KOMMISSIONENS BESLUT

av den 22 juli 1998

om kapitalökningen som anmälts av Air France

[delgivet med nr K(1998) 2404]

(Endast den franska texten är giltig)

(Text av betydelse för EES)

(1999/197/EG)

EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION HAR FATTAT DETTA BESLUT

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, särskilt artikel 93.2 första stycket i detta,

med beaktande av Avtalet om Europeiska ekonomiska samarbetsområdet, särskilt artikel 62.1 a i detta och protokoll 27 till detta,

efter att i enlighet med artikel 93 i fördraget ha gett berörda parter tillfälle att inkomma med synpunkter, genom att inleda förfarandet den 25 maj 1994, och med beaktande av dessa synpunkter, och

av följande skäl:

I. BAKGRUND

(1) I sitt beslut 94/653/EG [1] (nedan kallat 1994 års beslut) godkände kommissionen att de franska myndigheterna beviljade Compagnie nationale Air France (nedan kallat Air France) ett statligt stöd om 20 miljarder franska franc. De båda första artiklarna i detta beslut har följande lydelse:

"Artikel 1

Stödet till Air France under perioden år 1994–1996, i form av ett kapitaltillskott om 20 miljarder franska franc att erläggas i tre delposter och som avser att säkerställa en omstrukturering av bolaget i enlighet med bestämmelserna i företagsplanen, är förenligt med den gemensamma marknaden och EES-avtalet, enligt artikel 92.3 c i fördraget och artikel 61.3 c i EES-avtalet, under förutsättning att de franska statsmakterna iakttar följande åtaganden:

De franska myndigheterna skall

1. säkerställa att det samlade stödet uteslutande kommer Air France till godo. Med Air France avses Compagnie nationale Air France samt alla bolag som Air France har aktiemajoritet i med undantag av Air Inter; för att undvika att stöd överförs till Air Inter skall det före den 31 december 1994 upprättas ett holdingbolag som skall ha aktiemajoritet i bolagen Air France och Air Inter; det får inte ske någon finansiell överföring som inte ingår som ett led i en normal kommersiell förbindelse mellan bolagen i gruppen vare sig före eller efter det att holdingbolaget upprättats; således skall allt tillhandahållande av tjänster och överlåtelse av egendom mellan bolagen ske till marknadspris och Air France får inte i något fall tillämpa lägre priser gentemot Air Inter,

2. inleda ett förfarande för privatisering av Air France när företagets ekonomiska och finansiella situation har återställts i enlighet med planen, varvid även situationen på finansmarknaderna skall beaktas,

3. kontrollera att Air France genomför planen till fullo, såsom denna anmälts till kommissionen den 18 mars 1994, särskilt vad avser följande produktivitetsmål uttryckt i ERPK/anställd för omstruktureringsplanens giltighetstid:

   — 1994: 1 556 200 ERPK/anställd,

   — 1995: 1 725 500 ERPK/anställd,

   — 1996: 1 829 200 ERPK/anställd,

4. gentemot Air France agera som en normal aktieägare. De skall låta bolaget styras utifrån strikt affärsmässiga principer och inte blanda sig i ledningen av bolaget av andra skäl än i egenskap av aktieägare,

5. i enlighet med gemenskapsrätten inte längre bevilja Air France några nya anslag eller annat stöd i någon form,

6. säkerställa att stödet under planens giltighetstid uteslutande får användas av Air France för omstruktureringen av bolaget och inte till att förvärva nya aktieposter i andra flygbolag,

[1] EGT L 254, 30.9.1994, s. 73.

7. tillse att antalet flygplan under planens giltighetstid inte ökas till fler än 146 i den flotta som drivs av Air France,

8. tillse att det nationella bolaget Air Frances utbud under planens giltighetstid inte ökas utöver det utbud som uppnåddes år 1993 på förbindelserna mellan

   — Paris och alla destinationer i Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (7 045 miljoner ASK),

   — mellan landsorten och alla destinationer i Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (1 413,4 miljoner ASK),

   detta utbud får ökas med 2,7 procent om året förutom om tillväxten på var och en av de motsvarande marknaderna är lägre,

   om den årliga tillväxten på dessa marknader överstiger 5 procent kan emellertid utbudet ökas utöver de 2,7 procenten med den tillväxt som överstiger 5 procent,

9. försäkra sig om att Air France under planens giltighetstid inte för en prispolitik som består i att sätta lägre priser än konkurrenterna för en jämförbar prestation på de förbindelser där bolaget är verksamt inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet,

10. inte ge Air France förmånsbehandling i fråga om trafikrättigheter,

11. säkerställa att Air France under planens giltighetstid inte trafikerar fler linjer än under år 1993 (89 linjer) mellan Frankrike och övriga länder inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet,

12. under planens giltighetstid begränsa Air Charters utbud till 1993 års nivå (3 047 platser och 17 flygplan), med en möjlig årlig ökning motsvarande tillväxten på marknaden,

13. säkerställa att varje avyttring av gods och tillhandahållande av tjänster som Air France gör till förmån för Air Charter sker till marknadspris,

14. tillse att Air France under de i finansiellt, kommersiellt och juridiskt hänseende för bolaget mest förmånliga villkoren och före årets slut överlåter sina andelar i hotellkedjan Méridien,

15. snarast möjligt och i samverkan med företaget Aéroports de Paris fortsätta att ändra reglerna om trafikfördelning för det parisiska flygplatssystemet i enlighet med kommissionens beslut av den 27 april 1994 om öppning av förbindelsen Orly-London,

16. tillse att nödvändiga arbeten för anpassning av de två Orly-terminalerna som företas av företaget Aéroports de Paris samt en eventuell mättnadssituation för någon av dessa terminaler inte ändrar konkurrensvillkoren till nackdel för de bolag som trafikerar dessa.

Artikel 2

För att försäkra sig om att stödbeloppet alltjämt är förenligt med den gemensamma marknaden, skall utbetalningen av den andra och den tredje delposten av stödet vara villkorad av att ovan nämnda åtaganden iakttas och att planen och de resultat som föreskrivs däri verkligen genomförs (särskilt vad avser verksamhetsresultaten och de produktivitetsnivåer som uttryckts i ERPK/anställd samt avyttring av tillgångar).

Den franska regeringen skall tillställa kommissionen en rapport om omstruktureringsprogrammets utveckling och om Air Frances ekonomiska och finansiella situation. Dessa rapporter skall läggas fram senast åtta veckor innan den andra och tredje delposten av stöd utbetalas för 1995 och 1996.

Kommissionen skall, bland annat med tanke på miljö- och marknadsmässiga förändringar, låta oberoende konsulter som utses i samråd med den franska regeringen kontrollera att planen genomförs i vederbörlig ordning samt att förutsättningarna för beviljande av stöd föreligger."

