

РЕШЕНИЕ НА ПЪРВОИНСТАНЦИОННИЯ СЪД (втори разширен състав)

25 юни 1998 година*

По съединени дела T-371/94 и T-394/94

British Airways plc, дружество, учредено съгласно английското право, със седалище в Hounslow, Обединеното кралство,

Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Sweden, дружество, учредено съгласно датското, норвежкото, и шведското право, установено в Стокхолм,

Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV, дружество, учредено съгласно нидерландското право, установено в Amstelveen, (Нидерландия),

Air UK Ltd, дружество, учредено съгласно английското право, установено в Станстед, (Обединеното кралство),

Euralair International, дружество, учредено съгласно френското право, установено в Vonneuil, (Франция),

TAT European Airlines, дружество, учредено съгласно френското право, установено в Tours, (Франция),

за което се явява г-н Romano Subiotto, Solicitor, със съдебен адрес в Люксембург в кантората на адв. Elvinger, Hoss & Prussen, 15 Côte d'Eich,

ищци по дело T-371/94,

и

British Midland Airways Ltd, дружество, учредено съгласно английското право, установено в Castle Donington, (Обединеното кралство), за което се явява г-н Kevin F. Bodley, Solicitor, и адв. Konstantinos Adamantopoulos, от адвокатската колегия Атина, със съдебен адрес в Люксембург в кантората на адв. Arsène Kronshagen, 12 Boulevard de la Foire,

ищец по дело T-394/94,

подпомагано от

Кралство Швеция, за което се явява г-н Staffan Sandström, в качеството му на представител,

* Език на производството: английски.

Кралство Норвегия, за което се явява г-жа Margit Tveiten, в качеството му на представител, със съдебен адрес в Люксембург при кралското норвежко консулско представителство, 3 Boulevard Royal,

Maersk Air I/S, дружество, учредено съгласно датското право, със седалище в Dragøer, (Дания),

и

Maersk Air Ltd, дружество, учредено съгласно английското право, установено в Бирмингам, (Обединеното кралство), за които се явяват г-н Roderic O'Sullivan и г-н Philip Wareham, Solicitors, със съдебен адрес в Люксембург в кантората на адв. Arendt & Medernach, 8-10 Rue Mathias Hardt,

встъпили страни по дело T-371/94

Кралство Дания, за което се явява г-н Peter Biering, директор на отдел в министерство на външните работи, в качеството му на представител, със съдебен адрес в Люксембург при датското посолство, 4 Boulevard Royal,

и

Обединено кралство Великобритания и Северна Ирландия, за което се явяват г-н John E. Collins, от Treasury Solicitor's Department, в качеството му на представител, и г-н Richard Plender QC, със съдебен адрес в Люксембург при посолството на Обединеното кралство, 14 Boulevard Roosevelt,

встъпили страни в двете дела,

срещу

Комисията на Европейските общности, за която се явяват г-н Nicholas Khan и г-н Ben Smulders, член на нейната правна служба, в качеството им на представители, подпомагани от адв. Ami Barav, Barrister, от адвокатската колегия на Англия и Уелс и от адвокатската колегия на Париж, със съдебен адрес в Люксембург при кабинета на г-н Carlos Gómez de la Cruz, член на правната служба, Centre Wagner, Kirchberg,

ответник,

подпомагана от

Френската република, за която се явяват г-н Marc Perrin de Brichambaut, директор по правните въпроси в министерство на външните работи, и от адв. Edwige Belliard, Catherine de Salins и Jean-Marc Belorgey, съответно заместник-директор, натоварен със задача в дирекцията по правните въпроси на това

министерство, в качеството им на представители, със съдебен адрес в Люксембург при френското посолство, 8B Boulevard Joseph II,

и

Compagnie Nationale Air France, дружество, учредено съгласно френското право, със седалище в Париж, представлявано от адв. Olivier d'Ormesson, от адвокатската колегия на Париж, със съдебен адрес в Люксембург в кантората на адв. Jacques Loesch, 11 Rue Goethe,

встъпилите страни,

с предмет искова молба за отмяната на Решение 94/653/ЕО на Комисията от 27 юли 1994 г. относно съобщеното увеличаване на капитала в Air France (ОВ L 254, стр. 73),

ПЪРВОИНСТАНЦИОННИЯТ СЪД НА ЕВРОПЕЙСКИТЕ ОБЩНОСТИ
(втори разширен състав),

в състав: С.W. Bellamy, председател, К. Lenaerts, С.Р. Briët, А. Kalogeropoulos и А. Potocki, съдии,

секретар: г-н J. Palacio González, администратор,

като взе предвид писменото производство и след заседанието от 6 и 7 май 1997 г.,

постанови настоящото

Решение

Факти и производство

Административно производство

1. С писмо от м. март 1994 г., френските власти уведомяват Комисията, съобразно с член 93, параграф 3 от Договора за ЕО относно техния план да вляят 20 милиарда FRF в капитала на Compagnie Nationale Air France (по-нататък „Air France“). Приложено към това уведомление е един план за преобразуване, озаглавен „Projet pour l'Entreprise“ (по-нататък „плана“).

2. След една среща и обmena на кореспонденция с представители на Air France и френското правителство, Комисията открива производството в съответствие с член 93, параграф 2 от Договора. Тя уведомява френските власти в този смисъл с писмо от 30 май 1994 г., което е предметът на едно съобщение, публикувано в

Официален вестник на Европейските общности (ОВ С 152, стр. 2, по-нататък, „съобщението от 3 юни 1994 г.”).

3. В това съобщение, Комисията заема становището, че планираното увеличение в капитала съставлява държавна помощ, при което изтъква, че тя трябва да разгледа това дали планът за помощта би засегнал търговията до степен, противоречаща на общия интерес. В тази връзка, Комисията заема становището по-специално, че:

- икономическата действителност изисква да се вземе предвид икономическото положение и перспективи на цялата група Air France;

- тя трябва да проучи последиците, които помощта би имала спрямо конкурентното положение на Air France на нейните международни и вътрешни въздушни трасета при конкуренция с други европейски превозвачи.

