

HOTĂRÂREA TRIBUNALULUI (Camera a doua extinsă)
25 iunie 1998*

**British Airways plc și alții și British Midland Airways Ltd
împotriva
Comisiei Comunităților Europene**

„Ajutor de stat – Transporturi aeriene – Companie aeriană în situație de criză financiară –
Autorizarea unei majorări de capital”

Cauzele conexe T-371/94 și T-394/94

În cauzele conexe T-371/94 și T-394/94,

British Airways plc, societate de naționalitate engleză, cu sediul în Hounslow (Regatul Unit),

Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Sweden, societate de naționalitate daneză,
norvegiană și suedeză, cu sediul în Stockholm,

Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV, societate de naționalitate olandeză, cu sediul în
Amstelveen (Țările de Jos),

Air UK Ltd, societate de naționalitate engleză, cu sediul în Stansted (Regatul Unit),

Euralair international, societate de naționalitate franceză, cu sediul în Bonneuil (Franța),

TAT European Airlines, societate de naționalitate franceză, cu sediul în Tours (Franța),

reprezentate de domnul Romano Subiotto, Solicitor, cu domiciliul ales în Luxemburg, la
cabinetul lui Elvinger, Hoss și Prussen, 15, Côte d’Eich,

reclamante în cauza T-371/94,

și

British Midland Airways Ltd, societate de naționalitate engleză, cu sediul în Castle
Donington (Regatul Unit), reprezentată de domnul Kevin F. Bodley, Solicitor și de
Konstantinos Adamantopoulos, avocat în Baroul din Atena, cu domiciliul ales în Luxemburg,
la cabinetul lui Arsène Kronshagen, 12, Boulevard de la Foire,

* Limba de procedură: engleza.

reclamantă în cauza T-394/94,

susținute de

Regatul Suediei, reprezentat de domnul Staffan Sandström, în calitate de agent,

Regatul Norvegiei, reprezentat de doamna Margit Tveiten, în calitate de agent, cu domiciliul ales în Luxemburg, la sediul Consulatului Regal al Norvegiei, 3, Boulevard Royal,

Maersk Air I/S, societate de naționalitate daneză, cu sediul în Dragøer (Danemarca),

și

Maersk Air Ltd, societate de naționalitate engleză, cu sediul în Birmingham (Regatul Unit), reprezentate de domnii Roderic O'Sullivan și Philip Wareham, Solicitors, cu domiciliul ales în Luxemburg, la cabinetul lui Arendt și Medernach, 8-10, Rue Mathias Hardt,

interveniente în cauza T-371/94,

Regatul Danemarcei, reprezentat de domnul Peter Biering, șeful de divizie în Ministerul Afacerilor Externe, în calitate de agent, cu domiciliul ales în Luxemburg, la sediul Ambasadei Danemarcei, 4, Boulevard Royal,

și

Regatul Unit al Marii Britanii și Irlandei de Nord, reprezentat de domnul John E. Collins, de la Treasury Solicitor's Department, în calitate de agent și de domnul Richard Plender, QC, cu domiciliul ales în Luxemburg, la sediul Ambasadei Regatului Unit, 14, Boulevard Roosevelt,

interveniente în cele două cauze,

împotriva

Comisiei Comunităților Europene, reprezentată de domnii Nicholas Khan și Ben Smulders, membri ai Serviciului Juridic, în calitate de agenți, asistați de Ami Barav, Barrister, din Baroul din Anglia și Țara Galilor și avocat în Baroul din Paris, cu domiciliul ales în Luxemburg, la domnul Carlos Gómez de la Cruz, membru al Serviciului Juridic, Centre Wagner, Kirchberg,

pârâtă,

susținută de

Republica Franceză, reprezentată de domnul Marc Perrin de Brichambaut, director al Direcției Juridice din Ministerul Afacerilor Externe, de doamnele Edwige Belliard, Catherine de Salins și de domnul Jean-Marc Belorgey, respectiv director adjunct, sub-director și Chargé de Mission în Direcția juridică din același minister, în calitate de agenți, cu domiciliul ales în Luxemburg, la sediul Ambasadei Franței, 8 B, Boulevard Joseph II,

și

Compagnie nationale Air France, societate de naționalitate franceză, cu sediul în Paris, reprezentată de Olivier d'Ormesson, avocat în Baroul din Paris, cu domiciliul ales în Luxemburg, la cabinetul lui Jacques Loesch, 11, Rue Goethe,

interveniente,

având ca obiect o cerere de anulare a Deciziei 94/653/CE a Comisiei din 27 iulie 1994 privind majorarea de capital notificată a Air France (JO L 254, p. 73),

TRIBUNALUL DE PRIMĂ INSTANȚĂ
AL COMUNITĂȚILOR EUROPENE (Camera a doua extinsă),

compus din domnii C. W. Bellamy, președinte, K. Lenaerts, C. P. Briët, A. Kalogeropoulos și A. Potocki, judecători,

grefier: domnul J. Palacio González, administrator,

având în vedere procedura scrisă și în urma procedurii orale din 6 și 7 mai 1997,

pronunță prezenta

Hotărâre

Fapte aflate la originea acțiunilor și a procedurilor

Procedura administrativă

1 Prin scrisoarea din 18 martie 1994, autoritățile franceze au informat Comisia, în conformitate cu articolul 93 alineatul (3) din Tratatul CE, cu privire la intenția lor de a face un aport de 20 de miliarde FF la capitalul Compagnie nationale Air France (denumită în continuare „Air France”). La această notificare era anexat un plan de restructurare intitulat „Projet pour l'entreprise” (denumit în continuare „proiect”).

2 În urma unei reuniuni organizate cu reprezentanții ai Air France și ai guvernului francez și în urma corespondenței purtate cu aceștia din urmă, Comisia a deschis procedura de la articolul 93 alineatul (2) din tratat. Ea a informat autoritățile franceze în acest sens printr-o scrisoare din 30 mai 1994, care a făcut obiectul, la 3 iunie 1994, al unei comunicări publicate în *Jurnalul Oficial al Comunităților Europene* (JO C 152, p. 2, denumită în continuare „comunicarea din 3 iunie 1994”).

3 În această comunicare, Comisia a afirmat că majorarea de capital avută în vedere constituia un ajutor de stat, arătând în același timp că trebuia să analizeze dacă planul de ajutor ar afecta schimburile într-o măsură contrară interesului comun. În această privință, Comisia a considerat în special:

— că realitatea economică cere să se ia în considerare situația și perspectivele economice ale întregului grup Air France;

- că trebuie să analizeze efectele ajutorului asupra situației concurențiale a Air France pe rutele internaționale și interne, unde Air France trebuie să concureze cu alți transportatori europeni.

4 Prin urmare, autoritățile franceze au trimis Comisiei o serie de scrisori și au participat alături de reprezentanții Air France la mai multe reuniuni organizate de Comisie. Până pe 4 iulie 1994, Comisia a primit observațiile a 23 de părți interesate, printre care se numărau Regatul Danemarcei, Regatul Unit al Marii Britanii și Irlandei de Nord, Regatul Suediei, Regatul Norvegiei, Asociația Companiilor Aeriene ale Comunității Europene (denumite în continuare "ACE") și un număr mare de companii aeriene europene, inclusiv reclamantele.

5 Majoritatea părților interesate au împărtășit îndoielile Comisiei referitoare la legalitatea ajutorului în cauză. Printre obiecțiile principale ale acestora se numărau, în special, următoarele elemente:

— ajutorul nu ar fi numai în beneficiul Air France, ci al întregului grup;

— ajutorul s-ar traduce printr-o supracapitalizare a grupului Air France;

— achiziționarea de 17 avioane noi la prețul de 11,5 miliarde FF ar fi inacceptabilă;

— evaluarea compatibilității ajutorului cu piața comună nu ar trebui să se facă doar din perspectiva evoluției beneficiarului acestuia;

— în caz de autorizare a ajutorului, ar trebui impusă o reducere enormă a capacităților Air France.

6 Comentariile părților interesate au fost comunicate autorităților franceze, care au răspuns prin scrisoarea trimisă la 13 iulie 1994 serviciilor competente ale Comisiei. La 14 iulie 1994, primul-ministru francez a adresat membrului competent al Comisiei o scrisoare în care prezenta angajamentele pe care și le-ar asuma guvernul său în cazul aprobării proiectului. La 18 iulie 1994, au fost transmise două angajamente suplimentare ale guvernului francez. Astfel, la 26 iulie 1994, autoritățile franceze au trimis Comisiei informații suplimentare.

Decizia atacată

7 La 27 iulie 1994, Comisia a adoptat Decizia 94/653/CE privind majorarea de capital notificată a Air France (JO L 254, p. 73, denumită în continuare „decizia atacată”), care poate fi rezumată după cum urmează.

8 După ce a descris structura grupului Air France (activ în sectoarele transportului aerian, hotelier, turistic, de catering, de mentenanță și de formare a piloților), Comisia a arătat că acest grup era, alături de British Airways și Lufthansa, unul din cei trei mari transportatori aerieni europeni. De la începutul anului 1990, acesta a dus o politică de achiziționare de participații în alte companii aeriene (UTA, Air Inter, Sabena și CSA), urmărind în special să își consolideze influența pe piața internă și să facă față concurenței pe rutele internaționale. Grupul Air France s-a lansat într-un program de modernizare și de expansiune a flotei sale, prin împrumuturi ale căror taxe financiare a grevat rezultatul final al grupului, soldându-se cu o primă pierdere de 717,2 milioane FF în 1990. În fața acestei situații, grupul Air France a adoptat mai multe planuri de restructurare care, totuși, au eșuat.

9 Pe scurt, Comisia constată că grupul Air France traversează o criză economică și financiară foarte gravă: după ce a suferit o pierdere de 3,2 miliarde FF în 1992, acesta a înregistrat, în 1993, al patrulea rezultat anual negativ consecutiv, care s-a ridicat la 8,4 miliarde FF. În cursul ultimilor trei ani, situația grupului n-a încetat să se deterioreze. Decalajul dintre grupul Air France și concurenții săi s-a mărit și mai mult din cauza rezultatelor negative din 1993, care s-ar explica în principal printr-o slabă productivitate și prin costuri de operare ridicate, precum și prin taxele financiare mari suportate.

10 Comisia descrie în continuare liniile generale ale proiectului destinat „să facă din Air France o întreprindere veritabilă”, acest obiectiv trebuind să fie atins în cursul perioadei cuprinse între 1 ianuarie 1994 și 31 decembrie 1996, printr-o reducere a costurilor și cheltuielilor financiare, o modificare a concepției produselor și o mai bună utilizare a mijloacelor, o reorganizare a companiei, precum și o participare a salariaților.

11 În acest context, Comisia arată, în special, că numărul de avioane livrabile în perioada de restructurare se va restrânge de la 22 la 17 și că investiția corespunzătoare se va stabili astfel la 11,5 miliarde FF. Flota în exploatare (145 de avioane) nu se va mări decât cu un singur aparat; numărul de locuri oferite va fi ușor redus. Mai mult, Air France și-ar raționaliza flota, eliminând un anumit număr de aparate. Astfel, caracterul eterogen al flotei sale (24 tipuri sau versiuni diferite) ar fi unul dintre factorii care contribuie la costurile sale de exploatare ridicate. În plus, Air France și-ar simplifica rețeaua, ar mări frecvențele curselor rentabile, ar dezvolta zborurile lung curier, ar renunța la liniile marginale și s-ar concentra pe liniile cu perspective bune de creștere. În plan social, proiectul ar avea în vedere, în special, reducerea efectivului cu 5 000 de angajați, înghețarea salariilor (sub rezerva unei reexaminări) și o blocare a promovărilor. Mai mult, Air France s-ar restructura în unsprezece centre operaționale, responsabile de propriile rezultate financiare, fiecare centru fiind dotat cu mijloace proprii. Punerea în aplicare a proiectului ar fi finanțată prin majorarea capitalului și cedarea de active ieșite din uzul curent.

12 Comisia arată că, în cursul negocierilor sale cu guvernul francez, acesta din urmă a formulat o serie de angajamente privind punerea în aplicare a proiectului și utilizarea capitalului acordat către Air France, aportul de capital fiind planificat în trei tranșe: 10 miliarde FF în 1994, 5 miliarde FF în 1995 și 5 miliarde FF în 1996. Aceste angajamente, sunt redate, sub formă de condiții, în dispozitivul deciziei atacate.

13 Pe baza considerațiilor precedente, Comisia consideră că aportul de capital în cauză constituie un ajutor de stat în sensul articolului 92 alineatul (1) din tratat și al articolului 61 alineatul (1) din Acordul privind Spațiul Economic European (denumit în continuare „Acordul SEE”), care, având în vedere vasta rețea europeană a Air France și concurența intensă de pe cea mai mare parte a liniilor sale, denaturează concurența în SEE. Pe de altă parte, ajutorul ar aduce atingere schimburilor în statele SEE, având în vedere că aviația civilă este un sector de activitate cu caracter internațional.

14 După ce a exclus aplicarea altor dispoziții derogatorii ale tratatului și ale Acordului SEE, Comisia verifică în ce măsură ajutorul a îndeplinit criteriile stabilite la articolul 92 alineatul (3) litera (c) din tratat și la articolul 61 alineatul (3) litera (c) din Acordul SEE.

15 Analizând situația actuală a aviației civile, Comisia consideră că acest sector pare să fi depășit criza economică care persista din 1990. În pofida rezultatelor pozitive (creștere a traficului de pasageri), anumite companii aeriene europene ar continua, totuși, să aibă pierderi financiare din cauza supracapacității existente pe piață. Cu toate acestea, perspectivele pentru sectorul aviatic european ar rămâne destul de favorabile pe termen mediu. Ținând seama de aceste previziuni, supracapacitatea nu ar trebui să fie decât un fenomen temporar. În consecință, Comisia estimează că piața nu este atinsă de o criză structurală de supracapacitate și că situația sectorului aviatic nu justifică o reducere globală a capacităților.

16 În urma evaluării acestui proiect, Comisia consideră că acesta este de natură să restabilească viabilitatea economică și financiară a Air France și că o restructurare veritabilă a companiei ar contribui la dezvoltarea transportului aerian european, îmbunătățindu-i competitivitatea; prin urmare, aceasta ar fi conformă cu interesul comun. În acest context, o notă din subsolul paginii face trimitere la programul de acțiune al Comisiei „Aviația civilă europeană către orizonturi mai bune” [COM (94) 218].

17 În urma verificării proporționalității ajutorului prevăzut cu nevoile de restructurare ale Air France, Comisia consideră că această măsură este atât necesară, cât și corespunzătoare pentru a oferi companiei mijloacele de a duce la bun sfârșit planul de restructurare și de a redeveni viabilă. În această privință, Comisia analizează diferitele instrumente financiare emise de Air France între 1989 și 1993 și concluzionează că rata de îndatorare (datorie/capitaluri proprii) va fi de 1,12:1 la sfârșitul anului 1996. Astfel, structura bilanțului grupului Air France s-ar prezenta după cum urmează: capitaluri proprii = 18,65 miliarde FF și datorie = 20,85 miliarde FF. Această rată ar depăși rata medie a aviației civile, unde cifra de 1,5:1 ar fi considerată acceptabilă. Comisia explică în continuare că, dacă se face abstracție de ajutor, Air France poate, în special, să amâne comenzile de avioane și vânzarea activelor, pentru a-și îmbunătăți situația financiară prin eforturi proprii. În ceea ce privește prima posibilitate, Comisia subliniază că Air France a amânat deja anumite comenzi; noi amânări ar face ca vârsta medie a flotei să fie de peste 10 ani, mult prea mare pentru o companie care urmărește să își recapete forța concurențială. În ceea ce privește vânzarea activelor, Comisia arată că numărul celor care ar putea genera sume suficiente este mic, cum ar fi Méridien, Sabena și Air Inter. Sabena și Air Inter ar fi două elemente constitutive importante ale activității aeriene a Air France. Vânzarea activelor rămase ar face deja parte din proiect și nu ar trebui, pe de altă parte, să se traducă printr-o reducere semnificativă a sumei ajutorului.

18 Verificând dacă ajutorul nu aduce atingere condițiilor schimburilor comerciale într-o măsură contrară interesului comun, Comisia face trimitere la angajamentele pe care guvernul francez le-a luat în cursul procedurii administrative - în special acela de a face din Air France singurul beneficiar al ajutorului - pentru a concluziona că aceste angajamente îi limitează preocupările cu privire la efectele ajutorului, pentru că împiedică în mod virtual compania Air France să utilizeze ajutorul pentru a subvenționa activitățile Air Inter. Prin urmare, Comisia ar fi limitat analiza efectelor ajutorului asupra schimburilor comerciale la Air France, care este adevăratul beneficiar al ajutorului.

19 Comisia consideră că angajamentele limitează foarte mult libertatea de care dispune Air France în materie de capacitate, de ofertă și stabilire de prețuri și o împiedică să ducă o politică tarifară agresivă pe toate liniile pe care le exploatează în interiorul SEE. Pe de altă parte, în cursul primelor patru luni ale anului 1994, Air France își redusese deja oferta de pe piață europeană cu 6,4 % în raport cu perioada corespunzătoare a anului 1993, în timp ce oferta tuturor companiilor europene ar fi crescut în medie cu 3,8 %. Prin limitarea ofertei Air France sub nivelul de creștere a pieței, cota sa de piață în SEE s-ar restrânge în beneficiul concurenților săi. Astfel, ajutorul nu ar aduce atingere schimburilor comerciale într-o măsură contrară interesului comun.

20 Comisia subliniază că, în scopul analizei efectelor ajutorului în SEE, trebuie să țină seama, de asemenea, de liberalizarea crescută a transporturilor aeriene în comunitate în urma adoptării în 1992 a mai multor regulamente ale Consiliului, denumite „al treilea pachet”. În acest context, ea consideră că eliminarea constrângerilor care protejează Air France de concurență constituie o compensare corespunzătoare, justificând acordarea unui ajutor compatibil cu interesul comun.

21 În final, ea consideră că efectele negative ale ajutorului nu sunt amplificate de exploatarea drepturilor exclusive sau de aplicarea unui tratament privilegiat în cazul Air France, dat fiind faptul că autoritățile franceze și-au asumat angajamentul de a modifica normele de distribuție a traficului, aplicate sistemului aeroportuar parizian, astfel încât să le facă nediscriminatorii, pe de o parte și să asigure că lucrările de amenajare ale celor două aerogări Orly-Sud și Orly-Ouest nu afectează condițiile de concurență în detrimentul companiilor aeriene care deservește aeroportul Orly, pe de altă parte. Mai mult, Comisia reamintește că adoptase la 27 aprilie 1994 o decizie care obliga Franța să autorizeze transportatorii comunitari să își exercite drepturile de trafic asupra liniilor între Paris (Orly) și Toulouse, precum și între Paris (Orly) și Marsilia, începând de la 27 octombrie 1994 cel târziu.

22 În definitiv, Comisia estimează că toate angajamentele luate de autoritățile franceze răspund preocupărilor exprimate de ea la deschiderea procedurii administrative.

23 În termenii articolului 1 din decizia atacată, ajutorul care urmează să fie acordat Air France în perioada cuprinsă între 1994 și 1996, sub forma unei majorări de capital de 20 miliarde FF, plătibile în trei tranșe și urmărind să asigure restructurarea acesteia în conformitate cu dispozițiile proiectului, este compatibil cu piața comună și cu acordul SEE în temeiul articolului 92 alineatul (3) litera (c) din tratat și al articolului 61 alineatul (3) litera (c) din Acordul SEE, cu condiția ca autoritățile franceze să respecte șaisprezece angajamente care fac parte din respectivul articol 1.

24 Articolul 2 din decizia atacată subordonează plata tranșelor a doua și a treia ale ajutorului în ceea ce privește respectarea acestor angajamente și realizarea efectivă a proiectului, precum și a rezultatelor prevăzute, pentru a asigura că suma ajutorului rămâne compatibilă cu piața comună. I s-a cerut guvernului francez să îi prezinte Comisiei, înainte de eliberarea celei de-a doua și de-a treia tranșe ale ajutorului în 1995 și 1996, un raport cu privire la avansarea programului de restructurare și la situația economică și financiară a Air France, Comisia încredințând unor consultanți independenți verificarea punerii în aplicare adecvate a planului, precum și realizarea condițiilor legate de aprobarea ajutorului.

Proceduri judiciare

25 Acestea sunt condițiile în care reclamantele au introdus prezentele acțiuni, înregistrate la grefa Tribunalului la 21 noiembrie și respectiv 22 decembrie 1994.

26 Procedurile scrise au urmat un curs normal.

27 Prin ordonanțele președintelui Camerei întâi extinse a Tribunalului din 10 martie, 8 mai și 12 iunie 1995, Regatul Danemarcei, Regatul Unit, Regatul Suediei, Regatul Norvegiei, Maersk Air I/S și Maersk Air Ltd (denumite în continuare „societățile Maersk” sau „Maersk”) au primit dreptul de a interveni în sprijinul pretențiilor respectivelor reclamante.

28 Prin ordonanșele președintelui Camerei întâi extinse a Tribunalului din 12 iunie 1995, Republica Franceză a primit dreptul de a interveni în sprijinul pretențiilor pârâtei.

29 Prin ordonanțele Tribunalului (Camera întâi extinsă) din 12 iunie 1995, Air France a primit dreptul de a interveni în sprijinul pretențiilor pârâtei și a fost autorizată să pledeze în limba franceză în cursul procedurilor orale.

30 Prin decizia Tribunalului, judecătorul raportor a fost repartizat la Camera a doua extinsă, căreia i-au fost atribuite, în consecință, cauzele.

31 Pe baza raportului judecătorului raportor, Tribunalul (Camera a doua extinsă) a hotărât deschiderea procedurilor orale, fără a proceda la măsuri de cercetare judecătorească prealabile. Totuși, acesta a invitat părțile să își dezvolte pledoariile privința mai multor puncte.

32 La ședința din 6 și 7 mai 1997, au fost ascultate susținerile orale ale părților și răspunsurile acestora la întrebările Tribunalului.

33 Cu această ocazie, Tribunalul a luat o măsură de organizare a procedurii în temeiul articolului 64 din Regulamentul său de procedură, invitând reclamantele, precum și intervenientele în sprijinul pretențiilor acestora să depună la grefă observațiile pe care le prezentaseră Comisiei în cursul procedurii administrative, în măsura în care acestea nu fuseseră deja atașate la dosar. În urma acestei măsuri, observațiile British Airways plc (denumită în continuare „British Airways”), ale TAT European Airlines (denumită în continuare „TAT”), ale Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Sweden (denumită în continuare „SAS”), ale Euralair International (denumită în continuare „Euralair”) și ale Air UK Ltd (denumită în continuare „Air UK”) au fost depuse la grefă la 8 mai 1997, cele formulate de Regatul Danemarcei, Regatul Unit, Regatul Suediei și Regatul Norvegiei fiind deja prezentate în cursul ședinței.

34 Întrucât părțile au fost ascultate cu privire la acest punct în cursul ședinței și în lipsa obiecțiilor din partea lor în această privință, Tribunalul (Camera a doua extinsă) consideră că cele două cauze trebuie conexeate în scopul pronunțării hotărârii.

Pretențiile părților

35 Reclamantele solicită, în cele două cauze, Tribunalului:

– anularea deciziei atacate;

— să oblige Comisia la plata cheltuielilor de judecată.

În afară de acestea, reclamantele în cauza T-394/94 solicită Tribunalului să impună măsuri de organizare a procedurii și măsuri de cercetare judecătorească, în conformitate cu articolele 64 și 65 din Regulamentul de procedură și să ceară prezentarea tuturor dosarelor și documentelor relevante de care dispune Comisia.

36 Regatul Unit solicită Tribunalului:

– anularea deciziei atacate;

— obligarea Comisiei la plata cheltuielilor de judecată, inclusiv ale Regatului Unit.

37 Regatul Danemarcei, Regatul Suediei și Regatul Norvegiei solicită Tribunalului:

– anularea deciziei atacate.

38 Societățile Maersk solicită Tribunalului:

– anularea deciziei atacate;

— obligarea Comisiei la plata cheltuielilor de judecată aferente intervenției lor, în măsura în care îi revine Tribunalului sarcina de a se pronunța în această privință.

39 Comisia solicită Tribunalului:

– respingerea acțiunilor;

– obligarea reclamantelor la plata cheltuielilor de judecată;

— obligarea Regatului Danemarcei, Regatului Unit, Regatului Suediei, Regatului Norvegiei și societăților Maersk să suporte o parte din cheltuielile de judecată ale Comisiei.

40 Republica Franceză solicită Tribunalului:

– respingerea acțiunilor.

41 Societatea Air France solicită Tribunalului:

– respingerea acțiunilor;

– obligarea reclamantelor la plata cheltuielilor de judecată, inclusiv a celor suportate de Air France.

Cu privire la fond

42 În sprijinul acțiunilor lor, reclamantele ridică mai multe motive, care pot face obiectul unei conexări. În cadrul primului grup de motive (I), ele îi impută Comisiei, pe de o parte, faptul că a încălcat normele privind procedura administrativă prevăzută la articolul 93 alineatul (2) din tratat, neglijând primirea de informații suficiente și/sau furnizarea acestora celor interesați, printre care reclamantele, informații suficiente pentru a le permite să fie ascultate în mod corespunzător și să își exercite efectiv drepturile care le sunt conferite prin articolele 93 alineatul (2) din tratat și 62 alineatul (1) litera (a) din Acordul SEE. Ele îi reproșează, pe de altă parte, faptul că nu a recurs la experți independenți pentru a evalua compatibilitatea ajutorului contestat cu articolele 92 alineatul (3) litera (c) din tratat și 61 alineatul (3) litera (c) din Acordul SEE și că nu a luat toate măsurile necesare pentru a verifica acuratețea informațiilor furnizate de autoritățile franceze și de Air France.

43 În cadrul celui de-al doilea grup de motive (II), reclamantele îi reproșează Comisiei că a comis mai multe erori în aplicarea articolului 92 alineatul (3) litera (c) din tratat și a articolului 61 alineatul (3) litera (c) din Acordul SEE. În acest context, i se reproșează Comisiei, mai întâi, faptul că a încălcat principiul proporționalității, aplicabil în materie de ajutoare de stat, autorizând, în primul rând, în mod eronat, achiziționarea de către Air France a 17 avioane noi (A), în al doilea rând, finanțarea cheltuielilor de exploatare și a unor măsuri operaționale ale Air France (B), în al treilea rând, făcând o clasificare greșită a valorilor mobiliare emise de Air France între 1989 și 1993 (C), în al patrulea rând, interpretând greșit rata de îndatorare a Air France (D) și abținându-se, în mod eronat, să solicite vânzarea anumitor active ale Air France, susceptibile de a fi înstrăinate (E). Mai mult, reclamantele îi impută Comisiei faptul că a considerat în mod eronat că ajutorul era destinat facilitării dezvoltării unei activități economice fără a altera condițiile schimburilor comerciale într-o măsură contrară interesului comun. În acest context, obiecțiile lor sunt îndreptate în special împotriva a douăsprezece din cele șaisprezece condiții care figurează în decizia de autorizare a ajutorului. În cele din urmă, reclamantele repun în cauză, sub diverse aspecte, caracterul adecvat al planului de restructurare al Air France și îi reproșează Comisiei faptul că a concluzionat, în mod eronat, că acest plan era de natură să restabilească viabilitatea economică a Air France. Prin diversele motive, reclamantele îi reproșează, de asemenea, Comisiei faptul că nu a motivat suficient decizia atacată. Printr-un ultim motiv, reclamanta în cauza T-394/94, British Midland Airways Ltd (denumită în continuare „British Midland”) pretinde existența unei încălcări a articolului 155 din tratat.

I – Cu privire la motivele întemeiate pe derularea incorectă a procedurii administrative

Expunere sumară a argumentelor părților

44 Reclamanta în cauza T-394/94 susține, pe fond, că procedura administrativă organizată în temeiul articolului 93 alineatul (2) din tratat are un caracter contradictoriu și că, prin urmare, Comisia trebuie să furnizeze părților interesate informații suficiente pentru a le permite să aprecieze pe deplin efectul pe care un ajutor l-ar putea avea asupra lor. În speță, comunicarea Comisiei din 3 iunie 1994 ar fi fost insuficientă. În special, Comisia

— nu ar fi explicat modul în care a calculat suma de 20 de miliarde FF,

— nu ar fi arătat, în ceea ce privește achiziționarea de 17 avioane noi, ce tipuri de aparate ar fi achiziționate, nici din ce tipuri de aparate s-ar compune flota,

— nu ar fi furnizat textul planului de restructurare,

— nu ar fi explicat pe ce se baza calculul unei creșteri a productivității Air France cu 30 sau 33,3 %,

— nu ar fi indicat care era costul disponibilizărilor voluntare propuse,

— nu ar fi oferit niciun detaliu privind activele Air France și nici nu ar fi explicat defalcarea activelor curente și necurente,

— nu ar fi oferit nicio evaluare a valorii lanțului hotelier Méridien,

— nu ar fi oferit niciun detaliu cu privire la valoarea participațiilor Air France la Air Inter, la Sabena sau la alte societăți și nici nu a explicat de ce aceste active nu erau considerate active necurente,

— nu ar fi oferit niciun detaliu cu privire la proiectul de rețea al Air France, astfel încât să permită calculul eventualelor sale efecte asupra concurenței,

— nu ar fi oferit niciun detaliu cu privire la „produsele noi” avute în vedere de Air France, astfel încât să permită evaluarea efectelor lor asupra concurenței,

— nu ar fi dispus de situația contabilă anuală a Air France la data adoptării deciziei atacate,

— nu ar fi explicat de ce nu ceruse comunicarea informațiilor esențiale necesare pentru adoptarea unei decizii motivate cu privire la compatibilitatea ajutorului cu piața comună,

— nu ar fi ținut seama de filiale și, mai ales de Air Inter, întrucât planul de restructurare se concentra exclusiv pe Air France,

— nu ar fi explicat modul în care propunerile în vederea continuării proiectelor de expansiune ale Air France se puteau concilia cu obiectivele tratatului, în special în lumina eșecului celor două aporturi precedente de capital de 5,8 miliarde FF.

45 În observațiile prezentate Comisiei în cursul procedurii administrative, British Midland ridicase deja majoritatea punctelor menționate mai sus, solicitând Comisiei, în special, să îi arate planul de restructurare prezentat de Air France, din motivul că, în caz contrar, ea nu ar dispune de informații suficiente care să o facă să fie în măsură să se pronunțe în mod util asupra proiectului de ajutoare.

46 Reclamantele în cauza T-371/94 consideră, de asemenea, că informațiile conținute de comunicarea din 3 iunie 1994 erau insuficiente. O mai mare precizie în comunicarea privind intențiile Air France de a mări frecvențele pe liniile rentabile, de a dezvolta zboruri lung curier, de a abandona liniile marginale și de a se concentra pe liniile care prezintă perspective bune de creștere ar fi permis reclamantelor să ajute Comisia să evalueze aceste aspecte ale planului de restructurare. În special, Comisia nu ar fi evocat justificările Air France privind necesitatea de a achiziționa 17 aparate noi, astfel încât părțile interesate nu ar fi putut să furnizeze Comisiei informațiile necesare care i-ar fi permis să examineze cu atenție și imparțialitate acest aspect al cauzei.

47 Mai mult, ele subliniază că în comunicare nu se face nicio trimitere la unitatea de măsură utilizată, exprimată în „echivalent pasageri kilometri transportați” (denumită în continuare „EPKT”). Ele s-ar fi confruntat pentru prima dată în decizia atacată cu această unitate de măsură elaborată special pentru Air France și aplicată calculului propriilor lor praguri de productivitate actuale și viitoare.

48 Ele arată în continuare că, în ceea ce privește pasajul referitor la o eventuală supracapitalizare a Air France, Comisia ar fi trebuit să verifice versiunea franceză a comunicării. Transferul de ORA (obligations remboursables en actions - obligațiuni rambursabile în acțiuni) și de TSDI (titres subordonnés à durée indéterminée reconditionnés – titluri subordonate pe durată nedeterminată recondiționate), „from the side of the debts into the equity” în versiunea engleză s-ar fi tradus printr-un transfer „de la pasiv la activ”. Această eroare de traducere ar fi trebuit să facă mai dificilă formularea de comentarii pentru terții care utilizează versiunea franceză.

49 Ele consideră, în cele din urmă, că, având în vedere complexitatea cauzei, Comisia ar fi trebuit să fie asistată de experți independenți în economie, finanțe și gestiune în domeniul transporturilor aeriene. Astfel cum reiese din articolul 2 din decizia atacată, în care se prevede

intervenția unor consultanți independenți înainte de liberalizarea celei de a doua și a treia tranșă a ajutorului, Comisia recunoaște ea însăși că este indispensabil să se verifice aplicarea corectă a planului de restructurare de către experți exteriori. Ea ar admite astfel în mod implicit că nu dispune de cunoștințe tehnice suficiente pentru a face ea însăși o astfel de verificare.

50 Reclamantele în cele două cauze consideră că, prin adoptarea deciziei atacate, Comisia a dat dovadă de prea mare grabă, incompatibilă cu respectarea drepturilor lor fundamentale și ale celorlalte părți interesate. Decizia atacată ar fi fost luată la numai 16 zile lucrătoare de la expirarea termenului stabilit pentru ca părțile interesate să își prezinte observațiile, ceea ce reprezenta un timp excepțional de scurt pentru a analiza, dezbate și tranșa problemele complexe ridicate de proiectul de ajutor contestat. Termenul între data deschiderii procedurii în temeiul articolului 93 alineatul (2) din tratat și data adoptării deciziei atacate (3 iunie și 27 iulie 1994) ar fi fost efectiv de 37 de zile lucrătoare și, prin urmare, mult mai mic decât media termenelor constatate în cauze similare.

51 Regatul Danemarcei a reamintit, în ședință, că îi solicitase fără succes Comisiei, în cursul procedurii administrative, să le transmită celorlalte state membre răspunsul guvernului francez la comunicarea din 3 iunie 1994, pentru ca acestea să își poată prezenta observațiile înainte de luarea unei decizii de către Comisie.

52 Comisia răspunde că procedura de la articolul 93 alineatul (2) din tratat nu este contrară terților interesați. Aceștia nu ar putea pretinde să fie tratați la fel ca destinatarul deciziei finale. În această privință, Comisia face trimitere la jurisprudența elaborată în materie de concurență, conform căreia drepturile procedurale ale petenților nu sunt la fel de mari ca drepturile la apărare ale întreprinderilor împotriva cărora Comisia își conduce ancheta.

53 În ceea ce privește comunicarea care deschide procedura în temeiul articolului 93 alineatul (2), Comisia subliniază că aceasta urmărește exclusiv să obțină, din partea celor interesați, toate informațiile necesare clarificării ei în acțiunea sa viitoare. În speță, comunicarea din 3 iunie 1994 ar fi enumerat toate aspectele cu privire la care ea dorea să primească observații pentru a se putea pronunța cu privire la proiectul de ajutor notificat de autoritățile franceze. În această comunicare, ea a furnizat toate informațiile necesare pentru a le permite părților interesate să își exprime opinia.

54 Pe un plan mai general, Comisia consideră că nu poate introduce în comunicarea sa decât informațiile pe care le deține la data publicării și care nu sunt nici irelevante, nici sub incidența secretului profesional sau comercial. Pe de altă parte, obiectivul unei comunicări în temeiul articolului 93 alineatul (2) nu ar fi acela de a exprima o opinie definitivă, ci de a ridica întrebări. În ceea ce privește numeroasele informații care, în opinia reclamantelor, ar fi trebuit să figureze în comunicarea din 3 iunie 1994, Comisia subliniază că cea mai mare parte a chestiunilor ridicate constituiau secret comercial sau nu ridicau suspiciuni cu privire la care ar fi fost nevoie de informații suplimentare.

55 În ceea ce privește termenul de examinare, Comisia reamintește că proiectul de ajutor contestat a fost notificat la 18 martie 1994 și că decizia atacată a fost luată cu 131 de zile mai

târziu, la 27 iulie 1994. Distanța dintre aceste două date ar fi aproximativ aceeași cu cea din cauze similare [Decizia 91/555/CEE a Comisiei din 24 iulie 1991 privind ajutoarele pe care guvernul belgian prevede să le acorde transportatorului aerian comunitar Sabena (JO L 300, p. 48, denumită în continuare „Decizia Sabena”); Decizia 94/118/CE a Comisiei din 21 decembrie 1993 privind acordarea unui ajutor grupului Aer Lingus de către Irlanda (JO 1994, L 54, p. 30, denumită în continuare „Decizia Aer Lingus”); Decizia 94/698/CE a Comisiei din 6 iulie 1994 privind o majorare de capital, garanții de credit și o scutire fiscală în favoarea companiei aeriene TAP (JO L 279, p. 29, denumită în continuare „Decizia TAP”)]. Pe de altă parte, caracterul normal al acestui termen ar fi confirmat de articolul 10 alineatul (3) din Regulamentul (CEE) nr. 4064/89 al Consiliului din 21 decembrie 1989 privind controlul operațiilor de concentrare între întreprinderi (JO L 395, p. 1, denumit în continuare „Regulamentul nr. 4064/89”), conform căruia decizia care declară o concentrare notificată compatibilă cu piața comună trebuie luată într-un termen de patru luni.

56 În cele din urmă, Comisia consideră că nu are nicio obligație juridică de a se adresa experților externi înainte de a lua deciziile.

Aprecierea Tribunalului

Generalități

57 Este necesar să se reamintească, cu titlu preliminar, că proiectul de ajutoare contestat a fost notificat oficial de autoritățile franceze Comisiei, care, întrucât decisese să deschidă procedura prevăzută la articolul 93 alineatul (2) din tratat, era obligată, înainte de a se pronunța cu privire la acest proiect, să „notifice părțile interesate să își prezinte observațiile”.

58 În ceea ce privește finalitatea acestui din urmă pasaj al articolului 93 alineatul (2) menționat, trebuie să se reamintească în continuare că, în conformitate cu jurisprudența Curții, această dispoziție vizează, pe de o parte, să oblige Comisia să procedeze astfel încât toate persoanele potențial interesate să fie avertizate și să li se dea ocazia să își susțină argumentele (Hotărârea Curții din 14 noiembrie 1984, Intermills/Comisia, cauza 323/82, Rec., p. 3809, punctul 17) și, pe de altă parte, să permită Comisiei să fie pe deplin informată cu privire la toate datele cauzei înainte de a lua o decizie (Hotărârea Curții din 20 martie 1984, Germania/Comisia, cauza 84/82, Rec., p. 1451, punctul 13).

59 În ceea ce privește mai ales datoria care îi revine Comisiei de a informa persoanele interesate, Curtea a hotărât că publicarea unui aviz în *Jurnalul Oficial al Comunităților Europene* constituie un mijloc adecvat de a face cunoscută tuturor celor interesați deschiderea unei proceduri (Hotărârea Intermills/Comisia, menționată anterior, punctul 17), precizând în același timp că „această comunicare urmărește exclusiv să obțină, din partea celor interesați, toate informațiile pentru a ghida Comisia în acțiunea sa viitoare” (Hotărârea Curții din 12 iulie 1973, Comisia/Germania, cauza 70/72, Rec. p. 813, punctul 19). Tribunalul a urmat această jurisprudență care le conferă părților interesate în esență rolul de surse de informație pentru Comisie în cadrul procedurii administrative angajate în temeiul articolului 93 alineatul (2) din

tratată (Hotărârea Tribunalului din 22 octombrie 1996, Skibsværftsforeningen și alții/Comisia, cauza T-266/94, Rec. p. II-1399, punctul 256).

60 Rezultă că cei interesați, departe de a se putea preleva de dreptul la apărare recunoscut persoanelor împotriva cărora se deschide o procedură (a se vedea, în acest sens, Hotărârea Curții din 17 noiembrie 1987, BAT și Reynolds/Comisia cauzele conexe 142/84 și 156/84, Rec., p. 4487, punctele 19 și 20, în domeniul concurenței, precum și Hotărârea Curții din 21 martie 1990, Belgia/Comisia, cauza C-142/87, Rec. p. I-959, punctul 46), dispun doar de dreptul de a fi asociați procedurii administrative într-o măsură adecvată, ținând cont de circumstanțele din speță.