(2) 1994 års beslut kritiserades inför förstainstansrätten av bolagen British Airways, SAS, KLM, Air UK, Euralair och TAT, sökande i mål T 371/94 å ena sidan samt av bolaget British Midland, sökande i mål T 394/94 å andra sidan. I en dom av den 25 juni 1998 avgjorde förstainstansrätten dessa båda mål och upphävde 1994 års beslut. Följande slutsatser anges i motiveringen till förstainstansrättens dom (punkt 454 i domen):

"Prövningen av samtliga grunder som anförts i dessa tvister har givit vid handen att det omtvistade beslutet är bristfälligt motiverat på två punkter, vilka avser dels inköpet av 17 nya flygplan till ett belopp om 11,5 miljarder franc (ovan punkterna 84 – 120), dels Air Frances

konkurrensställning på linjerna till destinationer utanför EES-området med motsvarande anslutningstrafik (ovan punkterna 238 – 280). Förstainstansrätten anser att dessa två punkter är av väsentlig betydelse för den allmänna systematiken i det omtvistade beslutet. Detta beslut skall därför ogiltigförklaras."

(3) När det mer specifikt gäller den bristfälliga motiveringen till inköpet av 17 nya flygplan, erinrade förstainstansrätten först om domstolens rättspraxis ([2]), som åberopades av berörda parter under det administrativa förfarande som föregick 1994 års beslut, enligt vilken investeringar avsedda att säkerställa kontinuerlig och normal upprustning eller modernisering av ett företags produktionskapacitet inte får finansieras med hjälp av statligt stöd. Enligt förstainstansrätten förefaller det som om det i 1994 års beslut "godtas att stödet avser att finansiera en investering i flottan i form av inköp av 17 nya flygplan" samt att "under alla omständigheter hindrar beslutet inte att stödet, åtminstone delvis, kan användas för att finansiera investeringen" eftersom "Air Frances enda självständiga sätt att bidra till finansieringen av investeringen, nämligen överlåtelsen av tillgångar, förväntas inbringa endast 7 miljarder franc, medan kostnaden för investeringen i fråga uppgår till 11,5 miljarder franc" (punkt 111). Förstainstansrätten anser att inköpet av de 17 flygplanen "uppenbart utgör en modernisering av Air Frances flotta" och att kommissionen i motiveringen till 1994 års beslut avstod från att uttala sig om huruvida den i undantagsfall godtog finansieringen av detta inköp med statligt stöd eftersom den ansåg ovannämnda rättspraxis "sakna relevans under de särskilda omständigheterna i fallet, eller huruvida den avsåg att frångå själva principen i denna rättspraxis" (punkt 112). Förstainstansrätten påpekade att kommissionens egen beslutspraxis innebär att den i princip motsätter sig varje stöd till verksamheten som avser att finansiera en normal modernisering av anläggningar och tillade avslutningsvis:

"Det framgår följaktligen inte av skälen till det omtvistade beslutet att kommissionen verkligen har prövat om – och i så fall av vilka skäl – moderniseringen av Air Frances flotta delvis skulle kunna finansieras genom stöd till omstrukturering av bolaget, vilket klart strider mot ovannämnda rättspraxis och kommissionens egen beslutspraxis" (punkt 114).

(4) Förstainstansrätten tillade att de synpunkter som kommissionens tjänstemän lade fram under domstolsförfarandet, enligt vilka det ifrågavarande stödet enbart var avsett att betala Air Frances skulder och inte inköpet av 17 nya flygplan, inte kunde godtas, eftersom de motsades av skälen för 1994 års beslut och eftersom det enbart ankommer på kommissionsledamöternas kollegium att företa ändringar av skälen. Förstainstansrätten ansåg även att de förklaringar enligt vilka omstruktureringsplanen borde frigöra ett överskott av likvida medel som skulle göra det möjligt för Air France att bestrida sina drifts- och investeringskostnader motsades av skälen för 1994 års beslut, där det framgår att den finansiella jämvikten och lönsamheten i Air France inte skulle vara återställd förrän i slutet av år 1996 (punkt 119).

(5) Vad beträffar Air Frances konkurrensställning på linjerna till destinationer utanför EES-området med motsvarande anslutningstrafik, erinrade förstainstansrätten om att denna fråga togs upp av vissa av de sökande under det administrativa förfarande som föregick 1994 års beslut, varpå den konstaterade att "beslutets motivering inte innehåller minsta uppgift om Air Frances ställning i konkurrenshänseende utanför EES-området" (punkt 270). Den underströk att det saknas en analys av Air Frances internationella linjenät och att tillståndsvillkoren rörande nivån på Air Frances utbud och dess prissättning endast omfattar linjer inom EES-området, även om kommissionen i ett mål i anslutning till tillämpningen av rådets förordning (EEG) nr 4064/89 av den 21 december 1989 om kontroll av företagskoncentrationer ([3]) genomförde en analys av den relevanta marknaden, där man använde begreppet utbytbara flygningar, och Air Frances omstruktureringsplan uttryckligen föreskriver utveckling av långdistansflygningar. Förstainstansrätten ansåg "med hänsyn till denna beslutspraxis och med beaktande av de berörda parternas yttranden att kommissionen var skyldig att uttala sig om problematiken kring de flygförbindelser med länder utanför ESS-området som trafikerades av Air France, som mottog det tillåtna stödet och

([2]) Domstolens domar av den 24 februari 1987 i mål 310/85, Deufil mot kommissionen, Rec. 1987, s. 901, och av den 8 mars 1988 i de förenade målen 62 och 72/87, Exécutif régional wallon och SA Glaverbel mot kommissionen, Rec. 1988, s. 1573.

([3]) EGT L 395, 30.12.1989, s 1. Rättelse: EGT L 257, 21.9.1990, s. 13.

som konkurrerade med övriga bolag belägna inom EES-området" (punkt 273) och då kommissionen inte utsträckte ovannämnda villkor till att omfatta förbindelser med destinationer inom EES som trafikeras av Air France, "var den skyldig att i samband med sin bedömning av den relevanta marknaden pröva huruvida flygningarna till destinationer utanför EES-området, från exempelvis Paris, London, Rom, Frankfurt, Köpenhamn, Amsterdam eller Bryssel eventuellt var utbytbara, och således utvärdera den eventuella konkurrenssituationen beträffande dessa flygningar för de flygbolag som har sin knutpunkt i någon av dessa städer" (punkt 274).

(6) Förstainstansrätten tillägger att Air Frances politik på sträckor utanför EES-området från dess knutpunkt Charles de Gaulle-flygplatsen i Paris (CDG) kan ha återverkningar på den anslutande flygtrafiken till denna knutpunkt, eventuellt på bekostnad av den anslutande trafiken till andra knutpunkter. Kommissionen borde följaktligen i motiveringen till sitt beslut ha uttalat sig även om de små flygbolagens situation, vilka ofta är beroende av några särskilda förbindelser.

