Συλλογή της Νομολογίας

ΑΠΌΦΑΣΗ ΤΟΥ ΓΕΝΙΚΟΎ ΔΙΚΑΣΤΗΡΊΟΥ (δέκατο πενταμελές τμήμα)

της 19ης Μαΐου 2021 *

«Κρατικές ενισχύσεις – Κάτω Χώρες – Εγγύηση του Δημοσίου για δάνεια και κρατικό δάνειο μειωμένης εξασφάλισης υπέρ της KLM στο πλαίσιο της πανδημίας της νόσου COVID-19 – Προσωρινό πλαίσιο για τη λήψη μέτρων κρατικών ενισχύσεων – Απόφαση περί μη προβολής αντιρρήσεων – Απόφαση κηρύσσουσα την ενίσχυση συμβατή με την εσωτερική αγορά – Ενίσχυση που χορηγήθηκε προηγουμένως σε άλλη εταιρία του ίδιου ομίλου επιχειρήσεων – Υποχρέωση αιτιολογήσεως – Διατήρηση των αποτελεσμάτων της απόφασης»

Στην υπόθεση T-643/20,

Ryanair DAC, με έδρα το Swords (Ιρλανδία), εκπροσωπούμενη από τον F.-C. Laprévote, τη V. Blanc και τους E. Vahida, S. Rating και Ι.-Γ. Μεταξά-Μαραγκίδη, δικηγόρους,

προσφεύγουσα,

κατά

Ευρωπαϊκής Επιτροπής, εκπροσωπούμενης από τον L. Flynn, τον S. Noë και την C. Georgieva,

καθής,

υποστηριζόμενης από

τη **Γαλλική Δημοκρατία**, εκπροσωπούμενη από την E. de Moustier και τον P. Dodeller,

από

το **Βασίλειο των Κάτω Χωρών**, εκπροσωπούμενο από τον J. Langer, επικουρούμενο από την I. Rooms, δικηγόρο,

και από

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

παρεμβαίνοντες,

* Γλώσσα διαδικασίας: η αγγλική.

με αντικείμενο προσφυγή δυνάμει του άρθρου 263 ΣΛΕΕ με αίτημα την ακύρωση της απόφασης C(2020) 4871 τελικό της Επιτροπής, της 13ης Ιουλίου 2020, σχετικά με την κρατική ενίσχυση SA.57116 (2020/N) – Κάτω Χώρες – COVID-19: Εγγύηση του Δημοσίου και κρατικό δάνειο υπέρ της KLM,

ΤΟ ΓΕΝΙΚΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ (δέκατο πενταμελές τμήμα),

συγκείμενο από τους A. Kornezov (εισηγητή), πρόεδρο, E. Buttigieg, K. Kowalik-Bańczyk, G. Hesse και M. Stancu, δικαστές,

γραμματέας: Η. Πολλάλης, διοικητικός υπάλληλος,

έχοντας υπόψη την έγγραφη διαδικασία και κατόπιν της επ' ακροατηρίου συζητήσεως της 25ης Φεβρουαρίου 2021,

εκδίδει την ακόλουθη

Απόφαση

Ιστορικό της διαφοράς

1 Στις 26 Ιουνίου 2020, το Βασίλειο των Κάτω Χωρών κοινοποίησε στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή, σύμφωνα με το άρθρο 108, παράγραφος 3, ΣΛΕΕ, κρατική ενίσχυση υπέρ της Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV (στο εξής: KLM), η οποία συνίστατο, αφενός, σε εγγύηση του Δημοσίου για δάνειο που θα της χορηγούνταν από κοινοπραξία τραπεζών και, αφετέρου, σε κρατικό δάνειο (στο εξής: επίμαχο μέτρο ενίσχυσης). Ο συνολικός προϋπολογισμός της ενίσχυσης ανερχόταν σε 3,4 δισεκατομμύρια ευρώ. Σκοπός του επίμαχου μέτρου ενίσχυσης ήταν να παρασχεθεί προσωρινά στην KLM η ρευστότητα την οποία είχε ανάγκη προκειμένου να αντιμετωπίσει τις δυσμενείς συνέπειες της πανδημίας της 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.

2 Η KLM ανήκει στον όμιλο Air France-KLM. Επικεφαλής του ομίλου είναι η εταιρία χαρτοφυλακίου Air France-KLM (στο εξής: εταιρία χαρτοφυλακίου Air France-KLM), μεγαλύτεροι μέτοχοι της οποίας είναι το Γαλλικό και το Ολλανδικό Δημόσιο, τα οποία κατέχουν αντιστοίχως το 14,3 % και το 14 % του κεφαλαίου. Οι εταιρίες Air France και KLM είναι δύο θυγατρικές της εταιρίας χαρτοφυλακίου Air France-KLM.

3 Στις 4 Μαΐου 2020, με την απόφαση C(2020) 2983 τελικό, 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 (στο εξής: απόφαση Air France), η Επιτροπή κήρυξε συμβατή με την εσωτερική αγορά ατομική ενίσχυση η οποία χορηγήθηκε από τη Γαλλική Δημοκρατία στην Air France, υπό τη μορφή εγγύησης του Δημοσίου και μετοχικού δανείου, συνολικού ποσού 7 δισεκατομμυρίων ευρώ. Το μέτρο ενίσχυσης αποσκοπούσε στη χρηματοδότηση των άμεσων αναγκών ρευστότητας της Air France.

4 Στις 13 Ιουλίου 2020, η Επιτροπή εξέδωσε 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 (ΕΕ 2020, C 355, σ. 1, στο εξής: προσβαλλόμενη απόφαση), με την οποία έκρινε ότι το επίμαχο μέτρο ενίσχυσης, 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. Η Επιτροπή αξιολόγησε το επίμαχο μέτρο ενίσχυσης υπό το πρίσμα της από 19 Μαρτίου 2020 ανακοίνωσής της με τίτλο «Προσωρινό πλαίσιο για τη λήψη μέτρων κρατικής ενίσχυσης με σκοπό να στηριχθεί η οικονομία κατά τη διάρκεια της τρέχουσας έξαρσης της νόσου COVID-19» (ΕΕ 2020, C 91 I, σ. 1), η οποία τροποποιήθηκε στις 3 Απριλίου 2020 (ΕΕ 2020, C 112 I, σ. 1), στις 13 Μαΐου 2020 (ΕΕ 2020, C 164, σ. 3) και στις 29 Ιουνίου 2020 (ΕΕ 2020, C 218, σ. 3) (στο εξής: προσωρινό πλαίσιο).

Διαδικασία και αιτήματα των διαδίκων

5 Με δικόγραφο που κατέθεσε στη Γραμματεία του Γενικού Δικαστηρίου στις 23 Οκτωβρίου 2020, η προσφεύγουσα, Ryanair DAC, άσκησε την υπό κρίση προσφυγή.

6 Με δικόγραφο που κατέθεσε στη Γραμματεία του Γενικού Δικαστηρίου την ίδια ημέρα, η προσφεύγουσα ζήτησε να εκδικασθεί η υπό κρίση προσφυγή με την ταχεία διαδικασία, σύμφωνα με τα άρθρα 151 και 152 του Κανονισμού Διαδικασίας του Γενικού Δικαστηρίου. Με απόφαση της 16ης Νοεμβρίου 2020, το Γενικό Δικαστήριο (δέκατο τμήμα) έκανε δεκτή την αίτηση για εκδίκαση της προσφυγής με την ταχεία διαδικασία.

7 Η Επιτροπή κατέθεσε υπόμνημα αντικρούσεως στη Γραμματεία του Γενικού Δικαστηρίου στις 7 Δεκεμβρίου 2020.

8 Κατ’ εφαρμογήν του άρθρου 106, παράγραφος 2, του Κανονισμού Διαδικασίας, η προσφεύγουσα ζήτησε με αιτιολογημένη αίτηση, στις 18 Δεκεμβρίου 2020, τη διεξαγωγή επ’ ακροατηρίου συζητήσεως

9 Κατόπιν πρότασης του δεκάτου τμήματος, το Γενικό Δικαστήριο αποφάσισε να παραπέμψει την υπόθεση ενώπιον πενταμελούς τμήματος, κατ’ εφαρμογήν του άρθρου 28 του Κανονισμού Διαδικασίας.

10 Με δικόγραφα που κατέθεσαν στη Γραμματεία του Γενικού Δικαστηρίου στις 14 Δεκεμβρίου 2020, στις 6 Ιανουαρίου 2021 και στις 15 Ιανουαρίου 2021 αντιστοίχως, το Βασίλειο των Κάτω Χωρών, η Γαλλική Δημοκρατία και η KLM ζήτησαν να παρέμβουν στην παρούσα διαδικασία προς στήριξη των αιτημάτων της Επιτροπής.

11 Με αποφάσεις της 12ης και της 19ης Ιανουαρίου 2021, ο πρόεδρος του δεκάτου τμήματος του Γενικού Δικαστηρίου επέτρεψε, αντιστοίχως, τις παρεμβάσεις του Βασιλείου των Κάτω Χωρών και της Γαλλικής Δημοκρατίας.

12 Με διάταξη της 27ης Ιανουαρίου 2021, ο πρόεδρος του δεκάτου τμήματος του Γενικού Δικαστηρίου επέτρεψε την παρέμβαση της KLM.

