II

(Πράξεις για την ισχύ των οποίων δεν απαιτείται δημοσίευση)

ΕΠΙΤΡΟΠΗ

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 27ης Ιουλίου 1994

σχετικά με την κοινοποιηθείσα αύξηση κεφαλαίου της Air France

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

(Το κείμενο στη γαλλική γλώσσα είναι το μόνο αυθεντικό)

(94/653/ΕΚ)

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, και ιδίως το άρθρο 93 παράγραφος 2 πρώτο εδάφιο,

τη συμφωνία για την ίδρυση του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου, και ιδίως το άρθρο 62 παράγραφος 1 στοιχείο α) και το πρωτόκολλο αριθ. 27, αυτής.

Αφού έταξε στα ενδιαφερόμενα μέρη προθεσμία, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 93 της συνθήκης, για να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους, και λαμβανομένων υπόψη των παρατηρήσεων αυτών,

Εκτιμώντας ότι:

I

Με επιστολή της 18ης Μαρτίου 1994, που καταχωρήθηκε από την Επιτροπή στις 22 Μαρτίου 1994, οι γαλλικές αρχές κοινοποίησαν στην Επιτροπή, βάσει του άρθρου 93 παράγραφος 3 της συνθήκης, την πρόθεσή τους να χορηγήσουν στην «Compagnie Nationale Air France» κεφάλαιο ύψους 20 δισεκατομμυρίων γαλλικών φράγκων. Οι γαλλικές αρχές συναπέστειλαν με την κοινοποίηση ένα πρόγραμμα αναδιάρθρωσης, γνωστό ως «Projet pour l'Entreprise» (στο εξής το «πρόγραμμα»). Στις 12 Απριλίου 1994, η Γενική Διεύθυνση VII (Μεταφορές) της Επιτροπής πραγματοποίησε στις Βρυξέλλες συνεδρίαση με εκπροσώπους της Air France και της γαλλικής κυβέρνησης. Κατά τη συνεδρίαση αυτή, οι γάλλοι εκπρόσωποι έδωσαν στην Επιτροπή συμπληρωματικές πληροφορίες και προσκόμισαν επιστολή εις απάντηση της επιστολής της Επιτροπής της 28ης Μαρτίου 1994.

Η ενίσχυση καταχωρήθηκε από τη Γενική Γραμματεία της Επιτροπής ως κοινοποιηθείσα ενίσχυση και της δόθηκε ο αριθμός Ν 258/94.

Όσον αφορά την ενίσχυση αυτή, η Επιτροπή αποφάσισε να κινήσει τη διαδικασία του άρθρου 93 παράγραφος 2 και ενημέρωσε τις γαλλικές αρχές για την απόφαση αυτή με την επιστολή της της 30ής Μαΐου 1994. Η εν λόγω επιστολή δημοσιεύθηκε στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων*[1] και τα τρίτα μέρη εκλήθησαν να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους εντός ενός μηνός από την ημερομηνία δημοσίευσης.

Οι γαλλικές αρχές απήντησαν στην επιστολή της Επιτροπής με την επιστολή της 14ης Ιουνίου 1994 και επόμενες επιστολές. Κατόπιν, παρασχέθηκαν περαιτέρω πληροφορίες και παρατηρήσεις, γραπτώς, όπως και κατά τη διάρκεια διαφόρων συσκέψεων που έλαβαν χώρα στις Βρυξέλλες μεταξύ της Γενικής Διεύθυνσης VII (Μεταφορές) της Επιτροπής, αφενός, και εκπροσώπων της Air France και της γαλλικής κυβέρνησης, αφετέρου.

Επί του θέματος της ενίσχυσης υπέβαλαν παρατηρήσεις οι κυβερνήσεις του Ηνωμένου Βασιλείου, των Κάτω Χωρών, της Ιρλανδίας, της Νορβηγίας, της Σουηδίας και ένας μεγάλος αριθμός ιδιωτικών φορέων, και ιδιαίτερα ευρωπαϊκές αεροπορικές εταιρείες, μεταξύ των οποίων συγκαταλέγονται οι British Airways, TAT, AOM, British Midland και ACE (Association des compagnies aériennes de la CE-Ένωση Ευρωπαϊκών Αεροπορικών Εταιρειών). Οι παρατηρήσεις διαβιβάσθηκαν στις γαλλικές αρχές οι οποίες απήντησαν με επιστολή που υπεβλήθη στις αρμόδιες υπηρεσίες της Επιτροπής.

II

Ο όμιλος Air France, επωνυμία με την οποία είναι σήμερα γνωστός, ιδρύθηκε στις 12 Ιανουαρίου 1990, όταν η Air France εξαγόρασε την UTA και απέκτησε, με τον τρόπο αυτό, τον έμμεσο έλεγχο της Air Inter, του αερομεταφορέα που εξυπηρετεί τα περισσότερα εσωτερικά δρομολόγια της Γαλλίας και του οποίου η Air France κατείχε ήδη το 36,5 % του κεφαλαίου. Η Air France και η UTA συγχωνεύθηκαν

[1] ΕΕ αριθ. C 152 της 3. 6. 1994, σ. 2.

στις 29 Δεκεμβρίου 1992 και η νέα εταιρεία επονομάσθηκε «Compagnie Nationale Air France» (στο εξής «CNAF»). Κατόπιν της συγχωνεύσεως αυτής, η CNAF έχει τώρα τον άμεσο έλεγχο του 75,84 % του κεφαλαίου της Air Inter. Ο όμιλος Air France εκτελεί αεροπορικές μεταφορές και παρέχει υπηρεσίες στον τομέα των ταξιδίων, όπως ξενοδοχειακές υπηρεσίες, ταξίδια αναψυχής, τροφοδοσία (catering), συντήρηση αεροσκαφών και εκπαίδευση πιλότων. Οι αεροπορικές μεταφορές αποτελούν σαφώς την κυριότερη επιχειρηματική δραστηριότητα του ομίλου Air France (το 1992, ο κύκλος εργασιών του τομέα των αεροπορικών μεταφορών αντιπροσώπευε το 79,5 % του συνολικού κύκλου εργασιών του ομίλου).

Ο όμιλος Air France είναι μαζί, με την British Airways και τη Lufthansa, ένας από τους τρεις μεγαλύτερους αερομεταφορείς στην Ευρώπη. Κατά την 31η Δεκεμβρίου 1993, ο συνολικός κύκλος εργασιών του ομίλου Air France ανερχόταν σε 55,156 δισεκατομμύρια γαλλικά φράγκα (το 1992, ο κύκλος εργασιών του ομίλου Air France ήταν 57,013 δισεκατομμύρια γαλλικά φράγκα, ήτοι 8,664 δισεκατομμύρια Ecu, έναντι 7,323 δισεκατομμυρίων Ecu της British Airways και 8,909 δισεκατομμυρίων Ecu της Lufthansa) και απασχολούσε 64 000 περίπου άτομα (κατά την 31η Δεκεμβρίου 1993, η Air France απασχολούσε 39 956 άτομα: 30 606 ως προσωπικό εδάφους, 2 925 ως τεχνικό ιπτάμενο προσωπικό και 6 425 ως εμπορικό ιπτάμενο προσωπικό).

Από τις αρχές της δεκαετίας του 1990, ο όμιλος Air France ακολουθεί μια στρατηγική επέκτασης, με στόχο να διατηρήσει την επιρροή του στην εγχώρια αγορά, προετοιμαζόμενος τόσο για τη μελλοντική ελευθέρωση της κοινοτικής αγοράς αεροπορικών μεταφορών, όσο και για τον ανταγωνισμό σε άλλα διεθνή δρομολόγια. Εκτός απο την εξαγορά της UTA, και εμμέσεως της Air Inter ο όμιλος Air France απέκτησε συμμετοχή, τον Απρίλιο του 1992, ύψους 37,5 % στο μετοχικό κεφάλαιο της βελγικής αεροπορικής εταιρείας Sabena, ενώ το Μάρτιο του 1992, ο όμιλος Air France απέκτησε το 20 % του μετοχικού κεφαλαίου της τσεχικής αεροπορικής εταιρείας CSA· η τελευταία συμμετοχή ακυρώθηκε πρόσφατα. Στον εσωτερικό τομέα, ο όμιλος Air France άρχισε να εφαρμόζει πολιτική εκσυγχρονισμού και επέκτασης του στόλου του. Η απόκτηση νέων αεροσκαφών χρηματοδοτήθηκε με τη σύναψη δανείων, η εξυπηρέτηση των οποίων επηρέασε δυσμενώς τα τελικά αποτελέσματα του ομίλου Air France, που το 1990 παρουσίασε για πρώτη φορά ζημίες ύψους 717,2 εκατομμυρίων γαλλικών φράγκων. Για την αντιμετώπιση της κατάστασης αυτής και την προσαρμογή της χρηματοοικονομικής δομής και των εξόδων του στο νέο οικονομικό κλίμα, κύρια χαρακτηριστικά του οποίου ήταν η σοβαρή ύφεση μετά την κρίση του Περσικού Κόλπου, ο αυξημένος ανταγωνισμός ιδιαίτερα στον Βόρειο Ατλαντικό, καθώς και η διαδικασία ελευθέρωσης εντός της Κοινότητας, ο όμιλος Air France ενέκρινε τον Σεπτέμβριο του 1991 ένα πρόγραμμα αναδιάρθρωσης (Cap'93).

Στο πρόγραμμα αυτό, προβλεπόταν κατάργηση 3 500 περίπου θέσεων απασχόλησης, κατά τη χρονική περίοδο 1991/1993, και μια πρώτη αναδιάρθρωση κεφαλαίου της αεροπορικής εταιρείας, ύψους 5,8 δισεκατομμυρίων γαλλικών φράγκων σε τρεις δόσεις (αύξηση κεφαλαίου και έκδοση δύο ομολογιακών δανείων). Σε δύο αποφάσεις της, το Νοέμβριο του 1991 και τον Ιούλιο του 1992 (υποθέσεις αριθ. N 653/91 και N 291/91), η Επιτροπή εξήτασε τις εν λόγω εισφορές κεφαλαίου βάσει των κανόνων της συνθήκης περί κρατικών ενισχύσεων. Στις αποφάσεις αυτές, η Επιτροπή έλαβε υπόψη τα χρηματοοικονομικά προβλήματα του ομίλου Air France και την επιδείνωση της χρηματοοικονομικής δομής της εταιρείας κατά την περίοδο 1988-1991. Ωστόσο, την εποχή εκείνη, η Επιτροπή έκρινε ότι η αεροπορική εταιρεία αντιμετώπιζε προσωρινή κρίση και ότι, παρά τα κάποια βραχυπρόθεσμα προβλήματα, οι μακροπρόθεσμες προοπτικές και η όλη δομή του ομίλου Air France φαίνονταν σχετικά καλές. Ως εκ τούτου, οι εισφορές κεφαλαίου θεωρήθηκαν ως κανονικές χρηματοοικονομικές συναλλαγές και όχι ως κρατικές ενισχύσεις. Τον Οκτώβριο του 1992, το διοικητικό συμβούλιο του ομίλου Air France έχοντας λάβει υπόψη του την περαιτέρω επιδείνωση της χρηματοοικονομικής δομής και των αποτελεσμάτων εκμετάλλευσης της εταιρείας ενέκρινε ένα δεύτερο πρόγραμμα αναδιάρθρωσης (το «Plan de retour a l'équilibre» στο εξής «PRE1»). Το PRE1 αποσκοπούσε στην αύξηση των ταμειακών ροών κατά 3 δισεκατομμύρια γαλλικά φράγκα ετησίως, μέσω της λήψης ορισμένων μέτρων για τη μείωση των λειτουργικών δαπανών, μεταξύ των οποίων συγκαταλεγόταν και μία προγραμματισμένη κατάργηση 1 500 ακόμη θέσεων απασχόλησης. Επειδή, κατά τους πρώτους μήνες του 1993, το PRE1 έδειξε την αδυναμία του να επανορθώσει την κατάσταση του ομίλου Air France, που συνέχισε να σημειώνει μηνιαίες ζημίες και έχασε μερίδια της αγοράς, εγκαταλείφθηκε και, το Σεπτέμβριο του 1993, το διοικητικό συμβούλιο του ομίλου Air France πρότεινε ένα τρίτο πρόγραμμα αναδιάρθρωσης (το PRE2), το οποίο προβλεπόταν η κατάργηση 4 000 θέσεων απασχόλησης και ορισμένων δρομολογίων. Το PRE2 είχε ως σκοπό τη βελτίωση των ταμειακών ροών κατά 3,4 δισεκατομμύρια γαλλικά φράγκα το 1994 και κατά 5,1 δισεκατομμύρια γαλλικά φράγκα από το 1995 και μετά. Το PRE2 απορρίφθηκε από τις συνδικαλιστικές οργανώνσεις, που κήρυξαν απεργία στα τέλη του Οκτωβρίου 1993. Το νέο διοικητικό συμβούλιο του ομίλου Air France απέσυρε το PRE2 και κατάρτισε το «πρόγραμμα», αφού απέστειλε στο προσωπικό ένα ερωτηματολόγιο με το οποίο του ζητούσε να εκθέσει τις απόψεις του για την αναδιάρθρωση του ομίλου Air France.

Επί του παρόντος, ο όμιλος Air France αντιμετωπίζει σοβαρότατη οικονομική και χρηματοοικονομική κρίση. Μετά τις ζημίες ύψους 3,2 δισεκατομμυρίων γαλλικών φράγκων το 1992, σημείωσε την τέταρτη συναπτή ετήσια ζημία του, η οποία ανήλθε σε 8,4 δισεκατομμύρια γαλλικά φράγκα το 1993 (οι καθαρές ζημίες της CNAF ήταν 6,7 δισεκατομμύρια γαλλικά φράγκα), σύμφωνα με τους λογαριασμούς που δημοσιεύθηκαν στις 17 Ιουνίου 1994. Κατά την τελευταία τριετία, η κατάσταση του ομίλου δεν έπαυσε να επιδεινώνεται και έφτασε στο ναδίρ το 1993, έτος κατά το οποίο οι ζημίες εκμετάλλευσης του ομίλου έφτασαν τα 3,3 δισεκατομμύρια γαλλικά φράγκα, μετά από κέρδη εκμετάλλευσης 213 δισεκατομμυρίων γαλλικών φράγκων και ζημίες εκμετάλλευσης 1,1 δισεκατομμυρίου το 1991 και το 1992, αντιστοίχως. Το 1993, οι ζημίες εκμετάλλευσης της CNAF (– 3,6 δισεκατομμύρια γαλλικά φράγκα) αυξήθηκαν κατά 295 % έναντι των ζημιών εκμετάλλευσης του 1992 (– 918 εκατομμύρια γαλλικά φράγκα). Οι ταμειακές ροές της εταιρείας συνέχισαν να μειώνονται σταθερά, ενώ τα καθαρά χρηματοοικονομικά έξοδα παρουσίασαν ουσιαστική αύξηση. Τα πρόσφατα χρηματοοικονομικά αποτελέσματα του ομίλου ήταν χειρότερα από εκείνα των κυριοτέρων ανταγωνιστών του.

Ο όμιλος συσσώρευσε ζημίες, οι οποίες προέκυψαν από τα στενά περιθώρια κέρδους και τα μεγάλα χρηματοοικονομικά έξοδα, με αποτέλεσμα τη διάβρωση του μετοχικού κεφαλαίου του ομίλου. Η κατάσταση του χρέους του ομίλου το 1992, μετά την αναδιάρθρωση κεφαλαίου που έλαβε χώρα σύμφωνα με το πρόγραμμα αναδιάρθρωσης, εξακολουθούσε να μην είναι ικανοποιητική. Το 1992, η δανειακή εξάρτηση του ομίλου (αναλογία του συνολικού χρέους προς

το μετοχικό κεφάλαιο, χωρίς τις προβλέψεις), ήταν ελαφρώς χειρότερη από εκείνη των κυριοτέρων ανταγωνιστών του που δεν είχαν εφαρμόσει παρόμοια προγράμματα αναδιάρθρωσης κεφαλαίου.

Το χάσμα μεταξύ του ομίλου Air France και των ανταγωνιστών του διευρύνθηκε, λόγω των άσχημων αποτελεσμάτων του 1993, τα οποία επηρέασαν σοβαρά το ίδιο κεφάλαιό του.

Εκτός από τη σημαντική χρηματοοικονομική επιβάρυνση, τα άσχημα αποτελέσματα του ομίλου οφείλονται, κυρίως, στη χαμηλή παραγωγικότητά του και στις υψηλές λειτουργικές δαπάνες.

Κατόπιν των προσπαθειών αναδιάρθρωσης, και ιδιαίτερα της μείωσης του προσωπικού (συνολικά, στο χρονικό διάστημα 1991-1993, ο όμιλος Air France περιόρισε το προσωπικό του κατά 4 000 περίπου άτομα), ο όμιλος βελτίωσε τους δείκτες παραγωγικότητάς του κατά το 1993: η αναλογία προσφερομένων θέσεων ανά χιλιόμετρο/εργαζόμενο (SKO) διαμορφώθηκε σε 1 590 για την αεροπορική εταιρεία και σε 1 617 για τον όμιλο. Παρ' όλα ταύτα, ο όμιλος διαθέτει ακόμη πλεόνασμα προσωπικού και φαίνεται ότι χρειάζεται δραστική μείωση του προσωπικού, ώστε να φθάσει στα επίπεδα παραγωγικότητας των ανταγωνιστών του, οι οποίοι έχουν ήδη αρχίσει να εφαρμόζουν προγράμματα σημαντικής περικοπής των δαπανών (π.χ. η Lufthansa).