(7) Förstainstansrätten hävdade vidare att inget av de villkor som kommissionen har uppställt och som följer av 1994 års beslut kan avhjälpa den bristfälliga motiveringen till detta beslut avseende linjer till destinationer utanför EES-området. Förstainstansrätten avfärdade även såsom stridande mot kollegialitetsprincipen kommissionens och de intervenerande parternas argumentation, enligt vilken begränsningar som åläggs Air France på förbindelser med länder utanför EES-området, vilka regleras genom bilaterala avtal, ensidigt skulle gynna bolag utanför EES-området och således uppenbart strida mot det gemensamma intresset. Förstainstansrätten fastslog att den inte kunde avgöra om de argument som framförts om stödets effekter på Air Frances konkurrensställning avseende dess linjenät till destinationer utanför EES-området och den anslutningstrafik som har samband därmed var välgrundade, och inte heller "uttala sig om argumentationen rörande Air Frances prissättning av sitt linjenät till destinationer utanför EES-området, vilken i egenskap av driftsåtgärder påstått finansieras genom stödet" (punkt 280).

(8) Det är viktigt att notera att förstainstansrätten avfärdade alla övriga skäl som lades fram av sökandena som ogrundade — detta gäller såväl felaktigheter i det administrativa förfarandet som felaktigheter i bedömning samt rättsliga felbedömningar, särskilt det åberopade brottet mot proportionalitetsprincipen vad beträffar stödbeloppet, snedvridning av handelsvillkoren på ett sätt som strider mot det gemensamma intresset och omstruktureringsplanens oförmåga att återställa Air Frances lönsamhet.

II. JURIDISK BEDÖMNING

(9) Enligt artikel 176 i fördraget skall "den eller de institutioner vars rättsakt har förklarats ogiltig eller vars underlåtenhet att agera har förklarats strida mot detta fördrag skall vidta de åtgärder som är nödvändiga för att följa domen".

(10) Dessa bestämmelser har av domstolen uttolkats på följande sätt: "För att iaktta domen och ge den full verkställighet är institutionen skyldig att följa icke endast bestämmelserna i domen, utan även de skäl som har motiverat denna och som utgör dess nödvändiga grund, såtillvida att de är nödvändiga för att fastställa den exakta innebörden av domslutet. Det är nämligen dessa skäl som å ena sidan exakt fastställer vilken bestämmelse som anses lagstridig och å andra sidan förklarar de exakta orsakerna till den lagstridighet som konstateras i domslutet och som den berörda institutionen måste beakta när den ersätter den ogiltigförklarade rättsakten." ([4]) Domstolen har också betonat att det åligger den institution vars rättsakt har ogiltigförklarats att avgöra vilka åtgärder som är nödvändiga för att följa en dom om ogiltigförklaring ([5]).

(11) För att i det aktuella fallet beakta förstainstansrättens dom i vederbörlig ordning åligger det kommissionen att anta ett nytt beslut som omfattar en motivering av de båda punkter där rätten konstaterade bristfällig motivering. Eftersom 1994 års beslut vidare har förklarats ogiltigt på grund av formfel, är kommissionen inte enligt artikel 176 skyldig att på nytt inleda det förfarande som ledde till detta beslut och upprepa förfarandet i dess helhet innan ett nytt beslut får antas. När en rättsakt förklaras ogiltig på grund av formfel eller felaktigt förfarande är det fast rättspraxis att den berörda institutionen får upprepa förfarandet från och med det skede då felet begicks ([6]). Främst med tanke på att det nuvarande beslutet, såsom förstainstansrätten angav i sin dom av den 25 juni 1998

([4]) Domstolens dom av den 26 april 1988 i de förenade målen 97/86, 193/86, 99/86 och 215/86, Asteris och andra mot kommissionen, Rec. 1988, s. 2181, punkt 27.
([5]) Domstolens dom av den 5 mars 1980 i mål 76/79, Könecke mot kommissionen, Rec. 1980 s. 665, punkterna 13—15.
([6]) Domstolens dom av den 13 november 1990 i målet Fedesa och andra, C-331/88, REG 1990 s. I-4023, och förstainstansrättens dom av den 17 oktober 1991 i målet de Compte mot Europaparlamentet, T-26/89, REG 1991 s. II-781, punkt 70.

(punkt 81), skall grunda sig på de faktiska omständigheter som rådde den dag då 1994 års beslut antogs, att medlemsstaterna och övriga berörda parter redan har haft tillfälle att uttrycka sina synpunkter inom ramen för det administrativa förfarande som föregick antagandet av 1994 års beslut och att reglerna för förfarandet följaktligen har iakttagits, får kommissionen anta ett nytt beslut utan att inleda det förfarande som föreskrivs i artikel 93.2 i fördraget.

(12) I sin dom av den 25 juni 1998 erinrade förstainstansrätten om att det av den motivering som fordras enligt artikel 190 i fördraget klart och tydligt skall framgå hur den gemenskapsmyndighet som antagit den omtvistade rättsakten har resonerat, så att gemenskapsdomstolarna kan utöva sin kontroll och så att berörda parter ges kännedom om skälen till den åtgärd som vidtagits, för att kunna göra gällande sina rättigheter ([7]). Enligt fast rättspraxis skall vidare frågan huruvida motiveringen till ett beslut uppfyller kraven i artikel 190 i fördraget bedömas inte bara utifrån motiveringens lydelse, utan också utifrån det sammanhang den förekommer i och med hänsyn till samtliga rättsregler på det berörda området ([8]). Även om kommissionen inte är skyldig att i motiveringen till ett beslut bemöta alla faktiska och rättsliga förhållanden som åberopas av berörda parter under det administrativa förfarandet, skall den ändå beakta alla omständigheter och all relevant information i det aktuella fallet, för att ge gemenskapsdomaren möjlighet att utöva sin laglighetsprövning och meddela såväl medlemsstater som berörda medborgare under vilka villkor den tillämpar fördraget ([9]).

