II

(Actos cuya publicación no es una condición para su aplicabilidad)

COMISIÓN

DECISIÓN DE LA COMISIÓN
de 27 de julio de 1994
relativa a la ampliación de capital notificada de Air France

(El texto en lengua francesa es el único auténtico)

(Texto pertinente a los fines del EEE)

(94/653/CE)

LA COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea y, en particular, el párrafo primero del apartado 2 de su artículo 93,

Visto el Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo y, en particular, la letra a) del apartado 1 de su artículo 62, y su protocolo 27,

Después de haber emplazado a los interesados, con arreglo al artículo 93 del Tratado, para que presenten sus observaciones, y vistas dichas observaciones,

Considerando lo que sigue :

I

Por carta de 18 de marzo de 1994, registrada en la Comisión el 22 de marzo de 1994, las autoridades francesas notificaron a esta última, de conformidad con lo dispuesto en el apartado 3 del artículo 93 del Tratado, su intención de aportar 20 000 millones de francos a la Compagnie nationale Air France. Las autoridades francesas adjuntaron a la notificación un plan de reestructuración denominado « *Projet pour l'entreprise* » (en adelante, « Projet »). El 12 de abril de 1994, la Dirección General VII (Transportes) de la Comisión se reunió en Bruselas con representantes de Air France y del Gobierno francés. En esa reunión, los funcionarios franceses facilitaron a la Comisión información suplementaria y una carta de respuesta a la remitida a su vez por la Comisión con fecha 28 de marzo de 1994.

La ayuda se registró como ayuda notificada en la Secretaría General de la Comisión con el número N 258/94.

La Comisión decidió incoar el procedimiento previsto en el apartado 2 del artículo 93 con relación a esta ayuda, e informó de ello a las autoridades francesas por carta fechada el 30 de mayo de 1994. Esta carta se publicó en el *Diario Oficial de las Comunidades Europeas*[1], y en la misma se invitaba a los terceros interesados a que presentaran sus observaciones en el plazo de un mes a partir de dicha publicación.

Las autoridades francesas respondieron mediante una serie de cartas, la primera de las cuales tenía fecha de 14 de junio de 1994. Posteriormente presentaron más observaciones y facilitaron nueva información, tanto por escrito como en el transcurso de diversas reuniones celebradas en Bruselas entre la Dirección General VII (Transportes) de la Comisión y representantes de Air France y del Gobierno francés.

Comunicaron también sus observaciones en relación con este asunto el Reino Unido, los Países Bajos, Noruega, Suecia y gran número de entidades privadas, en especial, compañías aéreas europeas, como British Airways, TAT, AOM y British Midland, así como la ACE (Asociación de compañías aéreas de la CE). Dichas observaciones se transmitieron oportunamente a las autoridades francesas, que respondieron por escrito a los servicios competentes de la Comisión.

II

El grupo Air France, como es conocido actualmente, fue creado el 12 de enero de 1990 cuando Air France se hizo con el control de UTA, adquiriendo así control indirecto

[1] DO nº C 152 de 3. 6. 1994, p. 2.

de Air Inter, la compañía aérea que realiza la mayoría de los vuelos nacionales en Francia, de la que Air France poseía ya el 36,5 %. Air France y UTA se fusionaron el 29 de diciembre de 1992, y la nueva compañía se denominó Compagnie nationale Air France (en adelante, « CNAF »). Como consecuencia de la fusión, la CNAF posee actualmente el 75,84 % del capital de Air Inter. El grupo Air France realiza operaciones de transporte aéreo y desarrolla otras actividades relacionadas con los viajes en sectores como la hostelería, el turismo, el *catering*, el mantenimiento y la formación de pilotos. El transporte aéreo es, con mucho, su principal actividad (la facturación realizada en el sector del transporte aéreo supuso en 1992 el 79,5 % de la facturación total del grupo).

Junto con British Airways y Lufthansa, el grupo Air France es una de las tres mayores compañías aéreas europeas. A 31 de diciembre de 1993, su facturación era de 55 156 millones de francos (con fines de comparación, cabe señalar que, en 1992, la facturación del grupo se situó en 57 013 millones de francos —8 664 millones de ecus—, la de British Airways en 7 323 millones de ecus y la de Lufthansa en 8 909 millones de ecus). El grupo empleaba a 64 000 personas (el 31 de diciembre de 1993 trabajaban en Air France 39 956 personas, de las cuales 30 606 eran personal de tierra, 2 925 personal técnico de vuelo y 6 425 personal comercial de vuelo).

Desde principios de los años noventa, el grupo Air France ha venido practicando una estrategia de ampliación cuyo objetivo es el mantenimiento de su influencia en el mercado nacional, preparándose para la futura liberalización del mercado comunitario del transporte aéreo y para la competencia en otras rutas internacionales. Además de la adquisición de UTA, e indirectamente de Air Inter, en abril de 1992 el grupo Air France compró un 37,5 % del capital de la compañía belga Sabena y, en marzo de 1992, un 20 % de la compañía checa CSA ; recientemente, se ha deshecho de esta última participación. En el aspecto internacional, el grupo Air France puso en marcha una política de modernización y expansión de la flota. La adquicisión de aviones nuevos se financió mediante préstamos, cuyas cargas financieras afectaron negativamente a los resultados finales del grupo, llegándose a una primera pérdida de 717,2 millones de francos en 1990. Para hacer frente a esa situación y adaptar su estructura financiera y sus costes al nuevo entorno económico, caracterizado por una profunda recesión tras la crisis del Golfo, un aumento de la competencia, sobre todo en el Atlántico Norte, y el proceso de liberalización que tenía lugar en la Comunidad, el grupo Air France puso en marcha un plan estratégico (Cap 93) en septiembre de 1991.

Dicho plan, que preveía la reducción de unos 3 500 puestos de trabajo durante el período 1991-1993, comprendía una primera recapitalización de la empresa, por una cuantía de 5 800 millones de francos, que debía realizarse en tres segmentos (ampliación de capital y dos emisiones de obligaciones). De conformidad con las normas del Tratado en materia de ayudas estatales, la Comisión evaluó esas aportaciones de capital en sus dos decisiones de noviembre de 1991 y julio de 1992 (casos nº N 653/91 y N 291/91). En ellas, la Comisión tomaba nota de los problemas financieros del grupo y del empeoramiento de la situación de la compañía aérea entre 1988 y 1991. Sin embargo, la Comisión consideró entonces que la empresa estaba atravesando una crisis temporal y que, pese a algunos problemas a corto plazo, las perspectivas a largo plazo y la estructura general del grupo parecían relativamente buenas. Por ese motivo, se consideró que las aportaciones de fondos eran transacciones financieras normales y no ayudas estatales. En octubre de 1992, tras observar que la estructura financiera de la compañía y su funcionamiento seguían deteriorándose, el consejo de administración del grupo Air France aprobó un segundo plan de reestructuración (el « *Plan de retour à l'équilibre* », en adelante denominado « PRE1 »). El objetivo del PRE1 era aumentar el flujo de caja del grupo Air France en 3 000 millones de francos todos los años mediante la adopción de una serie de medidas de reducción de los costes de explotación, una de las cuales consistía en la supresión de otros 1 500 puestos de trabajo. En los primeros meses de 1993, el PRE1 demostró ser insuficiente para enderezar la situación del grupo, que seguía registrando pérdidas mensuales y cediendo cuotas de mercado. El consejo de administración abandonó entonces el plan y, en septiembre de 1993, puso en marcha un tercero, el PRE2, que preveía la eliminación de 4 000 puestos de trabajo y de determinadas rutas. El objetivo del PRE2 era aumentar el flujo de caja en 3 400 millones de francos en 1994 y en 5 100 millones a partir de 1995. El PRE2 fue rechazado por los sindicatos, que fueron a la huelga a finales de octubre de 1993. El nuevo consejo de administración del grupo retiró el PRE2 y, tras distribuir entre el personal un cuestionario solicitando ideas sobre la reestructuración del grupo, elaboró el Projet.

En la actualidad, el grupo Air France está atravesando una grave crisis económica y financiera. Tras perder 3 200 millones de francos en 1992, en 1993 registró su cuarto resultado negativo consecutivo, esta vez de 8 400 millones (las pérdidas netas de la CNAF se elevaron a 6 700 millones de francos), según el balance publicado el 17 de junio de 1994. En los últimos tres años, la situación del grupo Air France ha ido deteriorándose, llegando a su punto más bajo en 1993, cuando se registraron unas pérdidas de explotación de 3 300 millones de francos, tras un beneficio de explotación de 213 millones y unas pérdidas de explotación de 1 500 millones en 1991 y 1992 respectivamente. Las pérdidas de explotación de CNAF en 1993 (3 600 millones de francos) supusieron un incremento del 295 % sobre las de 1992 (918 millones). El flujo de caja ha ido en constante disminución, mientras que las cargas financieras netas experimentaron un importante incremento. Los resultados económicos recientes del grupo han sido peores que los de sus principales competidores.

Las pérdidas acumuladas por el grupo Air France, derivadas de los escasos márgenes de explotación y las elevadas cargas financieras, han erosionado su patrimonio. Tras la recapitalización llevada a cabo en aplicación del plan de reestructuración, el nivel de la deuda seguía siendo excesivo en 1992. Ese año, el coeficiente de endeudamiento (razón deuda total/recursos propios, excluidas

reservas) era ligeramente peor que el de sus principales competidores, que no habían puesto en marcha programas de recapitalización similares.

La brecha entre el grupo Air France y sus competidores ha ido en aumento debido a los malos resultados de 1993, que afectaron gravemente a su propio capital.

Al margen de las elevadas cargas financieras, los malos resultados del grupo se deben fundamentalmente a su baja productividad y elevados costes de explotación.

Como consecuencia de la labor de reestructuración y, en paticular, de la reducción de personal (en total, el grupo Air France redujo su plantilla en unas 4 000 personas en 1991-1993), el grupo mejoró sus índices de productividad en 1993 : la relación ASK/empleado fue 1 590 en la compañía aérea y 1 617 en el conjunto del grupo. No obstante, el grupo sigue adoleciendo de un exceso de personal, y parece necesario proceder a nuevas reducciones de plantilla para alcanzar los niveles de productividad de sus competidores, que ya han comenzado importantes programas de reducción de costes (por ejemplo, Lufthansa).