Ένας άλλος παράγοντας που επηρεάζει τα αποτελέσματα εκμετάλλευσης του ομίλου είναι η ετερογένεια του στόλου του. Ο στόλος αποτελείται από πάρα πολλούς διαφορετικούς τύπους αεροσκαφών (η CNAF χρησιμοποιεί 24 διαφορετικούς τύπους αεροσκαφών) και ο παράγοντας αυτός συντελεί στις υψηλές λειτουργικές δαπάνες της εταιρείας (π.χ. υψηλό κόστος συντήρησης, λόγω διαφορετικών ανταλλακτικών και διαφορετικής ειδίκευσης του ιπτάμενου προσωπικού και του προσωπικού εδάφους). Κατά την 31η Δεκεμβρίου 1993, ο στόλος του ομίλου αποτελείτο από 208 αεροσκάφη (ο ενεργός στόλος της CNAF απαρτιζόταν από 145 αεροπλάνα) και η μέση ηλικία του στόλου ήταν 8,6 έτη, ενώ είναι μάλλον περιορισμένος ο αριθμός αεροσκαφών του κεφαλαίου II (47). Η νεαρή ηλικία του στόλου οφείλεται κυρίως σε προσπάθειες επενδύσεων και εκσυγχρονισμού που κατεβλήθησαν στα πλαίσια του προγράμματος αναδιάρθρωσης Cap'93.

Το πρόγραμμα εκπονήθηκε από την Air France, η οποία έλαβε υπόψη ένα έγγραφο που συνέταξε η εταιρεία Lazard Fréres et Cie (στο εξής «οι σύμβουλοι»). Οι σύμβουλοι εξήτασαν τον χρηματοοικονομικό «συνειρμό» των υποθέσεων του σεναρίου για την χρονική περίοδο 1994-1996. Επιπλέον, βάσει των δεδομένων (προβλέψεων εσόδων και δαπανών) που παρέσχε η CNAF για την περίοδο αναδιάρθρωσης, οι σύμβουλοι καθόρισαν το ποσό αναδιάρθρωσης κεφαλαίου που είναι αναγκαίο για τη βελτίωση της χρηματοοικονομικής δομής και της αποδοτικότητας της CNAF.

Στόχος του προγράμματος είναι «να γίνει η Air France μια πραγματική επιχείρηση». Ο στόχος αυτός αναμένεται να επιτευχθεί εντός του χρονικού διαστήματος από την 1η Ιανουαρίου 1994 έως την 31 Δεκεμβρίου 1996. Στο τέλος του 1996 πρέπει να έχουν υποκατασταθεί η χρηματοοικονομική ισορροπία και η αποδοτικότητα. Στο πρόγραμμα προβλέπεται αύξηση της παραγωγικότητας της Air France κατά 30 % εντός της περιόδου αναδιάρθρωσης. Το πρόγραμμα αφορά μόνον την CNAF και αφήνει κατά μέρος όλες τις επιπτώσεις των διαρθρωτικών μέτρων επί του ομίλου. Εξάλλου, σύμφωνα με την κοινοποίηση, η εισφορά κεφαλαίου θα είναι προς όφελος μόνον της CNAF και όχι των άλλων εταιρειών του ομίλου.

Ειδικότερα, το πρόγραμμα επικεντρώνεται στο ακόλουθα θέματα:

A) *Μείωση των δαπανών και των χρηματοοικονομικών εξόδων*

1. Μείωση των επενδύσεων

Ο αριθμός νέων αεροσκαφών που πρόκειται να παραδοθούν κατά την περίοδο αναδιάρθρωσης μειώνεται από 22 σε 17 · η αντίστοιχη επένδυση σε αεροσκάφη ανέρχεται σε 11,5 δισεκατομμύρια γαλλικά φράγκα, δηλαδή είναι κατά 21 % περίπου χαμηλότερη από την αρχικώς προγραμματισθείσα. Προβλέπεται η πώληση 34 παλαιών αεροσκαφών, τα οποία είναι σήμερα εκτός λειτουργίας. Επομένως, ο συνολικός στόλος θα μειωθεί από 166 αεροπλάνα, στις αρχές του 1994, σε 149, κατά τα τέλη του 1996. Ο ενεργός στόλος (145 αεροσκάφη κατά την 31η Δεκεμβρίου 1993) θα αυξηθεί κατά ένα μόνον αεροσκάφος, ενώ θα μειωθεί ελαφρά ο αριθμός προσφερομένων θέσεων.

2. Μείωση των λειτουργικών δαπανών και λήψη μέτρων για αύξηση της παραγωγικότητας

Κατά την περίοδο αναδιάρθρωσης, η CNAF σκοπεύει να περικόψει κατά 2 δισεκατομμύρια γαλλικά φράγκα τις λειτουργικές της αγορές (πλην των καυσίμων), οι οποίες, το 1993, ανήλθαν σε 13 δισεκατομμύρια γαλλικά φράγκα.

Το προσωπικό θα μειωθεί κατά 5 000 άτομα (3 700 θέσεις προσωπικού εδάφους και 1 300 θέσεις ιπτάμενου προσωπικού, αντιστοίχως), μέσω εθελοντικών αποχωρήσεων από την εργασία (από 39 956 στα τέλη του 1993, σε 35 000 στα τέλη του 1996). Οι μισθοί θα «παγώσουν» κατά τη διάρκεια της περιόδου αναδιάρθρωσης, αλλά το μέτρο αυτό ενδέχεται να επανεξετασθεί, σε περίπτωση που ο πληθωρισμός είναι υψηλότερος από τα προβλεπόμενα επίπεδα (2,2 % το 1994, 2,5 % το 1995, 2,9 % το 1996) ή σε περίπτωση θετικών χρηματοοικονομικών αποτελεσμάτων. Οι προαγωγές θα ανασταλούν το 1994 και, κατά την επόμενη διετία, θα εξαρτηθούν από την κατάσταση της επιχείρησης. Η εταιρεία αναμένει ότι από τα μέτρα αυτά θα προκύψουν ετήσιες εξοικονομήσεις ύψους 3 δισεκατομμυρίων γαλλικών φράγκων. Επιπλέον, η εταιρεία θα λάβει μέτρα με σκοπό την καλύτερη χρησιμοποίηση του χρόνου εργασίας (αναδιοργάνωση της εταιρείας σε ανεξάρτητα κέντρα κερδών, για το οποίο βλέπε κατωτέρω, και αποκέντρωση της διαδικασίας λήψεων αποφάσεων), όπως και θα αυξήσει τον χρόνο εργασίας μέχρι το ανώτατο νόμιμο όριο. Η αναμενόμενη αύξηση της παραγωγικότητας, χάρη στην εφαρμογή των εν λόγω μέτρων, θα ανέλθει σε 12 % περίπου.

3. Μείωση των χρηματοοικονομικών εξόδων

Συνεπεία του χρονοδιαγράμματος και του ύψους της αύξησης κεφαλαίου, θα μειωθούν σε μεγάλο βαθμό τα χρηματοοικονομικά έξοδα (από 3,2 δισεκατομμύρια γαλλικά φράγκα το 1993 σε 1,8 δισεκατομμύρια γαλλικά φράγκα το 1996).

Β) *Διαφορετική αντίληψη για το προϊόν και καλύτερη χρησιμοποίηση των μέσων*

1. Πρωτοβουλίες μάρκετινγκ.

Προκειμένου να προσαρμοσθεί στις ανάγκες των καταναλωτών, για τους οποίους οι τιμές παίζουν τώρα μεγαλύτερο ρόλο απ' όσο στο παρελθόν, η CNAF θα απλουστεύσει τις υπηρεσίες της και θα τις καταστήσει πιο ευπροσάρμοστες. Ειδικότερα, η CNAF θα προσφέρει νέα προϊόντα (Euroconcept και Première Club) σε πτήσεις μικρών και μεγάλων αποστάσεων αντιστοίχως.

2. Στόλος, προγραμματισμός και διαχείριση της απόδοσης

Η CNAF θα οργανώσει ορθολογικά τον στόλο της, μειώνοντας τους τύπους αεροσκαφών (έξι τύποι αεροσκαφών θα αποσυρθούν από τον ενεργό στόλο).

Η CNAF θα σταθεροποιήσει περισσότερο τον προγραμματισμό της: μόνον ένας τύπος αεροσκάφους θα χρειάζεται για κάθε δρομολόγιο μεγάλης αποστάσεως και οι επιμέρους στόλοι κάθε περιφερειακού κέντρου κερδών (βλέπε κατωτέρω) θα καταστούν περισσότερο ομοιογενείς, τα διατηρούμενα δρομολόγια του δικτύου θα πρέπει να έχουν μια ορισμένη ελάχιστη συχνότητα, ενώ θα μειωθούν οι πτήσεις πολλαπλών ενδιαμέσων στάσεων. Τα μέτρα αυτά θα επιφέρουν μείωση των λειτουργικών δαπανών, παράλληλα με αύξηση της μέσης ημερήσιας χρησιμοποίησης στόλου και προσωπικού.

Η CNAF θα απλουστεύσει το δίκτυό της. Προβλέπει σχετικά μικρή ανάπτυξη του ευρωπαϊκού της δικτύου. Η CNAF θα αυξήσει τη συχνότητα των πτήσεών της στα επικερδή δρομολόγια, θα επεκταθεί στα δρομολόγια μεγάλων αποστάσεων (ιδιαίτερα, στην Ανατολική Ευρώπη, όπου η CNAF θα ακολουθήσει μια πολιτική εκτέλεσης ελάχιστου αριθμού ημερησίων πτήσεων), θα εγκαταλείψει τις «άγονες» γραμμές και θα εστιάσει την προσοχή της στα δρομολόγια που έχουν ευοίωνες προοπτικές ανάπτυξης.

Η εταιρεία θα χρησιμοποιήσει ένα σύστημα διαχείρισης της απόδοσης, προκειμένου να αυξήσει τα έσοδα και τους συντελεστές πληρότητας, και άρα να αυξήσει τα κέρδη της.

Γ) *Αναδιοργάνωση της εταιρείας*

Η CNAF θα ανασυγκροτηθεί σε 11 κέντρα εκμετάλλευσης, τα οποία θα είναι υπεύθυνα για τα οικονομικά τους αποτελέσματα. Από το φθινόπωρο του 1994, οι δραστηριότητες αεροπορικών μεταφορών θα αναδιοργανωθούν σε έξι κέντρα εκμετάλλευσης. Θα δημιουργηθεί ένα κέντρο για μεταφορές φορτίου και πέντε κέντρα που θα είναι αρμόδια για διάφορες γεωγραφικές περιοχές επιβατικής κίνησης: Ευρώπη και προορισμούς μεσαίων αποστάσεων, Αφρική και Μέση Ανατολή, Βόρειο και Νότιο Αμερική, Ασία-Ειρηνικό Ωκεανό, Καραϊβική-Ινδικό Ωκεανό. Κάθε κέντρο θα διαθέτει ίδιο ενεργητικό και θα είναι υπεύθυνο για την παραγωγή του, τις εμπορικές του δραστηριότητες και τις δραστηριότητες διαχείρισης. Στα άλλα κέντρα θα ανατεθούν δραστηριότητες συμπληρωματικές των αεροπορικών μεταφορών: πωλήσεις, συντήρηση (δύο κέντρα), ηλεκτρονικοί υπολογιστές και τηλεπικοινωνίες, τα αεροδρόμια του Παρισιού (Charles de Gaulle και Orly). Οι χρηματοοικονομικές συναλλαγές μεταξύ των κέντρων θα πραγματοποιούνται βάσει εσωτερικών τιμών, οι οποίες θα αποτελούν το αντικείμενο διαπραγματεύσεων ετησίως.

Δ) *Συμμετοχή των εργαζομένων της Air France*

Η CNAF θα διαμείνει δωρεάν μετοχές στους υπαλλήλους της, οι οποίοι θα είναι σε θέση να αυξήσουν τη συμμετοχή τους στο μετοχικό κεφάλαιο ως ένα είδος αποζημίωσης για την περικοπή των αποδοχών.

Η εφαρμογή του προγράμματος θα χρηματοδοτηθεί μέσω της αύξησης του κεφαλαίου και της πώλησης δευτερευόντων στοιχείων του ενεργητικού. Η CNAF αναμένει να εισπράξει επτά δισεκατομμύρια γαλλικά φράγκα περίπου από τις εν λόγω εκποιήσεις. Όσον αφορά τα ενσώματα πάγια στοιχεία του ενεργητικού, η CNAF θα εκχωρήσει κυρίως ορισμένα αεροσκάφη της· η μείωση του στόλου κατά 17 αεροπλάνα θα επιτευχθεί με την αγορά και την πώληση αεροσκαφών, καθώς και με τη λήξη συμβάσεων χρηματοδοτικής μίσθωσης. Η εκποίηση αεροσκαφών θα αποδώσει έσοδα, ύψους 4,1 δισεκατομμυρίων γαλλικών φράγκων. Εκτός από τα αεροσκάφη, η CNAF θα πωλήσει, μεταξύ άλλων, ανταλλακτικά (1,2 δισεκατομμύρια γαλλικά φράγκα), ένα κτίριο (0,4 δισεκατομμύρια γαλλικά φράγκα), καθώς και τη σειρά ξενοδοχείων Meridien.

Η γαλλική κυβέρνηση κοινοποίησε στην Επιτροπή την πρόθεσή της να αυξήσει, ως πλειοψηφών μέτοχος της αεροπορικής εταιρείας, το μετοχικό κεφάλαιο της CNAF κατά 20 δισεκατομμύρια γαλλικά φράγκα. Σύμφωνα με τις γαλλικές αρχές:

— η αύξηση κεφαλαίου θα καταβληθεί σε τρεις δόσεις: 10 δισεκατομμύρια γαλλικά φράγκα το 1994, 5 δισεκατομμύρια φράγκα το 1995 και 5 δισεκατομμύρια γαλλικά φράγκα το 1996. Η πρώτη εισφορά κεφαλαίου θα πραγματοποιηθεί μετά την έγκριση του προγράμματος, κατόπιν συμφωνίας μεταξύ των συνδικάτων των εργαζομένων και της εταιρείας. Η καταβολή των άλλων δύο δόσεων θα γίνει υπό τον όρο της αποτελεσματικής εφαρμογής των μέτρων αναδιάρθρωσης,

— η αύξηση κεφαλαίου θα είναι προς όφελος της CNAF και όχι των άλλων εταιρειών του ομίλου,

— η υπόψη εισφορά κεφαλαίου θα είναι η τελευταία που θα αποσκοπεί στην επανόρθωση της κατάστασης της εταιρείας. Η εισφορά κεφαλαίου θα καταβληθεί εν όψει του μελλοντικού ανοίγματος του κεφαλαίου της CNAF (που περιλαμβάνεται στον κατάλογο των προς ιδιωτικοποίηση εταιρειών της Γαλλίας) σε ιδιώτες επενδυτές,

— σε περίπτωση που η Επιτροπή θεωρήσει την εισφορά κεφαλαίου ως ενίσχυση κατά το άρθρο 92 παράγραφος 1 της συνθήκης, η ενίσχυση μπορεί να τύχει της παρέκκλισης που προβλέπεται στο άρθρο 92 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της συνθήκης ως ενίσχυση για την προώθηση της αναπτύξεως ορισμένων οικονομικών δραστηριοτήτων. Η

γαλλική κυβέρνηση υποστηρίζει ότι η ενίσχυση συνδέεται με το πρόγραμμα, το οποίο έχει ως στόχο την αποκατάσταση της οικονομικής και χρηματοοικονομικής ισορροπίας της εταιρείας εντός της περιόδου αναδιάρθρωσης. Η ενίσχυση δεν αλλοιώνει τους όρους των συναλλαγών κατά τρόπο που αντίκειται προς το κοινό συμφέρον. Το ύψος και το χρονοδιάγραμμα της αναδιάρθρωσης κεφαλαίου έχουν αποφασισθεί από τη γαλλική κυβέρνηση βάσει των πορισμάτων των συμβούλων. Με την αναδιάρθρωση κεφαλαίου, θα μειωθούν τα χρέη της εταιρείας, ώστε να επανέλθει σε κατάσταση χρηματοοικονομικής ισορροπίας. Η ενίσχυση δεν θα αυξήσει τη μεταφορική ικανότητα της CNAF εις βάρος των ανταγωνιστών της. Κατά την περίοδο αναδιάρθωσης, ο ενεργός στόλος θα αυξηθεί κατά ένα αεροσκάφος, ενώ ο συνολικός αριθμός θέσεων θα μειωθεί ελαφρά. Η κατά 8,3 % αύξηση της μεταφορικής ικανότητας (μετρούμενη σε προσφερόμενες θέσεις ανά χιλιόμετρο), κατά τη διάρκεια της περιόδου αναδιάρθρωσης, θα προέλθει από την καλύτερη χρησιμοποίηση του στόλου. Η προσφορά στα δρομολόγια μεσαίων αποστάσεων, στα οποία περιλαμβάνεται η κοινοτική αγορά, θα αυξηθεί μόνον κατά 2,8 % · η κύρια αύξηση της προσφοράς θα αφορά την κίνηση σε δρομολόγια μεγάλων αποστάσεων (10,2 %). Λαμβάνοντας υπόψη τη προβλεπόμενη αύξηση της κίνησης (περίπου 5,5 % ετησίως παγκοσμίως και 5 % ετησίως στην Ευρώπη), το μερίδιο της CNAF στην αγορά θα περιορισθεί. Από την άλλη πλευρά, η διάλυση της CNAF θα είχε επιπτώσεις που θα αντέβαιναν προς το κοινό συμφέρον, διότι θα αποδυνάμωνε τον ανταγωνισμό στη ευρωπαϊκή αγορά αεροπορικών μεταφορών και τη διάθεση της ευρωπαϊκής πολιτικής αεροπορίας έναντι εκείνων της Αμερικής και της Ασίας. Η διάλυση της CNAF θα είχε ολέθριες συνέπειες στην απασχόληση, σε μια περίοδο κατά την οποία η Ευρωπαϊκή Ένωση πλήττεται σοβαρά από την ανεργία.