(13) I syfte att fullgöra sina skyldigheter enligt ovan, på de båda punkter där förstainstansrätten konstaterade bristfällig motivering, betonar kommissionen först och främst att stödet som beviljades Air France är ett stöd till omstrukturering av företaget. I enlighet med artikel 92.3 c i fördraget anser kommissionen att stöd till omstrukturering av företag i svårigheter får bidra till utvecklingen av viss näringsverksamhet utan att påverka handeln på ett sätt som strider mot det gemensamma intresset. Därför ankommer det på kommissionen att under gemenskapsdomarens överinsyn säkerställa nödvändig disciplin för att medlemsstaternas ingripanden inte skall ske på bekostnad av näringsverksamhet som bedöms vara av gemensamt intresse. Kommissionen har för detta ändamål den nödvändiga befogenheten att göra en bedömning för att identifiera och närmare fastställa under vilka villkor nationella ingripanden till förmån för enskilda företag inte leder till att svårigheter vältras över från en medlemsstat till en annan, och att insatserna kan anses förenliga med det gemensamma intresset för verksamheten inom en näringsgren. Kommissionen lade redan 1978 fram sin beslutspraxis på området i den åttonde rapporten om konkurrenspolitik. Stöd till företag i svårigheter kan motiveras utifrån fördraget när stödet görs avhängigt genomförandet av ett metodiskt omstruktureringsprogram, som syftar till att varaktigt förbättra situationen och återställa företagens konkurrenskraft, och begränsas till det strikt nödvändiga för att säkerställa företagets jämvikt under den oundvikliga övergångsperioden innan programmet bär frukt ([10]). Denna strategi bekräftades i kommissionens meddelande om statligt stöd inom luftfartssektorn ([11]), som upprepar den praxis kommissionen följt bland annat i sina beslut 94/118/EG Aer Lingus ([12]), 94/698/EG TAP ([13]) och 94/696/EG Olympic Airways ([14]). Denna praxis har mer allmänt utvecklats i riktlinjerna för statligt stöd till undsättning och omstrukturering av företag i svårigheter ([15]).

(14) I dessa riktlinjer erinrar kommissionen om att en omstrukturering ”utgör en del av en genomförbar, sammanhängande och långtgående plan för att återupprätta ett företags lönsamhet på lång sikt. Omstrukturering inbegriper oftast en eller flera av följande faktorer: omorganisation och rationalisering av företagets verksamheter till en mer effektiv bas som i typfallet innebär att verksamheter som inte längre är livskraftiga eller som redan går med förlust avslutas, omstrukturering av de befintliga verksamheter som åter kan göras konkurrenskraftiga och, möjligen, utveckling av eller diversifiering till nya lönsamma verksamheter. Finansiell omstrukturering (kapitaltillskott, skuldminskning) måste oftast åtfölja den fysiska omstruktureringen. Omstruktureringsplaner tar bland annat hänsyn till de omständigheter som är orsak till företagets svårigheter, marknadstillgång och efterfrågan för de berörda varorna liksom deras förväntade utveckling och företagets särskilt svaga eller starka punkter. De möjliggör en välordnad övergång till en ny struktur för företaget som ger utsikter till långfristig

([7]) Domstolens dom av den 14 februari 1990 i målet Delacre och andra mot kommissionen, C-350/88, REG 1990 s. I. 395, punkt 15.
([8]) Ibidem, punkt 16. Se även domstolens dom av den 2 april 1998, mål C-367/95 P, kommissionen mot Sytraval och Brinks France, REG 1998, s. I-1719, punkt 63.
([9]) Domstolens domar av den 24 oktober 1996 i de förenade målen C-329/93, C-62/95 och C-63/95, Bremer Vulkan mot kommissionen, REG 1996 s. I-5151, punkt 32 samt av den 17 januari 1995 i mål C-360/92 P, Publishers Association mot kommissionen, REG 1995, s. I-23, punkt 39.
([10]) Se punkterna 227, 228 och 177 i den åttonde rapporten om konkurrenspolitik.
([11]) EGT C 350, 10.12.1994, s. 5.
([12]) EGT L 54, 25.2.1994, s. 30.
([13]) EGT L 279, 28.10.1994, s. 29.
([14]) EGT L 273, 25.10.1994, s. 22.
([15]) EGT C 368, 23.12.1994, s. 12.

lönsamhet och ger det möjligheter att agera i kraft av sina egna resurser utan att behöva ytterligare statligt bistånd." (Punkt 2.1.) När kommissionen med utgångspunkt i artikel 92 i fördraget granskar en omstrukturering som omfattas av statligt stöd, skall den först avgöra om det kan anses vara ett gemenskapspolitiskt mål att återställa företagets livskraft. Den skall sedan kontrollera dels att stödet möjliggör att företagets lönsamhet återupprättas, dels att det står i proportion till omstruktureringens kostnader och fördelar och att stödet inte medför oskälig snedvridning av konkurrensen. Kommissionen kan för detta ändamål göra tillståndsbeslutet avhängigt uppfyllandet av vissa villkor.

(15) I det aktuella fallet ansåg sålunda kommissionen i 1994 års beslut att det ligger i gemenskapens intresse att främja en framgångsrik omstrukturering av Air France och säkerställa företagets långsiktiga lönsamhet, utan att denna bedömning ifrågasattes av förstainstansrätten (punkt 235 i domen).

Angående skälet för finansieringen av flottans upprustning

(16) När det mot ovannämnda bakgrund mer specifikt gäller finansieringen av Air Frances inköp av nya flygplan under omstruktureringsfasen, är det lämpligt att understryka att omstruktureringen av bolaget grundar sig på ett övergripande och självständigt program, för att företaget inom rimlig tid skall kunna återupprätta sin lönsamhet utan att några nya anslag eller annat stöd beviljas ([16]). Programmet omfattar omorganisering och rationalisering av Air Frances verksamhet, nedskärningar av planerade kostnader, nedläggning av trafiken på vissa sträckor som går med förlust, ökad effektivitet och produktivitet, överlåtelse av tillgångar, en minskning av de betydande finansiella kostnader som belastar bolaget. Alla dessa åtgärder är nödvändiga, om inte återgången till ekonomisk lönsamhet skall vara dömd att misslyckas. Alla dessa åtgärder skall delvis finansieras genom ett kapitaltillskott till företaget om totalt 20 miljarder franc. Detta stöd utgör alltså en nödvändig och integrerad del av bolagets övergripande omstrukturering, vilket också framgår av rapporten från konsultfirman Lazard Frères.

(17) Med tanke på den omfattande omstruktureringen och behovet av att tillskjuta nytt kapital, skall hela stödbeloppet användas för att finansiera omstruktureringsåtgärderna som helhet. Dessa åtgärder kan vara av olika slag — rena strukturåtgärder, exempelvis åtgärder för att omorganisera verksamheten, åtgärder av social karaktär ([17]), exempelvis för att minska arbetsstyrkan (uppsägningar, förtidspension osv. . .), åtgärder av finansiell karaktär, exempelvis för att skriva av företagets kumulerade skulder eller rentav täcka förluster som uppstår under omstruktureringsperioden ([18]). Det kan också vara frågan om åtgärder som hör till företagets ordinarie verksamhet och normala drift. Arten av den åtgärd som samfinansieras genom stödet är definitivt inte avgörande, när åtgärden ingår i en omstruktureringsplan som kan förväntas återupprätta företagets lönsamhet och när ovannämnda proportionalitetsvillkor är uppfyllt, liksom villkoret att olämplig konkurrenssnedvridning inte föreligger ([19]). I det aktuella fallet utgör inköpet av nya flygplan en viktig beståndsdel av Air Frances omstruktureringsplan och en utebliven upprustning av flottan skulle äventyra omstruktureringens livskraft, vilket kommissionen påpekade i 1994 års beslut. Förstainstansrätten medgav att motiveringen i beslutet var tillräcklig på denna punkt (punkt 102 i domen). Kommissionen anser således att det inte finns några hinder mot att stödet till Air France används till att finansiera upprustningen av flottan.