Otro factor que afecta negativamente los resultados del grupo Air France es la heterogeneidad de su flota, formada por demasiados tipos distintos de aeronaves (la CNAF utiliza 24 modelos diferentes aviones), lo que contribuye al incremento de los costes de explotación (por ejemplo, los costes de mantenimiento son especialmente elevados debido a la necesidad de utilizar piezas de recambio distintas y a la diversa cualificación que ha de tener el personal, tanto de vuelo como de tierra). El 31 de diciembre de 1993, el grupo contaba con 208 aviones (la flota utilizada por la CNAF estaba formada por 145 aeronaves), la edad media de la flota era de 8,6 años y el número de aeronaves del capítulo II (47) era bastante escaso. La juventud de la flota se debe principalmente a la labor de inversión y modernización realizada en aplicación del plan de reestructuración Cap 93.

El Projet fue elaborado por Air France teniendo en cuenta un informe redactado por Lazard Frères et Cie. (en adelante denominados « los consultores »). Los consultores evaluaron la coherencia financiera de la hipótesis de situación para 1994-1996. Además, basándose en el análisis de los datos (ingresos y costes previstos) realizado por CNAF para el período de reestructuración, establecieron la cuantía de la recapitalización necesaria para enderezar la estructura financiera de la CNAF y recuperar la rentabilidad.

El objetivo del Projet es « *faire d'Air France une véritable entreprise* ». Este objetivo debe conseguirse durante el período comprendido entre el 1 de enero de 1994 y el 31 de diciembre de 1996. A finales de 1996, deben haberse recuperado el equilibrio financiero y la rentabilidad de la CNAF. El plan prevé que la productividad de Air France aumentará en un 30 % durante el período de reestructuración. El plan se refiere únicamente a la CNAF y deja de lado las repercusiones de las medidas de reestructuración sobre el grupo en su conjunto. Además, según la notificación, la aportación de capital sólo beneficiará a la CNAF, y no a las demás empresas del grupo.

En concreto, el plan se centra en los siguientes temas :

A) *Reducción de costes y gastos financieros :*

1. Disminución de las inversiones :

   El número de aviones nuevos que se entregarán durante el período de reestructuración disminuirá de 22 a 17 ; la inversión correspondiente en la flota será de 11 500 millones de francos, es decir, un 21 % menos de lo previsto en un principio. Se prevé vender 34 aeronaves antiguas, que actualmente están almacenadas, con lo que la flota total se reducirá de 166 a principios de 1994 a 149 a finales de 1996. La flota en explotación (145 aviones el 31 de diciembre de 1993) sólo aumentará en un avión de transporte de mercancías, y el número de asientos disminuirá ligeramente.

2. Reducción de los costes de explotación y adopción de medidas de aumento de la productividad :

   La CNAF tiene la intención de reducir sus compras de explotación (excluido el combustible), que se elevaban a 13 000 millones de francos en 1993, en 2 000 millones de francos durante el período de reestructuración.

   Habrá una reducción de plantilla de cerca de 5 000 trabajadores (3 700 puestos de personal de tierra y 1 300 de personal de vuelo) mediante bajas voluntarias (de 39 956 empleados a finales de 1993 se pasará a 35 000 a finales de 1996). Los salarios se congelarán durante el período de reestructuración, aunque esta medida podrá reconsiderarse si la inflación es más elevada de lo previsto (2,2 % en 1994, 2,5 % en 1995 y 2,9 % en 1996) o en caso de resultados económicos positivos. No habrá ascensos en 1994, y, en los próximos dos años, aquéllos dependerán de la situación de la empresa. La empresa espera ahorrar anualmente 3 000 millones de francos con estas medidas. Por otro lado, la empresa adoptará medidas destinadas a utilizar mejor el tiempo de trabajo (reorganización de la empresa en centros de rentabilidad independientes —véase más adelante— y descentralización del sistema de toma de decisiones) y alargará la jornada laboral hasta el máximo permitido por la legislación. Con estas medidas se espera obtener un incremento de la productividad de alrededor del 12 %.

3. Disminución de las cargas financieras :

   Gracias al momento y la magnitud de la ampliación de capital, se reducirán considerablemente los gastos financieros (que pasarán de 3 200 millones de francos en 1993 a 1 800 millones de francos en 1996).

B) *Noción distinta del producto y mejor utilización de los medios:*

1. Iniciativas comerciales:

A fin de adaptarse a las necesidades de los consumidores, que ahora tienen más en cuenta el factor precio, la CNAF simplificará sus servicios haciéndolos más flexibles. En particular, ofrecerá nuevos productos (Euroconcept y Première Club) en los vuelos de corta a larga distancia respectivamente.

2. Flota, programa y gestión de la productividad:

Air France racionalizará su flota reduciendo los tipos de aeronaves (seis tipos o versiones de aeronave desaparecerán de la flota en explotación).

La CNAF estabilizará su programa; sólo se utilizará un tipo de aeronave en cada ruta de transporte de mercancías a larga distancia, y las flotas asignadas a cada centro regional de rentabilidad (véase más adelante) serán más homogéneas; habrá una determinada frecuencia mínima en las rutas que se conserven, y se reducirá el número de vuelos con varias escalas. Mediante estas medidas se logrará reducir los costes de explotación y aumentará la utilización media diaria de la flota y del personal.

La CNAF simplificará su red. La compañía prevé un crecimiento relativamente bajo de su red europea. La CNAF incrementará las frecuencias en las rutas rentables, ampliará las rutas de larga distancia (sobre todo en Europa del Este, donde la política de la empresa consistirá en establecer un número mínimo de vuelos diarios), abandonará las rutas marginales y se centrará en aquellas con buenas perspectivas de crecimiento.

La compañía empleará un sistema eficaz de gestión de la productividad a fin de incrementar los ingresos y los factores de ocupación, de manera que aumenten los beneficios.

C) *Reorganización de la compañía:*

La CNAF se reestructurará en once centros de explotación responsables de sus propios resultados económicos. A partir del otoño de 1994, la actividad de transporte aéreo se reorganizará en seis de dichos centros, de los cuales uno se encargará del transporte de mercancías y cinco del transporte de pasajeros con distribución geográfica distinta: Europa y destinos de media distancia, África y Oriente Próximo, América del Norte y América del Sur, Asia y Océano Pacífico, y Caribe y Océano Índico. Cada centro contará con medios propios y llevará a cabo actividades de producción, comercialización y gestión. Los otros centros se encargarán de la realización de actividades relacionadas con el transporte aéreo, como las ventas, el mantenimiento (dos centros), la informática y las telecomunicaciones y los aeropuertos de París (Charles de Gaulle y Orly). Las transacciones financieras que se realicen entre los centros se basarán en precios internos que se negociarán una vez al año.

D) *Participación de los empleados de Air France:*

La CNAF distribuirá acciones gratuitas a sus empleados, con lo que éstos podrán aumentar su participación en el capital de la empresa, a modo de compensación por una reducción salarial.

La realización del plan se financiará por medio de una ampliación de capital y de la venta de activos no básicos, con lo que la CNAF espera conseguir unos 7 000 millones de francos. En cuanto a los activos tangibles, la empresa se desprenderá de algunos aviones; la flota se reducirá finalmente en 17 aeronaves, resultado de la suma de adquisiciones, ventas y expiración de contratos de arrendamiento de explotación. Las ventas de aeronaves aportarán unos ingresos de 4 100 millones de francos. Además de aviones, Air France venderá, entre otras cosas, piezas de repuesto (1 200 millones de francos), un edificio (400 millones de francos) y la cadena de hoteles Méridien.

El Gobierno francés notificó a la Comisión su intención de ampliar, en su calidad de accionista mayoritario, el capital social de la CNAF en 20 000 millones de francos. Según las autoridades francesas:

— la ampliación de capital se llevará a cabo en tres tramos: 10 000 millones de francos en 1994, 5 000 millones en 1995 y 5 000 millones en 1996. La primera ampliación se suscribirá después de aprobarse el Projet, tras un acuerdo entre los sindicatos y la empresa. El pago de los otros dos tramos se supeditará a la aplicación efectiva de las medidas de reestructuración;

— la ampliación de capital beneficiará únicamente a la CNAF, y no a las demás empresas del grupo;

— esta aportación de capital será la última que se destine a corregir la situación de la compañía y se realizará teniendo en cuenta la futura apertura del capital de Air France (que figura en la lista de empresas francesas que van a privatizarse) a la inversión privada;

— en caso de que la Comisión considere que la aportación de capital es una ayuda a efectos del apartado 1 del artículo 92 del Tratado, ésta podría beneficiarse de la excepción prevista en la letra c) del apartado 3 del artículo 92 del Tratado como ayuda destinada a facilitar el desarrollo de determinadas actividades económicas. El Gobierno francés afirma que la ayuda está

vinculada al Projet, cuyo objetivo es devolver el equilibrio económico y financiero a la compañía durante el período de reestructuración. La ayuda no afecta las condiciones del comercio en una medida que sea contraria al interés común. El Gobierno francés ha decidido el importe y las fechas de recapitalización basándose en las conclusiones de los consultores. La recapitalización reducirá la deuda de la compañía, con lo que se recuperará el equilibrio financiero. La ayuda no aumentará la capacidad de Air France en detrimento de sus competidores. Durante el período de reestructuración, la flota en explotación aumentará en un avión y el número total de asientos disminuirá ligeramente. El incremento en un 8,3 % de la capacidad (medido en ASK) durante el período de reestructuración se derivara de una mejor utilización de la flota. La oferta de rutas de media distancia, que incluye el mercado comunitario, aumentará sólo en un 2,8 % ; la oferta crecerá sobre todo en el transporte a larga distancia (10,2 %). Teniendo en cuenta las previsiones de aumento del tráfico (alrededor del 5,5 % anual en el mundo y el 5 % anual en Europa), disminuirá la cuota de mercado de la CNAF. Por otra parte, la disolución de la empresa tendría repercusiones contrarias al interés común, ya que debilitaría la competencia en el mercado europeo del transporte aéreo y la posición de la industria europea de aviación civil respecto a las de Estados Unidos y Asia. La disolución de la CNAF tendría consecuencias catastróficas sobre el empleo en un período en que la Unión Europea está afectada de lleno por el problema del paro.

