



Raccolta della giurisprudenza

SENTENZA DEL TRIBUNALE (Decima Sezione ampliata)

19 maggio 2021 *

«Aiuti di Stato – Paesi Bassi – Garanzia di Stato sui prestiti e prestito subordinato dello Stato a favore della KLM nel contesto della pandemia di COVID-19 – Quadro temporaneo per le misure di aiuto di Stato – Decisione di non sollevare obiezioni – Decisione che dichiara l'aiuto compatibile con il mercato interno – Aiuto concesso in precedenza a un'altra società del medesimo gruppo di imprese – Obbligo di motivazione – Mantenimento degli effetti della decisione»

Nella causa T-643/20,

Ryanair DAC, con sede in Swords (Irlanda), rappresentata da F.-C. Laprèvote, V. Blanc, E. Vahida, S. Rating e I.-G. Metaxas-Maranghidis, avvocati,

ricorrente,

contro

Commissione europea, rappresentata da L. Flynn, S. Noë e C. Georgieva, in qualità di agenti,

convenuta,

sostenuta da

Repubblica francese, rappresentata da E. de Moustier e P. Dodeller, in qualità di agenti,

da

Regno dei Paesi Bassi, rappresentato da J. Langer, in qualità di agente, assistito da I. Rooms, avvocatessa,

e da

Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV, con sede in Amstelveen (Paesi Bassi), rappresentata da K. Schillemans, H. Vanderveen e P. Huizing, avvocati,

intervenienti,

* Lingua processuale: l'inglese.

avente ad oggetto la domanda fondata sull'articolo 263 TFUE e diretta a ottenere l'annullamento della decisione C(2020) 4871 final della Commissione, del 13 luglio 2020, relativa all'aiuto di Stato SA.57112 (2020/N) – Paesi Bassi – COVID-19: Garanzia di Stato e prestito di Stato a favore della KLM,

IL TRIBUNALE (Decima Sezione ampliata),

composto da A. Kornezov (relatore), presidente, E. Buttigieg, K. Kowalik-Bańczyk, G. Hesse e M. Stancu, giudici,

cancelliere: I. Pollalis, amministratore

vista la fase scritta del procedimento e in seguito all'udienza del 25 febbraio 2021,

ha pronunciato la seguente

Sentenza

Fatti

- 1 Il 26 giugno 2020 il Regno dei Paesi Bassi ha notificato alla Commissione europea, conformemente all'articolo 108, paragrafo 3, TFUE, un aiuto di Stato a favore della Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV (in prosieguito: la «KLM»), consistente, da un lato, in una garanzia di Stato per un prestito che le sarebbe stato concesso da un consorzio di banche e, dall'altro, in un prestito di Stato (in prosieguito: la «misura di aiuto di cui trattasi»). Lo stanziamento totale per l'aiuto ammontava a EUR 3,4 miliardi. L'obiettivo della misura di aiuto di cui trattasi era di fornire temporaneamente alla KLM le liquidità necessarie per far fronte alle ripercussioni negative della pandemia di COVID-19. Il Regno dei Paesi Bassi riteneva che, data l'importanza della KLM per la propria economia e per i propri servizi aerei, il fallimento di quest'ultima avrebbe ulteriormente esacerbato il grave turbamento della propria economia causato da tale pandemia.
- 2 La KLM appartiene al gruppo Air France-KLM. A capo del gruppo si trova la società holding Air France-KLM (in prosieguito: la «società holding Air France-KLM»), in cui lo Stato francese e i Paesi Bassi sono i maggiori azionisti, rispettivamente con il 14,3% e il 14% del capitale. Le società Air France e KLM sono due controllate della società holding Air France-KLM.
- 3 Il 4 maggio 2020 la Commissione ha dichiarato compatibile con il mercato interno, mediante la decisione C(2020) 2983 final relativa all'aiuto di Stato SA.57082 (2020/N) – Francia – COVID-19: quadro temporaneo, [articolo 107, paragrafo 3, lettera b), TFUE] – Garanzia e prestito d'azionista a favore della Air France (in prosieguito: la «decisione Air France»), un aiuto individuale concesso dalla Repubblica francese alla Air France sotto forma di una garanzia di Stato e di un prestito d'azionista, per un totale di EUR 7 miliardi. La misura di aiuto mirava a finanziare il fabbisogno immediato di liquidità della Air France.
- 4 Il 13 luglio 2020 la Commissione ha adottato la decisione C(2020) 4871 final, relativa all'aiuto di Stato SA.57116 (2020/N) – Paesi Bassi – COVID-19: Garanzia di Stato e prestito di Stato a favore della KLM (GU 2020, C 355, pag. 1; in prosieguito: la «decisione impugnata»), con la quale ha considerato che la misura di aiuto di cui trattasi, da un lato, configurava un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE e, dall'altro, era compatibile con il mercato interno sulla base

dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera b), TFUE. La Commissione ha valutato la misura di aiuto di cui trattasi alla luce della sua comunicazione del 19 marzo 2020, intitolata «Quadro temporaneo per le misure di aiuto di Stato a sostegno dell'economia nell'attuale emergenza del Covid-19» (GU 2020, C 91 I, pag. 1), modificata il 3 aprile 2020 (GU 2020, C 112 I, pag. 1), il 13 maggio 2020 (GU 2020, C 164, pag. 3), e il 29 giugno 2020 (GU 2020, C 218, pag. 3) (in prosieguo: il «quadro temporaneo»).

