II

(Actos cuja publicação não é uma condição da sua aplicabilidade)

COMISSÃO

DECISÃO DA COMISSÃO

de 27 de Julho de 1994

relativa ao aumento de capital notificado da Air France

(Apenas faz fé o texto em língua francesa)

(Texto relevante para efeitos do EEE)

(94/653/CE)

A COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia, nomeadamente o primeiro parágrafo do nº 2 do artigo 93º,

Tendo em conta o Acordo que estabelece o Espaço Económico Europeu, e nomeadamente o nº 1, alínea a), do seu artigo 61º, e o seu protocolo nº 27,

Tendo notificado os interessados, em conformidade com o artigo 93º do Tratado, para apresentarem as suas observações, e tendo em conta essas mesmas observações,

Considerando que :

I

Por carta datada de 18 de Março de 1994, registada na Comissão em 22 de Março de 1994, as autoridades francesas notificaram a Comissão, em conformidade com o nº 3 do artigo 93º do Tratado, da sua intenção de conceder 20 mil milhões de francos franceses à Compagnie Nationale Air France (CNAF). As autoridades francesas anexaram à notificação um programa de reestruturação denominado « Projet pour l'entreprise » (a seguir designado « projecto »). Em 12 de Abril de 1994, a Direcção-Geral VII (Transportes) da Comissão organizou, em Bruxelas, uma reunião com representantes da Air France e do Governo francês. Durante essa reunião, os representantes franceses apresentaram à Comissão informações complementares, bem como uma carta de resposta ao ofício da Comissão de 28 de Março de 1994.

O auxílio foi registado no secretariado-geral da Comissão como auxílio notificado, tendo-lhe sido atribuído o número N 258/94.

A Comissão decidiu dar início ao procedimento previsto no nº 2 do artigo 93º relativamente ao auxílio em causa e informou as autoridades francesas da sua decisão por ofício de 30 de Maio de 1994. Esse ofício foi publicado no *Jornal Oficial das Comunidades Europeias*(1) e as partes interessadas foram convidadas a apresentar as suas observações no prazo de um mês a contar da data de publicação.

As autoridades francesas responderam ao ofício da Comissão numa carta datada de 14 de Junho de 1994 e em outras cartas subsequentes. Foram ainda comunicadas informações adicionais por escrito, bem como por ocasião de diversas reuniões realizadas em Bruxelas entre a Direcção-Geral VII (Transportes) da Comissão e representantes da Air France e do Governo francês.

O Reino Unido, os Países Baixos, a Irlanda, a Noruega, a Suécia e vários interessados, nomeadamente transportadoras aéreas europeias, entre as quais a British Airways, a TAT, a AOM, a British Midland e a ACE (associação das transportadoras aéreas da Comunidade Europeia), apresentaram observações relativas ao auxílio. As observações foram devidamente transmitidas às autoridades francesas, que responderam em carta dirigida aos serviços competentes da Comissão.

II

Na sua forma actual, o grupo Air France foi instituído em 12 de Janeiro de 1990, aquando da aquisição pela Air France da UTA e do controlo indirecto da Air Inter, transportadora que opera a maioria das rotas domésticas

(1) JO nº C 152 de 3. 6. 1994, p. 2.

francesas, de cujo capital a Air France detinha já 36,5 %. A Air France e a UTA fundiram-se em 29 de Dezembro de 1992, sendo a empresa resultante designada « Compagnie nationale Air France ». Em consequência da fusão, a CNAF detém actualmente 75,84 % do capital da Air Inter. O grupo Air France efectua transportes aéreos e outras operações relacionadas com viagens, nomeadamente serviços de hotelaria, viagens turísticas, restauração, manutenção e formação de pilotos. O transporte aéreo constitui de longe a principal actividade do grupo (o volume de negócios do sector do transporte aéreo representou, em 1992, 79,5 % do volume de negócios total do grupo).

O grupo Air France constitui, juntamente com a British Airways e a Lufthansa, uma das três principais transportadoras aéreas europeias. Em 31 de Dezembro de 1993, o volume de negócios do grupo Air France era de 55,156 mil milhões de francos franceses [em termos comparativos, o volume de negócios do grupo Air France em 1992 era de 57,013 mil milhões de francos franceses (cerca de 8,664 mil milhões de ecus), 7,323 mil milhões de ecus para a British Airways e 8,909 mil milhões de ecus para a Lufthansa], empregando cerca de 64 000 trabalhadores (em 31 de Dezembro de 1993, a Air France empregava 39 956 trabalhadores : 30 606 com funções de pessoal de terra, 2 925 com funções de pessoal técnico de voo e 6 425 com funções de pessoal comercial de voo).

Desde o início da década de 1990, o grupo Air France adoptou uma estratégia de expansão com vista a preservar a sua influência no mercado doméstico, preparando-se para a futura liberalização do mercado comunitário da aviação, bem como para enfrentar a concorrência nas outras rotas internacionais. Além da aquisição da UTA e, indirectamente, da Air Inter, o grupo Air France adquiriu, em Abril de 1992, uma participação de 37,5 % no capital da transportadora aérea belga Sabena e, em Março do mesmo ano, uma participação de 20 % no capital da transportadora aérea checa CSA, recentemente alienada. No plano interno, o grupo Air France iniciou uma política de modernização e expansão da sua frota. A aquisição de novos aviões foi financiada por empréstimos cujos encargos financeiros afectaram os resultados finais do grupo, que registou uma primeira perda de 717,2 milhões de francos franceses em 1990. Para fazer face a tal situação e adaptar a sua estrutura financeira e as despesas à nova conjuntura económica, caracterizada por uma forte recessão, na sequência da guerra do Golfo, bem como pelo aumento da concorrência, nomeadamente no Atlântico Norte, e pelos processos de liberalização na Comunidade, o grupo Air France lançou um plano estratégico (Cap'93) em Setembro de 1991.

Este plano, que previa a redução de cerca de 3 500 postos de trabalho no período 1991-1993, preconizava uma recapitalização da empresa no montante de 5,8 mil milhões de francos franceses, a efectuar em três parcelas (aumento de capital e duas emissões de obrigações). Nas suas decisões de Novembro de 1991 e Julho de 1992 (processos nºs N 653/91 e N 291/92) a Comissão avaliou estas injecções de capital ao abrigo das regras relativas aos auxílios estatais previstas no Tratado. Nas referidas decisões, a Comissão analisou os problemas financeiros do grupo Air France, bem como a degradação da estrutura da empresa no período 1988-1991. A Comissão considerou, todavia, que a empresa se debatia com uma crise temporária e que, apesar dos problemas a curto prazo, as perspectivas a longo prazo e a estrutura global da Air France se afiguravam relativamente boas. Deste modo, as injecções de capital foram consideradas transacções financeiras normais e não auxílios estatais. Em Outubro de 1992, observando uma nova deterioração da estrutura financeira e dos resultados financeiros, o conselho de administração do grupo Air France adoptou um novo plano de reestruturação (« Plan de retour à l'équilibre », a seguir designado « PRE1 »). Este plano tinha por objectivo aumentar o *cash-flow* do grupo em 3 mil milhões de francos franceses anuais, mediante a adopção de diversas medidas destinadas a reduzir os custos operacionais, nomeadamente a supressão de 1 500 postos de trabalho suplementares. No decurso dos primeiros meses de 1993, o PRE1 mostrou a sua insuficiência para corrigir a situação do grupo Air France, que continuou a registar perdas mensais e perdas de partes de mercado. O PRE1 foi abandonado e, em Setembro de 1993, o conselho de administração do grupo Air France lançou um terceiro plano de reestruturação (« PRE2 ») que previa a supressão de 4 000 postos de trabalho, bem como de diversas rotas. O PRE2, que se destinava a aumentar o *cashflow* em cerca de 3,4 mil milhões de francos franceses em 1994 e 5,1 mil milhões a partir de 1995, foi rejeitado pelos sindicatos, que iniciaram um movimento de greve no final de Outubro de 1993. O novo conselho de administração do grupo Air France retirou o PRE2 e elaborou o projecto, após ter enviado ao pessoal um questionário em que solicitava sugestões para a reestruturação do grupo.

Actualmente, o grupo Air France enfrenta uma grave crise financeira e económica, registando, após uma perda de 3,2 mil milhões de francos franceses em 1992, a sua quarta perda anual consecutiva, que rondou os 8,4 mil milhões de francos franceses em 1993 (as perdas líquidas da CNAF totalizaram 6,7 mil milhões), de acordo com as contas publicadas em 17 de Junho de 1994. Nos últimos três anos, a situação do grupo deteriorou-se continuamente, culminando em 1993 com uma perda operacional de 3,3 mil milhões de francos franceses, após um lucro bruto de 213 milhões e uma perda operacional de 1,5 mil milhões, respectivamente, em 1991 e 1992. Em 1993, as perdas operacionais da CNAF (— 3,6 mil milhões de francos franceses) aumentaram 295 % relativamente às perdas de 1992 (— 918 milhões). O *cashflow* da transportadora diminuiu continuamente, tendo os encargos financeiros líquidos registado um aumento substancial. Os resultados financeiros recentes do grupo têm sido inferiores à dos seus principais concorrentes.

As perdas acumuladas pelo grupo, resultantes das fracas margens operacionais e dos pesados encargos financeiros, determinaram a erosão do capital próprio do grupo. Em 1992, após a recapitalização efectuada no âmbito do plano de reestruturação, o passivo do grupo era ainda satisfatório. Em 1992, o rácio da dívida do grupo (dívida total/capital

próprio, excluindo as provisões) era ligeiramente inferior ao dos principais concorrentes não empenhados em programas de recapitalização idênticos.

O hiato entre o grupo Air France e os seus concorrentes aumentou em virtude dos maus resultados registados em 1993, que afectaram grandemente o seu capital.

Além dos encargos financeiros consideráveis, os maus resultados do grupo são devidos principalmente à sua baixa produtividade e aos elevados custos operacionais.

Em virtude das medidas de reestruturação e, nomeadamente, das reduções de pessoal (no total, o grupo Air France suprimiu cerca de 4 000 postos de trabalho no período 1991-1993), o grupo aumentou as suas taxas de produtividade : em 1993, o rácio ASK/empregado (lugares-km disponíveis/empregado) foi de 1 590 para a transportadora e 1 617 para o grupo. Contudo, o grupo possui ainda excesso de pessoal, necessitando de novas supressões de postos de trabalho para atingir níveis de produtividade idênticos aos dos seus concorrentes que empreenderam já importantes programas de redução de custos (caso da Lufthansa).