III

La Comisión inició el procedimiento previsto en el apartado 2 del artículo 93 porque albergaba algunas dudas con respecto a los siguientes puntos :

1) que la ayuda y el Projet se concentren exclusivamente en la CNAF, cuando las realidades económicas obligan a que un plan de reestructuración tenga en cuenta la situación y perspectivas económicas de todo el grupo. La Comisión tenía que investigar los efectos de la ayuda y del Projet sobre los resultados de la empresa CNAF y del grupo en su totalidad para comprobar si son suficientes para recuperar la viabilidad ;

2) que el Projet y su aplicación sectorial, incluidas las medidas sociales, se lleven a cabo de manera eficaz ;

3) que la ayuda no afecte negativamente a las condiciones comerciales de las rutas en que las compañías aéreas pertenecientes al grupo Air France compiten con otras líneas aéreas europeas ;

4) que la ayuda no sea desproporcionada con relación a las necesidades de la reestructuración y no conduzca a una sobrecapitalización. Al respecto, la Comisión necesitaba analizar la naturaleza (recursos propios o deuda) de algunas de las obligaciones emitidas por el grupo (TSDI, ORA y TSIP) ;

5) que la ayuda sea la última concedida al grupo y que no se utilice para adquirir participaciones en otras líneas aéreas comunitarias ;

6) que el Gobierno se abstenga de intervenir en la gestión del grupo Air France por razones que no sean comerciales.

IV

En lo tocante a las observaciones presentadas por terceros, hay que señalar que en ninguna de ellas se ponía en duda el carácter de ayuda de la aportación de capital prevista en favor del grupo Air France. La mayoría de las partes interesadas compartían las dudas de la Comisión en cuanto a la posible aplicación a la ayuda de la letra c) del apartado 3 del artículo 92 del Tratado y del artículo c) del apartado 3 del artículo 61 del Acuerdo EEE. Las principales cuestiones suscitadas por las partes se pueden resumir como sigue :

— la ayuda va en favor del grupo, y no sólo de la CNAF, que podría redistribuirla entre sus filiales. Una posible separación de la CNAF, Air Inter y Air Charter resultaría artificial, pues seguiría siendo factible una estrategia comercial coordinada para todas las empresas del grupo ;

— las autoridades francesas no facilitan suficiente información sobre el Projet, en particular con respecto a la red futura ;

— el proyecto no basta para devolver la viabilidad a la empresa en tres años, dada la propuesta de reducción de costes (en especial, de personal) y de inversiones, ya que los competidores de Air France llevan también a cabo permanentes esfuerzos de reestructuración. En todo caso, el grupo no podría reestructurarse, dadas las continuas interferencias del Gobierno francés en su gestión ;

— la ayuda es desproporcionada a las necesidades de la reestructuración, y llevará a la sobrecapitalización del grupo, que gozará de una gran ventaja competitiva. Además, el grupo no necesita una inyección económica de tal magnitud, ya que podría financiar su reestructuración con la venta de activos no básicos (por ejemplo, Méridien y Servair), reduciendo su inversión en otras compañías (Sabena), aplazando su inversión en flota o abandonando rutas no rentables ;

— no se cumplen las condiciones que permiten acogerse a la excepción contemplada en la letra c) del apartado 3 del artículo 92, ya que la valoración de la compatibilidad de la ayuda con el mercado común debe realizarse desde el punto de vista de la Comunidad. La Comisión debe tener en cuenta el desarrollo del sector en su conjunto, y no sólo el del beneficiario de la ayuda ;

— la ayuda tendrá efectos fuertemente distorsionadores sobre la competencia y afectará a las condiciones del comercio en una medida contraria al interés común, al transferir las dificultades del grupo Air France a sus competidores. El Gobierno francés no debe dar trato privilegiado al grupo Air France y ha de abstenerse de toda medida discriminatoria contra sus competidores, en especial con respecto a la designación múltiple y el acceso a las instalaciones aeroportuarias (por ejemplo, a Orly-Oeste). El grupo Air France debe abstenerse de incrementar su capacidad y de fijar sus tarifas por debajo de sus costes y, en algunas rutas europeas, caracterizadas por una intensa competencia, así como en otras rutas no europeas (por ejemplo Francia-Indias Occidentales), la capacidad del grupo debe limitarse y el grupo no debe ser líder en precios. Por último, debe abrirse el mercado francés a la competencia, en especial tras las dos decisiones de la Comisión de 27 de abril de 1994 en relación con el acceso al aeropuerto de París-Orly ;

— si la Comisión considerase que la ayuda es compatible con el mercado común, deberá impedirse al grupo Air France que adquiera participaciones en otras compañías aéreas, y la ayuda debe ser la última en favor del grupo ;

— la Comisión debe definir las « razones comerciales » que puedan justificar la interferencia del Gobierno en la gestión ;

— es necesaria una vigilancia estricta, y el pago de los tramos posteriores de la ayuda de Estado debe someterse al logro de objetivos específicos.

V

La respuesta de las autoridades francesas a la carta de la Comisión en que se les informaba de la incoación del procedimiento del apartado 2 del artículo 93 se centra principalmente en el Projet y la supuesta recapitalización de la CNAF. Por otra parte, en carta fechada el 14 de julio de 1994, el Gobierno francés aportaba las observaciones y asumía los compromisos que se especifican a continuación :

Los compromisos asumidos por las autoridades francesas en la presente carta conciernen a Air France ; « por Air France se entiende la Compagnie nationale Air France, así como toda sociedad que ésta controle en más del 50 %, con excepción de Air Inter ».

1) Las autoridades francesas se comprometen a que la totalidad de la ayuda beneficie exclusivamente a Air France. Para evitar cualquier transferencia de la ayuda hacia la compañía Air Inter, antes del 31 de diciembre de 1994 se creará un holding que tendrá una participación mayoritaria en las compañías Air France y Air Inter. El Gobierno se compromete también a que no se efectúe ninguna transferencia financiera entre las sociedades del grupo que no se realizaría en el marco de una relación comercial normal, ni antes ni después de la creación efectiva del holding. De este modo, toda prestación de servicios o enajenación de bienes entre las sociedades se llevarán a cabo a precios de mercado (por ejemplo mantenimiento, asistencia en aeropuertos, sistema informático de reservas y otros servicios informatizados, determinación del programa, representación en otros países, etc.) ; en ningún caso Air France aplicará tarifas preferenciales en favor de Air Inter.

2) El Gobierno francés confirma su intención de privatizar Air France. El proceso se pondrá en marcha cuando se corrija la situación económica y financiera de la empresa, de conformidad con el plan. La decisión de transferencia efectiva de Air France del sector público al privado se adoptará teniendo asimismo en cuenta la situación de los mercados financieros, de modo que dicha venta de activos no vaya en perjuicio del patrimonio público.

3) El Gobierno francés informa a la Comisión de que las labores realizadas desde el 11 de abril de 1994 para fijar las modalidades de aplicación del *Projet pour l'entreprise* y los resultados de las negociaciones celebradas con las organizaciones representativas del personal (de tierra y de vuelo) permiten aplicar la totalidad de las medidas contenidas en el plan de reestructuración.

En particular, conviene señalar que el acuerdo marco firmado el 31 de marzo de 1994 por seis sindicatos, al que se sumó un séptimo el 6 de abril del mismo año, recibió también la adhesión de tres organizaciones profesionales del personal técnico de vuelo el 9 de junio de 1994.

En este contexto, el Gobierno francés confirma que Air France proseguirá la aplicación en su integridad del *Projet pour l'entreprise*, tal como éste fue comunicado a la Comisión el 18 de marzo de 1994, en particular en lo que respecta a los objetivos de productividad siguientes, expresados en el coeficiente EPKT/empleado, mientras dure el plan de reestructuración :

— 1994 : 1 556 200 ERPK/empleado,

— 1995 : 1 725 500 ERPK/empleado,

— 1996 : 1 829 200 ERPK/empleado.

Las autoridades francesas se comprometen también :

4) a adoptar con respecto a Air France un comportamiento normal de accionista, a permitir que la compañía se gestione únicamente según principios comerciales y a no interferir en su gestión por motivos ajenos a los derivados de su condición de accionista ;

5) a no conceder a Air France, mientras dure el plan de reestructuración, nuevas dotaciones ni otras ayudas, cualquiera que sea su naturaleza [sin perjuicio de la aplicación del artículo 4 del Reglamento (CEE) nº 2408/92 sobre eventuales compensaciones por obligaciones de servicio público] ;

6) a que, mientras dure el plan, la ayuda sea utilizada exclusivamente por Air France para los fines de reestructuración de la empresa y no para adquirir nuevas participaciones en otras compañías aéreas ;

7) a supeditar la entrega de los tramos segundo y tercero de la ampliación de capital a la realización efectiva del *Projet pour l'entreprise* y al logro de los resultados previstos (en especial, en lo relativo a resultados de explotación y coeficientes de productividad expresados en ERPK/empleado) ;

8) a presentar a la Comisión informes sobre la marcha del programa de reestructuración y sobre la situación económica y financiera de Air France. Estos informes serán presentados al menos ocho semanas antes de la liberación de los tramos segundo y tercero de la ayuda en 1995 y 1996 ;

9) a aceptar que la Comisión, si lo considera necesario, y a la vista, entre otras cosas, de la evolución del entorno y del mercado, haga comprobar la buena aplicación del plan, así como el cumplimiento de las condiciones vinculadas a la aprobación de la ayuda, por parte de consultores independientes seleccionados por ella misma en colaboración con el Gobierno francés ;

10) a no incrementar el número de aviones de la flota en explotación de la Compagnie nationale Air France, mientras dure el plan, por encima de 146 ;

11) a no incrementar mientras dure el plan la oferta de la Compagnie nationale Air France por encima del nivel alcanzado en 1993 en las rutas siguientes :

— desde París a todos los destinos dentro del Espacio Económico Europeo (7 045 millones de ASK),

— desde provincias a todos los destinos dentro del Espacio Económico Europeo (1 413,4 millones de ASK).

