COUR DE JUSTICE
DE L'UNION EUROPÉENNE

Arrêt de la Cour
dans les affaires jointes C-266/24 P | Commission/Ryanair, C-269/24 P | Koninklijke Luchtvaart Maatschappij/Ryanair et C-289/24 P | Société Air France et Air France-KLM/Ryanair (Aide d'État Covid-19 - KLM)

Communiqué de presse n° 157/26

Luxembourg, le 5 novembre 2026

Aides d'État dans le contexte de la pandémie de Covid-19 : la Cour annule l'arrêt du Tribunal qui avait annulé l'approbation par la Commission d'une aide d'État des Pays-Bas de 3,4 milliards d'euros en faveur de KLM

En 2020, la Commission européenne a adopté une décision [1] approuvant une aide d'État de 3,4 milliards d'euros accordée par les Pays-Bas à la compagnie aérienne KLM, membre du groupe Air France-KLM [2]. Cette aide, constituée d'une garantie d'État sur un prêt bancaire et d'un prêt d'État, visait à fournir temporairement à KLM des liquidités pour faire face aux répercussions négatives de la pandémie de Covid-19.

En 2021, saisi par la compagnie aérienne irlandaise Ryanair, le Tribunal de l'Union européenne a toutefois annulé la décision de la Commission [3], au motif qu'elle n'avait pas suffisamment expliqué pourquoi elle considérait que KLM était la seule bénéficiaire de la mesure en cause, à l'exclusion des autres sociétés du groupe Air France-KLM.

Le 16 juillet 2021, la Commission a adopté une nouvelle décision [4], par laquelle elle a déclaré l'aide d'État compatible avec le marché intérieur. Elle a considéré que KLM et ses filiales en étaient les seules bénéficiaires, à l'exclusion des autres sociétés du groupe Air France-KLM [5].

Saisi à nouveau par Ryanair, le Tribunal a également annulé cette seconde décision d'approbation [6]. Il a jugé que la Commission avait commis une erreur en excluant Air France et la holding Air France-KLM du périmètre des bénéficiaires de l'aide.

La Commission (affaire C-266/24 P), KLM (affaire C-269/24 P) ainsi qu'Air France et la holding Air France-KLM (affaire C-289/24 P) ont alors formé des pourvois devant la Cour de justice afin d'obtenir l'annulation de ce dernier arrêt du Tribunal.

Par son arrêt de ce jour, la Cour annule l'arrêt du Tribunal, rejette partiellement le recours introduit par Ryanair et renvoie l'affaire devant le Tribunal pour qu'il statue sur les moyens du recours de Ryanair sur lesquels il ne s'était pas prononcé en première instance [7], le litige n'étant pas en état d'être jugé à cet égard.

La Cour observe que **le Tribunal n'a pas appliqué un critère ou un cadre juridique erroné lorsqu'il s'est fondé sur la notion d'« unité économique » afin de déterminer qui était le bénéficiaire de la mesure en cause** [8]**.**

Néanmoins, le Tribunal a commis une erreur de droit en jugeant que la Commission s'était manifestement trompée en considérant que KLM et ses filiales étaient les seules bénéficiaires de la mesure en cause. **Il a substitué son appréciation à celle de la Commission, sans démontrer que la conclusion à laquelle cette dernière était parvenue était privée de plausibilité.** En effet, il a procédé à **une pondération différente de la pertinence** devant être reconnue à chacun des éléments permettant de déterminer le bénéficiaire de la mesure et adopté **une conception différente du degré d'intégration** permettant de considérer qu'**un groupe de sociétés constitue un tel bénéficiaire.**

Selon la Cour, dans le cadre de son analyse du bénéficiaire de la mesure en cause au sein du groupe Air France-KLM, le Tribunal est parvenu à des conclusions largement conformes à celles de la Commission. Il s'est, pour l'essentiel, limité à

réexaminer les mêmes facteurs et les mêmes éléments de fait que ceux retenus par la Commission, en s'écartant partiellement dans leur appréciation de l'analyse effectuée dans la décision d'approbation, sans toutefois formuler de critiques de nature à démontrer le caractère manifestement erroné de cette analyse. En particulier, il n'a pas réussi à remettre en cause, au point de les priver de plausibilité, les appréciations de la Commission selon lesquelles, malgré les liens au sein du groupe Air France-KLM, Air France et KLM jouissaient chacune, de facto, « d'une autonomie économique considérable ».

RAPPEL : La Cour de justice peut être saisie d'un pourvoi, limité aux questions de droit, contre un arrêt ou une ordonnance du Tribunal. En principe, le pourvoi n'a pas d'effet suspensif. S'il est recevable et fondé, la Cour annule la décision du Tribunal. Dans le cas où l'affaire est en état d'être jugée, la Cour peut trancher elle-même définitivement le litige. Dans le cas contraire, elle renvoie l'affaire au Tribunal, qui est lié par la décision rendue par la Cour dans le cadre du pourvoi.

Document non officiel à l'usage des médias, qui n'engage pas la Cour de justice. La présentation des faits et du cadre juridique se réfère à l'époque pertinente et se fonde sur les dossiers des affaires.

Le texte intégral et, le cas échéant, le résumé de l'arrêt sont publiés sur le site CURIA le jour du prononcé.

Contact presse : Iliana Paliova ✆ (+352) 4303 4293.