13 Με μέτρα οργανώσεως της διαδικασίας, τα οποία κοινοποιήθηκαν στις 14, 19 και 28 Ιανουαρίου 2021 αντιστοίχως, επετράπη στο Βασίλειο των Κάτω Χωρών, στη Γαλλική Δημοκρατία και στην KLM, κατ’ εφαρμογήν του άρθρου 154, παράγραφος 3, του Κανονισμού

Διαδικασίας, να καταθέσουν υπόμνημα παρεμβάσεως. Στις 22 Ιανουαρίου 2021 και στις 3 Φεβρουαρίου 2021, το Βασίλειο των Κάτω Χωρών και η Γαλλική Δημοκρατία κατέθεσαν, αντιστοίχως υπομνήματα παρεμβάσεως στη Γραμματεία του Γενικού Δικαστηρίου. Η KLM δεν κατέθεσε υπόμνημα παρεμβάσεως.

14 Οι διάδικοι ανέπτυξαν προφορικώς τις απόψεις τους και απάντησαν στις ερωτήσεις του Γενικού Δικαστηρίου κατά την επ' ακροατηρίου συζήτηση της 25ης Φεβρουαρίου 2021. Κατά τη διάρκεια της επ' ακροατηρίου συζητήσεως, η προσφεύγουσα ζήτησε από το Γενικό Δικαστήριο να λάβει μέτρο οργανώσεως της διαδικασίας και να καλέσει την Επιτροπή να προσκομίσει τις συμβάσεις που μνημονεύονται αντιστοίχως στην απόφαση Air France και στην προσβαλλομένη απόφαση, βάσει των οποίων χορηγήθηκαν τα επίμαχα στις δύο αυτές αποφάσεις μέτρα ενίσχυσης. Η προφορική διαδικασία περατώθηκε με απόφαση της 26ης Φεβρουαρίου 2021.

15 Η προσφεύγουσα ζητεί από το Γενικό Δικαστήριο:

– να ακυρώσει την προσβαλλόμενη απόφαση·

– να καταδικάσει την Επιτροπή στα δικαστικά έξοδα.

16 Η Επιτροπή ζητεί από το Γενικό Δικαστήριο:

– να απορρίψει την προσφυγή·

– να καταδικάσει την προσφεύγουσα στα δικαστικά έξοδα.

17 Η Γαλλική Δημοκρατία ζητεί από το Γενικό Δικαστήριο να απορρίψει την προσφυγή ως απαράδεκτη καθόσον με αυτήν αμφισβητείται το βάσιμο της προσβαλλομένης απόφασης και να την απορρίψει επί της ουσίας κατά τα λοιπά. Επικουρικώς, ζητεί από το Γενικό Δικαστήριο να απορρίψει την προσφυγή επί της ουσίας στο σύνολό της.

18 Το Βασίλειο των Κάτω Χωρών και η KLM ζητούν, όπως και η Επιτροπή, από το Γενικό Δικαστήριο να απορρίψει την προσφυγή ως αβάσιμη.

Σκεπτικό

19 Προς στήριξη της προσφυγής, η προσφεύγουσα προβάλλει πέντε λόγους ακυρώσεως οι οποίοι αντλούνται, ο πρώτος, από το ότι η Επιτροπή κακώς απέκλεισε από το πεδίο εφαρμογής της προσβαλλομένης απόφασης την ενίσχυση που χορήγησε η Γαλλική Δημοκρατία στην Air France, ο δεύτερος, από παραβίαση των αρχών της απαγορεύσεως των διακρίσεων, της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών και της ελευθερίας εγκαταστάσεως, ο τρίτος, από εσφαλμένη εφαρμογή του άρθρου 107, παράγραφος 3, στοιχείο β', ΣΛΕΕ, ο τέταρτος, από το ότι η Επιτροπή όφειλε να κινήσει επίσημη διαδικασία έρευνας και, ο πέμπτος, από παράβαση της υποχρέωσης αιτιολογήσεως κατά την έννοια του άρθρου 296 ΣΛΕΕ.

Επί του παραδεκτού

20 Στα σημεία 39 έως 45 του δικογράφου της προσφυγής, η προσφεύγουσα υποστηρίζει ότι νομιμοποιείται ενεργητικώς ως «ενδιαφερόμενη» κατά την έννοια του άρθρου 108, παράγραφος 2, ΣΛΕΕ και ότι είναι «ενδιαφερόμενο μέρος» κατά την έννοια 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), δυνάμενη, ως εκ τούτου, να ασκήσει προσφυγή ακυρώσεως για την προάσπιση των διαδικαστικών δικαιωμάτων της, κατά της προσβαλλομένης απόφασης, η οποία εκδόθηκε χωρίς να κινηθεί επίσημη διαδικασία έρευνας.

21 Δεδομένου ότι η προσφεύγουσα είναι ανταγωνίστρια της KLM, τα συμφέροντά της θίγονται συνεπεία της χορήγησης του επίμαχου μέτρου ενίσχυσης, καθόσον το εν λόγω μέτρο παρέχει στην KLM τη δυνατότητα να λάβει δάνεια με ευνοϊκούς όρους και να παραμείνει στην αγορά ως επιδοτούμενος ανταγωνιστής της προσφεύγουσας, παρά τις δυσμενείς συνέπειες της πανδημίας της COVID-19. Αντιθέτως, η προσφεύγουσα, η οποία είναι η τρίτη μεγαλύτερη αεροπορική εταιρία στις Κάτω Χώρες, δεν λαμβάνει τέτοια στήριξη.

22 Η Επιτροπή δεν αμφισβητεί το παραδεκτό της προσφυγής.

23 Η Γαλλική Δημοκρατία φρονεί ότι η προσφεύγουσα δεν νομιμοποιείται ενεργητικώς να αμφισβητήσει το βάσιμο της προσβαλλομένης απόφασης και ότι, ως εκ τούτου, ο πρώτος, ο δεύτερος και ο τρίτος λόγος ακυρώσεως της προσφυγής είναι απαράδεκτοι. Αντιθέτως, η Γαλλική Δημοκρατία δεν αμφισβητεί το παραδεκτό του τετάρτου λόγου ακυρώσεως, καθότι, κατά την άποψή της, η προσφεύγουσα είναι ενδιαφερόμενο μέρος κατά την έννοια του άρθρου 108, παράγραφος 2, ΣΛΕΕ.

24 Διαπιστώνεται ότι το παραδεκτό της προσφυγής δεν αμφισβητείται στο μέτρο που, με την προσφυγή αυτή, η προσφεύγουσα υποστηρίζει ότι η Επιτροπή όφειλε να κινήσει την επίσημη διαδικασία έρευνας του άρθρου 108, παράγραφος 2, ΣΛΕΕ.

25 Συγκεκριμένα, στο πλαίσιο της προβλεπόμενης στο άρθρο 108 ΣΛΕΕ διαδικασίας ελέγχου, πρέπει να διακρίνονται δύο στάδια. Αφενός, το προκαταρκτικό στάδιο εξέτασης, το οποίο προβλέπεται στο άρθρο 108, παράγραφος 3, ΣΛΕΕ και παρέχει τη δυνατότητα στην Επιτροπή να σχηματίσει μια πρώτη γνώμη ως προς τη συμβατότητα της επίμαχης ενίσχυσης. Αφετέρου, η προβλεπόμενη στο άρθρο 108, παράγραφος 2, ΣΛΕΕ επίσημη διαδικασία έρευνας, η οποία παρέχει στην Επιτροπή τη δυνατότητα να διαφωτιστεί πλήρως επί των στοιχείων της υπόθεσης. Μόνο στο πλαίσιο της διαδικασίας αυτής η Συνθήκη ΛΕΕ προβλέπει υποχρέωση της Επιτροπής να ζητήσει από τους ενδιαφερομένους να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους (αποφάσεις της 19ης Μαΐου 1993, Cook κατά Επιτροπής, C-198/91, EU:C:1993:197, σκέψη 22, της 15ης Ιουνίου 1993, Matra κατά Επιτροπής, C-225/91, EU:C:1993:239, σκέψη 16, και της 15ης Οκτωβρίου 2018, Vereniging Gelijkberechtiging Grondbezitters κ.λπ. κατά Επιτροπής, T-79/16, μη δημοσιευθείσα, EU:T:2018:680, σκέψη 46).

26 Εάν δεν κινηθεί επίσημη διαδικασία έρευνας, τα ενδιαφερόμενα μέρη, τα οποία θα μπορούσαν να καταθέσουν παρατηρήσεις κατά το ως άνω δεύτερο στάδιο, στερούνται τη δυνατότητα αυτή. Προς επανόρθωση της κατάστασης αυτής, αναγνωρίζεται στα ενδιαφερόμενα μέρη το δικαίωμα να προσβάλουν, ενώπιον του δικαστή της Ευρωπαϊκής Ένωσης, την απόφαση της Επιτροπής να μην κινήσει επίσημη διαδικασία έρευνας. Επομένως, προσφυγή για την ακύρωση απόφασης βασιζομένης στο άρθρο 108, παράγραφος 3, ΣΛΕΕ, την οποία ασκεί ενδιαφερόμενο μέρος κατά την έννοια του άρθρου 108, παράγραφος 2, ΣΛΕΕ είναι παραδεκτή, όταν ο προσφεύγων επιδιώκει να διασφαλίσει τα διαδικαστικά δικαιώματα που αντλεί από την τελευταία αυτή διάταξη (βλ. απόφαση της 18ης Νοεμβρίου 2010, NDSHT κατά Επιτροπής, C-322/09 P, EU:C:2010:701, σκέψη 56 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).