A heterogeneidade da frota constitui outro factor que afecta o desempenho operacional do grupo. A frota é constituída por demasiados tipos diferentes de aeronaves (a CNAF utiliza 24 tipos diferentes de aviões), facto que contribui para os elevados custos operacionais da transportadora (expressos, nomeadamente, nos elevados custos de manutenção decorrentes da diversidade das peças e acessórios utilizados e às diferentes qualificações do pessoal de voo e de terra). Em 31 de Dezembro de 1993, a frota do grupo era constituída por 208 aviões (145 dos quais pertencentes à frota operacional da CNAF), com uma idade média de 8,6 anos, sendo o número de aviões do capítulo II (47) relativamente limitado. A juventude da frota é devida principalmente aos investimentos e às medidas de modernização adoptados no âmbito do plano de reestruturação Cap'93.

O projecto foi elaborado pela Air France com base num relatório de Lazard Frères et Cie (a seguir designados « consultores »), que avaliaram a coerência financeira das hipóteses no horizonte 1994/1996. Além disso, os consultores estabeleceram o montante da recapitalização necessária para sanear a estrutura financeira e restabelecer a rentabilidade da CNAF, com base em dados (previsões de rendimentos e custos) relativos ao período de reestruturação fornecidos pela CNAF.

O objectivo do projecto, a executar no período de 1 de Janeiro de 1994 a 31 de Dezembro de 1996, consiste em transformar a Air France numa verdadeira empresa (« faire d'Air France une véritable entreprise »). O equilíbrio financeiro e a rentabilidade devem ser restabelecidos no final de 1996. O plano, que prevê um aumento da produtividade da Air France de 30 % no período em causa, abrange apenas a CNAF, não se prevendo quaisquer implicações das medidas em causa no grupo. Além disso, em conformidade com a notificação, a injecção de capital beneficiará apenas a CNAF, excluindo as restantes empresas do grupo.

O plano incide, de um modo particular, nos seguintes aspectos :

A. *Redução dos custos e das despesas financeiras*

1. Redução dos investimentos

   O número de novos aviões a receber no período de reestruturação será reduzido de 22 para 17 ; o investimento correspondente, em termos de frota, que ascende a 11,5 mil milhões de francos franceses, é inferior em cerca de 21 % ao inicialmente previsto.

   Prevê-se a venda de 34 aviões que já não são utilizados. Deste modo, a frota total será reduzida de 166 aviões, no final de 1994, para 149, no início de 1996. A frota operacional (145 aviões em 31 de Dezembro de 1993) será aumentada de uma única unidade ; o número de lugares oferecidos sofrerá uma ligeira redução.

2. Redução dos custos operacionais e adopção de medidas destinadas a aumentar a produtividade

   A CNAF tenciona reduzir em 2 mil milhões de francos franceses as suas despesas operacionais (excluindo os combustíveis), que totalizaram 13 mil milhões em 1993, no período de reestruturação.

   Mediante rescisões voluntárias de contratos, serão suprimidos cerca de 5 000 postos de trabalho (3 700 de pessoal de terra e 1 300 de pessoal de voo), passando a empresa de 39 956 empregados no final de 1993 para 35 000 empregados no final de 1996. Os salários serão congelados durante o período de reestruturação, podendo contudo esta medida ser reconsiderada caso a inflação exceda os níveis previstos (2,2 % em 1994, 2,5 % em 1995 e 2,9 % em 1996) ou caso se registem resultados financeiros positivos. As promoções serão bloqueadas em 1994, dependendo, nos dois anos seguintes, da situação da empresa. Estas medidas deverão determinar uma poupança anual de 3 mil milhões de francos franceses. Além disso, serão adoptadas medidas destinadas a uma melhor utilização do tempo de trabalho (reestruturação da empresa em centros de lucro independentes, como se refere adiante, e descentralização do processo de tomada de decisões), que será levado ao máximo previsto pela lei. Prevê-se que estas medidas conduzam a um aumento de produtividade da ordem de 12 %.

3. Decréscimo dos encargos financeiros

   Em consequência do calendário e do montante do aumento de capital, os encargos financeiros registarão um considerável decréscimo (de 3,2 mil milhões de francos franceses em 1993 para 1,8 mil milhões em 1996).

B. *Nova concepção dos produtos e utilização mais adequada dos meios*

1. Iniciativas comerciais

De modo a adaptar-se às necessidades dos consumidores, que se tornaram mais sensíveis aos preços praticados, a CNAF irá simplificar os seus serviços e torná-los mais flexíveis. Neste contexto, a CNAF introduzirá dois novos produtos (Euroconcept e Première Club), respectivamente nos voos de pequeno e longo curso.

2. Frota, programa e gestão das receitas

A CNAF racionalizará a sua frota, reduzindo os tipos de aeronaves (serão suprimidos da frota operacional seis tipos ou versões de aeronaves).

A CNAF tornará o seu programa mais estável. Em cada rota de longo curso apenas será necessário um tipo de aeronaves; por seu turno, as frotas atribuídas a cada centro regional de lucro (ver adiante) serão mais homogéneas. As rotas mantidas na rede deverão atingir uma determinada frequência mínima; os voos com escalas múltiplas serão reduzidos. Estas medidas deverão determinar uma redução dos custos operacionais, juntamente com um reforço da utilização diária média da frota e do pessoal.

A CNAF simplificará a sua rede, prevendo uma expansão relativamente reduzida da sua rede europeia. A CNAF aumentará as frequências nas rotas rentáveis, expandirá as rotas de longo curso (nomeadamente na Europa Oriental, onde prosseguirá a política de operação de um número mínimo de voos diários), abandonará as rotas marginais e centrar-se-á nas rotas que apresentem boas perspectivas de expansão.

A empresa utilizará um sistema de gestão das receitas para aumentar estas últimas, bem como os factores de carga, determinando assim um aumento dos lucros.

C. *Reestruturação da empresa*

A CNAF será reestruturada em 11 centros de lucro responsáveis pelos respectivos resultados financeiros. No Outono de 1994, a actividade de transporte aéreo será reorganizada em seis centros de lucro, um dos quais destinado às actividades de carga e os restantes cinco com diferentes competências geográficas para o tráfego de passageiros: Europa e voos de médio curso, África e Próximo Oriente, América do Norte e do Sul, Ásia-Oceano Pacífico e Caraíbas-Oceano Índico. Cada centro será dotado de meios próprios e será responsável pela sua produtividade e pelas suas actividades comerciais e de gestão. Os restantes centros serão responsáveis pelas actividades acessórias do transporte aéreo: vendas, manutenção (dois centros), informática e telecomunicações e aeroportos de Paris (Charles de Gaulle e Orly). As transacções financeiras entre os centros serão efectuadas com base em preços internos a negociar anualmente.

D. *Participação dos empregados da Air France*

A CNAF distribuirá gratuitamente acções aos seus empregados, que poderão aumentar a sua participação no capital da empresa para compensar o decréscimo dos salários.

A implementação do plano será financiada através do aumento de capital e da venda de activos não associados à actividade principal da empresa. A CNAF prevê obter cerca de 7 mil milhões de francos franceses como resultado destas vendas. No que respeita aos bens tangíveis, a CNAF irá essencialmente prescindir de alguns aviões; a redução da frota em 17 unidades efectuar-se-á através de aquisições, de vendas e da expiração de contratos de *leasing* operacional. A venda de aeronaves irá conduzir a 4,1 mil milhões de francos franceses de benefícios. Para além dos aviões, a CNAF venderá, nomeadamente, peças e acessórios (1,2 mil milhões de francos franceses), um edifício (0,4 mil milhões) e o grupo hoteleiro Meridien.

O Governo francês notificou a Comissão da sua intenção de, na qualidade de accionista maioritário da empresa, aumentar o capital social da CNAF em 20 mil milhões de francos franceses. De acordo com as autoridades francesas:

— o aumento de capital será efectuado em três parcelas: 10 mil milhões de francos franceses em 1994, 5 mil milhões em 1995 e 5 mil milhões em 1996. O primeiro aumento de capital será subscrito após a adopção do projecto, na sequência de um acordo entre os sindicatos e a empresa. O pagamento das duas parcelas restantes dependerá da implementação efectiva das medidas de reestruturação,

— o aumento de capital apenas beneficiará a CNAF, excluindo as restantes empresas do grupo,

— a injecção de capital em causa será a última destinada a corrigir a situação da empresa e efectuar-se-á tendo em vista a eventual abertura futura do capital da CNAF (que se encontra na lista das empresas francesas a privatizar) aos investidores privados,

— se a Comissão considerar a injecção de capital um auxílio na acepção do nº 1 do artigo 92º do Tratado, tal auxílio poderá beneficiar da derrogação prevista no nº 3, alínea c), do artigo 92º do Tratado, constituindo um auxílio destinado a facilitar o desenvolvimento de certas actividades económicas. O Governo francês declara que o auxílio se encontra vinculado ao projecto, que se destina a corrigir a situação financeira

e económica da empresa durante o período de reestruturação e não afecta as trocas comerciais de um modo susceptível de pôr em risco o interesse comum. O Governo francês decidiu o montante e o calendário da recapitalização com base nas conclusões dos consultores. A recapitalização diminuirá as dívidas da empresa, permitindo restabelecer o seu equilíbrio financeiro. O auxílio não aumentará a capacidade da CNAF em detrimento dos seus concorrentes. Durante o período de reestruturação, a frota operacional aumentará em apenas uma unidade e o número total de lugares diminuirá ligeiramente. O aumento de 8,3 % da capacidade (expresso em ASK) durante o período de reestruturação será resultante de uma melhor utilização da frota. A oferta de voos de médio curso, que abrangem o mercado comunitário, aumentará apenas 2,8 %, destinando-se o principal aumento da oferta ao tráfego de longo curso (10,2 %). Tendo em conta o aumento previsto do tráfego (cerca de 5,5 % por ano no tráfego transcontinental e 5 % por ano no tráfego europeu), registar-se-á um decréscimo da parte de mercado da CNAF. Por outro lado, a dissolução da CNAF teria efeitos negativos para o interesse comum na medida em que diminuiria a concorrência no mercado dos transportes aéreos europeus e enfraqueceria a posição da indústria europeia da aviação civil relativamente às suas congéneres americana e asiática. A dissolução da CNAF teria efeitos catastróficos no emprego, numa altura em que a União Europeia se encontra profundamente afectada pelo desemprego.

