157 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 επιχειρηματός 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 υποστηρίζει η

προσφεύγουσα, η υπόθεση επί της οποίας εκδόθηκε η διάταξη εκείνη δεν αφορούσε ενδοομιλική κατάσταση. Αφετέρου, όπως επισημάνθηκε στις σκέψεις 153 έως 156 ανωτέρω, δεν πρόκειται εν προκειμένω για δευτερογενή οικονομικά αποτελέσματα ενός μέτρου ενισχύσεως για τους καταναλωτές, τους προμηθευτές, τους επενδυτές ή τους εργαζομένους.

- 158 Επομένως, πρέπει να απορριφθεί το επιχείρημα της Επιτροπής ότι το επίμαχο μέτρο έχει, στην έσχατη περίπτωση, απλά δευτερογενή οικονομικά αποτελέσματα για την εταιρία χαρτοφυλακίου Air France-KLM και τις άλλες θυγατρικές της, συμπεριλαμβανομένων της Air France και των δικών της θυγατρικών.

Συμπέρασμα

- 159 Από το σύνολο των ανωτέρω συνάγεται ότι η Επιτροπή υπέπεσε σε πρόδηλη πλάνη εκτιμήσεως κρίνοντας ότι δικαιούχοι του επίμαχου μέτρου ήταν η KLM και οι θυγατρικές της, εξαιρουμένης της εταιρίας χαρτοφυλακίου Air France-KLM και των λοιπών θυγατρικών της, καθώς και της Air France και των δικών της θυγατρικών, συνεπεία δε τούτου ο πρώτος λόγος ακυρώσεως πρέπει να γίνει δεκτός.
- 160 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].
- 161 Επιπλέον, και ειδικότερα, σύμφωνα με την παράγραφο 25, στοιχείο δ', σημείο i, του προσωρινού πλαισίου, οι κρατικές ενισχύσεις με τη μορφή νέων κρατικών εγγυήσεων για δάνεια θεωρούνται συμβατές με την εσωτερική αγορά βάσει του άρθρου 107, παράγραφος 3, στοιχείο β', ΣΛΕΕ, υπό τον όρο ότι, για τα δάνεια που λήγουν μετά τις 31 Δεκεμβρίου 2020, το συνολικό ποσό τους ανά δικαιούχο δεν υπερβαίνει το διπλάσιο του ετήσιου μισθολογικού κόστους του δικαιούχου για το 2019 ή για το τελευταίο διαθέσιμο έτος. Το ίδιο κατώτατο όριο ισχύει για τις κρατικές ενισχύσεις υπό μορφή επιχορηγήσεων για δημόσια δάνεια, σύμφωνα με την παράγραφο 27, στοιχείο δ', του εν λόγω πλαισίου [απόφαση της 19ης Μαΐου 2021, Ryanair κατά Επιτροπής (KLM· COVID-19), T-643/20, EU:T:2021:286, σκέψη 75].
- 162 Επομένως, η εξέταση της αναγκαιότητας και της αναλογικότητας της ενισχύσεως, εν γένει, και της τηρήσεως των προϋποθέσεων που παρατίθενται εν είδει παραδείγματος στη σκέψη 161 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.
- 163 Επομένως, επιβάλλεται να ακυρωθεί η προσβαλλόμενη απόφαση χωρίς να απαιτείται εξέταση των λοιπών λόγων ακυρώσεως.
- 164 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

- 165 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 της προσφεύγουσας, σύμφωνα με το σχετικό αίτημά της.
- 166 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 τμήμα)

αποφασίζει:

- 1) Ακυρώνει την απόφαση C(2021) 5437 τελικό της Επιτροπής, της 16ης Ιουλίου 2021, σχετικά με την κρατική ενίσχυση SA.57116 (2020/N) – Κάτω Χώρες – COVID-19: Εγγύηση του Δημοσίου για δάνειο και κρατικό δάνειο υπέρ της KLM.
- 2) Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή φέρει τα δικαστικά της έξοδα και καταδικάζεται στα δικαστικά έξοδα της Ryanair DAC.
- 3) Η Γαλλική Δημοκρατία, το Βασίλειο των Κάτω Χωρών, η Air France-KLM, η Société Air France και η Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV φέρουν τα δικαστικά έξοδά τους.

Kornezov

De Baere

Petrлік

Δημοσιεύθηκε σε δημόσια συνεδρίαση στο Λουξεμβούργο στις 7 Φεβρουαρίου 2024.

(υπογραφές)