(18) Som förstainstansrätten mycket riktigt påpekar (punkt 113 i domen) skall driftsstöd, avsett att finansiera normal modernisering av anläggningar och befria ett företag från kostnader som det i normala fall skulle bestrida inom ramen för sin löpande förvaltning, i princip inte kunna utgöra ett undantag från förbudet i artikel 92.1, såvida inte de snedvridande effekterna uppvägs av något av de mål av gemensamt intresse som räknas upp i punk-

([16]) Se fotnot nr 11, punkt V.2.38.

([17]) Ibid.

([18]) Se punkt 228 i den åttonde rapporten om konkurrenspolitik.

([19]) Förstainstansrättens dom av den 5 november 1997 i mål T-149/95, Ducros mot kommissionen, REG 1997, s. II-2031, punkt 65. Se även kommissionens beslut som publicerats i sin helhet: ABB (EGT L 309, 13.12.1993, s. 21), Papelera Espanola (EGT C 123, 5.5.1993, s. 7), Bull (EGT L 386, 31.12.1994, s. 1.), Iritecna (EGT L 330, 13.12.1995, s. 23), Seda de Barcelona (EGT L 298, 21.11.1996, s. 14), SEAT (EGT L 88, 5.4.1996, s.7), Compagnie Generale Maritime (EGT L 5, 9.1.1997, s. 40), Aircraft Services Lemverder (EGT L 306, 11.11.1997, s. 19) och kommissionens många beslut om att inte resa några invändningar, exempelvis Bayerische Zellstoff (SG 93/D/18262), Polte (SEK(97)1055), Magdeburger Stahlbau (SEK(97)1271), Koenitz (SEK(97)546/2) etc.

terna 2 och 3 i samma artikel ([20]). Det är mot den bakgrunden man skall se berörda parters hänvisningar till rättspraxis i målen Deufil och Glaverbel under det administrativa förfarandet. Även om upprustningen av flottan inte utgör en initial investering och inte avser tilläggs- eller nyanläggningar ([21]), ingår den i det aktuella fallet i en allmän omstrukturering som innehåller de ovan uppräknade beståndsdelarna, till skillnad mot den rådande situationen i de båda rättsfallen i fråga.

(19) De aktuella investeringarna i dessa båda mål bör dessutom ses mot bakgrund av den kraftiga överkapaciteten på de berörda marknaderna. I målet Deufil hade företaget genom investeringen fått möjlighet att fördubbla sin produktionskapacitet. I det aktuella fallet medför däremot inköpet av nya flygplan för det första ingen ökning av Air Frances platstillgång, och för det andra var den europeiska luftfartsmarknaden inte 1994 drabbad av en strukturell kris med överkapacitet (se nedan).

(20) De franska myndigheterna angav vidare i den anmälan de tillställde kommissionen den 18 mars 1994 att Air Frances skulder tack vare kapitaltillskottet hade minskat från 34 till 15 miljarder franc från slutet av 1993 till slutet av 1996. I rapporten från konsultfirman Lazard Frères, som fogades som bilaga till anmälan, förutsågs för övrigt följande utveckling för Air Frances egna kapital och nettoskulder under den avsedda perioden:

(miljarder FRF)

	1993	1994	1995	1996
Eget kapital	(0,4)	7,1	11,7	17,4 ([1])
Nettoskulder	34,1	25,1	20,7	15,2 ([1])

([1]) Exklusive upplupen ränta om 6,9 miljarder franc och före behandling av ORA till ett värde av 1,25 miljarder franc.

Det framgår av denna tabell att Air Frances nettoskuld beräknades minska med 18,9 miljarder franc mellan slutet av år 1993 och slutet av år 1996. Om man beaktar bolagets fortsatta skuldsättning under det första halvåret 1994, anser kommissionen att hela det stöd som beviljats Air France är avsett att minska bolagets skulder, jämsides med ökningen av det egna kapitalet, och inte till att finansiera inköp av nya flygplan. För övrigt visar även finansieringsöversikten i konsultfirmans rapport att omsättningstillgångarna som härrör från överlåtelse av tillgångar (7 miljarder franc) och från intäkter från bolagets verksamhet (12,1 miljarder franc) — vilka inte endast omfattar företagets resultat utan även avsättning av medel till reserver och amorteringar — med god marginal täcker driftskostnaderna (14 miljarder franc), vari ingår flygtekniska investeringar för 11,5 miljarder franc. Till sist bör det påpekas att nettokostnaderna för flygtekniska investeringar under omstruktureringsprogrammet inte uppgår till 11,5 miljarder franc, utan till 6,2 miljarder, varav 3,5 miljarder till rena flygplansinvesteringar, eftersom det i den plan som anmälts till kommissionen förutses intäkter om 4,1 respektive 1,2 miljarder franc som härrör från överlåtelse av flygplan respektive försäljning av reservdelar under perioden 1994—1996.

Angående skälet avseende Air Frances konkurrensställning på linjer till destinationer utanför EES-området

(21) När det gäller den andra punkten, Air Frances konkurrensställning avseende dess linjenät till destinationer i länder utanför EES-området, måste först påpekas att vad kommissionen definierar som relevanta marknader i ett mål om statligt stöd är mer övergripande än de relevanta marknader som avses i kommissionens analys av konkurrensmål som den föreläggs i enlighet med artiklarna 85 och 86 i fördraget samt förordning (EEG) nr 4064/89. Sålunda föreskriver kommissionen i sitt meddelande om statligt stöd inom luftfartssektorn att den geografiska marknad som skall beaktas för att begränsa stödets konkurrenshämmande effekter kan vara antingen EES-området i dess helhet eller en viss, särskilt konkurrensutsatt regional marknad ([22]), samtidigt som kommissionen delvis granskar situationen på varje linje för sig genom att för de civila luftfartsmarknaderna tillämpa artiklarna 85 och 86 i fördraget ([23]).

(22) I förstainstansrättens dom av den 25 juni 1998 bekräftas riktigheten i detta tillvägagångssätt. I 1994 års beslut avstod kommissionen från att granska situationen inom EES-området på varje linje för sig, och anlade ett helhetsperspektiv på

([20]) Domstolens dom av den 15 maj 1997 i mål C-278/1995 P, Siemens mot kommissionen, REG 1997, s. I-2507, punkt 23, som bekräftar förstainstansrättens dom i mål T-459/93, REG 1995, s. II-1675, punkt 48.

([21]) Påpekas bör att begreppet driftsstöd utsträckt till att omfatta ersättningsinvesteringar, så som det förekommer i rättspraxis i målen Glaverbel och Deufil, inte nödvändigtvis motsvaras av det begrepp som används i ekonomisk teori.

([22]) Se fotnot 11, punkt V.2.38.4.