Procedimento e conclusioni delle parti

- 5 Con atto introduttivo depositato presso la cancelleria del Tribunale il 23 ottobre 2020, la Ryanair DAC, ricorrente, ha proposto il ricorso di cui trattasi.
- 6 Con atto depositato presso la cancelleria del Tribunale in pari data, la ricorrente ha chiesto che la causa fosse trattata secondo il procedimento accelerato, conformemente agli articoli 151 e 152 del regolamento di procedura del Tribunale. Con decisione del 16 novembre 2020, il Tribunale (Decima sezione) ha accolto l'istanza di procedimento accelerato.
- 7 La Commissione ha depositato il controricorso presso la cancelleria del Tribunale il 7 dicembre 2020.
- 8 In forza dell'articolo 106, paragrafo 2, del regolamento di procedura, la ricorrente ha presentato, il 18 dicembre 2020, una domanda motivata di udienza di discussione.
- 9 Su proposta della Decima Sezione, il Tribunale, in forza dell'articolo 28 del regolamento di procedura, ha deciso di rimettere la causa dinanzi a un collegio giudicante ampliato.
- 10 Con atti depositati presso la cancelleria del Tribunale rispettivamente il 14 dicembre 2020, il 6 gennaio 2021 e il 15 gennaio 2021, il Regno dei Paesi Bassi, la Repubblica francese e la KLM hanno chiesto di intervenire nel presente procedimento a sostegno delle conclusioni della Commissione.
- 11 Con decisioni rispettivamente del 12 e del 19 gennaio 2021, il presidente della Decima Sezione del Tribunale ha ammesso gli interventi del Regno dei Paesi Bassi e della Repubblica francese.
- 12 Con ordinanza del 27 gennaio 2021, il presidente della Decima Sezione del Tribunale ha ammesso l'intervento della KLM.
- 13 Con misure di organizzazione del procedimento notificate rispettivamente il 14, il 19 e il 28 gennaio 2021, il Regno dei Paesi Bassi, la Repubblica francese e la KLM sono stati autorizzati, in applicazione dell'articolo 154, paragrafo 3, del regolamento di procedura, a depositare una memoria di intervento. Il 22 gennaio 2021 e il 3 febbraio 2021 il Regno dei Paesi Bassi e la Repubblica francese hanno rispettivamente trasmesso alla cancelleria del Tribunale le loro memorie di intervento. La KLM non ha depositato alcuna memoria di intervento.
- 14 Le parti hanno svolto le loro difese orali ed hanno risposto ai quesiti posti dal Tribunale all'udienza del 25 febbraio 2021. Nel corso di tale udienza, la ricorrente ha chiesto al Tribunale di adottare una misura di organizzazione del procedimento, invitando la Commissione a produrre i contratti

menzionati rispettivamente nella decisione Air France e nella decisione impugnata, sulla base dei quali sono state concesse le misure di aiuto di cui trattasi in dette due decisioni. La fase orale del procedimento è stata chiusa con decisione del 26 febbraio 2021.

- 15 La ricorrente chiede che il Tribunale voglia:
 - annullare la decisione impugnata;
 - condannare la Commissione alle spese.
- 16 La Commissione chiede che il Tribunale voglia:
 - respingere il ricorso;
 - condannare la ricorrente alle spese.
- 17 La Repubblica francese chiede che il Tribunale voglia respingere il ricorso in quanto irricevibile nella parte in cui è diretto a contestare la fondatezza della decisione impugnata e respingerlo nel merito quanto al resto. In subordine, essa chiede che il Tribunale voglia respingerlo nel merito nel suo complesso.
- 18 Al pari della Commissione, il Regno dei Paesi Bassi e la KLM chiedono che il Tribunale voglia respingere il ricorso in quanto infondato.

In diritto

- 19 A sostegno del ricorso, la ricorrente deduce cinque motivi, vertenti rispettivamente, il primo, sul fatto che la Commissione ha erroneamente escluso dall'ambito di applicazione della decisione impugnata l'aiuto concesso dalla Repubblica francese alla Air France; il secondo, su una violazione dei principi di non discriminazione, di libera prestazione dei servizi e della libertà di stabilimento; il terzo, su un'erronea applicazione dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera b), TFUE; il quarto, sul fatto che la Commissione avrebbe dovuto avviare il procedimento d'indagine formale, e il quinto, su una violazione dell'obbligo di motivazione ai sensi dell'articolo 296 TFUE.

Sulla ricevibilità

- 20 La ricorrente afferma, ai punti da 39 a 45 dell'atto introduttivo del ricorso, di essere legittimata ad agire in qualità di «interessata» ai sensi dell'articolo 108, paragrafo 2, TFUE e di «interessat[a]» ai sensi dell'articolo 1, lettera h), del regolamento (UE) 2015/1589 del Consiglio, del 13 luglio 2015, recante modalità di applicazione dell'articolo 108 TFUE (GU 2015, L 248, pag. 9), il che le consente di proporre un ricorso di annullamento diretto a tutelare i suoi diritti procedurali, avverso la decisione impugnata, adottata senza avviare il procedimento d'indagine formale.
- 21 In quanto concorrente della KLM, gli interessi della ricorrente sarebbero lesi dalla concessione della misura di aiuto di cui trattasi, in quanto consentirebbe alla KLM di ottenere prestiti a condizioni favorevoli e di rimanere sul mercato come concorrente sovvenzionato della ricorrente, malgrado le conseguenze negative della pandemia di COVID-19. La ricorrente invece, che sarebbe la terza compagnia aerea nei Paesi Bassi, non beneficerebbe di un siffatto sostegno.