61 Sfera drepturilor la participare și la informație de care dispun cei interesați în cadrul procedurii administrative inițiate în temeiul articolului 93 alineatul (2) din tratat poate fi restrânsă din două motive.

62 Pe de o parte, atunci când – cum este cazul în speță – Comisiei i se notifică de către un stat membru un proiect de ajutoare însoțit de documente justificative, iar serviciile competente ale acesteia găzduiesc ulterior o serie de întâlniri cu funcționarii statului respectiv, este posibil ca nivelul de informare al Comisiei să fi atins deja un grad relativ ridicat, rămânând doar un număr redus de îndoieli, care ar putea fi îndepărtate prin informații furnizate de cei interesați. Astfel, în ceea ce privește detaliile proiectului de ajutoare, situația economică, financiară și concurențială a întreprinderii beneficiare, precum și funcționarea internă a acesteia, discuțiile dintre statul membru și Comisie sunt inevitabil mai aprofundate decât cele purtate cu părțile interesate. În consecință, prin punerea la dispoziția celor interesați a informațiilor generale cu privire la elementele esențiale ale proiectului de ajutoare, Comisia se poate limita la a-și concentra comunicarea în Jurnalul Oficial pe punctele proiectului în privința cărora aceasta are încă unele îndoieli.

63 Pe de altă parte, Comisia este obligată, în temeiul articolului 214 din tratat, să nu divulge celor interesați, informații care, prin natura lor, sunt sub incidența secretului profesional, cum sunt, în special, datele referitoare la funcționarea internă a întreprinderii beneficiare. În această privință, situația celor interesați nu se deosebește de cea a petenților în materie de concurență, care, conform jurisprudenței Curții, nu trebuie să primească documente care conțin secrete de afaceri (Hotărârea BAT și Reynolds/Comisia, menționată la punctul 60 de mai sus, punctul 21).

64 Caracterul limitat al drepturilor la participare și la informare menționate mai sus, în ceea ce privește exclusiv derularea procedurii administrative, nu este în contradicție cu datoria care îi revine Comisiei, în temeiul articolului 190 din tratat, de a oferi în decizia sa finală de autorizare a proiectului de ajutoare o motivare suficientă în care trebuie abordate toate motivele esențiale pe care cei interesați, cărora li se adresează direct și individual această decizie, le-au invocat fie spontan, fie în urma informațiilor comunicate de Comisie. Astfel, chiar dacă se presupune că, într-un anumit caz, Comisia poate în mod valabil să prefere utilizarea altor surse de informații, reducând în acest mod importanța participării celor interesați, aceasta nu o scutește de obligația de a include în decizia sa o motivare adecvată (a se vedea mai jos punctul 96).

65 În temeiul principiilor stabilite mai sus trebuie analizate pretensele nereguli care ar fi afectat derularea procedurii administrative, dat fiind că nu se contestă faptul că reclamantele și părțile interveniente în sprijinul pretențiilor acestora, precum și ACE care, în cursul procedurii administrative în fața Comisiei, s-au opus unei autorizări a proiectului de ajutoare contestat, trebuie considerate persoane interesate în sensul articolului 93 alineatul (2) din tratat, astfel cum a fost interpretat de Curte în Hotărârea Intermills/Comisia (menționată la punctul 58 de mai sus, punctul 16).

Comunicarea din 3 iunie 1994

66 În ceea ce privește, în primul rând, caracterul pretins insuficient al comunicării din 3 iunie 1994, trebuie să se arate că această comunicare prezintă:

— situația economică și financiară a Air France înainte de elaborarea proiectului de ajutoare, în special planurile de restructurare și aporturile de capital anterioare, precum și pierderile acumulate,

— „marile linii de forță” ale noului plan de restructurare,

— suma prevăzută a ajutorului de 20 de miliarde FF,

— principalele îndoieli exprimate de Comisie în această fază a procedurii, referitoare în special la câștigurile de productivitate ale Air France, la structura grupului Air France, la situația concurențială a Air France și la eventualitatea supracapitalizării sale.

Tribunalul consideră că o astfel de informație era suficientă pentru a permite celor interesați să își susțină eficient argumentele în fața Comisiei.

67 În măsura în care reclamantele în cauza T-371/94 consideră că unitatea de măsură EPKT, rețeaua aeriană a Air France și dezvoltarea viitoare a acesteia, precum și rațiunile care justifică achiziția de 17 avioane noi, ar fi trebuit, de asemenea, să fie incluse în comunicare, răspunsul Comisiei, conform căruia aceasta nu avea îndoieli cu privire la aceste puncte specifice, este suficient pentru a justifica lipsa unei trimiteri la aceste puncte în comunicare, însă nu le privează pe reclamante de dreptul de a-i cere Tribunalului să examineze dacă decizia finală a Comisiei conține o motivare suficientă în ceea ce privește aceste elemente sau chiar erori evidente de apreciere sau de drept.

68 În ceea ce privește motivele invocate de reclamante în cauza T-394/94 cu privire la necomunicarea numeroaselor detalii susmenționate (a se vedea mai sus punctul 44), Comisia este îndreptățită să invoce secretul de afaceri care îi interzicea să le divulge concurenților Air France informații sensibile din punct de vedere comercial cu privire la compania aeriană. În special, planul de restructurare – în etapa anterioară aprobării sale de către Comisie și la

începutul punerii sale în aplicare – conținea astfel de informații și era evident că nu le revenea concurenților sarcina să evalueze și să compare cu propriile lor măsuri de gestiune fiecare măsură de restructurare avută în vedere de Air France. În caz contrar, concurenții s-ar putea amesteca în restructurarea internă a Air France și încerca să „dicteze” măsurile care li s-ar părea potrivite pentru aceasta din urmă, după obținerea de informații prețioase cu privire la concurentul lor. Această analiză nu este contrazisă de faptul că alte părți interesate, precum ACE (p. 27 ultimul paragraf din aceste observații), au putut aparent să obțină acest plan de restructurare. Acest lucru nu poate duce la încălcarea articolului 214 din tratat de către Comisie.

69 Trebuie să se adauge că a fost publicată situația financiară anuală a Air France pentru 1993 în *Bulletin des Annonces Légales Obligatoires* din 17 iunie 1994, la pagina 10207 (nr. 319 din memoriul în intervenție al Air France în cauza T-371/94) și, prin urmare, era accesibilă celor interesați. Aceștia nu ar putea, în consecință, să îi reproșeze Comisiei faptul că nu a divulgat cifrele definitive în comunicarea sa din 3 iunie și că a luat decizia finală fără a avea cunoștință de aceste date.

70 În final, reproșul adresat Comisiei, acela de a nu-și fi procurat informațiile esențiale înainte de adoptarea deciziei sale finale și de a nu fi verificat suficient toate aspectele relevante ale cauzei, se reduce la simple afirmații și presupuneri generale, care nu sunt susținute de nicio dovadă concretă. Prin urmare, Comisia putea să se limiteze la a răspunde că obținuse efectiv toate informațiile utile și necesare care au făcut obiectul unei verificări aprofundate din partea sa. Pe de altă parte, acest motiv vizează, în realitate, nu stadiul comunicării din 3 iunie 1994, ci stadiul ulterior al deciziei atacate. Același lucru este valabil și cu privire la ultimele două motive ridicate de reclamantă în cauza T-394/94 (a se vedea mai sus punctul 44) care constituie, în realitate, motive îndreptate împotriva legalității deciziei atacate și privesc motivarea și aprecierea în privința fondului. În consecință, vor fi examinate în continuare într-un context diferit.

Termenul de examinare

71 Reclamantele consideră că, având în vedere complexitatea proiectului de ajutor contestat, termenul pe care Comisia și l-a acordat pentru a-l examina înainte de adoptarea deciziei atacate era prea scurt. În această privință, este necesar să se arate, mai întâi, că niciun text din tratat sau din legislația comunitară nu prevede că deciziile în materie de ajutoare de stat, adoptate la încheierea procedurii în temeiul articolului 93 alineatul (2) din tratat, trebuie să respecte un termen fix. Pe de altă parte, presupunând că Comisia a acționat cu o grabă excesivă și nu și-a acordat suficient timp pentru a examina proiectul contestat, un astfel de comportament nu ar putea justifica, prin el însuși, anularea deciziei atacate. O anulare ar presupune mai curând ca respectivul comportament să se traducă printr-o încălcare a normelor specifice de procedură, a obligației de motivare sau a legalității interne a deciziei atacate. În consecință, fără a fi necesară pronunțarea cu privire la relevanța practicii decizionale a Comisiei în materie de concentrări, acest motiv trebuie respins.

Expertii externi

72 Reproșul adresat Comisiei că nu a recurs la experți externi pentru a elabora decizia atacată, este în mod clar lipsit de fundament, întrucât nicio dispoziție din tratat sau din legislația comunitară nu îi impune Comisiei o astfel de obligație. Trebuie să se adauge că, în orice caz, Comisia dispunea de un nivel relativ ridicat de informații în domeniul transportului aerian anterior adoptării deciziei atacate. În această privință trebuie reamintit faptul că Comisia se familiarizase deja cu situația transportului aerian, care făcea obiectul, în special, al raportului „Expanding Horizons”, publicat la începutul anului 1994 de „Comité des sages” (Comitetul înțelepților), al programului „Aviația europeană către noi orizonturi”, precum și al publicațiilor scoase de International Air Transport Association (IATA) și Association of European Airlines (AEA). Mai mult, Comisia adoptase alte decizii în sectorul transportului aerian, precum deciziile Sabena, Aer Lingus și TAP (menționate mai sus la punctul 55). În final, niciun element specific al cazului din speță nu arată că Comisia ar fi avut nevoie de experți externi.

Greșeala de traducere

73 Eroarea din textul în franceză al comunicării din 3 iunie 1994, subliniată de reclamante în cauza T-371/94, este atât de evidentă încât cei familiari cu sectorul aerian puteau să o observe cu ușurință. Astfel, este evident că titlurile de creanțe nu pot fi transferate, după principiile contabile, „du passif vers l’actif” („from the side of the debts into the equity”, conform textului în engleză al comunicării), ci trebuie clasificate exclusiv în cadrul pasivelor, fie ca fonduri proprii, fie ca datorii.

74 În orice caz, Comisia a arătat în mod expres, în acest pasaj din comunicarea sa, că mai trebuia încă să examineze în profunzime clasificarea titlurilor în cauză. Rezultă că evaluarea Comisiei nu era încă definitivă, inclusiv în ceea ce privește punctul denaturat de eroarea susmenționată. Această eroare nu poate, prin urmare, afecta legalitatea procedurii administrative, chestiunea decisivă în acest context fiind doar aceea de a stabili dacă decizia finală a fost, de asemenea, afectată de această eroare, ceea ce reclamantele nici măcar nu au pretins.

Participarea celorlalte state membre

75 Motivul invocat de Regatul Danemarcei, că răspunsul guvernului francez la comunicarea din 3 iunie 1994 ar fi trebuit transmis de către Comisie statelor membre, trebuie respins ca inadmisibil, din moment ce nu a fost invocat de către reclamante. Astfel, având în vedere faptul că intervenientele trebuie, în temeiul articolului 116 alineatul (3) din Regulamentul de procedură, să accepte litigiul în stadiul în care se află în momentul intervenției lor și că pretențiile cererii lor de intervenție nu pot avea, în temeiul articolului 37 paragraful al patrulea din Statutul Curții (CE), alt obiect decât susținerea pretențiilor uneia din părțile principale, Regatul Danemarcei, în calitate de intervenient, nu are deci calitatea de a invoca acest motiv (a se vedea, în acest sens, Hotărârea Curții din 24 martie 1993, CIRFS și alții/Comisia, cauza C-313/90, Rec. p. I-1125, punctele 19 - 22).

76 În orice caz, textul articolului 93 din tratat nu obligă Comisia să le transmită celorlalte state membre observațiile pe care le-a primit din partea guvernului statului care solicită autorizarea acordării unui ajutor. Dimpotrivă, din articolul 93 alineatul (2) paragraful al treilea din tratat rezultă că celelalte state membre nu sunt implicate într-un dosar de ajutor specific decât în cazul în care acest dosar, la cererea statului interesat, este prezentat în fața Consiliului.

Pretenții

77 Din considerațiile precedente rezultă că procedura de la articolul 93 alineatul (2) din tratat, care s-a derulat în speță, nu este atinsă de niciun viciu și, prin urmare, motivele legate de aceasta trebuie respinse.

II – Cu privire la motivele întemeiate pe erori de apreciere și erori de drept pe care Comisia le-ar fi comis prin încălcarea articolului 92 alineatul (3) litera (c) din tratat și a articolului 61 alineatul (3) litera (c) din Acordul SEE

Generalități

78 În decizia atacată, Comisia a examinat legalitatea ajutorului contestat în temeiul articolului 92 alineatul (3) litera (c) din tratat și al articolului 61 alineatul (3) litera (c) din Acordul SEE. În cadrul acestei examinări, ea a constatat că o adevărată restructurare a Air France ar fi conformă cu interesul comun, că valoarea ajutorului nu părea excesivă și că ajutorul nu afecta condițiile schimburilor într-o măsură contrară interesului comun.

79 Din jurisprudența constantă reiese că în temeiul articolului 92 alineatul (3) din tratat Comisia se bucură de o putere de apreciere (a se vedea, de exemplu, Hotărârea Curții din 17 septembrie 1980, Philip Morris/Comisia, cauza 730/79, Rec. p. 2671, punctele 17 și 24, Hotărârea din 24 februarie 1987, Deufile/Comisia, cauza 310/85, Rec. p. 901, punctul 18 și Hotărârea din 14 februarie 1990, Franța/Comisia, cauza C-301/87, Rec. p. I-307, punctul 49). Întrucât această putere discreționară implică aprecieri complexe de ordin economic și social, controlul jurisdicțional al unei decizii luate în acest cadru trebuie să se limiteze la verificarea respectării normelor de procedură și de motivare, a exactității materiale a faptelor în conformitate cu care s-a făcut alegerea contestată, precum și a absenței abuzului de putere (Hotărârea Curții din 29 februarie 1996, Belgia/Comisia, cauza C-56/93, Rec. p. I-723, punctul 11 și jurisprudența menționată). În special, nu îi revine Tribunalului sarcina de a înlocui evaluarea economică a autorului deciziei cu evaluarea sa (Hotărârea Curții din 15 iunie 1993, Matra/Comisia, cauza C-225/91, Rec. p. I-3203, punctul 23). Tribunalul consideră că această jurisprudență este la fel de relevantă pentru examinare în temeiul articolului 61 alineatul (3) litera (c) din Acordul SEE.

80 În speță, Comisia subliniază că o parte din motivele invocate de reclamante se bazează pe evenimente ulterioare adoptării deciziei atacate. Reclamantele răspund că unele din aceste evenimente ulterioare se înscriu într-o serie neîntreruptă de fapte pe care Comisia ar fi trebuit

să le cunoască. Pe de altă parte, unele fapte ulterioare ilustrează clar comentariile pe care reclamantele le-au prezentat în cadrul procedurii administrative.

81 În această privință, trebuie reamintit faptul că, în cadrul unei acțiuni în anulare în temeiul articolului 173 din tratat, legalitatea unui act comunitar trebuie apreciată în funcție de elementele de fapt și de drept existente la data la care actul a fost adoptat (Hotărârea Curții din 7 februarie 1979, Franța/Comisia, cauzele conexe 15/76 și 16/76, Rec. p. 321, punctul 7 și Hotărârea Tribunalului din 15 ianuarie 1997, SFEI și alții/Comisia, cauza T-77/95, Rec. p. II-1, punctul 74) și nu poate depinde de considerațiile retrospective privind gradul său de eficiență (Hotărârea Curții din 7 februarie 1973, Schroeder, cauza 40/72, Rec. p. 125, punctul 14). În special, aprecierile complexe făcute de Comisie nu trebuie analizate decât în funcție de informațiile de care aceasta dispunea la data la care ele au fost făcute (Hotărârea Curții din 10 iulie 1986, Belgia/Comisia, cauza 234/84, Rec. p. 2263, punctul 16 și Hotărârea din 26 septembrie 1996, Franța/Comisia, cauza C-241/94, Rec. p. I-4551, punctul 33).

82 În lumina principiilor susmenționate trebuie să se examineze motivele și argumentele de fond invocate în speță de reclamante, care contestă afirmațiile referitoare la caracterul proporționat al ajutorului, la impactul ajutorului asupra sectorului aviației civile din SEE și la caracterul adecvat al planului de restructurare care însoțește ajutorul contestat.

În ceea ce privește motivele întemeiate pe încălcarea principiului proporționalității aplicabil în materie de ajutoare de stat

83 Prin aceste motive, reclamantele și părțile care au intervenit în sprijinul pretențiilor acestora îi impută Comisiei faptul că au autorizat un ajutor cu o valoare excesivă în raport cu nevoile de restructurare ale Air France. Aceste motive se întemeiază, în esență, pe Hotărârea Philip Morris/Comisia (menționată la punctul 79 de mai sus, punctul 17), în care Curtea a hotărât că nu li se poate permite statelor membre să efectueze plăți care ar aduce o îmbunătățire a situației întreprinderii beneficiare a ajutorului „fără a fi necesare pentru atingerea scopurilor prevăzute la articolul 92 alineatul (3)”.

A – În ceea ce privește motivul întemeiat pe faptul că achiziționarea de către Air France a 17 avioane noi a fost autorizată în mod eronat de către Comisie

Expunere sumară a argumentelor părților

84 Reclamantele consideră că aprobarea unui ajutor, al cărui obiectiv era acela de a permite Air France să achiziționeze 17 avioane noi, era disproporționată. Comisia ar fi greșit în mod evident când a concluzionat că suma ajutorului nu putea fi micșorată prin anularea sau amânarea comenzii făcute de Air France pentru o sumă de 11,5 miliarde FF. Astfel, costul înnoirii periodice necesare a flotei ar fi o investiție în bunuri de echipament și ar face, în principiu, parte din cheltuielile de exploatare normale ale unei companii aeriene. Acest tip de înnoire ar trebui efectuată fără ajutoare de stat. În orice caz, achiziționarea de aparate noi nu ar fi fost indispensabilă pentru Air France.

85 Reclamantele în cauza T-371/94 îi reproșează Comisiei, în afară de aceasta, faptul că a oferit o motivare insuficientă cu privire la acest punct, cu toate că a fost informată, în cursul procedurii administrative, că achiziționarea de 17 avioane noi nu constituia un element esențial în planul de restructurare al Air France și, prin urmare, trebuia anulat. Comisia nu ar fi examinat riguros comentariile prezentate în răspunsul la comunicarea din 3 iunie 1994 de către terți. Reclamanta în cauza T-394/94 și intervenientele Maersk susțin, în mod general, că Comisia a neglijat însoțirea deciziei atacate de o motivare corespunzătoare, omițând, în special, să țină seama în mod adecvat de observațiile detaliate prezentate de terți în cursul procedurii administrative.

86 Comisia subliniază că era necesar pentru Air France să achiziționeze cele 17 aparate noi. În această privință, ea reamintește textul deciziei atacate, conform căreia costurile de exploatare ridicate ale Air France erau cauzate parțial de diversitatea flotei sale, a cărei raționalizare era prevăzută, prin urmare, în planul de restructurare (JO p. 75 și 76). Acest plan, departe de a reînnoi flota Air France, nu ar face altceva decât să îi încetinească îmbătrânirea. Pe de altă parte, noile avioane cu reacție ar consuma mult mai puțin carburant, ar fi conforme cu reglementările în materie de protecție a mediului, iar costurile lor de reparații și întreținere nu ar fi foarte ridicate. În cele din urmă, acestea ar fi mai atrăgătoare pentru pasageri.

87 În ceea ce privește obligația sa de motivare, Comisia consideră că decizia atacată este conformă cu dispozițiile articolului 190 din tratat. Astfel, ar fi suficient să se explice, într-o decizie, principalele puncte de drept și de fapt pe care se bazează și care îi sunt necesare pentru înțelegerea raționamentului Comisiei (Hotărârea Curții din 4 iulie 1963, Germania/Comisia, cauza 24/62, Rec. p. 129, 143). Nu s-ar impune ca ea să discute toate chestiunile de fapt și de drept care au fost ridicate de fiecare parte interesată în cursul procedurii administrative (a se vedea, de exemplu, Hotărârea Curții din 29 octombrie 1980, Van Landewyck și alții/Comisia, cauzele conexate 209/78 - 215/78 și 218/78, Rec. p. 3125, punctul 66). În cele din urmă, obligația de motivare ar trebui să fie apreciată în funcție de circumstanțele speței, în special de conținutul actului, de natura motivelor invocate și de interesul destinatarilor de a primi explicații. În opinia Comisiei, condițiile stabilite de jurisprudența susmenționată au fost respectate pe deplin de decizia atacată, care prezintă în 17 pagini de Jurnal Oficial toate elementele de fapt și de drept pertinente din jurul acestei cauze și care rezumă, de asemenea, obiecțiile ridicate de către terți în cursul procedurii administrative. Comisia neagă, în special, faptul că nu a ținut cont de observațiile prezentate în cursul procedurii administrative. Aceste observații au fost analizate în mod corespunzător și trimise pentru comentarii autorităților franceze.

Aprecierea Tribunalului

88 Având în vedere motivele ridicate de reclamante, Tribunalul consideră că este necesar să se verifice, în primul rând, dacă decizia atacată conține o motivare suficientă în ceea ce privește autorizarea achiziționării de către Air France a 17 avioane noi. În această privință, trebuie să se reamintească, mai întâi, că, ținând seama de jurisprudența constantă, conform căreia orice eventuală lipsă de motivație poate fi ridicată din oficiu (Hotărârea Curții din 20 martie 1959, Nold/Înalta Autoritate, cauza 18/57, Rec. p. 89, 115 și Hotărârea din 20 februarie 1997,

Comisia/Daffix, cauza C-166/95 P, Rec. p. I-983, punctele 24 și 25, precum și Hotărârea Tribunalului din 2 iulie 1992, Dansk Pelsdyravlerforening/Comisia, cauza T-61/89, Rec. p. II-1931, punctul 129), Tribunalul a invitat reclamantele și părțile care au intervenit în sprijinul pretențiilor acestora, să depună observațiile pe care le prezentaseră Comisiei în cursul procedurii administrative în calitate de părți interesate în sensul articolului 93 alineatul (2) din tratat, în măsura în care aceste observații nu au fost încă depuse la dosar (a se vedea punctul 33 de mai sus).

89 În conformitate cu jurisprudența constantă a Curții, motivarea prevăzută la articolul 190 din tratat trebuie să arate, în mod clar și fără echivoc, raționamentul autorității comunitare, autorul actului incriminat, astfel încât să îi permită instanței comunitare să își exercite controlul și părților interesate să cunoască motivele măsurii luate pentru a-și apăra drepturile (a se vedea Hotărârea Curții din 14 februarie 1990, Delacre și alții/Comisia, cauza C-350/88, Rec. p. I-395, punctul 15 și jurisprudența menționată).

90 În ceea ce privește noțiunea de „persoane interesate” în sensul jurisprudenței menționate anterior, Curtea a considerat, într-o cauză privind o decizie a Comisiei de refuz al autorizării unui proiect de ajutor conceput de un stat membru în favoarea unei întreprinderi naționale, că cererea de motivare trebuie să fie apreciată în funcție mai ales de interesul pe care destinatarii „sau alte persoane vizate direct și individual” de actul atacat în sensul articolului 173 din tratat îl pot avea în a primi explicații (Hotărârea Curții din 13 martie 1985, Țările de Jos și Leeuwarder Papierwarenfabriek/Comisia, cauzele conexate 296/82 și 318/82, Rec. p. 809, punctul 19).

91 Curtea a precizat în continuare că o întreprindere care se află în concurență cu întreprinderea beneficiară a ajutorului trebuie considerată „parte interesată” în sensul articolului 93 alineatul (2) din tratat și privită, în această calitate, ca fiind vizată direct și individual de decizia Comisiei care a autorizat plata ajutorului în cauză. Făcând astfel, Curtea a amintit, de asemenea, că părțile interesate, în sensul articolului 93 alineatul (2) din tratat fuseseră deja definite ca persoanele, întreprinderile sau asociațiile care ar putea fi afectate în interesele lor prin acordarea unui ajutor de stat, adică mai ales întreprinderile concurente și organizațiile profesionale (Hotărârea Curții din 19 mai 1993, Cook/Comisia, cauza C-198/91, Rec. p. I-2487, punctele 24 - 26 și jurisprudența menționată).

92 Prin urmare, se dovedește că cerința de motivare a unei decizii luate în materie de ajutoare de stat nu ar putea fi stabilită în funcție de interesul pe care statul membru căruia i se adresează decizia îl poate avea în obținerea de informații. Astfel, într-un caz în care statul membru a obținut din partea Comisiei ceea ce solicita, și anume autorizarea proiectului său de ajutor, interesul său pentru o decizie motivată care să îi fie adresată, spre deosebire de cel al concurenților beneficiarului ajutorului, nu poate fi decât foarte redus, mai ales dacă a primit informații suficiente în cursul negocierilor cu Comisia și în special prin corespondența schimbată cu aceasta din urmă înainte de adoptarea deciziei de autorizare.

93 În speță, este cunoscut faptul că reclamantele, intervenientele Maersk și ACE sunt părți interesate în sensul articolului 93 alineatul (2) din tratat și că decizia atacată le privește direct și individual în sensul articolului 173 paragraful al patrulea din tratat, dat fiind că poziția lor pe

piață este afectată în mod semnificativ de măsura de ajutor autorizată de decizia atacată (Hotărârea Curții din 28 ianuarie 1986, Cofaz și alții/Comisia, cauza 169/84, Rec. p. 391, punctul 25).

94 Conform unei jurisprudențe constante, chestiunea dacă motivarea unei decizii îndeplinește cerințele articolului 190 din tratat trebuie apreciată nu doar în ceea ce privește formularea acesteia, ci și contextul și totalitatea normelor juridice care reglementează domeniul în cauză (Hotărârea Delacre și alții/Comisia, menționată la punctul 89 de mai sus, punctul 16 și jurisprudența menționată). În cazul în care Comisia nu este obligată să răspundă, în motivarea unei decizii, tuturor punctelor de fapt și de drept invocate de persoanele interesate în cursul procedurii administrative (Hotărârea Curții din 17 ianuarie 1995, Publishers Association/Comisia, cauza C-360/92 P, Rec. p. I-23, punctul 39), ea trebuie totuși să țină seama de toate circumstanțele și de toate elementele pertinente din cazul din speță (Hotărârea Curții din 24 octombrie 1996, Germania și alții/Comisia, cauzele conexe C-329/93, C-62/95 și C-63/95, Rec. p. I-5151, punctul 32, denumită în continuare „Hotărârea Bremer Vulkan/Comisia”), pentru a permite instanței comunitare să își exercite controlul de legalitate și să aducă la cunoștința, atât a statelor membre, cât și a resortisanților interesați, condițiile în care ea a aplicat tratatul (Hotărârea Publishers Association/Comisia, menționată anterior, punctul 39).

95 Trebuie adăugat că decizia atacată a fost adoptată de către Comisie în temeiul articolului 92 alineatul (3) din tratat, adică într-un domeniu în care ea se bucură de o mare putere de apreciere (a se vedea mai sus punctul 79). Întrucât Curtea a hotărât că puterea discreționară a Comisiei este însoțită de obligația de a analiza, cu grijă și imparțialitate, toate elementele pertinente în cazul din speță (Hotărârea Curții din 21 noiembrie 1991, Technische Universität München, cauza C-269/90, Rec. p. I-5469, punctul 14), controlul acestei obligații cere o motivare suficient de clară care să îi permită instanței să se asigure că aceasta a fost îndeplinită.

96 Prin urmare, trebuie să se verifice dacă motivarea deciziei atacate arată, într-o manieră clară și neechivocă, raționamentul Comisiei, având în vedere, în special, motivele esențiale pentru evaluarea proiectului de ajutor contestat, astfel cum au fost prezentate Comisiei, în cursul procedurii administrative, de către companiile British Airways, TAT, Koninklijke Luchtvaart Maatschappij (denumită în continuare „KLM”), SAS, Air UK, Euralair și British Midland, precum și de către ACE, în numele, în special, al Euralair și Maersk, de către Regatul Danemarcei, Regatul Unit, Regatul Suediei și Regatul Norvegiei (denumite în continuare „părți interesate”).

97 Din lectura tuturor observațiilor prezentate în fața Tribunalului reiese că unele din aceste părți insistaseră în fața Comisiei, în special, pe caracterul inacceptabil al achiziționării de 17 avioane noi, în valoare de 11,5 miliarde FF, prevăzută în planul de restructurare. Întrucât toate companiile aeriene nesubvenționate, confruntate cu criza de supracapacitate, au fost obligate să anuleze sau să amâne, la începutul anilor 1990, comenzile de avioane noi, Air France nu se putea sustrage acestei obligații. Decizia de a investi 11,5 miliarde FF în achiziționarea de avioane ar mări nevoile de capital suplimentar și, prin urmare, datoriile Air

France. Având în vedere situația sa financiară dezastruoasă, nu s-ar justifica folosirea veniturilor provenite din vânzarea altor active pentru o astfel de finanțare. Pentru a asigura omogenizarea flotei Air France, prevăzută în planul de restructurare, ar trebui, mai degrabă, să se modifice avioanele existente.

98 În special, compania TAT (observații, p. 18) și Regatul Unit (observații, p. 6) au subliniat că investiția care constă în achiziționarea a 17 avioane noi viza activitățile operaționale pe termen scurt ale Air France și nu restructurarea companiei. Ar fi vorba despre o modernizare normală destinată menținerii competitivității companiei. O astfel de măsură ar trebui să fie finanțată din resursele proprii ale unei întreprinderi și nu printr-un ajutor de stat. În speță, ar fi inevitabil ca, în mod contrar cerințelor jurisprudenței și ale practicii decizionale ale Comisiei, ajutorul contestat să fie utilizat pentru a finanța achiziționarea acestor avioane. Acest ajutor ar trebui să fie calificat ca ajutor de operare, neconform cu cerințele articolului 92 alineatul (3) litera (c) din tratat. În acest context, s-a făcut trimitere la Hotărârea Curții Deofil/Comisia (menționată la punctul 79 de mai sus) și Hotărârea din 8 mai 1988, Exécutif régional wallon și Glaverbel/Comisia (cauzele conexe 62/87 și 72/87, Rec. p. 1573), precum și la Decizia 90/70/CEE a Comisiei din 28 iunie 1989 privind ajutoarele acordate de Franța unor întreprinderi siderurgice de prelucrare primară a oțelului (JO 1990, L 47, p. 28).

99 În această privință, Tribunalul constată că în decizia atacată Comisia arată că unul din handicapurile grupului Air France este caracterul eterogen al flotei sale, compusă dintr-un număr mult prea mare de aeronave diferite (24 de tipuri sau versiuni diferite), această diversitate contribuind la costurile ridicate de operare (costurile de întreținere fiind foarte ridicate din cauza numărului foarte mare de piese de schimb diferite necesare și a diferitelor calificări deținute de personalul de zbor și de sol). La 31 decembrie 1993, grupul ar fi dispus de o flotă de 208 avioane (flota în exploatare a Air France fiind compusă din 145 de aparate) de o vârstă medie de 8,6 ani (JO p. 75).

100 În ceea ce privește „marile linii de forță” ale planului de restructurare, Comisia arată că se prevede reducerea numărului de aeronave care urmează să fie livrate de la 22 la 17 în cursul perioadei de restructurare. Investiția necesară s-ar ridica astfel la 11,5 miliarde FF (JO p. 75). În ceea ce privește capitalul necesar acestei investiții, Comisia ia act de amânarea comenzilor care, la finalul perioadei de restructurare, ar mări vârsta medie a flotei la aproximativ 9,3 ani. Orice amânare suplimentară a reînnoirii flotei nu ar face decât să mărească și mai mult această cifră și ar risca să prejudicieze competitivitatea Air France și viabilitatea restructurării acesteia (JO p. 82).

101 În cadrul examinării proporționalității ajutorului în raport cu nevoile de restructurare (JO p. 83), Comisia consideră că Air France, făcând abstracție de ajutor, are trei posibilități de a-și îmbunătăți singură situația financiară, una constând în amânarea comenzilor de aeronave. Compania a amânat deja anumite comenzi, noi amânări ar mări vârsta medie a flotei la peste 10 ani, vârstă mult prea ridicată pentru o companie care urmărește să își recapete forța concurențială (JO p. 85).

102 Tribunalul consideră că această expunere de motive arată în mod clar și fără echivoc motivele pentru care Comisia consideră că este indispensabilă, în cazul specific al Air France,

achiziționarea a 17 aeronave noi. Motivarea conține motivele justificative calificate ca esențiale de către Comisie, și anume necesitatea ca Air France să dispună de o flotă cu o vârstă medie rezonabilă, faptul că numărul de avioane care trebuie achiziționate nu constituie decât o mică parte din numărul prevăzut inițial și faptul că investiția prevăzută va folosi la omogenizarea flotei Air France și, prin urmare, se va solda cu o reducere a costurilor de exploatare. Astfel, Comisia a dat, în același timp, un răspuns suficient la prima componentă a observațiilor prezentate de părțile interesate în cursul procedurii administrative.

103 În cadrul celei de-a doua componente a observațiilor, părțile interesate au calificat o parte a ajutorului contestat ca ajutor pentru funcționare, interzis de jurisprudență, prin faptul că urmărea să finanțeze activități pur operaționale ale Air France, și anume recondiționarea aeronavelor din flota sa ca bunuri de exploatare.

104 În acest sens, trebuie să se constate că, în Hotărârea Deufil/Comisia (menționată la punctul 79 de mai sus), Curtea a fost de acord cu raționamentul Comisiei, prin faptul că a considerat că o investiție destinată unei modernizări normale destinate menținerii competitivității unei întreprinderi ar trebui finanțată din resursele proprii ale întreprinderii și nu dintr-un ajutor de stat (punctele 16 - 19). În Hotărârea sa Exécutif régional wallon și Glaverbel/Comisia (menționată la punctul 98 de mai sus), Curtea a considerat că argumentele Comisiei, conform cărora o investiție care are ca scop renovarea și modernizarea tehnologică a unei linii de producție, care trebuie făcută periodic, nu putea fi considerată ca fiind destinată facilitării dezvoltării anumitor activități economice în sensul articolului 92 alineatul (3) litera (c) din tratat, constituiau un raționament clar și care intra în sfera puterii sale de apreciere (punctele 31, 32 și 34).

105 Părțile interesate, făcând trimitere la această jurisprudență, au subliniat că suma ajutorului autorizat risca să devină excesivă din moment ce o parte din acesta nu era alocată restructurării propriu-zise a Air France. În Hotărârea Philip Morris/Comisia (menționată la punctul 79 de mai sus, punctul 17), Curtea a hotărât că nu li se permitea statelor membre să efectueze plăți care să aducă o îmbunătățire a situației întreprinderii beneficiare „fără a fi necesare atingerii scopurilor prevăzute la articolul 92 alineatul (3)”.

106 Prin urmare, părțile interesate au indicat posibilitatea unei erori de drept, în speță o încălcare a principiului proporționalității prevăzut în materie de ajutoare de stat la articolul 92 alineatul (3) din tratat. Tribunalul consideră că era vorba aici de o obiecție esențială pentru evaluarea proiectului de ajutor contestat. Prin urmare, Comisia era obligată să răspundă în acest sens în motivarea deciziei atacate.

107 În această privință, trebuie să se constate că, în decizia atacată, Comisia consideră că investiția în reînnoirea flotei este necesară viabilității restructurării Air France (JO p. 82) și că amânarea comenzilor de noi aeronave ar determina creșterea vârstei medii a flotei Air France la peste 10 ani, vârstă mult prea ridicată pentru o companie care urmărește să își recapete forța concurențială (JO p. 85). Investiția de 11,5 miliarde FF în reînnoirea flotei, menționată în „marile linii de forță” ale planului de restructurare (JO p. 75), este astfel considerată de Comisie ca făcând parte integrantă din restructurarea Air France.

108 În fața Tribunalului, Comisia a confirmat de altfel acest punct de vedere, declarând că achiziționarea a 17 aeronave noi era justificată „în cadrul execuției proiectului” (nr. 40 din duplica în cauza T-371/94). Mai mult, conform raportului Ernst & Young prezentat de Comisie (anexa 2 la memoriul în apărare din cauza T-371/94), achiziționarea de avioane constituia „un element integrant al programului în vederea raționalizării flotei [...], această investiție reprezentând un element-cheie al planului” (p. 22, nr. 22 din raport).

109 În ceea ce privește modalitățile de finanțare a acestei investiții, decizia atacată arată că executarea planului de restructurare va fi finanțată prin majorarea capitalului și transferul de active ieșite din uzul curent, din care Air France speră să obțină în jur de 7 miliarde FF, și anume în special vânzarea unui anumit număr de avioane, care ar trebui să producă în jur de 4,1 miliarde FF, precum și cesiunea unui stoc de piese de schimb (1,2 miliarde FF), a unei clădiri (0,4 miliarde FF) și a lanțului hotelier Méridien (JO p. 76). Decizia atacată adaugă că autoritățile franceze și-au asumat angajamentul ca, pe durata planului, ajutorul să fie utilizat exclusiv de Air France în scopul restructurării companiei (JO p. 78 și 79).

110 În evaluarea viabilității planului de restructurare, Comisia declară că ajutorul în cauză urmărește să finanțeze execuția planului și restructurarea finanțelor Air France (JO p. 82). Pe scurt, ea este convinsă că ajutorul acordat companiei Air France este atât necesar, cât și adecvat pentru a-i oferi companiei mijloacele de a duce la bun sfârșit planul să de restructurare și a-și recăpăta viabilitatea (JO p. 86). În final, condiția de autorizare nr. 6 le impune autorităților franceze să asigure că „[...] ajutorul este utilizat exclusiv de Air France în scopul restructurării companiei” (JO p. 89).

111 Astfel cum reiese din aceste motive, decizia atacată consideră că ajutorul de stat contestat, în timp ce servește să reducă îndatorarea Air France, urmărește de asemenea să finanțeze realizarea planului de restructurare, cofinanțat prin transferul de active. Comisia consideră, în același timp, că investiția în reînnoirea flotei constituie în sine un element indispensabil al restructurării companiei Air France. Prin urmare, reiese că decizia atacată admite că ajutorul servește la finanțarea investiției în flotă constând în achiziționarea a 17 avioane noi. În orice caz, decizia nu interzice posibilitatea ca ajutorul să fie utilizat, cel puțin parțial, pentru finanțarea acestei investiții. Astfel, singurul mijloc financiar independent al Air France, destinat să contribuie la finanțarea acestei investiții, și anume transferul de active, se presupune că va aduce doar 7 miliarde FF, în timp ce costul investiției în cauză se ridică la 11,5 miliarde FF.

112 Cu toate că o astfel de achiziție, însoțită de cedarea de avioane vechi, constituie în mod evident o modernizare a flotei Air France, decizia atacată nu se pronunță cu privire la relevanța, afirmată de părțile interesate, a jurisprudenței Deufil/Comisia și Exécutif régional wallon și Glaverbel/ Comisia (menționată la punctele 79 și 98 de mai sus). Comisia s-a abținut astfel de la a preciza dacă tolera, în mod excepțional, finanțarea în cauză deoarece considera respectiva jurisprudență lipsită de relevanță în circumstanțele speciale ale cazului din speță sau dacă intenționa să se îndeplinească chiar de principiul stabilit de jurisprudență.

113 O luare de poziție a Comisiei în acest sens ar fi fost cu atât mai necesară cu cât propria sa practică decizională reflectă opoziția de principiu față de toate ajutoarele de operare, destinate finanțării modernizării normale a instalațiilor. Astfel, Comisia estimează că investițiile destinate unei astfel de modernizări nu pot fi considerate o restructurare și trebuie, prin urmare, să fie finanțate din resursele proprii ale întreprinderilor în cauză, fără intervenție de stat [Decizia 85/471/CEE a Comisiei din 10 iulie 1985 referitoare la un ajutor acordat de guvernul german unui producător de poliamidă și de polipropilenă cu sediul la Bergkamen (JO L 278 p. 26, 29); Decizia 89/228/CEE a Comisiei din 30 noiembrie 1988 referitoare la Decretul-lege nr. 370/87 al guvernului italian din 7 septembrie 1987, convertit în Legea nr. 460 din 4 noiembrie 1987 referitoare la producția și comercializarea de produse vitivinicole (JO 1989, L 94, p. 38, 41); Decizia 92/389/CEE a Comisiei din 25 iulie 1990 referitoare la ajutoarele de stat prevăzute în Decretele-lege nr. 174 din 15 mai 1989 și nr. 254 din 13 iulie 1989, precum și proiectul de lege nr. 4230 de regularizare a efectelor produse de decretele-lege susmenționate (JO 1992, L 207, p. 47, 51)].