4. Френските власти впоследствие изпращат на Комисията поредица от писма и, заедно с представители на Air France, вземат участие в няколко срещи, организирани от Комисията. До 4 юли 1994 г., Комисията получава забележки от 23 заинтересовани страни, сред които Кралство Дания, Обединеното кралство Великобритания и Северна Ирландия, Кралство Швеция, Кралство Норвегия, Association des Compagnies Aériennes de la Communauté Européenne (по-нататък „АСЕ”) и голям брой Европейски въздухоплавателни дружества, включително ищите.

5. Повечето от заинтересовани страни споделят съмненията на Комисията относно законността на въпросната помощ. Сред техните основни възражения е следното:

- помощта би облагодетелствала не само Air France, но също така и цялата група;

- помощта би довела до свръх капитализация на групата Air France;

- покупката на 17 нови самолета на цена от F 11,5 милиарда FRF би била неприемлива;

- съответствието на помощта с общия пазар не трябва да се оценява единствено от гледна точка на развитието на нейния бенефициент;

- в случай на разрешение на помощта, трябва да се наложи съществено намаление в капацитета на Air France.

6. Становищата на заинтересованите страни са съобщени на френските власти, които им отговарят с писмо от 13 юли 1994 г. до съответния отдел на Комисията. На 14 юли 1994 г., френския министър-председател изпраща писмо

на члена на Комисията, който отговаря за тези въпроси, като подчертава задълженията на неговото правителство в случай на одобрение на плана. На 18 юли 1994 г., френското правителство изпраща бележка, съдържаща два допълнителни ангажимента. Накрая, на 26 юли 1994 г., френските власти предоставят на Комисията допълнителна информация.

Оспорваното решение

7. На 27 юли 1994 г., Комисията приема Решение 94/653/ЕО относно съобщеното увеличение на капитала на Air France (ОВ L 254, стр. 73, по-нататък „оспорваното решение”), което може да се обобщи, както следва.

8. След като описва структурата на групата Air France (което участва във въздушния транспорт, хотелиерството, туризма, ресторантьорството, поддръжката и подготовката на пилотите), Комисията отбелязва, че то е било, заедно с British Airways и Lufthansa, едно от трите най-големи европейски въздушни превозвачи. От началото на 1990 г., то преследва стратегия за придобиване на дялово участие в други въздухоплавателни дружества (UTA, Air Inter, Sabena и CSA), с оглед по-специално консолидирането на нейното влияние на националния пазар и в отговор на конкуренцията на международните линии. Групата Air France започва политика на модернизация и разширяване на своята флота, финансирана чрез заеми, финансовите такси върху които неблагоприятно засягат крайния резултат на групата, водещо до една първоначална загуба от 717,2 FRF милиона през 1990 г. За да се противопостави на това положение, групата приема няколко плана за реструктуриране, никой от които, обаче, не е успешен.

9. На кратко, Комисията установява, че групата Air France е в положение на много сериозна финансова и икономическа криза: след загуба от 3,2 милиарда FRF през 1992 г., тя отчита своята четвърта последователна годишна загуба в размер от 8,4 милиарда FRF през 1993 г. Положението на групата постоянно се влошава през предходните три години. Пропастта между групата Air France и нейните конкуренти се задълбочава поради лошите резултати през 1993 г., които се дължат основно на лоша производителност, високи оперативни разходи и високи финансови такси.

10. След това Комисията очертава плана, който е предназначен да „превърне Air France в едно същинско дружество” („faire d'Air France une véritable entreprise”), една цел, която трябва да се постигне между 1 януари 1994 г. и 31 декември 1996 г. посредством намаляване на разходите и финансовите разноси, посредством различно понятие за продукта и по-добро използване на източниците, чрез преобразуване на дружеството и чрез участие на заетите лица и служителите.

11. В този контекст, Комисията отбелязва по-специално, че броят на новите самолети, които трябва да бъдат доставени по време на срока на

преструктурирането трябва да се намали от 22 до 17 и че съответната инвестиция по този начин би била в размер от 11,5 милиарда FRF. Оперативната флота (145 самолета) трябва да нарасне само с един самолет; броя на предлаганите места трябва леко да се намали. Air France също така трябва да рационализира своята флота като се освободи от известен брой самолети. Смесения характер на неговата флота (24 различен вида или версии) е един от факторите, които допринасят за неговите високи оперативни разходи. В допълнение, Air France трябва да опрости своята мрежа, да повиши честотата на печелившите линии, да разработи далечните линии, да изостави страничните линии и да се фокусира върху линии, където перспективите са добри. Що се отнася до персонала, планът предвижда по-специално съкращения на състава от 5 000 работни места, замразяване на заплатите (при условията на преразглеждане) и спиране на повишенията. Air France трябва също така да се реструктурира в 11 оперативни центъра, отговорни за своите собствени финансови резултати, като всеки център има свои собствени активи. Изпълнението на плана трябва да се финансира чрез увеличаване на капитала и чрез продажбата на несъществени активи.

12. Комисията отбелязва, че по време на нейните преговори с френското Правителство, последното прави известен брой задължения относно изпълнението на плана и използването на капитала, предоставено на Air France, като инжекцията в капитала трябва да бъде направена на три транша: 10 милиарда FRF през 1994 г., 5 милиарда FRF през 1995 г. и 5 милиарда FRF през 1996 г. Тези задължения са изложени, под формата на условия в диапозитива на оспорваното решение.