27 Στην υπό κρίση υπόθεση, η Επιτροπή δεν κίνησε επίσημη διαδικασία έρευνας και η προσφεύγουσα προβάλλει, στο πλαίσιο του τετάρτου λόγου ακυρώσεως, προσβολή των διαδικαστικών δικαιωμάτων της. Με γνώμονα το άρθρο 1, στοιχείο η′, του κανονισμού 2015/1589, επιχείρηση η οποία είναι ανταγωνίστρια του δικαιούχου μέτρου ενίσχυσης περιλαμβάνεται αναμφισβήτητα μεταξύ των «ενδιαφερομένων μερών», κατά την έννοια του άρθρου 108, παράγραφος 2, ΣΛΕΕ (αποφάσεις της 18ης Νοεμβρίου 2010, NDSHT κατά Επιτροπής, C-322/09 P, EU:C:2010:701, σκέψη 59, και της 3ης Σεπτεμβρίου 2020, Vereniging tot Behoud van Natuurmonumenten in Nederland κ.λπ. κατά Επιτροπής, C-817/18 P, EU:C:2020:637, σκέψη 50).

28 Εν προκειμένω, δεν αμφισβητείται ότι υφίσταται ανταγωνιστική σχέση μεταξύ της προσφεύγουσας και της δικαιούχου της ενίσχυσης. Συγκεκριμένα, η προσφεύγουσα υποστήριξε, χωρίς να αντικρουστεί επ' αυτού, ότι συμβάλλει στην αεροπορική συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση των Κάτω Χωρών εδώ και είκοσι και πλέον έτη, ότι το 2019 διακίνησε 3 εκατομμύρια επιβάτες από και προς τις Κάτω Χώρες και ότι το μερίδιό της στην ολλανδική αγορά ανερχόταν περίπου στο 5 %, με αποτέλεσμα να είναι η τρίτη μεγαλύτερη αεροπορική εταιρία στις Κάτω Χώρες. Η προσφεύγουσα τόνισε επίσης ότι το πρόγραμμά της πτήσεων για το καλοκαίρι του 2020, το οποίο καταρτίστηκε πριν ξεσπάσει η πανδημία της COVID-19, περιελάμβανε 43 προορισμούς με αφετηρία 3 αερολιμένες των Κάτω Χωρών. Επομένως, η προσφεύγουσα είναι ενδιαφερόμενο μέρος που έχει συμφέρον να προασπίσει τα διαδικαστικά δικαιώματα που αντλεί από το άρθρο 108, παράγραφος 2, ΣΛΕΕ.

29 Συνεπώς, η προσφυγή πρέπει να κριθεί παραδεκτή καθόσον η προσφεύγουσα προβάλλει προσβολή των διαδικαστικών δικαιωμάτων της.

30 Στο πλαίσιο αυτό, επιβάλλεται η διαπίστωση ότι ο τέταρτος λόγος ακυρώσεως, με τον οποίο ζητείται ρητώς να γίνουν σεβαστά τα διαδικαστικά δικαιώματα της προσφεύγουσας, είναι παραδεκτός δεδομένης της ιδιότητάς της ως ενδιαφερόμενου μέρους, όπως έγινε δεκτό στη σκέψη 29 ανωτέρω. Πράγματι, η προσφεύγουσα δύναται να προβάλει, για την προάσπιση των διαδικαστικών δικαιωμάτων που της αναγνωρίζονται στο πλαίσιο της επίσημης διαδικασίας έρευνας, λόγους ικανούς να αποδείξουν ότι η εκτίμηση των πληροφοριών και των στοιχείων που διέθετε ή μπορούσε να διαθέτει η Επιτροπή, στο πλαίσιο του προκαταρκτικού σταδίου εξέτασης του κοινοποιηθέντος μέτρου, θα έπρεπε να δημιουργήσει αμφιβολίες ως προς τη συμβατότητα του μέτρου με την εσωτερική αγορά (πρβλ. αποφάσεις της 22ας Δεκεμβρίου 2008, Régie Networks, C-333/07, EU:C:2008:764, σκέψη 81, της 9ης Ιουλίου 2009, 3F κατά Επιτροπής, C-319/07 P, EU:C:2009:435, σκέψη 35, της 24ης Μαΐου 2011, Επιτροπή κατά Kronoply και Kronotex, C-83/09 P, EU:C:2011:341, σκέψη 59, και της 6ης Μαΐου 2019, Scor κατά Επιτροπής, T-135/17, μη δημοσιευθείσα, EU:T:2019:287, σκέψη 73).

31 Υπενθυμίζεται, επιπλέον, ότι η προσφεύγουσα δικαιούται, προκειμένου να αποδείξει προσβολή των διαδικαστικών δικαιωμάτων της λόγω των αμφιβολιών που θα έπρεπε να εγείρει το επίμαχο μέτρο ως προς τη συμβατότητά του με την εσωτερική αγορά, να προβάλει επιχειρήματα ώστε να αποδείξει ότι η διαπίστωση περί συμβατότητας του μέτρου αυτού με την εσωτερική αγορά στην οποία κατέληξε η Επιτροπή ήταν εσφαλμένη, όπερ, κατά μείζονα λόγο, είναι ικανό να αποδείξει ότι η Επιτροπή όφειλε να έχει αμφιβολίες κατά την εκ μέρους της εκτίμηση της συμβατότητας του μέτρου αυτού με την εσωτερική αγορά. Ως εκ τούτου, το Γενικό Δικαστήριο έχει την εξουσία να εξετάσει τα επί της ουσίας επιχειρήματα που προέβαλε η προσφεύγουσα, προκειμένου να εξακριβώσει αν αυτά είναι ικανά να ενισχύσουν τον λόγο που η τελευταία ρητώς προέβαλε σε σχέση με την ύπαρξη αμφιβολιών που δικαιολογούν την κίνηση της διαδικασίας του άρθρου 108,

παράγραφος 2, ΣΛΕΕ (πρβλ. αποφάσεις της 13ης Ιουνίου 2013, Ryanair κατά Επιτροπής, C-287/12 P, μη δημοσιευθείσα, EU:C:2013:395, σκέψεις 57 έως 60, και της 6ης Μαΐου 2019, Scor κατά Επιτροπής, T-135/17, μη δημοσιευθείσα, EU:T:2019:287, σκέψη 77).

32 Όσον αφορά τον πέμπτο λόγο ακυρώσεως, με τον οποίο προβάλλεται παράβαση της υποχρέωσης αιτιολογήσεως, υπογραμμίζεται ότι η παράβαση της υποχρέωσης αιτιολογήσεως συνιστά παράβαση ουσιώδους τύπου και αποτελεί λόγο ακυρώσεως δημοσίας τάξεως τον οποίον ο δικαστής της Ένωσης οφείλει να εξετάζει αυτεπαγγέλτως και ο οποίος δεν σχετίζεται με την ουσιαστική νομιμότητα της προσβαλλομένης απόφασης (πρβλ. απόφαση της 2ας Απριλίου 1998, Επιτροπή κατά Sytraval και Brink's France, C-367/95 P, EU:C:1998:154, σκέψεις 67 έως 72).

Επί της ουσίας

33 Καταρχάς, πρέπει να εξετασθεί ο πέμπτος λόγος ακυρώσεως.

Επί του πέμπτου λόγου ακυρώσεως με τον οποίο προβάλλεται παράβαση της υποχρέωσης αιτιολογήσεως

34 Με τον πέμπτο λόγο ακυρώσεως, η προσφεύγουσα υποστηρίζει κατ' ουσίαν ότι η αιτιολογία της προσβαλλομένης απόφασης είναι ελλιπής ή ανεπαρκής από πολλές απόψεις.

35 Ειδικότερα, με το πρώτο σκέλος του πέμπτου λόγου ακυρώσεως, η προσφεύγουσα υποστηρίζει κατ' ουσίαν ότι η Επιτροπή παρέλειψε να εκθέσει τους λόγους για τους οποίους δεν έλαβε υπόψη τον αντίκτυπο της ενίσχυσης που είχε προηγουμένως χορηγηθεί στην Air France, ενώ η τελευταία ανήκε, όπως και η KLM, στον όμιλο Air France-KLM.