114 Rezultă că motivele deciziei atacate nu arată clar că s-a examinat efectiv de către Comisie dacă - și, în caz afirmativ, din ce motive - modernizarea flotei Air France putea fi parțial finanțată printr-un ajutor destinat restructurării companiei și aceasta contrar jurisprudenței susmenționate și propriei sale practici decizionale.

115 Această constatare nu a fost infirmată de precizările aduse de Republica Franceză și Air France în fața Tribunalului cu privire la investițiile aeronautice de 11,5 miliarde FF prevăzute în planul de restructurare. În măsura în care acești intervenienți au arătat că suma de 11,5 miliarde FF era defalcată în trei părți, și anume 7,6 miliarde pentru achiziția a 17 aeronave, 3 miliarde pentru achiziția unor piese de schimb și 0,9 miliarde pentru lucrările aeronautice, este evident că lucrările aeronautice și piesele de schimb servesc, la fel ca aeronavele noi, modernizării companiei.

116 Este adevărat că, ulterior, Comisa a susținut, în cursul prezentei proceduri, că ajutorul contestat era destinat numai reducerii îndatorării Air France și nu achiziției a 17 aeronave noi, întrucât investiția în flotă trebuia să fie finanțată exclusiv prin veniturile din exploatare ale Air France. Cu toate că trebuie să se constate că acest raționament, dezvoltat de agenții Comisiei în fața Tribunalului, nu numai că nu figurează în decizia atacată, ci este chiar contrazis în motivarea acesteia, conform căreia ajutorul era destinat să finanțeze, cel puțin parțial, punerea în aplicare a planului de restructurare care includea modernizarea flotei Air France. Astfel cum s-a pronunțat Curtea în Hotărârea sa din 15 iunie 1994, Comisie/BASF și alții (cauza C-137/92 P, Rec. p. I-2555, punctele 66 - 68), dispozitivul și motivarea unei decizii, care trebuie motivată în mod obligatoriu în temeiul articolului 190 din tratat, constituie un tot indivizibil, astfel încât, doar Colegiului Comisarilor îi este rezervat dreptul, în temeiul principiului colegialității, de a le adopta pe amândouă, orice modificare a acestei motivări care depășește simplele corecturi ortografice sau gramaticale ținând de competența exclusivă a Colegiului.

117 Aceste considerații bazate pe principiul colegialității sunt pertinente și pentru decizia atacată în speță, care trebuia, de asemenea, să fie motivată în temeiul articolului 190 din tratat și pentru care Colegiul Comisarilor exersa puterea discreționară care îi era rezervată, cu

excluderea oricărei instanțe, în conformitate cu articolul 92 alineatul (3) din tratat. Rezultă că argumentele prezentate de agenții Comisiei în fața Tribunalului nu pot fi acceptate (a se vedea, în acest sens, și Hotărârea Bremer Vulkan/Comisia, menționată la punctul 94 de mai sus, punctele 47 și 48).

118 Același lucru se aplică, *a fortiori*, în ceea ce privește explicațiile prezentate în fața Tribunalului de către intervenienții în sprijinul Comisiei, Air France și Republica Franceză, care subliniază că, în primul rând, era imposibil să se anuleze sau să se amâne comenzile de 17 aeronave noi, întrucât era vorba de angajamente contractuale ferme a căror nerespectare ar fi atras impunerea de penalități, în al doilea rând, că dintre cele 34 de aeronave, a căror revânzare era prevăzută în planul de restructurare, șapte erau noi, astfel încât veniturile din revânzarea lor ar fi corespuns costurilor a șapte aeronave noi neachiziționate încă, în al treilea rând, că, din 17 aeronave noi, șapte ar fi imediat revândute fără a fi puse în funcționare și, în al patrulea rând, totalul veniturilor de operare ale Air France ar fi fost fixate la 19,2 miliarde FF în planul din restructurare, astfel încât aceste resurse ar fi fost suficiente pentru a acoperi cheltuielile de investiție în reînnoirea flotei sale. Aceste afirmații nu sunt reglementate de principiul colegialității și, prin urmare, nu ar putea compensa lipsa motivării care viciază decizia atacată.

119 Trebuie să se adauge, în completare, că explicațiile furnizate în fața Tribunalului, conform cărora aplicarea măsurilor prevăzute în planul de restructurare era destinată să genereze o marjă brută de autofinanțare, care să îi permită companiei Air France să facă față costurilor de exploatare și de investiție, presupunând că sunt admisibile, ar fi în orice caz contrazise de motivarea deciziei atacate, din care reiese că echilibrul financiar și rentabilitatea Air France nu ar trebui restabilite decât la finalul anului 1996 (JO p. 75).

120 Din considerațiile precedente rezultă că motivarea deciziei atacate nu respectă cerințele articolului 190 din tratat, în ceea ce privește achiziția a 17 aeronave noi.

B – În ceea ce privește motivul întemeiat pe faptul că finanțarea cheltuielilor de exploatare și a măsurilor operaționale ale Air France ar fi fost autorizate în mod eronat

Expunere sumară a argumentelor părților

121 Reclamantele în cauza T-371/94 consideră o omisiune din partea Comisiei faptul că aceasta nu a examinat dacă ajutorul era indispensabil restructurării Air France și nu doar util finanțării dezvoltării activităților sale și modernizării echipamentelor sale. Conform acestor reclamante, articolul 92 alineatul (3) litera (c) din tratat nu autorizează un ajutor operațional în vederea modernizării activităților beneficiarului acestuia.

122 Acestea arată că singurele costuri structurale care decurg din punerea în aplicare a planului de restructurare privind cele 5 000 de plecări voluntare, a căror valoare exactă rămâne deschisă, decizia atacată neconținând nicio informație cu privire la acest punct. Costurile care pot să decurgă din alte măsuri preconizate în planul de restructurare ar trebui să fie considerate

cheltuieli de exploatare, în special politica de recâștigare a clientelei, precum și lansarea Euroconcept și Première club. Ar fi probabil că Air France va utiliza de asemenea ajutorul pentru finanțarea altor măsuri operaționale care nu sunt preconizate explicit în planul de restructurare. În special, Air France reduce considerabil prețurile pe rutele între țările SEE și țările terțe.

123 Aceste reclamante afirmă că dețin dovada că introducerea de către Air France de noi clase pe liniile mediu curier și introducerea noii clase pe liniile lung curier în toamna anului 1995 vor costa compania 150 de milioane FF și, respectiv, aproximativ 500 de milioane FF, astfel cum rezultă din două articole de presă apărute în martie 1995. În consecință, ele consideră că prin intermediul ajutorului contestat ar fi fost finanțate costurile de operare suportate înainte de sfârșitul anului 1996, de exemplu pentru introducerea celor două noi clase.

124 Reclamanta în cauza T-394/94 este, de asemenea, de părere că ajutorul va servi într-o măsură foarte mare finanțării noilor produse ale Air France, cum ar fi operațiunea sa „Club Class”. În acest context, reclamantele în cauza T-371/94 reamintesc că Air France beneficiază de o „marjă de siguranță” (JO p. 85), pe care ar putea să o utilizeze pentru a-și susține și moderniza activitățile. Ajutorul va fi suficient de mare pentru a-i permite companiei Air France să ia în considerare recapitalizarea filialei sale Jet Tours sau transferul unei părți din ajutor filialei sale Air Charter.

125 Reclamantele din cele două cauze se opun tezei Comisiei, conform căreia ajutorul contestat este destinat exclusiv reducerii sarcinilor financiare ale Air France, diminuându-i rata de îndatorare și nu finanțării costurilor de exploatare. În această privință, ele consideră că simpla eventualitate ca ajutorul să fie destinat menținerii și dezvoltării activităților Air France este suficientă pentru a-l face incompatibil cu articolul 92 paragraful (3) litera (c) din tratat. În sprijinul acestui argument, ele fac trimitere la Hotărârea Curții din 21 martie 1991, Italia/Comisia (cauza C-303/88, Rec. p. I-1433, punctele 10 și 14), conform căreia nu este necesar să se stabilească că fondurile de stat acordate sunt destinate în mod specific și explicit atingerii unui obiectiv precis, însă este suficient să se constate că, în orice caz, primirea fondurilor respective permite eliberarea altor resurse pentru a ajunge la același rezultat.

126 Reclamantele în cauza T-371/94 adaugă că diferența între suma ajutorului contestat și suma necesară pentru punerea în aplicare a programului anterior „PRE 2”, pe de o parte sau suma de 8 miliarde FF care, anterior adoptării deciziei atacate, fusese considerată necesară punerii în aplicare a planului de restructurare, pe de altă parte, nu a fost explicată de Comisie. Pe de altă parte, Comisia nu a examinat dacă și în ce măsură restructurarea întreprinsă de către alte companii aeriene fără ajutorul financiar al statului dovedea că interacțiunea liberă a forțelor pieței ar fi determinat Air France să își restructureze activitățile fără intervenția autorităților publice.

127 În ședință, aceleași reclamante au arătat că ajutorul destinat restructurării trebuia să fie legat de fiecare măsură preconizată. Comisia ar fi trebuit să impună condiții în ceea ce privește

modul în care ajutorul trebuia utilizat. Ar fi inacceptabil să se admită un echilibru general în ceea ce privește ajutorul acordat global „pentru nevoile Air France”.

128 Comisia afirmă că a apreciat coerența și eficiența planului de restructurare, precum și caracterul adecvat al sumei ajutorului necesar pentru a-i permite Air France să îl pună în aplicare cu succes. Pentru o asemenea apreciere, ea nu ar fi obligată să examineze aspecte străine caracteristicilor intrinseci ale planului, nici, cu atât mai mult, experiențele altor companii aeriene.

129 Ea adaugă că suma autorizată este destinată exclusiv reducerii sarcinilor financiare ale Air France prin scăderea nivelului său de îndatorare. Contrar declarațiilor reclamantei, aceasta nu ar fi utilizată pentru finanțarea costurilor de exploatare ale Air France. Aplicarea unor măsuri riguroase prevăzute în planul de restructurare, inclusiv vânzarea de active, ar trebui să genereze o marjă brută de autofinanțare care ar permite Air France să facă față cheltuielilor de operare și de investiție. Totuși, acest lucru nu i-ar fi suficient pentru a-și putea suporta sarcinile financiare. Fără o reducere a nivelului său de îndatorare, Air France nu ar putea supraviețui. La finalul anului 1996, Air France ar putea face față tuturor costurilor sale, atât de operare, cât și financiare.

130 Comisia reamintește că îmbunătățirea rezultatelor operaționale ale planului de restructurare ar trebui să producă, pe durata derulării acestuia, 5 miliarde FF. Această sumă ar trebui să permită Air France să își acopere costurile de operare, însă nu rambursarea principalului și a dobânzii. Datorită ajutorului, sarcinile financiare ale Air France au scăzut de la 3,2 miliarde FF în 1993 la 1,8 miliarde în 1996 (JO p. 75). Făcând trimitere la raportul Ernst & Young (anexa 2 la memoriul în apărare în cauza T-371/94), ea afirmă că datoria Air France se va reduce cu 18,9 miliarde FF și adaugă că, fără ajutorul respectiv, pierderile sale nete prevăzute pentru 1996 ar fi de 694 milioane FF, în timp ce, cu ajutorul respectiv, aceasta ar trebui să înregistreze un beneficiu net de 457 milioane FF. Riscul de supracapitalizare ar fi evitat prin faptul că ajutorul aprobat se poate plăti în trei tranșe.

131 În ceea ce privește Hotărârea Italia/Comisia (menționată la punctul 125 de mai sus), Comisia consideră că aceasta nu sprijină în niciun fel teza reclamantelor. În această cauză, Curtea ar fi considerat că aportul de capital al unui stat putea constitui un ajutor, ținând seama de pierderile comerciale continue ale întreprinderii în cauză care erau compensate de statul respectiv și în lipsa unui program de restructurare. Astfel, Curtea a răspuns afirmației guvernului respectiv, conform căreia fondurile în cauză nu erau ajutoare de stat. Pasajele citate de reclamante nu fac referire decât la această chestiune, în timp ce reclamantele invocă, aici, hotărârea în sprijinul afirmației, cu totul diferită, conform căreia Comisia ar fi aplicat un criteriu juridic incorect pentru a stabili că ajutorul către Air France era indispensabil.

132 Republica Franceză și Air France contestă teza conform căreia ajutorul contestat – cu toate că era calculat să reducă sarcina datoriei Air France și nu să acopere o parte din cheltuielile de operare – este totuși în beneficiul exploatării. A accepta o asemenea poziție ar echivala cu interzicerea oricărui ajutor pentru restructurare, întrucât ar fi posibil în continuare să se susțină că un ajutor axat pe un obiectiv specific de reorganizare se substituie resurselor de exploatare care ar fi fost alocate acestui obiectiv în lipsa ajutorului. Ar trebui să se facă distincția clară

între ajutoarele pentru restructurare, care contribuie la îmbunătățirea condițiilor de exploatare ale întreprinderilor în cauză și care pot fi perfect compatibile cu piața comună și simplele ajutoare pentru funcționare sau ajutoarele prelungite pentru salvare, care, în principiu, nu pot fi compatibile.

Aprecierea Tribunalului

133 În măsura în care reclamantele îi reproșează Comisiei faptul că i-a permis Air France să transfere ajutorul către anumite filiale ale sale, afirmând că li se pare foarte posibil ca Air France să finanțeze în întregime cheltuielile de exploatare, Tribunalul consideră că aceste argumente sunt prea vagi pentru a putea fi acceptate și se limitează la simple supoziții nesusținute de fapte concrete.

134 Argumentul întemeiat pe planul de restructurare anterior „PRE 2” nu poate fi, la rândul lui, acceptat. Astfel, acest plan s-a lovit de opoziția sindicatelor și a personalului Air France; prin urmare, nu se putea realiza. În aceste circumstanțe, nimic nu obliga Comisia să țină seama, cu titlu comparativ, de anumite elemente ale unui plan de restructurare care eșuase. Același lucru se aplică și în cazul sumei de 8 miliarde FF, care ar fi fost menționate anterior adoptării deciziei atacate. Dat fiind că nu aceasta era cifra prezentată oficial Comisiei de autoritățile franceze în cadrul planului de restructurare depus formal, Comisia nu era obligată să țină seama de aceasta.

135 În timp ce nu se poate exclude faptul că măsurile de restructurare preconizate de Air France puteau fi comparate de Comisie cu cele adoptate de alte companii aeriene, nu este mai puțin adevărat că restructurarea unei întreprinderi trebuie să se axeze pe problemele intrinseci și că experiențele altor întreprinderi, în contexte economice și politice diferite, din perioade diferite, pot fi lipsite de relevanță.

136 În măsura în care reclamantele pretind în continuare că ajutorul ar fi trebuit defalcat în mai multe tranșe, dintre care fiecare să fie legată de o măsură de restructurare individuală, Tribunalul consideră că o astfel de abordare ar fi evidențiat negreșit costul fiecărei măsuri și, astfel, ar fi divulgat structurile funcționării interne ale Air France. Astfel de date au, cel puțin pentru o anumită perioadă, un caracter confidențial și trebuie ținute secrete față de public și, în special, față de concurenții Air France. În aceste circumstanțe, mecanismul controalelor ulterioare instituite prin articolul 2 din decizia atacată, combinat în special cu condiția de autorizare nr. 6, trebuie considerat un sistem adecvat care urmărește să excludă supracapitalizarea Air France printr-o utilizare a ajutorului în alte scopuri decât pentru restructurarea sa.

137 În măsura în care reclamantele pretind că singura măsură de restructurare veritabilă a planului contestat privește reducerea personalului Air France (5 000 de plecări voluntare) și că toate celelalte măsuri sunt, în realitate, de natură pur operațională, este necesar să se reamintească faptul că, astfel cum s-a constatat mai sus la punctele 110, 111, 116 și 117, ajutorul contestat urmărește să finanțeze, cel puțin parțial, restructurarea Air France și că afirmația conform căreia ajutorul a fost alocat exclusiv reducerii datoriei sale, în absența unei

mențiuni în textul deciziei contestate, trebuie respinsă. În consecință, este important să se examineze caracterul structural al diferitelor măsuri evidențiate de reclamante.

138 În această privință, trebuie subliniat că, astfel cum reiese din dosar, Air France nu dispune nici de uzine, nici de instalații industriale care implică procese de fabricație care ar putea fi restructurate din punct de vedere tehnic. Pentru o astfel de companie, activitatea sa este axată, în esență, pe oferta de transport de persoane și de marfă, precum și pe mijloacele utilizate pentru prestarea acestor servicii. Prin urmare, doar structura acestei oferte și cea a organizării companiei, care constituie suport pentru ofertă, pot face în mod valabil obiectul unei restructurări.

139 Având în vedere această constatare, Tribunalul estimează că eliminarea celor 5 000 de posturi, precum și reorganizarea Air France în unsprezece centre operaționale responsabile de rezultatele lor financiare puteau fi calificate în mod rezonabil de către Comisie ca măsuri structurale. Acest lucru pare mai puțin sigur în ceea ce privește inițiativele comerciale (Euroconcept, Club Classe și Première club) și modificările rețelei aeriene, dat fiind că Air France se limitează astfel la a urmări evoluția comercială a pieței, fără a interveni în structurile reale ale companiei. Prin urmare, astfel de măsuri par de natură pur operațională și se referă doar la funcționarea Air France.

140 Cu toate acestea, fără a fi necesar să se pronunțe cu privire la pertinenta jurisprudenței și a practicii decizionale menționate mai sus la punctele 98 și 113, este necesar să se reamintească faptul că planul de restructurare al Air France trebuia finanțat prin majorarea de capital, prin intermediul ajutorului, precum și prin transferul de active, din care Air France spera să „obțină aproximativ 7 miliarde FF” (JO p. 76). Având în vedere cifrele relativ modeste prezentate de reclamantele în cauza T-371/94 în acest context (150 de milioane FF și 500 de milioane FF), Tribunalul consideră că Comisia putea admite că aceste măsuri vor fi finanțate din venituri provenite din vânzarea de către Air France a activelor proprii și din veniturile din exploatarea curentă.

141 În acest context, este necesar să se respingă argumentul întemeiat pe „caracterul fungibil” al ajutorului descris în Hotărârea Italia/Comisia (menționată la punctul 125 de mai sus), conform căreia primirea ajutorului de către Air France i-ar permite acesteia să elibereze alte resurse de exploatare care, în loc să fie alocate rambursării datoriei sale, ar putea fi utilizate pentru finanțarea măsurilor menționate mai sus. Întrucât în speță este vorba despre măsuri de investiție și de exploatare de anvergură normală, pe care orice companie aeriană trebuie să le adopte pentru a-și putea menține activitățile operaționale în fața concurenței pe piață, Republica Franceză și Air France au subliniat, în mod întemeiat, că această teză privind „caracterul fungibil” nu ar face altceva decât să interzică, de fapt, orice ajutor pentru restructurare și ar condamna, în ultima analiză, întreprinderea beneficiară la încetarea activităților sale de exploatare.

142 Este adevărat că soluția ar fi putut fi diferită în ceea ce privește investiția de 11,5 miliarde FF definită în decizia atacată ca o „investiție la nivelul flotei” (JO p. 75). Cu toate acestea, trebuie să se reamintească faptul că Tribunalul nu este în poziția de a examina fondul acestei probleme, întrucât decizia atacată nu este motivată cu privire la acest punct

substanțial (a se vedea mai sus punctele 111 – 120). În ceea ce privește argumentul privind practica tarifară a Air France pe liniile din afara SEE, pretins finanțată de ajutor, examinarea acestui punct presupune o analiză a situației concurențiale a Air France pe aceste linii. Această analiză va avea loc într-un context diferit (a se vedea mai jos punctele 259 - 280).

143 Rezultă că, cu privire la această ultimă rezervă, trebuie respins motivul întemeiat pe faptul că finanțarea unor cheltuieli de exploatare și a unor măsuri operaționale ar fi fost autorizată în mod eronat de către Comisie.

C – În ceea ce privește motivul întemeiat pe o clasificare eronată a titlurilor emise de Air France între 1989 și 1993

Expunere sumară a argumentelor părților

144 Reclamantele în cauza T-371/94 subliniază că, în conformitate cu principiul proporționalității, un ajutor de stat nu trebuie să fie atât de important încât să îi ofere beneficiarului o rată de îndatorare mai bună decât cea a concurenților săi. În speță, Comisia ar fi procedat la o clasificare eronată a ORA (obligations remboursables en actions - obligațiuni rambursabile în acțiuni), a TSDI (titres subordonnés à durée indéterminée reconditionnés - titluri subordonate pe durată nedeterminată recondiționate) și a TSIP-BSA (titres subordonnés à intérêts progressifs assortis de bons de souscription d'actions - titluri subordonate cu dobânzi progresive însoțite de bonuri de subscriere de acțiuni) emise de Air France între anii 1989 și 1993, pentru a calcula rata sa de îndatorare în 1996. O clasificare corectă a acestor titluri ar fi arătat, conform reclamantelor, că rata de îndatorare a Air France este cu mult mai mare decât cea a tuturor celorlalte companii aeriene.

145 În decizia atacată, Comisia ar fi concluzionat că, în scopul calculării ratei de îndatorare a Air France, ORA reprezintă „cvasi-capitaluri proprii”; cu toate acestea, Comisia ar fi presupus, în mod eronat, că ORA din 1993 – la fel ca TSIP-BSA de altfel – ar fi înlocuite de datorii convenționale deoarece, în temeiul Deciziei sale 94/662/CE din 27 iulie 1994 privind subscrierea CDC-Participations à des émissions d'obligations d'Air France (JO L 258, p. 26, denumită în continuare „Decizia 94/662”), acestea trebuie rambursate ca ajutoare de stat ilegale. Air France nu ar fi fost obligată și nici nu și-ar fi asumat angajamentul de a înlocui ORA din 1993 prin datorii convenționale. Mai mult, lichiditățile de care Air France va dispune la primirea ajutorului ar trebui, în practică, să facă inutilă înlocuirea veniturilor ORA și TSIP-BSA din 1993 cu lichidități suplimentare.

146 Conform reclamantelor, evoluția situației de la adoptarea deciziei atacate le ilustrează teza. Conform unui articol de presă, Comisia ar fi cerut, la 5 aprilie 1995, ca Franța (și nu Air France) să depună suma de 1,5 miliarde FF într-un cont blocat în așteptarea rezultatului procedurii introduse în fața Curții și a Tribunalului privind anularea Deciziei 94/662. În consecință, Air France ar continua să beneficieze de valoarea ORA și TSIP-BSA emise în 1993, cel puțin până la pronunțarea hotărârii Curții sau a Tribunalului, adică în cursul celei mai mari părți din perioada de restructurare.

147 Reclamantele susțin că, într-adevăr, ORA și TSIP-BSA, precum și o parte din valoarea împrumutului provenit din TSDI ar fi trebuit incluse în componenta „capitaluri proprii” pentru a calcula rata de îndatorare a Air France, întrucât acestea constituie capitaluri care se afla în permanență la dispoziția sa până în momentul lichidării.

148 În ceea ce privește în special TSDI, reclamantele subliniază că garanții sunt rambursați printr-un fond bancar în care Air France a plasat o parte (25 %) din valoarea originală a TSDI, în timp ce o mare parte din valoarea acestor titluri (75 %) este păstrată de Air France cu titlu permanent. Spre deosebire de o datorie care se stinge prin rambursarea de către împrumutat, TSDI ar continua să existe legal chiar și după rambursarea capitalului. Pe de altă parte, Comisia însăși ar fi declarat, în comunicarea sa din 3 iunie 1994 (JO p. 8), că rambursarea „automată” a TSDI este asigurată de un fond bancar, că obligația de rambursare nu devine efectivă pentru Air France decât în cazul lichidării companiei și că, în cursul analizării situației Air France de către Comisie în 1992, TSDI au fost incluse în fondurile proprii cu acordul guvernului francez. În opinia reclamantei, TSDI constituie fonduri care sunt în permanență la dispoziția Air France și care îi oferă astfel un avantaj concurențial față de companiile concurente. Reclamantele adaugă că, dacă nu se include în fondurile proprii decât partea din valoarea TSDI care este conservată permanent de către Air France, aceasta are un impact important asupra ratei sale de îndatorare pentru anul 1996, întrucât aceasta ar fi atunci de 0,76:1 și nu de 1,12:1.

149 Pe de altă parte, reclamantele îi reproșează Comisiei că a înțeles greșit conceptele financiare în cauză în cursul clasificării instrumentelor financiare analizate. În această privință, acestea afirmă că, atât în cazul TSDI, cât și al TSIP-BSA, plata dobânzilor este subordonată rezultatului Air France și poate fi suspendată. Reclamantele adaugă că criteriul de convertibilitate a instrumentelor în cauză este inadecvat, în măsura în care Comisia arată că TSIP-BSA vor deveni la termen capitaluri proprii „cu condiția ca piața să le dea titularilor posibilitatea de a concretiza BSA”. Astfel, Comisia ar fi ignorat faptul că BSA este un drept distinct, adițional, detașabil și independent, al cărui deținător poate să fie sau poate să nu fie același cu cel al TSIP. Acesta din urmă nu ar fi convertibil întrucât este vorba despre un titlu subordonat perpetuu. Conceptul de „convertibilitate” ar fi, de asemenea, inaplicabil TSDI, întrucât acestea ar fi titluri subordonate perpetue care pot fi rambursate în caz de lichidare a Air France. Reclamantele susțin, în final, că luarea în considerare de către Comisie a drepturilor pe care ORA, TSDI și TSIP-BSA le conferă deținătorilor acestora este lipsită de relevanță.

150 Comisia reamintește, mai întâi, că a subliniat, în decizia atacată, natura financiară adesea ambiguă a titlurilor în cauză (JO p. 84). Aceasta reamintește în continuare că, în temeiul Deciziei 94/662, suma plătită pentru subscrierea la ORA și TSIP-BSA emise în aprilie 1993 trebuia să fie rambursată de Air France și că valoarea acestor titluri trebuia considerată o datorie. În ceea ce privește ORA din 1991, acestea ar trebui considerate fonduri proprii, prin faptul că ar fi inevitabil convertite în acțiuni la momentul oportun, cu toate că TSDI emise în 1989 și 1992 ar trebui să fie considerate o datorie, întrucât ar fi rambursabile după 15 ani și nu ar putea avea loc nicio conversie în acțiuni (JO p. 85).

151 În măsura în care reclamantele invocă decizia Comisiei din 5 aprilie 1995 (a se vedea mai sus punctul 146), acestea susțin că această decizie, ulterioară datei deciziei atacate, nu are nicio incidență asupra clasamentului titlurilor în cauză. Comisia adaugă că, atâta timp cât există o obligație legală de a rambursa sumele aferente ORA și TSIP-BSA, ea este îndreptățită să considere că aceste sume sunt înlocuite de datoriile convenționale.

152 În ceea ce privește TSDI, Comisia subliniază caracterul recondiționat al acestora. Faptul că o parte a produsului TSDI este păstrată de Air France nu ar avea nici un efect asupra calificării lor. Această concluzie ar fi confirmată de avizul emis de Conseil Supérieur de l'Ordre Français des experts-comptables (Consiliul Superior al Ordinului Experților Contabili din Franța). Aceasta ar fi obligația de a rambursa principalul care contează. Comisia precizează că fluxul financiar net între Air France și trust, unde a fost depusă o parte din fonduri, va fi nul la încheierea unei perioade de 15 ani. Împrumutul reprezentat de TSDI ar fi efectiv rambursat prin lichidarea trustului și stingerea ulterioară a datoriei Air France. Întreaga sumă acumulată prin emisiunea de TSDI recondiționate ar fi deci rambursată de Air France la încheierea perioadei de 15 ani. Suma produselor TSDI care nu este depusă la trust nu ar rămâne în permanență în mâinile emitentului. Această sumă ar corespunde obligației emitentului de a plăti dobânzi pe o bază anuală timp de 15 ani la suma totală a TSDI. În opinia Comisiei, obstinația reclamantelor de a susține că emitentul păstrează în permanență o parte din beneficiul TSDI recondiționate se bazează pe o abordare analitică subiectivă conform căreia orice împrumut ar putea fi considerat un aport de fonduri proprii.

153 Chiar dacă plata de dobânzi poate fi suspendată atât în cazul TSDI, cât și al TSIP-BSA, Comisia consideră că Air France rămâne totuși obligată să plătească dobânzile acumulate la aceste sume. Altfel spus, plata acestor dobânzi nu ar fi decât amânată. În ceea ce privește argumentele reclamantei referitoare la drepturile pe care instrumentele financiare în cauză le conferă deținătorilor acestora, Comisia subliniază că decizia atacată nu a conferit o importanță specială naturii drepturilor pe care aceste instrumente le-ar conferi sau nu le-ar conferi deținătorilor acestora. Elementul esențial ar fi fost conversia obligatorie a titlurilor în acțiuni.

154 Air France precizează, în ceea ce privește TSDI recondiționate, că profesia contabililor nu și-a îndreptat atenția către deținerea naturii lor decât de la sfârșitul anului 1991. Commission Française des Opérations de Bourse (Comitetul Bursei de Valori din Franța), într-un comunicat din 6 martie 1992, s-ar fi opus includerii TSDI recondiționate în capitalurile proprii. De la sfârșitul anului 1993, practicienii ar fi avut cunoștința de proiectul de aviz al Ordre Français des experts-comptables care clasifică TSDI ca datorie. Poziția Consiliului superior al Ordre des experts-comptables a fost adoptată efectiv în acest sens la 7 iulie 1994.

Aprecierea Tribunalului

155 Înainte de toate, este necesar să se constate că, prin verificarea proporționalității ajutorului, Comisia subliniază, în decizia atacată, că rata de îndatorare a Air France depinde într-o mare măsură de clasificarea mai multor titluri emise de companie, ratele variind considerabil în funcție de cum sunt clasificate aceste titluri, drept capitaluri proprii sau datorii (JO p. 83). Ea

prezintă în continuare sumele și caracteristicile instrumentelor financiare emise de Air France în cursul celor cinci ani care precedă decizia atacată, și anume ale ORA, emise în decembrie 1991 și aprilie 1993, ale TSDI, emise în iunie 1989 și mai 1992, precum și ale TSIP-BSA, emise în aprilie 1993 (JO p. 83 și 84). În cele din urmă, ea prezintă criteriile care fac diferența între fondurile proprii ale împrumuturilor în funcție de, în special, dispozițiile aplicabile ale dreptului francez, de a patra directivă comunitară privind situația financiară anuală a societăților, precum și de avizul dat de Comité professionnel de doctrine comptable (Comitetul profesional de politică contabilă) (JO p. 84 și 85).

156 Părțile califică în unanimitate ORA drept „capitaluri proprii” sau „fonduri proprii”, dat fiind că aceste titluri nu vor fi niciodată rambursate, dar vor face obiectul unei conversii obligatorii în acțiuni. Pe de altă parte, Comisia chiar a făcut o astfel de clasificare în decizia atacată (JO p. 85).

157 În ceea ce privește mai ales ORA emise de Air France în aprilie 1993 și subscribe de societatea CDC-Participations, trebuie să se reamintească faptul că, prin Decizia sa 94/662, Comisia a impus rambursarea acestora, motiv întemeiat pe natura lor de ajutoare de stat ilegale. Cu toate că Republica Franceză a atacat această decizie în fața Curții (cauza C-282/94) și că Air France a introdus o acțiune în fața Tribunalului (cauza T-358/94), aceste sesizări nu au avut niciun efect suspensiv, astfel încât fondurile corespunzătoare ORA emise trebuiau rambursate de Air France. Pe de altă parte, decizia Comisiei a devenit definitivă, Hotărârea Tribunalului din 12 decembrie 1996, Air France/Comisia (cauza T-358/94, Rec. p. II-2109), care a respins acțiunea împotriva acestei decizii, dobândind autoritatea de lucru judecat, iar cauza C-282/94 fiind radiată din registrul Curții prin ordonanța din 17 aprilie 1997.

158 Este puțin important, în acest context, că Air France a putut beneficia efectiv, până la pronunțarea hotărârii menționate, de valoarea reprezentată de aceste ORA. Astfel, disponibilitatea unui capital în cursul unei perioade anume nu constituie un criteriu care să facă diferența între fondurile proprii și datorii. Orice capital de care poate dispune o întreprindere trebuie clasificat întotdeauna în bilanțul întreprinderii, neapărat la rubrica „pasive”, fie ca „datorii”, atunci când trebuie rambursat, fie ca „fonduri proprii”, atunci când rămâne în permanență la dispoziția întreprinderii. Prin faptul că ORA în cauză trebuiau rambursate începând cu 27 iulie 1994, Comisia a fost îndreptățită să le califice ca datorii.

159 Același lucru se aplică și în cazul TSIP-BSA emise în aprilie 1993, care au făcut, de asemenea, obiectul Deciziei 94/662. În consecință, Tribunalul nu trebuie să se pronunțe cu privire la clasificarea de principiu a acestora.

160 În ceea ce privește TSDI recondiționate, părțile au prezentat mai multe rapoarte de expertiză financiară și contabilă referitoare la clasificarea lor. Reclamantele se referă la cel al profesorului Pene (anexa 40 la cerere și anexa 16 la observațiile privind intervențiile), în timp ce Comisia și Air France se sprijină pe raportul Ernst & Young (anexa 2 la memoriul în apărare, cu o notă specifică cu privire la TSDI recondiționate în anexa A și anexa la duplică) și, respectiv, al profesorului Vermaelen (anexa 7 la memoriul în intervenție al Air France). Mai mult, Comisia face trimitere la avizul dat de Conseil Supérieur de l'Ordre des experts-

comptables, aprobat la 7 iulie 1994 (p. 18 și 19 din anexa B la raportul Ernst & Young atașat la anexa 2 la memoriul în apărare).

161 Din aceste expertize contradictorii rezultă că clasificarea TSDI recondiționate implică aprecieri complexe de ordin economic și financiar. Prin urmare, Comisia dispune de o mare putere de apreciere în domeniu, iar Tribunalul nu ar putea să îi cenzureze decizia cu privire la acest punct decât după constatarea unei erori manifeste de apreciere. Nu reiese că Comisia ar fi considerat, în mod eronat, mecanismul de rambursare a TSDI ca elementul decisiv - pe lângă imposibilitatea de a le converti în acțiuni - pentru clasificarea lor ca datorii.

162 Această concluzie nu este infirmată de faptul că plata de dobânzi pentru aceste TSDI poate fi suspendată în caz de rezultate financiare slabe ale Air France. Astfel, caracterul de împrumut al unei operațiuni de finanțare nu este repus în discuție de faptul că, sub un anumit aspect, condițiile de remunerare sunt dezavantajoase pentru garant.

163 În cele din urmă, această concluzie nu este nici ea contrazisă de faptul că inițial Comisia avea tendința de a califica TSDI ca „fonduri proprii” (Comunicarea din 3 iunie 1994, JO p. 8). Într-adevăr, astfel cum a arătat Air France în fața Tribunalului, această schimbare de abordare reflectă evoluția pe care calificarea TSDI a cunoscut-o din 1991 până în 1994 chiar în cadrul profesiei de contabil. În acest context, trebuie să se reamintească faptul că Conseil Supérieur de l'Ordre Français des experts-comptables, în avizul său din 7 iulie 1994 – deci imediat înainte de adoptarea deciziei atacate – a considerat în mod definitiv TSDI recondiționate ca datorii. Tribunalul consideră că nu i s-ar putea reproșa Comisiei faptul că a acceptat, în scopul clasificării acestor titluri franțuzești, avizul definitiv al organismului francez care reprezintă profesia competentă în domeniu.

164 Întrucât Comisia nu a comis o eroare manifestă de apreciere în clasificarea titlurilor emise de Air France, motivul trebuie respins.

D – În ceea ce privește motivul întemeiat pe necunoașterea ratei de îndatorare a Air France

Expunere sumară a argumentelor părților

165 Reclamantele în cauza T-371/94 consideră că rata de îndatorare a Air France preconizată pentru 1996 arată că îndatorarea sa se va reduce la un nivel mult mai mic decât cel al concurenților săi. Astfel, calculând această rată la 1,12:1 și declarând că este mai mare decât rata medie din aviația civilă, unde cifra de 1,5:1 este considerată acceptabilă, Comisia ar fi interpretat eronat studiul realizat de KPMG – o societate internațională de consultanță – și IATA, la care se face trimitere în decizia atacată (JO p. 85). Acest studiu ar arăta, în realitate, că rata de îndatorare prevăzută pentru Air France este mai mică decât cea care este considerată rata optimă și mult mai mică decât media efectivă menționată pentru anul 1992 (2,3:1 sau 2,1:1 în funcție de modul de calcul). Caracterul excesiv al ajutorului ar fi mai evident dacă s-ar compara rata de îndatorare a Air France (1,12:1) cu ratele de îndatorare medii (2,57:1 în 1992

și 3,17:1 în 1993) indicate în publicația IATA „Airline Economic Results and Prospects” (anexa 12 la replică).

166 Caracterul excesiv al ajutorului acordat companiei Air France nu ar putea fi făcut proporțional doar prin intermediul unei comparații cu alte rate financiare, cum ar fi rata de acoperire a cheltuielilor financiare. Constatarea făcută de Comisie în decizia atacată, conform căreia această rată a Air France se va ridica la 2,44:1 în 1996 și va fi, astfel, foarte apropiată de rata medie de 2,42:1 atinsă de concurenții săi în 1993 (JO p. 85), ar fi, deci, lipsită de relevanță. Pe de altă parte, această rată ar fi incompletă și nu ar face decât să reflecte capacitatea unei întreprinderi de a utiliza profiturile pe care aceasta le înregistrează pentru a-și plăti sarcinile financiare. Mai mult, criteriul reținut de Comisie pentru selectarea companiilor aeriene cu care compară rata Air France în 1996 nu ar fi clar.

167 Reclamantele adaugă că raportul de expertiză întocmit de Ernst & Young (anexa 2 la memoriul în apărare), pe care se bazează Comisia, declară că Air France ar fi putut atinge coeficientul de îndatorare optim din punct de vedere teoretic de 1,5:1 cu un ajutor de limitat la 15,25 miliarde FF cel mult. Prin urmare, ar fi surprinzător ca același raport să încerce să justifice obținerea de către Air France a 20 de miliarde FF pretinzând că nu ar exista niciun motiv anume pentru ca Air France să aibă o rată „medie” de îndatorare.

168 Pe de altă parte, orice comparație între ratele de îndatorare ar avea o valoare contestabilă. În acest sens, din studiul realizat de KPMG și IATA ar reieși că există diferențe importante în modul în care se calculează ratele de îndatorare și că, prin urmare, este dificil să se facă comparații valabile între companiile aeriene. În final, nu s-ar fi stabilit dacă acel calcul al ratei de îndatorare a Air France, efectuat de Comisie, se bazează pe cifre brute sau nete și nu ar fi dată nicio explicație despre cum s-au constituit aceste cifre.

169 Mai mult, Comisia și-ar fi limitat în mod eronat analiza la o perioadă foarte scurtă, anul 1996, în cursul căruia ajutorul ar fi în continuare acordat, fără a ține seama de efectele ajutorului asupra situației ulterioare a Air France, devenită, datorită ajutorului, mult mai puternică decât concurenții săi pe plan financiar. Conform reclamantelor, Comisia ar fi trebuit să facă o analiză dinamică a efectului ajutorului, dincolo de perioada de restructurare, cu privire la poziția concurențială a Air France față de concurenții săi pentru a stabili dacă ajutorul nu era excesiv. Conform proiecțiilor reclamantelor, ajutorul ar contribui la plasarea Air France într-o situație financiară mult mai bună în raport cu concurenții săi, decât cea indicată de coeficienții pe care s-a bazat Comisia în decizia atacată.