III

Η Επιτροπή κίνησε τη διαδικασία του άρθρου 93 παράγραφος 2, διότι είχει ορισμένες αμφιβολίες όσον αφορά τα ακόλουθα σημεία:

1. η ενίσχυση και το πρόγραμμα επικεντρώνονται αποκλειστικά στην εταιρεία CNAF, ενώ η οικονομική πραγματικότητα επιβάλλει ένα σχέδιο αναδιάρθρωσης να λαμβάνει υπόψη την οικονομική κατάσταση και τις προοπτικές του όλου ομίλου. Η Επιτροπή έπρεπε να εξετάσει τις επιπτώσεις της ενίσχυσης και του προγράμματος στα αποτελέσματα της εταιρείας CNAF και ολοκλήρου του ομίλου, προκειμένου να επαληθεύσει κατά πόσον το πρόγραμμα είναι επαρκές για την αποκατάσταση της βιωσιμότητας της επιχείρησης·

2. κατά πόσον θα είναι αποτελεσματική η εκτέλεση του προγράμματος και η εφαρμογή του στους διάφορους τομείς, συμπεριλαμβανομένων και των κοινωνικών μέτρων·

3. μήπως η ενίσχυση αλλοιώνει τους όρους των συναλλαγών στα δρομολόγια στα οποία οι αεροπορικές εταιρείες που ανήκουν στον όμιλο Air France ευρίσκονται σε ανταγωνισμό με άλλες ευρωπαϊκές εταιρείες·

4. μήπως η ενίσχυση είναι δυσανάλογη προς τις ανάγκες της αναδιάρθρωσης και καταλήγει σε υπερκεφαλαιοποίηση. Επ' αυτού, η Επιτροπή ήταν ανάγκη να αναλύσει και να εκτιμήσει τη φύση (μετοχικό κεφάλαιο ή χρέη) ορισμένων ομολόγων που εξέδωσε ο όμιλος (TSDI, ORA και TSIP)·

5. κατά πόσον η ενίσχυση είναι η τελευταία που χορηγείται υπέρ του ομίλου και δεν χρησιμοποιείται για την απόκτηση επιπλέον συμμετοχής στο κεφάλαιο άλλων ευρωπαϊκών αερομεταφορέων·

6. κατά πόσον η γαλλική κυβέρνηση δεν θα επιχειρήσει να επέμβει στη διαχείριση του ομίλου παρά μόνον για εμπορικούς λόγους.

IV

Ως τα σχόλια που υπέβαλαν τα τρίτα μέρη, αξίζει να αναφερθεί ότι κανείς δεν αμφισβήτησε ότι η προβλεπόμενη εισφορά κεφαλαίου υπέρ του ομίλου Air France έχει τον χαρακτήρα ενίσχυσης. Η πλειονότητα των μερών συμμερίζεται τις αμφιβολίες της Επιτροπής σχετικά με την εφαρμογή του άρθρου 92 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της συνθήκης και του άρθρου 61 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της συμφωνίας για τον ΕΟΧ στην περίπτωση της επίμαχης ενίσχυσης. Τα κυριότερα θέματα που έθιξαν τα τρία μέρη συνοψίζονται ως εξής:

— η ενίσχυση είναι προς όφελος του ομίλου, και όχι μόνον της CNAF, η οποία θα μπορούσε να αναδιανείμει την ενίσχυση στις θυγατρικές της. Ενδεχόμενος διαχωρισμός της CNAF, από την Air Inter και Air Charter, θα ήταν τεχνητός, διότι θα ήταν ακόμη δυνατό να εφαρμοσθεί συντονισμένη εμπορική στρατηγική για όλες τις εταιρείες του ομίλου,

— οι γαλλικές αρχές δεν προσέφεραν επαρκείς πληροφορίες για το πρόγραμμα, ιδιαίτερα σχετικά με το μελλοντικό δίκτυο,

— το πρόγραμμα δεν επαρκεί για να αποκαταστήσει τη βιωσιμότητα εντός τριετίας, εάν συγκριθούν οι προτεινόμενες περικοπές δαπανών, (ιδιαίτερα, όσον αφορά το προσωπικό) και μειώσεις επενδύσεων με τις συνεχείς προσπάθειες αναδιάρθρωσης που καταβάλλουν οι ανταγωνιστές της Air France. Εν πάση περιπτώσει, δεν θα καταστεί δυνατό να προβεί ο όμιλος σε αναδιάρθρωση, λόγω της συνεχούς παρεμβολής της γαλλικής κυβέρνησης στη διαχείριση της εταιρείας,

— η ενίσχυση είναι δυσανάλογη προς τις ανάγκες αναδιάρθρωσης και θα καταλήξει σε υπερκεφαλαιοποίηση του ομίλου, ο οποίος θα αποκτήσει ισχυρό πλεονέκτημα έναντι των ανταγωνιστών του. Επιπλέον, ο όμιλος δεν χρειάζεται τόσο σημαντικό ποσό ενίσχυσης, αφού είναι σε θέση να χρηματοδοτήσει την αναδιάρθρωσή του, μέσω της εκποίησης δευτερευόντων στοιχείων του ενεργητικού (π.χ. Meridien και Servair), ή μειώνοντας τις επενδύσεις του σε άλλες εταιρείες (δηλαδή τη Sabena), αναβάλλοντας τις επενδύσεις σε στόλο ή μέσω της απόσυρσης από δρομολόγια που δεν είναι επικερδή,

— δεν πληρούνται οι όροι υπαγωγής στην εξαίρεση του άρθρου 92 παράγραφος 3 στοιχείο γ), διότι πρέπει να εκτιμηθεί από την πλευρά της Κοινότητας κατά πόσον η ενίσχυση συμβιβάζεται με την κοινή αγορά. Η Επιτροπή οφείλει να λάβει υπόψη την ανάπτυξη ενός τομέα στο σύνολό του και όχι μόνον την ανάπτυξη του δικαιούχου της ενίσχυσης,

— η ενίσχυση θα προκαλέσει σοβαρές στρεβλώσεις του ανταγωνισμού και θα αλλοιώσει τους όρους των συναλλαγών κατά τρόπο που αντίκειται προς το κοινό συμφέρον, διότι θα μεταβιβάσει τις δυσχέρειες του ομίλου Air France στους ανταγωνιστές του. Η γαλλική κυβέρνηση δεν πρέπει να παρέχει οποιαδήποτε προνομιακή μεταχείριση στον όμιλο Air France, ούτε η συμπεριφορά της να δημιουργεί διακρίσεις εις βάρος των ανταγωνιστών του ομίλου Air France, ιδιαίτερα όσον αφορά τις πολλαπλές αναθέσεις εκμετάλλευσης και την πρόσβαση σε αερολιμενικές εγκαταστάσεις (π.χ. πρόσβαση στο Orly West). Ο όμιλος Air France δεν πρέπει να επιχειρήσει να αυξήσει τη μεταφορική ικανότητά του ή να καθορίσει τους ναύλους του σε επίπεδα κάτω του κόστους του. Σε ορισμένα δρομολόγια εντός της Ευρώπης, στα οποία επικρατεί έντονος ανταγωνισμός, όπως επίσης και σε ορισμένα μη ευρωπαϊκά δρομολόγια (π.χ. Γαλλικές Δυτικές Ινδίες), η μεταφορική ικανότητα του ομίλου Air France πρέπει να περιορισθεί και ο όμιλος Air France δεν είναι δυνατό να διαδραματίζει ηγετικό ρόλο στον καθορισμό των τιμών (price leader). Τέλος, η γαλλική εγχώρια αγορά πρέπει να ανοίξει στον ανταγωνισμό, ιδιαίτερα κατόπιν των δύο αποφάσεων της Επιτροπής της 27ης Απριλίου 1994 σχετικά με την πρόσβαση στο αεροδρόμιο του Παρισιού Orly,

— σε περίπτωση που η Επιτροπή κρίνει ότι η ενίσχυση συμβιβάζεται με την κοινή αγορά, δεν πρέπει να επιτραπεί στον όμιλο Air France να αποκτήσει συμμετοχή στο μετοχικό κεφάλαιο οποιουδήποτε άλλου αερομεταφορέα και η ενίσχυση πρέπει να είναι η τελευταία που καταβάλλεται προς όφελος του ομίλου,

— η Επιτροπή πρέπει να προσδιορίσει τους «εμπορικούς λόγους», οι οποίοι ενδέχεται να δικαιολογούν την επέμβαση της κυβέρνησης στη διαχείριση,

— απαιτείται αυστηρή παρακολούθηση και η καταβολή των επομένων δόσεων της κρατικής ενίσχυσης πρέπει να εξαρτάται από την επίτευξη ειδικών στόχων.

V

Εις απάντηση της επιστολής της Επιτροπής, με την οποία τις πληροφορούσε για την έναρξη της διαδικασίας του άρθρου 93 παράγραφος 2, οι γαλλικές αρχές απέστειλαν έγγραφα που αφορούν, κυρίως, το πρόγραμμα και τη σκοπούμενη αναδιάρθρωση κεφαλαίου της CNAF. Επιπλέον, με επιστολή της 14ης Ιουλίου 1994, η γαλλική κυβέρνηση προσέφερε τις ακόλουθες διευκρινίσεις και ανέλαβε τις ακόλουθες δεσμεύσεις:

Οι δεσμεύσεις, τις οποίες ανέλαβαν οι γαλλικές αρχές με την εν λόγω επιστολή, αφορούν την Air France. «Με την επωνυμία Air France, νοείται η Compagnie Nationale Air France, καθώς και κάθε εταιρεία στην οποία έχει συμμετοχή μεγαλύτερη από 50 %, εξαιρουμένης της Air Inter».

1. οι γαλλικές αρχές αναλαμβάνουν τη δέσμευση να καταβληθεί ολόκληρη η ενίσχυση αποκλειστικά προς όφελος της Air France. Προκειμένου να αποφευχθεί οποιαδήποτε μεταφορά της ενίσχυσης προς την εταιρεία Air Inter, θα συσταθεί, πριν από τις 31 Δεκεμβρίου 1994, μια εταιρεία χαρτοφυλακίου, η οποία θα είναι πλειοψηφών μέτοχος στις εταιρείες Air France και Air Inter. Η κυβέρνηση αναλαμβάνει, ομοίως, τη δέσμευση να μην πραγματοποιηθεί, μεταξύ των εταιρειών του ομίλου, ούτε μετά την ίδρυση της εταιρείας χαρτοφυλακίου, ουδεμία χρηματοοικονομική μεταφορά η οποία δεν εντάσσεται στο πλαίσιο μιας συνήθους εμπορικής σχέσης. Επομένως, όλες οι παροχές υπηρεσιών και εκχωρήσεις αγαθών μεταξύ των εταιρειών πραγματοποιούνται σε τιμές ελεύθερης αγοράς (π.χ. συντήρηση, υπηρεσίες εδάφους, μηχανογραφημένα συστήματα κρατήσεως θέσεων και λοιπές μηχανογραφημένες υπηρεσίες, κατάρτιση του προγράμματος, εκπροσώπηση σε άλλες χώρες κ.λπ.)· σε καμία περίπτωση, η Air France δεν θα εφαρμόσει ειδικές ευνοϊκές τιμές προς όφελος της Air Inter·

2. η γαλλική κυβέρνηση επιβεβαιώνει την πρόθεσή της να προβεί στην ιδιωτικοποίηση της Air France. Η διαδικασία ιδιωτικοποίησης θα δρομολογηθεί κατόπιν της επανόρθωσης της οικονομικής και χρηματοοικονομικής κατάστασης της επιχείρησης, σύμφωνα με το πρόγραμμα. Η απόφαση για την πραγματοποίηση της μεταβίβασης της Air France από το δημόσιο στον ιδιωτικό τομέα θα ληφθεί, συνεκτιμώντας ομοίως την κατάσταση των χρηματοοικονομικών αγορών, κατά τρόπο ώστε η εν λόγω πώληση στοιχείων του ενεργητικού να μην είναι εις βάρος της περιουσίας του Δημοσίου·

3. η γαλλική κυβέρνηση αναφέρει στην Επιτροπή ότι οι αναληφθείσες από τις 11 Απριλίου 1994 εργασίες, προκειμένου να καθορισθούν οι λεπτομέρειες εφαρμογής του Projet pour l'Entreprise, όπως και το αποτέλεσμα των διαπραγματεύσεων οι οποίες διεξήχθησαν με τις οργανώσεις εκπροσώπησης του προσωπικού (προσωπικό εδάφους και ιπτάμενο προσωπικό), επιτρέπουν να τεθεί σε εφαρμογή το σύνολο των μέτρων που περιέχει το πρόγραμμα αναδιάρθρωσης.

Είναι σκόπιμο να σημειωθεί, ιδιαίτερα, ότι στη συμφωνία-πλαίσιο, που υπεγράφη την 31 Μαρτίου 1994 από πλευράς έξι συνδικάτων, στα οποία προσετέθη ένα έβδομο στις 6 Απριλίου 1994, προσχώρησαν επίσης, στις 9 Ιουνίου 1994, τρεις επαγγελματικές οργανώσεις του τεχνικού ιπτάμενου προσωπικού.

Υπό αυτές τις προϋποθέσεις, η γαλλική κυβέρνηση επιβεβαιώνει ότι η Air France θα προβεί στην πλήρη εφαρμογή του Projet pour l'Entreprise, όπως αυτό ανακοινώθηκε στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή στις 18 Μαρτίου 1994, ιδιαίτερα όσον αφορά τους ακόλουθους στόχους παραγωγικότητας, μετρούμενους σε ισοδύναμο επιβατών ή τόνων ανά χιλιόμετρο (EPKT) /εργαζόμενο, καθ' όλη τη διάρκεια της εφαρμογής του προγράμματος αναδιάρθρωσης:

— 1994: 1 556 200 EPKT/εργαζόμενο,

— 1995: 1 725 500 EPKT/εργαζόμενο,

— 1996: 1 829 200 EPKT/εργαζόμενο.

Οι γαλλικές αρχές αναλαμβάνουν ομοίως δέσμευση:

4. να έχουν, έναντι της Air France, συνήθη συμπεριφορά μετόχου, να επιτρέπουν στην εταιρεία να κάνει διαχείριση μόνον βάσει των αρχών που ισχύουν για τις εμπορικές συναλλαγές και να μην αναμειγνύονται στη διαχείρισή της για άλλους λόγους πλην εκείνων που συνδέονται με την ιδιότητά τους ως μετόχων·

5. να μην χορηγήσουν πλέον στην Air France, κατά τη διάρκεια εφαρμογής του προγράμματος αναδιάρθρωσης, ούτε νέα κονδύλια, ούτε άλλες ενισχύσεις, υπό οποιαδήποτε μορφή (υπό την επιφύλαξη της εφαρμογής του άρθρου 4 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92 σχετικά με την ενδεχόμενη αντισταθμιστική αποζημίωση λόγω της επιβολής υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας)·

6. να φροντίσουν ώστε, κατά τη διάρκεια εφαρμογής του προγράμματος, η ενίσχυση να χρησιμοποιηθεί αποκλειστικά από την Air France για τους σκοπούς της αναδιάρθρωσης της εταιρείας, και όχι για να αποκτήσει νέες συμμετοχές σε άλλους αερομεταφορείς·

7. η καταβολή της δεύτερης και της τρίτης δόσης αύξησης κεφαλαίου να εξαρτηθεί από την πραγματική υλοποίηση του Projet pour l'Entreprise και την επίτευξη των προβλεπομένων αποτελεσμάτων (ιδίως, όσον αφορά τα αποτελέσματα εκμετάλλευσης και τους δείκτες παραγωγικότητας, μετρούμενους σε ΕΡΚΤ/εργαζόμενο)·

8. να υποβάλλουν στην Επιτροπή έκθεση για την πορεία του προγράμματος αναδιάρθρωσης και για την οικονομική και χρηματοοικονομική κατάσταση της Air France. Οι εκθέσεις αυτές θα υποβάλλονται τουλάχιστον οκτώ εβδομάδες πριν από την καταβολή της δεύτερης και της τρίτης δόσης ενίσχυσης, κατά το 1995 και το 1996·

9. να αποδέχονται τη διεξαγωγή επαληθεύσεων, εκ μέρους της Επιτροπής, εάν το κρίνει αναγκαίο και ενόψει, μεταξύ άλλων της εξέλιξης του οικονομικού κλίματος και της αγοράς, όσον αφορά την ορθή εφαρμογή του προγράμματος, καθώς και όσον αφορά την τήρηση των όρων από τους οποίους εξαρτάται η έγκριση της ενίσχυσης, από πλευράς ανεξαρτήτων συμβούλων τους οποίους επιλέγει η Επιτροπή σε συνεννόηση με τη γαλλική κυβέρνηση·

10. να μην αυξήσουν, κατά τη διάρκεια εφαρμογής του προγράμματος, πέραν του 146, τον αριθμό αεροσκαφών του στόλου της Compagnie Nationale Air France που ευρίσκοντο υπό την εκμετάλλευσή της·

11. να μην αυξήσουν, κατά τη διάρκεια εφαρμογής του προγράμματος, την προσφορά της Compagnie Nationale Air France άνω του επιπέδου του 1993, στα ακόλουθα δρομολόγια:

— Παρίσι, προς όλους τους προορισμούς εντός του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου [7 045 εκατομμύρια προσφερόμενες θέσεις/χιλιόμετρο (SKO)],

— Προβηγκία, προς όλους τους προορισμούς εντός του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου (1 413,4 εκατομμύριο SKO).