Esta oferta podrá incrementarse en un 2,7 % anual, excepto si el índice de crecimiento de cada uno de los mercados correspondientes es inferior a dicho porcentaje. No obstante, si el índice de crecimiento anual de estos mercados superase el 5 %, podrá incrementarse la oferta de la compañía en el porcentaje obtenido al sumar el citado 2,7 % a la diferencia entre el índice de crecimiento y ese 5 % ;

12) a garantizar que Air France no pondrá en práctica, mientras dure el plan, prácticas consistentes en proponer tarifas inferiores a las practicadas por sus competidores para una oferta equivalente en las rutas que explote en el interior del Espacio Económico Europeo ;

13) a no conceder trato preferencial a Air France en materia de derechos de tráfico ;

14) a que, mientras dure el plan, Air France no explotará, entre Francia y los demás países del Espacio Económico Europeo, un número de líneas regulares superior al que explotaba en 1993 (89 líneas) ;

15) a limitar, mientras dure el plan, la oferta de Air Charter al nivel de 1993 (3 047 plazas y 17 aviones), más un posible incremento anual igual al índice de crecimiento del mercado ;

16) a garantizar que toda enajenación de bienes y prestación de servicios de Air France en favor de Air Charter refleje los precios de mercado ;

17) a que, antes de fin de año, Air France enajenará, en las condiciones financieras, comerciales y jurídicas más ventajosas para ella, su participación en la sociedad de hoteles Méridien.

Por otra parte, en carta fechada el 18 de julio de 1994, el Gobierno francés asumía estos dos compromisos adicionales :

18) « el Gobierno francés proseguirá la modificación, a la mayor brevedad posible y en colaboración con Aéroports de Paris, de las reglas de distribución del tráfico para el sistema aeroportuario parisino, de manera conforme con la Decisión de la Comisión de 27 de abril de 1994 relativa a la apertura de la ruta Orly-Londres ;

19) el Gobierno francés cuidará de que ni las obras necesarias para la renovación de las dos terminales de Orly que realiza Aéroports de Paris, ni la eventual saturación de una u otra de dichas terminales perturban las condiciones de la competencia en detrimento de las compañías que allí operan. ».

VI

El apartado 1 del artículo 92 del Tratado y el apartado 1 del artículo 61 del Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo establecen que, en la medida en que afecten a los intercambios comerciales entre Estados miembros y las Partes contratantes, las ayudas otorgadas por un Estado miembro o mediante fondos estatales, bajo cualquier forma, que falseen o amenacen falsear la competencia, favoreciendo a determinadas empresas o producciones, son incompatibles, respectivamente, con el mercado común y el Acuerdo.

El Tratado y el Acuerdo EEE establecen el principio de neutralidad con respecto al régimen de propiedad existente en los Estados miembros (artículo 222 del Tratado y 125 del Acuerdo EEE) y el principio de igualdad entre las empresas públicas y privadas. Por tanto, las medidas adoptadas por la Comisión no pueden perjudicar ni beneficiar a las entidades públicas cuando aportan capital a una empresa. No obstante, la Comisión debe investigar dichas aportaciones de fondos, a fin de evitar que los Estados miembros incumplan las normas del Tratado sobre ayudas estatales.

A fin de determinar si una ayuda concreta es una ayuda estatal, la Comisión se basará en el principio del « inversor en una economía de mercado ». Según dicho principio, no hay ayuda estatal cuando se aporta capital en condiciones que serían aceptables para un inversor privado en las condiciones normales de una economía de mercado (1).

La Comisión considera que, en el caso de adquisición de acciones de empresas públicas, existe ayuda estatal « cuando la situación financiera de la empresa y especialmente la estructura y el volumen de la deuda son tales que no parece justificado esperar un rendimiento normal (en dividendos o plusvalías) de los capitales invertidos en un plazo razonable » (2). En cuanto al principio del inversor en una economía de mercado, el Tribunal de Justicia ha resaltado que el comportamiento del inversor privado, al que debe compararse la actuación del inversor público, debe ser, por lo menos, el de un holding privado o un grupo privado de empresas que persigue una política estructural, global o sectorial y se guía por perspectivas de rentabilidad a largo plazo (3). En el caso de empresas con pérdidas, un inversor a largo plazo de ese tipo debe basar sus decisiones en un plan de reestructuración coherente. La Comisión ha solicitado a las autoridades francesas información sobre el rendimiento previsto de la inversión. Las autoridades francesas aseguran que la decisión de aumentar la aportación de capital a la CNAF refleja una estrategia racional del accionista mayoritario. Desde un punto de vista económico, la ampliación de capital es una opción mejor que la liquidación de Air France. Teniendo en cuenta las considerables obligaciones sociales existentes, los elevados préstamos pendientes y el bajo valor de liquidación de los activos de la compañía, afirman que el coste de liquidación ascendería a 30 000 millones de francos aproximadamente, es decir, superior a los 20 000 millones de francos de la aportación de capital.

Las autoridades francesas no han facilitado información alguna sobre los datos fundamentales ni la metodología empleados para calcular esa cifra de 30 000 millones de francos. Tampoco han demostrado que el valor de liquidación de la compañía (es decir, el valor actual realizable de los activos menos las obligaciones pertinentes) es realmente negativo, ni, por ende, de menos 30 000 millones de francos. Al respecto debe señalarse que, en caso de liquidación de una sociedad anónima y en condiciones comerciales normales, ningún accionista está obligado a pagar más del capital suscrito. En cualquier caso, la Comisión considera que, dados la enorme cuantía de las deudas de la CNAF, los flujos de caja negativos, las elevadas pérdidas que se registran continuamente y las características del sector, de bajos rendimientos marginales, un inversor privado racional no puede esperar, ni siquiera a largo plazo, un rendimiento adecuado de la inversión que se está examinando. Es muy poco probable que la CNAF, que, de acuerdo con las previsiones financieras de los consultores, conseguirá su primer resultado neto positivo de 400 millones de francos en 1996, pueda generar beneficios adecuados para remunerar suficientemente el esfuerzo económico del Gobierno francés.

Por consiguiente, en opinión de la Comisión, la aportación de capital a la CNAF objeto de la notificación es una ayuda estatal.

Si se toma en consideración la amplia red europea de la CNAF y la intensa competencia existente en la mayoría de las rutas de esta compañía, la ayuda falsea la competencia dentro del EEE. Dado el carácter internacional del sector de la aviación civil, la ayuda afecta al comercio entre los países del EEE.

En vista de lo expuesto anteriormente, la Comisión considera que la aportación prevista de capital a la CNAF es una ayuda en el sentido del apartado 1 del artículo 92 del Tratado y del apartado 1 del artículo 61 del Acuerdo.

Vista la actual estructura del grupo Air France, la ampliación de capital de la empresa matriz (CNAF) debe considerarse una ayuda en favor de todo el grupo. Sin embargo,

(1) Véase la Comunicación de la Comisión a los Estados miembros sobre la participación de las autoridades públicas en el capital de las empresas, de 17 de septiembre de 1984, Bol. CE nº 9-1984; Tribunal de Justicia, Asuntos acumulados 296 y 318/82, Países Bajos y Leeuwarde Papierwarenfabriek BV contra Comisión (Rec. 1985, p. 809; considerando 17, p. 823).

(2) Comunicación a los Estados miembros sobre la participación de las autoridades públicas en el capital de las empresas, Bol. CE 9-1984.

(3) Véase el Asunto 305/79, Italia contra Comisión (Rec. 1991, p. 1603; considerando 24, p. 1641).

ante la información facilitada por las autoridades francesas en relación con la futura estructura del grupo y los compromisos asumidos de evitar efectos indirectos en favor de Air Inter (compromiso nº 1), la Comisión entiende que la beneficiaria de la ayuda es la CNAF y sus filiales, incluida Air Charter (véase el punto 4 a continuación).

La Comisión no puede considerar que la ayuda a la CNAF sea compatible con el mercado común de conformidad con lo dispuesto en el apartado 2 del artículo 92 del Tratado o en el apartado 2 del artículo 61 del Acuerdo EEE, puesto que la ayuda no corresponde a ninguno de los casos indicados en esas disposiciones.

En el apartado 3 del artículo 92 del Tratado y en el apartado 3 del artículo 61 del Acuerdo EEE se enumeran las ayudas que pueden considerarse compatibles con el mercado común.

En las letras a) y c) del apartado 3 del artículo 92 del Tratado y en las letras a) y c) del apartado 3 del artículo 61 del Acuerdo EEE se establecen excepciones respecto a las ayudas destinadas a favorecer el desarrollo de determinadas regiones. La ayuda a CNAF no puede considerarse acogida a una de las excepciones establecidas en las letras a) y c) del apartado 3 del artículo 92, en la parte en que se habla de las ayudas regionales; tampoco las autoridades francesas han aducido ningún argumento regional a favor de la ayuda propuesta.

En lo que se refiere a lo dispuesto en la letra b) del apartado 3 del artículo 92 del Tratado y en la letra b) del apartado 3 del artículo 61 del Acuerdo EEE, debe señalarse que la ayuda en cuestión no tiene como objetivo fomentar la realización de un proyecto importante de interés común europeo ni poner remedio a una grave perturbación de la economía francesa. Además, las autoridades francesas no han alegado esa disposición.

En cuanto a la excepción establecida en la letra c) del apartado 3 del artículo 92 del Tratado y la letra c) del apartado 3 del artículo 61 del Acuerdo EEE referente a « las ayudas destinadas a facilitar el desarrollo de determinadas actividades económicas », la Comisión puede considerar parte de la ayuda de reestructuración compatible con el interés común, siempre que se cumplan determinados requisitos [1].

Dichos requisitos deben considerarse teniendo en cuenta los dos principios formulados en la letra c) del apartado 3 del artículo 92 del Tratado y la letra c) del apartado 3 del artículo 61 del Acuerdo, a saber, que la ayuda debe solicitarse para desarrollar la actividad desde el punto de vista de la Comunidad y que la ayuda no debe alterar las condiciones de los intercambios en forma contraria al interés común [2].

Esos criterios se han interpretado en un contexto sectorial (aviación) en el Memorándum nº 2, en el que se establece que, en determinados casos y de conformidad con el artículo 92, la Comisión puede decidir que puede concederse ayuda a determinadas compañías aéreas con graves dificultades económicas, a condición de que se cumplan las siguientes condiciones:

a) la ayuda debe formar parte de un programa, que ha de aprobar la Comisión, destinado a recuperar la salud económica de la compañía aérea, de manera que, en un período de tiempo razonablemente corto, pueda esperarse que funcione de manera viable sin ulteriores ayudas;

b) la ayuda no debe trasladar las dificultades del Estado miembro correspondiente al resto de la Comunidad;

c) la ayuda debe estar estructurada de forma que sea transparente y susceptible de ser inspeccionada.