170 Făcând trimitere la raportul Ernst & Young, Comisia susține că aportul de capital contestat a fost calculat astfel încât să constituie suma minimă suficientă pentru a restabili echilibrul financiar al Air France. În ceea ce privește datoria folosită pentru calcularea ratei de îndatorare, ea afirmă că, în conformitate cu o tendință verificată în analiza financiară, a ținut seama de o cifră netă. În consecință, rata de îndatorare nu ar fi fost exagerată prin folosirea unei sume brute a datoriei.

171 Comisia reamintește că, în decizia atacată, rata de îndatorare de 1,12:1 nu este singurul element luat în considerare în aprecierea proporționalității ajutorului în raport cu nevoile de restructurare ale Air France și că, de asemenea, rata de acoperire a cheltuielilor financiare este importantă. Nu ar exista nicio cerință ca, în 1996, coeficientul de îndatorare al Air France să fie egal cu coeficientul mediu din sectorul aviației civile. Ar fi suficient să fie rezonabil de apropiat de rata de 1,5:1.

172 Comisia observă că nu a folosit rata de acoperire a cheltuielilor financiare pentru a face ca un ajutor al cărui caracter disproporționat ar rezulta din rata de îndatorare a Air France să devină proporțional. Relevanța ratei de acoperire a cheltuielilor financiare ar fi indubitabilă. Această rată măsoară capacitatea companiei de a-și achita cheltuielile financiare, scopul ajutorului contestat fiind tocmai acela de a ușura povara financiară a Air France. Comisia adaugă că menționarea, în decizia atacată, a ratei de acoperire a cheltuielilor financiare a concurenților Air France în 1993 nu este decât o simplă ilustrare a ratei obținute de companiile aeriene sănătoase.

173 În final, Comisia subliniază faptul că a ținut cont și de alte rate financiare. În ceea ce privește rentabilitatea capitalului propriu, Comisia arată că raportul Ernst & Young preciza numai faptul că acest indice oferea un indicator suplimentar al nivelului ajutorului necesar pentru a permite Air France să își regăsească viabilitatea economică. Faptul că suma ajutorului autorizat a fost minimă s-a stabilit pe baza diferitelor proiecții ale ratelor financiare.

174 Air France face referire la deciziile Sabena și Aer Lingus (menționate la punctul 55 de mai sus), precum și la Decizia 94/696/CE a Comisiei din 7 octombrie 1994 privind ajutoarele acordate de statul grec companiei Olympic Airways (JO L 273, p. 22, denumită în continuare „Decizia Olympic Airways”), prin care Comisia a autorizat ajutoarele de stat în sectorul aviației civile. Ea subliniază că ratele de îndatorare ale acestor companii, la încheierea planului lor de restructurare, vor fi similare sau mai bune decât rata Air France. Prin urmare, acestea ar traduce o proporție de fonduri proprii egală sau chiar superioară celei a Air France. Astfel, Comisia ar fi acceptat ratele de 1,25:1 (Sabena), 0,75:1 și 0,41:1 (Aer Lingus) și de 0,78:1 (Olympic Airways).

Aprecieră Tribunalului

175 Trebuie să se sublinieze că problematica ratelor financiare ale Air France, în special cea a ratei de îndatorare, ridică chestiuni foarte tehnice de ordin financiar și contabil. Această constatare este coroborată de referirea părților la șapte rapoarte de expertiză care le susțin tezele, adică cele ale cabinetului Ernst & Young (anexa 2 la memoriul în apărare și anexa la duplică), ale profesorului Pene (anexele 40 la cerere, precum și 9 și 10 la replică), al profesorului Vermaelen (anexa 7 la memoriul în intervenție al Air France) și al doctorului Weinstein (anexa 1 la memoriul în intervenție al Regatului Unit).

176 În această privință, este necesar să se amintească că consultantul Lazard Frères a stabilit suma necesară recapitalizării Air France, în cadrul restructurării sale, ținând seama de

veniturile și costurile sale preconizate și având în vedere rentabilitatea sa viitoare (JO p. 75) și că această sumă a fost acceptată de Comisie în exercitarea puterii sale de apreciere. Este necesar să se adauge că aceste ultime date aveau, cel puțin în cursul etapei de elaborare a planului de restructurare, precum și al punerii în aplicare a acestuia, un caracter foarte sensibil și confidențial, în special în ceea ce privește companiile aeriene aflate în concurență cu Air France. În consecință, nu le revine nici reclamantelor și, de altfel, nici Tribunalului, obligația de a pune sub semnul întrebării tocmai principiul necesității ca Air France să obțină suma de 20 de miliarde de FF pentru a atinge obiectivele de restructurare și de plată a datoriilor.

177 Întrucât calculul celor 20 de miliarde de FF trebuie acceptat ca punct de plecare al controlului proporționalității sumei ajutorului, problema incidenței acestei injecții financiare asupra raporturilor financiare ale Air France se reduce, în principiu, la o singură operație matematică.

178 În această privință, trebuie amintit faptul că consultantul Lazard Frères a analizat impactul ajutorului contestat asupra raporturilor financiare ale Air France, subliniind necesitatea de a ține seama de raporturile de structură financiară, raportul de acoperire a cheltuielilor financiare și de raportul de rentabilitate a fondurilor proprii (JO p. 84). După examinarea acestor date, Comisia a ajuns la rata de îndatorare 1,12:1, constatând că „această rată este superioară ratei medii a sectorului aviației civile, unde cifra de 1,5 este considerată acceptabilă” (JO, p. 85).

179 Este necesar să se arate că această comparație între cele două cifre ale ratei de îndatorare se bazează pe un studiu realizat de KPMG, în colaborare cu IATA. Acest studiu (anexa 45 la cerere în cauza T-371/94), redactat în august 1992, cuprinde următorul fragment (p. 26 și 27):

„rate datorie/fonduri proprii

[...]

Anumiți responsabili din cadrul companiilor aeriene au fost întrebați care era, în opinia lor, rata de îndatorare optimă a unei companii aeriene. Intervalul care reiese din răspunsuri este cuprins între 0,5:1 – 4:1; nu reiese totuși în mod clar dacă contractele de închiriere pe termen lung sunt incluse sau nu sunt incluse în aceste răspunsuri. Media răspunsurilor primite indică un randament optim de 1,5:1.

În continuare, le-a cerut să indice ratele de îndatorare ale propriei lor companii, incluzând și apoi excluzând contractele de închiriere pe termen lung. Rata de îndatorare medie a companiilor care au răspuns este de 2,3:1, dacă se includ contractele de închiriere pe termen lung și de 2,1:1, dacă se exclud.

[...]

Există variații semnificative în modul de calcul al ratelor de îndatorare. În consecință, este dificil să se facă comparații utile între diferitele companii aeriene [...]”

180 Astfel cum reiese din acest text, caracterul reprezentativ al cifrelor stabilite de ancheta derulată în sectorul aviației civile este destul de slab. Având în vedere „variațiile semnificative” constatate în modul de calcul al ratelor de îndatorare, diferența existentă între cifrele 1,12:1, 1,5:1, 2,1:1 și 2,3:1 nu ar putea, prin urmare, să fie calificată, în sine, ca semnificativă pentru a demonstra o necunoaștere, de către Comisie, a poziției financiare a Air France în raport cu poziția medie din sectorul aviației civile.

181 Având în vedere aceste constatări, nu reiese că cifra de 1,12:1, preconizată pentru finele anului 1996, este disproporționată, ținând seama de cifrele menționate anterior cuprinse între 0,5:1 și 4:1, precum și de coeficienții 1,25:1, 0,78:1, 0,75:1 și 0,41:1 aprobați de Comisie în deciziile sale Sabena, Olympic Airways și Aer Lingus (menționate la punctele 55 și 174 de mai sus). Același lucru este valabil cu privire la rata de acoperire a cheltuielilor financiare ale Air France, în privința căreia Comisia a arătat că s-ar ridica la 2,44:1 în 1996 și ar fi, astfel, foarte apropiată de rata medie de 2,42:1 atinsă de concurenții săi în 1993 (JO p. 85).

182 Din motivele prezentate la punctul 176 de mai sus, nu ar putea fi acceptat motivul potrivit căruia chiar și raportul Ernst & Young a considerat că 15,25 miliarde de FF erau suficienți pentru ca Air France să atingă rata de îndatorare optimă de 1,5:1. În completare, ar trebui să se adauge că, astfel cum a observat Comisia, fragmentul din raportul menționat, citat de reclamante (p. 21, nota de subsol 21) se limitează la a aduce o corecție la calcul, făcută de acestea din urmă, a sumei necesare pentru a atinge rata de 1,5:1, această sumă ridicându-se, potrivit Ernst & Young, la 15,25, nu la 13,9 miliarde de FF. Pe de altă parte, raportul Ernst & Young continuă, arătând că, în orice caz, nu există niciun motiv special pentru care rata de îndatorare a Air France să fie de 1,5:1.

183 Comisia afirmă în mod corect că raportul IATA, intitulat „Airline Economic Results and Prospects”, la care reclamantele fac referire, menționează ratele de îndatorare medii a peste 30 de companii aeriene din întreaga lume, inclusiv Iran Air, Royal Air Maroc, Tunis Air, care nu au nimic în comun cu Air France în ceea ce privește structura industrială și financiară și care nu se află în concurență reală cu aceasta. Prin urmare, Comisia nu era obligată să compare rata de îndatorare a Air France cu cea a companiilor aeriene care fac obiectul raportului menționat.

184 În măsura în care reclamantele s-au întrebat, în cererea lor, dacă calculul ratei de îndatorare a Air France se baza pe cifre brute sau nete, este suficient să se constate că, în memoriul său în apărare, Comisia a subliniat, fără a fi contrazisă de reclamante, că a ținut seama de o cifră netă, astfel încât rata de îndatorare nu a fost crescută prin folosirea unei sume brute a datoriilor. Astfel, nimic nu obliga Comisia să calculeze rata de îndatorare a Air France dincolo de perioada de restructurare, aceasta din urmă constituind singura perioadă de referință pentru a supune Republica Franceză și Air France majorității condițiilor de autorizare a ajutorului.

185 Întrucât Comisia nu a comis o eroare evidentă de apreciere în ceea ce privește calculul și luarea în considerare a aspectelor financiare menționate în decizia atacată, motivul trebuie respins.

E – Cu privire la motivul întemeiat pe faptul că, în mod eronat, Comisia s-ar fi abținut să solicite vânzarea activelor disponibile ale Air France

Expunere sumară a argumentelor părților

186 Reclamantele susțin că, în mod evident greșit, Comisia a concluzionat că suma ajutorului contestat nu putea fi diminuată din cauza vânzării altor active ale Air France în afară de cele prevăzute în planul de restructurare. Astfel, principiul proporționalității cere ca o întreprindere care preconizează să se restructureze să utilizeze totalitatea resurselor proprii înainte de a solicita un ajutor de stat. În consecință, Comisia ar fi trebuit să ceară Air France să își procure lichidități prin cedarea tuturor activelor sale neesențiale, indiferent de mărimea sumelor strânse. Într-un astfel de caz, suma ajutorului ar fi putut fi mult mai mică.

187 În acest sens, reclamantele subliniază că grupul Air France cuprinde 103 societăți active în sectoarele conexe călătoriilor, însă distincte de transporturile aeriene, cum ar fi turismul, cateringul, întreținerea aeronavelor, informatica comercială și tranzitul de mărfuri, printre care se numără societățile de importanța grupului Servair și a Jet Tours, care au înregistrat o cifră de afaceri de 2,6 și respectiv de 2,4 miliarde FF în 1993. Activitățile sale includ și operațiuni fără legătură cu transportul aerian, precum prelucrarea laptelui. Mai mult de 20 % din veniturile Air France provin din activități care nu au nicio legătură cu transportul aerian. Mai mult, Air France deține participațiuni în 20 de companii aeriene.

188 Vânzarea unui anumit număr de participațiuni deținute de Air France în alte companii, în special în Air Inter și Sabena, ar putea genera, în opinia reclamantelor, sume suficient de mari pentru ca o mare parte a ajutorului să nu mai fie necesară. În lipsa ajutorului contestat, Air France ar trebui, ca orice altă societate mamă care înregistrează pierderi, să se adreseze filialelor sale, inclusiv Air Inter, pentru ca acestea să contribuie la limitarea pierderilor. De exemplu, reclamantele au calculat valoarea participațiunilor Air France în opt companii aeriene (Air Charter, Air Inter, Sabena, MEA, Austrian Airlines, Tunis Air, Air Mauritius, Royal Air Maroc) și o altă societate (Servair). În total, aceste participațiuni ar putea fi evaluate între 3,1 miliarde și 6 miliarde FF.

189 În ceea ce privește Air Inter, reclamantele au arătat, în ședință, că pretinsa sa utilitate pentru Air France era, în realitate, foarte restrânsă. Rolul Air Inter s-ar limita la atragerea pasagerilor din provinciile franceze pe platforma („hub”) a Air France la aeroportul Charles de Gaulle la plecarea zborurilor internaționale. Air France ar fi putut ajunge exact la același rezultat fie prin utilizarea propriilor aeronave, fie prin încheierea de acorduri de colaborare cu

alte companii, inclusiv Air Inter. Prin urmare, reclamantele consideră că Air Inter nu este un activ indispensabil funcționării Air France.

190 Reclamantele afirmă că participația de 37,5 % deținută de Air France în capitalul companiei Sabena poate fi evaluată la 6 miliarde BFR. Air France a cumpărat aceste acțiuni în 1992, ceea ce denotă, conform reclamantelor, că această participație cu greu poate fi considerată vitală pentru Air France, dat fiind faptul că aceasta a putut funcționa fără ea timp de mai mulți ani. Pe de altă parte, președintele companiei Sabena ar fi declarat public, în septembrie 1994, că Air France ar trebui să cedeze participația sa. Reclamantele reamintesc că au informat Comisia, încă din etapa procedurii administrative, că numeroase indicii păreau să demonstreze că încheierea unei alianțe între Air France și Sabena nu mai avea niciun fundament. În acest context, acestea fac trimitere la un articol de presă apărut în iunie 1994 (anexa 46 la cerere), conform căruia compania belgiană ar fi dorit ca Air France să cedeze participația sa.

191 Mai mult, Air France ar fi plătit un sfert din suma datorată pentru cota sa de participare la capitalul companiei Sabena la câteva zile după adoptarea deciziei atacate. Air France ar fi utilizat, în mod evident, ajutorul pentru a face față acestei cheltuieli, dată fiind lipsa sa de lichidități. Comisia ar fi trebuit să împiedice Air France să plătească acest sold, ajutorul autorizat în scopul restructurării neputând fi utilizat pentru achiziția de cote de participație în alte companii. Dacă ar fi fost împiedecată să efectueze această plată, Air France ar fi considerat, fără îndoială, necesar să cedeze participația sa la compania Sabena în cadrul efortului său de restructurare.

192 Reclamantele subliniază că ele nu cer ca Air France să vândă active care fac neîndoielnic parte din activele sale strategice. Cu toate acestea, ele consideră că Air France ar fi trebuit să vândă, în special, active pe care ea însăși le descrie ca neesențiale în raportul său anual din exercițiul 1993. Făcând trimitere la un articol de presă, reclamantele adaugă că Air France avea în vedere, se pare, în septembrie 1994, vânzarea anumitor active pe care, cu o lună înainte, Comisia le considera imposibil de cedat, cum ar fi participația sa la grupul Servair sau participația sa în cadrul Amadeus, un sistem informatizat de rezervare. Acest fapt ar fi de ajuns pentru a infirma concluzia Comisiei, conform căreia nu este necesar ca Air France să vândă alte active, întrucât niciunul dintre acestea nu i-ar permite să strângă suficiente resurse.

193 Ca răspuns la afirmația Comisiei, potrivit căreia nu era posibil, din motive de confidențialitate, să se arate care erau celelalte active pe care Air France avea intenția să le înstrăineze, reclamantele afirmă că aceasta este totuși practica urmată de Comisie atunci când îi solicită unei întreprinderi, drept condiție prealabilă aprobării concentrărilor în temeiul Regulamentului nr. 4064/89 (menționat la punctul 55 de mai sus), să vândă active. Astfel, ea ar fi cerut vânzarea activelor menționate expres în Decizia 91/403/CEE a Comisiei din 29 mai 1991 de afirmare a compatibilității cu piața comună a unei concentrări (cauza IV/M043 - Magneti Marelli/CEAc) (JO L 222, p. 38) și în Decizia 92/553/CEE a Comisiei din 22 iulie 1992 privind o procedură în temeiul Regulamentului nr. 4064/89 (cauza IV/M.190 - Nestlé/Perrier) (JO L 356, p. 1). Pe de altă parte, chiar dacă activele neesențiale ale Air France nu ar fi putut fi vândute anterior autorizării ajutorului, Comisia ar fi putut să solicite plasarea activelor la un mandatar, de exemplu o bancă de investiții, care ar fi putut organiza vânzarea.

Reclamantele fac trimitere, ca exemplu, la cauza *Crédit Lyonnais* (JO 1995, C 121, p. 4), în care a fost creată o nouă structură, Consortium de réalisations, filială deținută 100 % de *Crédit Lyonnais*, care trebuia să cumpere active ale *Crédit Lyonnais*, destinate a fi cedate sau lichidate. De asemenea, în speță, participația *Air France* în cadrul *Sabena* ar fi putut fi transferată unei bănci care ar fi putut avansa bani în așteptarea vânzării către un terț.

194 În ședință, reclamantele au subliniat, de asemenea, că, atât timp cât decizia atacată nu impunea vânzarea de active desemnate în mod expres, *Air France* nu avea niciun interes să vândă active în cursul perioadei de restructurare, întrucât această vânzare ar fi atras o scădere a ajutorului acordat. Această constatare ar fi confirmată de evoluția ulterioară care a permis companiei *Air France* să „contrabalanseze” vânzarea participației sale la *Sabena* prin pierderile rezultate din faptul că aceasta vânduse mai puține avioane decât se prevăzuse. Aceasta ar dovedi că vânzarea activelor neesențiale ar fi trebuit evaluată de Comisie de la început.

195 Regatul Danemarcei susține că, în decizia sa *Aer Lingus* (menționată la punctul 55 de mai sus), Comisia a constrâns *Aer Lingus* să renunțe la activele care nu aveau legătură cu transportul pentru a contribui la restructurare cu o sumă mai mare decât suma ajutorului primit. Mai mult, intervenientul reamintește că *Air France* a vândut efectiv participațiile sale la compania cehă *CSA*. Nu se înțelege de ce *Air France* nu putea să își vândă, de asemenea, participațiile în *Sabena* sau *Air Inter*.

196 Regatul Unit consideră că ar fi trebuit să se ia serios în considerare de către Comisie posibilitatea ca *Air France* să cedeze acțiunile deținute în *Sabena*. O astfel de cesiune nu ar fi împiedecat neapărat continuarea acordurilor comerciale existente între cele două companii. Astfel, multe companii aeriene ar fi încheiat astfel de acorduri între ele, fără să se considere necesar ca fiecare companie să dețină o participație minoritară importantă în cadrul celeilalte. Nici Comisia nu a explicat de ce *Air France* nu putea să își cedeze participațiile la *Air Inter*, cu atât mai mult cu cât controlul primei asupra celei de-a doua ar fi rezultatul unei achiziții relativ recente. În cele din urmă, anumite societăți aparținând grupului *Air France* ar fi foarte rentabile, cum ar fi grupul *Servair* și, prin urmare, ar fi putut genera venituri considerabile la vânzare. Alte societăți ar fi efectiv deficitare, astfel încât vânzarea sau încetarea activității lor ar fi putut antrena o scădere importantă a pierderilor grupului *Air France* și, prin urmare, o scădere a sumei ajutorului necesar.

197 Regatul Norvegiei consideră că Comisia a neglijat să solicite *Air France* să își vândă toate activele „neesențiale”. O astfel de vânzare ar fi un element important al unui plan de restructurare nu numai prin contribuția la lichiditățile întreprinderii în cauză, însă de asemenea în scopul reducerii costurilor sale, restabilirii identității sale și realinierii activităților sale. În speță, un număr mare de activități ale *Air France* ar fi fost periferice în raport cu activitățile esențiale ale unei companii aeriene. *British Airways*, *SAS*, *KLM* și alte companii aeriene internaționale au adoptat măsuri în vederea subcontractării anumitor prestări de servicii care ar putea fi asigurate la un cost mai mic de către terți independenți. Aceste companii au înstrăinat numeroase active neesențiale, chiar dacă veniturile realizate din fiecare vânzare individuală puteau fi nesemnificative.

198 Comisia contestă că ar fi omis să ia în considerare posibilitățile existente pentru Air France de a-și vinde anumite active. După ce a analizat diversele participații deținute de Air France, ea ar fi ajuns la concluzia că vânzarea activelor preconizată în plan era adecvată în cadrul restructurării sale. Cu toate acestea, participațiile Air France la Sabena sau Air Inter nu au fost evaluate, deoarece vânzarea acestora nu făcea parte din planul de restructurare și că aceste participații puteau fi considerate active esențiale ale Air France.

199 În ședință, Comisia a precizat că, întrucât activitatea esențială a Air France și Air Inter era transportul aerian, nu poate exista nici cea mai mică îndoială că Air Inter constituie un activ esențial al Air France. Importanța Air Inter pentru Air France ar veni din faptul că, contrar altor companii aeriene, Air France nu are o rețea națională. Acesta este motivul pentru care Comisia ar fi recunoscut că Air Inter era efectiv un activ esențial pentru Air France, care nu trebuia să riște să o vadă pe aceasta trecând sub controlul concurenței. Air France a adăugat că sinergiile comerciale cu Air Inter erau indispensabile supraviețuirii sale, controlul asupra unei rețele interne fiind vital pentru o companie aeriană mare. Air France avea nevoie de Air Inter pentru a beneficia de conexiunile de zbor cu rețeaua internă pentru a alimenta zborurile lung curier. Pe de altă parte, toate marile companii aeriene și-ar controla rețeaua internă și, prin urmare, ar prefera să aibă o participație majoritară în rețeaua lor internă, mai degrabă decât să încheie acorduri comerciale cu această rețea.

200 Comisia subliniază că înstrăinarea activelor de către Air France a fost examinată ținând seama în mod corespunzător de toate interesele sale și de strategia sa globală. În acest context, Comisia ar fi avut convingerea că înstrăinările de active preconizate de Air France erau suficiente. În acest context, vânzarea de active de către alte companii aeriene în alte circumstanțe și în alte perioade nu ar fi pertinentă pentru a examina care active trebuiau înstrăinate de Air France. Într-adevăr, natura și sfera intereselor diverselor companii aeriene ar face orice comparație inutilă.

201 Ea adaugă că nu au putut fi desemnate nominal alte active și participații de care Air France intenționa să se dispenseze, întrucât o astfel de divulgare ar fi constituit o imixtiune în derularea negocierilor în curs cu privire la aceste active și ar fi putut să le fie prejudiciabile. Pe de altă parte, decizia atacată nu interzice înstrăinarea altor active. Condițiile de piață ar putea evolua și crea stimulente pentru înstrăinarea activelor neavute în vedere de planul de restructurare sau influențarea prețurilor celor a căror înstrăinare este prevăzută în acesta. Verificând proporționalitatea ajutorului în raport cu nevoile de restructurare, Comisia ar fi subliniat (JO p. 86) că sumele care trebuiau plătite puteau fi ajustate, după caz, pentru a ține seama de evoluția situației financiare a Air France în urma, în special, a vânzării de active.

202 Trimiterea reclamantelor la competențele pe care regulamentul privind concentrările le conferă Comisiei ar fi lipsită de relevanță, întrucât concentrările afectează însăși structura pieței în cauză. De asemenea, trimiterea la posibilitatea de a plasa active la un mandatar responsabil de organizarea vânzării acestora nu ar veni deloc în sprijinul argumentelor reclamantelor. Astfel, controlul unei întreprinderi ar fi problema care se pune în dreptul concentrărilor, în timp ce nu acesta ar fi cazul în speță. În ceea ce privește Consortium de réalisations instituit de planul Crédit Lyonnais, Comisia subliniază că este vorba despre o filială 100 %, operațiunea constituind o reorganizare internă a unui grup.

203 În orice caz, nicio parte din ajutorul contestat nu ar fi fost destinată să fie folosită de Air France pentru plata ultimei tranșe a participației sale la Sabena. Ajutorul ar fi fost autorizat pentru a reduce sarcina cheltuielilor financiare ale Air France. Mai mult, ar fi fost ilegal ca Air France să fie încurajată să nu își onoreze angajamentele contractuale față de Sabena și să favorizeze astfel o ruptură de contract.

204 Republica Franceză și Air France subliniază că participația Air France la capitalul companiei Sabena reprezenta unul din activele sale esențiale și strategice. În iulie 1994, totul ar fi sugerat că renegocierea acordului referitor la această participație ar antrena o pierdere foarte importantă pentru Air France și ar pune compania Sabena într-o situație delicată. Conform intervențiilor, abia în octombrie 1994 guvernul belgian și-a anunțat decizia de a recapitaliza Sabena. În iulie 1994, nici Air France, nici guvernul francez nu ar fi cunoscut intențiile guvernului belgian în această privință. Întrucât Air France nu a putut realiza majorarea de capital preconizată de guvernul belgian, acesta din urmă i-ar fi propus atunci să îi achiziționeze participația, în timp ce se preconiza un nou parteneriat între Sabena și Swiss Air.

205 Air France precizează că anumite active ale sale neesențiale fuseseră deja cedate la începutul implementării proiectului. Astfel, participația sa la capitalul companiei aeriene cehe CSA ar fi fost cedată la 25 martie 1994. De asemenea, participația Servair (75 % deținută de Air France) în capitalul Saresco și, în consecință, al filialei sale din sectorul producției de brânzeturi, ar fi fost cedată. Cesiunea grupului hotelier Méridien, intervenită efectiv între timp, ar fi implicat 20 din cele 103 companii ale grupului. Din decizia atacată ar reieși clar că alte cesiuni sunt prevăzute în cadrul proiectului. Calendarul provizoriu și o estimare a sumei acestor cesiuni ar fi fost comunicate Comisiei pentru toate activele neesențiale cu valoare semnificativă. Activele în cauză nu ar fi fost, totuși, citate în mod explicit în textul deciziei din rațiuni de confidențialitate evidente.

206 Air France a subliniat, în ședință, că sistemul informatizat de rezervare Amadeus constituie, fără îndoială, o activitate care nu ține de transportul aerian, însă este esențială pentru toate activitățile aeriene ale grupului. Contrar insinuărilor reclamantei, participația sa la Amadeus nu ar fi fost vândută și ea nu ar fi avut intenția să o vândă.

207 În ceea ce privește Servair, Air France a confirmat, tot în ședință, că cesiunea sa era prevăzută în planul de restructurare. Veniturile din vânzarea Servair au fost incluse în previziunile financiare și, prin urmare, au fost luate în considerare pentru a diminua suma recapitalizării. Totuși, această informație ar fi trebuit să rămână confidențială, pe de o parte, pentru a putea negocia vânzarea Servair la cel mai bun preț și, pe de altă parte, ținând seama de riscurile de agitație socială pe care această veste ar fi creat-o cu siguranță în cadrul Servair, ceea ce ar fi periclitat grav calitatea serviciului în zbor al Air France, care este dependentă de acest furnizor esențial de platouri de mâncare. Monitorizarea vânzării Servair a fost examinată în detaliu de Comisie și de experții săi cu ocazia autorizării tranșelor a doua și a treia ale ajutorului.

208 În ceea ce privește alte active, cum ar fi Air Charter și Jet Tours, Air France a subliniat, cu aceeași ocazie, că ele fac parte indiscutabil din activele sale strategice. Pe de altă parte, vânzarea companiilor Jet Tours și Air Charter i-ar fi adus companiei Air France venituri ne semnificative. În final, vânzările participațiilor minoritare ale Air France la Royal Air Maroc, Austrian Airlines, Tunis Air, Air Mauritius și Aéropostale au fost examinate în detaliu de către Comisie. Acestea nu ar fi putut produce venituri semnificative și nu ar fi avut nici un efect asupra sumei recapitalizării.

Apresiasi Tribunalului

209 Trebuie reamintit faptul că, în cadrul examinării ajutorului contestat, Comisia a estimat că restructurarea Air France, cea mai mare companie aeriană franceză și una din cele trei cele mai mari companii europene, ar contribui la dezvoltarea transportului aerian european prin îmbunătățirea competitivității sale și, prin urmare, ar fi conformă cu interesul comun (JO p. 83). Comisia a arătat astfel că nu ducea o politică de demontare completă a grupului Air France, ci că prefera să mențină Air France în poziția deținută, printre cele mai mari companii aeriene europene, alături de Lufthansa și de British Airways. Întrucât implică aprecieri complexe de politică economică, exercițiul puterii discreționare de care se bucură Comisia în temeiul articolului 92 alineatul (3) litera (c) din tratat și care a avut ca rezultat adoptarea deciziei atacate nu poate fi cenzurat în speță decât în temeiul unei erori manifeste de apreciere sau a unei erori de drept, cu atât mai mult cu cât Comisia a avut grijă să organizeze, prin eşalonarea în trei tranșe a plății ajutorului, un control al evoluției situației financiare a Air France, care îi permitea să adapteze, după caz, sumele de plată (JO p. 86).

210 În cadrul exercitării acestei puteri discreționare, Comisia nu a desemnat decât un număr restrâns de active neesențiale – și anume lanțul hotelier Méridien, o clădire, precum și avioane care au atins limita de vârstă și piese de schimb (JO p. 75 și 76) – a căror cesiune îi era impusă Air France, pentru ca suma ajutorului să poată fi limitată la 20 de miliarde FF.

211 În consecință, sunt lipsite de relevanță atât argumentul luat de Danemarca din Decizia Aer Lingus (menționată la punctul 55 de mai sus), în care Comisia ar fi impus beneficiarului ajutorului vânzarea tuturor activelor sale neesențiale, precum și trimiterea Regatului Norvegiei la exemplele constituite de British Airways, SAS, KLM și alte companii aeriene internaționale, care ar fi cedat, în cadrul restructurării lor, numeroase active care nu aveau legătură cu transportul aerian. Astfel, circumstanțele unei restructurări sunt condiționate doar de situația concretă a întreprinderii în cauză. Faptul că respectivele companii susmenționate au fost convinse sau obligate, în contextul de fapt al propriei lor restructurări, să cedeze numeroase active nu ar putea, deci, doar el singur, să readucă în discuție decizia adoptată de Comisie, în situația specifică a lunii iulie 1994, în vederea menținerii Air France printre cele mai mari trei companii aeriene europene și a autorizării acestuia să conserve cea mai mare parte a activelor sale.

212 În consecință, Comisia putea considera active care nu pot fi înstrăinate de Air France următoarele trei categorii de active: în primul rând, cele care erau esențiale pentru funcționarea actuală și viitoare a companiei, în calitate de transportator aerian; în al doilea rând, cele folosite în strategiile de cooperare și care nu trebuiau să treacă sub controlul unui concurent; în

final, cele referitoare la activitățile strâns legate de funcționarea unei mari companii aeriene. Astfel cum reiese din dosar, Comisia a calificat ca inalienabile aceste active, în special Air Charter, Air Inter, Sabena, Amadeus și Jet Tours.

213 În ceea ce privește compania aeriană Air Charter, este suficient să se arate că este activă, la fel ca Air France, chiar în sectorul aerian. Prin urmare, aceasta aparține activităților de bază ale Air France. Cu toate că este adevărat că Air Charter este specializată în transportul aerian charter, adică o piață specifică în raport cu cea a transportului aerian obișnuit, nu este vorba aici decât de două aspecte ale aceleiași activități aeriene, a cărei diviziune în două companii separate nu traduce, în definitiv, decât o repartiziune internă a funcțiilor. Rezultă că, în mod îndreptățit, Comisia putea considera că Air Charter constituia un element esențial al activității aeriene a Air France.

214 În ceea ce privește compania Air Inter, trebuie să se reamintească că, în decizia atacată, Comisia arată că guvernul francez s-a angajat să facă din Air France singurul beneficiar al ajutorului în cauză și să creeze în acest scop un holding care ar controla atât Air Inter, cât și Air France (angajamentul nr. 1). Comisia consideră că acest angajament atenuează preocupările sale în ceea ce privește efectele secundare ale ajutorului, întrucât împiedică Air France să utilizeze ajutorul pentru a subvenționa activitățile Air Inter. Bazându-se pe informațiile primite cu privire la structura viitoare a holdingului, precum și la angajamentul corespunzător al autorităților franceze, Comisia consideră că beneficiarul ajutorului este compania națională Air France și filialele sale, printre care Air Charter (JO pp. 81 și 86).

215 Este cunoscut că Air France, în comparație cu Lufthansa și British Airways nu dispunea de rețea internă înainte de a prelua controlul asupra Air Inter în 1990. Prin urmare, Comisia a estimat corect că acest control – exercitat, în perioada de restructurare, de mecanismul holdingului descris mai sus – era esențial pentru funcționarea actuală și viitoare a Air France, prin faptul că pierderea sa risca să aducă un prejudiciu serios traficului aerian de legătură („feeder traffic”) al Air France, de care era responsabil Air Inter. Astfel, activitățile Air Inter sunt concentrate în mod esențial pe transportul aerian pe teritoriul francez. Această piață internă franceză furnizează un aport substanțial de pasageri către platforma Air France la aeroportul Paris-Charles-de-Gaulle [denumit în continuare „Paris (CDG)”. În aceste împrejurări, este evident că Air France nu poate să riște ca Air Inter să treacă, după cedarea acesteia, sub influența unei companii concurente și să piardă astfel controlul asupra unei părți importante a traficului său aerian de legătură.

216 Legătura directă a Air Inter cu Air France nu putea nici ea fi înlocuită în mod valabil prin transferul Air Inter către o bancă și prin încheierea concomitentă a unor acorduri comerciale cu Air Inter sau cu alte companii, referitoare la respectivul trafic aerian de legătură. Astfel, reclamantele nu au stabilit că această soluție putea exclude riscul de a vedea Air Inter absorbită de o companie concurentă și compromite astfel funcționarea traficului aerian de legătură al Air France. În ceea ce privește încheierea de astfel de acorduri cu alte companii aeriene, este suficient să se arate că, în iulie 1994, poziția concurențială a Air Inter pe piața internă franceză era atât de puternică încât nu se putea cere ca Air France, dornică să se restructureze și să redevină rentabilă, să își înlocuiască relațiile bine stabilite cu Air Inter prin contracte cu

companii care nu dispuneau încă de infrastructuri pe piața franceză comparabile cu cele ale Air Inter.

217 Ca răspuns la argumentul reclamantelor, conform căruia Air France putea ea însăși să își asume responsabilitatea propriului trafic aerian de legătură, în special pe rețeaua internă franceză, este important să se constate că în planul de restructurare al Air France este prevăzută o flotă în exploatare de 146 avioane, fără a afecta această flotă specifică acestui trafic aerian de legătură. Dimpotrivă, acest plan preconizează o creștere a ofertei Air France mai ales pe rutele lung curier, ceea ce presupune o intensificare a utilizării flotei sale în acest domeniu. Din această perspectivă, deservirea pieței interne îi revin în principal companiei Air Inter care trebuie să își utilizeze propriile aeronave în acest sens. Nu îi revenea Comisiei responsabilitatea de a-i impune companiei Air France să se concentreze pe piața internă, o astfel de măsură având riscul de a provoca o scădere a capacității sale pe zborurile internaționale.

218 În ceea ce privește participația Air France la capitalul companiei Sabena, trebuie să se admită că Air France nu deținea, la acea vreme, decât o participație minoritară (37,58 %) din capitalul companiei belgiene. Totuși, aceasta nu exclude că această participație constituia un element strategic important al activității aeriene a Air France. Astfel, trebuie reamintit că decizia din 5 octombrie 1992 (anexa 24 la observațiile reclamantelor la intervențiile din cauza T-371/94), în care Comisia a declarat că nu se opunea protocolului de acord semnat de Air France, Sabena și statul belgian, care a conferit societății Air France, prin societatea Finacta, o participație de 37,58 % din capitalul Sabena (37,5 % din drepturile de vot).

219 Această decizie accesibilă oricărei persoane interesate (a se vedea comunicarea în *Jurnalul Oficial al Comunităților Europene* din 21 octombrie 1992, C 272, p. 5) menționează, între altele, că:

— Finacta, controlată de Air France, trebuie să aprobe numirea președintelui și vicepreședintelui Sabena (drept de veto) și poate bloca deciziile consiliului de administrație al Sabena care indică o schimbare de strategie, a „planului de afaceri”, a planului de investiții și a planului de cooperare industrială;

— președinții Air France și Sabena vor acționa împreună în caz de dificultate majoră în funcționarea organelor sau în implementarea strategiei;

— Air France a intervenit în decizia cu privire la elementele fundamentale ale strategiei viitoare a companiei Sabena.

220 În această decizie din 1992, Comisia califică Sabena, în esență, ca întreprindere comună controlată de statul belgian împreună cu Air France, aceasta din urmă dispunând de drepturi, care le depășesc cu mult pe cele recunoscute în mod normal acționarilor minoritari și de

mijloace de control al comportamentului companiei Sabena pe piață. În ceea ce privește obiectivul acordului, Comisia arată că acesta urmărește să dezvolte cooperarea între Air France și Sabena, să folosească toate sinergiile posibile între cele două companii partenere și, în special, să creeze o rețea intracomunitară centrată pe aeroportul Bruxelles-Zaventem.

221 Având în vedere această decizie din 5 octombrie 1992, pe care se presupune că părțile interesate o cunosc, Comisia putea, deci, în mod rezonabil, să considere că trebuia să se evite ca participația Air France la capitalul Sabena, care constituie un instrument de alianță strategică pentru Air France, să fie abandonată, astfel încât un concurent să poată lua locul privilegiat ocupat până atunci de Air France.

222 În ceea ce privește teza Regatului Unit, conform căreia această participație ar fi putut fi înlocuită de acorduri de cooperare, este suficient să se arate că aceasta nu ținea seama de caracterul special al participării în cauză, care, chiar dacă era minoritară, îi conferea companiei Air France o putere de control asupra comportamentului comercial al companiei Sabena și, mai mult, avea o influență mai mare decât cea care poate fi exercitată în mod normal de un partener contractual. Regatul Unit nu a stabilit că Air France ar fi putut, de asemenea, accede la o astfel de poziție privilegiată, fără participarea capitalului companiei Sabena. Mai mult, specificitatea alianței dintre Air France și Sabena se opune, de asemenea, oricărei comparații cu vânzarea, intervenită efectiv în martie 1994, a participației pe care Air France a deținut-o din capitalul companiei cehe CSA.

223 Este adevărat că, la puțin timp după adoptarea deciziei atacate, Air France a plătit 170 de milioane FF pentru a acoperi ultima tranșă din prețul de achiziție al participației sale la capitalul Sabena. Cu toate acestea, nimic nu permite să se considere că ajutorul contestat a fost destinat și utilizat în acest scop. Pe de o parte, astfel cum au arătat Republica Franceză și Air France, această plată rezulta din obligațiile contractuale din 1992, deci anterioare autorizării ajutorului (a se vedea decizia Comisiei din 5 octombrie 1992, menționată la punctele 218 și 219 de mai sus). Astfel cum a reamintit guvernul francez în fața Tribunalului, aceste obligații prevedeau o eșalonare a plăților care trebuiau efectuate de Air France în 1992, 1993 și, în ceea ce privește ultima tranșă, între 15 și 31 iulie 1994. Existența acestei ultime obligații de plată a Air France nu putea, în mod rațional, să aibă ca efect, ea singură, blocarea chiar și numai parțial, a unui ajutor în vederea reducerii datoriei și restructurării companiei Air France. Pe de altă parte, având în vedere suma relativ modestă, această plată nu depășea limitele unei investiții normale. În consecință, Comisia putea admite că aceasta ar fi acoperită de resursele provenite din vânzarea de către Air France a activelor sale și de veniturile din operațiunile sale curente (a se vedea, mai sus, punctele 140 și 141).

224 S-a dovedit, de asemenea, că participația Air France la capitalul companiei Sabena a fost cedată ulterior cu 680 de milioane FF [Comunicarea Comisiei privind a treia tranșă a ajutorului pentru restructurarea Air France aprobată de Comisie la 27 iulie 1994 (JO 1996, C 374, p. 9, 14)]. Cu toate acestea, astfel cum au subliniat Republica Franceză și Air France, fără a fi contrazise cu privire la acest punct, abia în octombrie 1994 guvernul belgian, acționar majoritar al companiei Sabena, a decis că era necesară o recapitalizare a companiei Sabena, ceea ce semnifică *de facto* excluderea Air France, care nu putea urmări această recapitalizare.