36 Κατά την προσφεύγουσα, η ενίσχυση που είχε χορηγηθεί προηγουμένως στην Air France μπορούσε να ωφελήσει ολόκληρο τον όμιλο Air France-KLM. Υπό τις συνθήκες αυτές, η Επιτροπή δεν μπορούσε να αποκλείσει εκ των προτέρων τη δυνατότητα αυτή, αλλά ήταν υποχρεωμένη, κατά τη νομολογία, να λάβει υπόψη όλα τα κρίσιμα συναφώς στοιχεία καθώς και το πλαίσιο στο οποίο εντασσόταν το επίμαχο μέτρο ενίσχυσης. Πλην όμως, στην παράγραφο 19 της προσβαλλομένης απόφασης, η Επιτροπή περιορίστηκε στο να αναφέρει, χωρίς σχετική απόδειξη ή άλλη εξήγηση, ότι «η θυγατρική Air France του ομίλου Air France-KLM δεν είναι δικαιούχος του [επίμαχου] μέτρου ενίσχυσης». Παρέλειψε, ωστόσο, να εξακριβώσει και να αιτιολογήσει το κατά πόσον η ενίσχυση που είχε χορηγηθεί προηγουμένως στον υπόλοιπο όμιλο, και ιδίως στην Air France, μπορούσε επίσης να ωφελήσει και την KLM, της οποίας οι λογαριασμοί ήταν ενοποιημένοι με εκείνους της Air France. Η προσφεύγουσα προσάπτει συναφώς στην Επιτροπή ότι περιορίστηκε στο να αναφέρει ότι οι ολλανδικές αρχές «επιβεβαίωσαν» ότι η θυγατρική Air France της εταιρίας χαρτοφυλακίου Air France-KLM δεν ήταν δικαιούχος του επίμαχου μέτρου ενίσχυσης, χωρίς ωστόσο να διευκρινίσει πώς θα υλοποιείτο η διαβεβαίωση αυτή. Είναι, ωστόσο, σημαντικό να εξεταστούν οι ως άνω πτυχές του επίμαχου μέτρου ενίσχυσης για να εξακριβωθεί η αναλογικότητα της ενίσχυσης και, παραδείγματος χάριν, για να εξακριβωθεί αν τηρήθηκαν οι προϋποθέσεις σώρευσης και τα ανώτατα όρια που καθορίζονται στην παράγραφο 25, στοιχείο δ′, και στην παράγραφο 27, στοιχείο δ′, του προσωρινού πλαισίου. Κατά την προσφεύγουσα, η εταιρία χαρτοφυλακίου Air France-KLM και οι δύο θυγατρικές της συναποτελούν ενιαία οικονομική μονάδα η οποία έλαβε, δυνάμει της προσβαλλομένης απόφασης και της απόφασης Air France, ενίσχυση συνολικού ύψους 10,4 δισεκατομμυρίων ευρώ.

37 Η Επιτροπή, υποστηριζόμενη από το Βασίλειο των Κάτω Χωρών, τη Γαλλική Δημοκρατία και την KLM, αμφισβητεί την ορθότητα των ως άνω επιχειρημάτων. Ισχυρίζεται ότι, εφόσον η KLM δεν ήταν ένας εκ των δικαιούχων της ενίσχυσης που χορηγήθηκε στην Air France, δεν ήταν υποχρεωμένη να παράσχει σχετικές εξηγήσεις. Υπενθυμίζει επ' αυτού ότι δικαιούχος του επίμαχου μέτρου ενίσχυσης είναι η KLM και όχι ο όμιλος Air France-KLM ούτε η ίδια η Air France. Ωσαύτως, η Air France ήταν αυτή που έλαβε την ενίσχυση που εγκρίθηκε με την απόφαση Air France και όχι ο όμιλος Air France-KLM ή η ίδια η KLM. Επιπλέον, οι ολλανδικές και οι γαλλικές αρχές επιβεβαίωσαν ότι η KLM και η Air France ήταν οι αντίστοιχοι δικαιούχοι των κρίσιμων ενισχύσεων. Εξάλλου, τα χαρακτηριστικά των εν λόγω ενισχύσεων αποκλείουν τον κίνδυνο η χορηγηθείσα στην Air France ενίσχυση να καλύπτει και την KLM και αντιστρόφως.

38 Πρέπει να υπομνησθεί καταρχάς ότι, κατά πάγια νομολογία, η αιτιολογία που επιβάλλει το άρθρο 296 ΣΛΕΕ πρέπει να είναι προσαρμοσμένη στη φύση της σχετικής πράξης και να εκθέτει με σαφήνεια και χωρίς αμφισημία τη συλλογιστική του θεσμικού οργάνου που εξέδωσε την πράξη, ώστε να παρέχεται η δυνατότητα στους μεν ενδιαφερομένους να γνωρίζουν τους λόγους για τους οποίους ελήφθη το μέτρο, στο δε αρμόδιο δικαστήριο να ασκήσει τον έλεγχό του. Η απαίτηση αιτιολογήσεως πρέπει να εκτιμάται με γνώμονα τις περιστάσεις της συγκεκριμένης υπόθεσης, ιδίως δε το περιεχόμενο της πράξης, τη φύση των παρατιθέμενων στοιχείων της αιτιολογίας και το συμφέρον που έχουν ενδεχομένως για παροχή διευκρινίσεων οι αποδέκτες, ή άλλα πρόσωπα τα οποία η πράξη αφορά άμεσα και ατομικά. Η αιτιολογία δεν απαιτείται να παραθέτει εξαντλητικά όλα τα κρίσιμα πραγματικά και νομικά στοιχεία, καθόσον το ζήτημα αν η αιτιολογία μιας πράξης πληροί τις απαιτήσεις του άρθρου 296 ΣΛΕΕ πρέπει να εκτιμάται με γνώμονα όχι μόνον το γράμμα της, αλλά και το πλαίσιο στο οποίο εντάσσεται, καθώς και το σύνολο των κανόνων δικαίου που διέπουν τον σχετικό τομέα (βλ. απόφαση της 8ης Σεπτεμβρίου 2011, Επιτροπή κατά Κάτω Χωρών, C-279/08 P, EU:C:2011:551, σκέψη 125 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).

39 Καίτοι τα θεσμικά όργανα, όταν αιτιολογούν τις αποφάσεις που εκδίδουν, δεν υποχρεούνται να λαμβάνουν θέση εφ' όλων των επιχειρημάτων που προβάλλουν ενώπιόν τους οι ενδιαφερόμενοι κατά τη διοικητική διαδικασία, εντούτοις, οφείλουν να εκθέτουν τα πραγματικά περιστατικά και τις νομικές εκτιμήσεις που είναι ουσιώδεις για την όλη οικονομία των αποφάσεών τους (πρβλ. αποφάσεις της 10ης Ιουλίου 2008, Bertelsmann και Sony Corporation of America κατά Impala, C-413/06 P, EU:C:2008:392, σκέψη 169 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία, και της 18ης Σεπτεμβρίου 2018, Duferco Long Products κατά Επιτροπής, T-93/17, μη δημοσιευθείσα, EU:T:2018:558, σκέψη 67).

40 Στο πλαίσιο αυτό, η απόφαση περί μη κίνησης της προβλεπόμενης στο άρθρο 108, παράγραφος 2, ΣΛΕΕ επίσημης διαδικασίας έρευνας πρέπει μόνο να περιέχει τους λόγους για τους οποίους η Επιτροπή φρονεί ότι δεν βρίσκεται ενώπιον σοβαρών δυσχερειών εκτίμησης της συμβατότητας της οικείας ενίσχυσης με την εσωτερική αγορά και η έστω και συνοπτική αιτιολογία της απόφασης αυτής πρέπει να θεωρηθεί επαρκής με γνώμονα την απαίτηση αιτιολογήσεως που προβλέπει το άρθρο 296 ΣΛΕΕ, εφόσον από αυτή προκύπτουν με σαφήνεια και χωρίς αμφισημία οι λόγοι για τους οποίους η Επιτροπή θεώρησε ότι δεν υπάρχουν τέτοιες δυσχέρειες, αφού το ζήτημα του βασίμου της αιτιολογίας αυτής δεν περιλαμβάνεται στην εν λόγω απαίτηση (πρβλ. αποφάσεις της 22ας Δεκεμβρίου 2008, Régie Networks, C-333/07, EU:C:2008:764, σκέψεις 65, 70 και 71, της 27ης Οκτωβρίου 2011, Αυστρία κατά Scheucher-Fleisch κ.λπ., C-47/10 P, EU:C:2011:698, σκέψη 111, και της 12ης Μαΐου 2016, Hamr – Sport κατά Επιτροπής, T- 693/14, μη δημοσιευθείσα, EU:T:2016:292, σκέψη 54).

41 Εν προκειμένω, επισημαίνεται ότι στις παραγράφους 18 και 19 της προσβαλλομένης απόφασης η Επιτροπή διαπίστωσε, αφενός, ότι η KLM ήταν η δικαιούχος του επίμαχου μέτρου ενίσχυσης και, αφετέρου, ότι οι ολλανδικές αρχές είχαν επιβεβαιώσει ότι η Air France, θυγατρική της εταιρίας χαρτοφυλακίου Air France-KLM, δεν ήταν δικαιούχος του επίμαχου μέτρου ενίσχυσης.

42 Σημειωτέον επίσης ότι, στην παράγραφο 21 της απόφασης Air France –η οποία αφορά κρατική ενίσχυση χορηγηθείσα πριν από περίπου δύο μήνες στην Air France, εταιρία ανήκουσα, μαζί με την KLM, στον ίδιο όμιλο επιχειρήσεων, οπότε η εν λόγω απόφαση συνιστά στοιχείο του γενικότερου πλαισίου που πρέπει να συνεκτιμηθεί προκειμένου να εξεταστεί αν η αιτιολογία της προσβαλλομένης απόφασης πληροί τις επιταγές του άρθρου 296 ΣΛΕΕ, σύμφωνα με τη νομολογία που υπομνήσθηκε στη σκέψη 40 ανωτέρω– η Επιτροπή ανέφερε, μεταξύ άλλων, ότι δικαιούχος του μέτρου ενίσχυσης που αποτελούσε αντικείμενο της εν λόγω απόφασης ήταν «η εταιρία Air France μέσω της εταιρίας Air France-KLM, εταιρίας χαρτοφυλακίου του ομίλου» και ότι οι γαλλικές αρχές είχαν επιβεβαιώσει ότι η θυγατρική KLM της εταιρίας χαρτοφυλακίου Air France-KLM δεν θα επωφελούνταν των κρίσιμων χρηματοδοτήσεων.