La Comisión examinó el cumplimiento de las condiciones establecidas en la letra c) del apartado 3 del artículo 92 del Tratado y la letra c) del apartado 3 del artículo 61 del Acuerdo EEE, para determinar si la ayuda es compatible con el mercado común:

1. La Comisión examinó la situación actual del sector de la aviación civil.

   En el primer semestre de 1994, el sector de la aviación civil parece virtualmente recuperado de la crisis económica que dio comienzo con la crisis del Golfo en la segunda mitad de 1990. El transporte de pasajeros se incrementó en un 14 % y un 9 % en 1992 y 1993 respectivamente (fuente: AEA). Esta tendencia de fuerte crecimiento se ha visto confirmada por los resultados registrados en los primeros meses de 1994 (de enero a mayo), cuando el transporte de pasajeros se incrementó en un 9,1 %, 9,9 %, 14,1 %, 5,9 % y 6,1 % respectivamente con respecto a idénticos períodos del año anterior. A pesar de que los índices de crecimiento correspondientes a abril y mayo fueron inferiores a los registrados en el primer trimestre, una de las zonas en que se mantuvo el crecimiento fue Europa (en mayo, el tráfico intraeuropeo se incrementó en un 8,8 % con respecto al mismo período de 1993). Pese a estos resultados positivos, algunas compañías aéreas europeas siguen registrando pérdidas.

   Una de las causas principales es la recesión económica mundial, que ha amplificado los efectos de la crisis del Golfo y afectado tremendamente al sector del transporte aéreo, especialmente sensible a los cambios del nivel general de actividad económica. Numerosos pasajeros de clase preferente, tradicionalmente un sector de alto rendimiento, buscan tarifas más económicas, lo que contribuye a los malos resultados de las compañías. Otro factor que ha afectado negativamente a los resultados de estas empresas son las inversiones en aeronaves realizadas a fines de los ochenta, sobre la base de previsiones comerciales optimistas. La entrega de las aeronaves ha creado problemas de exceso de capacidad, pues el importante aumento de la oferta no ha llevado aparejado un incremento similar de la demanda. En numerosas compañías aéreas, los factores de ocupación siguen sin ser suficientes para una explotación comercialmente viable y, así, para llenar los aviones estas compañías se ven obligadas a ofrecer tarifas promocionales, incluso en la temporada de invierno.

[1] Octavo informe sobre la política de competencia, punto 176.
[2] Véase la sentencia del Tribunal de Justicia de 17 de septiembre de 1980 en el asunto 730/79, Philip Morris (Rec. 1980, p. 2671).

Sin embargo, las perspectivas del sector europeo de la aviación son bastante positivas a medio plazo (1994-1997). (El incremento anual previsto del tráfico se sitúa alrededor del 6 %, según el informe anual de la IATA). El exceso de capacidad parece, a la luz de estos datos, un fenómeno temporal que deberá haberse superado en 1995 [véase la Comunicación de la Comisión « El futuro de la aviación civil en Europa », COM(94) 218 final, p. 7]. Esto se ve confirmado por el continuo incremento de los factores de ocupación en los primeros meses de 1994 (en abril y mayo, dichos factores fueron el 65,2 % y el 65,7 % respectivamente).

Visto lo anterior, la Comisión opina que el mercado europeo del transporte aéreo no está afectado por una crisis estructural de exceso de capacidad y que el estado del sector no precisa recortes de capacidad generalizados.

2. La Comisión evaluó la viabilidad del Projet.

La ayuda tiene por finalidad la financiación del Projet y la reestructuración de las finanzas de la CNAF. Al incoar el procedimiento previsto en el apartado 2 del artículo 93, la Comisión consideraba que, teniendo en cuenta la actual estructura del grupo Air France, un punto débil del Projet era que se concentraba exclusivamente en la CNAF, desatendiendo la situación económica y las perspectivas del grupo en su conjunto o, al menos, de las principales filiales. Al respecto, la Comisión necesitaba más información sobre las estrategias y planes para estas últimas.

En el curso del procedimiento, las autoridades francesas han informado a la Comisión de que, antes del 31 de diciembre de 1994, crearán un holding que poseerá, por un lado, una parte mayoritaria de la Compagnie nationale Air France (incluidas sus filiales) y, por otro, Air Inter [1]. Además, toda transferencia entre ambas compañías se efectuará en las condiciones del mercado. La Comisión subraya que esta reorganización no debe suponer ninguna transferencia de fondos estatales a cambio de la transferencia de acciones de Air Inter de la CNAF al holding.

Por añadidura, las autoridades francesas han aclarado que Air France se desprenderá próximamente de sus principales filiales (por ejemplo, la cadena de hoteles Méridien) para contribuir a la financiación del plan de reestructuración y centrarse en la actividad del transporte aéreo. Tras las observaciones específicas sobre la cuestión, la Comisión acoge favorablemente el compromiso de las autoridades francesas de que Air France venda su participación en Méridien antes del 31 de diciembre de 1994, en las condiciones financieras, comerciales y legales más favorables para Air France (compromiso nº 17). El hecho de que el Gobierno francés haya decidido que Air France venda Méridien al precio más alto posible reduce la necesidad de que el Estado recapitalice Air France.

En este contexto, la Comisión observa con satisfacción que, tras las ventas previstas, no restarán activos no esenciales cuya venta podría comportar significativas sumas de dinero.

En lo que respecta a los fondos necesarios para la inversión en la flota, la Comisión toma nota del aplazamiento de los pedidos de aviones. Además, los pedidos se han reducido ya en un 21 % y se han realizado esfuerzos para ajustarlos más aún. En consecuencia, la edad media de la flota se incrementará de 7,9 a 9,3 años hasta el final del período de reestructuración. Un nuevo aplazamiento de las inversiones en este capítulo significaría un deterioro mayor de imagen, que podría perjudicar la competitividad de Air France y poner en peligro la viabilidad de la reestructuración.

La información facilitada por las autoridades francesas responde satisfactoriamente a las preocupaciones expresadas por la Comisión al incoar el procedimiento. La futura estructura de Air France y las aclaraciones sobre la venta de los activos no esenciales más importantes demuestra la coherencia del Projet. Esto justifica la futura estrategia de la empresa dirigida a resolver los problemas de la compañía aérea.

En lo tocante a la viabilidad del Projet, la Comisión entiende que se han propuesto una serie de medidas que representan un auténtico esfuerzo de reestructuración de la compañía.

En particular, la Comisión reconoce el enorme esfuerzo llevado a cabo por la dirección de Air France a fin de elaborar un programa viable, especialmente en el aspecto social. Durante la reestructuración se congelarán los salarios, además de suspenderse los ascensos en 1994 y tal vez, en 1995 y 1996, en función de la situación de Air France. Se utilizará mejor la jornada laboral, incrementándose hasta el máximo legal. Air France distribuirá acciones gratuitas a sus empleados, que podrán así acrecentar su participación en la empresa como compensación por el descenso de sus niveles salariales. El personal afectado ha aprobado el programa en referéndum. Vista la información aportada por las autoridades francesas sobre la aprobación del Projet por parte de los sindicatos, la Comisión está convencida de que las medidas sociales previstas en el Projet pueden aplicarse plenamente, y que el plan general de reestructuración podrá llevarse a cabo con éxito.

[1] En lo sucesivo, a la Compagnie nationale Air France y sus filiales se las denominará « Air France ».

Entre los puntos fuertes del Projet figuran la prevista reestructuración de la compañía aérea (centros de rentabilidad, racionalización de la estructura jerárquica) en un esfuerzo por racionalizar plenamente el funcionamiento de la empresa.

En cuanto a la productividad, los aumentos en el plan situarán a Air France en una posición « media alta » en comparación con otras líneas aéreas europeas. Para llegar a esta conclusión, la Comisión ha utilizado el indicador de eficiencia ERPK/empleado (ERPK : equivalente de pasajero/kilómetro de pago). El ERPK es una cifra compleja que representa los ingresos por pasajero/kilómetro y por tonelada/kilómetro (que se convierte a pasajero/kilómetro, a razón de 1 tonelada/kilómetro = 3,5 pasajeros/kilómetro). Este indicador general representa bien el nivel total de la demanda de los servicios de una compañía aérea en términos de pasajeros y mercancías, en especial si el sector del transporte de mercancías tiene tanta importancia como sucede en el caso de Air France. Asimismo refleja cualquier mejora de los puntos débiles de Air France con respecto al bajo nivel de ocupación de los vuelos y la insuficiente densidad de la red. (Ello no sería así si el objetivo de eficiencia se basase en la oferta, expresada en asientos/kilómetro disponibles, o ASK.)

La productividad de Air France aumentará en un 33,3 % durante el período de reestructuración (de 1,372 millones en 1993 a 1,892 millones en 1996). La ratio alcanzada por Air France en 1996 será superior a la media de las otras siete grandes compañías aéreas europeas (Lufthansa, British Airways, KLM, Alitalia, Iberia, SAS y Swissair, que alcanzarán 1,807 millones). Esto es especialmente notable, ya que la media de dichas compañías en 1993 (1,547 millones) fue superior a la productividad de Air France (1,372 millones).

La Comisión considera que la aplicación satisfactoria del Projet puede suponer la recuperación de la viabilidad económica y financiera de Air France, la mayor compañía aérea francesa y una de las tres más grandes de Europa. Al respecto, conviene recordar que Air France ha puesto ya en marcha el Projet con buenos resultados. A finales de mayo de 1994, la empresa había registrado un beneficio bruto (EBE) superior en 10 millones de francos a la cifra prevista, aun cuando el rendimiento sigue siendo bastante bajo.

La Comisión toma nota con satisfacción del compromiso asumido por el Gobierno francés de que Air France será dirigida con principios comerciales (compromiso nº 4). Esto implica que el Gobierno francés, en su calidad de accionista mayoritario, actuará en el mejor interés comercial de la empresa. Además, el Gobierno no se inmiscuirá en la gestión de la compañía por razones ajenas a las derivadas de su papel de accionista.

Del citado compromiso se desprende que el Gobierno francés tiene que tratar a Air France como a una empresa normal, en particular con respecto a la concesión de derechos de tráfico u ocupación de superficies aeroportuarias (véase el compromiso nº 13).

Una auténtica reestructuración de Air France contribuirá al desarrollo del sector europeo del transporte aéreo mejorando su competitividad y, por lo tanto, es de interés común [1].

3. La Comisión comprobó si la ayuda era proporcionada a las necesidades de la reestructuración.

En el presente caso, el Gobierno francés notificó a la Comisión su plan de inyectar en Air France 20 000 millones de francos, divididos en tres tramos (10 000 millones en 1994, y 5 000 millones en 1995 y 1996, respectivamente).