Mai mult, retragerea de către Air France a capitalului din Sabena a fost finalizată abia în iulie 1995. Tribunalul constată, deci, că la data adoptării deciziei atacate nimic nu indica Comisiei că Air France avea în vedere în mod serios să pună capăt alianței sale cu Sabena și să își cedeze participarea. În aceste circumstanțe, Comisia nu era obligată să deducă din zvonurile din presă invocate de reclamante și care faceau trimitere la o achiziție iminentă de către Swissair a participației în cauză, că, din iulie 1994, Air France nu mai considera participația sa la capitalul Sabena ca un element strategic important în activitatea sa aeriană.

225 Trebuie să se adauge că, în Decizia Comisiei din 21 iunie 1995 de autorizare a plății celei de-a doua tranșe a ajutorului contestat (comunicare publicată în JO C 295, p. 2 și 5), aceasta a arătat în mod expres că implicațiile financiare ale vânzării respectivei participații ar fi luate în calcul în cadrul deciziei sale cu privire la plata celei de-a treia tranșe a ajutorului. Legalitatea acestor decizii, ulterioare deciziei atacate în speță, nu ar putea fi examinată în cadrul prezentelor litigii care se referă numai la legalitatea deciziei din 27 iulie 1994.

226 În ceea ce privește o eventuală vânzare a Amadeus, trebuie să se precizeze că acest activ constituie sistemul informatizat de rezervare al Air France. În această privință, Air France a explicat că Amadeus era responsabil de orice activitate de rezervare a biletelor sale, că aceasta era complet dependentă de acest sistem pentru distribuția lor și că un astfel de sistem era indispensabil pentru dezvoltarea activității aeriene, motiv pentru care cea mai mare parte din companiile aeriene dispuneau de acesta. Tribunalul consideră că, în aceste condiții, Comisia putea considera în mod rezonabil că acest activ al Air France nu putea fi vândut, întrucât implica o activitate strâns legată de operațiunile unei companii aeriene mari.

227 Același lucru se aplică participației Air France la capitalul societății Jet Tours, activă în sectorul turismului. Este vorba de un sector economic conex, cel puțin parțial, sectorului aerian. Prin urmare, Comisia putea să considere Jet Tours un activ destinat să aducă clienți turiști atât companiei Air France, cât și Air Charter. În consecință, aceasta era autorizată să concluzioneze că Air France nu trebuia să fie forțată să se separe de aceasta.

228 Reclamantele nu ar putea nici să-i impute Comisiei faptul că nu i-a impus companiei Air France vânzarea tuturor participațiilor sale minoritare în cadrul altor companii aeriene, cum ar fi Tunis Air, Air Mauritius, Royal Air Maroc și Austrian Airlines. Astfel, având în vedere caracterul mai degrabă neglijabil al unei astfel de vânzări, retragerea totală a Air France din capitalul acestor companii ar fi fost fără legătură directă esențială cu planul său de restructurare.

229 În ceea ce privește declarația făcută de Air France în ședință, conform căreia vânzarea altor active nedesemnate nominal în decizia atacată, cum ar fi cea a grupului Servair, era prevăzută în planul său de restructurare și, în eventualitatea confidențialității acestor date, trebuie să se constate că venitul din vânzările în cauză, dacă era destinat cofinanțării implementării planului de restructurare, nu trebuia în mod automat să fie dedus din suma ajutorului de 20 de miliarde FF considerată necesară și autorizată de decizia atacată. Pe de altă

parte, chiar și cele 7 miliarde FF pe care Air France spera să le obțină din vânzarea Méri­dien, a unei clădiri și a 34 de aeronave nu serveau decât să limiteze ajutorul la 20 de miliarde și nu la reducerea acestei sume. Abia cu ocazia plății celor de-a doua și a treia tranșe ale ajutorului, Comisia și-a rezervat dreptul de a lua în considerare situația financiară globală a Air France, ținând seama de vânzările de active care avuseseră loc între timp. Tribunalul consideră că chestiunile financiare ridicate cu privire la aceste vânzări, inclusiv cele legate de proporționalitatea și confidențialitatea lor, nu ar putea fi, prin urmare, examinate decât în ceea ce privește deciziile legate de tranșele a doua și a treia. Prezentele litigii nu se referă la legalitatea acestor decizii.

230 Argumentele reclamantelor, conform cărora însăși Air France ar fi definit, în raportul său anual pentru exercițiul 1993, o serie din activele sale ca „activități non core” (activități neesențiale) pentru a cere vânzarea acestora, sunt lipsite de fundament de fapt. Astfel, doar traducerea în limba engleză a respectivului raport conține pasajul invocat de reclamante (p. 26 și 27; anexa 4 la cererea în cauza T-371/94), în timp ce textul în limba franceză se referă la „activités non aériennes” („activități fără legătură cu transportul aerian”) și nu conține, prin urmare, nicio judecată de valoare cu privire la activele în cauză. Air France fiind o companie franceză, este evident că raportul său anual de referință este cel redactat în limba franceză.

231 Întrucât Comisia nu a comis o eroare manifestă prin faptul că nu a cerut ca Air France să vândă activele desemnate de reclamantă și de părțile intervenite în sprijinul pretențiilor lor, motivul trebuie respins.

232 Din considerațiile precedente rezultă că, sub rezerva punctelor 84 – 120, de mai sus, toate motivele întemeiate pe o încălcare a principiului proporționalității aplicabil în materie de ajutoare de stat trebuie respinse. În această măsură, reclamantele și părțile care au intervenit în sprijinul pretențiilor lor au avut posibilitatea de a-și apăra drepturile, iar Tribunalul a putut să își exercite controlul jurisdicțional. În consecință, și mai puțin în ceea ce privește autorizația de cumpărare a 17 aeronave noi, decizia atacată este, în această privință, conformă cu cerințele articolului 190 din tratat, astfel încât motivul întemeiat pe o insuficiență a motivării trebuie respins.

În ceea ce privește motivele întemeiate pe erorile pe care Comisia le-ar fi făcut prin faptul că a considerat că ajutorul era destinat facilitării dezvoltării unei activități economice fără a altera condițiile schimburilor comerciale într-o măsură contrară interesului comun.

A – Cu privire la motivul întemeiat pe faptul că, în mod eronat, Comisia a autorizat un ajutor în vederea dezvoltării nu a unei anumite activități economice, ci a unei anumite întreprinderi

Expunere sumară a argumentelor părților

233 În cererea sa, reclamanta în cauza T-394/94 susține că ajutorul contestat este în beneficiul unei întreprinderi particulare și nu contribuie la dezvoltarea unei activități economice. Autorizându-l, Comisia ar fi acordat, în mod evident, o importanță primordială supraviețuirii Air France, în loc să pună în balanță acest obiectiv cu efectele negative ale ajutorului asupra concurențelor săi, precum și asupra pieței comunitare a transportului aerian.

234 Comisia consideră că afirmațiile reclamantei sunt în mod clar lipsite de orice fundament. În decizia atacată, ea a subliniat că trebuia să țină seama de evoluția unui sector în ansamblul său și nu doar de evoluția beneficiarului ajutorului. Ulterior, ea ar fi analizat pe larg dacă ajutorul putea beneficia de derogarea prevăzută la articolul 92 alineatul (3) litera (c) din tratat.

Aprecierea Tribunalului

235 Trebuie să se constate că, în cazul unei întreprinderi de anvergura Air France, aflată între primele trei companii aeriene europene, o adevărată restructurare va avea ca efect favorizarea dezvoltării economice a sectorului aviației civile europene (a se vedea, în acest sens, concluziile avocatului general, domnul M. Van Gerven, în Hotărârea Curții din 21 martie 1991, Italia/Comisia, cauza C-305/89, Rec. p. I-1603, 1616 și 1630, punctul 17). Prin urmare, acest motiv nu poate fi acceptat.

236 Pe de altă parte, reclamanta a recunoscut expres, în replica sa, că nu pretindea că un ajutor oferit unei singure întreprinderi era ilegal în sine și a adăugat că numeroase ajutoare acordate unor întreprinderi individuale sunt justificate deoarece acestea sunt în beneficiul unor sectoare în totalitatea lor.

237 În măsura în care reclamanta îi impută Comisiei faptul că a favorizat în mod unilateral compania Air France, ținând seama numai de elementele pozitive ale restructurării sale, fără a lua în considerare efectele negative ale acesteia, motivele respective vor fi examinate ulterior în contextul corespunzător.

B – Cu privire la motivul întemeiat pe faptul că, în mod eronat, Comisia ar fi autorizat un ajutor care alterează condițiile schimburilor comerciale într-o măsură contrară interesului comun

Expunere sumară a argumentelor părților

238 Reclamantele consideră că ajutorul alterează condițiile schimburilor comerciale într-o măsură contrară interesului comun. Ajutorul ar servi scăderii artificiale a costurilor companiei Air France și ar transfera, în consecință, sarcina scăderii costurilor către companiile aeriene nesubvenționate. În această privință, reclamantele reamintesc faptul că însăși Comisia a

estimat, în cauza Franța/Comisia (a se vedea hotărârea menționată la punctul 79 de mai sus, punctul 44), că menținerea artificială în activitate a unei întreprinderi slăbește competitivitatea altor producători care fuseseră obligați să se reorganizeze fără a beneficia de un ajutor de stat. În hotărârea sa în aceeași cauză (punctul 50), Curtea a confirmat decizia Comisiei de refuz al autorizării ajutorului de stat, din motivul că acesta slăbise competitivitatea altor producători în Comunitate, cu riscul de a-i constrânge să se retragă de pe piață, chiar dacă până atunci și-au putut desfășura activitatea datorită unei restructurări finanțate prin resursele proprii. Reclamantele fac trimitere în continuare la concluziile avocatului general Sir Gordon Slynn din Hotărârea Curții din 20 martie 1984 Germania/Comisia (menționată la punctul 58 de mai sus, Rec. p. 1492), precum și la Hotărârea Philip Morris/Comisia (menționată la punctul 79 de mai sus, punctul 26), din care reiese că, în temeiul articolului 92 alineatul (3) litera (c) din tratat, Comisia trebuie să țină seama de cadrul comunitar și anume de situația globală a sectorului în cauză.

239 Reclamanta în cauza T-394/94 subliniază că decizia atacată confirmă că ajutorul în cauză denaturează concurența în SEE. Ea reamintește că în observațiile prezentate Comisiei în cursul procedurii administrative îi sugerase acesteia să analizeze fiecare piață geografică afectată de ajutor, și anume rutele specifice pe care transportorii aerieni în cauză se află în concurență directă. Această teză este susținută de Hotărârea Curții din 14 februarie 1990, Franța/Comisia (menționată la punctul 79 de mai sus, punctul 50), în care Curtea ar fi arătat că era necesară examinarea efectului ajutorului asupra tuturor concurenților ai întreprinderii beneficiare. Reclamanta precizează că este în concurență cu Air France pe rutele Londra-Nisa, Londra-Paris și Glasgow-Paris. Cu toate acestea, Comisia a concluzionat că toate efectele negative asupra condițiilor schimburilor comerciale erau acceptabile. În acest mod, Comisia a favorizat compania Air France, întreprindere care aparține sectorului public, în raport cu reclamanta, întreprindere independentă care aparține sectorului privat. Astfel, Comisia a făcut o discriminare care a generat denaturări ale concurenței într-o măsură contrară interesului comun (Hotărârea Curții din 24 februarie 1987, Falck/Comisia, cauza 304/85, Rec. p. 871, punctul 27).

240 În acest context, reclamanta în cauza T-394/94 îi impută, de asemenea, Comisiei încălcarea articolului 190 din tratat prin lipsa unei motivări adecvate a afirmației sale conform căreia ajutorul nu afectează schimburile comerciale într-o măsură contrară interesului comun și prin faptul că nu a răspuns în mod valabil la observațiile prezentate de reclamante în cursul procedurii administrative. Reclamantele în cauza T-371/94 susțin, de asemenea, că nu au fost analizate serios de către Comisie comentariile prezentate ca răspuns la comunicarea sa din 3 iunie 1994 de către terți. În fața Tribunalului, acestea au prezentat exemple în cifre, enumerând linii individuale alături de cotele estimative de piață ale diferitelor companii aeriene aflate în concurență cu aceste linii (nr. 21 și notele de subsol 33 - 42 din cererea în cauza T-371/94).

241 De asemenea, societățile Maersk consideră că ar fi trebuit să se acorde mai multă atenție de către Comisie efectului ajutorului asupra companiilor aeriene mici și mijlocii care își exercită activitatea pe rutele regionale. Acestea îi impută Comisiei, de asemenea, faptul că nu a analizat efectul negativ al ajutorului contestat asupra concurenței din serviciile aeriene regionale. În aceasta privință, ele afirmă că deserveșc ruta Lyon-Birmingham și că doreau să deservească, începând cu 16 octombrie 1995, linia Billund-Paris (CDG). Ele consideră că

efectele unui ajutor de stat se manifestă nu numai pe piața restrânsă deservită de transportatorul beneficiar, definit prin trimitere la rutele inter-city, ci, de asemenea, pe o piață mai vastă a transporturilor aeriene și pe rutele indirect concurente.

242 Efectele indirecte ale deciziei atacate asupra micilor transportatori care operează fie pe rutele secundare către principalele centre, de unde operează marii transportatori, fie pe rute aflate în concurență indirectă ar fi ilustrate prin legătura exploatată de societățile Maersk între Birmingham și Lyon. Această rută s-ar afla în concurență indirectă cu cea care leagă Londra (Heathrow) de Paris, precum și cu cea care leagă Birmingham de Paris și ar suferi concurența și a uneia și a celeilalte rute. Nivelul de ocupare al Air France pe ruta Birmingham-Paris nu ar fi fost, conform cifrelor pentru anul 1992, decât de 32 % în comparație cu 61 % al concurenților săi. Companiile aeriene gestionate eficient ar putea fi constrânse să abandoneze anumite rute sau chiar să fie împiedecate să dezvolte noi rute, în cazul în care prezența unei companii subvenționate din fondurile publice ar cauza diminuarea coeficienților de randament.

243 Ele adaugă că nu s-a examinat suficient de către Comisie efectul ajutorului contestat asupra concurenței potențiale în sectorul transportului aerian. Această constatare ar fi ilustrată de ruta Copenhaga-Paris, pe care nivelul de ocupare al Air France nu atingea, conform cifrelor pentru anul 1992, decât 49 %, în comparație cu 61 % pentru companiile concurente. Chiar dacă efectul asupra concurenței potențiale nu poate fi pe deplin măsurat, acesta ar fi demonstrat prin decizia luată de societățile Maersk la adoptarea deciziei atacate, de a-și amâna planurile în vederea introducerii unui serviciu între Billund și Paris (CDG).

244 Regatul Suediei consideră, de asemenea, că ajutorul contestat accentuează presiunea asupra companiilor regionale concurente, tinzând să le facă să abandoneze rutele lor periferice. Aceste companii ar putea să își vadă poziția puternic afectată chiar și de măsuri limitate global, adoptate de unul din cei mai mari actori de pe piață, în timp ce celelalte mari companii nu sunt afectate în aceeași măsură.

245 În ședință, guvernele suedez și norvegian au precizat că, la rândul lor, companiile aeriene scandinave, care sunt în concurență cu Air France pe rutele dintre Franța și cele mai mari orașe din Peninsula Scandinavă, au, de asemenea, rute interne care suferă de o frecvență redusă din cauza unei densități a populației extrem de scăzute, dar care sunt necesare în interesul dezvoltării economice a regiunilor periferice. Aceste rute ar fi extrem de vulnerabile în fața oricărei denaturări a concurenței de către ajutoarele de stat acordate unui mare concurent cum este cazul companiei Air France. Marile companii nu ar fi decât rar interesate de rutele periferice. Denaturările concurenței pe rutele cu trafic intens ar putea duce, prin urmare, la o reducere sau dispariție a deservirii regiunilor periferice. Aceasta ar aduce atingere interesului comun, care este acela de a asigura legături aeriene suficiente chiar și în regiunile periferice ale SEE.

246 Reclamanta în cauza T-394/94 subliniază că niciun element din decizia atacată nu dovedește că Comisia și-a îndeplinit obligația de a cântări interesul de a garanta supraviețuirea companiei Air France și efectele negative pe care inevitabil le are asupra concurenței infuzia,

cu titlu de ajutor, a sumei exorbitante de 20 de miliarde FF. Comisia nu a explicat niciodată de ce consideră că efectele benefice sunt suficiente pentru a neutraliza efectele negative ale planului de restructurare, însă s-ar fi limitat la o simplă analiză a efectelor benefice ale ajutorului pentru beneficiarul său.

247 Ea reamintește că Air France a acumulat pierderi considerabile în ultimii ani, în pofida infuziei de 5,8 miliarde FF autorizate de Comisie. În lumina pierderilor continue și crescânde ale Air France, Comisia ar fi trebuit să observe retrospectiv că investigațiile sale, întemeiate, la data respectivă, pe informații furnizate de Air France, fuseseră fundamental defectuoase. Spre deosebire de Air France, majoritatea concurenților săi, companii aeriene nesubvenționate și independente, ar fi trebuit să adopte măsuri riguroase de reducere a costurilor și de restructurare pentru a fi în măsură să se adapteze la un mediu comercial care evoluează rapid în cadrul pieței liberalizate. Aceste măsuri necesare supraviețuirii lor nu ar fi putut fi adoptate decât prin importante reduceri de personal, prin abandonarea rutelor nerentabile, prin anularea comenzilor de noi avioane, prin retragerea investițiilor efectuate în cadrul altor companii aeriene și prin vânzarea activelor neesențiale. De exemplu, reclamanta a lansat o importantă campanie de reducere a costurilor, care includea, în special, o reducere de personal și abandonarea rutelor nerentabile, inclusiv a celor între Edinburgh și Paris, pe care Air France continuă să le exploateze.

248 Regatul Danemarcei și Regatul Unit adaugă că ar fi trebuit făcută o comparație de către Comisie între Air France și alte societăți care s-au restructurat cu sau fără ajutor de stat. În acest mod Comisia și-ar fi putut face o idee cu privire la piață și la societățile active pe piața respectivă, ceea ce constituie o condiție prealabilă pentru ca ea să își poată exercita corect puterea discreționară. Experiența dobândită de anumite companii concurente ale Air France ar arăta ce se poate face pentru a restabili viabilitatea unei mari companii aeriene internaționale fără ajutoare de stat. Astfel, British Airways s-a retras de pe 16 rute internaționale, ar fi vândut un număr important de aeronave și a desființat 13 500 locuri de muncă în anii 1980. În cazul companiei Lufthansa, restructurarea a necesitat o reducere cu 17 % a numărului de angajați din 1992.

249 Reclamantele, Regatul Danemarcei și Regatul Unit consideră că cele 16 condiții cărora Comisia le-a supus aprobarea ajutorului sunt ineficiente și, prin urmare, nu pot preveni efectele nefaste ale ajutorului asupra condițiilor schimburilor comerciale într-o măsură contrară interesului comun. Aceștia subliniază că sfera condițiilor este limitată la durata planului de restructurare, adică ele vor deveni caduce la sfârșitul anului 1996, în timp ce ajutorul va continua să își facă simțite efectele asupra Air France și asupra pieței transporturilor aeriene după data respectivă. Eroarea comisă prin limitarea aplicării condițiilor la durata planului ar fi ilustrată prin fuziunea preconizată a activităților europene ale Air France cu cele ale Air Inter la începutul anului 1997. Faptul că astfel de condiții fuseseră fixate de Comisie pentru a fi respectate de guvernul francez, în loc să fi supus planul de restructurare unei examinări detaliate, este în contradicție cu normele care se aplică puterii de apreciere a Comisiei în acest sens. Comisia nu ar putea evita să facă aprecierea cerută de dreptul comunitar, enunțând, în locul acesteia, un anumit număr de condiții.

250 Reclamantele și părțile care au intervenit în sprijinul pretențiilor acestora subliniază în special posibilitatea companiei Air France de a eluda condițiile de autorizare impuse de statul francez prin decizia atacată. Astfel, holdingul care controlează Air France și Air Inter i-ar putea permite Air Inter, care nu este supusă acestor condiții, să adopte măsuri interzise companiei Air France. În cazul în care decizia atacată nu este anulată, orice destinatar al unui ajutor de stat ar fi în măsură să creeze filiale sau societăți surori pentru a se sustrage condițiilor de autorizare și pentru a continua să acționeze pe piață fără nicio restricție.

251 Comisia consideră că reclamantele asimilează în mod eronat ajutoarele care denaturează concurența și afectează schimburile între statele membre, în sensul articolului 92 alineatul (1) din tratat, cu cele care alterează condițiile schimburilor într-o măsură contrară interesului comun, în sensul articolului 92 alineatul (3) litera (c). Ea afirmă că nu a estimat niciodată că ajutorul contestat nu ar denatura concurența sau nu ar afecta schimburile comerciale. Cu toate acestea, un astfel de ajutor nu ar constitui neapărat un ajutor care alterează condițiile schimburilor comerciale într-o măsură contrară interesului comun. În opinia Comisiei, reclamantele pleacă de la principiul că orice efort al Air France de supraviețuire va dăuna concurenților săi. Această teză nu ar putea fi susținută în fața unei interpretări corecte a articolelor 92 alineatul (3) litera (c) din tratat și 61 alineatul (3) litera (c) din Acordul SEE.

252 În cauza Franța/Comisia (a se vedea hotărârea menționată la punctul 79 de mai sus), Comisia a considerat că ajutorul acordat era o măsură de salvare care, în plus, nu îndeplinea criteriile definite pentru acest tip de ajutor. Comisia subliniază că aceste considerații lipsesc în cazul din speță. Ajutorul contestat nu ar fi o măsură de salvare, ci ar fi efectiv asociată unui adevărat plan de restructurare. Prin urmare, ar exista o incompatibilitate între poziția adoptată de Comisie în cauza menționată și poziția sa în cazul din speță.

253 Comisia adaugă că pasajul din concluziile avocatului general Sir Gordon Slynn din Hotărârea Curții din 20 martie 1984, Germania/Comisia (menționată la punctul 58 de mai sus) se referea la întrebarea dacă ajutorul în cauză putea fi considerat un ajutor destinat facilitării dezvoltării anumitor activități economice și nu dacă acesta altera condițiile schimburilor într-o măsură contrară interesului comun. De asemenea, fragmentul din Hotărârea Philip Morris/Comisia (menționată la punctul 79 de mai sus) s-a fi raportat și el, de asemenea, la prima condiție a articolului 92 alineatul (3) litera (c) din tratat și nu la efectul prejudiciabil asupra condițiilor schimburilor.

254 Comisia subliniază că a examinat dacă ajutorul putea fi considerat compatibil în sensul articolului 92 alineatul (3) litera (c) din tratat și al articolului 61 alineatul (3) litera (c) din Acordul SEE. Din motivele indicate în decizia sa, ea se afla în poziția de a concluziona că ajutorul putea beneficia de derogarea prevăzută și că era compatibil cu piața comună, cu condiția ca anumite angajamente să fie respectate și anumite condiții îndeplinite. Ea a explicat, în decizia atacată, că, în analiza efectelor ajutorului în SEE, ea ar fi ținut cont de liberalizarea crescută a transportului aerian în urma adoptării celui de-al „treilea pachet” și s-ar fi asigurat că efectele negative ale ajutorului nu vor fi amplificate prin utilizarea drepturilor exclusive sau prin aplicarea unui tratament privilegiat pentru Air France.

255 Comisia susține că anumite angajamente pe care le-a obținut din partea guvernului francez sunt fără precedent sau de o severitate fără egal. Niciun alt guvern nu și-ar fi asumat angajamentul de a privatiza o întreprindere beneficiară a unui ajutor (angajamentul nr. 2), iar restricțiile asupra libertății de fixare a prețurilor nu ar fi fost niciodată impuse în trecut (angajamentul nr. 9). Comisia dorește, de asemenea, să arate că numai jumătate din suma totală a ajutorului a putut fi plătită imediat, plata soldului în două tranșe fiind subordonată respectării unui număr de condiții și autorizării acestuia (articolul 2 din decizia atacată). Mai mult, guvernul francez a scris la angajamentul de a nu mai aloca companiei Air France noi fonduri sau alte ajutoare sub orice formă (angajamentul nr. 5) și de a nu se amesteca în gestiunea acesteia din alte motive decât cele legate de statutul său de acționar (angajamentul nr. 4).

256 În măsura în care societățile Maersk îi reproșează că a exclus din analiza sa rolul de transportatori aerieni mici și mijlocii, Comisia subliniază că aprecierea sa nu se limita doar la marile companii europene. Pentru a asigura că ajutorul nu afectează condițiile schimburilor comerciale într-o măsură contrară interesului comun, ea ar fi trebuit, în special, să dobândească certitudinea că ajutorul nu era utilizat pentru a tăia prețurile și că nu se mărea capacitatea într-un ritm mai mare decât cel al creșterii de pe piață. Această preocupare ar fi fost valabilă pentru toți concurenții Air France și pentru sectorul aviației civile europene în ansamblul său.

257 În ceea ce privește argumentul întemeiat pe faptul că ea nu a examinat efectul negativ al ajutorului asupra concurenței din serviciile aeriene regionale, Comisia susține că intervenienții nu aduc nici cea mai mică dovadă că obiecția lor, conform căreia, ajutorul ar descuraja dezvoltarea serviciilor cu destinație sau cu plecare din aeroporturile regionale. În ceea ce privește pretinsele efecte ale ajutorului asupra unei piețe mai mari decât cea acoperită efectiv de Air France asupra rutelor indirect concurente și asupra concurenței potențiale, Comisia declară că afirmațiile în acest sens sunt lipsite de fundament. Aceasta nu știa ce înseamnă amânarea proiectului intervenienților Maersk de a introduce o rută Billund-Paris. Ezitățile acestora și-ar avea probabil originea în intrarea companiei British Airways pe ruta Copenhaga-Paris în 1993, acaparând imediat 18 % din piață. În linii generale, Comisia consideră că decizia atacată respectă cerințele articolului 190 din tratat în ceea ce privește evaluarea impactului ajutorului asupra condițiilor schimburilor.

258 Air France consideră că întreaga decizie atacată arată că efectele ajutorului au fost apreciate într-un context comunitar. Astfel, Comisia a analizat situația și evoluția transportului aerian european, precum și efectele ajutorului asupra situației concurențiale a Air France, ținând seama de liberalizarea crescută a transportului aerian. În cele din urmă, întregul obiect al angajamentelor la care guvernul francez a scris ar fi tocmai acela de a evita ca ajutorul să poată fi utilizat de Air France în detrimentul concurenților săi.

Aprecierea Tribunalului

1. Cu privire la motivare

259 Având în vedere obiecțiile ridicate de reclamante și de părțile care au intervenit în sprijinul concluziilor lor, Tribunalul consideră că trebuie să se verifice, în primul rând, dacă decizia atacată conține o motivare suficientă în ceea ce privește aprecierea efectelor ajutorului asupra companiilor concurente ale Air France și asupra rutelor aeriene relevante. În această privință, Tribunalul reamintește că a invitat aceste părți reclamante și interveniente să depună observațiile pe care le prezentaseră Comisiei în cursul procedurii administrative în sensul articolului 93 alineatul (2) din tratat (a se vedea punctul 33 de mai sus).

260 Astfel cum s-a arătat mai sus (punctele 89-96), este, deci, necesar ca Tribunalul să examineze dacă motivația deciziei atacate arată, în mod clar și fără echivoc, raționamentul Comisiei, având în vedere în special obiecțiile esențiale pentru evaluarea proiectului ajutorului din perspectiva efectelor acestuia, pe care părțile interesate le-au adus la cunoștința Comisiei.

261 Din lectura tuturor observațiilor prezentate în fața Tribunalului se dovedește că unele din aceste părți insistaseră în special în fața Comisiei asupra necesității ca aceasta să evalueze efectele ajutorului asupra companiilor aeriene concurente ale Air France și asupra diferitelor legături aeriene în cauză. Astfel, s-a afirmat că ajutorul ar permite companiilor care aparțin grupului Air France să continue să exploateze poziția lor dominantă de pe piața internă franceză. Pe de altă parte, întrucât piața geografică relevantă din sectorul aerian este constituită din rute pe care utilizatorii le consideră substituibile, adică linii interurbane, ar trebui analizată chestiunea înlocuirii. Astfel, alte companii mai competitive ar putea prelua rute deservite până la momentul respectiv de Air France. Mai mult, Comisia ar trebui să fie atentă la efectele ajutorului asupra situației companiilor aeriene mici, dependente adesea de anumite legături specifice. Faptul că un transportator important cum este Air France ar obține un ajutor ar putea afecta echilibrul concurențial pe aceste rute.

262 Anumite părți interesate au subliniat impactul ajutorului contestat asupra concurenței de pe rutele internaționale din afara SEE. Astfel, Air France a folosit practici agresive de publicitate, afișând tarife foarte mici pentru zborurile via Paris cu destinația, în special, Hong Kong, Singapore, Jakarta, Tokyo, Cape Town și Johannesburg (KLM, observații, p. 1). Air France ar fi în concurență pe 8 din 20 de rute internaționale unde concurența este cea mai intensă (Regatul Unit, observații, p. 6). Celelalte companii comunitare prezente pe liniile extracomunitare ar fi afectate din cauza posibilei substituibilități de exemplu între Roma și Londra pentru un zbor cu destinația New York. Prin urmare, ar exista o situație de concurență pe toate rutele între Europa și America de Nord, pe de o parte și Extremul Orient, pe de altă parte. Astfel, British Airways ar fi în concurență cu alte companii în ceea ce privește zborurile Roma – New York și Paris - New York. Pentru multe din companiile europene, piața internă ar fi prea mică. În consecință, rutele extracomunitare ar fi vitale pentru supraviețuirea acestora pe termen lung, motiv pentru care mulți se bazează, într-o mare măsură, pe traficul transatlantic (p. ii, 57 și 58 din raportul Lexecon privind impactul concurențial al ajutorului de stat asupra industriei aeriene europene, prezentat de British Airways în cursul procedurii administrative și reprezentând anexa 17 la cererea în cauza T-371/94).

263 În ceea ce privește Comisia, trebuie reamintit că serviciile sale erau la rândul lor conștiente de problemele ridicate de efectele ajutorului asupra situației concurențiale a Air France, încât declaraseră deja, în comunicarea din 3 iunie 1994, datoria de a examina aceste efecte în ceea ce privește rutele internaționale și interne, pe care Air France întâmpină concurența altor transportatori europeni, adăugând că planul de restructurare al Air France nu includea o analiză a rețelei și a dezvoltării sale viitoare (JO p. 8).

264 În ceea ce privește decizia atacată, trebuie să se constate că, verificând dacă ajutorul nu afectează condițiile schimburilor într-o măsură contrară interesului comun, Comisia reamintește că declarase, la deschiderea procedurii administrative, că ea trebuia să analizeze efectele ajutorului asupra situației concurențiale a Air France pe rutele internaționale și interne, unde se află în concurență cu alte companii europene. În continuare, Comisia subliniază că guvernul francez și-a asumat angajamentul, pe durata planului de restructurare:

— de a nu mări numărul aeronavelor din flota Air France exploatată de aceasta peste 146 (condiția nr. 7);

— de a nu mări oferta Air France peste nivelul atins în 1993 pe rutele dintre Franța și celelalte țări din SEE (condiția nr. 8);

— de a asigura că Air France nu pune în aplicare practici care constau în propunerea de tarife mai mici decât cele practicate de concurenții săi pentru o ofertă echivalentă pe rutele pe care operează în interiorul SEE (condiția nr. 9);

— de a nu acorda un tratament preferențial companiei Air France în materie de drepturi de trafic (condiția nr. 10);

— de a asigura că Air France nu exploatează, între Franța și alte țări din SEE, un număr de rute regulate mai mare decât cel exploatat în 1993, și anume 89 de rute (condiția nr. 11);

— de a limita oferta Air Charter la nivelul anului 1993 (condiția nr. 12) (JO p. 79, 86, 88 și 89).

265 Comisia consideră că aceste angajamente, transformate în condiții de autorizare a ajutorului, limitează foarte mult libertatea de care dispune Air France în materie de capacitate de ofertă și de fixare a prețurilor și că aceste limitări sunt necesare pentru că ajutorul nu poate fi utilizat pentru a transfera dificultățile companiei asupra concurenților săi. Angajamentele ar împiedica Air France să ducă o politică tarifară agresivă pe toate rutele pe care operează în interiorul SEE (JO p. 86).

266 În ceea ce privește mai concret efectele ajutorului asupra pieței interne franceze, Comisia arată în continuare că:

— autoritățile franceze și-au asumat angajamentul de a modifica, conform Deciziei 94/290/CE a Comisiei din 27 aprilie 1994 privind o procedură în aplicarea Regulamentului (CEE) nr. 2408/92 al Consiliului (Cauza VII/AMA/II/93 - TAT - Paris/Orly - Londra) (JO L 127, p. 22), regulile de distribuire a traficului aplicate sistemului aeroportuar parizian astfel încât să le facă nediscriminatorii (condiția nr. 15);

— autoritățile franceze și-au asumat angajamentul de a se asigura că lucrările de amenajare a aerogării Orly-Sud, rezervată traficului internațional și a aerogării Orly-Vest, rezervată traficului intern, nu perturbă condițiile de concurență în detrimentul companiilor aeriene care deserveșc aeroportul Orly (condiția nr. 16);

— ea a adoptat la 27 aprilie 1994 o decizie conform căreia Franța este obligată să autorizeze transportatorii comunitari să își exercite drepturile de trafic asupra rutelor dintre Paris (Orly) și Toulouse, precum și dintre Paris (Orly) și Marseille, începând cu 27 octombrie 1994 cel târziu (JO p. 87 și 88).

267 Din lectura acestei expuneri de motive reiese că situația concurențială „rută cu rută” nu a fost examinată de Comisie, cu toate că o astfel de examinare fusese sugerată de părțile interesate și preconizată chiar de Comisie. În loc să analizeze în detaliu efectele ajutorului asupra diferitelor rute deservite de Air France, Comisia a ales să impună statului francez cele 16 condiții de autorizare a ajutorului stabilite la articolul 1 din decizia atacată. Rezultă că aceste condiții sunt considerate de Comisie corespunzătoare și suficiente pentru a asigura că efectele ajutorului asupra sectorului aviației civile care intră în sfera de aplicare a articolului 92 din tratat și a articolului 61 din Acordul SEE nu sunt contrare interesului comun.

268 Trebuie precizat că, în orice caz, condițiile referitoare la numărul maxim de avioane ale Air France (nr. 7), la interdicția de acordare a unui tratament preferențial în materie de drepturi de trafic companiei Air France (nr. 10) și la limitarea ofertei Air Charter (nr. 12), a cărei sferă nu are limite geografice, se referă la suprafața SEE. În ceea ce privește condițiile referitoare la nivelul ofertei Air France (nr. 8), practicile tarifare ale Air France (nr. 9), numărul maxim de rute exploatare (nr. 11), regulile de distribuire a traficului pentru sistemul aeroportuar parizian (nr. 15) și reamenajarea celor două aerogări Orly (nr. 16), acestea se referă în mod specific la piața geografică în interiorul SEE, inclusiv piața internă franceză. Comisia indică expres că, în opinia sa, aceste condiții limitează libertatea Air France și o împiedică să ducă o politică tarifară agresivă „pe toate rutele pe care le exploatează în interiorul Spațiului Economic European” (JO p. 86).

269 Tribunalul consideră că, în contextul motivării, acest mod de abordare a problematicii arată că, de fapt, Comisia nu s-a concentrat pe situația concurențială în interiorul SEE, înțelegându-se că întrebarea dacă acele condiții de autorizare susmenționate sunt într-adevăr suficiente și corespunzătoare în acest sens intră în sfera examinării pe fond. Chiar dacă această

motivare nu vine în urma observațiilor părților interesate care sugeraseră efectuarea unei examinări „rută cu rută”, ea demonstrează clar că s-a considerat oportună de către Comisie înlocuirea respectivei examinări prin mecanismul de 16 condiții de autorizare impuse statului francez. Aceasta permite părților interesate să identifice reacția Comisiei cu observațiile lor, să stabilească dacă abordarea aleasă de Comisie era bine întemeiată și să își apere interesele în fața instanței comunitare, contestând caracterul complet și adecvat al mecanismului de 16 condiții cu privire la situația concurențială dominantă în interiorul SEE.

270 Cu toate acestea, trebuie să se constate că expunerea de motive din decizia atacată nu conține nici cea mai mică indicație referitoare la situația concurențială a Air France în afara SEE. Pe de o parte, nu există o analiză a rețelei internaționale a Air France, care ar ține cont de rutele aeriene pe care această companie se află în concurență cu alte companii aeriene cu sediul în SEE. Pe de altă parte, condițiile de autorizare referitoare la nivelul ofertei Air France (nr. 8), la practicile sale de stabilire a prețurilor (nr. 9) și la numărul maxim de rute exploatare (nr. 11) nu se referă la rutele pe care Air France le exploatează sau intenționează să le exploateze către țările din exteriorul SEE și anume zborurile lung curier, în special transatlantice. Din punctul de vedere al Comisiei, Air France - consolidată din punct de vedere financiar de ajutorul autorizat - are, prin urmare, întreaga libertate de a-și mări capacitatea, de a crește numărul rutelor sale și de a practica tarife cât de mici dorește pe rutele internaționale în afara SEE.

271 Planul de restructurare al Air France prevede în mod expres dezvoltarea zborurilor lung curier, precum și mărirea frecvențelor pe rutele rentabile, iar autoritățile franceze au anunțat o creștere a ofertei Air France de 10,2 % pe rutele lung-curier (JO p. 76 și 77). Mai mult, părțile interesate atrăseseră atenția Comisiei, în primul rând, cu privire la problematica definiției pieței pertinente în materie de transport aerian care, în opinia lor, este constituită din rutele specifice pe care utilizatorii le consideră substituibile, în al doilea rând, cu privire la faptul că Air France încerca să atragă, printr-o campanie publicitară, clientela din Țările de Jos pentru zborurile cu destinație în afara SEE via Paris, Air France demonstrând astfel că aceste zboruri sunt în mare măsură substituibile prin intermediul unui trafic aerian de legătură corespunzător și, în al treilea rând, cu privire la caracterul esențial al acestor zboruri pentru supraviețuirea pe termen lung a numeroase companii europene.

272 Trebuie să se adauge că, în Hotărârea sa din 5 octombrie 1992 (Air France/Sabena, menționată la punctele 218 și 219 de mai sus), Comisia a definit piața relevantă ca transportul aerian regulat care permite conectarea a două arii geografice și anume un fascicul de rute aeriene, cu condiția ca acestea să fie substituibile între ele, o astfel de substituție fiind cauzată de diverși factori, cum ar fi, în special, lungimea rutelor, distanța care separă diferite aeroporturi situate la capătul rutelor respective sau frecvența zborurilor pe fiecare rută (punctul 25). În consecință, Comisia a concluzionat, în materie de rute între Europa și Africa neagră francofonă (*Afrique noire francophone*), că piața relevantă putea fi definită ca un fascicul de rute între toate punctele de plecare din SEE, pe de o parte și fiecare din destinațiile individuale din Africa, pe de altă parte (punctul 39).

273 Tribunalul consideră că, în ceea ce privește această practică decizională și ținând seama de observațiile făcute în acest sens de părțile interesate, Comisia era obligată să se pronunțe cu privire la legăturile aeriene în afara SEE deservite de Air France, beneficiar al ajutorului autorizat, în concurență cu alte companii situate în interiorul SEE. Într-adevăr, astfel cum a hotărât Curtea în Hotărârea sa Bremer Vulkan/Comisia (menționată la punctul 94 de mai sus, punctele 53 și 54), aceste indicații cu privire la piețele în cauză, în special poziția întreprinderii beneficiare a unui ajutor și cea a întreprinderilor concurente, constituie un element esențial al motivării unei decizii referitoare la compatibilitatea unui proiect de ajutor cu piața comună în sensul articolului 92 din tratat. În cazul în care hotărârea menționată anterior a fost pronunțată în conformitate cu articolul 92 alineatul (1), Tribunalul consideră că o astfel de motivare se impune, de asemenea, în temeiul articolului 92 alineatul (3) litera (c) din tratat și al articolului 61 alineatul (3) litera (c) din Acordul SEE cu privire la întrebarea dacă ajutorul afectează condițiile schimburilor într-o măsură contrară interesului comun.