13. Въз основа на предходното, Комисията заема становището, че въпросната инжекция в капитала съставлява държавна помощ по смисъла на член 92, параграф 1 от Договора и член 61, параграф 1 от Споразумението за Европейското икономическо пространство („Споразумението за ЕИП”), която, като се има предвид голямата европейска мрежа на Air France и интензивната конкуренция, която съществува по повечето от нейните линии, изкривява конкуренцията в рамките на ЕИП. В допълнение, помощта засяга търговията между държавите от ЕИП, предвид на международния характер на индустрията на гражданското въздухоплаване.

14. След като изключва приложението на други дерогиращи разпоредби на Договора и Споразумението за ЕИП, Комисията разглежда до каква степен помощта отговаря на критериите, предвидени в член 92, параграф 3, буква в) от Договора и член 61, параграф 3, буква в) от Споразумението за ЕИП.

15. Като разглежда текущото състояние на индустрията на гражданското въздухоплаване, Комисията заема становището, че изглежда, че секторът е преодолел сериозната икономическа криза, която преобладава след 1990 г. Независимо от положителните резултати (увеличение на пътническия поток), някои европейски въздушни линии са все още непечеливши поради свръх

капацитет на пазара. Обаче, перспективите за европейската авиационна индустрия са доста положителни в средносрочен план. Като се имат предвид тези предвиждания, свръх капацитета изглежда като явление с временна продължителност. Комисията съответно застава на становището, че европейският пазар за въздушен транспорт не е засегнат от структурна криза във връзка със свръх капацитета и че положението на авиационната промишленост не изисква общи съкращения на капацитета.

16. След като оценява плана, Комисията заема становището, че неговото успешно изпълнение би могло да възстанови икономическата и финансовата трайност на Air France и че едно реално реструктуриране на дружеството би допринесло за развитието на европейската промишленост на въздушния транспорт като се подобри нейната конкурентоспособност и следователно е от общ интерес. В тази връзка, една бележка под линия препраща към програмата за действие на Комисията "Бъдещето пред гражданското въздухоплаване в Европа" (COM(94) 218)).

17. При оценката на това дали предложената помощ е съразмерна на нуждите от реструктуриране на Air France, Комисията приема, че е както необходимо, така и съразмерно да се подпомогне това дружество да извърши успешно своя план за реструктуриране и да възвърне своята трайност. В тази връзка Комисията извършва преглед на различните финансови инструменти, издадени от Air France между 1989 г. и 1993 г. и прави заключението, че съотношението на задлъжнялост (дълг/чиста стойност) би било 1,12:1 в края на 1996 г. Структурата на счетоводния баланс на групата Air France тогава би била, както следва: чиста стойност на имуществото: собствен капитал = 18,65 милиарда FRF; дълг = 20,85 милиарда FRF. Това съотношение би било над средното за промишлеността на гражданското въздухоплаване, в която 1,5:1 се приема като едно приемливо съотношение дълг/чиста стойност на имуществото. После Комисията заявява, че отделно от помощта, Air France би могло да подобри своето финансово положение чрез свои собствени усилия посредством, *inter alia*, отлагането на поръчки за самолети и продажба на активи. Що се отнася до първата възможност, Комисията отбелязва, че Air France вече е забавило няколко поръчки за самолети, като едно по следващо отлагане би довело до средна възраст на флота над 10 години, която е твърде висока за една въздухоплавателно дружество, която се стреми да възстанови своята конкурентоспособност. Доколкото се засяга продажбата на активи Комисията отбелязва, че са налице само ограничен брой активи като Méridien, Sabena и Air Inter, чиято продажба може да донесе значително количество пари. Sabena и Air Inter са два съществени актива за авиационната търговия на Air France. Продажбата на останалите активи вече съставлява част от плана и във всеки случай не би довело да съществено намаление на размера на помощта.

18. При проверката на това, че помощта няма да засегне търговията до степен, която противоречи на общия интерес, Комисията се позовава на задълженията, поети от френското правителство по време на административното производство

- по-специално, ангажимента, че Air France ще бъде единственият бенефициент на помощта - и прави заключението, че те ограничават нейната загриженост относно възможните последици на помощта, доколкото те фактически препятстват Air France от това да използва помощта, за да субсидира кръстосано дейностите на Air Inter. Комисията, следователно, ограничава своя анализ на последиците на помощта спрямо търговията до Air France, реалният ползвател на помощта.

19. Комисията заема становището, че тези задължения обхващат строги ограничения на капацитета, предлагането и ценовата свобода на Air France и го възпрепятстват от това да преследва агресивна ценова политика по всички линии, които то оперира в рамките на ЕИП. Освен това, по време на първите четири месеца на 1994 г., Air France вече е намалила своето предлагане на европейския пазар чрез 6,4 % във връзка със съответния период през 1993 г., докато това на европейските въздухоплавателни дружества като цяло се е увеличило средно чрез 3,8 %. Ако предлагането на Air France бъде ограничено дори под растежа на пазара, неговият пазарен дял в рамките на ЕИП би намалел в полза на неговите конкуренти. Това би възпрепятствало помощта да засегне търговията до степен, противоречаща на общия интерес.

20. Комисията изтъква, че за целите на анализа на последиците от помощта в рамките на ЕИП, тя също така трябва да вземе предвид нарасналото либерализиране в сектора на въздушния транспорт в Общността след приемането през 1992 г. на няколко регламенти на Съвета, упоменати като „третия пакет”. В този контекст, тя смята, че премахването на ограниченията, защитаващи Air France от конкуренцията, представлява уместно компенсаторно оправдание за предоставянето на помощ, която съответства на общия интерес.

21. Накрая, Комисията приема, че отрицателните последици на помощта не се засилват от използването на изключителни права или чрез привилегировано третиране на Air France, тъй като френските власти са се ангажирали както да изменят правилата за разпределянето на потока за парижката система от летища, за да не бъдат те дискриминиращи, така и да гарантират, че строителните дейности, които са необходими, за да се приспособят двата въздушни терминала на Орли юг и Орли запад, не трябва да засягат условията на конкуренцията в ущърб на въздухоплавателните дружества, които оперират на летище Орли. Комисията също така посочва, че на 27 април 1994 г. тя е приела решение, с което се изисква от Франция да разреши на превозвачи от Общността да упражняват права на трафик по пътищата от Париж (Орли) до Тулуза и Марсилия не по-късно от 27 октомври 1994 г.