En la decisión sobre la incoación del procedimiento del apartado 2 del artículo 93, la Comisión consideraba que podría existir el riesgo de que la ayuda llevara a una sobrecapitalización de la compañía aérea. En el caso de Air France, los coeficientes de endeudamiento están fuertemente influidos por la clasificación de una serie de emisiones de obligaciones realizadas en el período 1991-1993. Dichos coeficientes varían notablemente en función de si esas obligaciones se clasifican, desde un punto de vista contable, como recursos propios o como deuda.

Air France ha emitido los siguientes instrumentos financieros en los últimos cinco años :

1) ORA *(Obligations remboursables en actions)*

— diciembre de 1991 : 1 250 000 000 francos franceses,

— abril de 1993 : 749 996 536 francos franceses.

El interés se compone de una parte fija y otra variable ligada a los beneficios. Los obligacionistas pueden pedir la conversión de sus obligaciones en acciones a partir del 1 de junio de 1993. Esta conversión, a razón de una acción por una obligación, tendrá lugar, a más tardar, el 1 de enero del año 2000.

2) TSDI *(Titres subordonnés à durée indeterminée reconditionnés)*

— junio de 1989 : 2 500 000 000 francos franceses,

— mayo de 1992 : 2 600 000 000 francos franceses.

Parte del importe del empréstito se confía a un fideicomisario, que suscribe un bono de cupón cero, que, al término de quince años, tendrá un valor igual al nominal de los créditos pendientes. Los propietarios de los títulos aceptan venderlos al fideicomisario al final del período de quince años. El pago de los intereses sobre los TSDI cesa al término de los quince años.

[1] Véase el programa de actuación de la Comisión « El futuro de la aviación civil en Europa », COM(94) 218.

3) TSIP-BS *Titres subordonnés à intérêts progressifs assortis de bons de souscription d'actions)*

abril de 1993 : 749 355 800 francos franceses.

Las obligaciones tienen un cupón que puede convertirse en acciones a voluntad del obligacionista en cualquier momento hasta el 1 de enero de 2000. A partir de esa fecha, Air France podrá reembolsar los préstamos. El tipo de interés es progresivo, y actúa como incentivo para devolver los préstamos después del año 2000. Air France puede suspender el pago de intereses si registra una pérdida consolidada superior al 30 % del capital propio y cuasipropio. En este caso se pospone el abono de los intereses, los cuales, a su vez, generan nuevos intereses.

Por lo que se refiere a la posible sobrecapitalización de Air France y a la naturaleza financiera de los títulos emitidos, la Comisión estudió dos informes elaborados por Lazard Frères, y uno redactado por Cabinet Constantin. Los informes de Lazard Frères, que analizan el efecto de la ayuda sobre los coeficientes financieros de Air France, subrayan la necesidad de tener en cuenta, no sólo los coeficientes de estructura de capital (*ratio de structure financière)*, sino también la capacidad de hacer frente al servicio de los préstamos (*ratio de couverture des frais financiers*) y el rendimiento de las inversiones (*ratio de rentabilité des fonds propres*). Los coeficientes de estructura de capital muestran que, en 1996, la situación de Air France será más que satisfactoria en comparación con las compañías aéreas más eficientes, como British Airways. El panorama es menos positivo cuando se miden el rendimiento sobre los recursos propios y los coeficientes de coberturas de intereses ; a este respecto, Air France está peor situada que British Airways.

El informe de Cabinet Constantin aborda la naturaleza financiera y la clasificación de las ORA, TSDI y TSIP-BSA emitidas por Air France. Según estos consultores, una condición fundamenal para que se pueda considerar que un título forma parte de los recursos propios de una empresa es que no exista obligación de pagar interés en caso de beneficios insuficientes. Ninguna de las obligaciones emitidas por Air France cumple esta condición antes de su vencimiento. Por otra parte, los TSDI han sido « *reconditionnés* » (es decir, Air France reembolsará los TSDI en el año decimoquinto posterior a la emisión con un bono de cupón cero adquirido con parte de los fondos obtenidos con ellos. En el decimoquinto año, el valor de este bono será giual al de la totalidad de la emisión de TSDI). Desde un punto de vista contable, los TSDI se van amortizando anualmente y desaparecerán del balance de Air France al término del período de quince años. En consecuencia, los TSDI deben considerarse un préstamo amortizable en quince años. Por otra parte, los TSIP-BSA (en el supuesto de que las condiciones de mercado permitan al propietario ejercer el BSA) y las ORA se convertirán en acciones en su momento.

Con relación a las características que distinguen los recursos propios de los fondos ajenos, existen una serie de diferencias fundamentales entre los derechos que acompañan a unos y otros. Los propietarios de los recursos propios de una empresa pueden participar en los beneficios después de que se atiendan todos los pagos (incluidos los intereses de las obligaciones). También tienen derecho a una parte de los activos residuales en caso de liquidación, una vez atendidos todos los acreedores. Por último, tienen derecho de voto en las decisiones relacionadas con la gestión de la empresa.

Las obligacionistas tienen un tipo de rendimiento prefijado (que, en ocasiones, puede vincularse de alguna forma a la rentabilidad de la empresa). Tienen derecho a percibir intereses tanto si la empresa genera suficientes beneficios como si no. Por último, tienen derecho a ser reembolsados antes que los accionistas en caso de liquidación.

En el artículo 248-8h del Decreto francés de 23 de marzo de 1967 se encuentran pruebas específicas de los criterios que determinan la clasificación de los fondos ajenos. Dicho artículo establece los principios de la consignación de los instrumentos de capital en las cuentas consolidadas : « el capital obtenido como resultado de una emisión de obligaciones en la que no se prevé la devolución a iniciativa del acreedor ni el pago obligatorio de interés en caso de ausencia o insuficiencia de beneficios puede incluirse en el balance consolidado bajo el título de recursos propios ». De la segunda parte de este artículo se desprende que un instrumento que lleva aparejado el derecho al pago de intereses en ausencia de beneficios no puede considerarse como recursos propios.

Además, el artículo 9 de la Cuarta Directiva sobre presentación de balances dispone que los instrumentos de crédito convertibles deben figurar separadamente de los recursos propios de la empresa, dentro de « acreedores », subapartado 1, « créditos contra pagarés ».

Visto lo anterior, parece justificado clasificar todas las emisiones de Air France como deuda y no como recursos propios. Sin embargo, aunque la aplicación de criterios contables estrictos a la clasificación de los instrumentos de capital es necesaria para una presentación transparente de los balances anuales de las empresas, no refleja plenamente la naturaleza financiera ambigua de esos instrumentos.

El artículo 248-8h del Decreto franés anteriormente citado define los criterios que impiden la clasificación de determinados instrumentos de capital como recursos propios (*fonds propres*), pero no considera su posible tratamiento como « cuasi-capital » (*autres*

fonds propres). Esta forma intermedia de capital se contempla en el artículo 13 del Decreto francés de 29 de noviembre de 1983. Sin embargo, para limitar el riesgo de que esta categoría se confunda con los recursos propios, el Comité professionnel de doctrine comptable propone sustituirlo por otras deudas de características particulares (*autres dettes à caractéristiques particulières*) o instrumentos no reembolsables (*titres non remboursables et assimilés*).

No obstante, el hecho de que tanto las ORA como los TSIP-BSA sean convertibles podría hacer aconsejable considerar estos instrumentos como cuasi-capital, ya que se entiende implícitamente que el obligacionista convertirá sus obligaciones en capital en un futuro. En el caso de las ORA, el obligacionista debe aceptar esta conversión a razón de una obligación por una acción. En el caso de los TSIP-BSA, el obligacionista ha aceptado un menor tipo de interés con la expectativa de que será compensado con el cupón que le dará derecho a adquirir acciones del grupo Air France con un determinado descuento.

Si no pretendiera beneficiarse de esta posibilidad de conversión, no habría prestado su dinero a un tipo de interés inferior.

De ambos instrumentos, es evidente que los suscriptores de las ORA sabían que, con el tiempo, sus préstamos se convertirían en capital, y que no estaba previsto el reembolso de ninguna otra forma. En consecuencia, para el cálculo de los coeficientes financieros y, en particular, del coeficiente de endeudamiento (recursos propios/deuda), es más correcto clasificar las ORA como « cuasi-capital ». Sin embargo, por lo que respecta a los TSIP-BSA no existe obligación de convertir los títulos y, por lo tanto. la intención de hacerlo está menos clara. En tales circunstancias, si es necesario clasificar este tipo de instrumento financiero en una u otra categoría, parece más correcto hacerlo en la de deuda.

En lo tocante a los TSDI no existe posibilidad de conversión, y, en consecuencia, no hay duda de que se trata de capital ajeno.

Debe recordarse que, en noviembre de 1993, la Comisión incoó el procedimiento previsto en el apartado 2 del artículo 93 en relación con la suscripción por CDC-P de las ORA y TSIP-BSA emitidas por Air France en abril del mismo año (DO nº C 334 de 9 de diciembre de 1993). La Comisión ha decidido hoy que esta operación, que no se notificó en debida forma a la Comisión, constituye una ayuda en favor de Air France. La ayuda es ilegal e incompatible con el mercado común y el Acuerdo EEE y, en consecuencia, debe ser devuelta.

Por lo tanto, sobre la base de que :

— la aportación de capital efectuada por CDC-P por un importe de 748 millones de francos en ORA y 749 millones en TSIP-BSA es reintegrada, y que las cuantías correspondientes se sustituyen por deuda convencional, y

— las restantes ORA, por un valor de 1 250 millones de francos se consideran capital cuasi-propio,

la estructura del balance del grupo Air France a fin de 199 sería la siguiente :

Capital propio 17,4 + 1,25 ORA = 18 650 millones de francos franceses

Deuda 22,1 − 1,25 ORA = 20 850 millones de francos franceses

Coeficiente de endeudamiento (deuda/recursos propios) = 1,12

Este coeficiente parece por encima de la media del sector de la aviación civil, en el que se considera aceptable una cifra de 1,5 (véase *Accounting policies, disclosure and financial trends in the international airline industry*, encuesta de KPMG en asociación con la IATA, agosto de 1992, p. 26). En principio, además de la ayuda, Air France tiene tres posibilidades de mejorar su situación financiera por sus propios medios : mejora de la eficiencia conducente a un incremento de los flujos de caja, aplazamiento de los pedidos de aeronaves y venta de activos. Como se ha indicado anteriormente, la Comisión reconoce que el esfuerzo emprendido para mejorar la productividad conferirá a Air France un nivel de eficiencia suficiente al término del proceso de reestructuración. En segundo lugar, ya se han pospuesto los pedidos de nuevas aeronaves ; otro aplazamiento situaría la edad media de la flota por encima de diez años, un nivel que parece excesivo para una compañía aérea que pretende recuperar su competitividad.