III

A Comissão iniciou o procedimento previsto no nº 2 do artigo 93º do Tratado em virtude de ter dúvidas relativamente às seguintes questões:

1. O auxílio e o projecto referem-se exclusivamente à empresa CNAF, embora, em virtude com a conjuntura económica, o plano de reestruturação devesse ter em conta a situação económica e as perspectivas do grupo em geral. De modo a determinar se o projecto é suficiente para restabelecer a viabilidade da empresa, a Comissão teve de avaliar o impacto do auxílio e do projecto nos resultados da CNAF e do grupo em geral;

2. O projecto e a sua implementação sectorial, incluindo as medidas sociais, devem ser aplicados de modo eficiente;

3. O auxílio não deverá afectar negativamente as trocas comerciais nas rotas em que exista concorrência entre as transportadores aéreas do grupo Air France e outras transportadoras aéreas europeias;

4. O auxílio não deve exceder as necessidades da reestruturação e não deve conduzir a uma sobrecapitalização. Neste contexto, a Comissão analisou e avaliou a natureza (capital ou dívidas) de algumas obrigações emitidas pelo grupo (TDSI, ORA e TSIP);

5. O auxílio deve constituir o último concedido ao grupo e não deve ser utilizado para adquirir participações adicionais em outras transportadoras aéreas europeias;

6. O Governo francês não deve intervir na gestão do grupo por motivos que não sejam comerciais.

IV

No que respeita às observações apresentadas pelos restantes interessados, deve referir-se que nenhum deles contestou o carácter de auxílio da injecção de capital a favor do grupo Air France. A maioria das entidades em causa partilha as dúvidas da Comissão quanto à aplicabilidade do nº 3, alínea c), do artigo 92º do Tratado e do nº 3, alínea c), do artigo 61º do Acordo EEE ao referido auxílio. As principais questões abordadas por aquelas entidades podem resumir-se do seguinte modo:

— o auxílio beneficia não apenas a CNAF mas o grupo em geral, que poderá redistribuí-lo pelas suas filiais. Uma eventual separação da CNAF da Air Inter e da Air Charter seria artificial, uma vez que não impediria a adopção de uma estratégia comercial conjunta por todas as empresas do grupo,

— as autoridades francesas não forneceram informações suficientes sobre o projecto, nomeadamente no que respeita à rede futura,

— a redução proposta dos custos (nomeadamente no que respeita ao pessoal) e dos investimentos torna o projecto insuficiente para restabelecer a viabilidade num prazo de três anos, tendo em conta os esforços de reestruturação contínuos levados a cabo pelos concorrentes da Air France. Em caso algum o grupo será autorizado a reestruturar-se em virtude da interferência constante do Governo francês na gestão da empresa,

— o auxílio excede as necessidades de reestruturação e levará à sobrecapitalização do grupo, que ficará em grande vantagem relativamente aos seus concorrentes. Além disso, o grupo não necessita de um tal montante de auxílio, uma vez que pode financiar a reestruturação através da venda de activos não associados à sua actividade principal (por exemplo, os grupos Meridien e Servair), da redução da sua participação em outras empresas (nomeadamente a Sabena), do adiamento dos investimentos na frota ou da supressão de rotas não rentáveis,

— as condições de concessão de uma derrogação ao abrigo do nº 3, alínea c), do artigo 92º do Tratado não se encontram reunidas, uma vez que a avaliação da compatibilidade do auxílio com o mercado comum deve ser efectuada na óptica da Comunidade. A Comissão deve ter em conta o desenvolvimento do sector em geral e não apenas do beneficiário do auxílio,

— o auxílio determinará uma considerável distorção da concorrência e afectará as condições do comércio numa extensão incompatível com o interesse comum, transferindo as dificuldades do grupo Air France para os seus concorrentes. O Governo francês não deverá conceder ao grupo Air France qualquer tratamento preferencial e não deverá efectuar qualquer discriminação relativamente aos concorrentes do grupo, nomeadamente em matéria de multidesignação e de acesso às infra-estruturas aeroportuárias (por exemplo, acesso a Orly Ouest). O grupo Air France não deverá aumentar a sua capacidade nem fixar as tarifas a um nível inferior aos custos; além disso, tanto em determinadas rotas europeias, caracterizadas por uma forte concorrência, como algumas rotas não-europeias (nomeadamente as Antilhas francesas), a capacidade do grupo Air France deve ser limitada e a empresa não deve ser líder em termos de preços. Por fim, o mercado doméstico francês deve ser aberto à concorrência, em particular na sequência das duas decisões da Comissão de 27 de Abril de 1994 relativas ao acesso ao aeroporto de Paris-Orly,

— se a Comissão considerar o auxílio compatível com o mercado comum, o grupo Air France não deve ser autorizado a adquirir participações em outras transportadoras aéreas, devendo o auxílio ser o último a conceder ao grupo,

— a Comissão deverá definir as « razões comerciais » que possam justificar a interferência das autoridades francesas na gestão do grupo,

— deve instaurar-se um controlo restrito, devendo a concessão das parcelas subsequentes do auxílio estatal ser sujeita à concretização dos objectivos específicos.

V

As observações efectuadas pelas autoridades francesas ao ofício da Comissão que as informava do início do procedimento previsto no nº 2 do artigo 93º referiram-se essencialmente ao projecto e à recapitalização da CNAF. Além disso, numa carta datada de 14 de Julho de 1994, o Governo francês apresentou os esclarecimentos e assumiu os compromissos que se seguem:

Os compromissos assumidos pelas autoridades francesas na presente carta referem-se à Air France.

« Por Air France entende-se a Compagnie Nationale Air France e qualquer empresa sobre a qual a mesma exerça um controlo superior a 50 %, com excepção da Air Inter ».

1. As autoridades francesas comprometem-se a que a Air France seja o beneficiário exclusivo do auxílio. De modo a evitar quaisquer transferências do auxílio para a empresa Air Inter, será criado antes de 31 de Dezembro de 1994 um *holding* que deterá uma participação maioritária nas empresas Air France e Air Inter. O Governo compromete-se também a que não seja efectuada, antes ou depois da criação efectiva do *holding*, qualquer transferência financeira que não constitua uma operação comercial normal. Deste modo, todas as prestações de serviços e cedências de bens entre as empresas (nomeadamente manutenção, assistência aeroportuária, sistemas informatizados de reserva e outros serviços informatizados, estabelecimento do programa e representação em outros países) serão efectuadas aos preços de mercado; em caso algum a Air France aplicará tarifas preferenciais a favor da Air Inter.

2. O Governo francês confirma a sua intenção de privatizar a Air France. O processo de privatização será iniciado logo que a situação económica e financeira da empresa o permita, em conformidade com o plano. Na decisão de transferência efectiva da Air France do sector público para o sector privado será também tida em conta a situação dos mercados financieros, de modo a que a venda de activos não seja feita em detrimento do património público.

3. O Governo francês informa a Comissão de que os trabalhos levados a cabo desde 11 de Abril de 1994 para fixar as normas de aplicação do « Projet pour l'entreprise », bem como os resultados das negociações efectuadas com as organizações representantes do pessoal (pessoal de terra e de voo), permitiram aplicar a maioria das medidas incluídas no plano de reestruturação.

   Em particular, deve referir-se que o acordo-quadro assinado em 31 de Março de 1994 por seis sindicatos, ao qual outro sindicato aderiu em 6 de Abril de 1994, registou a adesão de três organizações profissionais do pessoal técnico de voo em 9 de Junho de 1994.

   Neste contexto, o Governo francês confirma que a Air France prosseguirá a execução integral do « Projet pour l'entreprise » apresentado à Comissão Europeia em 18 de Março de 1994, nomeadamente no que respeita aos objectivos de produtividade abaixo referidos, expressos no rácio EPKT/empregado (equivalente passageiros-km transportados/empregado) durante a execução do plano de reestruturação:

   — 1994: 1 556 200 EPKT/empregado,

   — 1995: 1 725 500 EPKT/empregado,

   — 1996: 1 829 200 EPKT/empregado.

As autoridades francesas comprometem-se igualmente :

4. A assumir relativamente à Air France um comportamento normal de accionista, permitindo que a empresa seja gerida apenas de acordo com princípios comerciais e não interferindo na sua gestão por motivos não relacionados com a referida natureza de accionista.

5. A não conceder à Air France, durante o período de reestruturação, outras dotações ou auxílios de qualquer espécie, sem prejuízo da aplicação do artigo 4º do Regulamento (CEE) nº 2408/92, relativo ao acesso das transportadoras aéreas comunitárias às rotas aéreas intracomunitárias.

6. A que, durante a vigência do plano, o auxílio seja utilizado exclusivamente pela Air France para a sua reestruturação e não para adquirir novas participações em outras transportadoras aéreas.

7. A subordinar a concessão da segunda e terceira parcelas do aumento de capital à concretização efectiva do « Project pour l'entreprise » e dos resultados previstos, nomeadamente no que respeita aos resultados de exploração e aos rácios de produtividade, expressos em EPKT/empregado.

8. A apresentar à Comissão um relatório sobre a situação do programa de reestruturação e a situação económica e financeira da Air France. Estes relatórios serão apresentados, pelo menos, oito semanas antes da concessão da segunda e terceira parcelas do auxílio, em 1995 e 1996.

9. A aceitar que, se o considerar necessário a Comissão verifique, mediante recurso a consultores independentes designados pela Comissão em colaboração com o Governo francês, nomeadamente, a evolução da conjuntura e do mercado e a aplicação correcta do plano, bem como as condições determinantes da aprovação do auxílio.

10. A não aumentar para mais de 146, durante a vigência do plano, o número de aviões da frota da Compagnie Nationale Air France explorados pela mesma.

11. A não aumentar, durante a vigência do plano, a oferta da Compagnie Nationale Air France para lá dos níveis atingidos em 1993, nas rotas seguintes :

— Paris — destinos situados no Espaço Económico Europeu (7 045 milhões de ASK) ;

— Província — destinos situados no Espaço Económico Europeu (1 413,4 milhões de ASK) ;

Esta oferta poderá ser aumentada de 2,7 % por ano, excepto no caso de a taxa de crescimento de cada mercado correspondente ser inferior. Todavia, se a taxa de crescimento anual dos mercados em causa exceder 5 %, a oferta poderá ser aumentada, além de 2,7 %, da percentagem do crescimento superior a 5 %.