- 22 La Commissione non contesta la ricevibilità del ricorso.
- 23 La Repubblica francese ritiene che la ricorrente non sia legittimata ad agire per contestare la fondatezza della decisione impugnata e che, pertanto, il primo, il secondo e il terzo motivo del ricorso siano irricevibili. Per contro, la Repubblica francese non contesta la ricevibilità del quarto motivo di ricorso, in quanto la ricorrente, a suo avviso, è parte interessata ai sensi dell'articolo 108, paragrafo 2, TFUE.
- 24 Si deve constatare che non sussiste alcun dubbio quanto alla ricevibilità del ricorso nei limiti in cui, tramite esso, la ricorrente intende sostenere che la Commissione avrebbe dovuto avviare il procedimento d'indagine formale di cui all'articolo 108, paragrafo 2, TFUE.
- 25 Infatti, nell'ambito della procedura di controllo di cui all'articolo 108 TFUE, occorre distinguere due fasi. Da un lato, la fase di esame preliminare istituita dall'articolo 108, paragrafo 3, TFUE, che consente alla Commissione di formarsi una prima opinione sulla compatibilità dell'aiuto di cui trattasi. Dall'altro, il procedimento d'indagine formale previsto all'articolo 108, paragrafo 2, TFUE, che consente alla Commissione di essere completamente edotta sui dati della causa. È solo nell'ambito di tale procedimento che il Trattato FUE prevede l'obbligo, per la Commissione, di intimare agli interessati di presentare le loro osservazioni (sentenze del 19 maggio 1993, *Cook/Commissione*, C-198/91, EU:C:1993:197, punto 22; del 15 giugno 1993, *Matra/Commissione*, C-225/91, EU:C:1993:239, punto 16, e del 15 ottobre 2018, *Vereniging Gelijkberechtiging Grondbezitters e a./Commissione*, T-79/16, non pubblicata, EU:T:2018:680, punto 46).
- 26 Se il procedimento d'indagine formale non è avviato, gli interessati, che avrebbero potuto depositare osservazioni durante detta seconda fase, sono privati di tale possibilità. Per porvi rimedio, è riconosciuto loro il diritto di contestare, dinanzi al giudice dell'Unione europea, la decisione adottata dalla Commissione di non avviare il procedimento d'indagine formale. Pertanto, un ricorso diretto all'annullamento di una decisione fondata sull'articolo 108, paragrafo 3, TFUE proposto dall'interessato ai sensi dell'articolo 108, paragrafo 2, TFUE è ricevibile qualora l'autore di tale ricorso intenda in tal modo far rispettare i diritti procedurali che gli derivano da quest'ultima disposizione (v. sentenza del 18 novembre 2010, *NDSHT/Commissione*, C-322/09 P, EU:C:2010:701, punto 56 e giurisprudenza ivi citata).
- 27 Nel presente caso, il procedimento d'indagine formale non è stato avviato dalla Commissione e la ricorrente deduce, nell'ambito del quarto motivo, una violazione dei suoi diritti procedurali. Alla luce dell'articolo 1, lettera h), del regolamento 2015/1589, un'impresa concorrente del beneficiario di una misura di aiuto figura incontestabilmente tra gli «interessati», ai sensi dell'articolo 108, paragrafo 2, TFUE (sentenze del 18 novembre 2010, *NDSHT/Commissione*, C-322/09 P, EU:C:2010:701, punto 59, e del 3 settembre 2020, *Vereniging tot Behoud van Natuurmonumenten in Nederland e a./Commissione*, C-817/18 P, EU:C:2020:637, punto 50).
- 28 Nel caso di specie, è incontestabile che esiste un rapporto di concorrenza tra la ricorrente e il beneficiario dell'aiuto. Infatti, la ricorrente ha affermato, senza essere contraddetta, che essa contribuiva alla prestazione di servizi aerei nei Paesi Bassi da oltre vent'anni, che nel 2019 aveva trasportato 3 milioni di passeggeri da o a destinazione dei Paesi Bassi e che deteneva circa il 5% del mercato di tale Stato, il che la rendeva la terza compagnia aerea nei Paesi Bassi. La ricorrente ha altresì sottolineato che il suo programma di voli per l'estate 2020, elaborato prima dello scoppio

della pandemia di COVID-19, comprendeva 43 destinazioni in partenza da 3 aeroporti dei Paesi Bassi. La ricorrente è, pertanto, una parte interessata che ha interesse a garantire la tutela dei diritti procedurali che le derivano dall'articolo 108, paragrafo 2, TFUE.

- 29 Si deve quindi ammettere la ricevibilità del ricorso nella parte in cui la ricorrente fa valere la violazione dei suoi diritti procedurali.
- 30 In tale contesto, è giocoforza constatare che il quarto motivo, inteso esplicitamente a ottenere il rispetto dei diritti procedurali della ricorrente, è ricevibile, tenuto conto della qualità di parte interessata di quest'ultima, come stabilito al precedente punto 29. La ricorrente, infatti, ai fini della salvaguardia dei diritti procedurali di cui beneficia nell'ambito del procedimento d'indagine formale, può invocare motivi di ricorso idonei a dimostrare che la valutazione delle informazioni e degli elementi di cui la Commissione disponeva o poteva disporre, nella fase di esame preliminare della misura notificata, avrebbe dovuto far sorgere dubbi quanto alla compatibilità di quest'ultima con il mercato interno (v., in tal senso, sentenze del 22 dicembre 2008, *Régie Networks*, C-333/07, EU:C:2008:764, punto 81; del 9 luglio 2009, *3F/Commissione*, C-319/07 P, EU:C:2009:435, punto 35; del 24 maggio 2011, *Commissione/Kronoply e Kronotex*, C-83/09 P, EU:C:2011:341, punto 59, e del 6 maggio 2019, *Scor/Commissione*, T-135/17, non pubblicata, EU:T:2019:287, punto 73).
- 31 Occorre inoltre ricordare che la ricorrente, per dimostrare la violazione dei suoi diritti procedurali a causa dei dubbi che la misura controversa avrebbe dovuto far sorgere quanto alla sua compatibilità con il mercato interno, può legittimamente invocare argomenti volti a dimostrare che la constatazione della compatibilità di tale misura con il mercato interno al quale la Commissione era giunta era erronea, il che, a fortiori, è idoneo a dimostrare che la Commissione avrebbe dovuto nutrire dubbi in sede di valutazione della compatibilità di tale misura con il mercato interno. Il Tribunale è quindi legittimato ad esaminare gli argomenti di merito addotti dalla ricorrente al fine di verificare se essi siano tali da corroborare il motivo da essa espressamente dedotto circa l'esistenza di dubbi che giustificano l'avvio del procedimento di cui all'articolo 108, paragrafo 2, TFUE (v., in tal senso, sentenze del 13 giugno 2013, *Ryanair/Commissione*, C-287/12 P, non pubblicata, EU:C:2013:395, punti da 57 a 60, e del 6 maggio 2019, *Scor/Commissione*, T-135/17, non pubblicata, EU:T:2019:287, punto 77).
- 32 Per quanto riguarda il quinto motivo, vertente su una violazione dell'obbligo di motivazione, occorre sottolineare che l'inosservanza dell'obbligo di motivazione rientra nell'ambito della violazione delle forme sostanziali e costituisce un motivo di ordine pubblico che deve essere sollevato d'ufficio dal giudice dell'Unione e non si riferisce alla legittimità nel merito della decisione impugnata (v., in tal senso, sentenza del 2 aprile 1998, *Commissione/Sytraval e Brink's France*, C-367/95 P, EU:C:1998:154, punti da 67 a 72).

Nel merito

- 33 Occorre esaminare anzitutto il quinto motivo.

Sul quinto motivo, vertente sulla violazione dell'obbligo di motivazione

- 34 Con il quinto motivo, la ricorrente sostiene, in sostanza, che la decisione impugnata è viziata da mancanza o carenza di motivazione sotto diversi profili.