Des images du prononcé de l'arrêt sont disponibles sur « Curia Web TV » ainsi que sur « European Broadcasting Service » ✆ (+32) 2 2964106.

Restez connectés !

[1] Décision C(2020) 4871 final de la Commission, du 13 juillet 2020, concernant le régime d'aides d'État SA.57116 (2020/N) mis à exécution par les Pays-Bas, à la suite de l'émergence soudaine de l'épidémie de Covid-19, sous forme de garantie d'État pour des prêts et prêt subordonné de l'État en faveur de KLM (voir communiqué de presse de la Commission). Cette décision s'inscrit dans le cadre d'une série de mesures de soutien au secteur aérien adoptées en réponse à la pandémie de Covid-19, notamment en faveur des sociétés du groupe Air France-KLM.

[2] Ce groupe, à la tête duquel se trouve la holding Air France-KLM, comprend notamment Air France, Air France-KLM International Mobility, Blueteam V, BigBlank, Air France-KLM Finance et Transavia Company. La France et les Pays-Bas détiennent respectivement 14,3 % et 14 % du capital de la holding Air France-KLM.

[3] Arrêt du 19 mai 2021, Ryanair/Commission (KLM - Covid-19), T-643/20 (voir communiqué de presse n° 84/21).

[4] Décision C(2021) 5437 final de la Commission, du 16 juillet 2021, relative à l'aide d'État SA.57116 (2020/N) – Pays-Bas – Covid-19 : Garantie de l'État à un prêt et prêt de l'État en faveur de KLM.

[5] Air France et la holding Air France-KLM avaient également bénéficié d'aides octroyées par la France et approuvées par la Commission. En particulier, par décision du 4 mai 2020, corrigée en dernier lieu par la décision du 26 juillet 2021, la Commission avait autorisé une aide de 7 milliards d'euros en faveur d'Air France, constituée d'une garantie d'État sur un prêt bancaire de 4 milliards d'euros et d'un prêt d'actionnaire d'un montant maximal de 3 milliards d'euros. Elle avait considéré qu'Air France et ses filiales en étaient les seules bénéficiaires, à l'exclusion notamment de la holding Air France-KLM et de ses autres filiales, ainsi que de KLM et des sociétés sous le contrôle de cette dernière (voir communiqué de presse de la Commission). Presque une année plus tard, par décision du 5 avril 2021, la Commission avait également approuvé une aide individuelle de 4 milliards d'euros destinée à la recapitalisation d'Air France et de la holding Air France-KLM. Elle avait considéré que cette aide bénéficiait à Air France et à ses filiales ainsi qu'à la holding et aux filiales qu'elle contrôlait, à l'exclusion de KLM et de ses filiales (voir communiqué de presse de la Commission). Par deux arrêts du 20 décembre 2023, Ryanair et Malta Air/Commission (Air France - Covid-19), T-216/21, et Ryanair et Malta Air/Commission (Air France-KLM et Air France - Covid-19), T-494/21, le Tribunal a accueilli les recours de Ryanair et de Malta Air et a annulé les décisions de la Commission (voir communiqué de presse nº 198/23). L'arrêt T-216/21 a été l'objet de deux pourvois : affaires Commission/Ryanair et Malta Air, C-166/24 P, et Air France-KLM et Société Air France/Ryanair et Malta Air, C-192/24 P ; l'arrêt T-494/21 a été également l'objet de deux pourvois : affaires Air France-KLM et Société Air France/Ryanair et Malta Air, C-193/24 P, et Commission/Ryanair et Malta Air, C-167/24 P. Les quatre pourvois sont pendants.

[6] Arrêt du Tribunal du 7 février 2024, Ryanair/Commission (KLM II - Covid-19), T-146/22 (voir également communiqué de presse nº 25/24). À la suite de cet arrêt et de l'arrêt T-261/21, la Commission a adopté, le 10 juillet 2024, une nouvelle décision approuvant les aides françaises et néerlandaises concernées (voir communiqué de presse de la Commission). Cette décision fait elle-même l'objet d'un recours introduit par Ryanair et Malta Air (affaire pendante T-250/25).

[7] Tirés, respectivement, d'une violation des principes de non-discrimination, de liberté de prestation de services et de liberté d'établissement ; d'une application erronée de l'article 107, paragraphe 3, sous b), TFUE (selon lequel peuvent être considérées comme compatibles avec le marché intérieur, notamment, les aides destinées à remédier à une perturbation grave de l'économie d'un État membre) ; d'une violation de ses droits procéduraux et d'une violation de l'obligation de motivation. Ces moyens impliquent de procéder à des appréciations factuelles, pour lesquelles la Cour ne dispose pas de l'ensemble des éléments nécessaires.

[8] En effet, selon la jurisprudence de la Cour, lorsque sont en cause plusieurs entités juridiquement indépendantes, telles que les membres d'un groupe de

sociétés, ces entités peuvent, le cas échéant, être considérées comme formant une unité économique et, dès lors, une seule entreprise aux fins de l'application du droit relatif aux aides d'État. C'est donc à juste titre que le Tribunal a indiqué que la question de savoir s'il existe une unité économique entre plusieurs entités juridiquement distinctes se pose notamment lorsqu'il s'agit d'identifier le bénéficiaire d'une telle aide.