12. A assegurar que a Air France não adopte, durante a vigência do plano, práticas que levem a propor tarifas inferiores às praticadas pelos seus concorrentes para uma oferta equivalente, nas rotas exploradas no interior do Espaço Económico Europeu.

13. A não conceder à Air France um tratamento preferencial em matéria de direitos de tráfego.

14. A que, durante a vigência do plano, a Air France não explore entre a França e os restantes países do Espaço Económico Europeu um número de linhas regulares superior ao explorado em 1993 (89 linhas).

15. A limitar, durante a vigência do plano, a oferta da Air Charter aos níveis de 1993 (3 047 lugares e 17 aviões), com a possibilidade de um aumento anual correspondente à taxa de crescimento do mercado.

16. A garantir que qualquer cedência de bens e prestações de serviços da Air France a favor de Air Charter seja feita aos preços do mercado.

17. A que a Air France ceda, nas condições financeiras, comerciais e jurídicas mais favoráveis e antes do final do ano, a sua participação na sociedade hoteleira Meridien.

Além disso, em carta datada de 18 de Julho de 1994, o Governo francês assumiu dois compromissos complementares :

18. « O Governo francês prosseguirá, nos melhores prazos e em cooperação com a empresa dos aeroportos de Paris ("Établissement des aéroports de Paris"), a alteração das regras de distribuição do tráfego aplicáveis ao sistema dos aeroportos de Paris, em conformidade com a decisão da Comissão de 27 de Abril de 1994 relativa à abertura da ligação Orly-Londres.

19. O Governo francês velará por que os trabalhos necessários à renovação dos dois terminais do aeroporto de Orly efectuados pela empresa dos aeroportos de Paris, bem como uma eventual saturação de um dos referidos terminais, não afecte as condições de concorrência em detrimento das transportadoras aéreas que os utilizam. ».

VI

O nº 1 do artigo 92º do Tratado e o nº 1 do artigo 61º do Acordo sobre o Espaço Económico Europeu estipulam que são incompatíveis com o mercado comum e o Acordo, na medida em que afectem as trocas comerciais entre os Estados-membros e as partes contratantes, os auxílios concedidos pelos Estados ou provenientes de recursos estatais, independentemente da forma que assumirem, que falseiem ou ameacem falsear a concorrência, favorecendo certas empresas ou certas produções.

O Tratado de Roma e o Acordo EEE estabelecem o princípio da neutralidade em relação ao regime de propriedade nos Estados-membros (artigo 222º do Tratado e artigo 125º do Acordo EEE) e o princípio da igualdade entre as empresas públicas e privadas. Em virtude destes princípios, a acção da Comissão não pode prejudicar nem favorecer as entidades públicas que injectem capital em empresas. Todavia, a Comissão deve investigar as injecções de capital em empresas, no intuito de evitar que os Estados-membros infrinjam as regras do Tratado relativas aos auxílios estatais.

De modo a determinar se a operação em causa constitui um auxílio estatal, a Comissão baseará a sua avaliação no princípio do investidor em economia de mercado. De acordo com este princípio, não existe auxílio estatal nos casos em que seja concedido capital novo em circunstâncias aceitáveis para um investidor privado que opere nas condições normais do mercado (1).

A Comissão considera que, no caso da aquisição de participações em empresas públicas existem auxílios estatais sempre que « a situação da empresa e, nomeadamente, a estrutura e o volume da dívida, são tais que não se antevê um rendimento normal (em dividendos ou em valor) dos capitais investidos num prazo razoável » (2).

No que respeita ao princípio do investidor em economia de mercado, o Tribunal de Justiça sublinhou que o comportamento de um investidor privado, ao qual deverá ser equiparada a intervenção do investidor público, deverá ser, pelo menos, o de um *holding* privado ou de um grupo privado que execute uma política estrutural, global ou sectorial e que seja regido por perspectivas de rentabilidade a longo prazo (3). No caso de empresas deficitárias, o investidor a longo prazo deverá basear a sua decisão num plano de reestruturação coerente. A Comissão solicitou às autoridades francesas informações respeitantes à rentabilidade prevista do investimento. As autoridades francesas argumentam que a decisão de aumentar a injecção de capital na CNAF resulta de uma estratégia racional de accionista maioritário. Do ponto de vista financeiro, o aumento de capital constitui uma opção preferível à liquidação da CNAF. Tendo em conta os pesados encargos sociais, o montante dos empréstimos e o reduzido valor de liquidação dos activos da empresa, as autoridades francesas consideram que o custo de liquidação da empresa seria próximo de 30 mil milhões de francos franceses, montante superior aos 20 mil milhões de francos franceses de injecção de capital.

As autoridades francesas não forneceram quaisquer informações relativas aos dados de base nem à metodologia utilizada no cálculo do montante de 30 mil milhões de francos franceses. As autoridades em causa não informaram também a Comissão de que o valor da liquidação da empresa (isto é, o valor dos activos imediatamente realizável subtraído de todas as obrigações legais) é, na realidade, negativo, podendo rondar — 30 mil milhões de francos franceses. Neste contexto, deve referir-se que, em condições comerciais normais, nenhum accionista é obrigado a pagar um montante que exceda o valor dos activos, no caso de liquidação de uma sociedade anónima pública. De qualquer modo, tendo em conta a elevada dívida da CNAF, os *cashflows* negativos, as consideráveis perdas sucessivas e a especificidade do sector dos transportes aéreos, caracterizado por uma baixa rentabilidade, a Comissão considera que um investidor privado que utilizasse critérios racionais não poderia rentabilizar devidamente, mesmo a longo prazo, o investimento em causa. A CNAF, que, de acordo com as projecções financeiras dos consultores, deverá apresentar o primeiro resultado positivo líquido de 400 milhões de francos franceses em 1996, dificilmente poderia gerar lucros que permitissem remunerar de um modo suficiente os esforços financeiros do Governo.

Desde modo, a Comissão considera que a injecção de capital notificada constitui um auxílio estatal.

Tendo em conta a vasta rede europeia da CNAF e a grande concorrência que existe na maioria dessas rotas, o auxílio afecta a concorrência no EEE. Em virtude do carácter internacional da indústria da aviação civil, o auxílio afecta também o comércio entre os países do EEE.

De acordo com o que precede, a Comissão considera que a injecção de capital prevista constitui um auxílio na acepção do nº 1 do artigo 92º do Tratado e do nº 1 do artigo 61º do Acordo EEE.

No contexto da actual estrutura do grupo Air France, o aumento de capital da empresa-mãe (CNAF) deve ser considerado um auxílio a favor de todo o grupo. Contudo, tendo em conta as informações fornecidas pelas autoridades francesas relativas à futura estrutura do grupo, bem

(1) Ver a comunicação da Comissão aos Estados-membros de 17 de Setembro de 1984 relativa à participação das autoridades públicas nos capitais das empresas, Boletim CE nº 9/1984, e Tribunal de Justiça, processos apensos 296 e 318/82, Países Baixos e Leeuwarder Papierwarenfabriek BV contra Comissão, Colectânea 1985, p. 809, 17-823.

(2) Comunicação da Comissão aos Estados-membros relativa à participação das autoridades públicas nos capitais das empresas, Boletim CE nº 9/1984.

(3) Ver processo 305/89, Itália/Comissão, Colectânea 1991, p. 1603, fundamento 24, p. 1641.

como os compromissos assumidos no sentido de evitar quaisquer transferências a favor da Air Inter (compromisso nº 1), a Comissão considera que o beneficiário do auxílio é a CNAF e as suas filiais, incluindo a Air Charter (veja-se o ponto 4 infra).

A Comissão não pode considerar o auxílio à CNAF compatível com o mercado comum, tanto na acepção do nº 2 do artigo 92º do Tratado como na acepção do nº 2 do artigo 61º do Acordo EEE, uma vez que o mesmo não corresponde a nenhuma das hipóteses referidas nesses artigos.

O nº 3 do artigo 92º do Tratado e o nº 3 do artigo 61º do Acordo EEE enumeram os auxílios que podem ser considerados compatíveis com o mercado comum.

O nº 3, alíneas a) e c), do artigo 92º do Tratado e o nº 3, alíneas a) e c), do artigo 61º do Acordo EEE preveêm derrogações para os auxílios destinados a promover ou a facilitar o desenvolvimento de determinadas regiões. O auxílio à CNAF não satisfaz os critérios estabelecidos no nº 3, alíneas a) ou c), do artigo 92º do Tratado referentes aos auxílios regionais ; além disso, as autoridades francesas não apresentaram quaisquer argumentos de carácter regional em apoio do auxílio proposto.

No que respeita ao disposto no nº 3, alínea b), do Tratado e ao nº 3, alínea b), do Acordo EEE, deve referir-se que o auxílio em causa não se destina a promover a execução de um projecto importante de interesse comum ou a sanar uma perturbação grave da economia francesa. De qualquer modo, as autoridades francesas não evocaram esta disposição.

Quanto aos auxílios destinados a facilitar o desenvolvimento de certas actividades económicas, previstos pelo nº 3, alínea c), do artigo 92º do Tratado e pelo nº 3, alínea c), do artigo 61º do Acordo EEE, a Comissão pode considerar alguns auxílios à reestruturação compatíveis com o mercado comum, caso satisfaçam determinadas condições (1).

Estas condições devem ser analisadas no contexto dos dois princípios enunciados no nº 3, alínea c), do artigo 92º do Tratado e no nº 3, alínea c), do artigo 61º do Acordo EEE : o auxílio deve ser requerido para o desenvolvimento da actividade na perspectiva da Comunidade, não podendo afectar negativamente as trocas comerciais de um modo contrário ao interesse comum (2).

Estes critérios foram interpretados num contexto sectorial (aviação) no protocolo nº 2, que estipula que a Comissão pode, em certos casos, autorizar, em conformidade com o artigo 92º, a concessão de auxílios a transportadoras aéreas que apresentem graves dificuldades financeiras, sob reserva do cumprimento de determinadas condições :

a) O auxílio deve fazer parte de um programa aprovado pela Comissão, destinado a restabelecer o equilíbrio financeiro da empresa, de modo a que a mesma possa, num prazo razoavelmente curto, prosseguir as suas actividades sem outros auxílios ;

b) O auxílio em causa não deve transferir as dificuldades do Estado-membro para o resto da Comunidade ;

c) O auxílio em causa deve ser estruturado de modo a que seja transparente e possa ser objecto de verificação.