274 Întrucât nu a extins condițiile de autorizare nr. 8, 9 și 11 la rutele din afara SEE deservite de către Air France, Comisia era obligată să evalueze – în cadrul examinării pieței relevante – eventuala substituie a zborurilor în afara SEE efectuate, de exemplu, de la Paris, Londra, Roma, Frankfurt, Copenhaga, Amsterdam sau Bruxelles și deci eventuala situație de concurență, cu privire la aceste zboruri, între companiile aeriene a căror platformă este situată într-unul din aceste orașe.

275 Importanța unei asemenea motivări este ilustrată de cifrele pe care reclamantele în cauza T-371/94 le-au prezentat în fața Tribunalului, fără a fi contrazise cu privire la acest punct, pentru a demonstra că o mare parte din cifrele de afaceri și beneficiile British Airways, SAS și KLM se realizează pe rutele din afara SEE, în special pe rutele cu Statele Unite, Canada, Africa, Orientul Mijlociu, India și Extremul Orient (cererea nr. 212 și nota de subsol 282). Astfel cum a admis Curtea în Hotărârea Bremer Vulkan/Comisia (menționată la punctul 94 de mai sus, punctul 34), aceste elemente, ulterioare datei adoptării deciziei atacate, pot fi luate în considerare ca ilustrând obligația de motivare pe care o are Comisia. În orice caz, anumite părți interesate subliniaseră, în fața Comisiei, că rutele extracomunitare și, în special, transatlantice, erau vitale pentru supraviețuirea a numeroase companii europene și că, în cazul acestora, concurența era cea mai puternică.

276 Mai mult, este evident că o creștere a capacităților Air France și calitatea sa de lider în materie de tarife mici pe o anumită rută în afara SEE între platforma sa și aeroportul din Paris (CDG) poate avea repercusiuni asupra traficului aerian de legătură către această platformă. Astfel, în măsura în care importanța economică a platformei din Paris va crește în detrimentul altor platforme situate în interiorul SEE, traficul aerian de legătură către Paris va crește proporțional și, în consecință, în detrimentul traficului aerian de legătură către alte platforme. Argumentul părților interesate referitor la situația companiilor aeriene mici, adesea dependente de câteva rute specifice, pare deci esențial, astfel încât Comisia ar fi trebuit să se pronunțe, de asemenea, în această privință. Drept exemplu, trebuie să se adauge că, astfel cum British Midland a subliniat în ședință în fața Tribunalului, fără a fi contrazisă în acest sens, 30 % din pasagerii săi au fost pasageri inter-linii, care se întreprău către alte destinații pe linii lung curier. În consecință, Comisia nu putea trece sub tăcere situația micilor companii active în traficul aerian de legătură.

277 Problematika rutelor din afara SEE și a traficului aerian de legătură asociat acestora nu ar putea fi considerat reglat de efectul combinat al condițiilor de autorizare nr. 7 (limitarea numărului de avioane ale Air France) și nr. 9 (restricția de „price-leadership” a Air France pentru traficul aerian de legătură în interiorul SEE) sau de către datoria Air France de a atinge obiectivele restructurării sale. Astfel, dacă într-adevăr rutele din afara SEE sunt cele care aduc cele mai mari beneficii, Air France ar avea tot interesul să utilizeze cea mai mare parte a avioanelor sale pe liniile internaționale cele mai profitabile, fără a compromite în vreun fel succesul restructurării sale. În ceea ce privește traficul aerian de legătură, este suficient să se arate că nimic nu obligă compania Air France să își asume responsabilitatea pentru acesta ea însăși, acest trafic către platforma din Paris putând fi asigurat de către oricare companie aeriană, alta decât Air France, cum ar fi Air Inter, nesupusă condițiilor de autorizare impuse de Comisie (a se vedea mai sus punctul 215); importanța economică a condiției nr. 9, în măsura în care aceasta se referă la traficul aerian de legătură asigurat de Air France în interiorul SEE, pare deci nesemnificativă în raport cu problema globală a liniilor din afara SEE.

278 În cele din urmă, în cazul în care condiția de autorizare nr. 12 impune companiei Air Charter limite de ofertă absolute, care se referă deci, de asemenea, la liniile din afara SEE, importanța sa economică cu 17 aeronave este atât de mică în raport cu cea a Air France încât existența acestei condiții nu este de natură, prin ea însăși, să compenseze pentru lipsa motivării privind situația Air France pe aceste linii. Același lucru este valabil pentru condiția de autorizare nr. 10 care le interzice autorităților franceze să acorde companiei Air France un tratament preferențial în materie de drepturi de trafic. Astfel, dacă această condiție vizează, de asemenea, drepturile referitoare la rutele din afara SEE, aceasta nu ar putea fi decât în beneficiul companiilor aeriene susceptibile să beneficieze de ea. Este vorba aici, în esență, de companiile din țările terțe și de companiile franceze, cum ar fi Air France, Air Inter, Air Charter, Air Liberté, Corsair, AOM, TAT și Euralair, în ipoteza în care acestea înțeleg să deservească aceste rute din și cu destinația Franța. Pe de altă parte, celelalte companii europene care, în concurență cu Air France, deserveșc rutele din afara SEE în principal de pe propriile lor platforme situate în afara Franței nu beneficiază de condiția nr. 10 decât într-o măsură nesemnificativă.

279 Este adevărat că atât Comisia, cât și intervenientele, Air France și Republica Franceză, au pretins, în cadrul prezentei proceduri, că drepturile de trafic pe rutele din afara SEE, în special transatlantice, erau reglementate prin acorduri bilaterale și că o restricție impusă în ceea ce privește tarifarea, capacitatea și numărul de rute ar fi cauzat prejudicii Air France, reducând competitivitatea acesteia pe piețele externe. Ele au susținut că o astfel de restricție ar fi avantajat numai companiile din afara SEE și, prin urmare, ar fi fost în mod evident contrară interesului comun. Cu toate acestea, trebuie să se constate că acest raționament, avansat de agenții Comisiei și de interveniente în fața Tribunalului, nu figurează în decizia atacată. Rezultă că acest argument nu este acoperit de principiul colegialității și, prin urmare, nu ar putea fi reținut. În consecință, acesta nu poate remedia lipsa motivării care afectează decizia atacată cu privire la acest punct (a se vedea mai sus punctele 116-118).

280 Rezultă din toate considerațiile precedente că motivarea deciziei atacate nu respectă cerințele articolului 190 din tratat în ceea ce privește evaluarea efectelor ajutorului asupra

situației concurențiale a Air France cu privire la rețeaua sa de rute externe SEE și traficul aerian de legătură aferent acesteia. Această lipsă a motivării nu-i permite Tribunalului să examineze temeinicia argumentelor avansate la aceste puncte (a se vedea mai sus punctele 238 și următoarele). Mai mult, Tribunalul nu este în măsură să se pronunțe cu privire la argumentele referitoare la practicile tarifare ale Air France pe rețeaua sa din afara SEE, pretins finanțate de ajutor, în calitate de măsuri operaționale (a se vedea mai sus punctele 142 și 143).

281 Cu toate acestea, Tribunalul poate să examineze dacă aprecierea de către Comisia a efectelor ajutorului asupra situației concurențiale a Air France în interiorul SEE rezistă în fața obiecțiilor de fond ridicate de reclamante și de intervenientele în sprijinul pretențiilor acestora.

2. Cu privire la temeinicie

282 Trebuie să se reamintească, mai întâi, că aprecierile de ordin economic în temeiul articolului 92 alineatul (3) litera (c) din tratat, în privința cărora Comisia se bucură de o mare putere discreționară, trebuie efectuate într-un context comunitar (Hotărârea Philip Morris/Comisia, menționată la punctul 79 de mai sus, punctul 24), ceea ce înseamnă că aceasta este obligată să examineze impactul unui ajutor asupra concurenței și a comerțului intracomunitar (Hotărârea Tribunalului din 6 iulie 1995, AITEC și alții/Comisia, cauzele conexe T-447/93, T-448/93 și T-449/93, Rec. p. II-1971, punctul 136). În prezenta cauză, decizia atacată fiind adoptată, de asemenea, în temeiul articolului 61 din Acordul SEE, Tribunalul constată că, la rândul său, contextul de examinat definit de jurisprudența menționată anterior, trebuie extins la SEE.

283 Trebuie să se adauge că, în Hotărârea sa din 25 iunie 1970, Franța/Comisia (cauza 47/69, Rec. p. 487, punctul 7), Curtea a hotărât că, în vederea aprecierii dacă un ajutor afectează în mod negativ condițiile schimburilor într-o măsură contrară interesului comun, este necesar să se examineze, în special, dacă nu există un dezechilibru între, pe de o parte, taxele impuse întreprinderilor interesate și, pe de altă parte, beneficiile care rezultă din atribuirea ajutorului în cauză. Tribunalul concluzionează în acest sens că îi revine Comisiei, în cadrul examinării sale cu privire la impactul unui ajutor de stat, astfel cum a arătat ea însăși în Al paisprezecelea Raport al său cu privire la politica în domeniul concurenței (1984, p. 143, nr. 202), de a pune în balanță efectele benefice ale ajutorului cu efectele negative ale acestuia asupra condițiilor schimburilor și asupra menținerii unei concurențe nedenate.

284 În ceea ce privește întrebarea dacă, în prezenta cauză, Comisia a procedat la o astfel de ponderare, trebuie să se reamintească, mai întâi, că decizia atacată prezintă istoricul diverselor planuri de restructurare adoptate de Air France din 1991 pentru a face față problemelor sale financiare: CAP'93, în cadrul căruia Air France a primit 5,8 miliarde FF, PRE 1 și PRE 2 (JO p. 74). Prin urmare, Comisia a ținut seama de antecedentele proiectului contestat și, în special, de suma de 5,8 miliarde deja plătite sub formă de ajutor, atunci când a evaluat efectele benefice și negative ale ajutorului care face obiectul prezentelor litigii.

285 Atunci când a constatat că guvernul francez este acționar majoritar al Air France (JO p. 76) și a impus autorităților franceze să înceapă procesul de privatizare (articolul 1 alineatul (2)

din decizia atacată, JO p. 88), Comisia a luat, de asemenea, în considerare faptul că Air France aparținea sectorului public. Aprobarea de către Comisie a unui ajutor plătit unei întreprinderi publice nu constituie în sine o discriminare a întreprinderilor private concurente beneficiarului ajutorului. Astfel cum rezultă din Hotărârea Curții din 21 martie 1991, Italia/Comisia (menționată la punctul 125 de mai sus, punctul 19), Comisia trebuie să respecte, chiar și în materie de ajutoare de stat, principiul egalității de tratament între întreprinderile publice și private. Prin urmare, Comisia putea autoriza ajutorul de stat contestat fără a discrimina concurenții privați ai Air France, în măsura în care ajutorul nu aduce atingere condițiilor schimburilor într-o măsură contrară interesului comun.

286 Comisia nu era obligată nici să compare, în prezentul context, măsurile de restructurare preconizate de Air France cu cele adoptate de alte companii aeriene, nici, cu atât mai mult, să solicite ca restructurarea companiei Air France să se bazeze pe cea a unei alte companii (a se vedea, în această privință, mai sus punctele 135 și 211). Astfel, caracterul adecvat al măsurilor de restructurare a unei întreprinderi este în funcție de situația sa individuală, precum și de contextul economic și politic în care se înscrie adoptarea măsurilor în cauză. În prezenta cauză, Comisia a constatat, la data adoptării deciziei atacate în iulie 1994, o anumită relansare economică în sectorul aviației civile europene, existența unor perspective destul de favorabile pentru acest sector și absența unei crize structurale de supracapacitate (JO p. 81 și 82). Aceste date puteau justifica faptul că măsurile de restructurare preconizate de Air France și acceptate de Comisie erau mai puțin severe decât cele executate de alte companii în ceea ce privește situația lor și contextul lor specific.

287 Dacă, astfel cum s-a constatat deja mai sus (punctul 267), Comisia nu a verificat, în examinarea impactului ajutorului asupra concurenței și comerțului în interiorul SEE, situația concurențială „rută cu rută” și, prin urmare, nu a apreciat, în ceea ce privește fiecare din rutele efectiv sau potențial deservite de Air France, condițiile unei concurențe directe sau indirecte cu alte companii aeriene, ea a impus totuși statului francez o serie de condiții în vederea limitării marjei de acțiune a Air France, în special în materie de capacitate, de ofertă și de stabilire a tarifelor (a se vedea punctele 264 - 268).

288 Tribunalul consideră că această alegere de principiu ține de puterea de apreciere de care Comisia dispune în acest domeniu. Pe de o parte, Comisia are, în principiu, competența de a însoți o decizie care autorizează un ajutor în temeiul articolului 92 alineatul (3) litera (c) din tratat cu condiții care urmăresc să asigure că ajutorul autorizat nu aduce atingere condițiilor schimburilor într-o măsură contrară interesului comun (Hotărârea Tribunalului din 13 septembrie 1995, TWD/Comisia, cauzele conexe T-244/93 și T-486/93, Rec. p. II-2265, punctul 55). Pe de altă parte, Air France, una din cele trei mari companii europene, este activă în interiorul întregului SEE. Prin urmare, Comisia putea considera că efectele ajutorului trebuiau evaluate nu în raport cu anumite rute individuale sau regiuni specifice, ci în raport cu întregul SEE. În acest sens, nu pare eronată acoperirea întregului teritoriu de acțiune al Air France printr-o rețea de obligații care să aibă ca obiectiv protecția tuturor concurenților săi actuali și potențiali împotriva oricărei politici agresive pe care aceasta ar putea fi tentată să o ducă, cu atât mai mult cu cât Comisia a întărit mecanismul condițiilor de autorizare, cerând, la articolul 2 al treilea paragraf din decizia atacată, verificarea respectării lor de către consultanți independenți.

289 Această concluzie nu este contrazisă de abordarea pe care Comisia a ales-o în special în deciziile sale Aer Lingus (menționată la punctul 55 de mai sus, JO p. 39) și Olympic Airways (menționată la punctul 174 de mai sus, JO p. 30 și 35), în care ea a procedat efectiv la evaluarea anumitor rute specifice deservite de companiile aeriene în cauză. Pentru aceste două companii, relativ mici în comparație cu Air France, o anumită rută poate avea o importanță fundamentală în activitățile lor, ceea ce justifică faptul că examinarea impactului unui ajutor acordat uneia din aceste companii se concentrează în acest mod, în timp ce rețeaua aeriană deservită de Air France în interiorul SEE prezintă un caracter mai omogen.

290 În măsura în care eficiența condițiilor impuse statului francez a fost contestată în fața Tribunalului, în special în ceea ce privește posibilitățile avute de Air France de a eluda aceste condiții, trebuie să se constate că utilitatea juridică și practică a unor astfel de condiții de autorizare constă în faptul că, dacă întreprinderea beneficiară nu le-ar respecta, statul membru în cauză ar fi responsabil să asigure buna punere în aplicare a deciziei de autorizare, iar Comisia ar fi responsabilă să aprecieze dacă trebuie cerută rambursarea ajutorului (Hotărârea Tribunalului din 12 decembrie 1996, AIUFFASS și AKT/Comisia, cauza T-380/94, Rec. p. II-2169, punctul 128). În această privință, trebuie să se reamintească că, în Hotărârea sa din 4 februarie 1992, British Aerospace și Rover/Comisia (cauza C-294/90, Rec. p. I-493, punctul 11), Curtea a hotărât că, în cazul în care statul nu respectă condițiile la care Comisia a supus o decizie de aprobare a unui ajutor, Comisia poate, în temeiul articolului 93 alineatul (2) al doilea paragraf din tratat, să sesizeze imediat Curtea, prin derogare de la articolele 169 și 170 din tratat.

291 Având în vedere acest sistem de funcționare a condițiilor aflate la baza unei decizii care autorizează un ajutor, simpla afirmație că una sau alta din aceste condiții nu va fi respectată nu ar putea contesta legalitatea însăși a acestei decizii (Hotărârea AIUFFASS și AKT/Comisia, menționată la punctul 290 de mai sus, punctul 128). Astfel, la modul general, legalitatea unui act comunitar nu ar putea depinde de eventualele posibilități de a le eluda, nici de considerațiile retrospective privind gradul său de eficiență (Hotărârea Schroeder, menționată la punctul 81 de mai sus, punctul 14).

292 Prin urmare, trebuie scoase din examinare, ca irelevante, toate motivele întemeiate, împotriva legalității deciziei atacate, pe faptul că monitorizarea punerii în aplicare a condițiilor de autorizare impuse de statul francez va fi inefficientă sau că Air France va avea posibilități de a eluda aceste condiții. În măsura în care s-ar dovedi ulterior că aceste condiții nu au fost în întregime respectate sau că Air France a reușit efectiv să se sustragă în mod abuziv respectării lor, Comisia are responsabilitatea de a examina, după caz, cu ocazia plății tranșelor a doua și a treia ale ajutorului, posibilitatea unei reduceri a sumei ajutorului autorizat sau de a aprecia dacă trebuie să i se solicite Republicii Franceze recuperarea totală sau parțială a ajutorului plătit.

293 În consecință, numai motivele întemeiate pe inadecvarea intrinsecă și manifestă a condițiilor de autorizare, în special pe sfera lor insuficientă din punct de vedere juridic, pot fi susceptibile să conteste legalitatea deciziei atacate.

294 Tribunalul consideră că, în mod contrar motivului invocat, în acest context, de către reclamantă în cauza T-394/94, Comisia nu a comis nicio eroare prin limitarea sferei celor mai multe din aceste condiții la durata planului de restructurare. Astfel, este evident că restricțiile impuse în vederea limitării impactului ajutorului nu puteau dura la infinit. În circumstanțele prezentei cauze, nu pare arbitrar faptul că expirarea duratei condițiilor în cauză coincide cu finalul punerii în aplicare a planului de restructurare.

295 În lumina considerațiilor precedente trebuie examinate în continuare motivele împotriva anumitor condiții de autorizare specifice. Această examinare va releva în definitiv dacă, în loc să autorizeze ajutorul și să își însoțească decizia cu mai multe condiții de autorizare, Comisia ar fi trebuit să decidă că ajutorul ar aduce atingere condițiilor schimburilor într-o măsură contrară interesului comun.

296 Sub această rezervă, motivul întemeiat pe caracterul eronat al metodei alese de Comisie pentru a examina impactul ajutorului asupra interesului comun nu ar putea fi acceptat.

a) Cu privire la condiția de autorizare nr. 1

297 Trebuie reamintit faptul că această condiție obligă autoritățile franceze să asigure „că întregul ajutor este exclusiv în beneficiul companiei Air France. Prin Air France se înțelege Compania Națională Air France, precum și orice societate pe care ea o controlează într-un procent mai mare de 50 %, cu excepția Air Inter. Pentru a evita orice fel de transfer al ajutorului către compania Air Inter, se va crea un holding înainte de 31 decembrie 1994 care va deține o participație majoritară în companiile Air France și Air Inter. Nu se efectuează niciun transfer financiar care nu s-ar înscrie într-o relație comercială normală între societățile Grupului, atât înainte, cât și după crearea efectivă a holdingului. Astfel, toate prestările de servicii și transferurile de bunuri între societăți sunt efectuate la prețuri de piață; Air France nu poate în niciun caz aplica tarife preferențiale în favoarea Air Inter”.

Sumarul argumentelor reclamantelor

298 Reclamantele susțin că, prin neincluderea companiei Air Inter în aprecierea ei, Comisia a comis o eroare care a golit de conținut condițiile de autorizare a ajutorului. De exemplu, reducerea capacității minime cerute de Air France ar fi puternic facilitată de faptul că Air Inter are posibilități nelimitate de creștere a capacității. Comisia ar fi considerat în mod eronat că structura de holding avută în vedere ar împiedica Air Inter să beneficieze de ajutor sub orice formă. Air France și Air Inter ar constitui o unitate economică, astfel încât ele trebuie să fie considerate o singură întreprindere în scopul aplicării normelor comunitare care reglementează ajutoarele de stat. Schimbarea de raport între Air France și Air Inter, care nu ar mai fi acela de societate mamă/filială, ci acela de două companii controlate de același holding, nu ar modifica cu nimic această concluzie. Între timp, concurența între Air France și Air Inter ar fi de neconceput, dat fiind că ele au aceleași interese economice.

299 În acest context, reclamantele în cauza T-371/94, bazându-se pe articole de presă apărute în august și în septembrie 1994, afirmă că președintele holdingului va fi domnul Christian Blanc, care își va păstra postul de președinte al Air France; 14 alți directori ar fi aleși dintre directorii și angajații Air France și Air Inter. Președintele Air Inter ar prezida, de asemenea, consiliul de administrație al holdingului și, pe de altă parte, ar fi fost numit președintele noului centru al Air France pentru activitățile sale europene, „Centre de résultat Europe”. Air Inter ar fuziona cu „Centre de résultat Europe” al Air France de la finalul planului de restructurare, adică de la 1 ianuarie 1997. În acest interval, Air Inter ar începe să exploateze anumite rute europene ale Air France în locul acesteia. Pe de altă parte, Air France și Air Inter ar deține cote în aceleași întreprinderi și și-ar fi consolidat cooperarea în mai multe domenii. Mai mult, Comisia însăși ar fi identificat compania Air Inter ca un activ esențial al Air France care nu putea fi cedat.

300 În opinia acestor reclamante, faptul că Air Inter face parte din același grup cu Air France, precum și declarația conform căreia Air Inter va fuziona cu Air France, îi permite companiei Air Inter să „conteze” pe ajutor. Astfel, Air Inter ar putea să le ofere băncilor asigurarea că finanțarea sa conține relativ puține riscuri și că, în urma fuziunii, obligațiile sale ar fi onorate de noua companie.

301 În măsura în care Comisia a impus, în decizia atacată, că se pot stabili numai rapoarte comerciale normale între companiile grupului, aceste reclamante consideră că această condiție nu putea împiedica compania Air Inter să beneficieze de ajutorul contestat. Astfel, ar exista numeroase moduri în care cele două companii ale aceluiași grup, în special atunci când ele au activități și filiale comune, pot schimba bunuri și servicii în condiții care nu au nicio legătură cu cele de pe piață, fără nicio altă posibilitate de verificare.

302 În acest context, ele subliniază că dreptul fiscal francez, în special teoria fiscală a „actului anormal de gestiune” referitoare la cheltuielile deductibile din profitul unui grup de societăți, nu furnizează nicio modalitate de a verifica faptul că Air Inter nu va beneficia, nici direct, nici indirect, de ajutorul acordat companiei Air France. Astfel, transferuri directe, precum și acordarea de avantaje financiare de către comisii sau prețuri preferențiale de către Air France către Air Inter, prin anticiparea fuziunii între cele două companii, nu ar putea fi considerate acte anormale de gestiune.

303 Reclamantele adaugă că domeniul de aplicare a condiției impuse rămâne limitat, prin faptul că nu acoperă transferul de către Air France către Air Inter a rutelor europene și a intervalurilor orare rentabile.

304 În ceea ce privește schimburile de sloturi între Air France și Air Inter, reclamantele precizează că astfel de schimburi se produc frecvent între companii aeriene. Astfel, sloturile aeroportuare ar fi un activ esențial care permite unei companii aeriene să exploateze o rută dată. Prin urmare, ar exista o piață pe care sloturile sunt schimbate între ele. Cu toate acestea, nu ar exista un „preț de piață”. Companiile aeriene care fac parte din același grup ar putea

schimba între ele sloturi pentru a pune în aplicare o strategie de grup. Strategia grupului Air France ar viza să extindă operațiunile companiei Air Inter dincolo de frontierele franceze către Europa și mai departe, în așteptarea fuziunii prevăzute pentru 1 ianuarie 1997. Prin urmare, Air France ar putea foarte bine să ofere companiei Air Inter un interval orar de vârf foarte rentabil pentru exploatarea unei anumite rute. Din acest motiv, condiția impusă de Comisie în vederea menținerii separării între Air France și Air Inter ar fi inefficientă.

305 În ceea ce privește toate rutele, posibilitatea ca Air Inter să cunoască dinainte, prin intermediul companiei Air France, rutele pe care aceasta intenționează să le abandoneze i-ar conferi un avantaj considerabil față de concurenții independenți. Astfel, Air Inter ar putea să-și pregătească intrarea pe o anumită rută pentru a fi pregătită, în cazul în care Air France și-ar anunța public retragerea de pe linia în cauză. Pe de altă parte, posibilitatea ca Air Inter să beneficieze de infrastructura deținută de Air France în aeroporturile și în țările respective ar reprezenta un alt avantaj important față de companiile concurente care doresc să intre pe rutele respective.

306 Acestea ar fi motivele pentru care Air France își poate transfera rutele către Air Inter. Această constatare ar fi ilustrată de articole de presă apărute în septembrie 1994, care reproduc declarații oficiale ale Air France (anexa 33 la cerere). În afară de aceasta, reclamantele arată că un acord din 1992 între Air France și Air Inter prevede transferul echipajului Air France către Air Inter pentru toate rutele europene pe care Air Inter ar începe să opereze. Ar fi vorba aici de un tip de acord care nu ar fi putut fi încheiat între două companii aeriene independente în cadrul SEE.

307 Pentru a demonstra strategia grupului urmărită de Air France și Air Inter, reclamantele fac trimitere la „ABC World Airways Guide” din luna iunie 1994, care reproduce orarele numeroaselor companii aeriene care operează în lumea întreagă. Această lucrare ar regrupa zborurile companiei Air Inter sub un cod „AF”. Această utilizare a codului „AF” ar permite prezentarea unei rute care constă într-un zbor intern deservit de Air Inter și într-un zbor internațional deservit de Air France drept un singur zbor fără escală, motiv pentru care acestui zbor îi este conferită o prioritate în sistemul computerizat de rezervare.

308 Societățile Maersk adaugă că comportamentul ulterior al Air France și al grupului său demonstrează nerespectarea condiției care urmărește că Air Inter își păstrează autonomia comercială și financiară. Astfel, numerele de zbor ale Air Inter ar relua, în scopul coordonării sistemelor electronice de rezervare, codul computerizat al Air France; Air Inter ar adopta numele viitoarei companii europene a grupului și ar propune produsul său simplificat și tarifele sale mici pe mai multe rute europene, în principal la plecarea din Orly. Mai mult, reducerea prețurilor practicate de Air Inter nu s-ar putea explica decât prin circumstanța că, în câțiva ani, toate pierderile înregistrate de Air Inter vor fi absorbite de cele ale Air France, care, între timp, va fi beneficiat de ajutor și, prin urmare, va fi mai bine plasat pentru a suporta astfel de pierderi.

309 Mai mult, intervențiile subliniază că Air France și Air Inter au dat în folosință, la 2 ianuarie 1995, primul aparat din noul serviciu comun, regional și de legătură, intitulat „Air

France Air Inter Express”. Conform propriei documentații a Air France, această nouă abordare comună ar fi expresia unei politici comune în perspectiva fuziunii celor două companii. Faptul că un anumit grad de integrare a flotelor a fost deja realizat ar demonstra nu numai eroarea făcută de Comisie când a concluzionat că Air Inter nu ar fi un beneficiar al ajutorului, ci, de asemenea, inadvertențele măsurilor destinate să împiedice orice exces al ajutorului.

310 Pe de altă parte, companiile aeriene în curs de restructurare ar introduce în mod normal programe de reducere a costurilor în întregul lor grup, pentru a contribui astfel la o diminuare a pierderilor. Air France ar putea, datorită ajutorului contestat, să evite să ceară o astfel de contribuție de la Air Inter. În consecință, Air Inter ar fi în măsură să finanțeze dezvoltarea actuală a activităților sale, cu toate că, fără ajutor, ea ar fi fost obligată să pună în aplicare măsuri de austeritate. Prin urmare, Air Inter ar fi cel puțin un beneficiar indirect al ajutorului în cauză.

311 În ședință, reclamantele în cauza T-371/94 au reamintit că, potrivit condiției nr. 1, ajutorul contestat era destinat companiei Air France, precum și oricărei alte societăți din care Air France deținea mai mult de 50 %. Prin urmare se consideră că aceste societăți sunt beneficiare ale ajutorului. Cu toate acestea, niciuna din ele nu ar fi avut nevoie de restructurare sau, dacă ele aveau nevoie de o restructurare, ele nu ar fi prezentat un plan de restructurare. Autorizarea ajutorului în favoarea Air France și a 80 din filialele sale ar fi, prin urmare, în mod evident ilegală, în special în ceea ce privește filialele active în sectoarele care nu au legătură cu transportul aerian.

312 Comisia, Republica Franceză și Air France contestă temeinicia obiecțiilor ridicate.

Aprecierea Tribunalului

313 În ceea ce privește argumentele întemeiate pe caracterul intrinsec inadecvat al condiției de autorizare nr. 1, pe motiv că excluderea Air Inter din domeniul de aplicare al deciziei atacate nu ar ține seama de realitățile economice, în special unitatea economică constituită de Air France și Air Inter, trebuie reamintit că ajutorul contestat ar urmări dubla finalitate de a contribui la reducerea considerabilă a datoriei Air France și la finanțarea planului său de restructurare care expiră la 31 decembrie 1996. Prin autorizarea ajutorului, Comisia trebuia, prin urmare, să asigure că realizarea acestor obiective nu a fost compromisă de relațiile existente între compania națională Air France și compania Air Inter în interiorul grupului Air France, în special prin transferul direct sau indirect către Air Inter a unei părți a ajutorului. În plus, astfel cum s-a arătat mai sus (punctele 214 – 216), Comisia trebuia să ia în considerare faptul că Air Intern constituia un activ strategic important al Air France, astfel încât nu se putea solicita celor două companii să se separe în totalitate și definitiv.

314 În aceste împrejurări, Tribunalul consideră că, în exercitarea puterii largi de apreciere de care dispune, Comisia era autorizată să considere că, odată instituit mecanismul de holding, Air France și Air Inter ar constitui companii autonome din punct de vedere juridic și financiar, în scopul aplicării regimului specific al ajutoarelor de stat. Astfel, acest mecanism – combinat

cu sistemul de verificare prin consultanți independenți și cu eșalonarea plății ajutorului în trei tranșe, în temeiul articolului 2 din decizia atacată - putea fi calificat ca un motiv suficient și adecvat pentru a garanta că Air France este singurul beneficiar al ajutorului și pentru a transforma structura juridică a Air France și Air Inter, care ar trece de la regimul de dependență dintre filială și societatea mamă și cel al societăților surori independente.

315 Separarea juridică și financiară a celor două companii, în sensul regimului de ajutoare de stat, nu este contestată de faptul că acestea au în comun filiale și membri din echipele lor de conducere, nici de interesele lor aeriene concordante. Acestea sunt elemente pur factuale care pot, cel mult, să determine Comisia și consultanții independenți să fie în mod special vigilenți în activitatea lor de control, în temeiul articolului 2 din decizia atacată, cu privire la aplicarea corectă a planului de restructurare, precum și la îndeplinirea condițiilor legate de aprobarea ajutorului.

316 Același lucru este valabil și în ceea ce privește fuziunea celor două companii, prevăzută pentru 1 ianuarie 1997. Independent de faptul că, în iulie 1994, Comisia nu dispunea de un proiect specific și detaliat al unei astfel de fuziuni, de care ar fi putut să țină seama în decizia atacată, trebuie să se constate că posibilitatea de a se uni cu grupul Air France la finalul perioadei de restructurare nu se limita în niciun fel la compania Air Inter. Astfel, aceasta nu se diferențiază de nicio altă companie aeriană independentă de Air France, în sensul regimului de ajutoare de stat. Pe de altă parte, este evident că Air France, precum orice întreprindere care a primit un ajutor de stat, trebuia să poată să-și regăsească libertatea de manevră, odată încheiată etapa de restructurare însoțită de restricții impuse de Comisie.

317 Dacă este adevărat că însăși motivarea deciziei atacate nu se referă nici la interdependența de fapt a Air France și Air Inter, nici la perspectivele unei eventuale fuziuni între cele două companii, Tribunalul estimează totuși că menținerea holdingului, a cărei consecință era de a garanta independența lor juridică, a făcut superfluă orice altă motivare în această privință. Astfel, în economia generală a deciziei, Air Inter reprezintă o companie autonomă, care nu va beneficia de ajutor. Rezultă că aceasta trebuie tratată, pe durata acestei autonomii, ca orice altă companie aeriană care nu beneficiază de ajutor și independentă de Air France.

318 În ceea ce privește schimburile de linii și de intervale orare între Air France și Air Inter, trebuie să se constate că aceste tranzacții nu constituie o particularitate a relațiilor dintre aceste două companii. Este vorba mai degrabă despre o practică obișnuită pentru toate companiile aeriene. Astfel, precum a declarat guvernul francez în ședință, fără a fi contrazis în acest sens, Air France a schimbat, în 1996, în aeroportul din Paris (CDG), 50 de intervale orare cu 30 de companii externe grupului Air France, dintre care două cu British Airways, unul cu British Midland și unul cu KLM. Cu Air Inter nu ar fi avut loc niciun schimb în cursul sezonului de iarnă 1994/1995; un singur schimb ar fi avut loc pentru sezonul de vară 1995 și patru pentru sezonul de iarnă 1995/1996. În ceea ce privește schimburile de linii, guvernul francez a arătat că linia Paris-Dresda a fost preluată de Lufthansa după ce Air France ar fi abandonat-o, în timp ce Jersey Air European a preluat linia Paris-Glasgow și Crossair linia Bordeaux-Geneva.

319 În acest context, trebuie să se adauge că transferul eventual de la Air France la Air Inter a liniilor și intervalelor orare rentabile, în schimbul liniilor și intervalelor orare nerentabile, ar contraveni restructurării, astfel cum a fost concepută chiar de Air France în proiectul său și ar pune în pericol realizarea obiectivelor de exploatare și de productivitate stabilite în decizia atacată. Prin urmare, Comisia putea să considere că mecanismul de control instaurat de articolul 2 din decizia atacată era suficient pentru a aface față acestei ipoteze puțin probabile.

320 În ceea ce privește argumentul potrivit căruia Air Inter era cel puțin un beneficiar indirect al ajutorului, în lipsa căruia Air France ar fi trebuit să solicite de la aceasta o contribuție financiară pentru restructurarea sa, trebuie reamintit că, în exercitarea puterii sale largi de apreciere, Comisia era autorizată să considere justificată menținerea companiei Air France restructurate la nivelul a două alte companii europene de mari dimensiuni (a se vedea mai sus punctul 209) și că Air Inter constituia un activ strategic important și, prin urmare, inalienabil, al Air France (a se vedea mai sus la punctele 214 - 216). În consecință, Comisia putea estima că această poziție a Air France ar fi afectată dacă, în locul autorizării ajutorului însoțită de crearea holdingului descris mai sus, Air Inter ar fi trebuit să mobilizeze fonduri proprii sau să se îndatoreze singură, pentru a contribui la finanțarea restructurării Air France. În aceste împrejurări, Air Inter nu ar putea fi calificată ca beneficiar indirect al ajutorului.

321 Argumentele întemeiate pe caracterul inefficient al unui control al punerii în aplicare a condiției de autorizare nr. 1 sau al eventualei eludări a acesteia de către Air France nu sunt de natură să afecteze însăși legalitatea deciziei atacate, din moment ce se referă numai la etapa ulterioară adoptării acestei decizii sau chiar perioadei de restructurare a Air France (a se vedea mai sus punctul 292). Din același motiv, trebuie eliminate toate referințele pe care reclamantele și intervenientele în sprijinul concluziilor acestora le-au făcut la comportamentul Air France și/sau Air Inter ulterior adoptării deciziei atacate (a se vedea mai sus punctul 81).

322 În ceea ce privește problemele de control ridicate în materie de drept fiscal, este suficient să se constate că consultanții independenți - responsabili în temeiul articolului 2 din decizia atacată de verificarea punerii corecte în aplicare a planului de restructurare și realizarea condițiilor legate de aprobarea ajutorului - departe de a fi limitați la conceptele dreptului fiscal francez, sunt liberi să controleze etanșeitatea separării juridice și financiare a Air France și Air Inter potrivit metodelor economice, financiare și contabile pe care le consideră adecvate. Executarea acordului din 1992, care prevede transferul echipajului de zbor al Air France către Air Inter în cursul perioadei de valabilitate a condițiilor de autorizare impuse de decizia atacată, ar trebui în mod evident să respecte aceste condiții, în special condiția nr. 1, potrivit căreia toate prestările de servicii între Air France și Air Inter ar fi efectuate la prețuri de piață, controlul respectării acestei condiții intrând în cadrul etapei ulterioare deciziei atacate.

323 Astfel, întrucât s-a susținut că condiția de autorizare nr. 1 permitea plata ajutorului către filiale ale Air France care nu erau supuse niciunei obligații de restructurare, este suficient să se arate că condiția de autorizare nr. 6 impune ca ajutorul să fie utilizat exclusiv de către Air France „în scopuri care țin de restructurarea companiei”, ceea ce interzice ca acesta să fie în beneficiul filialelor care nu sunt supuse restructurării. În ceea ce privește Air Charter, care face, de altfel obiectul condițiilor de autorizare nr. 12 și 13, trebuie să se precizeze că sectorul charter al Air France este vizat de planul de restructurare contestat (p. 22 din plan). Tribunalul

consideră că, în exercitarea puterii largi de apreciere de care dispune, Comisia putea să se limiteze la această reglementare generală, consolidată de mecanismul de control de la articolul 2 din decizia atacată și să considere că numai chestiunile esențiale privind Air France, Air Inter și Air Charter necesitau o reglementare mai detaliată.

324 Rezultă că obiecțiile formulate împotriva condiției de autorizare nr. 1 trebuie respinse.

b) Cu privire la condiția de autorizare nr. 3

325 Trebuie să se amintească faptul că această condiție obligă autoritățile franceze să se asigure că „Air France execută punerea în aplicare completă a proiectului pentru întreprindere, astfel cum a fost prezentat Comisiei Europene la 18 martie 1994, în special în ceea ce privește obiectivele de productivitate care urmează, exprimate prin raportul EPKT/angajat pe durata planului de restructurare:

— 1994: 1 556 200 EPKT/angajat, - 1995: 1.725.500 EPKT/angajat, - 1996: 1 829 200 EPKT/angajat”.

326 Trebuie adăugată mențiunea Comisiei potrivit căreia indicatorul de eficiență EPKT reprezintă numărul de pasageri-km transportați și numărul de tone-km transportate (o tonă-km fiind considerată, pentru a face o comparație, echivalentă cu venitul de 3,5 pasageri-km) pentru fiecare membru al echipajului. Acest indicator ar fi reprezentativ pentru nivelul total al cererii de transport atât de călători, cât și de mărfuri (JO, p. 83).

Sumarul argumentelor reclamantelor

327 Reclamantele consideră că EPKT este o unitate de măsură nefiabilă. Dată fiind diversitatea activităților transportatorilor, ar fi foarte dificil să se pună la punct o unitate de măsură compusă unică care să poată să țină seama, în mod valabil, de toți parametrii. Prin urmare, ideal ar fi să se utilizeze o serie largă de indicatori pentru a măsura performanța în diverse domenii specifice ale sectorului transportului aerian. Comisia ar fi încălcat această normă elementară, evaluând productivitatea actuală și viitoare a Air France cu ajutorul unei singure unități de măsură, și anume EPKT, care, potrivit cunoștinței reclamantelor, nu este niciodată utilizată pe piața transporturilor aeriene.

328 Reclamantele subliniază faptul că, în mod normal, ele își măsoară productivitatea pe baza „tonelor-km transportate” (în continuare „TKT”) pe angajat sau a „pasagerilor-km transportați” (în continuare „PKT”) pe angajat, fără a combina cele două unități. O unitate de măsură precum EPKT, care amestecă pasageri-km și tone-km, ar dubla importanța pasagerilor. În plus, această unitate de măsură ar combina prestații de servicii cu totul diferite, și anume transportul de mărfuri și cel de pasageri. Cu cât este mai mare procentul mărfurilor, cu atât costurile unitare ar fi mai mici, în special atunci când o companie utilizează aparate care nu transportă decât marfă. Aceasta ar contribui la apariția unei companii de transport de mărfuri extrem de eficientă în comparație cu o companie de transport de călători.