Η προσφορά αυτή είναι δυνατόν να αυξηθεί κατά 2,7 % ετησίως, εκτός εάν ο ρυθμός ανάπτυξης κάθε αντίστοιχης αγοράς είναι χαμηλότερος. Ωστόσο, εάν ο ετήσιος ρυθμός ανάπτυξης των εν λόγω αγορών υπερβαί το 5 %, η προσφορά δύναται να αυξηθεί επιπλέον του 2,7 %, κατά το ποσοστό αύξησης πέραν του 5 %·

12. να εξασφαλίσουν ότι η Air France δεν ακολουθεί, κατά τη διάρκεια εφαρμογής του προγράμματος, πρακτικές όπως να προτείνει ναύλους κατώτερους από εκείνους που ζητούν οι ανταγωνιστές της, για ισοδύναμη προσφορά, στα δρομολόγια στα οποία εκτελεί πτήσεις εντός του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου·

13. να μην παρέχουν προτιμησιακή μεταχείριση στην Air France όσον αφορά την άσκηση δικαιωμάτων μεταφορών·

14. να φροντίσουν ώστε η Air France να μην εκμεταλλεύσεται, κατά τη διάρκεια εφαρμογής του προγράμματος, μεταξύ της Γαλλίας και των άλλων χωρών του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου, μεγαλύτερο αριθμό τακτικών γραμμών από εκείνες που εκμεταλλευόταν το 1993 (89 γραμμές)·

15. να περιορίσουν, κατά τη διάρκεια εφαρμογής του προγράμματος, την προσφορά της Air Charter στο επίπεδο του 1993 (3 047 θέσεις και 17 αεροπλάνα), με δυνατότητα ετήσιας αύξησης που αντιστοιχεί στον ρυθμό ανάπτυξης της αγοράς·

16. να προσφέρουν την εγγύηση ότι κάθε εκχώρηση αγαθών και παροχή υπηρεσιών από πλευράς Air France προς όφελος της Air Charter θα αντικατοπτρίζει τις τιμές ελεύθερης αγοράς·

17. να φροντίσουν ώστε η Air France να εκχωρήσει, υπό τους πλέον ευνοϊκούς γι' αυτήν χρηματοοικονομικούς, εμπορικούς και νομικούς όρους, και πριν από το τέλος του έτους, τη συμμετοχή τους στην εταιρεία ξενοδοχείων Meridien.

Συν τοις άλλοις, με επιστολή της 18ης Ιουλίου 1994, η γαλλική κυβέρνηση ανέλαβε τις ακόλουθες δύο επιπλέον δεσμεύσεις:

18. «η γαλλική κυβέρνηση θα συνεχίσει την τροποποίηση, το συντομότερο δυνατόν, σε συνεννόηση με τον Οργανισμό Αερολιμένων Παρισιού, των κανόνων κατανομής της κυκλοφορίας για το σύστημα αερολιμένων Παρισιού, κατά τρόπο σύμφωνο προς την απόφαση της Επιτροπής της 27ης Απριλίου 1994 σχετικά με το άνοιγμα του δρομολογίου Orly-Λονδίνο·

19. η γαλλική κυβέρνηση θα φροντίσει ώστε οι αναγκαίες εργασίες για την αναδιαμόρφωση των δύο αεροσταθμών του Orly, οι οποίες εκτελούνται από τον Οργανισμό Αερολιμένων Παρισιού, καθώς και με ενδεχόμενη συμφόρηση του ενός ή του άλλου από τους δύο αεροσταθμούς, να μην διαταράσσουν τους όρους ανταγωνισμού εις βάρος των εταιρειών που τους χρησιμοποιούν.»

VI

Σύμφωνα με το άρθρο 92 παράγραφος 1 της συνθήκης και με το άρθρο 61 παράγραφος 1 της συμφωνίας για τον ΕΟΧ (στο εξής «η συμφωνία»), ενισχύσεις που χορηγούνται, υπό οποιαδήποτε μορφή, από τα κράτη μέλη ή με κρατικούς πόρους και που νοθεύουν ή απειλούν να νοθεύσουν τον ανταγωνισμό δια της ευνοϊκής μεταχειρίσεως ορισμένων επιχειρήσεων ή ορισμένων κάδων παραγωγής είναι ασυμβίβαστες με την κοινή αγορά και με την προαναφερθείσα συμφωνία, κατά το μέτρο που επηρεάζουν τις συναλλαγές μεταξύ κρατών μελών και μεταξύ συμβαλλομένων μερών της συμφωνίας.

Η Συνθήκη της Ρώμης και η συμφωνία καθιερώνουν την αρχή της ουδετερότητας έναντι του καθεστώτος ιδιοκτησίας στα κράτη μέλη (άρθρο 222 της συνθήκης και άρθρο 125 της συμφωνίας), καθώς και την αρχή της ισότητας μεταξύ δημοσίων και ιδιωτικών επιχειρήσεων. Δυνάμει των εν λόγω αρχών, οι ενέργειες της Επιτροπής δεν επιτρέπεται ούτε να βλάπτουν, ούτε να ωφελούν τις δημόσιες επιχειρήσεις, όταν εισφέρουν κεφάλαιο σε επιχειρήσεις. Εντούτοις, η Επιτροπή πρέπει να ερευνά τις χρηματοοικονομικές εισφορές σε εταιρείες, ώστε τα κράτη μέλη να μην παραβιάζουν τους κανόνες της συνθήκης περί κρατικών ενισχύσεων.

Προκειμένου να αποφανθεί κατά πόσον πρόκειται για περίπτωση χορήγησης κρατικής ενίσχυσης, η Επιτροπή καλείται να θεμελιώσει την κρίση της στην «αρχή του επενδυτή σε οικονομία αγοράς». Βάσει της εν λόγω αρχής, δεν αποτελεί κρατική ενίσχυση η εισφορά νέων κεφαλαίων υπό προϋποθέσεις που θα ήταν παραδεκτές για έναν ιδιώτη επενδυτή ο οποίος ενεργεί υπό κανονικές συνθήκες οικονομίας της αγοράς [1].

Η Επιτροπή είναι της γνώμης ότι, σε περίπτωση απόκτησης μετοχικών μεριδίων σε κρατικές εταιρείες, πρόκειται για κρατική ενίσχυση «όταν η οικονομική κατάσταση της επιχείρησης, και κυρίως η διάρθρωση και το μέγεθος του χρέους της, είναι τέτοια που να μην φαίνεται κυρίως η διάρθρωση και το μέγεθος του χρέους της, είναι τέτοια που να μην φαίνεται δικαιολογημένο να προεξοφληθεί η κανονική απόδοση (σε μερίσματα ή σε κεφαλαιακά κέρδη) των επενδεδυμένων κεφαλαίων σε εύλογη προθεσμία» [2]. Όταν αφορά την αρχή του επενδυτή σε οικονομία αγοράς, το Δικαστήριο έχει τονίσει ότι η συμπεριφορά ενός ιδιώτη επενδυτή, με την οποία πρέπει να συγκρίνεται η παρέμβαση του δημοσίου επενδυτή, πρέπει να αντιστοιχεί τουλάχιστον προς εκείνη μιας ιδιωτικής εταιρείας χαρτοφυλακίου ή ενός ιδιωτικού ομίλου που επιδιώκει μια διαρθρωτική πολιτική, γενική ή κλαδική, με γνώμονα προοπτικές μακροπρόθεσμης αποδοτικότητας [3]. Εάν μια εταιρεία λειτουργεί με ζημία, ο εν λόγω επενδυτής που πραγματοποιεί μακροπρόθεσμη επένδυση θα στήριζε την απόφασή του σε ένα συνεκτικό πρόγραμμα αναδιάρθρωσης. Η Επιτροπή ζήτησε από τις γαλλικές αρχές πληροφορίες σχετικά με την αναφερόμενη απόδοση της επένδυσης. Οι γαλλικές αρχές υποστηρίζουν ότι η απόφαση για αύξηση της εισφοράς κεφαλαίου στην CNAF αποτελεί ορθολογική στρατηγική του πλειοψηφούντος μετόχου. Από χρηματοοικονομική άποψη, η αύξηση κεφαλαίου αποτελεί καλύτερη επιλογή από την εκκαθάριση της CNAF. Οι γαλλικές αρχές, λαμβάνοντας υπόψη τις επαχθείς κοινωνικές υποχρεώσεις, τα μεγάλα δάνεια και τη χαμηλή αξία ρευστοποίησης των στοιχείων του ενεργητικού της εταιρείας, υποστηρίζουν ότι το κόστος εκκαθάρισης της εταιρείας θα ήταν κατά προσέγγιση 30 δισεκατομμύρια γαλλικά φράγκα, πόσο υψηλότερο από την εισφορά κεφαλαίου των 20 δισεκατομμυρίων γαλλικών φράγκων.

Οι γαλλικές αρχές δεν έδωσαν καμία πληροφορία σχετικά με τα βασικά δεδομένα, ούτε σχετικά με τη μέθοδο που χρησιμοποιήθηκε για τον υπολογισμό του ποσού των 30 δισεκατομμυρίων γαλλικών φράγκων. Ούτε έδωσαν οποιαδήποτε πληροφορία που να αποδεικνύει ότι η αξία εκκαθάρισης της εταιρείας (δηλαδή η αξία άμεσης ρευστοποίησης των στοιχείων του ενεργητικού μείον όλες τις σχετικές νόμιμες υποχρεώσεις) είναι πράγματι αρνητική, και μάλιστα μείον 30 δισεκατομμύρια γαλλικά φράγκα. Σημειωτέον στο πλαίσιο αυτό ότι, υπό συνήθεις εμπορικούς όρους, κανείς μέτοχος δεν είναι υποχρεωμένος να καταβάλει ποσό μεγαλύτερο από το εγγεγραμμένο κεφάλαιο, σε περίπτωση εκκαθάρισης μιας εταιρείας (public limited company). Εν πάση περιπτώσει. η Επιτροπή κρίνει ότι, λόγω των τεραστίων χρεών της CNAF, των αρνητικών ταμειακών ροών, των συνεχών σοβαρών ζημιών, καθώς και των χαμηλών περιθωρίων κέρδους που χαρακτηρίζουν τον κλάδο, ένας λογικός ιδιώτης επενδυτής δεν θα μπορούσε να αναμένει, ούτε καν μακροπρόθεσμα, επαρκή απόδοση από την υπό επένδυση. Είναι σχεδόν ανύπαρκτες οι πιθανότητες η CNAF, η οποία, σύμφωνα με τις χρηματοοικονομικές προβολές των συμβούλων, θα επιτύχει το πρώτο θετικό καθαρό αποτέλεσμα το 1996 (400 εκατομμύρια γαλλικά φράγκα), να αποφέρει επαρκή κέρδη ώστε να ανταμειφθούν οι χρηματοδοτικές προσπάθειες της κυβερνήσεως.

Ως εκ τούτου, η Επιτροπή είναι της γνώμης ότι η κοινοποιηθείσα εισφορά κεφαλαίου στην CNAF συνολικά κρατική ενίσχυση.

Λαμβάνοντας υπόψη το εκτεταμένο ευρωπαϊκό δίκτυο της CNAF και τον έντονο ανταγωνισμό που υπάρχει τα περισσότερα δρομολόγια της CNAF, η ενίσχυση στρεβλώνει τον ανταγωνισμό εντός του ΕΟΧ. Δεδομένου ότι ο τομέας πολιτικής αεροπορίας έχει διεθνή χαρακτήρα, η ενίσχυση αλλοιώνει τους όρους των συναλλαγών μεταξύ των χωρών του ΕΟΧ.

Υπό το φως των προαναφερομένων, η Επιτροπή κρίνει ότι η προβλεπόμενη εισφορά κεφαλαίου στην Air France συνιστά ενίσχυση, κατά το άρθρο 92 παράγραφος 1 της συνθήκης και το άρθρο 61 παράγραφος 1 της συμφωνίας.

Ενόψει της παρούσας διάρθρωσης του ομίλου Air France, η αύξηση κεφαλαίου της μητρικής εταιρείας (CNAF) πρέπει να

(1) Ανακοίνωση της Επιτροπής στα κράτη μέλη με τη συμμετοχή του δημοσίου στο κεφάλαιο επιχειρήσεων της 17ης Σεπτεμβρίου 1984, Δελτίο ΕΚ αριθ. 9 1984 · Δικαστήριο των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, συνεκδικαζόμενες υποθέσεις 296 και 318/82, Κάτω Χώρες και Leeuwarder Papierwarenfabriek BV κατά Επιτροπής, Συλλογή της Νομολογίας του Δικαστηρίου 1985, σελίδα 89, παράγραφος 17, σελίδα 823.

(2) Ανακοίνωση της Επιτροπής προς τα κράτη μέλη σχετικά με τη συμμετοχή του Δημοσίου στο κεφάλαιο επιχειρήσεων, Δελτίο ΕΚ 9/1984.

(3) Βλέπε υπόθεση 305/89, Ιταλία κατά Επιτροπής, Συλλογή της Νομολογίας του Δικαστηρίου 1991, σελίδα 1603, παράγραφος 24, σελίδα 1641.

εκληφθεί ως ενίσχυση προς όφελος ολοκλήρου του ομίλου. Εντούτοις, σύμφωνα με τις πληροφορίες που παρασχέθηκαν από τις γαλλικές αρχές σχετικά με τη μελλοντική διάρθρωση του ομίλου και τις αναληφθείσες δεσμεύσεις προκειμένου να αποφευχθεί οποιαδήποτε διαρροή προς όφελος της Air Inter (δέσμευση αριθ. 1), η Επιτροπή θεωρεί ότι ο δικαιούχος της ενίσχυσης είναι η CNAF και οι θυγατρικές της, συμπεριλαμβανομένης της Air Charter (βλέπε σημείο 4 κατωτέρω).

Η Επιτροπή δεν μπορεί να θεωρήσει ότι η ενίσχυση προς την CNAF συμβιβάζεται με την κοινή αγορά, σύμφωνα με το άρθρο 92 παράγραφος 2 της συνθήκης ή το άρθρο 61 παράγραφος 2 της συμφωνίας, αφού η ενίσχυση αυτή δεν ανταποκρίνεται σε καμία από τις υποθέσεις που προβλέπονται στις εν λόγω διατάξεις.

Στο άρθρο 92 παράγραφος 3 της συνθήκης και το άρθρο 61 παράγραφος 3 της συμφωνίας απαριθμούνται οι ενισχύσεις εκείνες που μπορούν να θεωρηθούν ως συμβιβάσιμες με την κοινή αγορά.

Στο άρθρο 92 παράγραφος 9 στοιχεία α) και γ) της συνθήκης και το άρθρο 61 παράγραφος 3 στοιχεία α) και γ) της συμφωνίας, προβλέπονται εξαιρέσεις προκειμένου περί ενισχύσεων για την προώθηση ή τη διευκόλυνση της αναπτύξεως ορισμένων περιοχών. Η ενίσχυση προς την CNAF δεν εμπίπτει στις εξαιρέσεις που ορίζονται στο άρθρο 92 παράγραφος 3 στοιχείο α) ή γ), στο τμήμα που αναφέρεται στις περιφερειακές ενισχύσεις, ούτε οι γαλλικές αρχές προέβαλαν επιχειρήματα περιφερειακής φύσεως για να υποστηρίξουν την προτεινόμενη ενίσχυση.

Όσον αφορά το άρθρο 92 παράγραφος 3 στοιχείο β) της συνθήκης και το άρθρο 61 παράγραφος 3 στοιχείο β) της συμφωνίας, πρέπει να σημειωθεί ότι η επίμαχη ενίσχυση δεν αποσκοπεί στην προώθηση της εκτέλεσης ενός σημαντικού σχεδίου κοινού ευρωπαϊκού ενδιαφέροντος, ούτε στην άρση σοβαρής διαταραχής της γαλλικής οικονομίας. Εξάλλου, οι γαλλικές αρχές δεν έχουν επικαλεσθεί τη διάταξη αυτή.

Ως προς την εξαίρεση, κατά το άρθρο 92 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της συνθήκης και το άρθρο 61 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της συμφωνίας «για την προώθηση της αναπτύξεως ορισμένων οικονομικών δραστηριοτήτων», η Επιτροπή μπορεί να θεωρήσει μια ενίσχυση αναδιάρθωσης ως συμβιβάσιμη με την κοινή αγορά, εάν πληροί ορισμένες προϋποθέσεις [1].

Η ύπαρξη των εν λόγω προϋποθέσεων πρέπει να εξετασθεί με γνώμονα τις δύο αρχές που διατυπώνονται στο άρθρο 92 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της συνθήκης και το άρθρο 61 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της συμφωνίας: η ενίσχυση πρέπει να είναι αναγκαία, κατά την άποψη της Κοινότητας, για την ανάπτυξη της συγκεκριμένης δραστηριότητας και δεν πρέπει να αλλοιώνει τους όρους των συναλλαγών κατά τρόπο που θα αντέκειτο προς το κοινό συμφέρον [2].

Η ερμηνεία των ανωτέρω κριτηρίων, με βάση τα δεδομένα του κλάδου πολιτικής αεροπορίας έχει δοθεί στο μνημόνιο αριθ. 2, στο οποίο ορίζεται ότι η Επιτροπή δύναται, σε ορισμένες περιπτώσεις, να αποφασίσει, σύμφωνα με το άρθρο 92, ότι μπορεί να χορηγηθεί ενίσχυση σε ορισμένες αεροπορικές εταιρείες οι οποίες αντιμετωπίζουν σοβαρές χρηματοοικονομικές δυσχέρειες, εφόσον συντρέχουν ορισμένες προϋποθέσεις:

α) η ενίσχυση πρέπει να εντάσσεται σε εγκριθέν από την Επιτροπή πρόγραμμα για την εξυγίανση της αεροπορικής εταιρείας, ούτως ώστε να μπορέσει να καταστεί κερδοφόρος εντός ευλόγου χρονικού διαστήματος, χωρίς να λάβει περαιτέρω ενισχύσεις·

β) η εκάστοτε ενίσχυση δεν επιτρέπεται να μεταβιβάσει τις δυσχέρειες του συγκεκριμένου κράτους μέλους στα υπόλοιπα κράτη μέλη της Κοινότητας·

γ) οποιαδήποτε ενίσχυση πρέπει να χορηγείται υπό καθεστώς διαφάνειας και να είναι δυνατή η διεξαγωγή σχετικών επαληθεύσεων.

Η Επιτροπή εξήτασε κατά πόσον πληρούνται οι όροι που τίθενται στο άρθρο 92 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της συνθήκης και το άρθρο 61 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της συμφωνίας, προκειμένου να κρίνει κατά πόσον η ενίσχυση συμβιβάζεται με την κοινή αγορά.

1. Η Επιτροπή εξήτασε την παρούσα κατάσταση του τομέα πολιτικής αεροπορίας.