Para determinar a compatibilidade do auxílio com o mercado comum, a Comissão verificou se as condições estabelecidas no nº 3, alínea c), do artigo 92º do Tratado e no nº 3, alínea c), do artigo 61º do Acordo EEE se encontram reunidas.

1. A Comissão analisou a situação actual da indústria da aviação civil

No primeiro semestre de 1994, a indústria da aviação civil parece ter ultrapassado a crise económica iniciada com a guerra do Golfo, no segundo semestre de 1990. O tráfego de passageiros registou um aumento de 14 % e 9 % em 1992 e 1993, respectivamente (dados fornecidos pela AEA). Esta acentuada tendência para o crescimento foi confirmada pelos resultados referentes aos primeiros meses (Janeiro-Maio) de 1994, nos quais se registou um aumento de tráfego de passageiros de 9,1 %, 9,9 %, 14,1 %, 5,9 % e 6,1 %, respectivamente, em relação aos mesmos meses do ano anterior. Embora em Abril e em Maio o aumento do tráfego de passageiros tenha sido inferior ao forte aumento registado no primeiro trimestre de 1994, a Europa constituiu uma das zonas em que o referido aumento se manteve (em Maio, o tráfego intra-europeu aumentou 8,8 % em relação ao mesmo período de 1993). Apesar destes resultados positivos, algumas das transportadoras aéreas europeias continuam a registar perdas. Uma das principais causas de tais perdas consiste na recessão económica a nível mundial, que amplificou os efeitos da guerra do Golfo e teve um profundo impacte no sector dos transportes aéreos, particularmente sensível às alterações do nível global da actividade económica. Muitos passageiros que viajam em classe executiva, sector de actividade que apresentava tradicionalmente um elevado rendimento, procuram tarifas mais reduzidas, facto que contribui para os maus resultados financeiros das empresas. Os investimentos em aeronaves efectuados no final da década de 1980 com base em programas comerciais optimistas constituem outro factor que afectou de um modo negativo os resultados das empresas. A entrega destes aviões determinou uma sobrecapacidade, na medida em que o forte aumento da oferta não foi acompanhado de um aumento correspondente da procura. No que respeita a numerosas transportadoras aéreas, as taxas de ocupação não se afiguram ainda suficientes para atingir a viabilidade comercial. Deste modo, para aumentar a taxa de ocupação dos aviões, as empresas são forçadas a oferecer tarifas promocionais mesmo durante o Inverno.

(1) Oitavo relatório sobre a política de concorrência, ponto 176.
(2) Ver o acórdão do Tribunal de Justiça de 17 de Setembro de 1980 relativo ao processo 730/79 (Philip Morris), Colectânea 1980, p. 2761.

No entanto, as perspectivas para a indústria da aviação comunitária a médio prazo (1994/1997) afiguram-se positivas; de acordo com o relatório anual da IATA referente a 1993, o aumento anual previsto do tráfego ronda os 6 %. À luz destes dados, a sobrecapacidade poderá constituir um fenómeno temporário susceptível de ser ultrapassado em 1995 [veja-se a comunicação da Comissão « O futuro da aviação civil na Europa », COM(94) 218 final, p. 7]. Tal facto é confirmado pelo aumento constante das taxas de ocupação nos primeiros meses de 1994 (em Abril e Maio estas taxas foram, respectivamente, de 65,2 % e 65,7 %).

Em virtude do que atrás se referiu, a Comissão considera que o mercado europeu dos transportes aéreos não se encontra afectado por uma crise de sobrecapacidade estrutural, pelo que o estado da indústria da aviação não necessita de reduções gerais de capacidade.

2. A Comissão avaliou a viabilidade do projecto

O auxílio em causa destina-se a financiar a execução do projecto e a reestruturar as finanças da CNAF. Na abertura do procedimento previsto no nº 2 do artigo 93º a Comissão, tendo em conta a actual estrutura do grupo Air France, considerou que o ponto fraco do projecto consiste no facto de abranger exclusivamente a empresa CNAF, sem atender à situação económica e as perspectivas do grupo na sua totalidade ou, pelo menos, das suas filiais. Neste contexto, a Comissão necessita de mais dados relativos às estratégias e aos planos a adoptar para as principais filiais.

No decurso do procedimento, as autoridades francesas informaram a Comissão de que será criado, antes de 31 de Dezembro de 1994, um *holding* que deterá uma participação maioritária na Compagnie Nationale Air France (incluindo as suas filiais), por um lado, e na Air Inter, por outro (1). Além disso, todas as transferências entre as duas companhias serão efectuadas de acordo com as condições do mercado. A Comissão sublinha que a reestruturação não deve envolver qualquer transferência de recursos do Estado como contrapartida da transferência da CNAF para o *holding* das acções relativas à Air Inter.

Além disso, as autoridades francesas referiram que a Air France prescindirá, a curto prazo, das suas principais filiais (nomeadamente o grupo hoteleiro Meridien), de modo a contribuir para o financiamento do plano de reestruturação e a centrar a sua actividade no transporte aéreo. Na sequência das observações específicas efectuadas a este respeito, a Comissão congratula-se com o compromisso das autoridades francesas de que a Air France venderá a sua participação no grupo Meridien antes de 31 de Dezembro de 1994, nas condições financeiras, comerciais e jurídicas que lhe sejam mais favoráveis (compromisso nº 17). A decisão do Governo francês de que a Air France venderá o grupo Meridien ao máximo valor possível reduz a necessidade de recapitalização estatal da Air France.

Neste contexto, a Comissão congratula-se com o facto de que, na sequência da referida venda, deixam de existir activos não associados à actividade principal, cuja venda poderia proporcionar importantes somas.

No que respeita aos capitais para investimento na frota, a Comissão tomou conhecimento do adiamento das encomendas de aeronaves. As encomendas haviam já registado uma redução de 21 %, tendo, além disso, sido adoptadas outras medidas no sentido de ajustá-las à situação. Consequentemente, a idade média da frota aumentará de cerca de 7,9 para 9,3 anos até ao final do período de reestruturação. Um atraso posterior na renovação da frota determinaria um aumento destes valores, que poderia afectar a competitividade da Air France e a viabilidade da reestruturação.

As informações fornecidas pelas autoridades francesas respondem às preocupações expressas pela Comissão ao iniciar o procedimento. A nova estrutura da Air France e as especificações relativas à cessão dos activos não associados à actividade principal comprovam a coesão do projecto. Justica-se, deste modo, a futura estratégia da empresa, cujo principal objectivo consiste na resolução dos seus problemas.

No que respeita à viabilidade do projecto, a Comissão considera que o mesmo estabelece diversas medidas que constituem verdadeiros esforços para a reestruturação da empresa.

A Comissão reconhece, nomeadamente, os grandes esforços empreendidos pela direcção da Air France para elaborar um programa viável, em particular na esfera social. Os salários serão congelados no período de reestruturação e as promoções serão bloqueadas em 1994 e, possivelmente, em 1995 e 1996, em função da situação da empresa. O tempo de trabalho será utilizado de forma mais racional e levado ao máximo permitido pela lei. A Air France distribuirá acções gratuitas aos empregados, que poderão aumentar a sua participação como compensação pelo decréscimo dos salários. O pessoal aprovou o plano através de um referendo. De acordo com as informações fornecidas pelas autoridades francesas sobre a aprovação do projecto pelos sindicatos, a Comissão considera que as medidas sociais previstas pelo projecto podem ser adoptadas na íntegra, podendo o plano de restruturação global ser aplicado com êxito.

(1) A Compagnie Nationale Air France e as suas filiais serão adiamte designadas « Air France ».

A reestruturação prevista da empresa (criação de centros de lucro, remodelação da estrutura hierárquica), no intuito de racionalizar o respectivo funcionamento, constitui um dos principais aspectos do projecto.

Por seu turno, os aumentos de produtividade previstos pelo plano colocarão a Air France numa boa posição relativamente às outras transportadoras aéreas europeias. A análise da Comissão baseia-se na comparação do indicador de eficiência ERPK/empregado (receita equivalente passageiro/empregado). O ERPK constitui um parâmetro composto que representa o rendimento por passageiro e por quilómetro e o rendimento por tonelada e por quilómetro (em termos comparativos, 1 tonelada/km é quivalente a 3,5 passageiros/km). Este indicador é mais representativo do nível total da procura de uma transportadora aérea, tanto em termos de passageiros como de carga, em especial no caso da Air France, cujo sector de carga possui uma importância considerável. O referido indicador reflecte também a eventual melhoria da situação da Air France relativamente às taxas de ocupação reduzidas e à fraca densidade da rede (esta última não se observaria se os objectivos de eficiência se baseassem na oferta, expressa em lugares-quilómetro disponíveis ASK).

A produtividade da Air France registará um aumento de 33,3 % no período de reestruturação (de 1,372 milhões em 1993 para 1,829 milhões em 1996). A *ratio* atingida pela Air France em 1996 será superior à *ratio* média de 1,807 milhões previsto para as sete outras grandes transportadoras aéreas europeias (Lufthansa, British Airways, KLM, Alitalia, Iberia, SAS e Swissair). Este facto é tanto mais notório que, em 1993, a média das referidas transportadoras (1,547 milhões) era superior à registada pela Air France (1,372 milhões).

A Comissão considera que a aplicação correcta do projecto permitirá restabelecer a viabilidade económica e financeira da Air France, que constitui a principal transportadora aérea francesa e uma das principais da Europa. Neste contexto, deve lembrar-se que a Air France inicou já com êxito a aplicação do projecto. No final de Maio de 1994, a empresa registou um resultado bruto superior em 10 milhões de francos franceses às previsões, embora os rendimentos sejam ainda reduzidos.

A Comissão congratula-se com o compromisso assumido pelo Governo francês de que a Air France será gerida de acordo com princípios comerciais (compromisso nº 4). Este compromisso implica que o Governo francês, na sua qualidade de accionista maioritário da empresa, adoptará um comportamento destinado a servir os interesses comerciais da Air France. Além disso, o Governo francês não interferirá com a gestão da empresa por motivos que excedam a sua natureza de accionista. Do compromisso atrás referido resulta que o Governo francês deverá considerar a Air France como uma empresa normal, nomeadamente no que respeita à concessão de direitos de tráfego e à ocupação das superfícies nos aeroportos (ver compromisso nº 13).

Uma verdadeira reestruturação da Air France contribuirá para o desenvolvimento da indústria europeia dos transportes aéreos, aumentando a competividade do sector da aviação e apresentando, por tal facto, interesse comum (1).