22. Комисията прави заключението, че задълженията, направени от френските власти заедно адекватно отговарят на тревогите, които тя е изразила при започването на административното производство.

23. Член 1 от оспорваното Решение заявява, че помощта, която трябва да се предостави в периода 1994-1996 г. в полза на Air France, под формата на 20 милиарда FRF увеличаване на капитала, които трябва да се платят на три транша, и насочени към неговото реструктуриране в съответствие с плана е съвместима с общия пазар и Споразумението за ЕИП по силата на член 92, параграф 3, буква в) от Договора и член 61, параграф 3, буква в) от Споразумението за ЕИП, предвижда френското правителство да спази 16 задължения, изложени като част от този член.

24. Член 2 от оспорваното Решение поставя изплащането на втория и третия транш от помощта под условието на изпълнението на тези задължения и на реалното изпълнение на плана и постигането на планираните резултати, за да гарантира, че размерът на помощта остава съвместим с общия пазар. Преди отпускането на втория и третия транш на помощта през 1995 г. и 1996 г., от френското правителство се изисква да предостави на Комисията доклад относно напредъка на програмата за реструктуриране и относно икономическото и финансовото положение на Air France. Комисията трябва да разполага с надлежно изпълнение на плана и изпълнението на условията, предвидени за одобрението на помощта, проверена от независими консултанти.

Производство пред Първоинстанционния съд

25. Ищците тогава завеждат настоящите иски, които са регистрирани в Първоинстанционния съд съответно на 21 ноември 1994 г. и 22 декември 1994 г.

26. Писменото производство следва нормалния си ход.

27. С определения на председателя на първи разширен състав на Първоинстанционния съд от 10 март 1995 г., 8 май 1995 г. и 12 юни 1995 г., Кралство Дания, Обединеното кралство, Кралство Швеция, Кралство Норвегия, Maersk Air I/S и Maersk Air Ltd (по-нататък „дружествата Maersk” или „Maersk”) получават разрешение да се присъединят в подкрепа на търсените съдебни определения от страна на съответните ищци.

28. С определения на председателя на първи разширен състав на Първоинстанционния съд от 12 юни 1995 г., Френската република получава разрешение да се присъедини в подкрепа на търсените съдебни определения от страна на ответника.

29. С определения на Първоинстанционния съд (първи разширен състав) от 12 юни 1995 г., Air France получава разрешение да се присъедини в подкрепа на търсените съдебни определения от страна на ответника и да пледира на френски по време на устното производство.

30. С решение на Първоинстанционния съд, съдията докладчик е прехвърлен към втори разширен състав, на което съответно са предадени делата.

31. След изслушването на доклада на съдията докладчик, Първоинстанционният съд (втори разширен състав) решава да започне устното производство без всякакви подготвителни проучвания. Той обаче изисква от страните да допълнят техните твърдения по известен брой въпроси.

32. Страните представят устни доводи и отговарят на въпросите на съда на заседанието от 6 и 7 май 1997 г.

33. По този повод съдът приема една процесуална организационна мярка в съответствие с член 64 от своя Процедурен правилник, като приканва ищците и встъпилите страни, които ги подкрепят, да депозират в секретариата забележките, които те са представили на Комисията по време на административното производство, в степената, в която те все още не са били включени в преписката по делото. Забележките на British Airways plc („British Airways”), TAT European Airlines („TAT”), Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Sweden („SAS”), Euralair International („Euralair”) и Air UK Ltd („Air UK”) по този начин са депозирани при секретариата на 8 май 1997 г., като тези на Кралство Дания, Обединеното кралство, Кралство Швеция и Кралство Норвегия вече са били депозирани по време на заседанието.

34. Като се имат предвид твърденията на страните по този въпрос по време на заседанието, и отсъствието на всякакво възражение от тяхна страна в тази връзка, Първоинстанционният съд (втори разширен състав) застава на становището, че двете дела трябва да бъдат съединени за целите на постановяването на решение

Заклучения на страните

35. Ищците искат в двете дела съдът да:

- отмени оспорваното решение; и
- да нареди на Комисията да плати разноските.

Ищецът по дело T-394/94 освен това иска от съда да предпише процесуални организационни мерки и разследващи мерки, в съответствие с членове 64 и 65 от Процедурния правилник, и да нареди представянето на всички релевантни папки и документи, с които разполага Комисията.

36. Обединеното кралство твърди, че съдът трябва:

- да отмени оспорваното решение; и

- да нареди на Комисията да заплати разноските, включително тези на Обединеното кралство.

37. Кралство Дания, Кралство Швеция и Кралство Норвегия твърдят, че съдът трябва:

- да отмени оспорваното решение.

38. Дружествата Maersk твърдят, че съдът трябва:

- да отмени оспорваното решение; и

- да нареди на Комисията да заплати разноските във връзка с тяхното присъединяване, доколкото подобно решение е поверено на преценката на съда.

39. Комисията твърди, че съдът трябва:

- да отхвърли исковите молби;

- да нареди на ищите да заплатят разноските; и

- да нареди на Кралство Дания, Обединеното кралство, Кралство Швеция, Кралство Норвегия и дружествата Maersk да допринесат за разноските на Комисията.

40. Френската република твърди, че съдът трябва:

- да отхвърли жалбите.

41. Air France твърди, че съдът трябва:

- да отхвърли исковата молба; и

- да нареди на ищите да заплатят разноските, включително тези, понесени от Air France.