43 Η προσβαλλόμενη απόφαση δεν περιέχει άλλα στοιχεία ανάλυσης όσον αφορά το ζήτημα αν η προηγουμένως χορηγηθείσα ενίσχυση στην «εταιρία Air France μέσω της εταιρίας Air France-KLM, εταιρίας χαρτοφυλακίου του ομίλου» μπορούσε επίσης να χρησιμοποιηθεί, έστω και εν μέρει, για τις ανάγκες ρευστότητας της KLM, ενδεχομένως μέσω της εταιρίας χαρτοφυλακίου Air France-KLM, της οποίας τόσο η Air France όσο και η KLM είναι θυγατρικές.

44 Επομένως, πρέπει να εξεταστεί αν από την αιτιολογία της προσβαλλομένης απόφασης προκύπτουν με σαφήνεια και χωρίς αμφισημία –ούτως ώστε να παρέχεται η δυνατότητα στους μεν ενδιαφερομένους να γνωρίζουν τους λόγους για τους οποίους ελήφθη το μέτρο, στο δε Γενικό Δικαστήριο να ασκήσει τον έλεγχό του– οι λόγοι για τους οποίους η Επιτροπή έκρινε ότι η KLM δεν μπορούσε να επωφεληθεί της ενίσχυσης που είχε χορηγηθεί προηγουμένως στην Air France μέσω της εταιρίας χαρτοφυλακίου Air France-KLM, μολονότι οι εταιρίες αυτές ανήκαν στον ίδιο όμιλο.

45 Συναφώς, πρέπει να υπομνησθεί ότι, σύμφωνα με το σημείο 11 της ανακοίνωσης της Επιτροπής σχετικά με την έννοια της κρατικής ενίσχυσης όπως αναφέρεται στο άρθρο 107, παράγραφος 1 [ΣΛΕΕ] (ΕΕ 2016, C 262, σ. 1), περισσότερες χωριστές νομικές οντότητες μπορεί να θεωρηθεί ότι αποτελούν μία οικονομική μονάδα για τους σκοπούς της εφαρμογής των κανόνων για τις κρατικές ενισχύσεις. Προς τούτο, λαμβάνεται υπόψη η ύπαρξη πλειοψηφικής συμμετοχής μίας από τις οντότητες στην άλλη, καθώς και η ύπαρξη άλλων λειτουργικών, οικονομικών και οργανικών δεσμών μεταξύ τους.

46 Η νομολογία έχει επίσης αναγνωρίσει ότι, όταν φυσικά ή νομικά πρόσωπα που διακρίνονται νομικώς μεταξύ τους αποτελούν μία οικονομική μονάδα, πρέπει να νοούνται ως μία και μόνη επιχείρηση από την άποψη της εφαρμογής των κανόνων ανταγωνισμού της Ένωσης. Στο πλαίσιο των κρατικών ενισχύσεων, το ζήτημα αν υφίσταται μία οικονομική μονάδα τίθεται ιδίως όταν πρόκειται να προσδιορισθεί ο δικαιούχος ενίσχυσης (πρβλ. αποφάσεις της 14ης Νοεμβρίου 1984, Intermills κατά Επιτροπής, 323/82, EU:C:1984:345, σκέψεις 11 και 12, και της 8ης Σεπτεμβρίου 2009, AceaElectrabel κατά Επιτροπής, T-303/05, μη δημοσιευθείσα, EU:T:2009:312, σκέψη 101).

47 Στα στοιχεία που λαμβάνονται υπόψη στη νομολογία για να εξακριβωθεί η ύπαρξη ή μη μίας οικονομικής μονάδας στον τομέα των κρατικών ενισχύσεων περιλαμβάνονται, μεταξύ άλλων, η συμμετοχή της οικείας επιχείρησης σε όμιλο εταιριών ελεγχόμενο ευθέως ή εμμέσως από μία εξ

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)· ο σχηματισμός ενιαίου ομίλου ελεγχόμενου από μία οντότητα, παρά τη σύσταση νέων εταιριών καθεμία εκ των οποίων διαθέτει χωριστή νομική προσωπικότητα (πρβλ. απόφαση της 14ης Νοεμβρίου 1984, Intermills κατά Επιτροπής, 323/82, EU:C:1984:345, σκέψη 11)· η δυνατότητα, για την οντότητα που έχει πλειοψηφική συμμετοχή σε άλλη εταιρία, να ασκεί έλεγχο, πέραν της απλής τοποθέτησης κεφαλαίων εκ μέρους επενδυτή, να παρέχει κίνητρα και οικονομική στήριξη στην εν λόγω εταιρία, καθώς και η ύπαρξη οργανικών και λειτουργικών δεσμών μεταξύ τους (αποφάσεις της 16ης Δεκεμβρίου 2010, AceaElectrabel Produzione κατά Επιτροπής, C-480/09 P, EU:C:2010:787, σκέψη 51· πρβλ., επίσης, απόφαση της 10ης Ιανουαρίου 2006, Cassa di Risparmio di Firenze κ.λπ., C-222/04, EU:C:2006:8, σκέψεις 116, 117)· 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).

48 Επιπλέον, η Επιτροπή οφείλει να εξετάσει 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 (πρβλ. απόφαση της 8ης Σεπτεμβρίου 2009, AceaElectrabel κατά Επιτροπής, T-303/05, μη δημοσιευθείσα, EU:T:2009:312, σκέψη 116).

49 Η Επιτροπή οφείλει επιπροσθέτως, χάριν της ορθής εφαρμογής των σχετικών με τις κρατικές ενισχύσεις θεμελιωδών κανόνων της Συνθήκης ΛΕΕ, να προβαίνει σε επιμελή και αμερόληπτη εξέταση των κρίσιμων μέτρων ενίσχυσης, ώστε να έχει στη διάθεσή της, κατά την έκδοση της τελικής απόφασης, τα κατά το δυνατόν πληρέστερα και πλέον αξιόπιστα στοιχεία για τον σκοπό αυτόν (βλ. απόφαση της 2ας Σεπτεμβρίου 2010, Επιτροπή κατά Scott, C-290/07 P, EU:C:2010:480, σκέψη 90· πρβλ., επίσης, απόφαση της 2ας Απριλίου 1998, Επιτροπή κατά Sytraval και Brink's France, C-367/95 P, EU:C:1998:154, σκέψη 62).

50 Εν προκειμένω, πρώτον, επισημαίνεται ότι η Air France και η KLM είναι δύο εταιρίες που ανήκουν στον ίδιο όμιλο, επικεφαλής του οποίου είναι η εταιρία χαρτοφυλακίου Air France-KLM.

51 Η προσβαλλόμενη απόφαση, ενώ περιγράφει τη μετοχική σύνθεση της εταιρίας χαρτοφυλακίου Air France-KLM (παράγραφος 18 της προσβαλλομένης απόφασης, βλ. σκέψη 2 ανωτέρω), δεν περιέχει, αντιθέτως, κανένα στοιχείο σχετικά με τη μετοχική σύνθεση των δύο θυγατρικών της, της Air France και της KLM.

52 Όταν ερωτήθησαν επ' αυτού κατά την επ' ακροατηρίου συζήτηση, το Βασίλειο των Κάτω Χωρών και η KLM ανέφεραν, όσον αφορά τη μετοχική σύνθεση της KLM, ότι το 49 % του κεφαλαίου της εταιρίας αυτής ανήκε στην εταιρία χαρτοφυλακίου Air France-KLM, το 5,9 % στο Βασίλειο των Κάτω Χωρών, το 44,8 % σε «δύο ολλανδικά ιδρύματα» και το υπόλοιπο σε άλλους μετόχους. Το Βασίλειο των Κάτω Χωρών και η KLM δήλωσαν συναφώς ότι η εταιρία χαρτοφυλακίου Air France-KLM είχε τη λεγόμενη «οικονομική κυριότητα» της KLM.

53 Όσον αφορά τη μετοχική σύνθεση της Air France, η Γαλλική Δημοκρατία ανέφερε κατά την επ' ακροατηρίου συζήτηση, απαντώντας σε ερώτηση που της έθεσε το Γενικό Δικαστήριο, ότι η εταιρία χαρτοφυλακίου Air France-KLM ήταν ο μοναδικός μέτοχος της εταιρίας Air France.

54 Από τα ως άνω στοιχεία, τα οποία συνελέγησαν αποκλειστικά κατά την επ' ακροατηρίου συζήτηση, και παρότι το Γενικό Δικαστήριο δεν είναι σε θέση να ελέγξει την ακρίβεια και την πληρότητά τους και να αντιληφθεί πλήρως τη διάρθρωση του κεφαλαίου του ομίλου Air France-KLM, φαίνεται να προκύπτει, αφενός, ότι το 100 % του κεφαλαίου της Air France ανήκει στην εταιρία χαρτοφυλακίου Air France-KLM και, αφετέρου, ότι η «οικονομική κυριότητα» της KLM ανήκει στην εταιρία χαρτοφυλακίου Air France-KLM, η οποία, εξάλλου, είναι ο μεγαλύτερος μέτοχός της.

55 Δεύτερον, επιβάλλεται η διαπίστωση ότι η προσβαλλόμενη απόφαση δεν περιέχει καμία πληροφορία σχετικά με τους λειτουργικούς, οικονομικούς και οργανικούς δεσμούς μεταξύ της εταιρίας χαρτοφυλακίου Air France-KLM και των θυγατρικών της Air France και KLM.