([23]) Domstolens dom av den 11 april 1989 i mål 66/86, Ahmed Saeed Flugreisen och Silver Line Reiseburo mot Zentrale zur Bekämpfung unlauteren Wettbewerbs, Rec. 1989 s. 803, punkterna 40-46. Förstainstansrättens dom av den 19 maj 1994 i mål T-2/93, Air France mot kommissionen, Rec. 1994, s. II-323, punkterna 45 och 80-85. Kommissionens beslut 92/213/EEG, British Midland mot Aer Lingus, EGT L 96, 10.4.1992, s. 34; Air France mot Sabena, EGT C 272, 21.10.1992; av den 27 november 1992, British Airways mot TAT, EGT C 326, 11.12.1992; av den 20 juli 1995, Swissair mot Sabena, EGT C 200, 4.8.1995, s. 10; 96/180/EG, LH/SAS, EGT L 54, 5.3.1996, s. 28.

frågan om Air Frances konkurrensställning på marknaden i stort. Förstainstansrätten godtog denna kommissionens ståndpunkt, såväl i fråga om motiveringen (punkt 269) som själva principen (punkt 288). Kommissionen anser sig följaktligen kunna genomföra motsvarande helhetsgranskning av linjenätet till destinationer utanför EES-området.

(23) När det sedan gäller eventuella restriktioner för att förhindra att stödet snedvrider konkurrensen eller att handeln mellan medlemsstaterna påverkas, anger kommissionen i sina riktlinjer om statligt stöd till undsättning och omstrukturering av företag i svårigheter att omstruktureringsplanen skall omfatta en minskning av produktionskapaciteten om det på den aktuella gemenskapsmarknaden råder strukturell överkapacitet. Det förhåller sig dock annorlunda om sådan överkapacitet saknas: ”När det å andra sidan inte finns något strukturellt överskott av produktionskapacitet på en relevant marknad i gemenskapen som betjänas av mottagaren kommer kommissionen normalt inte att kräva en kapacitetsnedskärning i utbyte mot stöd. Kommissionen måste dock vara övertygad om att stödet kommer att användas endast i syfte att återupprätta företagets lönsamhet och att det inte kommer att möjliggöra för mottagaren att under genomförandet av omstruktureringsplanen utöka produktionskapaciteten, förutom i den mån det är nödvändigt för att återupprätta lönsamheten utan att därmed otillbörligt snedvrida konkurrensen ([24])”. Detta tillvägagångssätt bekräftas i rättspraxis där kapacitetsnedskärningar ses som en acceptabel åtgärd för att råda bot på konkurrenssnedvridningar ([25]). När det gäller proportionaliteten i de kontrollmekanismer som eventuellt måste införas, medges emellertid i rättspraxis att det inte skall fastställas något exakt kvantitativt förhållande mellan stödbelopp och storleken på den produktionskapacitet som bör skäras ned. Kommissionens bedömning inskränker sig härvidlag inte till en kontroll enbart grundad på ekonomiska kriterier. Den kan även ”beakta en vid räcka av politiska, ekonomiska och sociala aspekter”, inom ramen för kommissionens utövande av sin diskretionära befogenhet ([26]).

(24) För att undvika att handeln påverkas på ett sätt som strider mot det gemensamma intresset, underställer kommissionen i det aktuella fallet sitt beslut om beviljande av stöd följande huvudsakliga villkor: Air France skall uteslutande använda stödet till omstrukturering. Air Frances flygplan skall under den tid planen gäller inte vara fler än 146. Air Frances utbud uttryckt i ”tillgängliga platskilometer” (ASK) inom EES-området skall begränsas under den tid planen gäller. Air France förbjuds att agera prisledande (”price leadership”) inom EES-området under planens giltighetstid. Air France skall inte ges förmånsbehandling i fråga om trafikrättigheter. Antalet reguljära linjer som Air France trafikerar mellan Frankrike och övriga EES-länder får inte överstiga 89. Bland dessa olika villkor skall behandlingen av Air France i fråga om trafikrättigheter och begränsningen av antalet flygplan till 146 tillämpas på hela linjenätet, inbegripet linjer till destinationer i tredje land. Inom ramen för sin samlade bedömning har kommissionen valt att inte utsträcka övriga nämnda villkor till förbindelserna med destinationer utanför EES-området, särskilt förbudet mot ”price leadership” och begränsningen av antalet ”tillgängliga platskilometer”, av följande tre skäl:

— Det finns väsentliga garantier avseende linjenätet i dess helhet.

— Konkurrensvillkoren och gemenskapshandeln påverkades 1994 i mycket högre grad av hur förbindelserna inom EES-området utvecklades än av hur förbindelserna utanför EES-området utvecklades.

— En utsträckning av ovannämnda villkor till att omfatta förbindelserna utanför EES-området skulle främst gynna flygbolag i tredje land.

(25) På den första punkten är kommissionen av uppfattningen att åtagandena att endast använda stödet till Air Frances omstrukturering och till en begränsning av antalet flygplan, vilka båda till fullo skall tillämpas på förbindelserna utanför EES-området, redan i sig utgör betydande motprestationer till det stöd som utgår till Air France. Såsom ovan beskrivits kan kapitaltillskottet om 20 miljarder franc anses användas uteslutande till att minska skulderna, och inte i något fall anses användas i syfte att tillämpa en prissättning och andra förfaranden som kan medföra förluster. Vidare begränsas antalet flygplan till 146 under den tid den anmälda omstruktureringsplanen gäller, en siffra som dessutom åtföljs av en viss minskning av det totala antalet tillgängliga platser. I sitt meddelande om statligt stöd inom luftfartssektorn påpekar kommissionen att ett program som finansieras med statligt stöd inte skall ha till syfte att öka det berörda bolagets kapacitet och utbud på bekostnad av dess direkta europeiska konkurrenter samt att programmet i alla händelser inte bör leda till en ökning av antalet flygplan eller tillgängliga platser på de berörda marknaderna som är högre än tillväxttakten på dessa marknader ([27]).

([24]) Se fotnot 15.
([25]) Domen Ducros, se fotnot 19, punkt 67.
([26]) Förstainstansrättens dom av den 24 oktober 1997 i mål T-244/94, Wirschaftsvereinigung Stahl mot kommissionen, REG 1997, s. II-1963, punkt 111, med hänvisning till domstolens dom av den 3 oktober 1985 i mål 214/83, Tyskland mot kommissionen, Rec. 1985, s. 3053, punkt 33.

([27]) Se fotnot 11, punkt V.2.38.4.