- 35 In particolare, con la prima parte del quinto motivo, la ricorrente sostiene, in sostanza, che la Commissione ha omesso di esporre le ragioni per le quali essa non ha tenuto conto dell'incidenza dell'aiuto precedentemente concesso alla Air France, nonostante quest'ultima facesse parte, al pari della KLM, del gruppo Air France-KLM.
- 36 Secondo la ricorrente, dell'aiuto precedentemente concesso alla Air France poteva beneficiare l'intero gruppo Air France-KLM. In tali circostanze, la Commissione non poteva escludere a priori una siffatta possibilità, ma, secondo la giurisprudenza, era tenuta a tener conto di tutti gli elementi pertinenti a tal riguardo nonché del contesto nel quale si inseriva la misura di aiuto in questione. Orbene, al punto 19 della decisione impugnata, la Commissione si sarebbe limitata a indicare, senza prove o altre spiegazioni, che «la controllata Air France del gruppo Air France-KLM non è beneficiaria della misura di aiuto [di cui trattasi]». Essa avrebbe tuttavia omesso di verificare e di motivare la questione se l'aiuto precedentemente concesso al resto del gruppo, e in particolare alla Air France, potesse andare a beneficio anche della KLM, i cui conti sarebbero consolidati con quelli della Air France. A tal riguardo, la ricorrente contesta alla Commissione di essersi limitata ad affermare che le autorità dei Paesi Bassi avrebbero «confermato» che la controllata Air France della società holding Air France-KLM non era la beneficiaria della misura di aiuto di cui trattasi, senza tuttavia precisare come sarebbe realizzata tale certezza. Orbene, sarebbe di fondamentale importanza esaminare tali aspetti della misura di aiuto di cui trattasi per verificare la proporzionalità dell'aiuto e, ad esempio, se le condizioni per il cumulo e i massimali fissati al punto 25, lettera d), e al punto 27, lettera d), del quadro temporaneo siano stati rispettati. Secondo la ricorrente, la società holding Air France-KLM e le sue due controllate apparirebbero a un'unica unità economica, la quale, ai sensi della decisione impugnata, adottata congiuntamente alla decisione Air France, beneficerebbe di un aiuto per un importo complessivo di EUR 10,4 miliardi.
- 37 La Commissione, sostenuta dal Regno dei Paesi Bassi, dalla Repubblica francese e dalla KLM, contesta tale argomento. Essa afferma che, poiché la KLM non era uno dei beneficiari dell'aiuto concesso alla Air France, essa non era tenuta a fornire spiegazioni su tale punto. Essa ricorda a tal riguardo che il beneficiario della misura di aiuto di cui trattasi è la KLM, e non il gruppo Air France-KLM né la stessa Air France. Parimenti, è la Air France che beneficiava del sostegno autorizzato dalla decisione Air France e non il gruppo Air France-KLM o la stessa KLM. Inoltre, le autorità dei Paesi Bassi e francesi avrebbero confermato che la KLM e la Air France erano i rispettivi beneficiari degli aiuti in questione. Peraltro, le caratteristiche di questi ultimi escluderebbero il rischio che l'aiuto concesso alla Air France si estenda alla KLM e viceversa.
- 38 Occorre rammentare, anzitutto, che, secondo una costante giurisprudenza, la motivazione richiesta dall'articolo 296 TFUE deve essere adeguata alla natura dell'atto di cui trattasi e deve fare apparire in forma chiara e inequivocabile l'iter logico seguito dall'istituzione da cui esso promana, in modo da consentire agli interessati di conoscere le ragioni del provvedimento adottato e di permettere al giudice competente di esercitare il proprio controllo. L'obbligo di motivazione deve essere valutato in funzione delle circostanze del caso, in particolare del contenuto dell'atto, della natura dei motivi esposti e dell'interesse che i destinatari dell'atto o altre persone da questo colpite direttamente e individualmente possano avere a ricevere spiegazioni. La motivazione non deve necessariamente specificare tutti gli elementi di fatto e di diritto pertinenti, in quanto la questione di decidere se la motivazione di un atto soddisfi gli obblighi di cui al citato articolo 296 TFUE deve essere risolta alla luce non solo del suo tenore, ma anche del suo contesto e del complesso delle norme giuridiche che disciplinano la materia di cui trattasi (v. sentenza dell'8 settembre 2011, Commissione/Paesi Bassi, C-279/08 P, EU:C:2011:551, punto 125 e giurisprudenza ivi citata).

- 39 Se è vero che le istituzioni non sono obbligate, nella motivazione delle decisioni che adottano, a prendere posizione su tutti gli argomenti che gli interessati fanno valere dinanzi ad esse nel corso di un procedimento amministrativo, esse devono tuttavia esporre i fatti e le considerazioni giuridiche aventi un ruolo essenziale nell'adozione delle loro decisioni (v., in tal senso, sentenze del 10 luglio 2008, Bertelsmann e Sony Corporation of America/Impala C-413/06 P, EU:C:2008:392, punto 169 e giurisprudenza ivi citata, e del 18 settembre 2018, Duferco Long Products/Commissione, T-93/17, non pubblicata, EU:T:2018:558, punto 67).
- 40 In tale contesto, la decisione di non avviare il procedimento d'indagine formale di cui all'articolo 108, paragrafo 2, TFUE deve esporre unicamente i motivi per i quali la Commissione ritiene che non sussistano gravi difficoltà per la valutazione della compatibilità dell'aiuto di cui trattasi con il mercato comune e anche una motivazione succinta di tale decisione deve essere considerata sufficiente rispetto all'obbligo di motivazione previsto dall'articolo 296 TFUE qualora essa faccia apparire in modo chiaro e inequivocabile le ragioni per cui la Commissione ha ritenuto che non sussistessero difficoltà di tal genere, in quanto la questione della fondatezza di detta motivazione è estranea a tale obbligo (v., in tal senso, sentenze del 22 dicembre 2008, Régie Networks, C-333/07, EU:C:2008:764, punti 65, 70 e 71; del 27 ottobre 2011, Austria/Scheucher-Fleisch e a., C-47/10 P, EU:C:2011:698, punto 111, e del 12 maggio 2016, Hamr – Sport/Commissione, T-693/14, non pubblicata, EU:T:2016:292, punto 54).
- 41 Nel caso di specie, occorre rilevare che la Commissione ha constatato, ai punti 18 e 19 della decisione impugnata, da un lato, che la KLM era la beneficiaria della misura di aiuto di cui trattasi e, dall'altro, che le autorità dei Paesi Bassi avevano confermato che la Air France, controllata della società holding Air France-KLM, non era la beneficiaria della misura di aiuto di cui trattasi.
- 42 Si deve altresì osservare che, nella decisione Air France, la quale riguarda un aiuto di Stato concesso circa due mesi prima alla Air France, società facente parte, insieme alla KLM, dello stesso gruppo di imprese – decisione che costituisce quindi un elemento contestuale da prendere in considerazione per esaminare se la motivazione della decisione impugnata soddisfacesse i requisiti di cui all'articolo 296 TFUE, conformemente alla giurisprudenza menzionata al precedente punto 40 –, la Commissione ha precisato, al punto 21, in particolare, che il beneficiario della misura di aiuto oggetto di detta decisione era «la società Air France tramite la società Air France-KLM, holding del gruppo», e che le autorità francesi avevano confermato che la controllata KLM della società holding Air France-KLM non avrebbe beneficiato dei finanziamenti in questione.
- 43 La decisione impugnata non contiene altri elementi di analisi relativi alla questione se l'aiuto precedentemente concesso alla «società Air France tramite la società Air France-KLM, holding del gruppo» potesse anche essere utilizzato, sia pure parzialmente, per le esigenze di liquidità della KLM, se del caso tramite la società holding Air France-KLM, della quale sono controllate sia la Air France che la KLM.
- 44 Occorre pertanto esaminare se la motivazione della decisione impugnata faccia apparire in forma chiara e inequivocabile, in modo da consentire agli interessati di conoscere le giustificazioni della misura adottata e al Tribunale di esercitare il suo controllo, le ragioni per le quali la Commissione ha ritenuto che la KLM non potesse beneficiare dell'aiuto precedentemente concesso alla Air France tramite la società holding Air France-KLM, sebbene tali società facessero parte dello stesso gruppo.