3. A Comissão verificou a conformidade do montante do auxílio às necessidades de reestruturação.

No caso em questão o Governo francês notificou à Comissão o seu plano de injectar 20 mil milhões de francos franceses em três parcelas (10 mil milhões em 1994 e 5 mil milhões em 1995 e 1996).

Na decisão de abertura do procedimento do nº 2 do artigo 92º, a Comissão considerou que existe o risco de o auxílio conduzir a uma sobrecapitalização da empresa. No caso da Air France, as *ratio* de endividamento dependem fortemente da cotação de diversos títulos emitidos pela empresa no período 1992/1993. As *ratio* de endividamento da Air France variam consideravelmente em função do classificação desses títulos como capital próprio ou passivo.

A Air France emitiu os seguintes instrumentos financeiros nos últimos cinco anos:

1. ORA (« obligations remboursables en actions »)

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

   — Abril de 1993 : 749 996 536 francos franceses.

   O juro é constituído por um elemento fixo e um elemento variável ligado aos lucros da empresa. Os credores têm o direito de solicitar a conversão dos seus empréstimos em acções a partir de 1 de Junho de 1993. A conversão em acções na base de uma acção por obrigação, será efectuada, no máximo, em 1 de Junho de 2000.

2. TSDI (« Titres subordonnés à durée indéterminée reconditionnés »)

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

   — Abril de 1993 : 2 600 000 francos franceses,

   Uma parte do valor do empréstimo será colocada junto de um terceiro *(trust)* com um cupão zero que, ao fim de 15 anos, terá um valor equivalente ao montante nominal em dívida. Os credores acordam em vender os TSDI ao *trust* no final do período de 15 anos. O pagamento dos juros referentes aos TSDI que não foram anulados cessará após 15 anos.

(1) Ver a comunicação da Comissão « O futuro da aviação civil na Europa » [COM(94) 218].

3. TSIP-BSP (« Titres subordonnés à intérêts progressifs assortis de bons de souscription d'actions »)

Abril de 1993 : 749 355 800 francos franceses.

Cada empréstimo tem associado um cupão que pode ser convertido em acções pelo credor em qualquer momento, até 1 de Janeiro de 2000. A partir de 1 de Janeiro de 2000, a Air France poderá reembolsar os empréstimos. A taxa de juro dos empréstimos é progressiva, constituindo um incentivo para o reembolso dos empréstimos após o ano 2000. A Air France poderá suspender o pagamento dos juros caso a perda consolidada do grupo exceda 30 % do capital próprio e quase-próprio. Nestas circunstâncias, o pagamento dos juros é meramente adiado e os montantes em causa passam eles próprios a vencer juro.

No que respeita à possível sobrecapitalização da Air France e à natureza financeira das obrigações emitidas pela empresa, a Comissão examinou dois relatórios elaborados por Lazard Frères, que analisam o impacte do auxílio nas *ratio* financeiras da Air France, sublinhando a necessidade de ter em conta não apenas as *ratio* de estrutura do capital mas também a capacidade de fazer face ao serviço da dívida e a rentabilidade do investimento. As *ratio* da estrutura de capital mostram que em 1996 a Air France se encontrará em vantagem relativamente às empresas mais eficientes do sector, como é o caso da British Airways. No que respeita à rentabilidade do capital próprio e às *ratio* de cobertura dos juros, as perspectivas são menos brilhantes, encontrando-se a Air France numa situação menos vantajosa que a British Airways.

A nota do « Cabinet Constantin » refere-se à natureza financeira e à classificação das ORA, TSDI e TSPI-BSA emitidas pela Air France. De acordo com estes consultores, a não obrigatoriedade de pagar os juros em caso de lucros insuficientes constitui uma das condições fundamentais necessárias para classificar as obrigações como capital próprio. Nenhuma das obrigações emitidas pela Air France satisfaz tal condição antes da respectiva data de vencimento. Além disso, os TDSI foram « recondicionados » (isto é, a Air France reembolsará os TDSI no décimo quinto ano seguinte à emissão mediante um cupão zero adquirido com uma fracção do montante obtido com os TDSI ; no décimo quinto ano, o valor da obrigação correspondente ao cupão zero será igual ao valor da totalidade da emissão de TDSI). No plano contabilístico, os TDSI são amortizados anualmente e desaparecerão das contas financeiras da Air France no final do período de 15 anos. Deste modo, os TDSI devem ser considerados um empréstimo reembolsável em 15 anos. Por outro lado, os TSPI-BSA (caso as condições de mercado permitam ao detentor o exercício de BSA) e os ORA serão capital próprio em devido tempo.

No que respeita às características que distinguem os capitais próprios dos empréstimos, existem várias diferenças fundamentais entre os direitos associados aos capitais próprios e os direitos associados aos empréstimos. Os detentores de capital próprio podem repartir os lucros residuais da empresa após cobertura dos custos (incluindo o juro sobre os empréstimos), tendo também o direito de participar nos activos residuais da empresa em caso de liquidação da mesma, após o reembolso de todos os credores. Os detentores de capital próprio possuem também direitos de voto nas decisões que afectem a gestão da empresa.

Os detentores de empréstimos têm uma taxa de rentabilidade pré-determinada sobre os empréstimos que concedem (que pode estar ligada de algum modo à rentabilidade da empresa). Têm também o direito de receber juros, quer a empresa gere lucros suficientes ou não, e de serem reembolsados antes dos detentores de capital próprio, em caso de liquidação da empresa.

Os critérios que determinam a classificação dos empréstimos figuram no nº 8, alínea h), do artigo 248º do decreto francês de 23 de Março de 1967 que estabelece os princípios para a apresentação dos instrumentos de capital nas contas consolidadas. O referido artigo estabelece que o capital obtido através da emissão de obrigações cujas condições não prevejam a possibilidade de reembolso por iniciativa dos credores nem o pagamento obrigatório de juros, mesmo que os lucros sejam inexistentes ou insuficientes, pode ser lançado no balanço consolidado na rubrica « capital próprio ». Assim, em conformidade com a segunda parte do referido artigo, um instrumento que dê direito ao recebimento de juros na ausência de lucros não deve ser considerado capital próprio.

Além disso, o artigo 9º da quarta directiva relativa à apresentação das contas das empresas estipula que, no balanço da empresa, os empréstimos convertíveis devem ser separados do capital próprio e incluídos na rubrica « Dívida a terceiros », subsecção « Empréstimos por obrigações ».

De acordo com o referido *supra*, a não classificação de todas as emissões de capital da Air France como capital próprio mas antes como dívidas poderá parecer, *a priori*, justificada. Todavia, embora a aplicação de critérios contabilísticos restritos na classificação dos instrumentos de capital seja necessária por motivos de transparência, na apresentação dos dados nas contas anuais das empresas, isso não reflecte completamente o carácter financeiro dos próprios instrumentos.

O supracitado nº 8, alínea h), do artigo 248º do decreto francês define os critérios que impedem que determinados instrumentos de capital sejam classificados como fundos próprios (« fonds propres »), não referindo porém a sua possível classificação como capital quase-próprio (« autres fonds propres »). Esta forma intermédia de capital encontra-se prevista no artigo 13º do decreto francês de 29 de Novembro de 1983. Todavia,

de modo a limitar o risco de que esta classificação dos instrumentos de capital origine confusões como termo « capital próprio », o Comité professionnel de doctrine comptable propõe a sua substituição pela classificação « Outras dívidas de natureza específica » (« Autres dettes a caractéristiques particulières ») ou « Instrumentos não reembolsáveis e afins » (« Titres non remboursables et assimilés »).

Contudo, a natureza convertível das ORA e dos TSIP-BSA pode justificar a eventual classificação destes instrumentos como capital quase-próprio, uma vez que se encontra implícito que, numa data futura, o credor convertirá o seu empréstimo em capital próprio. No caso dos ORA, o credor é obrigado a efectuar a conversão na base de uma acção por abrigação. Quanto aos TSIP-BSA, o credor aceitou uma taxa de juro inferior sobre o seu empréstimo, na expectativa de que o cupão que confere o direito à compra das acções do grupo Air France a uma taxa específica proporcione uma rentabilidade compensadora. Caso o credor não pretendesse tirar partido da possibilidade de conversão, não teria efectuado o empréstimo à taxa reduzida.

É evidente que os subscritores das ORA tinham pleno conhecimento de que, com o tempo, os seus empréstimos seriam convertidos em capital próprio e que não estava prevista qualquer outra forma de reembolso dos mesmos. Assim, para o cálculo das *ratio* financeiros e, nomeadamente, da *ratio* de endividamento (capital próprio/empréstimos), é mais adequado classificar as ORA como fundos quase-próprios. No caso dos TSIP-BSA, todavia, o credor não é abrigado a efectuar qualquer conversão, pelo que a intenção de conversão é menos precisa. Assim, na necessidade de classificar este tipo de instrumento numa ou noutra categoria, seria mais adequado optar pela classificação como passivo.

Quanto aos TDSI, não existe qualquer possibilidade de conversão, pelo que este instrumento constitui, sem dúvida, um empréstimo.

Deve lembrar-se que, em Novembro de 1993, a Comissão deu início ao procedimento previsto no nº 2 do artigo 93º, que diz respeito à subscrição pela CDC-P das ORA e dos TSIP-BSA emitidos pela Air France em Abril de 1993 (JO nº C 334 de 9 de Dezembro de 1993). A Comissão acaba de decidir que tal operação, que não foi legalmente notificada à Comissão, constitui um auxílio a favor da Air France. Este auxílio é ilegal e incompatível com o mercado comum e o Acordo EEE, devendo, por isso, ser reembolsado.

Deste modo, pressupondo que :

— a injecção de capital efectuada pela CDC-P de 748 milhões de francos franceses de ORA 749 TSIP-BSA é reembolsada e os respectivos montantes são substituídos por dívidas convencionais,

— os restantes 1,250 mil milhões de francos franceses de ORA são considerados capital quase-próprio,

a estrutura da folha de balanço do grupo Air France no final de 1996 será a seguinte :

Capital próprio

17,4 + 1,25 ORA = 18,65 mil milhões de francos franceses

Dívidas

22,1 — 1,25 ORA = 20,85 mil milhões de francos franceses

Ratio de endividamento (dívidas/capital próprio) = 1,12

Esta *ratio* é superior à média registada na indústria a aviação civil, em que o valor 1,5 é considerado uma *ratio* dívidas/capital próprio aceitável (ver « Accounting policies, disclosure and financial trends in the international airline industry », relatário elaborado pela KPMG em colaboração com a IATA, p. 26, Agosto de 1992). Em princípio, a Air France tem, além do auxílio, três possibilidades de melhorar a sua conjuntura financeira pelos seus próprios meios : aumento da eficiência, que determinará o aumento dos *cashflows*, adiamento das encomendas de aeronaves e venda de activos. Como atrás se referiu, a Comissão congratula-se com os esforços efectuados pela Air France para aumentar a produtividade, que permitirão atingir um nível de eficiência suficiente no final do período de reestruturação. Por outro lado, a empresa adiou já algumas encomendas de aeronaves ; quaisquer adiamentos suplementares aumentariam a idade média da frota para um valor superior a dez anos, demasiado elevado para uma transportadora aérea que pretende recuperar a sua competitividade.