Con respecto a la venta de activos, sólo un número limitado de éstos podría suponer una cantidad significativa de fondos (Méridien, Sabena, Air Inter). Las dos últimas empresas son importantes activos esenciales para la actividad de Air France en el sector del transporte aéreo. La venta de los activos restantes está ya prevista en el Projet. Otros activos son en genereal de pequeña dimensión o registran pérdidas, por lo que su enajenación no permitiría reducir significativamente la cuantía de la ayuda. En consecuencia, el importe de ésta no parece excesivo en relación con lo que es necesario para recomponer los balances de Air France y devolver a la empresa una sólida base financiera. En este contexto, hay que recordar que el sector de la aviación civil se caracteriza por sus bajos márgenes y su intensidad en capital. En estas circunstancias, un coeficiente de endeudamiento de 1,12 no parece excesivamente prudente. Esto se demuestra, además, por el hecho de que, en 1996, Air France registrará un coeficiente de cobertura de intereses (beneficios brutos antes de amortizaciones arrendamientos/intereses + pérdidas de explotación) de 2,44 , muy próximo al 2,42, que fue la media obtenida por sus competidores en 1993 (SAS, American Airlines, Swissair, Lufthansa, British Airways, KLM y Finnair). Como consecuencia de la recapitalización, Air France tendrá una estructura financiera adecuada para atender sus cargas financieras con un margen de seguridad y para recurrir a nuevos préstamos de manera autónoma y sin apoyo del Estado.

Visto lo anterior, la Comisión admite que la ayuda a Air France es necesaria y proporcionada para permitir a la empresa llevar a cabo con éxito su plan de reestructuración y recuperar la viabilidad. Sin embargo, puesto que la ayuda será abonada en tres tramos, la Comisión tiene el propósito de vigilar cuidadosamente, con carácter anual, el cumplimiento del Projet, en especial a la luz del desarrollo de la situación financiera de Air France después de, entre otras cosas, la venta de activos, y podrá, en caso necesario, adaptar los importes abonados para garantizar que el nivel de la ayuda sigue siendo proporcionado a los objetivos del Projet.

4. La Comisión comprobó que la ayuda no afecta al comercio en una medida contraria al interés común.

Al iniciar el procedimiento, la Comisión afirmó que debía examinar los efectos de la ayuda sobre la competitividad de Air France en las rutas internacionales e internas en las que compite con otras aerolíneas europeas. La Comisión pensaba que, dada la estructura del grupo, una ayuda a la CNAF podría tener efectos indirectos en beneficio de sus filiales (en particular, Air Inter y Air Charter).

Como se ha indicado, el Gobierno francés se comprometió (compromiso n° 1) a que Air France sería la única beneficiaria de la ayuda y, con este fin, creará un holding que controlará Air Inter y la propia Air France. Toda transacción financiera o transferencia de bienes y servicios entre las dos filiales se efectuará, tanto antes como después de la creación del holding, en condiciones de mercado, y no se aplicarán tarifas preferenciales en favor de Air Inter.

La Comisión considera que este compromiso limita los motivos de preocupación acerca de los posibles efectos externos de la ayuda, al impedir virtualmente a Air France su utilización para subvencionar las actividades de Air Inter.

Vista la información sobre la futura estructura del holding y el correspondiente compromiso de las autoridades francesas, la Comisión ha limitado el análisis de los efectos de la ayuda sobre el comercio a Air France, que es la beneficiaria real. Para comprobar que la ayuda no afecta negativamente las condiciones comerciales en medida contraria al interés común, la Comisión debía asegurarse de que la ayuda no se utilizaría para fijar precios por debajo de los costes y practicar dumping con el exceso de capacidad y, en todo caso, que dicha capacidad no se incrementaría en mayor medida que el crecimiento del mercado.

Durante el procedimiento del apartado 2 del artículo 93, el Gobierno francés se comprometió a que:

— la Compagnie nationale Air France no incrementará su flota en explotación por encima de 146 aeronaves (compromiso n° 10);

— la Compagnie nationale Air France no incrementará su oferta en ninguna de las rutas que unen París con cualesquiera destinos dentro del EEE, excepto en el interior de Francia, ni en ninguna de las rutas entre los aeropuertos provinciales y cualquier destino dentro del EEE por encima del nivel de 1993. Air France sólo podrá acrecentar su oferta anual en proporción al incremento real del tráfico, pero siempre en menor medida que el crecimiento del mercado (compromiso n° 11);

— Air France no será líder en precios en sus rutas dentro del EEE (compromiso n° 12). La Comisión opina que este compromiso (es decir, que Air France no propondrá tarifas inferiores a las de sus competidores para un producto equivalente dentro del EEE) impedirá que Air France se comporte dentro del EEE de un modo que habitualmente se relaciona con el liderazgo en precios. Esto significa que, durante el período de reestructuración, Air France sufrirá restricciones en su estrategia comercial y no podrá introducir tarifas inferiores a las ofrecidas en general por sus competidores. En este contexto, la « oferta equivalente » de los competidores de Air France ha de interpretarse de manera amplia con respecto a la naturaleza del producto concreto, sus condiciones y restricciones, etc.;

— Air France no explotará un número de vuelos regulares entre Francia y los demás países del EEE superior al registrado en 1993 (compromiso n° 14);

— Air Charter no incrementará su oferta por encima del nivel alcanzado en 1993, más un incremento anual proporcional al crecimiento del mercado (compromiso n° 15);

— toda transferencia de bienes y servicios entre la Compagnie nationale Air France y Air Charter reflejará los precios de mercado (compromiso n° 16).

La Comisión considera que estos compromisos imponen importantes limitaciones a la libertad de Air France en materia de capacidad, oferta y precios, necesarias para impedir que la ayuda sirva para trasladar las dificultades de la compañía a sus competidores. Los compromisos tendrán por efecto impedir que Air France practique una política agresiva de precios en

sus rutas dentro del EEE. A este respecto, conviene señalar que, en los cuatro primeros meses de 1994, Air France ha reducido su oferta en el mercado europeo, de acuerdo con el Projet (la oferta de la compañía ha disminuido en un 6,4 % con respecto al mismo período de 1993, mientras que para la media de las compañías europeas se ha registrado un aumento medio del 3,8 % ; por ejemplo, British Airways y KLM han acrecentado su oferta en un 5,7 % y un 7,3 % respectivamente).

Al limitar la oferta de Air France por debajo incluso del crecimiento del mercado, la cuota de mercado de esta empresa disminuirá en beneficio de sus competidores. Esto impedirá que la ayuda afecte al comercio en una medida contraria al interés común.

Estas conclusiones son también válidas para la actividad de Air France en el sector de los vuelos chárter. Los compromisos asumidos por el Gobierno francés en relación con Air Charter tendrán como efecto evitar que la Compagnie nationale Air France pueda subvencionar los servicios no regulares de Air Charter mediante prácticas de transferencia de precios. En cualquier caso, el compromiso de no incrementar la oferta de Air Charter por encima del crecimiento del mercado compensará los efectos distorsionadores de la ayuda en la competencia sobre el mercado europeo de vuelos chárter.

Para analizar los efectos de la ayuda en el EEE, la Comisión debe tener en cuenta la situación actual de mayor liberalización del sector del transporte aéreo dentro del EEE, tras la aplicación del tercer paquete (1).

La Comisión considera que la eliminación de las restricciones que protegen a Air France de sus competidores es una justificación compensatoria adecuada para la concesión de la ayuda, que sirve al interés común conforme a la letra c) del apartado 3 del artículo 92 del Tratado y a la letra c) del apartado 3 del artículo 61 del Acuerdo (2).

La Comisión tiene que comprobar que los efectos negativos de la ayuda estatal no se añaden al disfrute de derechos exclusivos o un trato privilegiado por parte del beneficiario. En este contexto, hay que abordar varios problemas :

a) el 27 de abril de 1994, la Comisión adoptó una Decisión que declaraba las reglas de distribución del tráfico aplicadas actualmente al sistema aeroportuario de París incompatibles con el tercer paquete de la aviación (3). La exclusión de la mayoría de las compañías aéreas comunitarias del aeropuerto de Orly, resultado de las citadas reglas, otorgaba una ventaja competitiva a Air France. Es necesario que dichas reglas se modifiquen antes de la temporada de invierno 1994-1995, a fin de que desaparezca dicha ventaja, que refuerza los efectos contrarios a la competencia de la ayuda, en detrimento del interés común. En este contexto, la Comisión acoge con satisfacción el compromiso de las autoridades francesas de modificar las reglas de distribución del tráfico del sistema aeroportuario de París de conformidad con su Decisión de 27 de abril de 1994, a fin de hacer dichas reglas no discriminatorias, objetivas y coherentes (compromiso nº 18) ;

b) el aeropuerto parisino de Orly se compone de dos terminales : Orly-Sur, reservada para vuelos internacionales, y Orly-Oeste, reservada para el tráfico interior. Orly-Oeste es más moderna y está mejor equipada para el tráfico interior francés que Orly-Sur.

En mayo de 1994, el Gobierno francés decidió modificar las reglas de distribución del tráfico entre las dos terminales, reservando Orly-Oeste exclusivamente para el grupo Air France a partir del 1 de noviembre de 1995, y transfiriendo las otras compañías, que ya operaban en Orly-Oeste a Orly-Sur. Esto supone la realización de obras para adaptar parte de Orly-Oeste al tráfico internacional y parte de Orly-Sur al tráfico interior. Este trato privilegiado dispensado a Air France es una ventaja competitiva para esta compañía sobre sus competidores, y un perjuicio grave para los clientes de estos últimos. A la Comisión le preocupa que la transferencia solicitada se lleve a cabo antes de que Orly-Sur esté suficientemente adaptado al nuevo tráfico. Además, las posibilidades de expansión de este último aeropuerto son mucho más limitadas que las de Orly-Oeste (la capacidad actual de Orly-Sur y Orly-Oeste es de 10 y 20 millones de pasajeros respectivamente, y el tráfico en estas terminales fue en 1993 de 9,5 millones y 15,1 millones de pasajeros). En consecuencia, las autoridades francesas deberán reconsiderar la distribución de las compañías aéreas entre las dos terminales con la antelación suficiente, antes de que Orly-Sur alcance el nivel de saturación.