56 Ερωτηθείσα επ' αυτού κατά την επ' ακροατηρίου συζήτηση, η KLM εξήγησε ότι η εταιρία χαρτοφυλακίου Air France-KLM ασκούσε, μεταξύ άλλων, καθήκοντα συνιστάμενα στην άντληση χρηματοδότησης από τις παγκόσμιες αγορές, μέσω δανεισμού ή έκδοσης ομολόγων, στη διαχείριση των πωλήσεων και των κοινών εισοδημάτων που προκύπτουν, παραδείγματος χάριν, από την πώληση αεροπορικών εισιτηρίων και στη διασφάλιση της παροχής ορισμένων υπηρεσιών που χρησιμοποιούνται από κοινού, και διαχειριζόταν τις σχέσεις με τους επενδυτές. Επομένως, η εταιρία χαρτοφυλακίου ασκεί αρκετά σημαντικές δραστηριότητες προς όφελος του ομίλου Air France-KLM.

57 Ωστόσο, ελλείψει σχετικών στοιχείων στην προσβαλλόμενη απόφαση, το Γενικό Δικαστήριο δεν διαθέτει επαληθεύσιμη και πλήρη βάση, ώστε να μπορεί να αντιληφθεί τα αντίστοιχα καθήκοντα των προαναφερθεισών εταιριών του ομίλου, τους καταστατικούς δεσμούς που τις συνδέουν και, ιδίως, το αν η εταιρία χαρτοφυλακίου Air France-KLM ασκεί διευθυντικά καθήκοντα και έλεγχο έναντι των θυγατρικών της Air France και KLM, και τους παρέχει κίνητρα και οικονομική στήριξη.

58 Τρίτον, το Γενικό Δικαστήριο διαπιστώνει ότι από την προσβαλλόμενη απόφαση προκύπτει ότι η εταιρία χαρτοφυλακίου Air France-KLM ενεπλάκη στη χορήγηση και τη διαχείριση των ενισχύσεων που αποτελούν το αντικείμενο της προσβαλλομένης απόφασης.

59 Συγκεκριμένα, όπως προκύπτει από την παράγραφο 12 της προσβαλλομένης απόφασης, η Ολλανδική Κυβέρνηση και «τα διάφορα ενδιαφερόμενα μέρη» έπρεπε να συνάψουν πλείονες συμβάσεις για τη χορήγηση του επίμαχου μέτρου ενίσχυσης. Ειδικότερα, το Ολλανδικό Δημόσιο, η KLM και η εταιρία χαρτοφυλακίου Air France-KLM έπρεπε να συνάψουν σύμβαση-πλαίσιο (framework agreement), η οποία θα ρύθμιζε τους γενικούς όρους χορήγησης της ενίσχυσης στην KLM. Η προσβαλλόμενη απόφαση δεν περιέχει κανένα άλλο στοιχείο ως προς το περιεχόμενο της σύμβασης αυτής. Ωστόσο, εκ των ανωτέρω μπορεί να συναχθεί ότι, ως συμβαλλόμενο μέρος στην εν λόγω σύμβαση, η εταιρία χαρτοφυλακίου Air France-KLM είχε ορισμένα συμβατικά δικαιώματα και υποχρεώσεις σε σχέση με το επίμαχο μέτρο ενίσχυσης.

60 Ομοίως, όπως προκύπτει από πλείονα στοιχεία που περιλαμβάνει η απόφαση Air France, η εταιρία χαρτοφυλακίου Air France-KLM είχε συμβατικές υποχρεώσεις και δικαιώματα σε σχέση με το μέτρο ενίσχυσης που αποτελούσε το αντικείμενο της εν λόγω απόφασης. Τουτέστιν, παραδείγματος χάριν, κατά την παράγραφο 15 της απόφασης αυτής, η Γαλλική Δημοκρατία, «ο όμιλος Air France-KLM» και η ομάδα των εμπλεκομένων τραπεζών έπρεπε να συνάψουν σύμβαση σχετικά με την εγγύηση του Δημοσίου, πριν από την αρχική χορήγησή της, η οποία θα καθόριζε τις ειδικές προϋποθέσεις κατάπτωσης της εν λόγω εγγύησης. Κατά την παράγραφο 16 της απόφασης αυτής, το μετοχικό δάνειο έπρεπε επίσης να αποτελέσει αντικείμενο σύμβασης δανείου που θα συναπτόταν μεταξύ του «ομίλου Air France-KLM» και του Οργανισμού

συμμετοχών του Δημοσίου (Γαλλία), ο οποίος διαχειρίζεται τις χρηματοοικονομικές συμμετοχές του κράτους-μετόχου. Τουτέστιν, οι κρίσιμες χρηματοδοτήσεις «θα αποτελέσουν αντικείμενο σύμβασης με την Air France-KLM», ενώ το προϊόν των χρηματοδοτήσεων αυτών θα τεθεί, σύμφωνα με την παράγραφο 21 της απόφασης Air France, «στη διάθεση της εταιρίας Air France μέσω αντικριζόμενων τρεχούμενων λογαριασμών που θα ανοίξουν η εταιρία χαρτοφυλακίου Air France-KLM και η θυγατρική της Air France». Επομένως, οι συμβάσεις για τις κρίσιμες χρηματοδοτήσεις θα συναφθούν με την εταιρία χαρτοφυλακίου Air France-KLM και όχι με την εταιρία Air France. Προκύπτει, επιπλέον, ότι οι χρηματοδοτήσεις αυτές θα πιστωθούν κατ' αρχάς στους λογαριασμούς της εταιρίας χαρτοφυλακίου Air France-KLM, προτού μεταφερθούν, «μέσω αντικριζόμενων τρεχούμενων λογαριασμών» των οποίων ωστόσο η φύση και η λειτουργία δεν διευκρινίζονται, στη θυγατρική Air France. Εξάλλου, όπως προκύπτει από τις παραγράφους 26 και 31 της απόφασης Air France, η διάρκεια του δανείου που εγγυάται το Δημόσιο καθώς και εκείνη της εγγύησης του Δημοσίου μπορούν να παραταθούν «μονομερώς με απόφαση του ομίλου Air France-KLM». Ως προς το μετοχικό δάνειο, κατά την παράγραφο 44 της ίδιας απόφασης, αυτό θα χορηγηθεί υπό την επιφύλαξη των δεσμεύσεων «που θα αναλάβει ο όμιλος Air France-KLM».

61 Από τα στοιχεία που παρατίθενται στις σκέψεις 59 και 60 ανωτέρω προκύπτει ότι η εταιρία χαρτοφυλακίου Air France-KLM ενεπλάκη στη χορήγηση τόσο του επίμαχου μέτρου ενίσχυσης όσο και εκείνου που αποτέλεσε αντικείμενο της απόφασης Air France.

62 Ωστόσο, ελλείψει άλλων συγκεκριμένων συναφών στοιχείων στην προσβαλλόμενη απόφαση, το Γενικό Δικαστήριο δεν μπορεί να αντιληφθεί τους αντίστοιχους ρόλους, τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις της εταιρίας holding Air France-KLM και των θυγατρικών της, ήτοι της KLM, αφενός, και της Air France, αφετέρου, στο πλαίσιο της χορήγησης των επίμαχων μέτρων ενίσχυσης.

63 Κατά την επ' ακροατηρίου συζήτηση, η Επιτροπή εξήγησε ότι η KLM δεν μπορούσε να επωφεληθεί της ενίσχυσης που είχε χορηγηθεί προηγουμένως στην Air France λόγω της «συμβατικής δομής της συναλλαγής». Επιπλέον, επισήμανε ότι ορισμένες από τις συμβάσεις που μνημονεύονται στη σκέψη 60 ανωτέρω περιείχαν ειδικές ρήτρες οι οποίες προέβλεπαν ότι η σχετική χρηματοδότηση θα ωφελούσε μόνον την Air France και οι οποίες απέκλειαν τη δυνατότητα να χρησιμοποιηθεί η χρηματοδότηση αυτή για τις ανάγκες ρευστότητας της KLM.

64 Αντιθέτως, ερωτηθείσα επ' αυτού κατά την επ' ακροατηρίου συζήτηση, η Γαλλική Δημοκρατία ανέφερε ότι οι συμβάσεις που μνημονεύονται στην απόφαση Air France δεν περιείχαν ειδικές ρήτρες σκοπός των οποίων ήταν να αποκλειστεί το ενδεχόμενο να συμβάλουν οι συγκεκριμένες χρηματοδοτήσεις και στην κάλυψη των αναγκών του ομίλου.

65 Οι δηλώσεις αυτές καταδεικνύουν, επομένως, τον ανεπαρκή και αποσπασματικό χαρακτήρα των πληροφοριών που έχει στη διάθεσή του το Γενικό Δικαστήριο. Πράγματι, η προσβαλλόμενη απόφαση δεν εκθέτει καθ' οιονδήποτε τρόπο το περιεχόμενο των συμβατικών υποχρεώσεων και δικαιωμάτων που έχουν αντιστοίχως η εταιρία χαρτοφυλακίου Air France-KLM, η KLM και η Air France, πόσο μάλλον την ενδεχόμενη ύπαρξη οποιουδήποτε μηχανισμού, συμβατικού ή μη, ο οποίος θα απέκλειε το ενδεχόμενο η ενίσχυση που χορηγήθηκε στην Air France μέσω της εταιρίας χαρτοφυλακίου Air France-KLM να ωφελήσει, μέσω ακριβώς της εταιρίας χαρτοφυλακίου, την KLM και αντιστρόφως.