No que respeita à venda de activos, existe apenas um número limitado de activos cuja venda poderia proporcionar montantes suficientes, nomeadamente as participações no grupo Meridien, na Sabena e na Air Inter. As participações na Sabena e na Air Inter constituem importantes activos associados à actividade de transporte aéreo. A venda dos restantes activos encontra-se já prevista no projecto. Estes activos são, de um modo geral, de reduzida importância e/ou deficitários, pelo que a respectiva venda não deverá reduzir em termos significativos o montante do auxílio. Este último não parece, pois, exceder o necessário para sanear as contas financeiras a restituir à empresa uma base financeira sólida. Neste contexto, deve lembrar-se que a indústria da aviação civil constitui um sector com margens reduzidas e que necessita de elevados montantes de capital. Assim, uma *ratio* de endividamento da ordem de 1,12 não parece exceder os limites da prudência. Tal facto é demonstrado pelas previsões de que, em 1996, a Air France registará uma *ratio* de cobertura dos juros (lucro bruto antes de amortizações e *leasings*/juros + *leasings* operacionais) de 2,44, bastante próximo do valor de 2,42 registado em 1993 pelas suas principais concorrentes (SAS, American Airlines, Swissair, Lufthansa, British Airways, KLM e Finnair). Em consequência da recapitalização, a Air France terá uma estrutura financeira adequada para fazer face ao serviço da dívida com uma margem de segurança e para contrair empréstimos de um modo autónomo, sem apoio do Governo.

Em virtude do que se referiu, a Comissão considera que o auxílio à Air France é simultaneamente necessário e adequado para que a empresa aplique com êxito o plano de reestruturação e recupere a viabilidade. Todavia, uma vez que o auxílio será pago em três parcelas, a Comissão tenciona acompanhar de perto, numa base anual, a evolução do projecto, nomeadamente a evolução da situação financeira da Air France na sequência, *inter alia,* da venda dos activos, podendo, se necessário, adaptar os montantes de modo a assegurar que o nível do auxílio permanece adequado aos objectivos do projecto.

4. A Comissão verificou que o auxílio não afecta as trocas comerciais de um modo contrário ao interesse comum.

Ao dar início ao procedimento, a Comissão referiu a necessidade de analisar o impacte do auxílio na competitividade da Air France em relação a outras transportadoras europeias, nas rotas domésticas e internacionais. Tendo em conta a actual estrutura do grupo, a Comissão considerou que o auxílio à CNAF poderia beneficiar de um modo indirecto as suas filiais (nomeadamente a Air Inter e a Air Charter).

Como atrás se referiu, o Governo francês comprometeu-se (compromisso nº 1) a que a Air France seja a única beneficiária do auxílio, criando para esse fim um *holding* que controlará a Air France e a Air Inter. Qualquer transacção financeira ou transferência de bens e serviços entre as duas filiais, tanto antes como depois de criação do *holding,* será efectuada nas condições do mercado, não sendo aplicáveis a favor da Air Inter quaisquer tarifas preferenciais.

A Comissão considera que o referido compromisso reduz as apreensões relativas a eventuais efeitos secundários do auxílio, na medida em que impede a Air France de utilizar o auxílio para subsidiar as actividades da Air Inter.

De acordo com as informações relativas à futura estrutura do *holding* e o compromisso das autoridades francesas, a Comissão limitou à Air France, verdadeira beneficiária do auxílio, a análise dos efeitos do mesmo nas trocas comerciais. De modo a assegurar que o auxílio não afecta as referidas trocas de um modo contrário ao interesse comum, a Comissão deve certificar-se de que não será utilizado para reduzir os preços e efectuar assim um *dumping* da capacidade excedentária e de que a capacidade não será aumentada numa extensão superior ao crescimento do mercado.

No decurso do procedimento previsto no nº 2 do artigo 93º, o Governo francês assumiu os seguintes compromissos:

— a Compagnie Nationale Air France não aumentará a sua frota operacional para mais de 146 aeronaves (compromisso nº 10),

— a Compagnie Nationale Air France não aumentará para valores superiores aos de 1993 a sua oferta nas rotas entre Paris e os destinos situados no EEE, à excepção da França, e nas rotas entre os restantes aeroportos franceses e os destinos situados no EEE. A Air France apenas será autorizada a aumentar a sua oferta anual em função do aumento de tráfego, mas sempre numa extensão inferior ao crescimento do mercado (compromisso nº 11),

— a Air France não será líder de preços nas rotas no interior do EEE (compromisso nº 12.) A Comissão considera que este compromisso (nos termos do qual a Air France não proporá, no EEE, tarifas inferiores às dos seus concorrentes para um serviço equivalente) não permitirá que a Air France assuma qualquer comportamento assimilável à liderança de preços. Isto significa que, durante o período de reestruturação, a Air France deverá limitar a sua estratégia comercial, não propondo tarifas inferiores às geralmente oferecidas pelos seus concorrentes. Neste contexto, a « oferta equivalente » dos concorrentes da Air France deve ser interpretada em sentido lato no que se refere à natureza de cada produto, às respectivas condições e restrições, etc.,

— a Air France não operará entre a França e os restantes países do EEE um número de rotas regulares superior ao registado em 1993 (compromisso nº 14),

— a Air Charter não aumentará a sua oferta a níveis superiores ao de 1993 adicionado de uma percentagem anual proporcional ao crescimento do mercado (compromisso nº 15),

— todas as transferências de bens e serviços entre a Compagnie Nationale Air France e a Air Charter serão efectuadas aos preços do mercado (compromisso nº 16).

A Comissão considera que os compromissos em causa impõem à Air France grandes limitações em termos de capacidade, de oferta e de liberdade de preços, que se afiguram necessárias para evitar que o auxílio seja utilizado para transferir as dificuldades da empresa para os seus concorrentes. Além disso, tais compromissos impedirão a Air France de prosseguir uma política de preços agressiva nas rotas operadas no EEE. Neste contexto, deve referir-se que, nos quatro primeiros meses de 1994, a Air France reduziu, de acordo com o projecto, a sua oferta no mercado europeu (a oferta da Air France diminuiu 6,4 % em relação ao período

correspondente de 1993, enquanto que as outras transportadoras europeias registaram um aumento médio de 3,8 % ; a título de exemplo, a oferta da British Airways e da KLM aumentou 5,7 % e 7,3 %, respectivamente). A limitação da oferta da Air France a níveis inferiores ao crescimento do mercado determinará um decréscimo da sua parte de mercado no EEE em benefício dos seus concorrentes. Deste modo, o auxílio não poderá afectar o comércio numa extensão contrária ao interesse comum.

As conclusões supra são também válidas para a actividade não-regular da Air France. Os compromissos assumidos pelo Governo francês relativamente à Air Charter têm por objectivo evitar que a Compagnie Nationale Air France subsidie de um modo cruzado os serviços não-regulares da sua filial mediante transferências de fundos. De qualquer modo, o compromisso de não aumentar a oferta da Air Charter além do crescimento do mercado compensará os efeitos de distorsão do auxílio na concorrência no mercado europeu dos voos não-regulares.

Para fins de análise do impacte do auxílio no EEE, a Comissão deverá ter em conta o actual contexto de liberalização crescente do sector dos transportes aéreos, na sequência da adopção do terceiro pacote relativo à aviação civil (1).

A Comissão considera que a supressão dos obstáculos que protegem a Air France da concorrência constitui uma contrapartida para a concessão do auxílio, que é compatível com o interesse comum na acepção do nº 3, alínea c), do artigo 92º do Tratado e do nº 3, alínea c), do artigo 61º do Acordo EEE (2).

A Comissão deverá assegurar-se de que os efeitos negativos do auxílio estatal não são reforçados pelo recurso a direitos exclusivos ou por um tratamento privilegiado do beneficiário do auxílio. Neste contexto, existem diversos problemas :

a) Em 27 de Abril de 1994, a Comissão adoptou uma decisão que declara as regras de distribuição do tráfego actualmente aplicáveis nos aeroportos de Paris incompatíveis com o terceiro pacote relativo à aviação civil (3). A exclusão da maioria das transportadoras do aeroporto de Orly, em virtude dessas regras, determina uma vantagem da Air France em termos de concorrência. É necessário alterar as referidas regras antes do período de Inverno de 1994/1995, de modo a eliminar a vantagem concorrencial da Air France, que reforça os efeitos anti-concorrenciais do auxílio em detrimento do interesse comum. Neste contexto, a Comissão congratula-se com o compromisso do Governo francês de alterar as regras de distribuição de tráfego do sistema de aeroportos de Paris em conformidade com a decisão da Comissão de 27 de Abril de 1994, de modo a tornar as regras em causa não-discriminatórias, objectivas e coerentes (compromisso nº 18).

b) O aeroporto de Paris-Orly é constituído por dois terminais : Orly-Sud, destinado ao tráfego internacional, e Orly-Ouest, destinado ao tráfego doméstico. O terminal Orly-Ouest é mais moderno e possui equipamento mais adequado ao tráfego doméstico francês que o terminal Orly-Sud.