По същество

42. В подкрепа на своите иски молби, ищите повдигат няколко правни основания, които могат да се класират в две групи. При исковите от първата група (I), те твърдят, че Комисията е нарушила нормите относно административното производство, предвидени в съответствие с член 93, параграф 2 от Договора, като не е получила достатъчно информация и/или да предостави на засегнатите страни, включително ищите, достатъчно информация, за да ги подпомогне в това да бъдат надлежно изслушани и ефективно да изразят предоставените им права от член 93, параграф 2 от

Договора и член 62, параграф 1, буква а) от Споразумението за ЕИП. Те също така критикуват Комисията заради това, че не се е опряла на независими експерти за преценка на това дали оспорената помощ е била съвместима с член 92, параграф 3, буква в) от Договора и член 61, параграф 3, буква в) от Споразумението за ЕИП и твърдят, че тя не е успяла да предприеме всички необходими стъпки, за да провери дали информацията, предоставена от френските власти и Air France, е била добре обоснована.

43. При исковете от втората група (II), ищите твърдят, че Комисията е извършила известен брой грешки при приложението на член 92, параграф 3, буква в) от Договора и член 61, параграф 3, буква в) от Споразумението за ЕИП. Твърди се в тази връзка, че Комисията е нарушила принципа за пропорционалност, приложим по въпросите на/в материята на държавните помощи като (А) неправилно е разрешила на Air France да закупи 17 нови самолета, (Б) неправилно е разрешила финансирането на оперативните разходи и оперативните мерки на Air France, (В) неправилно е класифицирала издадените от Air France ценни книжа между 1989 и 1993 г., (Г) неправилно е тълкувала съотношението дълг/чиста стойност на Air France и (Д) неправилно не е изисквала продажбата на годните за освобождаване активи на Air France. Ищите също така твърдят, че Комисията неправилно е стигнала до становището, че помощта е била предназначена да облекчи развитието на една икономическа дейност, без да засегне търговските условия до степен, която противоречи на общия интерес. Тяхната критика в тази връзка основно е насочена към 12 от 16 условия на разрешението, наложени от решението за разрешаването на помощта. Накрая, ищите оспорват, в няколко насоки, това дали плана за реструктуриране на Air France е уместен и твърдят, че Комисията неправилно е направила заключението, че планът може да възстанови икономическата трайност на Air France. При тези различни твърдения Ищите също така твърдят, че Комисията е представила недостатъчно/неправилно мотивиране на оспорваното решение. Накрая, жалбоподателят по дело T-394/94, British Midland Airways Ltd („British Midland”), твърди, че е имало нарушение на член 155 от Договора.

I – Правните основания, които се основават на нередности при провеждането на административното производство

Обобщение на твърденията на страните

44. Ищецът по дело T-394/94 твърди, по същество, че административното производство в съответствие с член 93, параграф 2 от Договора е състезателно и че Комисията следователно е трябвало да предостави на засегнатите страни достатъчно информация, която да ги подпомага пълно да оценят потенциалното въздействие, което помощта би могла да окаже спрямо тях. При обстоятелствата, съобщението на Комисията от 3 юни 1994 не е достатъчно. По-специално, Комисията:

- не обяснява начина за изчисляване на сумата от 20 милиарда FRF;
- не посочва, по отношение на придобиването на 17 нови самолета, какви вида самолети ще бъдат придобити или от какви видове самолети ще се състои флотата;
- не представя копие от плана за реструктуриране;
- предсказва едно увеличение от 30 % или 33,3 % в производителността без да обясни основата за подобно изчисление;
- не представя подробности относно цената на предложените доброволни съкращения;
- не представя подробности относно активите на Air France и да обясни разбивката между основни и несъществени активи;
- не прави никаква оценка на хотелската верига Méridien;
- не дава подробности относно стойността на дяловото участие на Air France в Air Inter, Sabena или други, или не обяснява защо те не се приемат като съставляващи несъществени активи;
- не представя подробности за предложената мрежа от линии на Air France, така че да се подпомогне изчисляването на неговите възможни последици спрямо конкуренцията;
- не предоставя подробности относно предложените „нови продукти“, упоменати от Air France, така че да се подпомогне една оценка на тяхното въздействие спрямо конкуренцията;
- не разполага с годишните счетоводни отчети на Air France по времето на приемането на оспорваното решение;
- не обяснява защо тя не е настоявала на разкриването на съществена информация, необходима за приемането на едно мотивирано решение относно съответствието на помощта с общия пазар;
- не е взела предвид дъщерни дружества, по-специално Air Inter, тъй като планът за реструктуриране се отнася единствено до Air France; и
- не обяснява как предложенията за това как Air France да продължи плановете за разширяване могат да се съчетаят с целите на Договора, особено като се има предвид провала на двете предходни капиталови инжекции от 5, 8 милиарда FRF.

45. В забележките, които то представи на Комисията по време на административното производство, British Midland вече е повдигнало повечето от упоменатите по-горе въпроси, когато то изисква от Комисията, *inter alia*, да му покаже плана за реструктуриране, предоставен от Air France, по причина на това, че в противен случай то не би имало достатъчно информация, за да направи смислен коментар на планираната помощ.

46. Ищците по дело T-371/94 също така заема становището, че информацията в съобщението от 3 юни 1994 г. не е адекватно. Една по-голяма точност при съобщението относно намерението на Air France да повиши честотата на печелившите линии, да развият далечните линии, да се изоставят маргиналните линии и да се фокусира на линии, където са налице добри перспективи в растежа, биха подпомогнали ищците при опосредстването на Комисията при оценката на този аспект на плана за реструктуриране. По-специално, те твърдят, Комисията не е изложила оправдаването от страна на Air France на нуждата от закупуването на 17 нови самолета, така че ищците не са могли да представят необходимата информация която би подпомогнала Комисията да разгледа този аспект на случая внимателно и безпристрастно.