Κατά το πρώτο ήμισυ του 1994, ο τομέας πολιτικής αεροπορίας φαίνεται ότι έχει σχεδόν ανακάμψει από την οικονομική κρίση που εκδηλώθηκε με την έναρξη του πολέμου του Περσικού Κόλπου, κατά το δεύτερο ήμισυ του 1990. Η επιβατική κίνηση αυξήθηκε κατά 14 % και 9 % το 1992 και το 1993, αντιστοίχως (πηγή AEA). Αυτή η ισχυρή τάση ανάπτυξης επιβεβαιώθηκε από τα αποτελέσματα που σημειώθηκαν κατά τους πρώτους μήνες του 1994 (Ιανουάριος-Μάιος), όταν η επιβατική κίνηση αυξήθηκε κατά 9,1 %, 9,9 %, 14,1 %, 5,9 % και 6,1 % αντιστοίχως, έναντι του ιδίου χρονικού διαστήματος πέρυσι. Αν και η αύξηση της επιβατικής κίνησης κατά τον Απρίλιο και τον Μάιο ήταν κάτω από το επίπεδο υψηλής αύξησης που παρατηρήθηκε κατά τους πρώτους μήνες του 1994, η Ευρώπη ήταν μία από τις περιοχές όπου διατηρήθηκε η αύξηση (τον Μάιο, η ενδοευρωπαϊκή κίνηση αυξήθηκε κατά 8,8 % έναντι του αντίστοιχου χρονικού διαστήματος το 1993). Παρ' όλα τα θετικά αυτά αποτελέσματα, μερικές ευρωπαϊκές εταιρείες ακόμη λειτουργούν με ζημία.

Οι ζημίες αυτές οφείλονται, κυρίως, μεταξύ άλλων στην παγκόσμια οικονομική ύφεση, η οποία έχει πολλαπλασιάσει τις επιπτώσεις του Περσικού Κόλπου και είχε τεράστιες συνέπειες για τον τομέα των αεροπορικών μεταφορών, ο οποίος επηρεάζεται ιδιαίτερα από μεταβολές του γενικού επιπέδου οικονομικής δραστηριότητας. Πολλοί επιβάτες που ταξιδεύουν στη διακεκριμένη θέση (business), η οποία κατά παράδοση αποτελεί έναν τομέα δραστηριότητας με υψηλή απόδοση, επιδιώκουν να καταβάλλουν χαμηλότερους ναύλους και το γεγονός αυτό συμβάλλει στα πενιχρά χρηματοοικονομικά αποτελέσματα των αεροπορικών εταιρειών. Ένας άλλος παράγοντας, που έχει επιδράσει αρνητικά στα αποτελέσματα των εταιρειών, είναι οι επενδύσεις σε αεροσκάφη, οι οποίες έλαβαν χώρα κατά τα τέλη της δεκαετίας του 1980, με βάση αισιόδοξα εμπορικά προγράμματα. Η παράδοση των εν λόγω αεροσκαφών έχει καταλήξει στην ύπαρξη πλεονάζουσας μεταφορικής ικανότητας, λόγω της σημαντικής αύξησης της προσφοράς, η οποία δεν έχει αντισταθμισθεί από αντίστοιχη αύξηση της ζήτησης. Για πολλές αεροπορικές εταιρείες, οι συντελεστές πληρότητας δεν είναι ακόμη επαρκείς ώστε η εκμετάλλευση να είναι εμπορικά βιώσιμη και, επομένως, για να γεμίσουν τα αεροπλάνα, οι εταιρείες αναγκάζονται να προσφέρουν ειδικούς ευνοϊκούς ναύλους ακόμη και κατά τη χειμερινή περίοδο.

[1] Όγδοη έκθεση περί της πολιτικής ανταγωνισμού, σημείου 176.
[2] Βλέπε απόφαση του Δικαστηρίου της 17ης Σεπτεμβρίου 1980 την υπόθεση αριθ. 730/79: Philip Morris κατά Επιτροπής. Συλλογή της Νομολογίας του Δικαστηρίου 1980, σελίδα 2671.

Παρ' όλα ταύτα, οι μελλοντικές προοπτικές του κλάδου της ευρωπαϊκής πολιτικής αεροπορίας είναι, σε μεσοπρόθεσμη βάση (1994—97), αρκετά θετικές (η προβλεπόμενη ετήσια αύξηση της κίνησης υπολογίζεται σε 6 % περίπου· βλέπε ετήσια έκθεση της IATA για το 1993). Η πλεονάζουσα μεταφορική ικανότητα παρουσιάζεται, ενόψει των ετών αυτών, ως φαινόμενο προσωρινής διάρκειας, το οποίο φαίνεται ότι θα εκλείψει έως το 1995 [βλέπε ανακοίνωση της Επιτροπής, η μελλοντική πορεία της πολιτικής αεροπορίας στην Ευρώπη, COM(94) 218 τελικό, σ. 7). Αυτό επιβεβαιώνεται, εξάλλου, από τη σταθερή αύξηση των συντελεστών πληρότητας κατά τους πρώτους μήνες του 1994 (τον Απρίλιο και το Μάϊο του 1994, οι συντελεστές πληρότητας ήταν 65,2 % και 65,7 %, αντιστοίχως).

Υπό το φως των προαναφερθέντων, η Επιτροπή κρίνει ότι η ευρωπαϊκή αγορά αεροπορικών μεταφορών δεν αντιμετωπίζει διαρθρωτική κρίση πλεονάζουσας μεταφορικής ικανότητας και η κατάσταση του κλάδου πολιτικής αεροπορίας δεν επιβάλλει γενικές περικοπές της μεταφορικής ικανότητας.

2. Η Επιτροπή εκτίμησε τη βιωσιμότητα του προγράμματος.

Η υπό εξέταση ενίσχυση έχει ως στόχο τη χρηματοδότηση για την εφαρμογή του προγράμματος και την αναδιάρθρωση των οικονομικών της CNAF. Όταν κίνησε τη διαδικασία του άρθρου 93 παράγραφος 2, η Επιτροπή έκρινε ότι, λαμβανομένης υπόψης της παρούσας διάρθρωσης του ομίλου Air France, αποτελεί αδυναμία του προγράμματος το γεγονός ότι επικεντρώνεται αποκλειστικά στην εταιρεία CNAF, αφήνοντας κατά μέρος την οικονομική κατάσταση και τις προοπτικές ολοκλήρου του ομίλου, ή τουλάχιστον των κυριοτέρων θυγατρικών του. Για το σκοπό αυτό, η Επιτροπή χρειαζόταν περισσότερες πληροφορίες όσον αφορά τις στρατηγικές και τα σχέδια για τις κυριότερες θυγατρικές.

Κατά τη διάρκεια της διαδικασίας, οι γαλλικές αρχές πληροφόρησαν την Επιτροπή ότι, προ της 31ης Δεκεμβρίου 1994, θα συγκροτήσουν μια εταιρεία χαρτοφυλακίου, η οποία θα είναι πλειοψηφών μέτοχος στην Compagnie Nationale Air France (περιλαμβανομένων και των θυγατρικών της), αφενός, και στην Air Inter, αφετέρου (1). Επιπλέον, όλες οι συναλλαγές μεταξύ των δύο εταιρειών θα πραγματοποιούνται υπό τους όρους που ισχύουν στην ελεύθερη αγορά. Η Επιτροπή τονίζει ότι η αναδιοργάνωση αυτή δεν πρέπει να συνεπάγεται οποιαδήποτε μεταβίβαση κρατικών πόρων, ως αντιστάθμισμα για τη μεταβίβαση μετοχών της Air Inter από την CNAF στην εταιρεία χαρτοφυλακίου.

Επιπροσθέτως, οι γαλλικές αρχές έχουν διευκρινίσει ότι η Air France σύντομα θα εκποιήσει τις κυριότερες θυγατρικές της (π.χ. την αλυσίδα ξενοδοχείων Meridien), προκειμένου να συμβάλει στη χρηματοδότηση του προγράμματος αναδιάρθρωσης και να εστιάσει την προσοχή της στη βασική δραστηριότητα των αεροπορικών μεταφορών. Κατόπιν ειδικών παρατηρήσεων επί του θέματος, η Επιτροπή θεωρεί ευπρόσδεκτη τη δέσμευση που ανέλαβαν οι γαλλικές αρχές ότι η Air France θα πωλήσει τα μερίδια μετοχών που κατέχει στη Meridien προ της 31ης Δεκεμβρίου 1994, υπό τους πλέον ευνοϊκούς για την Air France χρηματοοικονομικούς, εμπορικούς και νομικούς όρους (δέσμευση αριθ. 17)6. Το γεγονός ότι η γαλλική κυβέρνηση έχει αποφασίσει ότι η Air France θα πωλήσει τη Meridien στην υψηλότερη δυνατή τιμή ελαχιστοποιεί την ανάγκη να αναδιαρθρώσει το Δημόσιο το κεφάλαιο της Air France.

Στο πλαίσιο αυτό, η Επιτροπή θεωρεί ικανοποιητικό το γεγονός ότι, μετά τις σκοπούμενες πωλήσεις, δεν παραμένουν προς εκποίηση άλλα δευτερεύοντα στοιχεία του ενεργητικού, τα οποία θα μπορούσαν να αποφέρουν σημαντικά χρηματικά ποσά.

Όσον αφορά τα απαιτούμενα κονδύλια για επενδύσεις σε στόλο, η Επιτροπή σημειώνει ότι ανεβλήθησαν οι παραγγελίες αεροσκαφών. Επιπλέον, οι παραγγελίες έχουν ήδη μειωθεί κατά 21 % και έχουν καταβληθεί προσπάθειες για την περαιτέρω προσαρμογή των παραγγελιών. Κατά συνέπεια, η μέση ηλικία του στόλου θα αυξηθεί, έως το τέλος της περιόδου αναδιάρθρωσης, από 7,9 περίπου σε 9,3 περίπου έτη. Μεγαλύτερη καθυστέρηση των επενδύσεων σε στόλο θα σήμαινε περαιτέρω υποβάθμιση της μορφής του, η οποία θα ήταν εις βάρος της ανταγωνιστικότητας τηςAir France και θα έθετε σε κίνδυνο τη βιωσιμότητα της αναδιάρθρωσης.

Οι πληροφορίες που έδωσαν οι γαλλικές αρχές απαντούν στις ανησυχίες που εξέφρασε η Επιτροπή κατά την έναρξη της διαδικασίας. Η μελλοντική διάρθρωση της Air France και οι διευκρινίσεις σχετικά με τη διάθεση των κυριότερων δευτερευόντων στοιχείων του ενεργητικού αποδεικνύουν τη συνεκτικότητα του προγράμματος. Το γεγονός αυτό δικαιολογεί τη μελλοντική στρατηγική της εταιρείας, η οποία θα στοχεύει στην επίλυση των προβλημάτων της αεροπορικής εταιρείας.

Όσον αφορά τη σκοπιμότητα του προγράμματος, η εκτίμηση της Επιτροπής είναι η ακόλουθη. Στο πρόγραμμα παρατίθενται μια σειρά μέτρων που αντιπροσωπεύουν γνήσιες προσπάθειες για την αναδιάρθρωση της αεροπορικής εταιρείας.

Η Επιτροπή αναγνωρίζει, ιδιαίτερα, τις μεγάλες προσπάθειες που κατέβαλε η διοίκηση της Air France για την κατάρτιση ενός βιώσιμου προγράμματος, ιδιαίτερα στο κοινωνικό πεδίο. Οι μισθοί θα «παγώσουν» κατά τη διάρκεια της αναδιάρθρωσης και θα ανασταλούν οι προαγωγές κατά το 1994, ενδεχομένως, και κατά το 1995 και το 1996, ανάλογα με την κατάσταση της Air France. Ο χρόνος εργασίας θα χρησιμοποιείται καλύτερα και θα αυξηθεί μέχρι το ανώτατο νόμιμο όριο. Η Air France θα διανείμει δωρεάν μετοχές στους υπαλλήλους της, οι οποίοι θα είναι σε θέση να αυξήσουν τη συμμετοχή τους στο μετοχικό κεφάλαιο ως ένα είδος αποζημίωσης για τη μείωση των μισθών. Το ενδιαφερόμενο προσωπικό ενέκρινε το πρόγραμμα μέσω δημοψηφίσματος. Κατόπιν των πληροφοριών που παρεσχέθησαν από τις γαλλικές αρχές σχετικά με την έγκριση του προγράμματος από πλευράς συνδικαλιστικών οργανώσεων, η Επιτροπή είναι τώρα πεπεισμένη ότι τα προβλεπόμενα στο πρόγραμμα κοινωνικά μέτρα μπορούν να εγκριθούν στο σύνολό τους και το συνολικό πρόγραμμα αναδιάρθρωσης να εφαρμοσθεί επιτυχώς.

(1) Εφεξής, η Compagnie Nationale Air France και οι θυγατρικές της θα αναφέρονται ως «Air France».

Σοβαρό πλεονέκτημα του προγράμματος αποτελεί σαφώς η σχεδιαζόμενη αναδιάρθρωση της αεροπορικής εταιρείας (κέντρα κερδών, ευθυγράμμιση της ιεραρχικής δομής), στο πλαίσιο μιας προσπάθειας για πλήρη εξορθολογισμό της λειτουργίας της εταιρείας.

Όσον αφορά την παραγωγικότητα, οι προβλεπόμενες στο πρόγραμμα βελτιώσεις θα τοποθετήσουν την Air France σε θέση «καλού μέσου όρου», σε σύγκριση με άλλες ευρωπαϊκές αεροπορικές εταιρείες. Επί του θέματος αυτού, η Επιτροπή βασίζει την ανάλυσή της σε σύγκριση του δείκτη αποδοτικότητας, ήτοι του ισοδυνάμου εισπραχθέντων επιβατοχιλιομέτρων (Equivalent Revenue Passenger Kilometre-ERPK) ανά εργαζόμενο. Το ERPK αντιστοιχεί σε ένα σύνθετο αριθμό, που αντιπροσωπεύει εισπραχθέντα επιβατοχιλιόμετρα με την απόδοση επιβατοχιλιομέτρων, γίνεται λαμβάνοντας ως βάση ότι ένα τονοχιλιόμετρο είναι ισοδύναμο με 3,5 επιβατοχιλιόμετρα). Αυτός ο συνολικός δείκτης παρουσιάζει εμφανέστερα το συνολικό επίπεδο ζήτησης των υπηρεσιών της αεροπορικής εταιρείας, τόσο όσον αφορά μεταφορά επιβατών, όσο και φορτίου, ιδιαίτερα εάν οι εμπορευματικές μεταφορές είναι τόσο σημαντικές όσο στην περίπτωση της Air France. Αντικατοπτρίζει, επίσης, οποιαδήποτε βελτίωση των αδυναμιών της Air France ως προς το χαμηλό συντελεστή πληρότητας και την ανεπάρκεια της πυκνότητας του δικτύου [το δεύτερο δεν θα διαπιστωνόταν, εάν ο υπολογισμός του στόχου αποδοτικότητας βασιζόταν στην προσφορά, μετρούμενης σε προσφερόμενες θέσεις ανά χιλιόμετρο (SKO)].

Η παραγωγικότητα της Air France θα βελτιωθεί κατά 33,3 % στο χρονικό διάστημα της αναδιάρθρωσης (από 1,372 εκατομμύριο το 1993 σε 1,829 εκατομμύριο το 1996). Ο δείκτης τον οποίο θα επιτύχει η Air France το 1996 θα είναι ανώτερος από τον υπολογιζόμενο μέσο όρο των δεικτών που θα επιτύχουν οι άλλες επτά μεγαλύτερες αεροπορικές εταιρείες (Lufthansa, British Airways, KLM, Alitalia, Iberia, SAS, και Swissair, οι οποίες κατά μέσο όρο θα επιτύχουν 1,807 εκατομμύριο). Το γεγονός αυτό καθίσταται ακόμη περισσότερο αξιοσημείωτο, διότι ο μέσος όρος των εταιρειών αυτών (1,547 εκατομμύριο) ήταν υψηλότερος το 1993 από το επίπεδο της Air France (1,372 εκατομμύριο).

Η Επιτροπή θεωρεί ότι η επιτυχής εφαρμογή του προγράμματος μπορεί να επαναφέρει την οικονομική και χρηματοοικονομική βιωσιμότητα της Air France, η οποία είναι ο μεγαλύτερος αερομεταφορέας της Γαλλίας και ένας από τους τρεις μεγαλύτερους της Ευρώπης. Επί του θέματος αυτού, αξίζει να υπομνησθεί ότι η Air France έχει ήδη αρχίσει να εφαρμόζει με επιτυχία το πρόγραμμα. Κατά το τέλος Μαΐου 1994, η Air France είχε μεικτά κέρδη (Excédent Brut d'Explopitation-EBE) τα οποία ήταν κατά 10 εκατομμύρια γαλλικά φράγκα υψηλότερα από τα προβλεπόμενα, αν και οι αποδόσεις ευρίσκονται ακόμη σε μάλλον χαμηλά επίπεδα.

Η Επιτροπή σημειώνει με ικανοποίηση τη δέσμευση που ανέλαβε η γαλλική κυβέρνηση ότι η διαχείριση της Air France θα λαμβάνει χώρα σύμφωνα με τις αρχές που ισχύουν για τις εμπορικές συναλλαγές (δέσμευση αριθ. 4). Αυτό συνεπάγεται ότι η γαλλική κυβέρνηση, ως πλειοψηφών μέτοχος της Air France, θα ακολουθήσει μια συμπεριφορά που θα αποσκοπεί στο βέλτιστο εμπορικό συμφέρον της Air France. Συν τις άλλοις, η γαλλική κυβέρνηση δεν θα ακολουθήσει πολιτική επέμβασης στη διαχείριση της εταιρείας για άλλους λόγους πλην εκείνων που απορρέουν απο την ιδιότητά της ως μετόχου.

Από την προαναφερθείσα δέσμευση συνάγεται ότι η γαλλική κυβέρνηση πρέπει να αντιμετωπίζει την Air France ως μια συνήθη επιχείρηση, ιδιαίτερα όσον αφορά την παραχώρηση δικαιωμάτων μεταφορών ή τη χρησιμοποίηση χώρων των αερολιμένων (βλέπε δέσμευση αριθ. 13).

Μια γνήσια αναδιάρθρωση της Air France θα συμβάλει στην ανάπτυξη του κλάδου των αεροπορικών μεταφορών στην Ευρώπη, βελτιώνοντας την ανταγωνιστικότητά του στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας και είναι άρα προς το κοινό συμφέρον [1].