(26) I 1994 års beslut ansåg dock kommissionen att den europeiska luftfartsmarknaden inte präglades av någon strukturell överkapacitet och att situationen inom luftfartssektorn inte motiverade en allmän kapacitetsminskning. Kommissionens resonemang på båda dessa punkter godtogs av förstainstansrätten (punkterna 365 och 367 i domen). Här finns anledning att tillägga att civilflyget är en av de sektorer där den långsiktiga tillväxten varit den högsta sedan 50 år tillbaka. Denna tillväxt höll i sig även under perioden 1990–1994, medan flygtransporterna genomgick sin svåraste kris någonsin. Som kommissionen angav i 1994 års beslut förutses den långsiktiga tillväxten ligga i storleksordningen 6 % per år. Mot den bakgrunden framstår Air Frances lilla minskning av antalet tillgängliga platser under programperioden i sig som en mycket allvarlig begränsning, som motsvarar en frysning av företagets produktionskapacitet, i synnerhet som inga samarbetsprojekt med andra stora flygbolag är aktuella. Prognoserna över Air Frances trafikutveckling på förbindelser till destinationer utanför EES-området under perioden 1994–1996, som meddelades kommissionen i april 1994, uppvisar för övrigt på alla större internationella marknader en ökning av Air Frances trafik som är väsentligt lägre än genomsnittet, mätt i antalet transporterade passagerarkilometer (exempelvis [.....] ([28]) mot [.....] för Nordamerika, [.....] mot [.....] % för Sydamerika, [.....] mot [.....] för Asien och Stillahavsområdet etc.). Risken att Air France utnyttjar stödet för att öka sin kapacitet och sätta in fler flygplan på förbindelserna till tredje land framstår i praktiken som mycket liten – av två skäl. Dels regleras Air Frances tillgängliga kapacitet till tredje land av bilaterala avtal, som enligt vad som anges nedan förutsätter berörda tredje länders samtycke för att ändras. Dels är de kort- och medeldistansflygplan som används på sträckor inom EES-området inte i någon större utsträckning utbytbara mot de långdistansflygplan som används på de interkontinentala linjerna, som utgör en mycket stor del av förbindelserna utanför EES-området.

(27) På den andra punkten bör man först rent allmänt erinra om att kommissionen logiskt nog koncentrerar de begränsningar Air France har ålagts till förbindelserna inom EES-området, där stödets effekter är långt större, eftersom kommissionen är skyldig att tillse att dessa effekter inte påverkar handelns villkor på ett sätt som strider mot gemenskapens intresse. Vidare är det viktigt att understryka att ”det tredje luftfartspaketet” som trädde i kraft den 1 januari 1993 ger luftfartsbolag i gemenskapen full frihet att erbjuda priser, flygfrekvens och platskapacitet när det gäller förbindelser inom EES. Villkoren för utnyttjande av förbindelser mellan de olika EES-länderna å ena sidan och de länder som står utanför EES å andra sidan, omgärdas däremot fortfarande i de flesta fall av bilaterala avtal som med undantag av vissa transatlantiska förbindelser hårt begränsar tillgängliga kvantiteter och möjligheterna till prisvariation. Risken för att ett statligt stöd används för att finansiera konkurrensstridiga förfaranden är därför naturligt nog mycket större för förbindelser inom än utanför EES-området. I sitt meddelande om statligt stöd inom luftfartssektorn påpekade kommissionen för övrigt uttryckligen avseende förbindelserna med tredje land att ”villkoren för marknadstillträde och konkurrensbegränsning som regleras av merparten av de bilaterala avtalen med tredje land på det ekonomiska planet framstår som långt viktigare än eventuella statliga stöd ([29])”.

(28) En tredjedel av de år 1994 gällande bilaterala avtalen mellan Frankrike och länder utanför EES-området innehåller en ensamrättsklausul som begränsar antalet möjliga transportörer som från fransk sida får utses, till en enda. Så gott som alla dessa avtal innehåller klausuler som begränsar hela eller delar av utbudet (med avseende på flygfrekvens, platskapacitet. . .) för den eller de transportörer som utses av vardera parten. De bilaterala avtal som ingåtts av Frankrike och som inte innehåller någon specifik bestämmelse om begränsning av utbudet är ytterst få. De bilaterala förbindelserna mellan Frankrike och USA intar en särställning. Efter det att luftfartsavtalet som reglerade dessa förbindelser hävdes år 1992, måste den kapacitet som flygbolagen tillhandahåller för varje flygsäsong godkännas av båda berörda parter. Priserna regleras helt och hållet genom bilaterala avtal som ingåtts av Frankrike, eftersom avtalen så gott som uteslutande bygger på principen att båda de berörda länderna skall ge sitt godkännande ([30]). Alla dessa bilaterala avtal begränsar möjligheterna att ensidigt utse flygbolag ”som huvudsakligen ägs och faktiskt kontrolleras” av franska medborgare.

(29) Bland alla de förbindelser utanför EES-området där trafiken skulle kunna påverkas av stödet till Air France, är det nödvändigt att skilja på direkta

([28]) Den här utgåvan av beslutet har utformats så att konfidentiella uppgifter inte skall röjas.

([29]) Se fotnot 11, punkt II.2.11.

([30]) Se samlingen med kodade sammanfattningar av de bilaterala avtalen inom luftfarten som publiceras av den internationella organisationen för civil luftfart (ICAO).

flygningar mellan Frankrike och länder utanför EES-området å ena sidan och flygningar mellan andra EES-länder och länder utanför EES-området som indirekt sker via knutpunkten för anslutningsflyg på CDG-flygplatsen i Paris.

(30) På de marknader som utgörs av flygningar mellan Frankrike och länder utanför EES-området, konkurrerar Air France i praktiken inte direkt med övriga icke-franska gemenskapsbolag, på grund av de begränsningar i fråga om transportörens nationalitet som har införts genom de bilaterala avtalen. Den ensamrättsklausul som ingår i många avtal förhindrar dessutom att franska transportörer som konkurrerar med Air France utses. Även om ett annat franskt flygbolag skulle träda fram på marknaden, främst som en följd av villkoret som förbjuder all förmånsbehandling av Air France, skulle hur som helst övriga begränsningar i fråga om priser och kvantiteter som införs genom de bilaterala avtalen högst avsevärt begränsa konkurrensvillkoren. Man bör till exempel notera att systemet med dubbelt godkännande av priserna i praktiken utesluter all risk för att en av de utvalda transportörerna för en aggressiv prispolitik på en förbindelse utanför gemenskapen, vilket gör det helt gagnlöst att förbjuda ”price leadership”. En begränsning av Air Frances kapacitet på förbindelserna utanför gemenskapen skulle knappast vara till större nytta, eftersom prisregleringarna gör det mindre intressant för en transportör att kraftigt öka sin platstillgång på dessa linjer, även om man antar att de bilaterala avtalen skulle tillåta en sådan ökning. Särskilt på den nordamerikanska marknaden, som är den klart viktigaste interkontinentala marknaden från Frankrike, syftar den kontroll som sedan 1992 utövas av franska och amerikanska myndigheter i praktiken till att begränsa en kapacitetsökning.