47. Те също така изтъкват, че съобщението не упоменава единицата за мярка, упомената като „**равностойност на прихода от пътнически километър („РПК“)**“. Те за първи път се сблъскват с подобна единица в оспорваното решение, която е направена специално за Air France и е приложена при изчисляването на тяхната собствена предполагаема текуща и предвидена производителност.

48. Ищците също така твърдят, че Комисия е трябвало да провери френската версия на съобщението относно откъса във връзка с възможно свръх капитализиране на Air France. Прехвърлянето на ORAs (obligations remboursables en actions) и TSDI (ценни книжа с плаваща стойност „от страната на дълговете в чистата стойност на имуществото“, във версията на английски език, е преведено на френски като прехвърляне „*du passif vers l'actif*“. Тази грешка в превода е трябвало да направи по-трудна за трети страни, които използват френската версия, възможността да представят уместни коментари.

49. Накрая, те смятат, че с оглед на сложността на това дело, Комисията е трябвало да се подпомогне от независими експерти по икономика на въздухоплаването, финанси и търговия. Както става ясно от член 2 от оспорваното решение, който предвижда участието на независими консултанти преди отпускането на втория и третия транш на помощта, самата Комисия признава необходимостта от това да разполага с външни експерти, които да проверят надлежното изпълнение на плана за реструктуриране. Така тя имплицитно приема, че не е разполагала с достатъчно опит сама да стори това.

50. Ищците в двете дела заемат становището, че Комисията, при приемането на оспорваното решение, разкрива една неподходяща степен на бързина, несъвместима с правилното зачитане на техните основни права или на тези на другите засегнати страни. Оспорваното решение е взето само 16 работни дни след датата, до която заинтересованите страни е трябвало да представят своите коментари, изключително кратко време, през което да се разгледат, обмислят и разрешат сложните въпроси, повдигнати от разглежданата планирана помощ. Сроктът между датата, на която започва производството в съответствие с член 93, параграф 2 от Договора (3 юни 1994 г. и 27 юли 1994 г.) и датата, на която е прието оспорваното решение е 37 работни дни и по този начин е много по-кратък отколкото средния период в подобни случаи.

51. Кралство Дания изтъква по време на заседанието, че то неуспешно е изисквало от Комисията, по време на административното производство, да изпрати отговора на френското правителство на съобщението от 3 юни 1994 г. на другите държави-членки, за да може така да ги подпомогне да представят своите забележки преди Комисията да вземе своето решение.

52. Комисията възразява като заявява, че производството в съответствие с член 93, параграф 2 от Договора не е състезателно по отношение на заинтересованите трети страни. Такива страни нямат право да бъдат третирани идентично на адресата на окончателното решение. Комисията препраща към съдебната практика във връзка с конкуренцията, според която процесуалните права на тъжителите не се простират до там докдето се простира правото на справедлив процес, от което се ползват дружествата, които са обект на разследването на Комисията.

53. По отношение на съобщението за откриването на производството в съответствие с член 93, параграф 2, Комисията подчертава, че нейната единствена цел е да получи от засегнатите лица цялата информация, която се изисква за нейното направляване по отношение на бъдещи действия. В настоящия случай, съобщението от 3 юни 1994 г. излага всички аспекти по отношение на които тя иска да получи забележки, за да може да изложи своите становища по отношение на планираната помощ, съобщена от френските власти. В това съобщение, тя представя цялата информация, необходима, за да подпомогне засегнатите страни да изразят своите становища.

54. Като цяло, Комисията приема, че тя само може да предостави информацията, с която тя разполага по време на издаването на съобщението, която не е ирелевантна и която не е в обхвата на задължението за професионална или търговска тайна. Освен това, целта на едно съобщение в съответствие с член 93, параграф 2 не е да изрази едно постигнато становище, а да повдигне въпроси. Що се отнася до цялостната информация, която според становището на ищците, е трябвало да бъде включена в съобщението от 3 юни 1994 г., Комисията заявява, че повечето от повдигнатите въпроси са или

обхванати от задължението за търговска тайна или не поражда съмнения във връзка с които тя би поискала допълнителна информация.

55. Що се отнася до времето, изтекло за разглеждането на случая, Комисията изтъква, че разглежданият план за помощта е съобщен на 18 март 1994 г. и че оспорваното решение е взето на 27 юли 1994 г., 131 дни по-късно. Времето, което е изтекло между тези две дати е приблизително еднакво, както в подобни случаи (Решение 91/555/ЕИО на Комисията от 24 юли 1991 г. относно помощта, която ще се предостави от белгийското правителство в полза на въздушния превозвач Sabena (ОВ L 300, стр. 48, по-нататък „Решението Sabena”), Решение на Комисията 94/118/ЕО от 21 декември 1993 г. относно помощта, която ще се предостави от ирландското правителство на групата Aer Lingus (ОВ 1994 г., L 54, стр. 30, по-нататък „Решението Aer Lingus”) и Решение 94/698/ЕО на Комисията от 6 юли 1994 г. относно увеличаване на капитала, кредитните гаранции и данъчното освобождаване в полза на TAP (ОВ L 279, стр. 29, по-нататък „Решението TAP”). Освен това, член 10, параграф 3 от Регламент (ЕИО) № 4064/89 на Съвета от 21 декември 1989 г. относно контрола върху обединенията на предприятия (ОВ L 395, стр. 1, по-нататък „Регламент № 4069/89”), според който едно решение, с което се обявява една съобщена концентрация за съвместима с общия пазар трябва да се вземе в рамките на четири месеца, потвърждава, че подобен срок е разумен.

56. Накрая, Комисията приема, че спрямо нея няма правно задължение да прибегва до външни експерти преди да вземе своите решения.

Заключения на Съда

Общи аспекти

57. Като предварително съображение, трябва да се има предвид, че оспорения план за помощта е официално съобщен от френските власти на Комисията, която, след като е взела решение да открие производството, предвидено в съответствие с член 93, параграф 2 от Договора, е била длъжна да „уведоми засегнатите страни да представят своите коментари” преди тя да вземе решение по въпроса.