66 Εν πάση περιπτώσει, πρέπει να υπομνησθεί ότι η τήρηση της υποχρέωσης αιτιολογήσεως πρέπει να εκτιμάται σε συνάρτηση με τα πληροφοριακά στοιχεία που έχει στη διάθεσή του ο προσφεύγων κατά τον χρόνο άσκησης της προσφυγής. Αντιθέτως, κατά πάγια νομολογία, η αιτιολογία δεν μπορεί να διασαφηνίζεται a posteriori και για πρώτη φορά ενώπιον του δικαστηρίου, εκτός από εξαιρετικές περιπτώσεις (βλ. αποφάσεις της 20ής Μαρτίου 2014, Rousse Industry κατά Επιτροπής C-271/13 P, μη δημοσιευθείσα, EU:C:2014:175, σκέψη 67 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία· βλ., επίσης, απόφαση της 20ής Σεπτεμβρίου 2011, Ευρωπαϊκή Δυναμική κατά ΕΤΕπ, T-461/08, EU:T:2011:494, σκέψη 109). Επομένως, οι διευκρινίσεις που παρέσχε η Επιτροπή κατά την επ' ακροατηρίου συζήτηση δεν μπορούν να συμπληρώσουν την αιτιολογία της προσβαλλομένης απόφασης κατά τη διάρκεια της δίκης και είναι, ως εκ τούτου, απαράδεκτες.

67 Από το σύνολο των ανωτέρω σκέψεων προκύπτει ότι η Επιτροπή δεν μπορούσε να καταλήξει στο συμπέρασμα ότι η ενίσχυση που είχε προηγουμένως χορηγηθεί στην Air France μέσω της εταιρίας χαρτοφυλακίου Air France-KLM δεν μπορούσε σε καμία περίπτωση να χρησιμοποιηθεί για τις ανάγκες ρευστότητας της KLM, ενδεχομένως μέσω της εταιρίας χαρτοφυλακίου Air France-KLM, χωρίς να εκθέσει με σαφήνεια και χωρίς αμφισημία την εκτίμησή της σε συνάρτηση με το σύνολο των στοιχείων που υπομνήσθηκαν στις σκέψεις 52 έως 60 ανωτέρω.

68 Η Επιτροπή δεν μπορεί να αντλήσει συναφώς επιχειρήματα από την απόφαση της 25ης Ιουνίου 1998, British Airways κ.λπ. κατά Επιτροπής (T-371/94 και T-394/94, EU:T:1998:140). Συγκεκριμένα, στην υπόθεση επί της οποίας εκδόθηκε η απόφαση αυτή, η Επιτροπή είχε επιβάλει όρους για την έγκριση της κρίσιμης ενίσχυσης ούτως ώστε να αποκλειστεί το ενδεχόμενο ένα μέρος της ενίσχυσης που χορηγήθηκε στην Air France να διοχετευτεί, άμεσα ή έμμεσα, σε άλλη εταιρία του ιδίου ομίλου. Στις σκέψεις 313 και 314 της εν λόγω απόφασης, το Γενικό Δικαστήριο έκρινε ότι οι προμνησθέντες όροι έγκρισης αποτελούσαν επαρκές και πρόσφορο μέσο ώστε να εξασφαλιστεί ότι η Air France ήταν ο μόνος δικαιούχος της ενίσχυσης. Αντιθέτως, στην υπό κρίση υπόθεση, δεν φαίνεται να υπάρχουν τέτοιοι όροι έγκρισης, η δε προσβαλλόμενη απόφαση δεν περιέχει καμία σχετική πληροφορία.

69 Πάντως, έχει κριθεί ότι η Επιτροπή διέθετε ευρεία διακριτική ευχέρεια να κρίνει αν εταιρίες που ανήκουν σε όμιλο έπρεπε να θεωρηθούν ως μία οικονομική μονάδα ή ως νομικώς και οικονομικώς αυτοτελείς, όσον αφορά την εφαρμογή του συστήματος των κρατικών ενισχύσεων. Η διακριτική αυτή ευχέρεια της Επιτροπής συνεπάγεται τη συνεκτίμηση και την αξιολόγηση πολύπλοκων πραγματικών περιστατικών και οικονομικών περιστάσεων. Δεδομένου ότι ο δικαστής της Ένωσης δεν μπορεί να υποκαταστήσει τον εκδότη της απόφασης στην εκτίμηση των πραγματικών περιστατικών, ιδίως στο οικονομικό επίπεδο, ο έλεγχος του Γενικού Δικαστηρίου πρέπει συναφώς να περιορίζεται στην εξακρίβωση ότι τηρήθηκαν οι κανόνες ως προς τη διαδικασία και την αιτιολόγηση, ότι είναι ακριβή τα πραγματικά περιστατικά, καθώς και ότι δεν υφίσταται πρόδηλη πλάνη εκτιμήσεως και 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).

70 Για τον σκοπό αυτόν, ο δικαστής της Ένωσης οφείλει, μεταξύ άλλων, όχι μόνο να εξακριβώσει την ακρίβεια των προβληθέντων αποδεικτικών στοιχείων, την αξιοπιστία και τη συνοχή τους, αλλά και να ελέγξει αν τα στοιχεία αυτά αποτελούν το σύνολο των κρίσιμων δεδομένων που πρέπει να ληφθούν υπόψη για την εκτίμηση μιας περίπλοκης 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).

71 Πλην όμως, όπως προκύπτει από τις σκέψεις 43 έως 65 ανωτέρω, η προσβαλλόμενη απόφαση δεν εκθέτει κατά τρόπο αρκούντως σαφή και ακριβή το σύνολο των κρίσιμων συναφώς πραγματικών και νομικών στοιχείων. Η υποχρέωση αυτή ισχύει κατά μείζονα λόγο σε περίπτωση όπως η προκείμενη, η οποία χαρακτηρίζεται από την παράλληλη χορήγηση δύο κρατικών ενισχύσεων σε δύο θυγατρικές της ίδιας εταιρίας χαρτοφυλακίου, η οποία, επιπροσθέτως, εμπλέκεται στη χορήγηση και τη διαχείριση των εν λόγω ενισχύσεων και έχει συμβατικά δικαιώματα και υποχρεώσεις σε σχέση με αυτές.

72 Ως εκ τούτου η Επιτροπή, περιοριζόμενη στη διαπίστωση, αφενός, ότι η KLM ήταν ο δικαιούχος του μέτρου ενίσχυσης που αποτελεί το αντικείμενο της προσβαλλομένης απόφασης και, αφετέρου ότι, οι ολλανδικές αρχές «επιβεβαίωσαν» ότι η χορηγηθείσα στην KLM χρηματοδότηση δεν θα χρησιμοποιούνταν από την Air France, ενώ οι δύο αυτές εταιρίες ανήκαν στον ίδιο όμιλο και από ορισμένα στοιχεία που περιλαμβάνονται στην προσβαλλόμενη απόφαση και στην απόφαση Air France προέκυπτε ότι η εταιρία χαρτοφυλακίου Air France-KLM διαδραμάτιζε κάποιο ρόλο στη χορήγηση και τη διαχείριση των ενισχύσεων αυτών (σκέψεις 58 έως 65 ανωτέρω), δεν αιτιολόγησε επαρκώς κατά νόμον την προσβαλλόμενη απόφαση.

73 Λαμβανομένου υπόψη του συνόλου των προεκτεθέντων, πρέπει να γίνει δεκτό το πρώτο σκέλος του πέμπτου λόγου ακυρώσεως, χωρίς να χρειάζεται να εξεταστούν τα λοιπά σκέλη του λόγου αυτού.

74 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 αυτής 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.

75 Επιπλέον και ειδικότερα, όπως υποστηρίζει η προσφεύγουσα, σύμφωνα με την παράγραφο 25, στοιχείο δ′, περίπτωση i, του προσωρινού πλαισίου, οι κρατικές ενισχύσεις που χορηγούνται με τη μορφή νέων δημόσιων εγγυήσεων για δάνεια είναι συμβατές με την εσωτερική αγορά βάσει του άρθρου 107, παράγραφος 3, στοιχείο β′, ΣΛΕΕ, εφόσον, για τα δάνεια που λήγουν πέραν της 31ης Δεκεμβρίου 2020, το συνολικό ποσό των δανείων ανά δικαιούχο δεν υπερβαίνει το διπλάσιο του ετήσιου μισθολογικού κόστους του δικαιούχου για το 2019 ή για το πλέον πρόσφατο διαθέσιμο έτος. Το ίδιο όριο ισχύει για τις κρατικές ενισχύσεις υπό τη μορφή επιδοτήσεων δημόσιων δανείων, σύμφωνα με την παράγραφο 27, στοιχείο δ′, περίπτωση i, του εν λόγω πλαισίου.