329 Pe de altă parte, întrucât EPKT reprezintă numai înmulțirea numărului de pasageri transportați (inclusiv mărfurile convertite în număr de pasageri) la numărul de kilometri parcurși, o modalitate simplă de a mări această cifră a EPKT ar fi deservirea liniilor lung-curier, ceea ce mărește numărul kilometrilor parcurși. Statisticile disponibile arată că Air France face tocmai acest lucru pe liniile transatlantice: și-ar mări capacitatea, cu toate că toate celelalte companii aeriene și-ar diminua-o pe a lor. Mai mult, această unitate de măsură nu ar oferi nicio indicație cu privire la rentabilitatea activităților unei companii aeriene, întrucât înmulțirea numărului de pasageri cu numărul de kilometri parcurși nu ar fi relevante pentru veniturile obținute și costul de transport al pasagerilor. În consecință, Air France ar putea prezenta rezultate satisfăcătoare din punct de vedere al numărului de pasageri înmulțit cu kilometrii parcurși, însă încasările sale nu ar fi mai puțin dezastruoase.

330 În cele din urmă, chiar dacă EPKT ar fi o unitate de măsură adecvată, un anumit număr de factori ar pune sub semnul întrebării fiabilitatea sa. Mai întâi, în Comunicarea sa din 3 iunie 1994, Comisia nu a făcut trimitere la productivitatea Air France decât în termeni de „locuri-km oferite” (în continuare „LKO”). În continuare, în Decizia sa 94/662 (menționată la punctul 145 de mai sus), Comisia a măsurat productivitatea Air France numai în termeni de persoane angajate per avion, de pasageri transportați per pasageri, de locuri-km oferite per angajat și de pasageri-km plătitori per angajat. În final, nu ar exista niciun consens cu privire la un criteriu de echivalență „corect” între randamentele operațiunilor de transport de mărfuri și de pasageri.

331 Reclamantele subliniază, de asemenea, că cifrele de productivitate ale Air France nu țin seama de prestările de servicii oferite de echipajele aeronavelor de tip „wet-lease” (adică închirierea aeronavelor cu tot cu echipaj), nici de cele ale personalului subcontractat. Astfel, productivitatea măsurii „per angajat” ar fi mărită în mod artificial dacă persoanele care nu fac parte din efectivele Air France ar fi contribuit de fapt la productivitatea sa. La ora actuală, Air France închiriază aeronave cu echipaj de la mai multe companii. Pragurile EPKT/angajat cerute pentru plata celor trei tranșe ale ajutorului ar putea să fie atinse, mărind pur și simplu numărul închirierilor cu echipaj sau numărul subcontractărilor, având în vedere că angajamentele impuse de către Comisie nu interzic această posibilitate. În acest context, reclamantele precizează că Air France închiria de la TAT aeronave și echipaje complete, adică nu numai echipajul tehnic de zbor. În plus, Air France a închiriat și a continuat să închirieze aparate și echipaje complete de la Air Littoral și de la Brit’Air.

332 În sfârșit, reclamantele consideră că obiectivele de productivitate stabilite de condiția nr. 3 sunt prea slabe în raport cu cele realizate de alte companii aeriene. În acest context, ele îi reproșează Comisiei că s-a limitat să compare productivitatea Air France cu cea estimată pentru șapte alte companii aeriene europene în 1996 (JO p. 83). Acest grup ar cuprinde Alitalia și Iberia, care cunosc dificultăți majore și al căror viitor este incert. Comisia ar fi inclus, de asemenea, printre cele șapte companii aeriene, două alte companii, SAS și Swissair, care asigură în medie legături mult mai scurte decât Air France și a căror productivitate pare astfel neobișnuit de scăzută. Ar fi justificată numai o comparație cu companii care desfășoară activități și acoperă distanțe comparabile cu cele ale Air France. Pentru a măsura eficiența Air France pe piața transporturilor aeriene, ar fi fost mai folositor să se compare productivitatea sa viitoare cu cea a companiile aeriene „sănătoase”, cum ar fi KLM, British Airways, SAS și

Lufthansa. În orice caz, o astfel de comparație ar fi în mod sigur o aproximație, întrucât Comisia nu putea avea o idee precisă cu privire la măsurile de restructurare puse în aplicare de acest grup de companii.

333 Comisia, Republica Franceză și Air France contestă temeiul acestor motive.

Aprecierea Tribunalului

334 Trebuie să se constate că condiția nr. 3 nu se limitează la a solicita realizarea unor obiective de productivitate exprimate în EPKT, însă impune autorităților franceze să facă astfel încât Air France să pună în întregime în aplicare planul său de restructurare, obiectivele în temei de EPKT nefiind indicate decât cu titlu de exemplu specific. De asemenea, în temeiul articolului 2 din decizia atacată, plata celei de-a doua și a treia trașe ale ajutorului este subordonată, între altele, realizării efective a proiectului pentru întreprindere și a rezultatelor prevăzute „(în special în ceea ce privește rezultatele exploatarii și coeficienții de productivitate exprimați în EPKT/angajat [...])”. Rezultă că creșterea productivității globale a Air France nu ar fi măsurată exclusiv în EPKT, însă ar trebui, de asemenea, să fie apreciată în raport cu alte obiective de creștere a productivității menționate în planul de restructurare, în special cele privind reducerea personalului și a investițiilor, a economiilor la achiziții, îmbunătățirea utilizării timpului de lucru și blocarea salariilor.

335 Reducând astfel la dimensiunile sale reale semnificația unității EPKT/angajat, trebuie să se arate că aceasta reprezintă un indicator de productivitate fizică care contabilizează atât pasagerii, cât și mărfurile transportate, ținând seama - prin utilizarea coeficientului de conversie 3,5 - de realitatea economică potrivit căreia costurile de transport pentru o tonă de marfă și efectivele necesare în acest sens sunt cu mult mai mici decât cele aferente transportului de pasageri, în timp ce situația este inversă în ceea ce privește veniturile realizate de aceste două tipuri de transport. Această unitate de măsură, departe de a dubla numărul pasagerilor, permite astfel să se constate dacă o companie, cu un număr egal de angajați, transportă mai mulți pasageri și mărfuri decât înainte pe distanțe identice per ansamblu sau dacă transportă același număr și cantitate cu mai puțini angajați, îmbunătățindu-și astfel productivitatea fizică.

336 Este adevărat și Comisia a recunoscut ea însăși în fața Tribunalului că EPKT nu este un criteriu infailibil în orice împrejurare. Astfel, este posibil ca, în cursul perioadei de restructurare a Air France, coeficientul de conversie 3,5 să varieze. Totuși, nu poate fi contestat nici faptul că EPKT este adecvat pentru a măsura productivitatea unei companii precum Air France, al cărui transport de mărfuri reprezintă o componentă esențială a activității aeriene, până la 40 % din sarcina comercială globală. Pe de altă parte, Air France utilizează în mod tradițional această unitate de măsură încă din 1978. În aceste împrejurări, Comisia era întemeiată să utilizeze EPKT, printre ceilalți factori relevanți pentru productivitatea companiei, pentru a măsura productivitatea Air France.

337 Această concluzie nu este infirmată de niciunul din elementele prezentate de către reclamante și părțile intervenite în sprijinul pretențiilor lor.

338 În ceea ce privește lipsa de coerență reproșată Comisiei, prin faptul că indicatorul EPKT nu figurează în Decizia 94/662 (menționată la punctul 145 de mai sus) adoptată în aceeași zi cu decizia care face obiectul prezentelor litigii, este suficient să se constate că Decizia 94/662, contrar celei atacate în speță, a concluzionat că ajutorului acordat Air France anterior era incompatibil, în sensul articolului 92 alineatul (1) din tratat și a refuzat să aplice paragraful (3) din acest articol, în lipsa unui plan de restructurare veritabil al Air France. În aceste împrejurări, nu se pune problema stabilirii, în Decizia 94/662, a unor obiective de productivitate exprimate în EPKT pentru Air France.

339 Având în vedere eventualitatea unei amplificări artificiale a cifrei EPKT printr-o simplă creștere a numărului de kilometri parcurși, Comisia a subliniat în mod corect că este illogic ca Air France să pună în zbor, doar în scopul de a parcurge kilometri, avioane care nu sunt suficient de pline și să compromită astfel, sub controlul Comisiei și al consultanților independenți în temeiul articolului 2 din decizia atacată, reușita generală a planului său de restructurare. Pe de altă parte, indicatorii utilizați de companiile reclamante pentru a-și măsura propria productivitate, TKT și PKT, sunt expuși aceluiași risc de manipulare, prin faptul că multiblicatorul lor este, de asemenea, numărul de kilometri parcurși.

340 Același lucru este valabil în cazul motivului întemeiat pe închirierea aeronavelor cu echipaj. Deși este adevărat că recurgerea la închirierea aeronavelor cu echipaj permite îmbunătățirea raportului EPKT/angajat, în măsura în care aceste aeronave contribuie la creșterea EPKT fără ca echipajele lor să se numere în numitorul raportului, această denaturare există, indiferent de unitatea de măsură, din moment ce are legătură cu numărul de angajați (LKO, TKT, PKT) și nu este deci specifică EPKT. În plus, închirierile aeronavelor cu echipaj reprezintă o practică curentă în sectorul transportului aerian, astfel încât situația Air France nu diferă fundamental, în această privință, de cea a altor transportatori europeni. În cele din urmă, dacă Air France ar fi recurs într-adevăr la numeroase închirieri de aeronavă cu echipaj, ar fi compromis, sub controlul Comisiei și al consultanților independenți, realizarea propriului său plan de restructurare care prevede chiar o reducere a personalului, o mai bună utilizare a flotei și a echipajelor, precum și o compresie a costurilor. În consecință, Comisia era îndreptățită să nu țină seama, în acest context, de impactul eventualelor contracte de închiriere de aeronave cu echipaj.

341 În ceea ce privește motivul formulat împotriva alegerii celor șapte companii aeriene utilizate pentru a compara productivitatea acestora cu cea a Air France, Tribunalul consideră că Comisia era autorizată să raporteze această comparație la un număr relativ mare de companii, pentru a obține, pe cât posibil, o adevărată medie caracteristică a sectorului. Astfel, ea nu era obligată să aleagă numai companiile cele mai performante sau specializate pe zborurile lung-curier, ci putea, de asemenea, să includă în această comparație și alte companii, precum Alitalia, Iberia, SAS și Swissair, considerând că o astfel de abordare ținea seama de complexitatea activității de transport aerian în totalitatea sa. În consecință, nu a fost stabilită nicio eroare evidentă de apreciere în alegerea a șapte companii aeriene.

342 În ultimul rând, același lucru se aplică tezei potrivit căreia obiectivele de productivitate stabilite prin condiția nr. 3 erau prea slabe. Este vorba în acest caz de o simplă afirmație

nesusținută de elemente concrete care pot demonstra o eroare manifestă din partea Comisiei cu privire la acest punct. În aceste împrejurări, Comisia putea să se limiteze la a contrazice această afirmație, precizând că, potrivit aprecierii sale, obiectivele de productivitate erau rezonabile, suficiente și realizabile.

343 Rezultă din considerentele precedente că motivele formulate împotriva condiției de autorizare nr. 3 nu pot fi acceptate.

c) Cu privire la condiția de autorizare nr. 6

344 Trebuie să se reamintească că această condiție obligă autoritățile franceze să asigure „ca, pe durata planului, ajutorul să fie utilizat exclusiv de către Air France în scopul restructurării companiei și nu pentru achiziționarea de noi participații în cadrul altor companii aeriene”.

Sumarul argumentelor reclamantelor

345 În opinia reclamantelor, această condiție este în mod intrinsec deficitară, întrucât ajutorul ar fi în principal utilizat pentru a susține diferitele operațiuni ale Air France. Sfera condiției ar fi, de asemenea, limitată de interpretarea oferită de Air France. Potrivit acesteia, interdicția de a achiziționa participații la capitalul altor companii aeriene nu s-ar aplica plății achizițiilor încheiate anterior adoptării deciziei atacate, nici majorării unei participații deținute deja în cadrul altor companii aeriene, cum ar fi Sabena. Pe de altă parte, condiția prevăzută la articolul 92 alineatul (3) litera (c) din tratat, potrivit căreia ajutorul de stat nu trebuie utilizat decât pentru restructurarea beneficiarului, ar implica, în sine, că beneficiarul nu este autorizat să achiziționeze participații în companii aeriene. Astfel, achiziționarea de participații în alte companii nu ar putea în niciun caz să fie considerată o măsură de restructurare.

346 Comisia contestă temeiul acestor motive.

Aprecierea Tribunalului

347 Trebuie să se constate că, astfel cum a subliniat Comisia în fața Tribunalului, textul acestei condiții interzice utilizarea ajutorului atât pentru achiziționarea de noi participații, cât și pentru majorarea participațiilor existente. În ceea ce privește argumentul privind finanțarea ilegală atât a activităților de funcționare, cât și a ultimei tranșe a prețului de achiziție al participării la capitalul Sabena, este suficient să se amintească faptul că motivele formulate în această privință au fost deja respinse (a se vedea mai sus punctele 137 - 141 și 223).

348 În ceea ce privește presupusul caracter superfluu al condiției nr. 6, trebuie să se arate că, chiar dacă se presupune că interdicția de a utiliza un ajutor pentru achiziționarea de participații figurează deja la articolul 92 alineatul (3) litera (c) din tratat, utilitatea unei astfel de condiții constă în a permite Comisiei să sesizeze direct Curtea, în temeiul articolului 93 alineatul (2) al doilea paragraf, fără a fi obligată să deschidă în prealabil procedura de la articolul 93 alineatul

(2) primul paragraf sau pe cea de la articolul 169 (a se vedea Hotărârea British Aerospace și Rover/Comisia, menționată anterior la punctul 290, punctul 11). Pe de altă parte, condiția nr. 6 nu se limitează la a interzice achiziția de participații, ci impune de asemenea utilizarea exclusivă a ajutorului în scopuri legate de restructurarea Air France.

349 Rezultă că motivele formulate împotriva condiției de autorizare nr. 6 trebuie să fie respinse.

d) Cu privire la condiția de autorizare nr. 7

350 Trebuie amintit faptul că această condiție obligă autoritățile franceze „ca pe durata planului, să nu mărească la peste 146 numărul aeronavelor din flota Companiei Naționale Air France exploatată de aceasta”.

Sumarul argumentelor reclamantelor

351 Reclamantele consideră că a fost o eroare din partea Comisiei să considere că această condiție va fi funcțională. Astfel, aceasta nu ar reglementa activitățile de închiriere de aeronavă cu echipaj, prin intermediul cărora Franța ar putea mări numărul de aeronave de care dispune în mod efectiv. În plus, Comisia nu ar fi luat în considerare faptul că Air France poate continua să comande noi aeronave și să își extindă flota prin intermediul Air Inter, nu numai deoarece prezența acestora din urmă în grupul Air France semnifică faptul că ambele companii au în comun interese economice importante, ci și având în vedere fuziunea lor prevăzută pentru începutul anului 1997. Toate aeronavele noi comandate și primite prin Air Inter ar reveni la Air France în 1997. Pe de altă parte, nimic nu ar interzice Air France să finanțeze achiziția de aeronave pentru Air Inter. Strategia grupului Air France ar fi aceea de a face din Air Inter un transportator european. În această privință, exploatarea anumitor linii pe care Air France le exploatare ar fi transferată către Air Inter. Un astfel de mecanism ar echivala în practică cu faptul de a permite Air France să își extindă flota operațională la peste 146 de aeronave, recurgând la flota societății sale surori, a cărei extindere nu este limitată de niciun angajament.

352 Comisia contestă temeiul acestor motive.

Aprecierea Tribunalului

353 În ceea ce privește eventualele contracte de închiriere de aeronavă cu echipaj, trebuie să se constate că, astfel cum a declarat Comisia în fața Tribunalului, condiția nr. 7 se aplică de asemenea aeronavelor închiriate împreună cu propriile echipaje. Astfel, prin impunerea unei limite la numărul de aeronave ale flotei „exploatate” de către Air France, această condiție se referă nu numai la propriile aeronave ale Air France, ci de asemenea la cele pe care o altă companie le-ar fi pus la dispoziția sa în scopul exploatării acestora. Pe de altă parte, această condiție trebuie luată împreună cu planul de restructurare al Air France care, sub

supravegherea Comisiei și a consultanților independenți în temeiul articolului 2 din decizia atacată, prevede că numărul locurilor oferite va fi cu mult redus față de 1993 (JO p. 75).

354 În ceea ce privește trimiterile la Air Inter, este suficient să se amintească faptul că, pe durata restructurării Air France, Air Inter trebuie considerată a fi o companie autonomă, că relațiile comerciale între cele două companii sunt reglementate de condiția de autorizare nr. 1, că o posibilă eludare prin intermediul Air Inter a condițiilor impuse companiei Air France, chiar dacă poate determina Comisia să solicite recuperarea ajutorului plătit, nu afectează legalitatea deciziei atacate și că eventuala fuziune dintre Air France și Air Inter se referă la această ultimă companie la fel ca la oricare altă companie aeriană independentă de Air France (a se vedea mai sus punctele 292 și 313 – 315).

355 În consecință, motivele formulate împotriva condiției de autorizare nr. 7 trebuie să fie respinse.

e) Cu privire la condiția de autorizare nr. 8

356 Trebuie amintit că această condiție obligă autoritățile franceze „să nu mărească, pe durata planului, oferta Companiei Naționale Air France peste nivelul atins în 1993 pentru legăturile [...] dintre Paris și destinațiile din Spațiul Economic European (7 045 milioane LKO [și] între provincie și destinațiile din Spațiul Economic European (1 413,4 milioane LKO). Această ofertă putea fi mărită cu 2,7 % anual, cu excepția cazului în care indicele de creștere a fiecărei piețe aferente este mai mic. Cu toate acestea, dacă indicele anual de creștere al acestor piețe depășește 5 %, oferta va putea fi mărită, dincolo de 2,7 %, cu creșterea de peste 5 %”.

Sumarul argumentelor reclamantelor

357 Reclamanta în cauza T-394/94 îi reproșează Comisiei faptul că a comis o eroare vădită de apreciere concluzionând, în decizia atacată, că sectorul transportului aerian european nu este atins de o criză structurală de supracapacitate. Astfel, se pare că Comisia nu ar fi ținut seama de existența în trecut și în prezent a unei supracapacități, în pofida faptului că aceasta a fost în mod expres confirmată de „Comité des sages” în raportul său privind aviația civilă europeană, întocmit în ianuarie 1994 chiar la cererea Comisiei. „Comité des sages” ar fi estimat, în special, că supracapacitatea era în parte imputabilă ajutoarelor de stat care fuseseră acordate. Teza Comisiei, potrivit căreia supracapacitatea nu este decât un „fenomen temporar”, ar fi astfel infirmată de propriile surse ale Comisiei.

358 Reclamantele consideră că, într-un sector afectat de supracapacitate, contraponderea unui ajutor de stat trebuie să fie o reducere a ofertei beneficiarului, chiar dacă piața se află în expansiune. Această obligație ar exista în continuare, chiar dacă supracapacitatea nu este decât un fenomen temporar. Reclamantele în cauza T-371/94 consideră că noțiunea de „justificare compensatorie” ocupă un loc central în numeroase decizii ale Comisiei, inclusiv în cele referitoare la ajutoarele de stat acordate unor producători de automobile din anii 1980, epocă în care piața automobilelor ar fi suferit de supracapacitate, însă cunoștea o creștere importantă [a

se vedea, în special, Decizia 89/661/CEE a Comisiei din 31 mai 1989 privind ajutoarele acordate de guvernul italian întreprinderii Alfa Romeo (sectorul automobile) (JO L 394, p. 9)]. Acestea adaugă că justificarea compensatorie nu poate fi evitată numai prin faptul că piața este în creștere, dat fiind că nu se poate exclude sub nicio formă riscul reapariției unei supracapacități. Regatul Danemarcei consideră că o comparație cu deciziile Sabena, TAP, Aer Lingus și Olympic Airways (menționate la punctele 55 și 174 de mai sus) demonstrează că în toate aceste cauze se impuneau reduceri de capacitate beneficiarului ajutorului de stat.

359 Pe de altă parte, Comisia ar fi comis o eroare când a declarat - în baza statisticilor IATA care prevăd o creștere anuală de 6 % a traficului - că supracapacitatea pe piața transporturilor aeriene ar putea dispărea până în 1995. Astfel, statisticile IATA nu ar fi prea solide, iar estimările acesteia ar fi adesea eronate. În plus, creșterea traficului nu putea fi analizată fără a ține seama de factorii care o generează. Pe piața transporturilor aeriene, creșterea pe care o cunoaște în prezent traficul ar fi fost obținută în mare parte printr-o scădere a tarifelor și, prin urmare, prin reducerea randamentului sub nivelul necesar supraviețuirii multor companii aeriene.

360 Reclamantele afirmă că Air France a putut utiliza Air Inter pentru a-și mări capacitatea și cota de piață fără restricții până în momentul fuziunii lor în 1997. În acest context, reclamantele amintesc că, dacă este puțin probabil ca Air France să exploateze un număr mai mare de linii interne, acest lucru se datorează planului său strategic în cadrul căruia exploatarea rețelei naționale și a anumitor linii europene a fost încredințată companiei Air Inter.

361 Reclamantele subliniază că limitările capacității se aplică numai legăturilor dintre Franța și destinațiile din interiorul SEE, altele decât cele franceze. Cu excepția legăturii Paris (CDG)-Nisa, Air France nu ar exploata în interiorul SEE decât legăturile dintre Franța și alte țări ale SEE. De la intrarea în vigoare a Regulamentului (CEE) nr. 2408/92 al Consiliului din 23 iulie 1992 privind accesul operatorilor de transport aerian comunitari la rutele aeriene intracomunitare (JO L 240, p. 8, denumit în continuare „Regulamentul nr. 2408/92”), transportatorii aeriени din SEE ar fi liberi să exploateze orice rută între două state membre ale SEE și să ofere servicii limitate de cabotaj în interiorul oricărui stat membru, altul decât propriul lor stat. Ar rezulta că Air France are libertate totală în ceea ce privește capacitatea pe care o poate oferi pe rutele dintre două state membre ale SEE, altele decât Franța, precum și pe rutele din interiorul unui stat membru al SEE, altul decât Franța.

362 Reclamentele sunt de părere că condiția nr. 8 nu urmărește să reglementeze capacitatea oferită de Air France în interiorul Franței. În plus, limitările aduse capacității ar avea o importanță mică, deoarece, în 1993 - anul de referință - oferta Air France atinsese un nivel record. În plus, condiția nu s-ar aplica traficului de pasageri. Comisia nu ar explica de ce nu a fost impusă nicio limită capacității Air France în materie de mărfuri. În cele din urmă, angajamentul referitor la creșterile capacității nu ar împiedeca Air France să recurgă la închirieri cu echipaj pentru creșterea capacității sale.

363 De asemenea, reclamantele îi reproșează Comisiei faptul că a comis o eroare vădită de apreciere atunci când a stabilit o legătură între limitarea capacității Air France și o scădere a cotei de piață a acesteia în SEE. Astfel, Comisia a declarat, în decizia atacată, că, prin limitarea ofertei Air France sub indicele de creștere a pieței, „cota sa de piață în SEE” s-ar fi restrâns în beneficiul concurenților săi (JO p. 87). Potrivit reclamantelor, chiar dacă limitarea maximă la 2,3 % (adică 5 % - 2,7 %) din indicele de creștere a capacității Air France se aplica, aceasta își putea menține cota de piață prin simpla creștere a coeficientului său de ocupare la ușor peste 1 %. Regatul Unit semnaleză aceeași greșeală evidentă de apreciere, adăugând că rezultă dintr-o creștere de 3,8 % a coeficientului de ocupare (JO p. 87) și dintr-o creștere autorizată de 2,7 % a capacității că numărul pasagerilor Air France ar trebui să crească cu 6,6 % (adică $1,038 \times 1,027 = 1,066$), această cifră depășind previziunile de creștere a pieței de 5,5 % pe an (JO p. 77).

364 Comisia, Republica Franceză și Air France contestă temeiul acestor motive.

Aprecierea Tribunalului

365 Afirmând, în decizia atacată, că sectorul aviației civile europene nu ar suferi de o supracapacitate structurală, dat fiind că supracapacitatea existentă nu ar trebui să fie decât un fenomen temporar, Comisia s-a bazat în esență pe statistici ale IATA din 1993 care prevăd în cazul traficului aerian o creștere anuală de 6 % (JO p. 82). IATA este un organism internațional de renume mondial din care fac parte aproape toate companiile aeriene și care publică în mod regulat previziuni de trafic recunoscute în branșă. Rezultă că, fără a comite o eroare vădită, Comisia se putea baza pe cifrele publicate de acest organism pentru a concluziona că nu exista o supracapacitate structurală.

366 Această analiză nu este în contradicție cu raportul „Comité des sages”, care, chiar dacă recomandă în termeni generali să se prevadă o reducere a capacității, nu se pronunță cu privire la caracterul structural sau temporar al supracapacității existente (p. 18 și 22 din anexa 13 la cererea din cauza T-394/94). Pe de altă parte, astfel cum a subliniat Air France în fața Tribunalului, fără a fi contrazisă în acest sens, evoluția transportului aerian a confirmat analiza Comisiei, având în vedere că supracapacitatea a dispărut între timp.

367 În continuare, Tribunalul consideră că constatarea lipsei unei supracapacități structurale autoriza Comisia să concluzioneze că situația sectorului aviației nu justifica o reducere globală a capacităților (JO p. 82). De aici rezultă direct că, prin faptul că s-a abținut să impună o reducere a capacităților Air France sau Air Charter, Comisia nu a comis o eroare vădită de apreciere. Din această perspectivă, Comisia nu era obligată să efectueze o analiză, pe baza situației capacităților, a rutelor aeriene pe care Air France și filialele sale se aflau în concurență cu alte companii europene, însă putea să se limiteze la stabilirea unor limite pentru extinderea Air France, în măsura în care aceste limite nu compromiteau șansele companiei de a restabili viabilitatea sa financiară și competitivitatea. Aceste considerații se aplică de asemenea sectorului transportului de mărfuri, care, astfel cum s-a constatat mai sus (punctul 336), constituie o activitate importantă a Air France.

368 Având în vedere situația specifică a Air France, una din primele trei mari companii europene, trimiterea la eventuale reduceri ale capacității, efectuate de alte companii de dimensiuni mai mici, precum Aer Lingus, TAP, Sabena sau Olympic Airways, este lipsită de relevanță. Același lucru este valabil în ceea ce privește trimiterea la piața autovehiculelor din anii 1980, prin faptul că nu a fost adusă nicio dovadă care să poată stabili relevanța specifică a acestei piețe pentru analiza sectorului aviației civile dintre anii 1992 - 1994 și a perspectivelor acestuia pe termen mediu (1994 - 1997). În ceea ce privește riscul de a utiliza Air Inter pentru a mări capacitatea Air France, este suficient să se amintească faptul că cele două companii trebuie să fie considerate independente pe durata restructurării Air France. În ceea ce privește, în fine, contractele de închiriere cu echipaj, Comisia a declarat în fața Tribunalului că orice zbor al unei aeronave închiriate împreună cu echipajul său ar fi luat în considerare ca fiind un zbor Air France în sensul condiției nr. 8. Reclamantele au luat act de această declarație fără a o contesta.

369 În ceea ce privește presupusul caracter prea restrâns al condiției nr. 8, trebuie să se admită că aceasta nu reglementează numai rutele dintre Franța și celelalte țări din SEE și, prin urmare, nu limitează oferta Air France pe liniile dintre două țări din SEE, altele decât Franța, pe liniile din interiorul unei țări din SEE, alta decât Franța și pe liniile interne franceze. Prin faptul că s-a limitat la rețeaua Franța – SEE, Comisia nu a depășit totuși limitele puterii sale largi de apreciere.

370 Astfel, Comisia putea să nu țină seama de piața internă franceză, întrucât Air France nu exploata decât o singură linie internă, având în vedere că transportatorul național francez era - și este în continuare pe termen mediu - compania Air Inter, astfel încât excluderea liniilor interne franceze nu putea avea decât un impact neglijabil. Același lucru este valabil pentru liniile din interiorul oricărei alte țări din SEE decât Franța, dat fiind că statele din SEE nu erau obligate – în temeiul articolului 3 alineatul (2) din Regulamentul nr. 2408/92 și al punctului 64.A, capitolul VI din anexa XIII la Acordul SEE (Transporturi - Listă prevăzută la articolul 47, JO 1994, L 1, p. 422), modificat prin Decizia Comitetului mixt al SEE nr. 7/94 de modificare a Protocolului 47 și a anumitor anexe la Acordul SEE (JO 1994, L 160, p. 1, 87) – să autorizeze, înainte de sfârșitul perioadei de restructurare a Air France, exercitarea drepturilor de cabotaj. În consecință, exploatarea unor astfel de linii ar putea fi considerată excepțională și ne semnificativă din punct de vedere economic. Această considerație este la fel de relevantă pentru exploatarea liniilor dintre două țări din SEE, altele decât Franța, Comisia fiind îndreptățită să nu țină seama de importanța economică a unei astfel de activități fără nicio legătură cu platforma Air France din Paris.

371 În ceea ce privește motivul întemeiat pe lipsa aprecierii corecte a efectelor unei limitări a capacității Air France asupra evoluției cotei sale de piață, este necesar să se admită că fraza care figurează în decizia atacată conform căreia „limitând oferta Air France sub creșterea pieței, cota sa de piață în SEE se va restrânge în beneficiul concurenților săi” (JO p. 87), poate părea eronată în măsura în care cota de piață a unei întreprinderi nu depinde de volumul capacităților sale, ci de gradul utilizării lor. Este totuși necesar să se amintească că oferta Air France, adică capacitățile companiei, este exprimată, în termenii condiției nr. 8, în numărul de locuri oferite clienților. Enunțând că această ofertă ar fi limitată sub creșterea prognozată a pieței, Comisia nu a vrut deci să restrângă decât posibilitatea Air France de a participa la această creștere, adică cota sa de piață potențială definită în numărul de locuri oferite. Comisia

a declarat în mod expres în fața Tribunalului că limitările de ofertă impuse Air France nu erau în nici un caz destinate să împiedice realizarea planului său de restructurare, care prevede creșterea productivității companiei, această productivitate precum și cota sa de piață efectivă putând să crească datorită îmbunătățirii coeficientului de completare. Replasată în contextul obiectivelor de restructurare ale Air France, fraza contestată nu exprimă, prin urmare, nici o eroare vădită a Comisiei.

372 În cele din urmă, în măsura în care i se reproșează Comisiei faptul că a permis Air France să depășească previziunile de creștere a traficului cu 5,5 %, este suficient să se constate că, fără a fi contrazisă în această sens, Comisia a declarat că creșterea estimată de 3,8 % a coeficientului de ocupare a Air France se referea la perioada de trei ani de restructurare și nu constituia un procent anual, acesta din urmă ridicându-se la aproximativ 1,2 %. Aplicând metoda de calcul propusă de Regatul Unit, numărul pasagerilor Air France ar trebui, în consecință, să înregistreze o creștere de 3,9 % ($1,012 \times 1,027 = 1,039$), această cifră fiind sub creșterea estimată de 5 % anual.

373 Rezultă din considerentele precedente că motivele formulate împotriva condiției de autorizare nr. 8 trebuie respinse.

f) Cu privire la condiția de autorizare nr. 9

374 Trebuie amintit faptul că această condiție obligă autoritățile franceze „să asigure că Air France nu pune în aplicare, pe durata planului, practici care să conștie în a propune tarife mai mici decât cele practicate de concurenții săi pentru o ofertă echivalentă pe rutele pe care le exploatează în interiorul Spațiului Economic European”.

Sumarul argumentelor reclamantelor

375 Reclamantele consideră ineficiente limitele impuse de Air France în materie de stabilire de prețuri. Textul acestei condiții sugerează că nu se aplică decât liniilor deja existente ale Air France, adică liniilor pe care le exploatează la ora actuală între Paris și provincia franceză, pe de o parte și celelalte destinații din interiorul SEE, pe de altă parte. Acestea afirmă că Air France oferă o paletă largă de tarife promoționale. Întrucât aceste tarife care existau deja la data adoptării deciziei atacate se poate presupune că nu intră sub incidența acestei condiții. De la decizia atacată, Air France ar fi continuat să ofere promoții similare. În orice caz, companiile aeriene și-ar ajusta tarifele medii nu atât prin creșterea sau scăderea nivelului lor, cât prin controlul accesului pasagerilor la diferite categorii tarifare. Astfel, tocmai prin creșterea numărului de locuri oferite la aceste tarife promoționale, Air France ar putea submina prețurile. Pe de altă parte, unui terț i-ar fi adesea imposibil să afle care sunt tarifele aplicate de un concurent, întrucât acestea ar fi secrete. În plus, produsele oferite de transportatori pe o singură rută ar fi atât de variate și de greu de comparat între ele, încât ar fi foarte dificil, în majoritatea cazurilor, să se stabilească faptul că un anumit tarif este mai mic decât altul.

376 Air France nu ar întâmpina obstacole în exercitarea unei presiuni de scădere a prețurilor prin inundarea unei anumite rute cu o ofertă excedentară, în măsura în care își reduce capacitatea pe alte destinații. Astfel, condiția analizată nu ar reglementa politica sa tarifară în ceea ce privește produsele sau serviciile prestate în alte domenii legate de transporturile aeriene, cum ar fi întreținerea aparatelor. De asemenea, ar fi imposibil să se stabilească dacă expresia „pe rutele pe care le exploatează în interiorul SEE” acoperă serviciile oferite de Air Charter.

377 Societățile Maersk adaugă că, din cauza impreciziei condiției nr. 9, Air France poate utiliza ajutorul pentru a institui și finanța servicii mai costisitoare, oferite sub forma unei „oferte echivalente”. Recentul anunț făcut de Air France cu privire la o modernizare a serviciului său lung curier, al cărui cost este estimat la 500 de milioane FF, ar fi un exemplu tipic în acest sens. În consecință, concurenții care nu beneficiau de un ajutor de stat ar trebui să reacționeze, fie prin introducerea unor niveluri ridicate de servicii, fie prin reducerea prețurilor. Regatul Suediei subliniază, de asemenea, caracterul foarte amplu al conceptelor de „price leadership” și de „ofertă echivalentă”, care ar fi surse de incertitudine juridică. Aceste concepte nu ar putea împiedica Air France să mărească oferta de prețuri reduse prin mărirea capacității pe anumite rute specifice.

378 Comisia contestă temeiul acestor motive.

Aprecierea Tribunalului

379 Mai întâi, trebuie să se constate că în textul condiției nr. 9 nu este nimic care să autorizeze interpretarea potrivit căreia această condiție nu se aplică decât liniilor deservite de Air France la data adoptării deciziei atacate. Rezultă mai degrabă din textul menționat că interdicția privind practicile de influență dominantă asupra prețurilor de piață se referă la toate liniile exploatare de Air France „pe durata planului”, ceea ce include și liniile deschise de curând, ulterior adoptării deciziei atacate.

380 În continuare, trebuie să se constate că, prin intermediul condiției de autorizare nr. 1, Air Charter, în calitate de societate controlată de Air France în proporție de peste 50 %, este, de asemenea, reglementată de condiția nr. 9.

381 În ceea ce privește presupusele posibilități ca Air France să relaxeze condițiile referitoare la accesul la tarife promoționale sau să inunde anumite rute cu o ofertă excedentară, Tribunalul consideră că, având în vedere că Air France era obligată, sub supravegherea Comisiei și a consultanților independenți în temeiul articolului 2 din decizia atacată, să pună în aplicare în întregime planul de restructurare, care prevedea în special îmbunătățirea randamentului său, Comisia era întemeiată să considere aceste posibilități puțin realiste.

382 Celelalte motive invocate se limitează la a pune sub semnul întrebării numai aplicabilitatea eficientă a condiției nr. 9 și, prin urmare, nu ar putea fi acceptate în acest context (a se vedea mai sus punctul 292).

383 În consecință, motivele formulate împotriva condiției de autorizare nr. 9 trebuie să fie respinse.

g) Cu privire la condiția de autorizare nr. 10

384 Trebuie să se amintească că această condiție obligă autoritățile franceze „să nu acorde un tratament preferențial companiei Air France în materie de drepturi de trafic”.

Sumarul argumentelor reclamantelor

385 Reclamantele consideră că a fost o eroare din partea Comisiei să considere că această condiție este funcțională. Astfel, de la intrarea în vigoare la 1 ianuarie 1993 a Regulamentului nr. 2408/92, acordarea drepturilor de trafic ar fi devenit lipsită de obiect în ceea ce privește legăturile internaționale în interiorul Comunității și, de la 1 iulie 1994, în interiorul SEE. Companiile aeriene din SEE dobândesc automat aceste drepturi. Pe de altă parte, acestea acuză autoritățile franceze că nu au aplicat corect dispozițiile Regulamentului nr. 2408/92 de a proteja interesele Air France și Air Inter.

386 Acestea afirmă că, de fapt, condiția nu se aplică decât exploatarea liniilor interne. Chiar și în acest caz, condiția ar fi complet lipsită de relevanță, deoarece Air France nu exploatează decât o singură linie internă, iar companiile aeriene din SEE, altele decât cele franceze, nu sunt obligate să obțină drepturi de trafic pentru piața internă franceză. În orice caz, accesul acestor companii aeriene la această piață ar fi limitat până la 1 aprilie 1997. Pe de altă parte, drepturile Air Inter ar fi protejate pe majoritatea rutelor lucrative de autoritățile franceze, în baza articolului 5 din Regulamentul nr. 2408/92, care prevede că temporar pot continua să existe concesiile exclusive pe rutele interne.

387 Reclamantele arată că, deși condiția era valabilă, aceasta era inoperantă, întrucât persoanele cărora le-a fost delegată acordarea drepturilor de trafic fac parte fie din consiliul de administrație al Air France, fie din consiliul de administrație al holdingului. Acest lucru ar genera un risc de discriminare pentru transportatorii aeriени concurenți, care nu ar putea fi evitat printr-o simplă condiție.

388 În acest context, reclamantele precizează că statele membre pot solicita companiilor aeriene să își prezinte propriul program de exploatare pe o anumită rută, înainte de deschiderea serviciului în cauză. În Franța, acceptarea sau refuzul programelor de exploatare intră în atribuțiile direcției generale de aviație civilă și ale serviciului de trafic aerian. Aceste autorități ar putea efectiv să împiedice o companie aeriană să se prevaleze de aceste drepturi de trafic automate, refuzând în mod ilegal să le autorizeze programele de exploatare. Evenimentele care au condus la Decizia 94/290 din 27 aprilie 1994 (menționată la punctul 266 de mai sus) și care au urmat acesteia ar ilustra acest aspect. În această privință, reclamantele fac trimitere la mai

multe scrisori ale autorităților susmenționate în care sunt exprimate astfel de refuzuri de aprobare.

389 În orice caz, Air France, Direcția generală a aviației civile și Serviciul de trafic aerian ar fi toate sub tutela generală a Ministrului Transporturilor. Jurisprudența Curții confirmă că o legătură organică între o întreprindere aflată în concurență pe o anumită piață cu alte întreprinderi și organismele care reglementează această piață este contrară dispozițiilor combinate ale articolelor 90 și 86 din tratat, în special în legătură cu riscul de discriminare inerent unei astfel de situații (Hotărârea Curții din 19 martie 1991, Franța/Comisia, cauza C-202/88, Rec., p. I-1223, punctele 51 și 52 și Hotărârea din 27 octombrie 1993, Decoster, cauza C-69/91, Rec. p. I-5335, punctele 12 – 22).