58. Целта на тази разпоредба на член 93, параграф 2, трябва да се изтъкне, се поддържа от Съда на ЕО е да се задължи Комисията да предприеме стъпки за да гарантира, че всички лица, които биха били засегнати са уведомени и им е предоставена възможност да изложи своите твърдения (Решение на Съда от 14 ноември 1984 г., Intermills/Комисия, по дело 323/82, Recueil, стр. 3809, точка 17) и да позволи на Комисията да бъде напълно информирана относно всички факти по делото преди да вземе своето решение (Решение на Съда от 20 март 1984 г., Германия/Комисия, по дело 84/82, Recueil, стр. 1451, точка 13).

59. Като се има предвид, задължението на Комисията да уведоми заинтересованите страни, Съдът на ЕО е постановил, че публикуването на съобщение в *Официален вестник на Европейските общности* не е подходящо средство за уведомяване на всички засегнати страни, че е започнато едно производство (Решение Intermills/Комисия, упоменато по-горе, точка 17), като при все това изтъква, че „единствената цел на това съобщение е да се получи от засегнатите лица цялата информация, която се изисква за насочване на Комисията по отношение на нейното бъдещо действие” (Решение на Съда от 12 юли 1973 г., Комисия/Германия, по дело 70/72, Recueil, стр. 813, точка 19). Първоинстанционния съд следва тази съдебна практика, който предоставя на засегнатите страни по същество ролята на източник на информация за Комисията в административното производство, започнато в съответствие с член 93, параграф 2 от Договора (Решение на Първоинстанционния съд от 22 октомври 1996 г., Skibsværftsforeningen и др./Комисия, T-266/94, Recueil, стр. II-1399, точка 256).

60. Следва, че, далеч от това да се ползва от същите права на справедлив процес като тези, които се признава, че имат индивидите, срещу които е било иницирано производството (вж., в този смисъл, Решение на Съда от 17 ноември 1987 г., ВАТ и Reynolds/Комисия, по съединени дела 142/84 и 156/84, Recueil, стр. 4487, точки 19 и 20 относно конкуренция, и Решение на Съда от 21 март 1990 г., Белгия/Комисия, по дело C-142/87, Recueil, стр. I-959, точка 46), заинтересовани страни разполагат само с правото да бъдат включени в административното производство при подходяща мярка, като взима предвид обстоятелствата по делото.

61. Могат да съществуват два мотива за ограничаването на степента на правото да вземат участие и да бъдат информирани, от което заинтересованите страни се ползват в контекста на административното производство, започнато в съответствие с член 93, параграф 2 от Договора.

62. Първо, както в настоящия случай - една държава-членка уведоми Комисията относно планирана помощ и представи подкрепяща документация, и съответните отдели на Комисията впоследствие проведат поредица от срещи с официални длъжностни лица от въпросната държава-членка, обемът на информация, с което разполага Комисията вече би могло да бъде относително голямо, като остава спорни само малък брой съмнения, които информацията, която се предоставя от засегнатите страни би могла да разсее. Доколкото те се отнасят до подробностите във връзка с планираната помощ, до икономическото, финансовото и конкурентното положение на получаващото я предприятие и до неговите вътрешни операции, дискусиите между държавата-членка и Комисията неизбежно биха били по-подробни отколкото тези, проведени със засегнатите страни. Независимо че предоставя на подобни страни обща информация относно съществените елементи на планираната помощ, следователно, Комисията може да се ограничи до концентрирането на своето

съобщение в *Официален вестник* върху тези аспекти от плана, по отношение на които тя все още има съмнения.

63. Второ, от Комисията се изисква, в съответствие с член 214 от Договора, да не оповестява на заинтересованите страни информация от вида, обхваната от задължението за професионална тайна, по-специално информация във връзка с вътрешните операции на предприятието-получател. В тази връзка, положението на заинтересованите страни не се отличава от това на тъжителите в конкурентно правните дела, които, според съдебната практика на Съда на ЕО, не могат да получават документи, които съдържат търговски тайни (Решение ВАТ и Reynolds/Комисия, упоменато по-горе в точка 60, точка 21).

64. Ограничителното естество на упоменатите по-горе права да вземат участие и да бъдат информирани, доколкото те се отнасят само до административното производство, не е в разрез със задължението на Комисията в съответствие с член 190 от Договора да предостави, в своето окончателно решение за разрешаване на планираната помощ, достатъчно мотиви, които трябва да разгледат всички съществени оплаквания, които страните, които са пряко и лично засегнати от това решение са направили по-рано или по тяхна собствена инициатива или като следствие от информацията, предоставена от Комисията. По този начин, дори при предположение, че Комисията може, в един конкретен случай, действително да предпочете да използва други източници на информация и по този начин да понижи значението на участието на заинтересованите страни, тя така не се освобождава от своето задължение да включи адекватно изложение на мотивите в своето решение (вж. точка 96 по-долу).

65. Като се имат предвид изложените по-горе принципи, съдът трябва да разглежда твърдените нередности, за които се твърди, че са опорочили хода на административното производство, като се разбира и не се оспорва, че ищците, встъпилите страни, които ги подпомагат и АСЕ, всички от които са се противопоставили на разрешението за оспорения план за помощта по време на административното производство пред Комисията, трябва да се третират като засегнати страни за целите на член 93, параграф 2 от Договора, както се тълкува от Съда на ЕО в Решението Intermills/Комисия, (упоменато по-горе в точка 58).

Съобщението от 3 юни 1994 г.