3. Η Επιτροπή εξήτασε κατά πόσον η ενίσχυση είναι ανάλογη προς τις ανάγκες της αναδιάρθρωσης.

Στην προκειμένη περίπτωση, η γαλλική κυβέρνηση κοινοποίησε στην Επιτροπή ότι προτίθεται να εισφέρει 20 δισεκατομμύρια γαλλικά φράγκα, τα οποία πρόκειται να καταβληθούν στην Air France σε τρεις δόσεις (10 δισεκατομμύρια το 1994 και από 5 δισεκατομμύρια το 1996).

Στην απόφαση για την έναρξη της διαδικασίας του άρθρου 93 παράγραφος 2, η Επιτροπή εξήτασε κατά πόσον υπάρχει κίνδυνος η ενίσχυση να καταλήξει σε υπερκεφαλαίωση της αεροπορικής εταιρείας. Στην περίπτωση της Air France, οι δανειακές εξαρτήσεις επηρεάζονται κατά πολύ από την ταξινόμηση ενός αριθμού ομολογιών, που εξέδωσε η εταιρεία κατά την περίοδο 1991-1993. Οι δανειακές εξαρτήσεις της Air France ποικίλλουν σημαντικά, ανάλογα με το κατά πόσον οι εν λόγω ομολογίες, από λογιστική άποψη, ταξινομούνται ως μετοχικό κεφάλαιο ή ως χρέος.

Κατά τα τελευταία πέντε έτη, η Air France έχει εκδώσει τους ακόλουθους χρηματοοικονομικούς τίτλους:

1) ORA (obligations remboursables en actions-ομολογίες μετατρέψιμες σε μετοχές)

   — Δεκέμβριος 1991: 1 250 000 000 γαλλικά φράγκα,

   — Απρίλιος 1993: 749 996 536 γαλλικά φράγκα.

   Οι τόκοι αποτελούνται από ένα σταθερό στοιχείο και ένα μεταβλητό εξαρτώμενο από τα κέρδη της εταιρείας. Οι δανειστές έχουν το δικαίωμα να ζητήσουν τη μετατροπή των δανείων τους σε μετοχές από την 1η Ιουνίου 1993. Η μετατροπή ομολογιών σε μετοχές, επί βάσεως μία προς μία, λαμβάνει χώρα το αργότερο έως την 1η Ιανουαρίου 2000·

2) TSDI (titres subordonnés á durée indéterminée reconditionnés-τίτλοι μειωμένης εξασφάλισης αόριστης διάρκειας, αναπροσαρμοζόμενοι)

   — Ιούνιος 1989: 2 500 000 000 γαλλικά φράγκα,

   — Μάϊος 1992: 2 600 000 000 γαλλικά φράγκα.

   Η διαχείριση μέρους της αξίας του δανείου ανατίθεται σε ένα τρίτο μέρος («trust»), χωρίς τοκομερίδιο, το οποίο, μετά παρέλευση δεκαπενταετίας, θα έχει αξία ίση με το ονομαστικό ποσό των εκκρεμούντων δανείων. Οι δανειστές συμφωνούν να πωλήσουν τους TSDI στο trust, κατά τη λήξη της δεκαπενταετούς περιόδου. Η καταβολή τόκων επί των TSDI παύει μετά την πάροδο 15 ετών·

[1] Βλέπε πρόγραμμα δράσης της Επιτροπής — Η μελλοντική πορεία της πολιτικής αεροπορίας στην Ευρώπη, COM(94) 218.

3) TSIP-BSA (titres subordonnés à intérêts progressifs assortis de souscription d'actions-τίτλοι μειωμένης εξασφάλισης με προοδευτικό επιτόκιο, συνοδευόμενοι από δικαίωμα ανάληψης μετοχών)

— Απρίλιος 1993: 749 355 800 γαλλικά φράγκα.

Κάθε δάνειο συνοδεύεται από ένα απόκομμα, το οποίο μπορεί να μετατραπεί σε μετοχές κατ' επιλογήν του κατόχου οποιαδήποτε στιγμή έως την 1η Ιανουαρίου 2000. Από την 1η Ιανουαρίου 2000, η Air France δύναται να εξοφλήσει τα δάνεια. Το καταβλητέο επιτόκιο επί των δανείων είναι προοδευτικό και λειτουργεί ως κίνητρο για την εξόφληση των δανείων μετά το έτος 2000. Η Air France δύναται να αναστείλει την καταβολή τόκων, σε περίπτωση που ο όμιλος παρουσιάσει ενοποιημένες ζημίες υψηλότερες του 30 % των ιδίων και «οιονεί ιδίων» κεφαλαίων. Υπό τις περιστάσεις αυτές, αναβάλλεται η καταβολή των τόκων και οι τόκοι αποδίδονται στην ίδια την εταιρεία.

Όσον αφορά την ενδεχόμενη υπερκεφαλαιοποίηση της Air France και το χρηματοοικονομικό χαρακτήρα των ομολογιών που εξέδωσε η Air France, η Επιτροπή εξήτασε δύο εκθέσεις της εταιρείας συμβούλων Lazard Frères και μία έκθεση της εταιρείας συμβούλων Cabinet Constantin. Στις εκθέσεις της Lazard Frères, στις οποίες αναλύονται οι επιπτώσεις της ενίσχυσης επί των χρηματοοικονομικών δεικτών της Air France, τονίζεται ότι είναι ανάγκη να ληφθούν υπόψη, όχι μόνον οι δείκτες κεφαλαιακής διάρθωσης (ratio de structure financière), αλλά και ο δείκτης εξυπηρέτησης δανείων (ratio de couverture des frais financières), όπως και ο δείκτης αποδοτικότητας των επενδύσεων, (ratio de rentabilite des fonds propres). Οι δείκτες κεφαλαιακής διάρθωσης δείχνουν ότι, το 1996, η θέση της Air France θα είναι ικανοποιητικότερη σε σύγκριση με τις αποδοτικότερες αεροπορικές εταιρείες του κλάδου, όπως η British Airways. Η εικόνα είναι λιγότερο θετική, όταν μετρηθούν οι δείκτες απόδοσης κεφαλαίου και κάλυψης χρηματοοικονομικών εξόδων· από την άποψη αυτή, η Air France ευρίσκεται σε χειρότερη κατάσταση από την British Airways.

Το έγγραφο της Cabinet Constantin αφορά το χρηματοοικονομικό χαρακτήρα και την κατάταξη των ORA, TSDI και TSIP-BSA, που εξέδωσε η Air France. Κατά την άποψη των εν λόγω συμβούλων, μία από τις βασικές προϋποθέσεις που πρέπει να πληρούται, ώστε να ταξινομείται μια ομολογία ως μετοχικό κεφάλαιο, είναι να μην υπάρχει υποχρέωση να καταβληθεί τόκος σε περίπτωση ανεπαρκών κερδών. Καμία από τις ομολογίες που εξέδωσε η Air France δεν πληροί την ανωτέρω προϋπόθεση πριν καταστεί πληρωτέα. Επιπλέον, οι TSDI έχουν «αναπροσαρμοσθεί» (δηλαδή, η Air France θα εξοφλήσει τους TSDI το 15ο έτος από την έκδοσή τους με ομολογίες χωρίς τοκομερίδιο, που αποκτώνται με μέρος των χρημάτων που συγκεντρώνονται με τους TSDI. Κατά το 15ο έτος, η αξία των ομολογιών χωρίς τοκομερίδιο θα είναι ίση προς την αξία ολόκληρης έκδοσης TSDI). Από λογιστική άποψη, γίνεται απόσβεση των TSDI σε ετήσια βάση και οι TSDI θα εξαλειφθούν από τις οικονομικές εκθέσεις της Air France κατά το τέλος της 15ετούς περιόδου. Επομένως, οι TSDI πρέπει να θεωρηθούν ως δάνειο εξαγοράσιμο σε 15 έτη. Αφετέρου, οι TSIP-BSA (υπό την προϋπόθεση ότι οι συνθήκες της αγοράς θα επιτρέψουν στον κύριο να χρησιμοποιήσει το BSA) και οι ORA θα καταστούν μετοχικό κεφάλαιο εν καιρώ.

Όσον αφορά την ειδοποιό διαφορά μεταξύ μετοχικού κεφαλαίου και δανείων, υπάρχουν ορισμένες βασικές διαφορές ως προς τα δικαιώματα που συνοδεύουν το μετοχικό κεφάλαιο, κατ' αντιδιαστολή προς το δανειακό κεφάλαιο. Κάτοχοι μετοχικού κεφαλαίου δικαιούνται συμμετοχής στο υπόλοιπο των κερδών της εταιρείας, αφού καταβληθούν όλα τα έξοδα (συμπεριλαμβανομένων των τόκων επί του δανειακού κεφαλαίου). Διαθέτουν, επίσης, το δικαίωμα να λάβουν μερίδιο από τα υπολειπόμενα στοιχεία του ενεργητικού της εταιρείας σε περίπτωση εκκαθάρισής της, αφού έχουν εξοφληθεί όλοι οι άλλοι πιστωτές. Διαθέτουν, ακόμη, δικαίωμα ψήφου κατά τη λήψη αποφάσεων που αφορούν τη διαχείριση της εταιρείας.

Όσον αφορά τους κατόχους δανειακού κεφαλαίου, το ποσοστό απόδοσης των δανείων τους είναι προκαθορισμένο (το οποίο μπορεί να συνδέεται κατά κάποιον τρόπο με την πραγματοποίηση κερδών από πλευράς εταιρείας). Δικαιούνται να τους καταβάλλεται τόκος, είτε η εταιρεία σημειώνει επαρκή κέρδη, είτε όχι. Τέλος, δικαιούνται να εξοφλούνται κατά προτεραιότητα έναντι των κατόχων μετοχικού κεφαλαίου σε περίπτωση εκκαθάρισης της εταιρείας.

Στο άρθρο 248-8h του γαλλικού διατάγματος της 23ης Μαρτίου 1967, στο οποίο ορίζονται οι αρχές για την παρουσίαση χρηματοοικονομικών τίτλων σε ενοποιημένους λογαριασμούς, τεκμηριώνονται ειδικότερα τα κριτήρια βάσει των οποίων γίνεται η ταξινόμηση του δανειακού κεφαλαίου. Το εν λόγω άρθρο αναφέρει ότι «κεφάλαιο που συγκεντρώνεται κατόπιν εκδόσεως ομολογιών, χωρίς να προβλέπεται η επιστροφή με πρωτοβουλία του δανειστού, ούτε η υποχρεωτική καταβολή τόκων, σε περίπτωση που δεν υπάρχουν κέρδη ή είναι ανεπαρκή, μπορεί να εγγραφεί στον ενοποιημένο ισολογισμό ως ίδιο κεφάλαιο». Επομένως, σύμφωνα με το δεύτερο στοιχείο του παρόντος άρθρου, ένας τίτλος ο οποίος συνοδεύεται από το δικαίωμα για καταβολή τόκων ελλείψει κερδών δεν πρέπει να θεωρείται ως ίδιο κεφάλαιο (μετοχικό κεφάλαιο).

Επιπλέον, βάσει του άρθρου 9 της τέταρτης οδηγίας για την παρουσίαση των λογαριασμών των εταιρειών, απαιτείται τα μετατρέψιμα χρεώγραφα να εμφανίζονται χωριστά στον ισολογισμό από το μετοχικό κεφάλαιο της εταιρείας. Τα μετατρέψιμα δάνεια πρέπει να εγγράφονται χωριστά στο κεφάλαιο «Υποχρεώσεις», τμήμα 1 — ομολογιακά δάνεια.

Υπό το φως των ανωτέρω, κατά τα φαινόμενα δικαιολογείται η ταξινόμηση όλων των εκδόσεων ομολογιών της Air France, όχι ως μετοχικό κεφάλαιο, αλλά ως χρέος. Εντούτοις, ενώ η εφαρμογή αυστηρών λογιστικών κριτηρίων για την ταξινόμηση των χρεωγράφων είναι αναγκαία, προκειμένου να υπάρχει διαφάνεια κατά την παρουσίαση πληροφοριών για τους ετήσιους λογαριασμούς των επιχειρήσεων, δεν αντικατοπτρίζει πλήρως τον αμφίρροπο χρηματοοικονομικό χαρακτήρα των ιδίων των τίτλων.

Το προαναφερθέν άρθρο 248-8h του γαλλικού διατάγματος καθορίζει τα κριτήρια τα οποία δεν επιτρέπουν να ταξινομούνται ορισμένα χρεώγραφα ως ίδιο κεφάλαιο («fonds propres»), αλλά δεν εξετάζει την ενδεχόμενη αντιμετώπισή τους ως «οιονεί κεφάλαιο» («autres fonds propres»). Αυτή η ενδιάμεση μορφή κεφαλαίου προβλέπεται στο άρθρο 13 του γαλλικού διατάγματος της 29ης Νοεμβρίου 1983. Παρ' όλα ταύτα, προκειμένου να περιορισθούν οι κίνδυνοι να προκληθεί σύγχυση με τον όρο μετοχικό κεφάλαιο, εξαιτίας της εν λόγω ταξινόμησης των χρεωγράφων, η Comité Professionnel de Doctrine

Comptable προτείνει να αντικατασταθεί από την ταξινόμηση «λοιπά χρέη ειδικής φύσεως» («autres dettes a caractéristiques particulières») ή «μη επιστρεφόμενοι τίτλοι και εξομοιούμενοι» («titres non remboursables et assimilés»).

Ωστόσο, ο μετατρέψιμος χαρακτήρας τόσο των ORA, όσο και των TSIP-BSA, θα μπορούσε να αποτελέσει επιχείρημα υπέρ της πρότασης οι εν λόγω τίτλοι να θεωρούνται ως «οιονεί κεφάλαιο», αφού έμμεσα υπονοείται ότι ο δανειστής θα μετατρέψει το δάνειό του σε μετοχικό κεφάλαιο σε κάποια μεταγενέστερη ημερομηνία. Στην περίπτωση των ORA, υφίσταται υποχρέωση του δανειστού να μετατρέψει βάσει της αναλογίας μία προς μία. Για τους TSIP-BSA, ο δανειστής έχει αποδεχθεί χαμηλότερο επιτόκιο για το δάνειό του, με την προσδοκία ότι το απόκομμα, που δίδει το δικαίωμα αγοράς μετοχών του ομίλου Air France σε καθορισμένη τιμή, θα του προσφέρει αντισταθμιστικό όφελος.

Εάν δεν σκόπευε να επωφεληθεί από τη δυνατότητα μετατροπής, δεν θα είχε προβεί στον δανεισμό με χαμηλότερο επιτόκιο.

Μεταξύ των δύο τίτλων, είναι σαφές ότι οι εγγραφές στην έκδοση των ORA είχαν πλήρη επίγνωση ότι, με την παρέλευση του χρόνου, τα δάνειά τους θα μετατρέποντων σε μετοχικό κεφάλαιο, όπως επίσης ότι δεν προβλέπεται εξόφληση του δανείου υπό οποιαδήποτε άλλη μορφή. Άρα, για τον υπολογισμό των χρηματοοικονομικών δεικτών, και ιδιαίτερα, της δανειακής εξάρτησης (μετοχικό κεφάλαιο/δάνεια), ενδείκνυται περισσότερο να ταξινομηθούν οι ORA στα «οιονεί ίδια κεφάλαια». Όσον αφορά τους TSIP-BSA, όμως, ο δανειστής δεν έχει ουδεμία υποχρέωση να μετατρέψει, επομένως η πρόθεσή του να μετατρέψει είναι λιγότερο σαφής. Υπό αυτές τις περιστάσεις, εάν κάποιος ήταν υποχρεωμένος να ταξινομήσει αυτόν τον τύπο χρηματοοικονομικών τίτλων στη μία ή στην άλλη κατηγορία, θα ήταν περισσότερο ενδεδειγμένο να κατατάξει τους TSIP-BSA ως χρέος.

Όσον αφορά τους TSDI, δεν υπάρχει δυνατότητα μετατροπής, άρα δεν υφίσταται ουδεμία αμφιβολία ότι ο τίτλος είναι δανειακό κεφάλαιο.

Πρέπει να υπομνησθεί ότι, το Νοέμβριο του 1993, η Επιτροπή κίνησε τη διαδικασία του άρθρου 93 παράγραφος 2 όσον αφορά την εγγραφή της CDC-P στις ORA και τους TSIP-BSA που εξέδωσε η Air France τον Απρίλιο του 1993 (ΕΕ αριθ. C 334 της 9. 12. 1993). Η Επιτροπή έχει αποφασίσει πλέον ότι η διαδικασία αυτή, η οποία δεν κοινοποιήθηκε νομοτύπως στην Επιτροπή, αποτελεί ενίσχυση προς όφελος της Air France. Η ενίσχυση είναι παράνομη και δεν συμβιβάζεται με την κοινή αγορά, ούτε με τη συμφωνία για τον ΕΟΧ και, άρα, πρέπει να επιστραφεί.

Ως εκ τούτου, με βάση ότι:

— επιστρέφεται η εισφορά κεφαλαίου, από πλευράς CDC-P, ύψους 748 εκατομμυρίων γαλλικών φράγκων σε ORA και 749 εκατομμυρίων γαλλικών φράγκων σε TSIP-BSA, επομένως δε τα αντίστοιχα ποσά αντικαθίστανται από συμβατικά δάνεια,

— οι υπόλοιπες ORA, ύψους 1,250 δισεκατομμυρίου γαλλικών φράγκων, θεωρούνται ως οιονεί ίδιο κεφάλαιο,

η διάρθρωση του ισολογισμού του ομίλου Air France, κατά το τέλος του 1996, έχει ως ακολούθως:

Ίδιο κεφάλαιο

17,4 + 1,25 ORA = 18,65 δισεκατομμύρια γαλλικά φράγκα

Χρέος

22,1 − 1,25 ORA = 20,85 δισεκατομμύρια γαλλικά φράγκα

Δανειακή εξάρτηση (χρέος/κεφάλαιο) = 1,12

Ο εν λόγω δείκτης φαίνεται ότι ευρίσκεται άνω του μέσου όρου του κλάδου πολιτικής αεροπορίας, όπου 1,5 θεωρείται αποδεκτή αναλογία χρέους προς κεφάλαιο (Βλέπε Accounting policies, disclosure and financial trends in the international airline industry, έρευνα της KPMG σε συνεργασία με την IATA, σ. 26, Αύγουστος 1992).