Esta preocupación la satisface el Gobierno francés con su compromiso de garantizar que ni las obras necesarias para la adaptación de las dos terminales del aeropuerto de París-Orly ni la posible saturación de Orly-Sur afectarán a las condiciones de la competencia en detrimento de las compañías aéreas usuarias del aeropuerto. La Comisión entiende que dicho compromiso implica, en particular, que toda aerolínea que opere en Orly-Sur, así como toda compañía del EEE que pretenda empezar a prestar servicio en ese aeropuerto de conformidad con las reglas modificadas de distribución del tráfico en el sistema aeroportuario de París, no estarán en desventaja, en especial si existe un remanente de capacidad en Orly-Oeste ;

(1) Reglamentos (CEE) nºs 2407/92, 2408/92 y 2409/92 del Consejo (DO nº L 240 de 24. 8. 1992, pp. 1, 8 y 15).
(2) Véase la Decisión de la Comisión, asunto nº C15/94, TAP, pendiente de publicación.
(3) Véase Decisión 94/290/CE de la Comisión, Asunto VII/AMA/11/93 — París (Orly)-Londres (DO nº L 127 de 19. 5. 1994, p. 22).

c) la mayoría de las partes que han intervenido en el procedimiento han planteado la cuestión de la intensificación de los efectos anticompetitivos de la ayuda, visto el hecho de que el mercado interior francés permanece cerrado a la competencia, en particular, en las rutas Orly-Toulouse y Orly-Marsella.

A este respecto, la Comisión debe señalar que el 27 de abril de 1994 decidió [1] que Francia debe autorizar a las compañías aéreas comunitarias el ejercicio de los derechos de tráfico en las rutas que van desde París (Orly) a Toulouse y Marsella, a más tardar el 27 de octubre de 1994. Aunque esta decisión ha sido recurrida por el Gobierno francés ante el Tribunal de Justicia, dicho recurso no lleva aparejada la suspensión de la medida, conforme al Tratado. Esto implica que, a partir de la fecha citada, Francia está obligada a cumplir la decisión y, en consecuencia, conceder derechos de tráfico a toda compañía aérea comunitaria interesada, sobre la base del Reglamento (CEE) nº 2408/92. Si las rutas no están abiertas en esa fecha, toda parte interesada podrá invocar el efecto directo de la legislación comunitaria ante las autoridades nacionales competentes a fin de ejercer dicho derecho. Dado el principio de supremacía de la legislación comunitaria, no debe aplicarse ninguna norma nacional que se oponga al ejercicio de estas libertades fundamentales. Toda autoridad de un Estado miembro, incluidos los organismos administrativos, está obligada a cumplir estos principios fundamentales de la legislación comunitaria, cuyo respeto ha sido también confiado a la Comisión, en su calidad de guardiana de los Tratados.

Por último, los compromisos asumidos por las autoridades francesas en el sentido de que :

— el Gobierno francés no interferirá en la gestión de Air France por razones no comerciales (compromiso nº 4), y

— la ayuda es la última en favor de Air France (compromiso nº 5) y no se utilizará para adquirir participaciones adicionales en otras compañías aéreas (compromiso nº 6),

satisfacen las restantes preocupaciones expresadas por la Comisión al incoar el procedimiento previsto en el apartado 2 del artículo 93.

La Comisión opina que las consideraciones anteriores responden adecuadamente a las legítimas preocupaciones de las partes interesadas en esta importante cuestión.

Visto lo anterior, la ayuda que las autoridades francesas concederán a Air France en forma de una ampliación de capital por importe de 20 000 millones de francos franceses puede acogerse a la excepción contemplada en la letra c) del apartado 3 del artículo 92 del Tratado y en la letra c) del apartado 3) del artículo 61 del Acuerdo, siempre que se respeten determinados compromisos y se cumplan ciertas condiciones,

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN :

Artículo 1

La ayuda que se concederá a Air France en el período 1994-1996, en forma de una ampliación de capital de 20 000 millones de francos franceses pagaderos en tres tramos, que tiene por fin la reestructuración de la empresa de acuerdo con el Projet, es compatible con el mercado común y el Acuerdo EEE en virtud de la letra c) del apartado 3) del artículo 92 del Tratado y la letra c) del apartado 3) del artículo 61 del Acuerdo EEE, siempre que el Gobierno francés cumpla los siguientes compromisos :

1) la totalidad de la ayuda beneficiará exclusivamente a Air France. Por Air France se entenderá la Compagnie nationale Air France, así como toda sociedad que ésta controle en más del 50 %, a excepción de Air Inter. Para evitar cualquier transferencia de la ayuda hacia la compañía Air Inter, antes del 31 de diciembre de 1994 se creará un holding que tendrá una participación mayoritaria en las compañías Air France y Air Inter. No se efectuará transferencia financiera alguna entre las sociedades del grupo que no se realizaría en el marco de una relación comercial normal, ni antes ni después de la creación efectiva del holding. De este modo, toda prestación de servicios o enajenación de bienes entre las sociedades se llevará a cabo a precios de mercado ; en ningún caso Air France podrá aplicar tarifas preferenciales en favor de Air Inter ;

2) se pondrá en marcha el proceso de privatización de Air France cuando se corrija la situación económica y financiera de la empresa, de conformidad con el plan y teniendo en cuenta la situación de los mercados financieros ;

3) Air France aplicará el Projet en su integridad, tal como éste fue comunicado a la Comisión el 18 de marzo de 1994, en particular en lo que respecta a los objetivos de productividad siguientes, expresados mediante el coeficiente ERPK/empleado, mientras dure el plan de reestructuración :

   — 1994 : 1 556 200 ERPK/empleado,

   — 1995 : 1 725 500 ERPK/empleado,

   — 1996 : 1 829 200 ERPK/empleado ;

4) el Gobierno francés adoptará con respecto a Air France el comportamiento normal de un accionista, permitirá que la compañía se gestione únicamente según principios comerciales y no interferirá en su gestión por motivos ajenos a los derivados de su condición de accionista ;

[1] DO nº L 127 de 19. 5. 1994, p. 22.

5) no se volverá a conceder a Air France, de conformidad con el Derecho comunitario, nuevas dotaciones ni otras ayudas, cualquiera que sea su naturaleza;

6) mientras dure el plan, la ayuda será utilizada exclusivamente por Air France para los fines de reestructuración de la empresa, y no para adquirir nuevas participaciones en otras compañías aéreas;

7) mientras dure el plan, no se incrementará por encima de 146 el número de aviones de la flota en explotación de la Compagnie nationale Air France;

8) mientras dure el plan, no se incrementará la oferta de la Compagnie nationale Air France por encima del nivel alcanzado en 1993 en las rutas siguientes:

— entre París y todos los destinos dentro del Espacio Económico Europeo (7 045 millones de ASK),

— entre provincias y todos los destinos dentro del Espacio Económico Europeo (1 413,4 millones de ASK).

Esta oferta podrá incrementarse en un 2,7 % anual, excepto si el índice de crecimiento de cada uno de los mercados correspondientes es inferior a dicho porcentaje.

No obstante, si el índice de crecimiento anual de estos mercados superase el 5 %, podrá incrementarse la oferta de la compañía en el porcentaje obtenido al sumar el citado 2,7 % a la diferencia entre el índice de crecimiento y ese 5 %;

9) se garantizará que Air France no pone en práctica, mientras dure el plan, prácticas consistentes en proponer tarifas inferiores a las practicadas por sus competidores para una oferta equivalente en las rutas que explote en el interior del Espacio Económico Europeo;

10) no se concederá trato preferencial a Air France en materia de derechos de tráfico;

11) mientras dure el plan, Air France no explotará, entre Francia y los demás países del Espacio Económico Europeo, un número de líneas regulares superior al que explotaba en 1993 (89 líneas);

12) mientras dure el plan, la oferta de Air Charter no superará el nivel de 1993 (3 047 plazas y 17 aviones), más un posible incremento anual igual al índice de crecimiento del mercado;

13) se garantizará que toda enajenación de bienes y prestación de servicios de Air France en favor de Air Charter refleja los precios de mercado;

14) antes de fin de año, Air France enajerará, en las condiciones financieras, comerciales y jurídicas más ventajosas para ella, su participación en la « sociedad de hoteles Méridien »;

15) se modificarán, a la mayor brevedad posible y en colaboración con Aéroports de Paris, las reglas de distribución del tráfico para el sistema aeroportuario parisino, de conformidad con la Decisión de la Comisión de 27 de abril de 1994 relativa a la apertura de la ruta Orly-Londres;

16) se cuidará que ni las obras necesarias para la renovación de las dos terminales de Orly que realiza Aéroports de Paris, ni la eventual saturación de una u otra de dichas terminales perturban las condiciones de la competencia en detrimento de las compañías que allí operan.

Artículo 2

A fin de garantizar que el importe de la ayuda se mantiene compatible con el mercado común, el pago de los tramos segundo y tercero de la ampliación de capital queda supeditado al cumplimiento de los citados compromisos, a la realización efectiva del *Projet pour l'entreprise* y de los resultados previstos (en especial, en lo relativo a los resultados de explotación y los coeficientes de productividad expresados en ERPK/empleado, así como a la venta de activos).

El Gobierno francés presentará a la Comisión un informe sobre la marcha del programa de reestructuración y sobre la situación económica y financiera de Air France. Estos informes serán presentados al menos ocho semanas antes de la liberación de los tramos segundo y tercero de la ayuda en 1995 y 1996.

A la vista de, entre otros aspectos, la evolución del entorno y del mercado, la Comisión hará comprobar la buena aplicación del plan, así como el cumplimiento de las condiciones vinculadas a la aprobación de la ayuda, por parte de consultores independientes seleccionados por ella misma en colaboración con el Gobierno francés.

Artículo 3

El destinatario de la presente Decisión será la República Francesa.

Hecho en Bruselas, el 27 de julio de 1994.

Por la Comisión

Hans VAN DEN BROEK

Miembro de la Comisión