- 45 A tal riguardo, occorre ricordare che, conformemente al punto 11 della comunicazione della Commissione sulla nozione di aiuto di Stato di cui all'articolo 107, paragrafo 1, [TFUE] (GU 2016, C 262, pag. 1), ai fini dell'applicazione della normativa sugli aiuti di Stato, diversi enti con personalità giuridica distinta possono essere considerati come una singola unità economica. A tal fine, occorre prendere in considerazione l'esistenza di una quota di controllo nonché di altri legami funzionali, economici e organici.
- 46 La giurisprudenza ha altresì riconosciuto che, qualora persone fisiche o giuridiche, giuridicamente autonome, costituiscano un'unità economica, occorre considerarle come una sola impresa ai fini dell'applicazione delle norme dell'Unione in materia di concorrenza. Nel settore degli aiuti di Stato, la questione se vi sia un'unità economica rileva, in particolare, laddove si tratti di individuare il beneficiario di un aiuto (v., in tal senso, sentenze del 14 novembre 1984, *Intermills/Commissione*, 323/82, EU:C:1984:345, punti 11 e 12, e dell'8 settembre 2009, *AceaElectrabel/Commissione*, T-303/05, non pubblicata, EU:T:2009:312, punto 101).
- 47 Tra gli elementi presi in considerazione dalla giurisprudenza al fine di stabilire se sussista o meno un'unità economica nel settore degli aiuti di Stato figurano, in particolare, la partecipazione dell'impresa interessata a un gruppo di società il cui controllo sia esercitato direttamente o indirettamente da una di esse, il perseguimento di attività economiche identiche o parallele e l'assenza di autonomia economica delle società di cui trattasi (v., in tal senso, sentenza del 14 ottobre 2004, *Pollmeier Malchow/Commissione*, T-137/02, EU:T:2004:304, punti da 68 a 70); la costituzione di un gruppo unico controllato da un soggetto, malgrado la costituzione di nuove società aventi ognuna personalità giuridica distinta (v., in tal senso, sentenza del 14 novembre 1984, *Intermills/Commissione*, 232/82, EU:C:1984:345, punto 11); la possibilità, per un ente titolare di una quota di controllo in un'altra società, di svolgere, al di là di un semplice collocamento di capitali da parte di un investitore, funzioni di controllo, di impulso e di sostegno finanziario nei confronti di detta società, nonché l'esistenza di legami organici e funzionali tra di loro (sentenze del 16 dicembre 2010, *AceaElectrabel Produzione/Commissione*, C-480/09 P, EU:C:2010:787, punto 51; v. altresì, in tal senso, sentenza del 10 gennaio 2006, *Cassa di Risparmio di Firenze e a.*, C-222/04, EU:C:2006:8, punti 116 e 117); al pari dell'esistenza di clausole contrattuali rilevanti (v., in tal senso, sentenza del 16 dicembre 2010, *AceaElectrabel Produzione/Commissione*, C-480/09 P, EU:C:2010:787, punto 57).
- 48 Spetta inoltre alla Commissione esaminare con particolare attenzione i legami tra le società appartenenti allo stesso gruppo, quando vi sia motivo di temere gli effetti sulla concorrenza derivanti da un cumulo di aiuti di Stato in seno allo stesso gruppo (v., in tal senso, sentenza dell'8 settembre 2009, *AceaElectrabel/Commissione*, T-303/05, non pubblicata, EU:T:2009:312, punto 116).
- 49 La Commissione è tenuta, inoltre, nell'interesse della buona amministrazione delle norme fondamentali del Trattato FUE in materia di aiuti di Stato, a condurre il procedimento di indagine delle misure di aiuto di cui trattasi in modo diligente e imparziale, per poter disporre, all'atto dell'adozione della decisione finale, degli elementi il più possibile completi e affidabili a tale scopo (v. sentenza del 2 settembre 2010, *Commissione/Scott*, C-290/07 P, EU:C:2010:480, punto 90; v. altresì, in tal senso, sentenza del 2 aprile 1998, *Commissione/Sytraval e Brink's France*, C-367/95 P, EU:C:1998:154, punto 62).
- 50 Nel caso di specie, in primo luogo, occorre rilevare che la Air France e la KLM sono due società appartenenti allo stesso gruppo, con a capo la società holding Air France-KLM.