Κατ' αρχήν, η Air France ενδέχεται να διαθέτει, εκτός από την ενίσχυση, τρεις δυνατότητες για να βελτιώσει τη χρηματοοικονομική της κατάσταση με δικές της προσπάθειες: βελτίωση της αποδοτικότητας, η οποία οδηγεί σε αυξημένες ταμειακές ροές, αναβολή των παραγγελιών αεροσκαφών και πώληση στοιχείων του ενεργητικού. Όπως προαναφέρεται, η Επιτροπή αναγνωρίζει την προσπάθεια που κατεβλήθη, προκειμένου να βελτιωθεί η παραγωγικότητα της εργασίας, η οποία θα οδηγήσει την Air France σε ικανοποιητικό επίπεδο αποδοτικότητας κατά το τέλος της αναδιάρθωσης. Δεύτερον, ήδη έχουν καθυστερήσει οι παραγγελίες αεροσκαφών· περαιτέρω αναβολή θα ανέβαζε τον μέσο όρο ηλικίας του στόλου σε επίπεδο άνω των δέκα ετών, επίπεδο ιδιαίτερα υψηλό για αεροπορική εταιρεία που επιδιώκει να ξανακερδίσει την ανταγωνσιτική της δύναμη.

Όσον αφορά την πώληση στοιχείων του ενεργητικού, είναι περιορισμένος ο αριθμός των στοιχείων του ενεργητικού η πώληση των οποίων θα μπορούσε να αποφέρει σημαντικά χρηματικά ποσά, όπως οι εταιρείες Meridien, Sabena, Air Inter. Οι δύο τελευταίες είναι σημαντικά πρωτογενή στοιχεία του ενεργητικού για τις δραστηριότητες αεροπορικών μεταφορών της Air France. Η πώληση των υπολοίπων στοιχείων του ενεργητικού αποτελεί ήδη μέρος του προγράμματος. Άλλα στοιχεία του ενεργητικού είναι εν γένει μικρά ή/και λειτουργούν με ζημία· η πώλησή τους δεν θα κατέληγε σε σημαντική μείωση του ποσού της ενίσχυσης. Επομένως, το ποσό της ενίσχυσης δεν φαίνεται υπέρμετρο σε σχέση με το απαιτούμενο για την αποκατάσταση των οικονομικών εκθέσεων της Air France και την επάνοδό της σε υγιή οικονομική βάση. Στο πλαίσιο αυτό, πρέπει να υπομνησθεί ότι ο κλάδος πολιτικής αεροπορίας χαρακτηρίζεται από χαμηλά περιθώρια κέρδους και ένταση κεφαλαίου. Υπό τις εν λόγω περιστάσεις, η δανειακή εξάρτηση 1,12 δεν θεωρείται υπερβολικά επιφυλακτική. Αυτό αποδεικνύεται επιπλέον από το γεγονός ότι, το 1996, η Air France θα έχει δείκτη κάλυψης χρηματοοικονομικών εξόδων (μεικτά κέρδη χωρίς τις αποσβέσεις και τις χρηματοδοτικές μισθώσεις/τόκους + χρηματοδοτικές μισθώσεις) 2,44, ο οποίος είναι πολύ κοντά στο 2,42 που ήταν ο μέσος δείκτης των ανταγωνιστών της το 1993 (SAS, American Airilines, Swissair, Lufthansa, British Airways, KLM και Finnair). Κατόπιν της αναδιάρθωσης κεφαλαίου, η Air France θα διαθέτει ανάλογη χρηματοοικονομική δομή για να εξυπηρετεί το χρέος με περιθώριο ασφαλείας και για να δανείζεται αυτοδύναμα, χωρίς την υποστήριξη του Δημοσίου.

Βάσει των ανωτέρω, η Επιτροπή θεωρεί ικανοποιητικό το γεγονός ότι η ενίσχυση προς την Air France είναι και αναγκαία, και αναλόγου ύψους, ώστε να επιτρέψει στην εταιρεία να επιτύχει τους στόχους του προγράμματος αναδιάρθρωσης και να επανέλθει σε κατάσταση βιωσιμότητας. Εντούτοις, δεδομένου ότι η ενίσχυση θα καταβληθεί σε τρεις δόσεις, η Επιτροπή σκοπεύει να παρακολουθεί προσεκτικά, σε ετήσια βάση, την πορεία εφαρμογής του προγράμματος, ιδιαίτερα υπό το φως της εξέλιξης της χρηματοοικονομικής κατάστασης της Air France, κατόπιν, μεταξύ άλλων, της πώλησης στοιχείων του ενεργητικού, και μπορεί, εν ανάγκη, να προσαρμόσει τα καταβλητέα ποσά προκειμένου να εξασφαλίσει ότι το επίπεδο της ενίσχυσης αντιστοιχεί ακόμη στους στόχους του προγράμματος.

4. Η Επιτροπή εξήτασε κατά πόσον η ενίσχυση αλλοιώνει τους όρους των συναλλαγών κατά τρόπο που αντίκειται προς το κοινό συμφέρον.

Κατά την έναρξη της διαδικασίας, η Επιτροπή δήλωσε ότι επρόκειτο να εξετάσει τις επιπτώσεις της ενίσχυσης επί της ανταγωνιστικής θέσης της Air France στα διεθνή και εσωτερικά δρομολόγια στα οποία ευρίσκεται σε ανταγωνισμό με άλλους αερομεταφορείς της Ευρώπης. Η Επιτροπή έκρινε ότι, λαμβανομένης υπόψη της παρούσας διάρθρωσης του ομίλου, η ενίσχυση προς την CNAF ενδέχεται να επεκταθεί και στις θυγατρικές της (ειδικότερα τις Air Inter και Air Charter).

Όπως προαναφέρεται, η γαλλική κυβέρνηση ανέλαβε τη δέσμευση (δέσμευση αριθ. 1) ότι η Air France θα είναι ο μόνος δικαιούχος της ενίσχυσης και, για τον σκοπό αυτό, θα συγκροτήσει μια εταιρεία χαρτοφυλακίου, η οποία θα είναι πλειοψηφών μέτοχος τόσο της Air Inter, όσο και της Air France. Κάθε χρηματοοικονομική συναλλαγή, μεταβίβαση αγαθών ή παροχή υπηρεσιών μεταξύ των δύο θυγατρικών θα λαμβάνει χώρα, τόσο πριν όσο και μετά την ίδρυση της εταιρείας χαρτοφυλακίου, υπό τους όρους που ισχύουν στην ελεύθερη αγορά και δεν θα ισχύσουν ειδικές τιμές προς όφελος της Air Inter.

Η Επιτροπή θεωρεί ότι η δέσμευση αυτή περιορίζει τις ανησυχίες σχετικά με ενδεχόμενα φαινόμενα διαρροής της ενίσχυσης, αφού στην ουσία εμποδίζει την Air France να χρησιμοποιήσει την ενίσχυση για να επιδοτήσει δραστηριότητες της Air France.

Υπό το φως των πληροφοριών σχετικά με τη μελλοντική δομή της εταιρείας χαρτοφυλακίου και της αντίστοιχης δέσμευσης από πλευράς γαλλικών αρχών, η Επιτροπή έχει περιορίσει την ανάλυση των επιπτώσεων της ενίσχυσης στις συναλλαγές, ώστε να καλύπτει μόνον την Air France, η οποία είναι και ο πραγματικός δικαιούχος της ενίσχυσης. Για να επαληθεύσει ότι η ενίσχυση δεν αλλοιώνει τους όρους των συναλλαγών κατά τρόπο που αντίκειται προς το κοινό συμφέρον, η Επιτροπή πρέπει να βεβαιώνεται ότι η ενίσχυση δεν χρησιμοποιείται για την προσφορά μειωμένων τιμών, και άρα πλεονάζουσας μεταφορικής ικανότητας, και, εν πάση περιπτώσει, ότι δεν αυξάνεται η μεταφορική ικανότητα κατά ποσοστό υψηλότερο από εκείνο της ανάπτυξης της αγοράς.

Κατά την πορεία της διαδικασίας του άρθρου 93 παράγραφος 2, η γαλλική κυβέρνηση ανέλαβε τις ακόλουθες δεσμεύσεις:

— ότι η Compagnie Nationale Air France δεν θα αυξήσει τον ενεργό της στόλο πέραν των 146 αεροσκαφών (δέσμευση αριθ. 10),

— ότι η Compagnie Nationale Air France δεν θα αυξήσει την προσφορά της σε κανένα δρομολόγιο μεταξύ Παρισιού και όλων των προορισμών εντός του ΕΟΧ, πλην της Γαλλίας, και σε κανένα δρομολόγιο μεταξύ των αεροδρομίων της Προβηγκίας και όλων των προορισμών εντός του ΕΟΧ, άνω του επιπέδου της προσφοράς της το 1993. Θα επιτραπεί στην Air France να αυξήσει την ετήσια προσφορά της μόνον ανάλογα με την πραγματική αύξηση της κίνησης, αλλά πάντοτε σε μικρότερο βαθμό από την ανάπτυξη της αγοράς (δέσμευση αριθ. 11),

— ότι η Air France δεν θα διαδραματίσει ηγετικό ρόλο στον καθορισμό των τιμών (priceleader) στα δρομολόγιά της εντός του ΕΟΧ (δέσμευση αριθ. 12). Η Επιτροπή είναι της γνώμης ότι η εν λόγω δέσμευση (δηλαδή, ότι η Air France δεν θα προτείνει ναύλους κατώτερους από εκείνους των ανταγωνιστών της, για ισοδύναμη προσφορά, εντός του ΕΟΧ) δεν θα επιτρέψει στην Air France να υιοθετήσει εντός του ΕΟΧ συμπεριφορά η οποία συνήθως συνδέεται με ηγετικό ρόλο στον καθορισμό των τιμών. Αυτό σημαίνει ότι η Air France, κατά τη διάρκεια της περιόδου αναδιάρθρωσης, θα περιορισθεί στην εμπορική της στρατηγική και δεν θα είναι σε θέση να προτείνει χαμηλότερους ναύλους από εκείνους που προσφέρουν εν γένει οι ανταγωνιστές της. Στο πλαίσιο αυτό, η «ισοδύναμη προσφορά» από τους ανταγωνιστές της Air France πρέπει να ερμηνεύεται υπό ευρεία έννοια ως προς τη φύση του μεμονωμένου προϊόντος, τους σχετικούς όρους και περιορισμούς κ.λπ.,

— ότι η Air France δεν θα εκμεταλλεύεται μεγαλύτερο αριθμό τακτικών γραμμών μεταξύ της Γαλλίας και των άλλων χωρών του ΕΟΧ, από εκείνον που εκμεταλλευόταν το 1993 (δέσμευση αριθ. 14),

— ότι η Air Charter δεν θα αυξήσει την προσφορά της πέραν του επιπέδου του 1993, συν μια ετήσια αύξηση ανάλογη με την ανάπτυξη της αγοράς (δέσμευση αριθ. 15),

— ότι κάθε μεταβίβαση αγαθών και παροχή υπηρεσιών μεταξύ της Compagnie Nationale Air France και της Air Charter θα αντικατοπτρίζει τις τιμές της ελεύθερης αγοράς (δέσμευση αριθ. 16).

Η Επιτροπή θεωρεί ότι οι δεσμεύσεις αυτές συνεπάγονται σοβαρούς περιορισμούς της ελευθερίας της Air France όσον αφορά τη μεταφορική ικανότητα, την προσφορά και τον καθορισμό των τιμών, οι οποίοι όμως είναι αναγκαίοι, προκειμένου να μην χρησιμοποιηθεί η ενίσχυση κατά τρόπο που να μεταβιβάζονται οι δυσχέρειες της αεροπορικής εταιρείας στους ανταγωνιστές της. Οι αναληφθείσες υποχρεώσεις θα εμποδίσουν την Air France να ακολουθήσει επιθετική πολιτική τιμών σε όλα τα δρομολόγια στα οποία εκτελεί πτήσεις η γαλλική αεροπορική εταιρεία εντός του ΕΟΧ. Επ' αυτού, αξίζει να σημειωθεί ότι, κατά τους τέσσερις πρώτους μήνες του 1994, η Air France περιόρισε, σύμφωνα με το πρόγραμμα, την προσφορά της στην ευρωπαϊκή (η προσφορά της Air France μειώθηκε κατά 6,4 % έναντι της αντίστοιχης περιόδου του 1993, ενώ η προσφορά των ευρωπαϊκών

κατά μέσο όρο αυξήθηκε κατά 3,8 % για παράδειγμα, της British Airways και της KLM αυξήθηκε κατά 5,7 % και 7,3 %, αντιστοίχως).

Περιορίζοντας την προσφορά της Air France, ακόμη και κάτω από το επίπεδο ανάπτυξης της αγοράς, θα περιορισθεί η αγορά της εντός του ΕΟΧ προς όφελος των ανταγωνιστών της. Θα αποτραπεί, επομένως, η περίπτωση να αλλοιώσει η ενίσχυση τους όρους των συναλλαγών κατά τρόπο που αντίκειται προς το κοινό συμφέρον.

Τα ανωτέρω συμπεράσματα ισχύουν επίσης για τις δραστηριότητες ναυλωμένων πτήσεων που εκτελεί η Air France. Οι δεσμεύσεις που ανέλαβε η γαλλική κυβέρνηση όσον αφορά την Air France δεν θα επιτρέψουν στην Compagnie Nationale Air France να επιδοτεί, μέσω πρακτικών τιμών/μεταβίβασης, τις μη η τακτικές γραμμές που εξυπηρετεί η θυγατρική της Air Charter. Πάντως, η δέσμευση να μην αυξηθεί η προσφορά της Air Charter κατά ποσοστό μεγαλύτερο από την ανάπτυξη της αγοράς θα αντισταθμίσει τις ενδεχόμενες στρεβλώσεις του ανταγωνισμού, εξαιτίας της ενίσχυσης, στην ευρωπαϊκή αγορά ναυλωμένων πτήσεων.

Προκειμένου να αναλυθούν οι επιπτώσεις της ενίσχυσης στον ΕΟΧ, η Επιτροπή πρέπει να λάβει υπόψη την παρούσα κατάσταση αυξημένης ελευθέρωσης του τομέα των αεροπορικών μεταφορών εντός του ΕΟΧ, κατόπιν της έγκρισης της τρίτης δέσμης μέτρων [1].

Η Επιτροπή κρίνει ότι η άρση των περιορισμών που προστατεύουν την Air France από τον ανταγωνισμό αποτελεί ενδεδειγμένο επιχείρημα υπέρ της χορήγησης, αντισταθμιστικά, της ενίσχυσης, η οποία εξυπηρετεί το κοινό συμφέρον, κατά το άρθρο 92 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της συνθήκης και το άρθρο 61 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της συμφωνίας [2].

Η Επιτροπή πρέπει να εξετάσει μήπως ενισχύονται οι αρνητικές επιπτώσεις της κρατικής ενίσχυσης, μέσω παροχής αποκλειστικών δικαιωμάτων ή προνομιακής μεταχείρισης του δικαιούχου της ενίσχυσης. Στο πλαίσιο αυτό, πρέπει να εξετασθούν διάφορα προβλήματα:

α) στις 27 Απριλίου 1994, η Επιτροπή ενέκρινε μια απόφαση, στην οποία δηλώνεται ότι οι ισχύοντες κανόνες κατανομής της κυκλοφορίας στο σύστημα αερολιμένων του Παρισιού δεν συμβιβάζονται με την τρίτη δέσμη για τις αεροπορικές μεταφορές [3]. Η Air France εξασφάλιζε ανταγωνιστικό πλεονέκτημα υπέρ της, επειδή οι περισσότεροι αερομεταφορείς της Κοινότητας αποκλείονταν από το αεροδρόμιο του Orly, το οποίο ήταν αποτέλεσμα των εν λόγω κανόνων κατανομής της κυκλοφορίας. Χρειάζεται να τροποποιηθούν οι εν θέματι κανόνες κατανομής της κυκλοφορίας, προ της χειμερινής περιόδου 1994-1995, προκειμένου να καταργηθεί αυτο το ανταγωνιστικό πλεονέκτημα προς όφελος της Air France, το οποίο ενισχύει τις αρνητικές επιπτώσεις της ενίσχυσης στον ανταγωνισμό εις βάρος του κοινού συμφέροντος. Επί του θέματος αυτού, η Επιτροπή θεωρεί ευπρόσδεκτη τη δέσμευση που ανέλαβαν οι γαλλικές αρχές να τροποποιήσουν τους κανόνες κατανομής της κυκλοφορίας για το σύστημα αερολιμένων του Παρισιού, σύμφωνα με την απόφαση της Επιτροπής της 27ης Απριλίου 1994, ώστε οι κανόνες αυτοί αν μη δημιουργούν διακρίσεις, να είναι αντικειμενικοί και να παρουσιάζουν λογική συνέπεια (δέσμευση αριθ. 18)·

β) το αεροδρόμιο του Orly του Παρισιού αποτελείται από δύο αεροσταθμούς: Orly South, μόνον για διεθνείς πτήσεις, και Orly West, μόνον για εσωτερική κυκλοφορία. Ο αεροσταθμός Orly West είναι περισσότερο σύγχρονος και καλύτερα εξοπλισμένος για την κίνηση στο εσωτερικό της Γαλλίας από τον Orly South.