76 Επομένως, η εξέταση της αναγκαιότητας και της αναλογικότητας της ενίσχυσης, εν γένει, και της τήρησης των προαναφερθέντων ορίων, ειδικότερα, προϋποθέτει ότι έχουν προσδιορισθεί προηγουμένως το ποσό της ενίσχυσης, ο δικαιούχος της και έχει διαπιστωθεί η απουσία κινδύνου διασταυρούμενης χρηματοδότησης, συνεπεία των κρίσιμων ενισχύσεων, μεταξύ της εταιρίας χαρτοφυλακίου Air France-KLM, της KLM και της Air France. Λόγω, όμως, της ανεπαρκούς αιτιολογίας της προσβαλλομένης απόφασης ως προς το ζήτημα αυτό, το Γενικό Δικαστήριο δεν δύναται να ελέγξει αν η Επιτροπή ορθώς έκρινε ότι δεν συνέτρεχε περίπτωση σοβαρών δυσχερειών εκτίμησης της συμβατότητας της οικείας ενίσχυσης με την εσωτερική αγορά.

77 Επομένως, η ανεπάρκεια της αιτιολογίας της προσβαλλομένης απόφασης συνεπάγεται την ακύρωσή της.

78 Ως εκ τούτου, η προσβαλλόμενη απόφαση πρέπει να ακυρωθεί, χωρίς να είναι αναγκαίο να εξεταστούν οι λοιποί λόγοι ακυρώσεως που προέβαλε η προσφεύγουσα και χωρίς να χρειάζεται να αποφανθεί το Γενικό Δικαστήριο επί του αιτήματος περί λήψης μέτρου οργανώσεως της διαδικασίας που μνημονεύεται στη σκέψη 14 ανωτέρω.

Επί της διατήρησης των αποτελεσμάτων της ακυρωθείσας απόφασης

79 Κατά πάγια νομολογία, όταν επιτακτικοί λόγοι ασφάλειας δικαίου το δικαιολογούν, ο δικαστής της Ένωσης διαθέτει, δυνάμει του άρθρου 264, δεύτερο εδάφιο, ΣΛΕΕ, εξουσία εκτίμησης προκειμένου να προσδιορίζει, σε κάθε συγκεκριμένη περίπτωση, τα αποτελέσματα της οικείας πράξης που θεωρείται ότι διατηρούν την ισχύ τους (βλ., κατ' αναλογίαν, απόφαση της 22ας Δεκεμβρίου 2008, Régie Networks, C-333/07, EU:C:2008:764, σκέψη 121 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).

80 Από τη διάταξη αυτή προκύπτει επομένως ότι, εφόσον το κρίνει αναγκαίο, ο δικαστής της Ένωσης μπορεί, ακόμη και αυτεπαγγέλτως, να περιορίσει το ακυρωτικό αποτέλεσμα της απόφασής του (πρβλ. απόφαση της 1ης Απριλίου 2008, Κοινοβούλιο και Δανία κατά Επιτροπής, C-14/06 και C-295/06, EU:C:2008:176, σκέψη 85).

81 Σύμφωνα με τη νομολογία αυτή, ο δικαστής της Ένωσης έχει κάνει χρήση της δυνατότητας να περιορίσει τα διαχρονικά αποτελέσματα της διαπίστωσης του ανίσχυρου ρύθμισης της Ένωσης οσάκις επιτακτικές ανάγκες ασφάλειας δικαίου αναγόμενες στο σύνολο των συμφερόντων, τόσο ιδιωτικών όσο και δημοσίων, που διακυβεύονταν στις σχετικές υποθέσεις εμπόδιζαν να τεθεί υπό αμφισβήτηση η νομιμότητα της είσπραξης ή της καταβολής χρηματικών ποσών που είχε γίνει βάσει της ρύθμισης αυτής πριν από την ημερομηνία της απόφασής του (απόφαση της 22ας Δεκεμβρίου 2008, Régie Networks, C-333/07, EU:C:2008:764, σκέψη 122).

82 Εν προκειμένω, το Γενικό Δικαστήριο εκτιμά ότι υπάρχουν επιτακτικοί λόγοι ασφάλειας δικαίου που δικαιολογούν τον περιορισμό των διαχρονικών αποτελεσμάτων της ακύρωσης της προσβαλλομένης απόφασης. Συγκεκριμένα, αφενός, η άμεση αμφισβήτηση της νομιμότητας της είσπραξης των προβλεπόμενων από το επίμαχο μέτρο ενίσχυσης χρηματικών ποσών θα είχε ιδιαιτέρως επιζήμιες συνέπειες για την οικονομία και την αεροπορική συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση των Κάτω Χωρών, σε ένα οικονομικό και κοινωνικό πλαίσιο που έχει ήδη επηρεαστεί από τη σοβαρή διαταραχή της οικονομίας του εν λόγω κράτους μέλους λόγω των δυσμενών συνεπειών της πανδημίας της COVID-19. Αφετέρου, πρέπει να ληφθεί υπόψη το γεγονός ότι η ακύρωση της προσβαλλομένης απόφασης οφείλεται στην ανεπαρκή αιτιολογία της.

83 Δυνάμει δε του άρθρου 266 ΣΛΕΕ, η Επιτροπή, η οποία εξέδωσε την ακυρωθείσα πράξη, οφείλει να λάβει τα μέτρα που συνεπάγεται η εκτέλεση της παρούσας απόφασης του Γενικού Δικαστηρίου.

84 Για τους ως άνω λόγους, πρέπει να ανασταλούν τα αποτελέσματα της ακύρωσης της προσβαλλομένης απόφασης έως ότου η Επιτροπή εκδώσει νέα απόφαση. Δεδομένης της ταχύτητας με την οποία η Επιτροπή αντέδρασε από το στάδιο προ της κοινοποιήσεως και από την κοινοποίηση του επίμαχου μέτρου, τα εν λόγω αποτελέσματα αναστέλλονται για περίοδο που δεν μπορεί να υπερβεί τους δύο μήνες από την ημερομηνία έκδοσης της παρούσας απόφασης σε περίπτωση που η Επιτροπή αποφασίσει να εκδώσει τη νέα απόφαση στο πλαίσιο του άρθρου 108, παράγραφος 3, ΣΛΕΕ και, περαιτέρω, για εύλογο χρόνο αν η Επιτροπή αποφασίσει να κινήσει τη διαδικασία του άρθρου 108, παράγραφος 2, ΣΛΕΕ (πρβλ. απόφαση της 22ας Δεκεμβρίου 2008, Régie Networks, C-333/07, EU:C:2008:764, σκέψη 126).

Επί των δικαστικών εξόδων

85 Κατά το άρθρο 134, παράγραφος 1, του Κανονισμού Διαδικασίας, ο ηττηθείς διάδικος καταδικάζεται στα δικαστικά έξοδα εφόσον υπάρχει σχετικό αίτημα του νικήσαντος διαδίκου. Δεδομένου ότι η Επιτροπή ηττήθηκε, πρέπει να φέρει τα δικαστικά έξοδά της καθώς και εκείνα της προσφεύγουσας, σύμφωνα με το σχετικό αίτημα της τελευταίας.

86 Εξάλλου, βάσει του άρθρου 138, παράγραφος 1, του Κανονισμού Διαδικασίας, τα κράτη μέλη και τα όργανα που παρεμβαίνουν στη δίκη φέρουν τα δικαστικά έξοδά τους. Δυνάμει του άρθρου 138, παράγραφος 3, του Κανονισμού Διαδικασίας, το Γενικό Δικαστήριο μπορεί να αποφασίσει ότι ο παρεμβαίνων, ακόμη και όταν είναι άλλος από τους αναφερόμενους στην παράγραφο 1, φέρει τα δικαστικά έξοδά του.

87 Επομένως, το Βασίλειο των Κάτω Χωρών, η Γαλλική Δημοκρατία και η KLM φέρουν τα δικαστικά έξοδά τους.

Για τους λόγους αυτούς,

ΤΟ ΓΕΝΙΚΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ (δέκατο πενταμελές τμήμα)

αποφασίζει:

1) Ακυρώνει την απόφαση C(2020) 4871 τελικό της Επιτροπής, της 13ης Ιουλίου 2020, σχετικά με την κρατική ενίσχυση SA.57116 (2020/N) – Κάτω Χώρες – COVID-19: Εγγύηση του Δημοσίου και κρατικό δάνειο υπέρ της KLM.

2) Αναστέλλει τα αποτελέσματα της ακύρωσης της προμνησθείσας απόφασης έως ότου η Ευρωπαϊκή Επιτροπή εκδώσει νέα απόφαση βάσει του άρθρου 108 ΣΛΕΕ. Τα αποτελέσματα αυτά αναστέλλονται για περίοδο που δεν μπορεί να υπερβεί τους δύο μήνες από την ημερομηνία έκδοσης της παρούσας απόφασης σε περίπτωση που η Επιτροπή αποφασίσει να εκδώσει τη νέα απόφαση στο πλαίσιο του άρθρου 108, παράγραφος 3, ΣΛΕΕ και, περαιτέρω, για εύλογο χρόνο αν η Επιτροπή αποφασίσει να κινήσει τη διαδικασία του άρθρου 108, παράγραφος 2, ΣΛΕΕ.

3) Η Επιτροπή φέρει τα δικαστικά έξοδά της καθώς και τα έξοδα στα οποία υποβλήθηκε η Ryanair DAC.

4) Το Βασίλειο των Κάτω Χωρών, η Γαλλική Δημοκρατία και η Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV φέρουν τα δικαστικά έξοδά τους.

Kornezov Buttigieg Kowalik-Bańczyk

Hesse Stancu

Δημοσιεύθηκε σε δημόσια συνεδρίαση στο Λουξεμβούργο στις 19 Μαΐου 2021.

(υπογραφές)