- 51 Sebbene la decisione impugnata descriva la composizione dell'azionariato della società holding Air France-KLM (punto 18 della decisione impugnata, v. punto 2 supra), essa non contiene invece alcun elemento relativo alla composizione dell'azionariato delle sue due controllate, Air France e KLM.
- 52 Interrogati su tale punto in udienza, il Regno dei Paesi Bassi e la KLM hanno indicato, per quanto riguarda la composizione dell'azionariato della KLM, che il 49% del capitale di tale società era detenuto dalla società holding Air France-KLM, il 5,9% dal Regno dei Paesi Bassi, il 44,8% da «due fondazioni olandesi» e la quota restante era detenuta da altri azionisti. Il Regno dei Paesi Bassi e la KLM hanno dichiarato al riguardo che la società holding Air France-KLM deteneva la cosiddetta «proprietà economica» della KLM.
- 53 Quanto alla composizione dell'azionariato della Air France, la Repubblica francese ha indicato in udienza, rispondendo a un quesito rivolto dal Tribunale, che la società holding Air France-KLM era l'azionista unico della società Air France.
- 54 Da tali informazioni, ottenute unicamente in udienza, e quand'anche il Tribunale non sia in grado di verificarne l'esattezza e la completezza e di comprendere appieno la struttura capitalistica del gruppo Air France-KLM, sembra risultare che, da un lato, il 100% del capitale della Air France è detenuto dalla società holding Air France-KLM e, dall'altro, la «proprietà economica» della KLM appartiene alla società holding Air France-KLM, che è, peraltro, il suo maggiore azionista.
- 55 In secondo luogo, è necessario constatare che la decisione impugnata non contiene alcuna informazione circa i legami funzionali, economici e organici tra la società holding Air France-KLM e le sue controllate Air France e KLM.
- 56 Interrogata al riguardo in udienza, la KLM ha spiegato che la società holding Air France-KLM si occupava, tra l'altro, delle funzioni volte ad ottenere un finanziamento sui mercati globali, attraverso il prestito o l'emissione di obbligazioni, a gestire le vendite e i ricavi comuni generati, ad esempio, dalla vendita di biglietti aerei e a garantire la fornitura di taluni servizi utilizzati comunemente, nonché delle relazioni con gli investitori. Risulta quindi che la società holding esercita attività di una certa importanza a favore del gruppo Air France-KLM.
- 57 Tuttavia, in assenza di informazioni al riguardo nella decisione impugnata, il Tribunale non dispone di alcuna base verificabile e completa che gli consenta di comprendere quali siano le funzioni rispettive delle società del gruppo summenzionate, i vincoli statuari che le uniscono e, in particolare, se la società holding Air France-KLM svolga funzioni di direzione, di controllo, di impulso e di sostegno finanziario nei confronti delle sue controllate Air France e KLM.
- 58 In terzo luogo, il Tribunale constata che dalla decisione impugnata risulta che la società holding Air France-KLM è stata coinvolta nella concessione e nell'amministrazione degli aiuti oggetto della decisione impugnata.
- 59 Dal punto 12 della decisione impugnata risulta infatti che il governo dei Paesi Bassi e «le varie parti interessate» dovevano stipulare diversi contratti ai fini della concessione della misura di aiuto di cui trattasi. In particolare, lo Stato dei Paesi Bassi, la KLM e la società holding Air France-KLM dovevano concludere un contratto quadro (*framework agreement*), che disciplinava le condizioni generali per la concessione dell'aiuto alla KLM. La decisione impugnata non contiene alcun altro

elemento quanto al contenuto di tale contratto. Se ne può tuttavia dedurre che, in quanto parte firmataria di detto contratto, la società holding Air France-KLM abbia assunto taluni diritti e obblighi contrattuali in relazione alla misura di aiuto di cui trattasi.

- 60 Parimenti, diversi elementi contenuti nella decisione Air France lasciano apparire che la società holding Air France-KLM assumeva obblighi e diritti contrattuali in relazione alla misura di aiuto oggetto di detta decisione. Così, a titolo di esempio, secondo il punto 15 di tale decisione, la Repubblica francese, «il gruppo Air France-KLM» e il pool delle banche interessate dovevano concludere una convenzione relativa alla garanzia di Stato, prima della sua iniziale concessione, che avrebbe precisato le condizioni specifiche di attivazione di detta garanzia. Secondo il punto 16 della stessa decisione, il prestito d'azionariato doveva anch'esso essere oggetto di un contratto di prestito concluso tra «il gruppo Air France-KLM» e l'agence des participations de l'État (agenzia delle partecipazioni dello Stato, Francia), che gestisce le partecipazioni finanziarie dello Stato azionista. Così, i finanziamenti di cui trattasi «saranno contratti con la Air France-KLM», mentre i proventi di tali finanziamenti saranno «messi a disposizione della società Air France attraverso conti correnti speculari istituiti tra la holding Air France-KLM e la sua controllata Air France», come indicato al punto 21 della decisione Air France. Risulta quindi che i contratti relativi ai finanziamenti di cui trattasi saranno conclusi con la società holding Air France-KLM, e non con la società Air France. Risulta inoltre che tali finanziamenti saranno in primo luogo versati sui conti della società holding Air France-KLM, prima di essere trasferiti, «attraverso conti correnti speculari», la cui natura ed il cui funzionamento non sono tuttavia precisati, alla controllata Air France. Inoltre, dai punti 26 e 31 della decisione Air France risulta che la durata del prestito garantito dallo Stato nonché quella della garanzia dello Stato possono essere prorogate «su opzione del gruppo Air France-KLM». Quanto al prestito di azionista, stando al punto 44 della medesima decisione, esso sarà concesso fatti salvi gli impegni «che saranno sottoscritti dal gruppo Air France-KLM».
- 61 Dagli elementi descritti ai precedenti punti 59 e 60 risulta che la società holding Air France-KLM è stata coinvolta nella concessione sia della misura di aiuto di cui trattasi sia di quella oggetto della decisione Air France.
- 62 In assenza tuttavia di altri elementi concreti al riguardo nella decisione impugnata, è impossibile per il Tribunale conoscere i ruoli, i diritti e gli obblighi rispettivi, nella concessione delle misure di aiuto di cui trattasi, della società holding Air France-KLM e delle sue controllate, vale a dire la KLM, da un lato, e la Air France, dall'altro.
- 63 In udienza, la Commissione ha chiarito che l'aiuto concesso in precedenza alla Air France non potrebbe giovare alla KLM a causa della «struttura contrattuale dell'operazione». Essa ha inoltre indicato che taluni contratti tra quelli menzionati al precedente punto 60 conterebbero clausole specifiche che prevedono che il finanziamento di cui trattasi andrebbe a beneficio soltanto della Air France e che escluderebbero che detto finanziamento possa essere utilizzato per le esigenze di liquidità della KLM.
- 64 Per contro, interrogata al riguardo in udienza, la Repubblica francese ha affermato che i contratti menzionati nella decisione Air France non contenevano clausole specifiche dirette ad escludere che i finanziamenti di cui trattasi potessero contribuire anche alle esigenze del gruppo.
- 65 Detti scambi testimoniano quindi l'insufficienza e la frammentarietà delle informazioni di cui dispone il Tribunale. La decisione impugnata non illustra infatti, in alcun modo, il tenore degli obblighi e dei diritti contrattuali che gravano rispettivamente sulla società holding Air

France-KLM, sulla KLM e sulla Air France, e ancor meno l'eventuale esistenza di un qualsiasi meccanismo, contrattuale o meno, che impedisca che l'aiuto concesso alla Air France tramite la società holding Air France-KLM vada a beneficio, proprio tramite la società holding, della KLM e viceversa.