390 Comisia contestă temeiul acestor motive.

Aprecierea Tribunalului

391 În ceea ce privește motivele întemeiate pe caracterul prea restrâns al condiției nr. 10, trebuie să se constate că întotdeauna companiile aeriene europene au nevoie să obțină drepturi de trafic pentru rutele dintre SEE și destinațiile din exteriorul SEE, care nu intră sub incidența Regulamentului nr. 2408/92. Astfel cum a arătat Comisia în fața Tribunalului, Air France se află în concurență, pe aceste rute, cu alte companii aeriene franceze, cum ar fi TAT, Euralair, Corsair, AOM și Air Liberté. Prin urmare, condiția nr. 10 este relevantă pentru acest domeniu al traficului aerian. Același lucru este valabil și pentru traficul care intră sub incidența Regulamentului nr. 2408/92, în măsura în care autoritățile naționale, independent de drepturile de trafic propriu-zise, decid, la finalizarea unei proceduri de autorizare formale, modalități de aplicare a regulamentului menționat. Pe de altă parte, reclamantele și intervenientele în sprijinul concluziilor acestora au acuzat în mod expres autoritățile franceze că nu au aplicat corect dispozițiile regulamentului menționat, în scopul protejării intereselor Air France și Air Inter.

392 Trebuie să se adauge că, în măsura în care autoritățile franceze sunt obligate tocmai în temeiul principiului nediscriminării să nu acorde un tratament preferențial companiei Air France, utilitatea condiției nr. 10 constă, astfel cum s-a arătat deja mai sus (punctul 348), în faptul că permite Comisiei să sesizeze direct Curtea, fără a fi obligată să deschidă în prealabil procedura de la articolul 93 alineatul (2) primul paragraf sau cea de la articolul 169 din tratat.

393 Celelalte motive invocate se referă la riscul ca autoritățile franceze, având în vedere relațiile lor strânse cu Air France, să împiedice alte companii să se prevealeze de drepturile lor de trafic. Acestea se limitează la a pune sub semnul întrebării aplicabilitatea eficientă a condiției nr. 10 și, prin urmare, nu ar putea fi acceptate în acest context (a se vedea mai sus punctul 292).

394 Rezultă că obiecțiile formulate împotriva condiției de autorizare nr. 10 trebuie respinse.

h) Cu privire la condiția de autorizare nr. 11

395 Trebuie să se amintească că această condiție obligă autoritățile franceze să asigure „că, pe durata planului, Air France nu exploatează între Franța și alte țări din Spațiul Economic European un număr de rute regulate mai mare decât cel exploatat în 1993 (89 de linii)”.

Sumarul argumentelor reclamantelor

396 Reclamantele consideră că această condiție este inoperantă, prin faptul că indică o cifră maximă care nu interzice Air France să deschidă noi rute și să închidă altele. În plus, Air France ar putea mări numărul destinațiilor pe care le deservește peste limita impusă de 89, prin intermediul contractelor de închiriere a aeronavelor cu echipaj și numărul rutelor exploatate până sau din Franța, introducând rute indirecte care traversează alte state membre, ca prelungire a anumitor rute existente, de exemplu ruta Londra-Paris devenind ruta Londra-Paris-Roma. Air Inter ar începe deja să deservească destinații europene exploatate anterior de Air France, în perspectiva fuziunii prevăzute pentru 1997. În consecință, Air France ar fi în măsură să deschidă noi rute, până la maxim 89. De fiecare dată când Air France ar dori să deschidă o nouă rută, ar fi suficient să transfere una din cele pe care le deservește către Air Inter, știind că oricum toate activitățile lor la nivel european ar fuziona în 1997.

397 În ceea ce privește transferul de rute de către Air France către Air Inter, reclamantele amintesc părerea exprimată de directorul grupului Air France, preluată dintr-un articol de presă apărut în septembrie 1994. Rezultă că Air Inter ar recupera un anumit număr de rute Air France în următorii doi ani: Air Inter ar trebui să exploateze sub pavilionul său zborurile către Magreb, Peninsula Iberică, Marea Britanie și Irlanda. Directorii grupului consideră că au toată libertatea de a efectua astfel de schimbări de pavilioane, în măsura în care Air Inter nu ar fi afectată de astfel de limitări de capacități.

398 În final, reclamantele evidențiază că statisticile primite de la Official Airline Guide arată că Air France nu exploata decât 64 de rute în SEE în mai 1994. În consecință, faptul că ar fi fost acceptată de către Comisie o limitare a rețelei Air France la 89 de rute ar conferi dreptul companiei de a deschide 25 de linii suplimentare între Franța și alte state din SEE. Pe de altă parte, condiția nr. 11 nu reglementează nici rutele din interiorul Franței, nici cele dintre alte două state din SEE, altele decât Franța.

399 Comisia, Republica Franceză și Air France contestă temeiul acestor motive.

Aprecierea Tribunalului

400 În ceea ce privește contractele de închiriere a aeronavelor cu echipaj și prelungirea liniilor existente, trebuie să se constate că, în fața Tribunalului, Comisia a declarat că aceste două tipuri de măsuri intrau sub incidența condiției nr. 11. Reclamantele au luat act de această interpretare fără să o conteste.

401 În ceea ce privește trimiterea la Air Inter, este suficient să se amintească faptul că, în ceea ce privește conduita acestei companii, independentă de Air France pe perioada restructurării sale, aceasta este lipsită de relevanță în contextul actual, cu atât mai mult cu cât acuzațiile exprimate cu privire la un transfer de rute între Air France și Air Inter se bazează pe un articol de presă publicat ulterior datei adoptării deciziei atacate.

402 În ceea ce privește excluderea rutelor interne franceze, precum și rutele dintre statele din SEE, altele decât Franța, este suficient să se amintească faptul că, în mod întemeiat, Comisia a considerat că impactul economic al acestor rute era atât de nesemnificativ încât putea fi neglijat în contextul actual (a se vedea mai sus punctul 370).

403 În ceea ce privește posibilitatea ca Air France să deschidă noi rute și să închidă altele, respectând cifra maximă de 89 de rute, Comisia a declarat, în mod justificat, în fața Tribunalului că nu putea avea intenția de a împiedica Air France să reacționeze la cererea pieței, în măsura în care se respectă condițiile de autorizare. Astfel, realizarea planului de restructurare destinat restabilirii viabilității financiare și competitivității Air France ar fi compromisă în lipsa unei astfel de flexibilități.

404 În cele din urmă, în măsura în care s-a susținut că în mai 1994 Air France nu exploata decât 64 de rute în SEE, astfel încât faptul că a fost acceptată de către Comisie o rețea de 89 de rute autoriza Air France să deschidă 25 de rute suplimentare, Tribunalul consideră că Comisia nu a depășit limitele puterii sale largi de apreciere prin reținerea numărului de rute pe care Air France le exploata în 1993 ca punct de referință, precum și prin limitarea, în temeiul condițiilor de autorizare nr. 8 și 12, a ofertei Air France și respectiv Air Charter la nivelul atins în 1993.

405 Rezultă că motivele formulate împotriva condiției de autorizare nr. 11 nu ar putea fi reținute.

i) Cu privire la condiția de autorizare nr. 12

406 Trebuie să se amintească faptul că această condiție obligă autoritățile franceze „să limiteze, pe durata planului, oferta Air Charter la nivelul din 1993 (3 047 locuri și 17 aeronave), cu o posibilă creștere anuală egală cu indicele de creștere a pieței”.

Sumarul argumentelor reclamantelor

407 Reclamantele susțin că limitarea ofertei Air Charter este inefficientă. Air Charter nu ar fi un transportator aerian, ci mai degrabă o agenție comercială a cărei activitate constă în navlosirea charterelor pentru tur-operatori. Dintre cele 17 aeronave exploatate de Air Charter în 1993, numai opt ar fi aparținut grupului Air France, iar nouă ar fi fost închiriate. Contractele de închiriere expirau în cursul anului 1995. Limitarea ofertei ar fi fost propusă de autoritățile franceze și acceptată de Comisie într-o perioadă în care Air Charter informase deja locatorii că nu va reînnoi contractele de închiriere. Prin urmare, Air Charter ar fi autorizată să introducă până la nouă aeronave înlocuitoare în flota sa și astfel să își mărească, potențial, cu 20 % până la 25 % capacitatea pe o piață deja extrem de competitivă. Locatorii, prin recuperarea a nouă aeronave, ar face în mod evident concurență companiei Air Charter, care, în calitate de beneficiar al ajutorului, ar putea să își închirieze aeronavele tur-operatorilor la prețuri scăzute artificial.

408 Reclamantele adaugă că proiectul nu are în vedere măsuri de restructurare a Air Charter și că aceasta din urmă va primi totuși o parte din ajutor. În consecință, limitarea ofertei ar fi reprezentat o invitație adresată unei societăți subvenționate de stat, care nu face obiectul măsurilor de restructurare, de a utiliza ajutorul în vederea dublării flotei sale și, în orice caz, de a mări oferta pe piața charterelor franceze.

409 Regatul Unit consideră că Air France sau Air Charter ar fi trebui să își asume un angajament prin care Air Charter ar fi achiziționat numai numărul de aeronave necesar înlocuirii capacității pierdute din cauza faptului că nu au fost reînnoite contractele de închiriere.

410 Comisia, Republica Franceză și Air France contestă temeiul acestor motive.

Aprecierea Tribunalului

411 În ceea ce privește riscul ca Air Charter să practice prețuri micșorate artificial, este suficient să se amintească faptul că această companie controlată de Air France în proporție de peste 50 % trebuie să respecte condiția de autorizare nr. 9, care îi interzice să propună tarife mai mici decât cele practicate de concurenții său pentru o ofertă echivalentă. În consecință, Comisia putea să considere că Air Charter și-ar gestiona oferta, ca orice altă întreprindere comercială, numai în funcție de nevoile pieței.

412 În continuare, trebuie să se constate că, prin faptul că interzice orice dezvoltare a ofertei Air Charter dincolo de nivelul din 1993, cu excepția creșterii pieței, condiția nr. 12 nu are ca efect autorizarea dublării flotei exploatate a companiei. Astfel cum a subliniat Comisia în fața Tribunalului, nimic nu o obliga să impună companiei Air Charter să reînnoiască contractele de închiriere pe care tocmai le reziliase din motive comerciale și financiare sau să se abțină de la înlocuirea aeronavelor ale căror contracte de închiriere tocmai expiraseră, ceea ce ar fi reprezentat o penalizare pentru Air Charter, prin reducerea cu peste 50 % a flotei sale exploatate.

413 În măsura în care a afirmat că Air Charter ar primi o parte din ajutor, deși proiectul nu prevede nicio măsură de restructurare a companiei, este suficient să se constate că planul de restructurare a Air France se referă efectiv la sectorul charter al grupului Air France (p. 22 din plan) și că, în orice caz, condiția de autorizare nr. 6 interzice orice utilizare a ajutorului în alte scopuri decât cel de restructurare.

414 În consecință, motivele formulate împotriva condiției de autorizare nr. 12 trebuie să fie respinse.

j) Cu privire la condiția de autorizare nr. 13

415 Trebuie să se amintească că această condiție obligă autoritățile franceze „să garanteze că orice cedare de bunuri și prestare de servicii de către Air France în favoarea Air Charter reflectă prețurile pieței”.

Sumarul argumentelor reclamantelor

416 Reclamantele consideră că această condiție este ineficientă. Ar fi imposibil să fie pusă în aplicare, deoarece noțiunea de „preț al pieței” este imprecisă și obligă Air France să aplice un tratament diferit uneia dintre filialele sale - al cărei președinte a fost numit director al operațiunilor franceze ale Air France - ca și cum nu ar fi fost asociată cu aceasta, acordându-i în același timp o parte din ajutor. În aceste circumstanțe, această condiție nu ar urmări să controleze vânzarea de bunuri și prestarea de servicii de către Air Charter către Air France. Acestea nu ar trebui deci să reflecte prețurile pieței.

417 Comisia contestă temeiul acestor motive.

Aprecierea Tribunalului

418 În măsura în care celelalte motive invocate se limitează la a pune sub semnul întrebării numai aplicabilitatea eficientă a condiției nr. 13, este suficient să se amintească faptul că trebuie excluse din prezentul context (a se vedea mai sus punctul 292).

419 În măsura în care s-a subliniat că această condiție nu viza nici vânzarea de bunuri, nici prestarea de servicii de către Air Charter către Air France, trebuie să se constate că, fără a fi contrazisă în acest sens, Comisia a declarat în fața Tribunalului că Air Charter nu furniza bunuri sau servicii importante companiei Air France. Pe de altă parte, chiar reclamantele în cauza T-371/94 au recunoscut, în cadrul condiției de autorizare nr. 12, că Air Charter nu era un transportator aerian, ci mai exact o agenție comercială a cărei activitate consta în navlosirea de chartere pentru tur-operatori și care dispunea de un efectiv de aproximativ 40 de angajați, fără mecanici sau echipaj de zbor (nr. 234 din cererea din cauza T-371/94). În aceste împrejurări, Comisia era îndreptățită să neglijeze impactul economic al unor astfel de cesiuni sau prestații de servicii.

420 Rezultă că motivele formulate împotriva condiției de autorizare nr. 13 nu ar putea fi reținute.

k) Cu privire la condițiile de autorizare nr. 15 și nr. 16

421 Este necesar să se amintească că aceste condiții obligă autoritățile franceze:

— „să modifice în cel mai scurt termen posibil și în colaborare cu Aéroports de Paris normele de distribuire a traficului pentru sistemul aeroportuar parizian, în conformitate cu Decizia din 27 aprilie 1994 a Comisiei privind deschiderea rutei Orly-Londra”;

— „să asigure că lucrările necesare pentru renovarea a două terminale din Orly, realizate de Aéroports de Paris, precum și o eventuală saturație a unuia sau a altuia dintre aceste terminale, nu perturbă condițiile de concurență în detrimentul companiilor care operează acolo”.

Sumarul argumentelor reclamantelor

422 Reclamantele arată că, având în vedere că autoritățile franceze nu intenționează, în mod evident, să respecte Decizia din 27 aprilie 1994, astfel cum se dovedește prin adoptarea, începând din mai 1994, a normelor de alocare a drepturilor de trafic în interiorul sistemului aeroportuar din Paris, prin încălcarea flagrantă a legislației comunitare, condiția nr. 15 nu a fost decât un simulacru. Acestea adaugă că, în timp ce decizia atacată autoriza Air France să primească imediat prima tranșă a ajutorului, condiția nr. 15 cerea ca avantajul concurențial al Air France, rezultat din normele de distribuire a traficului în sistemul aeroportuar parizian, să fie eliminat într-o perioadă definită numai în termenii „cel mai scurt timp posibil”.

423 Acestea subliniază caracterul iluzoriu al condiției nr. 16, care ar fi fost încălcată înainte chiar de a fi impusă, având în vedere condițiile discriminatorii care reglementează transferul tuturor companiilor franceze care nu aparțin grupului Air France de la Orly-Ouest până la Orly-Sud și regrouparea Air France și Air Inter în Orly-Ouest, care fuseseră stabilite înainte de adoptarea deciziei. Astfel, atât înființarea Aéroports de Paris, cât și Air France ar fi sub tutela ministrului transporturilor. Astfel de legături organice ar fi contrare dispozițiilor combinate ale articolelor 90 și 86 din tratat, datorită riscului inerent de discriminare care decurge din acestea. Proiectul de renovare a terminalelor din Orly ar fi fost elaborat astfel încât ar face dificilă și costisitoare pentru concurenții Air Inter demararea de noi servicii de la Orly-Sud. În consecință, numai modificarea radicală a planului ar fi putut duce la evitarea unei discriminări a concurenților Air France.

424 La un nivel general, reclamantele susțin, în ceea ce privește aceste condiții, că un angajament al cărui obiect este acela de a respecta legislația nu ar putea fi considerat o contrapondere adecvată la efectele secundare ale ajutorului, dat fiind că autoritățile franceze trebuie, în orice caz, să respecte legea.

425 Comisia contestă temeiul acestor motive.

Aprecierea Tribunalului

426 Trebuie să se constate că motivele invocate împotriva condițiilor nr. 15 și nr. 16 se limitează la a sublinia atât ineficiența, cât și inutilitatea acestor condiții. Prin urmare, trebuie să se amintească, pe de o parte, că obiecțiile care urmăresc să conteste numai aplicabilitatea eficientă a unei condiții de autorizare a ajutorului trebuie eliminate din prezentul context (a se vedea mai sus punctul 292) și, pe de altă parte, că, presupunând că autoritățile franceze sunt deja obligate, în temeiul altor dispoziții ale dreptului comunitar, să respecte obligațiile care figurează în condițiile de autorizare nr. 15 și nr. 16, utilitatea acestor condiții constă în a permite Comisiei să sesizeze direct Curtea, fără a fi obligată să deschidă în prealabil o procedură administrativă (a se vedea mai sus punctul 348).

427 În consecință, motivele formulate împotriva condițiilor de autorizare nr. 15 și nr. 16 trebuie să fie respinse.

428 Întrucât nu a fost acceptat niciunul din motivele ridicate împotriva condițiilor de autorizare, trebuie să se respingă definitiv motivul bazat pe caracterul eronat al metodei alese de Comisie pentru a examina impactul ajutorului asupra interesului comun (a se vedea mai sus punctele 295 și 296).

429 Rezultă din considerațiile precedente că, sub rezerva punctelor 238 – 280 de mai sus, trebuie respinse toate motivele întemeiate pe erori pe care Comisia le-ar fi făcut considerând că ajutorul este destinat să faciliteze dezvoltarea unei anumite activități economice, fără a altera condițiile schimburilor într-o măsură contrară interesului comun. În această măsură, reclamantele și părțile care au intervenit în sprijinul pretențiilor lor au avut posibilitatea de a-și apăra drepturile, iar Tribunalul a putut să își exercite controlul jurisdicțional. În consecință, și cu excepția evaluării efectelor ajutorului asupra situației concurențiale a Air France, având în vedere rețeaua sa de linii din afara SEE și traficul aerian de legătură aferent, decizia atacată este, în această privință, conformă cu cerințele articolului 190 din tratat, astfel încât motivul întemeiat pe o motivare insuficientă trebuie respins.

În ceea ce privește motivele întemeiate pe erorile pe care Comisia le-ar fi făcut atunci când a concluzionat că planul de restructurare este de natură să restabilească viabilitatea economică a Air France

Cu privire la presupusa insuficiență generală a planului de restructurare

— Expunere sumară a argumentelor părților

430 Reclamantele și intervenientele în sprijinul concluziilor acestora critică, la modul general, insuficiența și imprecizia planului de restructurare. În acest context, reclamanta în cauza T-394/94 susține că, în decizia atacată, Comisia nu a arătat în mod adecvat în ce măsură ajutorul de stat era necesar finanțării propunerilor vagi și inadecvate din plan și îi impută faptul că nu a insistat să obțină un plan care să conțină detaliile precise în ceea ce privește măsurile necesare în vederea restabilirii viabilității Air France. Reclamantele în cele două cauze îi impută Comisiei faptul că a neglijat să însoțească decizia atacată cu o motivație suficientă, deoarece ar fi omis să țină seama de observațiile prezentate de terți în cursul procedurii administrative.

431 Comisia consideră, în schimb, că decizia atacată este suficient de motivată cu privire la acest punct. Cu privire la fond, aceasta afirmă că a evaluat coerența și eficiența planului de restructurare analizat în mod intrinsec, fără a comite erori de apreciere sau de drept.

— Aprecierea Tribunalului

432 Tribunalul consideră că trebuie să se verifice, în primul rând, dacă decizia atacată este însoțită de o motivare suficientă în ceea ce privește planul de restructurare elaborat și prezentat de Air France, în special având în vedere motivele esențiale pe care părțile interesate le-au invocat în cursul procedurii administrative (a se vedea mai sus punctul 96).

433 În această privință, trebuie să se constate că aceste părți au declarat, în cursul procedurii administrative, că planul de restructurare, ținând seama de caracterul său inadecvat, insuficient și mult prea vag, nu era de natură să restabilească viabilitatea Air France. Acesta ar fi fost chiar mai puțin riguros decât planul anterior, PRE 2, care ar fi fost deja considerat în august 1992 insuficient. Acesta nu ar reprezenta ceea ce este necesar pentru Air France, ci numai ce este acceptabil pentru Franța, având în vedere că PRE 2, fiind mai strict decât planul contestat, fusese retras din cauza protestelor sociale. Pe de altă parte, Comisia ar trebui să țină seama, în acest context, de toate planurile de restructurare lansate anterior de Air France, care ar fi eșuat toate din cauza situației politice și a puterii sindicatelor.

434 Părțile interesate au subliniat că planul de restructurare nu ar avea nicio șansă de reușită, dacă nu ar exista posibilitatea de a se concedia excedentul de personal, de a reduce salariile și de a impune personalului obligația creșterii productivității. Singurul mod realist de a reduce costurile Air France, și anume o creștere a productivității personalului, ar fi prevăzută pe o bază voluntară. Prin urmare, ar fi foarte puțin probabil să se atingă creșterea scontată de 30 % a productivității. Planul nu ar preconiza nicio reducere a avantajelor dobândite de salariații Air France. Acesta nu ar viza decât o reducere de 5 000 de posturi în trei ani, în timp ce Lufthansa a eliminat 8 000 de posturi în doi ani, iar British Airways 4 000 într-un an. În plus, planul nu ar ține seama de criza de supracapacitate din sectorul comunitar al transportului aerian; acesta ar preconiza chiar o creștere a flotei și capacităților.

435 Reclamantele au adăugat că suma de 20 de miliarde de FF prevăzută în plan ca ajutor de stat nu era clară. Făcând trimitere la un articol de presă, ele au arătat că existau indicatori ai unei lipse de claritate în contabilitatea Air France. Comisia ar trebui să asigure că nu există niciun element ascuns în această privință în conturile Air France. Pe de altă parte, președintele

Air France a declarat în februarie 1994, într-un articol de presă că la finalul lunii martie compania ar fi trebui să obțină 8 miliarde FF; în contextul PRE 2, ar fi fost discutată suma de 5 miliarde FF.

436 În final, planul de restructurare nu ar menționa niciodată grupul Air France și nu ar impune nicio restricție întregului grup. Acesta nu ar face referire decât la Air France și nu ar menționa intențiile viitoare ale grupului în ceea ce privește Air Inter. Air Inter ar fi avut, de asemenea, nevoie de restructurare. Prin urmare, Comisia ar trebui să solicite ca planul să acopere, de asemenea, operațiunile Air France și Air Charter.

437 Având în vedere aceste observații, Tribunalul amintește că, în decizia atacată, Comisia prezintă istoricul diferitelor planuri de restructurare adoptate de Air France pentru a face față problemelor sale financiare. Astfel, în septembrie 1991, Air France ar fi adoptat un prim plan de restructurare (CAP '93) care prevede în special un aport de capital de până la 5,8 miliarde FF. În octombrie 1992, după ce a constatat o nouă deteriorare a situației sale financiare, grupul Air France ar fi adoptat un al doilea plan de restructurare (PRE 1), care, în primele luni ale anului 1993, s-ar fi dovedit totuși inapt să redreseze situația grupului și, prin urmare, ar fi fost abandonat. În septembrie 1993, un al treilea plan (PRE 2) ar fi fost lansat și, ulterior, din cauza respingerii acestuia de către sindicate, retras în favoarea proiectului (JO p. 74). În ceea ce privește planul de restructurare contestat, Comisia arată că Air France a stabilit pe baza documentului elaborat de un consultant, Lazard Frères, care a stabilit de asemenea suma recapitalizării necesare pentru redresarea structurii financiare și a rentabilității Air France. Comisia susține că planul, al cărui obiectiv ar trebui atins între 1 ianuarie 1994 și 31 decembrie 1996, prevede o creștere a productivității Air France de peste 30 % (JO p. 75).

438 În continuare, Comisia descrie și precizează „marile linii de forță ale planului”, și anume reducerea costurilor și a cheltuielilor financiare (prin intermediul unei reduceri a investițiilor, a unei reduceri a costurilor de exploatare și a unei creșteri a productivității, precum și a unei reduceri a cheltuielilor financiare), modificarea concepției produselor și cea mai bună utilizare a mijloacelor (în special prin inițiative comerciale și la nivelul flotei și rețelei), reorganizarea companiei și participarea salariaților. Comisia adaugă că punerea în aplicare a planului va fi finanțată prin majorarea de capital și cedarea de active neesențiale (JO p. 75 și 76).

439 În ceea ce privește viabilitatea planului de restructurare, Comisia consideră că acesta reunește o serie de măsuri care reprezintă un efort real de restructurare a companiei. Comisia recunoaște în special dimensiunea eforturilor realizate pe plan social (înghețarea salariilor, blocarea promovărilor, o mai bună utilizare a timpului de lucru, distribuirea acțiunilor gratuite către salariați sub formă de compensare pentru reducerea salariilor acestora). Personalul în cauză ar fi aprobat programul prin referendum. În urma aprobării planului de către sindicate, Comisia declară că este convinsă că măsurile sociale prevăzute în acesta pot fi aplicate pe deplin și îndeplinite cu succes (JO p. 82).

440 În plus, Comisia consideră că restructurarea companiei în centre de profit destinate raționalizării funcționării sale constituie unul din punctele forte ale planului. Comisia consideră că creșterile nivelului de productivitate prevăzute de plan vor situa Air France într-o poziție „peste medie” în raport cu alte companii aeriene și menționează că pentru a ajunge la

această concluzie a utilizat indicatorul de eficiență EPKT. După explicarea funcționării acestei unități de măsură, Comisia constată că productivitatea Air France va înregistra o creștere de 33,3 % în cursul perioadei de restructurare. Indicele atins în 1996 ar fi mai mare decât indicele mediu estimat al altor șapte mari companii europene (Lufthansa, British Airways, KLM, Alitalia, Iberia, SAS și Swissair). Pe scurt, Comisia consideră că planul este de natură să restaureze viabilitatea economică și financiară a Air France, cu atât mai mult cu cât guvernul francez și-a asumat angajamentele ca Air France să fie gestionată potrivit principiilor comerciale și tratată ca o întreprindere obișnuită (JO p. 83).

441 Tribunalul consideră că această expunere de motive răspunde în mod adecvat observațiilor părților interesate și evidențiază suficient raționamentul Comisiei în ceea ce privește aspectele generale ale planului de restructurare. Astfel, Tribunalul demonstrează că au fost luate în considerare de către Comisie planurile de restructurare anterioare, care nu permisese restabilirea situației Air France. În special, Comisia menționează că PRE 2 eșuase deoarece nu fusese acceptat nici de personalul Air France, nici de sindicate, cu toate că noul plan a primit aprobarea lor. Este evident că numai un plan de restructurare realizabil, chiar dacă este mai puțin riguros decât un plan anterior nerealizabil, poate avea șanse de succes. În consecință, Comisia nu era obligată să ofere o motivare mai detaliată în acest sens.

442 În ceea ce privește întrebarea dacă măsurile incluse în planul de restructurare sunt suficiente pentru a atinge obiectivele urmărite de raționalizare și de plată a datoriilor, descrierea măsurilor prevăzute și instituirea dispozitivului de control pe care Comisia îl poate utiliza în temeiul articolelor 1 și 2 din decizia atacată sunt suficiente pentru a expune, la nivelul motivării, că, pe de o parte Comisia crede că este posibilă realizarea planului de restructurare în cauză și, pe de altă parte, își rezervă mijloacele considerate adecvate în cazul în care această realizare ar fi compromisă. Astfel, în cazul în care condițiile enumerate la articolul 1 nu erau respectate, Comisia ar putea sesiza direct Curtea în temeiul articolului 93 alineatul (2) al doilea paragraf din tratat (a se vedea mai sus punctul 348). În plus, articolul 2 prevede că punerea în aplicare efectivă a planului de restructurare constituie o condiție pentru plata celor de-a doua și de-a treia tranșe a ajutorului.

443 Având în vedere această încadrare a planului de restructurare, Comisia nu era obligată să furnizeze explicații specifice care să compare planul Air France și planurile de restructurare a altor companii aeriene, precum Lufthansa și British Airways. Astfel, aceste planuri ar viza alte companii restructurate în alte perioade.

444 Motivul întemeiat pe o pretinsă lipsă de claritate în contabilitatea Air France nu este sprijinit de niciun indice de fapt. Aceasta se limitează la a face trimitere la un articol din presă, solicitând Comisiei să asigure că nu exista niciun element ascuns în această privință în conturile Air France. Prin urmare, Comisia nu era obligată să se pronunțe explicit cu privire la acest aspect, indicând în special dacă a răspuns sau nu a răspuns acestei solicitări.

445 În măsura în care se pretinde că planul de restructurare contestat nu putea să se limiteze doar la Air France, ci ar fi trebuit să vizeze și alte companii din cadrul grupului, este suficient să se arate că nu i se poate impune unui stat membru de către Comisie să stabilească un plan de restructurare pentru o societate care, în opinia acestui stat, nu are nevoie să fie restructurată.

Problema dacă și în ce măsură Comisia, prin examinarea și autorizarea unui plan care vizează restructurarea unei societăți care este parte a unui grup, trebuie să țină eventual seama de alte societăți ale grupului nu este totuși relevant pentru motivarea deciziei atacate privind suficiența planului de restructurare în cauză, care este limitat la compania Air France. Aspectele legate de implicarea întregului grup au fost abordate mai sus într-un context diferit (punctele 298 - 324). Același lucru se aplică în cazul chestiunii specifice a capacităților Air France care, la rândul său, a făcut, mai sus, obiectul unei examinări specifice (punctele 357 – 373).

446 Rezultă că motivarea acestei părți din decizia atacată trebuie considerată conformă cu cerințele articolului 190 din tratat.

447 În ceea ce privește motivele întemeiate, în mod general, pe insuficiența și imprecizia planului de restructurare, este suficient să se amintească faptul că, în ceea ce privește evaluarea unui plan care vizează restructurarea unei întreprinderi aflate în dificultate economică și financiară, Comisia deține o largă putere discreționară, această evaluare vizând, de altfel, adesea date confidențiale inaccesibile concurenților întreprinderii în cauză. În consecință, numai în cazul unei erori vădite și grave a Comisiei în aprecierea unui astfel de plan, Tribunalul ar putea cenzura autorizarea unui ajutor de stat destinat finanțării unei astfel de restructurări. În prezenta cauză, nu este demonstrată existența unei erori de această natură. Totuși, Tribunalul amintește că nu a putut examina obiectivele de productivitate pe care Air France trebuie să le îndeplinească în ceea ce privește în mod concret liniile sale aeriene din afara SEE, întrucât decizia atacată suferă de o lipsă de motivare cu privire la acest aspect (a se vedea mai sus punctul 280).

448 Fără a aduce atingere acestei ultime considerații, motivele formulate împotriva aprobării de către Comisie a planului de restructurare a Air France trebuie să fie respinse.

449 În aceste împrejurări, motivul prin care reclamantele în cauza T-371/94 susțin că acest plan nu vizează, în realitate, să restabilească viabilitatea Air France, ci să răspundă unor obiective guvernamentale nu are un temei în fapt și în drept.

Cu privire la celelalte motive

450 Trebuie să se constate că reclamantele și intervenientele în sprijinul concluziilor acestora susțin că planul de restructurare a Air France exclude în mod eronat luarea în considerare a companiei Air Inter, vânzarea de către Air France a unui maxim de active neaeriene și o reducere globală a capacităților. În plus, acest plan s-a bazat în mare parte pe indicatorul EPKT destinat măsurării productivității și competitivității Air France, chiar dacă această unitate de măsură nu ar fi adecvată în acest sens. Pe de altă parte, măsurile prevăzute de planul de restructurare a Air France ar fi mult mai puțin severe decât cele adoptate de alte companii aeriene.

451 În această privință, este suficient să se facă trimitere la considerațiile de mai sus, în cadrul examinării celorlalte motive, pentru a concluziona că motivele menționate mai sus, formulate împotriva planului de restructurare a Air France, nu pot fi acceptate.

452 În măsura în care reclamantele și intervenientele în sprijinul concluziilor acestora îi impută Comisiei faptul că a autorizat în mod eronat achiziționarea a 17 aeronave noi ca parte din planul de restructurare, Tribunalul amintește că, având în vedere lipsa motivării cu privire la finanțarea acestei investiții și la natura juridică a acesteia, nu poate examina acest motiv.

III - Cu privire motivul întemeiat pe încălcarea articolului 155 din tratat

453 În măsura în care reclamanta în cauza T-394/94 susține că, prin neglijarea aplicării corecte a articolelor 92 și 93 din tratat, Comisia a încălcat, de asemenea, articolul 155 din tratat, trebuie să se constate că examinarea motivelor de fond ridicate de reclamante și părțile interveniente în sprijinul concluziilor acestora nu a evidențiat nicio eroare de apreciere sau de drept în aplicarea articolelor 92 și 93. Pe de altă parte, articolul 155 din tratat are ca obiect să stabilească, în mod general, competențele Comisiei. Prin urmare, nu s-ar putea pretinde că, de fiecare dată când Comisia încalcă o dispoziție specifică a tratatului, această încălcare atrage după sine încălcarea prevederii generale a articolului 155. Prin urmare, acest motiv trebuie, în orice caz, respins.

IV - Concluzii

454 Examinarea tuturor motivelor invocate în prezentele litigii a scos în evidență că decizia atacată este viciată de lipsa motivării cu privire la două aspecte, referitoare la achiziționarea a 17 aeronave noi, reprezentând suma de 11,5 miliarde FF (a se vedea mai sus punctele 84 - 120) și respectiv situația concurențială a Air France în cadrul rețelei rutelor sale din afara SEE cu traficul aerian de legătură aferent (a se vedea punctele 238 - 280 de mai sus). Tribunalul consideră că aceste două puncte au o importanță esențială în economia generală a deciziei atacate. Prin urmare, trebuie să se pronunțe anularea acestei decizii. În aceste condiții, nu mai este necesară pronunțarea cu privire la cererea reclamantei în cauza T-394/94 care urmărește să solicite prezentarea tuturor dosarelor și documentelor relevante de care dispune Comisia.

Cu privire la cheltuielile de judecată

455 Potrivit articolului 87 alineatul (2) din Regulamentul de procedură, partea care cade în pretenții este obligată, la cerere, la plata cheltuielilor de judecată. Întrucât Comisia a căzut în pretenții, iar reclamantele, precum și intervenientele Maersk, au solicitat plata cheltuielilor de judecată, se impune obligarea Comisiei la plata cheltuielilor de judecată.

456 Potrivit articolului 87 alineatul (4) din Regulamentul de procedură, Republica Franceză, Regatul Danemarcei, Regatul Unit, Regatul Suediei, Regatul Norvegiei și Air France își vor suporta propriile cheltuieli de judecată.

Pentru aceste motive,

TRIBUNALUL (Camera a doua extinsă)

declară și hotărăște:

1) Cauzele T-371/94 și T-394/94 sunt conexate în scopul hotărârii.

2) Anulează Decizia 94/653/CE a Comisiei din 27 iulie 1994 privind majorarea de capital notificată de Air France.

3) Comisia va suporta cheltuielile de judecată, inclusiv pe cele efectuate de intervenientele Maersk Air I/S și Maersk Air Ltd.

4) Compania națională Air France, Republica Franceză, Regatul Danemarcei, Regatul Unit al Marii Britanii și Irlandei de Nord, Regatul Suediei și Regatul Norvegiei își vor suporta propriile cheltuieli de judecată.

Bellamy

Lenaerts

Briët

Kalogeropoulos

Potocki

Pronunțată în ședință publică la Luxemburg, la 25 iunie 1998.

Grefier
H. Jung

Președinte
A. Kalogeropoulos

Tabla de materii

Fapte aflate la originea acțiunilor și a procedurilor	3
Procedura administrativă.....	3
Decizia atacată.....	5
Proceduri judiciare.....	8
Pretențiile părților	9
Cu privire la fond.....	11
I – Cu privire la motivele întemeiate pe derularea incorectă a procedurii administrative	12
Expunere sumară a argumentelor părților	12
Aprecierea Tribunalului	15
Generalități	15
Comunicarea din 3 iunie 1994	17
Termenul de examinare	18
Experții externi.....	18

Greșeala de traducere	19
Participarea celorlalte state membre	19
Pretenții.....	20
II – Cu privire la motivele întemeiate pe erori de apreciere și erori de drept pe care Comisia le-ar fi comis prin încălcarea articolului 92 alineatul (3) litera (c) din tratat și a articolului 61 alineatul (3) litera (c) din Acordul SEE	20
Generalități	20
În ceea ce privește motivele întemeiate pe încălcarea principiului proporționalității aplicabil în materie de ajutoare de stat	21
A – În ceea ce privește motivul întemeiat pe faptul că achiziționarea de către Air France a 17 avioane noi a fost autorizată în mod eronat de către Comisie	21
Expunere sumară a argumentelor părților	21
Aprecierea Tribunalului.....	22
B – În ceea ce privește motivul întemeiat pe faptul că finanțarea cheltuielilor de exploatare și a măsurilor operaționale ale Air France ar fi fost autorizate în mod eronat	29
Expunere sumară a argumentelor părților	29
Aprecierea Tribunalului.....	32
C – În ceea ce privește motivul întemeiat pe o clasificare eronată a titlurilor emise de Air France între 1989 și 1993	34
Expunere sumară a argumentelor părților	34
Aprecierea Tribunalului.....	36
D – În ceea ce privește motivul întemeiat pe necunoașterea ratei de îndatorare a Air France	38
Expunere sumară a argumentelor părților	38
Aprecierea Tribunalului.....	40
E – Cu privire la motivul întemeiat pe faptul că, în mod eronat, Comisia s-ar fi abținut să solicite vânzarea activelor disponibile ale Air France	43
Expunere sumară a argumentelor părților	43
Aprecierea Tribunalului.....	48
În ceea ce privește motivele întemeiate pe erorile pe care Comisia le-ar fi făcut prin faptul că a considerat că ajutorul era destinat facilitării dezvoltării unei activități economice fără a altera condițiile schimburilor comerciale într-o măsură contrară interesului comun.	53
A – Cu privire la motivul întemeiat pe faptul că, în mod eronat, Comisia a autorizat un ajutor în vederea dezvoltării nu a unei anumite activități economice, ci a unei anumite întreprinderi	53
Expunere sumară a argumentelor părților	53
Aprecierea Tribunalului.....	54
B – Cu privire la motivul întemeiat pe faptul că, în mod eronat, Comisia ar fi autorizat un ajutor care alterează condițiile schimburilor comerciale într-o măsură contrară interesului comun	54
Expunere sumară a argumentelor părților	54
Aprecierea Tribunalului.....	59
1. Cu privire la motivare	59
2. Cu privire la temeinicie.....	66
a) Cu privire la condiția de autorizare nr. 1	69
Sumarul argumentelor reclamantelor	69
Aprecierea Tribunalului	72
b) Cu privire la condiția de autorizare nr. 3	75
Sumarul argumentelor reclamantelor	75

Aprecierea Tribunalului	77
c) Cu privire la condiția de autorizare nr. 6	79
Sumarul argumentelor reclamantelor	79
Aprecierea Tribunalului	79
d) Cu privire la condiția de autorizare nr. 7	80
Sumarul argumentelor reclamantelor	80
Aprecierea Tribunalului	80
e) Cu privire la condiția de autorizare nr. 8	81
Sumarul argumentelor reclamantelor	81
Aprecierea Tribunalului	83
f) Cu privire la condiția de autorizare nr. 9	85
Sumarul argumentelor reclamantelor	85
Aprecierea Tribunalului	86
g) Cu privire la condiția de autorizare nr. 10	87
Sumarul argumentelor reclamantelor	87
Aprecierea Tribunalului	88
h) Cu privire la condiția de autorizare nr. 11	89
Sumarul argumentelor reclamantelor	89
Aprecierea Tribunalului	89
i) Cu privire la condiția de autorizare nr. 12	90
Sumarul argumentelor reclamantelor	90
Aprecierea Tribunalului	91
j) Cu privire la condiția de autorizare nr. 13	92
Sumarul argumentelor reclamantelor	92
Aprecierea Tribunalului	92
k) Cu privire la condițiile de autorizare nr. 15 și nr. 16.....	93
Sumarul argumentelor reclamantelor	93
Aprecierea Tribunalului	94
În ceea ce privește motivele întemeiate pe erorile pe care Comisia le-ar fi făcut atunci când a concluzionat că planul de restructurare este de natură să restabilească viabilitatea economică a Air France	94
Cu privire la presupusa insuficiență generală a planului de restructurare.....	94
— Expunere sumară a argumentelor părților.....	94
— Aprecierea Tribunalului	95
Cu privire la celelalte motive.....	98
III - Cu privire motivul întemeiat pe încălcarea articolului 155 din tratat	99
IV - Concluzii	99
Cu privire la cheltuielile de judecată	99