(31) På de marknader som utgörs av anslutningstrafik via Paris-CDG, mellan övriga EES-länder och länder utanför EES-området, existerar en viss form av konkurrens mellan Air France och bolagets främsta gemenskapskonkurrenter, som också trafikerar knutpunkter för anslutningsflyg. Konkurrensvillkoren begränsas emellertid även här av begränsningsklausuler i de bilaterala avtal som ingåtts mellan medlemsstaterna och länder utanför EES-området, med de effekter som ovan beskrivits. Dessa avtal medger i allmänhet inte en ”sjätte frihets-transportör” att vara prisledande i prissättningsfrågor. Dessutom är tjänsterna i fråga endast delvis utbytbara sinsemellan, eftersom en direktförbindelse är svår att jämföra med en indirekt förbindelse, som förutsätter väntetid under mellanlandningen, ofta flygplansbyte och ibland byte av flygterminal, med tillhörande risker vid bagagehanteringen. Kommissionen anser att viss utbytbarhet föreligger mellan knutpunkten för anslutande flygtrafik på Paris-CDG och övriga knutpunkter inom gemenskapen på marknader som anlitas av det kundsegment som främst intresserar sig för låga priser, i första hand turister. Denna utbytbarhet är däremot mycket låg för affärsklientelet, som främst ser till restid, punktlighet och servicekvalitet. Och det är i detta segment som bolagen har störst vinstmarginal och riskerna är som störst för att otillbörlig användning av stöd skall snedvrida konkurrensen.

(32) Det är också viktigt att erinra om att flygplatsen Paris-CDG år 1994 inte utgör en effektiv knutpunkt för anslutningstrafik, som på optimalt sätt kombinerar flöden av ankommande och avgående plan. Den genomsnittliga mellanlandningstiden låg år 1992 på 2 timmar och 48 minuter för Air Frances passagerare och bolaget erbjöd i början av 1994 i genomsnitt 16 möjliga anslutningar per anländande plan (mätt i lämplighetsgrad) jämfört med 23 för Lufthansa i Frankfurt och 29 för KLM i Amsterdam. Dessutom går de franska inrikesförbindelserna främst till Orly flygplatsen i Paris, som ligger cirka fyra mil från Paris CDG, och med dåliga förbindelser dem emellan. Detta dubbla handikapp försämrar ”utbytbarheten” på knutpunkten Paris CDG. Därför utgjorde antalet passagerare som flög med Air France i anslutningstrafik mellan EES-länder (utanför Frankrike) och länder utanför EES-området endast 4 % och 5 % av bolagets trafik år 1991 respektive år 1993. Av detta följer att stödets effekter på den anslutande flygtrafiken till knutpunkten Paris CDG får anses vara mycket liten. Följaktligen kommer inte situationen för de små flygbolagen som betjänar flygplatsen Paris CDG och övriga stora europeiska knutpunkter för anslutande trafik att påverkas nämnvärt.

(33) På den tredje punkten följer av vad som ovan nämnts om de begränsningar avseende val av transportör som införs genom de bilaterala avtalen, att alla kapacitets- eller prisbegränsningar som åläggs Air France på sträckorna mellan Frankrike och länderna utanför EES-området i första hand skulle gynna transportörer med säte utanför EES-området, i de fall då de bilaterala avtalen medger ett visst handlingsutrymme. På marknaden för transatlantiska flygningar mellan Frankrike och USA befinner sig Air France redan sedan flera år i svårigheter i konkurrensen med mer effektiva amerikanska bolag, som 1993 innehade två tredjedelar av marknaden. En begränsning av det franska

flygbolagets kapacitet skulle rentav direkt gynna bolagen på andra sidan Atlanten, eftersom de villkor de franska myndigheterna ålägger Air France inte av dessa myndigheter i samma utsträckning skulle kunna överföras på amerikanska transportföretag. En sådan situation skulle strida mot gemenskapsintresset, som tvärtom kräver att den civila luftfartssektorn inom gemenskapen utvecklas.

(34) Att utöver de bilaterala avtalen begränsa Air Frances möjligheter att anpassa sitt utbud i fråga om priser och kvantiteter på de interkontinentala förbindelserna från Frankrike, skulle dessutom kunna göra det svårare för företaget att återupprätta sin lönsamhet. Man bör erinra sig att Air France tillsammans med KLM, British Airways och Lufthansa är de fyra flygbolag i gemenskapen som förfogar över ett brett internationellt linjenät över olika delar av världen som utgår från det land där bolaget har sitt säte. Detta linjenät och varumärket "Air France" utgör två viktiga trumfkort för bolaget, som främst på de transatlantiska förbindelserna är utsatt för en hela tiden ökande konkurrens från flygbolagen i länderna utanför EES-området.

III. **SLUTSATS**

(35) Allt detta sammantaget uppfyller kraven på motivering i fråga om de båda punkter där 1994 års beslut uppvisade brister i motiveringen. På övriga punkter hänvisar kommissionen till skälen i 1994 års beslut, som skall anses utgöra en integrerad del av det här beslutet, utan att de här skall behöva upprepas i sin helhet.

(36) Kommissionen konstaterar även att ogiltigförklarandet av 1994 års beslut har lett till att den rättsliga grunden ryckts undan för de tre beslut kommissionen antog den 21 juni 1995, den 24 juli 1996 och den 16 april 1997, vad beträffar utbetalningen av den andra och tredje delposten av stödet till Air France. Under dessa omständigheter finns det skäl att inte på nytt gå emot utbetalningen av ifrågavarande delposter. Kommissionen åberopar sig härvidlag på motiveringen i de skrivelser den sände till de franska myndigheterna den 5 juli 1995 ([31]), den 31 juli 1996 ([32]) och den 10 juni 1997 ([33]), som även de skall anses utgöra en integrerad del av det här beslutet.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Det stöd som de franska myndigheterna under perioden 1994–1996 beviljat Air France i form av ett kapitaltillskott om 20 miljarder franc att utbetalas i tre delposter är förenligt med den gemensamma marknaden och Avtalet om Europeiska ekonomiska ramarbetsområdet i enlighet med artikel 92.3 c i fördraget och artikel 61.3 c i EES-avtalet, med beaktande av de åtaganden och villkor som anges i artiklarna 1 och 2 i det här beslutet 94/653/EG, som återges i del I i det här beslutet.

Artikel 2

Kommissionen motsätter sig inte utbetalningen av den andra och tredje delposten av kapitaltillskottet till Air France som gjordes år 1995 och 1996.

Artikel 3

Detta beslut riktar sig till Republiken Frankrike.

Utfärdat i Bryssel den 22 juli 1998.

På kommissionens vägnar
Neil KINNOCK
Ledamot av kommissionen

([31]) EGT C 295, 10.11.1995, s. 2.
([32]) EGT C 374, 11.12.1996, s. 9.
([33]) EGT C 374, 10.12.1997, s. 6 (inkluderande i kapitalet av en dittills låst summa om en miljard franc).