- 66 In ogni caso, occorre ricordare che il rispetto dell'obbligo di motivazione deve essere valutato in funzione degli elementi di informazione di cui la ricorrente dispone al momento della presentazione del suo ricorso. Per contro, secondo costante giurisprudenza, la motivazione non può essere espressa per la prima volta, ex post, dinanzi al giudice, salvo circostanze eccezionali (v. sentenze del 20 marzo 2014, *Rousse Industry/Commissione*, C-271/13 P, non pubblicata, EU:C:2014:175, punto 67 e giurisprudenza ivi citata; v., altresì, sentenza del 20 settembre 2011, *Evropaïki Dynamiki/BEI*, T-461/08, EU:T:2011:494, punto 109). Pertanto, le spiegazioni fornite dalla Commissione in udienza non possono integrare la motivazione della decisione impugnata in corso di causa e sono, pertanto, irricevibili.
- 67 Dall'insieme delle considerazioni che precedono risulta che la Commissione non poteva concludere che l'aiuto precedentemente concesso alla Air France, tramite la società holding Air France-KLM, non poteva in alcun caso essere utilizzato per le esigenze di liquidità della KLM, eventualmente attraverso la società holding Air France-KLM, senza esporre in modo chiaro e inequivocabile la sua valutazione in funzione dell'insieme degli elementi ricordati ai precedenti punti da 52 a 60.
- 68 La Commissione non può, a tal riguardo, trarre argomenti dalla sentenza del 25 giugno 1998, *British Airways e a./Commissione* (T-371/94 e T-394/94, EU:T:1998:140). Nella causa che ha dato luogo a detta sentenza, la Commissione aveva infatti imposto condizioni di autorizzazione dell'aiuto in questione intese ad escludere che una parte dell'aiuto concesso alla Air France fosse trasferito, direttamente o indirettamente, a un'altra società dello stesso gruppo. Il Tribunale ha considerato, ai punti 313 e 314 di tale sentenza, che dette condizioni di autorizzazione costituivano uno strumento sufficiente e adeguato per garantire che la Air France fosse l'unica beneficiaria dell'aiuto. Per contro, nella presente causa, siffatte condizioni di autorizzazione sembrano mancare e la decisione impugnata non contiene alcuna informazione al riguardo.
- 69 Certamente, è stato dichiarato che la Commissione disponeva di un ampio potere discrezionale nel determinare se talune società appartenenti ad un gruppo dovessero essere considerate come unità economica o come giuridicamente e finanziariamente autonome ai fini dell'applicazione del regime degli aiuti di Stato. Tale potere discrezionale della Commissione implica la considerazione e la valutazione di fatti e di circostanze economiche complesse. Poiché il giudice dell'Unione non può sostituire la propria valutazione dei fatti, specificamente sul piano economico, a quella dell'autore della decisione, il sindacato del Tribunale deve, in quest'ambito, limitarsi alla verifica dell'osservanza delle norme relative alla procedura e alla motivazione, dell'esattezza materiale dei fatti, come anche dell'insussistenza di errore manifesto di valutazione e di sviamento di potere (v. sentenza dell'8 settembre 2009, *AceaElectrabel/Commissione*, T-303/05, non pubblicata, EU:T:2009:312, punti 101 e 102 e giurisprudenza ivi citata).
- 70 A tal fine, il giudice dell'Unione è tenuto in particolare a verificare non solo l'esattezza materiale degli elementi di prova adottati, la loro attendibilità e la loro coerenza, ma altresì ad accertare se tali elementi costituiscano l'insieme dei dati rilevanti che devono essere presi in considerazione per valutare una situazione complessa e se siano di natura tale da corroborare le conclusioni che se ne traggono (sentenza del 20 settembre 2018, *Spagna/Commissione*, C-114/17 P, EU:C:2018:753, punto 104).

- 71 Orbene, dai precedenti punti da 43 a 65 risulta che la decisione impugnata non illustra in modo sufficientemente chiaro e preciso tutti gli elementi di fatto e di diritto pertinenti al riguardo. Tale obbligo vale a maggior ragione in una fattispecie, come quella in esame, caratterizzata dalla concessione parallela di due aiuti di Stato a due controllate di una stessa società holding, la quale è, per giunta, coinvolta nella concessione e nell'amministrazione di detti aiuti e ha assunto diritti e obblighi contrattuali in relazione ad essi.
- 72 Pertanto, limitandosi a constatare che, da un lato, la KLM era beneficiaria della misura di aiuto oggetto della decisione impugnata e che, dall'altro, le autorità dei Paesi Bassi avrebbero «confermato» che il finanziamento concesso alla KLM non sarebbe stato utilizzato dalla Air France, sebbene dette due società facessero parte dello stesso gruppo e taluni elementi figuranti nella decisione impugnata e nella decisione Air France facessero emergere che la società holding Air France-KLM svolgeva un determinato ruolo nella concessione e nell'amministrazione di tali aiuti (v. supra, punti da 58 a 65), la Commissione ha omissis di motivare in modo giuridicamente adeguato la decisione impugnata.
- 73 Alla luce delle considerazioni sin qui svolte, occorre accogliere la prima parte del quinto motivo, senza che sia necessario esaminare le altre parti dello stesso motivo.
- 74 Occorre altresì ricordare che l'articolo 107, paragrafo 3, lettera b), TFUE esige non solo che lo Stato membro interessato si trovi effettivamente di fronte a un grave turbamento della sua economia, ma anche che le misure di aiuto adottate per porre rimedio a tale turbamento siano, da un lato, necessarie a tal fine e, dall'altro, adeguate e proporzionate al conseguimento di tale obiettivo. Lo stesso requisito risulta altresì dal punto 19 del quadro temporaneo.
- 75 Inoltre, e più in particolare, come sostenuto dalla ricorrente, conformemente al punto 25, lettera d), i), del quadro temporaneo, gli aiuti di Stato concessi sotto forma di nuove garanzie pubbliche sui prestiti sono considerati compatibili con il mercato interno ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera b), TFUE, se per i prestiti che si estendono oltre il 31 dicembre 2020, l'importo totale dei prestiti per beneficiario non supera il doppio della spesa salariale annua del beneficiario per il 2019 o per l'ultimo anno disponibile. La stessa soglia si applica agli aiuti di Stato sotto forma di agevolazioni sui prestiti pubblici, conformemente al punto 27, lettera d), i), di detto quadro temporaneo.
- 76 Pertanto, l'esame della necessità e della proporzionalità dell'aiuto, in generale, e del rispetto delle soglie summenzionate, in particolare, presuppone che siano previamente fissati l'importo dell'aiuto, il suo beneficiario e l'assenza di rischio di finanziamento incrociato, attingendo agli aiuti in questione, tra la società holding Air France-KLM, la KLM e la Air France. Orbene, l'insufficienza di motivazione da cui è viziata la decisione impugnata a tal riguardo impedisce al Tribunale di verificare se la Commissione abbia giustamente ritenuto che non vi fossero serie difficoltà di valutazione della compatibilità dell'aiuto di cui trattasi con il mercato interno.
- 77 L'insufficienza di motivazione da cui è viziata la decisione impugnata comporta quindi l'annullamento di quest'ultima.
- 78 Si deve pertanto annullare la decisione impugnata, senza che sia necessario esaminare gli altri motivi dedotti dalla ricorrente e senza che sia necessario pronunciarsi sulla domanda di misura di organizzazione del procedimento menzionata al precedente punto 14.