Το Μάιο του 1994, η γαλλική κυβέρνηση αποφάσισε να τροποποιήσει τους κανόνες κατανομής της κυκλοφορίας μεταξύ των δύο αεροσταθμών. Στην περίπτωση αυτή, η γαλλική κυβέρνηση αποφάσισε να χρησιμοποιείται ο Orly West αποκλειστικά από τον όμιλο Air France, από την 1η Νοεμβρίου 1995, και να μεταφερθούν οι άλλες αεροπορικές εταιρείες, οι οποίες ήδη χρησιμοποιούν τον Orly West, στον Orly South. Αυτό συνεπάγεται έργα για την προσαρμογή του Orly West σε διεθνή κυκλοφορία και μέρος του Orly West σε εσωτερική κυκλοφορία. Αυτή η προνομιακή μεταχείριση, που επιφυλάσσεται για την Air France, αποτελεί ανταγωνιστικό πλεονέκτημα της εταιρείας αυτής έναντι των ανταγωνιστών της και σοβαρό μειονέκτημα για τους επιβάτες. Η Επιτροπή ανησυχεί μήπως η μεταφορά που ζητήθηκε λάβει χώρα πριν γίνει επαρκής προσαρμογή του Orly West στη νέα κυκλοφορία. Συν τοις άλλοις, οι δυνατότητες επέκτασης του Orly South είναι πολύ περισσότερο περιορισμένες από εκείνες του Orly West. (Η παρούσα μεταφορική ικανότητα των Orly South και Orly West είναι 10 εκατομμύρια αντιστοίχως, ενώ η κίνηση σε αυτούς τους δύο αεροσταθμούς το 1993 ήταν 9,5 εκατομμύρια και 15,1 εκατομμύρια, αντιστοίχως). Επομένως, οι γαλλικές αρχές πρέπει να επανεξετάσουν την κατανομή των αεροπορικών εταιρειών μεταξύ των δύο αεροσταθμών αρκετά εγκαίρως, πριν επέλθει πράγματι συμφόρηση του Orly South.

Στις εν λόγω ανησυχίες ανταποκρίνεται η δέσμευση που ανέλαβε η γαλλική κυβέρνηση να φροντίσει ώστε τα αναγκαία μέτρα για την προσαρμογή των δύο αεροσταθμών του αεροδρομίου Orly του Παρισιού, καθώς και η ενδεχόμενη συμφόρηση του Orly South, να μην επηρεάσουν τους όρους του ανταγωνισμού εις βάρος των αεροπορικών εταιρειών που χρησιμοποιούν το Orly. Η Επιτροπή συνάγει ότι η δέσμευση αυτή θα συνεπάγεται, ειδικότερα, ότι οποιοσδήποτε αερομεταφορέας χρησιμοποιεί τον Orly South, όπως και οποιαδήποτε αεροπορική εταιρεία του ΕΟΧ προτίθεται να αρχίσει να εξυπηρετεί γραμμές στο Orly, σύμφωνα με τους τροποποιημένους κανόνες κατανομής της κυκλοφορίας για το σύστημα αερολιμένων Παρισιού, δεν θα ευρίσκεται σε μειονεκτική θέση όσον αφορά την ανάπτυξή του, ιδιαίτερα εάν υπάρχει ακόμη διαθέσιμης μεταφορική ικανότητα στο Orly West·

[1] Κανονισμοί (ΕΟΚ) αριθ. 2407/92, (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92 και (ΕΟΚ) αριθ. 2409/92 (ΕΕ αριθ. L 240 της 24. 8. 1992, σσ. 1,8,15).

[2] Βλέπε απόφαση της Επιτροπής, υπόθεση αριθ. C 15/94, TAP (δεν έχει δημοσιευθεί ακόμη).

[3] Βλέπε απόφαση 94/290/ΕΚ της Επιτροπής, υπόθεση VII/AMA/11/93 -Παρίσι (Orly) - Λονδίνο (ΕΕ αριθ. L της 19. 5. 1994, σ. 22).

γ) Η πλειονότητα των μερών που έλαβαν μέρος στη διαδικασία έθιξαν το ζήτημα της επιδείνωσης των αρνητικών επιπτώσεων της ενίσχυσης επί του ανταγωνισμού, υπό το πρίσμα του γεγονότος ότι η γαλλική εσωτερική αγορά παραμένει κλειστή στον ανταγωνισμό, ιδιαίτερα στα δρομολόγια Orly-Τουλούζη/Orly-Μασσαλία.

Επί του θέματος αυτού, η Επιτροπή οφείλει να επισημάνει ότι, στις 27 Απριλίου 1994, η Επιτροπή αποφάσισε [1] ότι η Γαλλία πρέπει να επιτρέψει, το αργότερο έως την 27ης Οκτωβρίου 1994, στους αερομεταφορείς της Κοινότητας να ασκήσουν δικαιώματα μεταφορών στις διαδρομές από το Παρίσι (Orly) στην Τουλούζη και τη Μασσαλία. Αν και η γαλλική κυβέρνηση έχει προσφύγει κατά της απόφασης ενώπιον του Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου, η εν λόγω ενέργεια δεν έχει ωστόσο αναβλητικά αποτελέσματα, σύμφωνα με τη συνθήκη. Το γεγονός αυτό συνεπάγεται ότι η Γαλλία, από την ημερομηνία αυτή, υποχρεούται να συμμορφωθεί, έως την 27η Οκτωβρίου 1994, με την απόφαση, και άρα, πρέπει να παραχωρήσει δικαιώματα μεταφορών σε οποιοδήποτε ενδιαφερόμενο αερομεταφορέα της Κοινότητας, βάσει του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92. Εάν τα δρομολόγια δεν έχουν καταστεί ελεύθερα έως την ημερομηνία αυτή, οποιοδήποτε ενδιαφερόμενο μέρος δύναται να επικαλεσθεί το άμεσο αποτέλεσμα του κοινοτικού δικαίου ενώπιον των αρμοδίων εθνικών αρχών, προκειμένου να ασκήσει το δικαίωμα εκτέλεσης πτήσεων στα δρομολόγια αυτά. Δυνάμει της αρχής της υπεροχής του κοινοτικού δικαίου, οποιοσδήποτε εθνικός κανόνας αντιβαίνει προς την άσκηση των εν λόγω θεμελιωδών ελευθεριών παραμένει ανεφάρμοστος. Κάθε αρχή ενός κράτους μέλους, συμπεριλαμβανομένων των διοικητικών οργάνων, δεσμεύεται από τις υπόψη θεμελιώδεις αρχές του κοινοτικού δικαίου, η τήρηση των οποίων έχει επίσης ανατεθεί στην Επιτροπή ως θεματοφύλακα των συνθηκών.

Τέλος, οι δεσμεύσεις από πλευράς γαλλικών αρχών ότι:

— η γαλλική κυβέρνηση δεν θα αναμειγνύεται στην διαχείριση της Air France παρό μόνον για εμπορικούς λόγους (δέσμευση αριθ. 4),

— η ενίσχυση είναι η τελευταία που καταβάλλεται προς όφελος της Air France (δέσμευση αριθ. 5) και ότι δεν θα χρησιμοποιηθεί για την απόκτηση επιπλέον συμμετοχής στο μετοχικό κεφάλαιο άλλων αερομεταφορέων (δέσμευση αριθ. 6),

ανταποκρίνονται στις εναπομένουσες ανησυχίες, τις οποίες εξέφρασε η Επιτροπή, όταν κίνησε τη διαδικασία του άρθρου 93 παράγραφος 2.

Η Επιτροπή είναι της γνώμης ότι το ανωτέρω σχετικό ανταποκρίνεται επαρκώς στις θεμιτές ανησυχίες των ενδιαφερομένων μερών επί των σημαντικού αυτού θέματος.

Ενόψει των προαναφερομένων, οι ενισχύσεις που πρόκειται να χορηγήσουν οι γαλλικές αρχές στην Air France, υπό τη μορφή αύξησης κεφαλαίου, ύψους 20 δισεκατομμυρίων γαλλικών φράγκων, είναι δυνατό να υπαχθούν στην εξαίρεση που προβλέπεται στο άρθρο 92 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της συνθήκης και στο άρθρο 61 παράγραφος 3 γ) της συμφωνίας, υπό τον όρο ότι εκπληρούνται ορισμένες υποχρεώσεις και τηρούνται ορισμένοι όροι,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

Η ενίσχυση που πρόκειται να χορηγηθεί, κατά το χρονικό διάστημα 1994-1996, προς όφελος της Air France υπό μορφή αύξησης κεφαλαίου, ύψους 20 δισεκατομμυρίων γαλλικών φράγκων, που πρόκειται να καταβληθεί σε τρεις δόσεις και που στοχεύει στην αναδιάρθρωσή της, σύμφωνα με το πρόγραμμα, συμβιβάζεται με την εσωτερική αγορά και με τη συμφωνία για τον ΕΟΧ, δυνάμει του άρθρου 92 παράγραφος 3 γ) της συνθήκης και το άρθρο 61 παράγραφος 3 στοιχείο της συμφωνίας, υπό τον όρο ότι η Γαλλία τηρεί τις ακόλουθες δεσμεύσεις που έχει αναλάβει:

1. να καταβληθεί ολόκληρη η ενίσχυση αποκλειστικά προς όφελος της Air France. Με την επωνυμία Air France, νοείται η Compagnie Nationale Air France, καθώς και κάθε εταιρεία στην οποία έχει συμμετοχή μεγαλύτερη από 50 %, εξαιρουμένης της Air Inter. Προκειμένου να αποφευχθεί οποιαδήποτε μεταφορά της ενίσχυσης προς την εταιρεία Air Inter, θα συσταθεί, πριν από τις 31 Δεκεμβρίου 1994, μια εταιρεία χαρτοφυλακίου, η οποία θα είναι πλειοψηφών μέτοχος στις εταιρείες Air France και Air Inter. Δεν πραγματοποιείται, μεταξύ των εταιρειών του ομίλου, ούτε πριν, ούτε μετά την ίδρυση της εταιρείας χαρτοφυλακίου, ουδεμία χρηματοοικονομική μεταφορά η οποία δεν εντάσσεται στο πλαίσιο μιας συνήθους εμπορικής σχέσης. Επομένως, όλες οι παροχές υπηρεσιών και εκχωρήσεις αγαθών μεταξύ των εταιρειών πραγματοποιούνται σε τιμές ελεύθερης αγοράς· σε καμία περίπτωση η Air France δεν δύναται να εφαρμόσει ειδικές ευνοϊκές τιμές προς όφελος της Air Inter·

2. να δρομολογηθεί η διαδικασία ιδιωτικοποίησης της Air France, κατόπιν της επανόρθωσης της οικονομικής και χρηματοοικονομικής κατάστασης της επιχείρησης, σύμφωνα με το πρόγραμμα, συνεκτιμώντας ομοίως την κατάσταση των χρηματοοικονομικών αγορών·

3. να προβεί η Air France στη πλήρη εφαρμογή του Projet pour l'Entreprise, όπως αυτό ανακοινώθηκε στην Επιτροπή στις 18 Μαρτίου 1994, ιδιαίτερα όσον αφορά τους ακόλουθους στόχους παραγωγικότητας, μετρούμενους σε ισοδύναμο επιβατών ή τόνων ανά χιλιόμετρο (ΕΡΚΤ)/εργαζόμενο, καθ' όλη τη διάρκεια εφαρμογής του προγράμματος αναδιάρθρωσης:

   — 1994: 1 556 200 ΕΡΚΤ/εργαζόμενο,

   — 1995: 1 725 500 ΕΡΚΤ/εργαζόμενο,

   — 1996: 1 829 200 ΕΡΚΤ/εργαζόμενο·

4. να έχει, έναντι της Air France, συνήθη συμπεριφορά μετόχου· να επιτρέπει στην εταιρεία να κάνει διαχείριση μόνο βάσει των αρχών που ισχύουν για τις εμπορικές συναλλαγές και να μην αναμειγνύεται στη διαχείρισή της για άλλους λόγους πλην εκείνων που συνδέονται με την ιδιότητά της ως μετόχου·

[1] ΕΕ αριθ. L 127 της 19. 5. 1994, σ. 22.

5. να μην χορηγήσει πλέον στην Air France, σύμφωνα με το κοινοτικό δίκαιο, ούτε νέα κονδύλια, ούτε άλλες ενισχύσεις, υπό οποιαδήποτε μορφή·

6. να φροντίσει ώστε, κατά τη διάρκεια εφαμογής του προγράμματος, η ενίσχυση να χρησιμοποιηθεί αποκλειστικά από την Air France, για τους σκοπούς της αναδιάρθωσης της εταιρείας, και όχι για να αποκτήσει νέες συμετοχές σε άλλους αερομεταφορείς·

7. να μην αυξήσει κατά τη διάρκεια εφαρμογής του προγράμματος, πέραν του 146, τον αριθμό αεροσκαφών του στόλου της Compagnie Nationale Air France που ευρίσκονται υπό την εκμετάλλευσή της·

8. να μην αυξήσει, κατά τη διάρκεια εφαρμογής του προγράμματος, την προσφορά της Compagnie Nationale Air France άνω του επιπέδου του 1993, στα ακόλουθα δρομολόγια:

   — μεταξύ Παρισιού και όλων των προορισμών εντός του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου [7 045 εκατομμύρια προσφερόμενες θέσεις/χιλιόμετρο (SKO)],

   — μεταξύ της Προβηγκίας και όλων των προορισμένων εντός του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου (1 413,4 εκατομμύριο SKO).

Η προσφορά αυτή είναι δυνατόν να αυξηθεί κατά 2,7 % ετησίως, εκτός εάν ο ρυθμός ανάπτυξης κάθε αντίστοιχης αγοράς είναι χαμηλότερος.

Ωστόσο, εάν ο ετήσιος ρυθμός ανάπτυξης των εν λόγω αγορών υπερβαίνει το 5 %, η προσφορά δύναται να αυξηθεί, επιπλέον του 2,7 %, κατά το ποσοστό αύξησης πέραν του 5 %·

9. να εξασφαλίσει ότι η Air France δεν ακολουθεί, κατά τη διάρκεια εφαρμογής τους προγράμματος, πρακτικές όπως να προτείνει ναύλους κατώτερους από εκείνους που ζητούν οι ανταγωνιστές της, για ισοδύναμη προσφορά, στα δρομολόγια στα οποία εκτελεί πτήσεις εντός του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου·

10. να μην παρέχει προτιμησιακή μεταχείριση στην Air France όσον αφορά την άσκηση δικαιωμάτων μεταφορών·

11. να φροντίσει ώστε η Air France να μην εκμεταλλεύεται κατά τη διάρκεια εφαρμογής του προγράμματος, μεταξύ της Γαλλίας και των άλλων χωρών του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου, μεγαλύτερο αριθμό τακτικών γραμμών από εκείνες που εκμεταλλευόταν το 1993 (89 γραμμές)·

12. να περιορίσει, κατά τη διάρκεια εφαρμογής του προγράμματος, την προσφορά της Air Charter στο επίπεδο του 1993 (3 047 θέσεις και 17 αεροπλάνα), με δυνατότητα ετήσιας αύξησης που αντιστοιχεί στον ρυθμό ανάπτυξης της αγοράς·

13. να προσφέρει την εγγύηση ότι κάθε εκχώρηση αγαθών και παροχή υπηρεσιών από πλευράς Air France προς όφελος της Air Charter θα αντικατοπρίζει τις τιμές ελεύθερης αγοράς·

14. να φροντίσει ώστε η Air France να εκχωρήσει, υπό τους πλέον ευνοϊκούς γι' αυτήν χρηματοοικονομικούς, εμπορικούς και νομικούς όρους, και πριν από το τέλος του έτους, τη συμμετοχή της στην εταιρεία ξενοδοχείων Meridien·

15. να συνεχίσει την τροποποίηση, το συντομότερο δυνατόν, σε συννενόηση με τον Οργανισμό Αερολιμένων Παρισιού, των κανόνων καταγωγής της κυκλοφορίας για το σύστημα αερολιμένων Παρισιού, κατά τρόπο σύμφωνο προς την απόφαση της Επιτροπής της 27ης Απριλίου 1994 σχετικά με το άνοιγμα του δρομολογίου Orly-Λονδίνο·

16. να φροντίσει ώστε οι αναγκαίες εργασίες για την αναδιαμόρφωση των δύο αεροσταθμών του Orly, οι οποίες εκτελούνται από τον Οργανισμό Αερολιμένων Παρισιού, καθώς και μια ενδεχόμενη συμφόρφωση του ενός ή του άλλου από τους δύο αεροσταθμούς, να μην διαταράσσουν τους όρους ανταγωνισμού εις βάρος των εταιρειών που τους χρησιμοποιούν.

Άρθρο 2

Προκειμένου να εξασφαλίζεται ότι το ποσό της ενίσχυσης παραμένει συμβιβάσιμο με την κοινή αγορά, η καταβολή της δεύτερης και της τρίτης δόσης αύξησης κεφαλαίου εξαρτάται από την τήρηση των ανωτέρω δεσμεύσεων και από την πραγματική υλοποίηση του Projet pour l'Entreprise και την επίτευξη των προβλεπομένων αποτελεσμάτων (ιδίως, όσον αφορά τα αποτελέσματα εκμετάλλευσης και τους δείκτες παραγωγικότητας, μετρούμενους σε ΕΡΚΤ/εργαζόμενο, καθώς και την πώληση των στοιχείων του ενεργητικού).

Η γαλλική κυβέρνηση υποβάλλει στην Επιτροπή έκθεση για την πορεία του προγράμματος αναδιάρθωσης και για την οικονομική και χρηματοοικονομική κατάσταση της Air France. Οι εκθέσεις αυτές θα υποβάλλονται τουλάχιστον οκτώ εβδομάδες πριν από την καταβολή της δεύτερης και τρίτης ενίσχυσης, κατά το 1995 και το 1996.

Η Επιτροπή θα αναθέσει τη διεξαγωγή επαληθεύσεων, ενόψει, μεταξύ άλλων, της εξέλιξης του οικονομικού κλίματος και της αγοράς, όσον αφορά την ορθή εφαρμογή του προγράμματος, καθώς και όσον αφορά την τήρηση των όρων από τους οποίους εξαρτάται η έγκριση της ενίσχυσης, σε ανεξαρτήτους συμβούλους, τους οποίους επιλέγει η Επιτροπή σε συνεννόηση με τη γαλλική κυβέρνηση.

Άρθρο 3

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στη Γαλλική Δημοκρατία.

Βρυξέλλες, 27 Ιουλίου 1994.

Για την Επιτροπή

Hans VAN DEN BROEK

Μέλος της Επιτροπής