Em Maio de 1994, o Governo francês decidiu alterar as regras de distribuição de tráfego pelos dois terminais. Assim, a partir de 1 de Novembro de 1995, o terminal Orly-Ouest será utilizado exclusivamente pelo grupo Air France, sendo as restantes transportadoras que o utilizam transferidas para Orly-Sud. Esta alteração necessita de obras destinadas a adoptar uma parte de Orly-Ouest ao tráfego internacional e uma parte de Orly-Sud ao tráfego doméstico. O tratamento privilegiado da Air France constitui uma vantagem em relação aos seus concorrentes, lesando em larga escala a clientela dos mesmos. A Comissão receia que a transferência em causa ocorra sem que o terminal de Orly-Sud se encontre suficientemente adaptado ao novo tráfego. Além disso, as possibilidades de expansão do terminal de Orly-Sud são bastante mais limitadas que no caso de Orly-Ouest (a actual capacidade de Orly-Sud e Orly-Ouest é, respectivamente, de 10 milhões e 20 milhões de passageiros, sendo o tráfego nos dois terminais, em 1993, de 9,5 milhões de passageiros, sendo o tráfego nos dois terminais, em 1993, de 9,5 milhões e 15,1 milhões de passageiros, respectivamente). Deste modo, as autoridades francesas devem reconsiderar a distribuição das transportadoras entre os dois terminais antes que o terminal de Orly-Sud atinja a saturação.

Esta apreensão é minimizada pelo compromisso do Governo francês de assegurar que os trabalhos necessários para adaptar ambos os terminais do aeroporto de Paris-Orly, bem como a saturação do terminal Orly-Sud, não afectem as condições de concorrência em detrimento das transportadoras que utilizam o aeroporto. A Comissão considera que o referido compromisso terá como consequência particular que qualquer transportadora aérea que utilize o terminal Orly-Sud, bem como qualquer transportadora do EEE que pretenda iniciar serviços para Orly em conformidade com as novas regras de distribuição de tráfego do sistema de aeroportos de Paris, não serão prejudicadas, nomeadamente se a capacidade de Orly-Ouest não se encontrar saturada.

(1) Regulamentos do Conselho (CEE) nº 2407/92, (CEE) nº 2408/92 e (CEE) nº 2409/92 (JO nº L 240 de 24. 8. 1992, p. 1, 8 e 15).
(2) Ver decisão da Comissão, processo nº C 15/94, TAP, ainda não publicada.
(3) Ver Decisão 94/290/CEE da Comissão, Paris (Orly)-Londres (JO nº L 127 de 19. 5. 1994, p. 22).

c) A maioria das partes envolvidas no procedimento referiram o reforço dos efeitos anti-concorrenciais do auxílio, tendo em conta o facto de o mercado interno francês permanecer fechado à concorrência, em especial nas rotas Orly-Toulouse e Orly-Marselha.

Neste contexto, a Comissão sublinha que, em 27 de Abril de 1994, decidiu [1] que a França deve autorizar as transportadoras comunitárias a exercer direitos de tráfego nas rotas Orly-Toulouse e Orly-Marselha, o mais tardar em 27 de Outubro de 1994. Apesar de o Governo francês ter recorrido da decisão junto do Tribunal de Justiça, a aplicação da mesma não deve ser retardada, nos termos do Tratado CEE. Isto implica que, a partir de 27 de Outubro de 1994, a França deve aplicar a decisão em causa, garantindo direitos de tráfego a qualquer transportadora aérea comunitária, com base no Regulamento (CEE) nº 2408/92. Caso as rotas não sejam abertas à concorrência na referida data, qualquer interessado poderia invocar perante as autoridades nacionais competentes o efeito directo do direito comunitário para exercer direitos de tráfego nas rotas em causa. Em virtude do princípio da supremacia do direito comunitário, quaisquer normas nacionais que se oponham ao exercício das liberdades fundamentais não devem ser aplicadas. Qualquer autoridade de um Estado-membro, mesmo de natureza administrativa, encontra-se vinculada aos princípios fundamentais do direito comunitário, por cujo respeito a Comissão vela, na sua qualidade de guardiã dos Tratados.

Por fim, os compromissos das autoridades francesas de que :

— o Governo francês não intervirá na gestão da Air France por motivos não-comerciais (compromisso nº 4),

— o auxílio constitui o último a favor da Air France (compromisso nº 5) e não será utilizado para adquirir participações adicionais noutras transportadoras aéreas (compromisso nº 6),

minimizam as restantes preocupações expressas pela Comissão ao iniciar o procedimento previsto no nº 2 do artigo 93º

A Comissão considera que os considerandos supra reduzem de um modo adequado as apreensões legítimas dos interessados neste importante processo.

Tendo em conta o que se referiu, o auxílio a conceder pelas autoridades francesas à Air France sob a forma de aumento de capital no montante de 20 mil milhões de francos franceses poderá beneficiar de uma derrogação nos termos do nº 3, alínea c), do artigo 92º do Tratado e do nº 3, alínea c), do artigo 61º do Acordo EEE, na condição de serem respeitados determinados compromissos e determinadas condições,

ADOPTOU A PRESENTE DECISÃO :

Artigo 1º

O auxílio a conceder a favor da Air France no período 1994-1996, sob a forma de injecção de capital no montante de 20 mil milhões de francos franceses, a pagar em três parcelas, e destinado à reestruturação da empresa de acordo com o « Projet pour l'entreprise », é compatível com o mercado comum e o Acordo EEE, nos termos do nº 3, alínea c), do artigo 92º do Tratado e do nº 3, alínea c), do artigo 61º do Acordo EEE, na condição de o Estado francês respeitar os seguintes compromissos :

1. A totalidade do auxílio beneficiará exclusivamente a Air France. Por Air France entende-se a Compagnie Nationale Air France e qualquer empresa sobre a qual a mesma exerça um controlo superior a 50 %, com excepção da Air Inter. De modo a evitar quaisquer transferências do auxílio para a empresa Air Inter, será criado antes de 31 de Dezembro de 1994 um *holding* que terá uma participação maioritária nas empresas Air France e Air Inter. Não será efectuada entre as empresas do grupo, antes ou depois da criação efectiva do *holding*, qualquer transferência financeira que não constitua uma operação comercial normal. Deste modo, todas as prestações de serviços e cedências de bens entre as empresas serão efectuadas aos preços de mercado ; em caso algum a Air France aplicará tarifas preferenciais a favor da Air Inter.

2. O processo de privatização da Air France será iniciado logo que a situação económica e financeira da empresa o permita, em conformidade com o plano, tendo igualmente em conta a situação dos mercados financeiros.

3. A Air France prosseguirá a execução integral do « Projet pour l'entreprise » apresentado à Comissão Europeia em 18 de Março de 1994, nomeadamente no que respeita aos objectivos de produtividade abaixo referidos, expressos no rácio EPKT/empregado durante a execução do plano de reestruturação :

   — 1994 : 1 556 200 EPKT/empregado,

   — 1995 : 1 725 500 EPKT/empregado,

   — 1996 : 1 829 200 EPKT/empregado.

4. As autoridades francesas assumirão relativamente à Air France um comportamento normal de accionista, permitindo que a empresa seja gerida apenas de acordo com princípios comerciais e não interferindo na sua gestão por motivos não relacionados com a referida natureza de accionista.

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

5. As autoridades francesas não concederão à Air France, em conformidade com o direito comunitário, outras dotações ou auxílios de qualquer espécie.

6. Durante a vigência do plano, o auxílio será utilizado exclusivamente pela Air France para a sua reestruturação e não para adquirir novas participações em outras transportadoras aéreas.

7. Durante a vigência do plano, o número de aviões da frota da Compagnie Nationale Air France explorados pela mesma não será aumentado para mais de 146.

8. Durante a vigência do plano, a oferta da Compagnie Nationale Air France não será aumentada para níveis superiores aos atingidos em 1993, nas rotas seguintes:

   — Paris – destinos situados no Espaço Económico Europeu (7 045 milhões de ASK);

   — Província – destinos situados no Espaço Económico Europeu (1 413,4 milhões de ASK);

   Esta oferta poderá ser aumentada de 2,7 % por ano, excepto no caso de a taxa de crescimento de cada mercado correspondente ser inferior. Todavia, se a taxa de crescimento anual dos mercados em causa exceder 5 %, a oferta poderá ser aumentada, além de 2,7 %, da percentagem do crescimento superior a 5 %.

9. Durante a vigência do plano, a Air France não adoptará práticas que levem a propor tarifas inferiores às praticadas pelos seus concorrentes para uma oferta equivalente, nas rotas exploradas no interior do Espaço Económico Europeu.

10. O Estado francês não concederá à Air France um tratamento preferencial em matéria de direitos de tráfego.

11. Durante a vigência do plano, a Air France não explorá entre a França e os restantes países do Espaço Económico Europeu um número de linhas regulares superior ao explorado em 1993 (89 linhas).

12. Durante a vigência do plano, a oferta da Air Charter será limitada aos níveis de 1993 (3 047 lugares e 17 aviões), com a possibilidade de um aumento anual correspondente à taxa de crescimento do mercado.

13. Qualquer cedência de bens e prestações de serviços da Air France a favor da Air Charter será feita aos preços do mercado.

14. A Air France cederá, nas condições financeiras, comerciais e jurídicas mais favoráveis e antes do final do ano, a sua participação na sociedade hoteleira Meridien.

15. O Estado francês prosseguirá, nos melhores prazos e em cooperação com a empresa dos aeroportos de Paris, a alteração das regras de distribuição do tráfego aplicáveis ao sistema de aeroportos de Paris, em conformidade com a decisão da Comissão de 27 de Abril de 1994 relativa à abertura da ligação Orly-Londres.

16. O Estado francês velará por que os trabalhos necessários à renovação dos dois terminais do aeroporto de Orly efectuados pela empresa dos aeroportos de Paris, bem como uma eventual saturação de um dos referidos terminais, não afecte as condições de concorrência em detrimento das transportadoras aéreas que os utilizam.

Artigo 2º

De modo a assegurar que o montante do auxílio permanece compatível com o mercado comum, o pagamento da segunda e terceira parcelas do aumento de capital está sujeita ao respeito dos referidos compromissos, à aplicação efectiva do « Projet pour l'entreprise » e à concretização dos resultados previstos (nomeadamente no que respeita aos resultados de exploração e aos rácios de produtividade, expressos em EPKT/empregado, bem como à venda dos activos).

O Estado francês apresentará à Comissão relatórios sobre o avanço do programa de reestruturação e a situação económica e financeira da Air France. Os relatórios serão apresentados, pelo menos, oito semanas antes do pagamento da segunda e terceira parcelas do auxílio, em 1995 e 1996.

A Comissão fará acompanhar por consultores independentes, escolhidos pela Comissão em colaboração com o Estado francês, a evolução da conjuntura e do mercado, a execução correcta do plano e o respeito das condições associadas à aprovação do auxílio.

Artigo 3º

A República Francesa é a destinatária da presente decisão.

Feito em Bruxelas, em 27 de Julho de 1994.

Pela Comissão

Hans VAN DEN BROEK

Membro da Comissão