Sul mantenimento degli effetti della disposizione annullata

- 79 Secondo una giurisprudenza costante, qualora lo giustifichino esigenze imperative connesse alla certezza del diritto, il giudice dell'Unione può valersi, in forza dell'articolo 264, secondo comma, TFUE, di un potere discrezionale per stabilire, in ciascun caso concreto, quali effetti di tale atto debbano considerarsi definitivi (v., per analogia, sentenza del 22 dicembre 2008, *Régie Networks*, C-333/07, EU:C:2008:764, punto 121 e giurisprudenza ivi citata).
- 80 Da questa disposizione risulta quindi che, se lo ritiene necessario, il giudice dell'Unione può, anche d'ufficio, limitare l'effetto di annullamento della sua sentenza (v., in tal senso, sentenza del 1° aprile 2008, *Parlamento e Danimarca/Commissione*, C-14/06 e C-295/06, EU:C:2008:176, punto 85).
- 81 Conformemente a tale giurisprudenza, il giudice dell'Unione si è avvalso della possibilità di limitare l'effetto nel tempo della dichiarazione d'invalidità di una normativa dell'Unione quando esigenze imperative di certezza del diritto attinenti al complesso degli interessi, sia pubblici sia privati, in gioco in determinate cause impedivano di rimettere in discussione l'erogazione o il versamento di somme di danaro, effettuati in base a detta normativa, per il periodo anteriore alla data della sentenza (sentenza del 22 dicembre 2008, *Régie Networks*, C-333/07, EU:C:2008:764, punto 122).
- 82 Nel caso di specie, il Tribunale ritiene che esistano esigenze imperative di certezza del diritto che giustificano la limitazione nel tempo degli effetti dell'annullamento della decisione impugnata. Infatti, da un lato, l'immediata messa in discussione della riscossione delle somme di denaro previste dalla misura di aiuto di cui trattasi avrebbe conseguenze particolarmente dannose per l'economia e i servizi aerei dei Paesi Bassi in un contesto economico e sociale già caratterizzato dal grave turbamento dell'economia di tale Stato membro a causa degli effetti negativi della pandemia di COVID-19. Dall'altro, occorre tener conto del fatto che l'annullamento della decisione impugnata risulta dall'insufficienza della motivazione di quest'ultima.
- 83 Orbene, in forza dell'articolo 266 TFUE, la Commissione, da cui emana l'atto annullato è tenuta a prendere i provvedimenti che comporta l'esecuzione della presente sentenza del Tribunale.
- 84 Per questi motivi, occorre sospendere gli effetti dell'annullamento della decisione impugnata fino all'adozione di una nuova decisione da parte della Commissione. Considerata la celerità con cui la Commissione ha agito a partire dalla pre-notifica e dalla notifica della misura di cui trattasi, detti effetti saranno sospesi per un periodo non superiore a due mesi a decorrere dalla data di pronuncia della presente sentenza per il caso in cui la Commissione decida di adottare la menzionata nuova decisione ai sensi dell'articolo 108, paragrafo 3, TFUE e per un periodo supplementare ragionevole qualora la Commissione decida di avviare il procedimento di cui all'articolo 108, paragrafo 2, TFUE (v., in tal senso, sentenza del 22 dicembre 2008, *Régie Networks* C-333/07, EU:C:2008:764, punto 126).

Sulle spese

- 85 Ai sensi dell'articolo 134, paragrafo 1, del regolamento di procedura, la parte soccombente è condannata alle spese se ne è stata fatta domanda. La Commissione, rimasta soccombente, deve essere condannata a sostenere le proprie spese nonché quelle della ricorrente, conformemente alla domanda di quest'ultima.

- 86 Inoltre, in forza dell'articolo 138, paragrafo 1, del regolamento di procedura, gli Stati membri e le istituzioni intervenuti nella causa si fanno carico delle proprie spese. In forza dell'articolo 138, paragrafo 3, del regolamento di procedura, il Tribunale può decidere che un interveniente, diverso da quelli indicati nel paragrafo 1, si faccia carico delle proprie spese.
- 87 Occorre quindi dichiarare che il Regno dei Paesi Bassi, la Repubblica francese e la KLM si faranno carico delle proprie spese.

Per questi motivi,

IL TRIBUNALE (Decima Sezione ampliata)

dichiara e statuisce:

- 1) **La decisione C(2020) 4871 final della Commissione, del 13 luglio 2020, relativa all'aiuto di Stato SA.57116 (2020/N) – Paesi Bassi – COVID-19: Garanzia di Stato e prestito di Stato a favore della KLM, è annullata.**
- 2) **Si devono sospendere gli effetti dell'annullamento di detta decisione fino all'adozione di una nuova decisione da parte della Commissione europea ai sensi dell'articolo 108 TFUE. Detti effetti sono sospesi per un periodo non superiore a due mesi a decorrere dalla data di pronuncia della presente sentenza per il caso in cui la Commissione decida di adottare la menzionata nuova decisione ai sensi dell'articolo 108, paragrafo 3, TFUE e per un periodo supplementare ragionevole qualora la Commissione decida di avviare il procedimento di cui all'articolo 108, paragrafo 2, TFUE.**
- 3) **La Commissione è condannata a farsi carico delle proprie spese nonché di quelle sostenute dalla Ryanair DAC.**
- 4) **Il Regno dei Paesi Bassi, la Repubblica francese e la Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV si faranno carico delle proprie spese.**

Kornezov

Buttigieg

Kowalik-Bańczyk

Hesse

Stancu

Così deciso e pronunciato a Lussemburgo il 19 maggio 2021.

Firme