66. По отношение, първо, на предполагаемо неадекватното естество на съобщението от 3 юни 1994 г., трябва да се отбележи, че съобщението се отнася до:

- икономическото и финансово положение на Air France преди изготвянето на плана за помощта, по-специално предходни планове за плана за реструктуриране и капиталови инжекции и неговите натрупани загуби;

- „конкретните ... въпроси ”, върху които се фокусира новия план за реструктуриране,

- проектираната сума на помощта от 20 милиарда FRF; и

- основните съмнения, изразени от Комисията на тази фаза от производството относно по-специално производствените печалби на Air France, структурата на групата Air France, конкурентното положение на Air France и възможността то да бъде свръх капитализирано.

Съдът заема становището, че подобна информация е достатъчна, за да подпомогне засегнатите страни да представят своите твърдения ефективно пред Комисията.

67. Що се отнася до становището, заето от ищците по дело T-371/94, че единицата мярка РППК, въздушната мрежа на Air France и нейното бъдещо развитие и мотивите, оправдаващи придобиването на 17 нови самолета, също така е трябвало да бъдат описани в съобщението, отговорът на Комисията, в смисъл, че тя не поддържа никакви съмнения по тези конкретни точки е достатъчно, за да оправдае липсата в това съобщение, на всякакво позоваване на тези въпроси; това, обаче, не означава, че ищците не могат да поискат от съда да разгледа въпроса дали окончателното решение на Комисията е достатъчно мотивирано по отношение на тези въпроси или дали то съдържа очевидни грешки на оценката или правни грешки.

68. По отношение на исковата молба, повдигната от ищеца по дело T-394/94, че не е имало съобщаване за множеството подробности, упоменати по-горе (вж. точка 44, упомената по-горе), Комисията е оправдана, като се позовава на задължението за търговска тайна, която Ж забранява да оповестява търговско чувствителна информация относно Air France на конкурентите на това дружество. По-специално, плана за реструктуриране – на фазата преди неговото одобрение от Комисията и на началото на неговото изпълнение – съдържа подобна информация, и това явно не е въпрос на преценката на конкурентите и на сравнение с техните собствени управленски мерки, всяка от мерките за реструктуриране, предвидени от Air France. Ако положението би било различно, конкурентите биха могли да се намесят във вътрешното реструктуриране на Air France и да се опитат да „диктуват” мерките, които те биха могли да сметат за уместни за това дружество, след като са получили ценна информация относно своя конкурент. Подобен анализ, не се оспорва от факта, че другите заинтересовани страни, такива като ACE (стр. 27, последна точка, на неговите забележки), очевидно са могли да се сдобият с този план за реструктуриране. Този факт не може да накара Комисията да наруши член 214 от Договора.

69. Трябва да се прибави, че годишните счетоводни отчети на Air France за 1993 г. са публикувани в Bulletin des Annonces Légales Obligatoires от 17 юни 1994 г.,

на стр. 10207 (номер 319 от становището по встъпването на Air France при присъединяване по дело T-371/94), и по този начин са били на разположение на засегнатите страни. Тези страни следователно не могат да критикуват Комисията, че не е оповестила окончателните стойности в своето съобщение от 3 юни и не могат да твърдят, че тя е взела своето окончателно решение без да знае тази информация.

70. Накрая, твърденията, че Комисията не е получила съществена информация преди да приеме своето окончателно решение и не е достатъчно проверила всички аспекти от значение за делото, не съставляват нещо повече от общи твърдения и предположения, които не се подкрепят от никакви конкретни доказателства. Комисията по този начин има правото просто да отговори, че тя всъщност е получила цялата полезна и необходима информация, която е била обект на подробна проверка от нейна страна. Освен това, тези твърдения всъщност засягат не само фазата на съобщението от 3 юни 1994 г., но и по-късния етап на оспорваното решение. Същото е вярно относно последните два иска от исковата молба, повдигнати от ищеца по дело T-394/94 (вж. точка 44 упомената по-горе), които по същество са насочени срещу законността на оспорваното решение и засягат изложението на мотиви и оценката на нейните основания. Поради тези мотиви те ще бъдат разгледани по-долу в отделен контекст.

Отнетото време за разглеждането на делото

71. Ищите заемат становището, че предвид на сложността на оспорения план за помощта, срокът, който Комисията си е дала за разглеждането на този план преди да приеме оспорваното решение, е бил твърде кратък. Първо трябва да се подчертае в тази връзка, че нищо в Договора или в законодателството на Общността не изисква от решенията относно държавни помощи, приети при приключването на производството в съответствие с член 93, параграф 2 от Договора да се спазва определен срок. Нещо повече, като се предположи, че Комисията е действала с прекомерна бързина и не си е дала достатъчно време да разгледа оспорения план, подобно поведение само по себе си не може да оправдае отмяната на оспорваното решение. За да породи отмяна, подобно поведение би трябвало да обхваща нарушение на конкретни норми, които регламентират производството, задължението да се представят мотиви или вътрешната законност на оспорваното решение. Следователно, без да е необходимо да се изразява становище относно значението на практиката на Комисията за вземане на решения по отношение на концентрациите, това твърдение трябва да се отхвърли.

Нуждата от външни експерти

72. Исковата молба, че Комисията не е потърсила помощ от външни експерти при съставянето на оспорваното решение очевидно е лишена от всякаква основа, тъй като никоя разпоредба на Договора или на законодателство на

Общността не налага подобно задължение спрямо нея. Трябва да се прибави, че Комисията, във всеки случай, е била относително добре осведомена относно сектора на въздушния транспорт преди да приеме оспорваното решение. В тази връзка, тя вече се е запознала с положението на въздушния транспорт, което се разглежда по-специално в доклада, озаглавен "Expanding Horizons", публикувано в началото на 1994 г. от „Comité des Sages”, в програмата „Пътят пред гражданското въздухоплаване в и в публикациите на Международният орган по Въздушен транспорт (IATA) и Асоциацията на Европейските въздухоплавателни дружества (AEA). Освен това, Комисията е приела други решения в сферата на въздушния транспортен сектор, такива като решенията Sabena, Aer Lingus и TAP (упоменати по-горе в точка 55). Накрая, нищо в настоящото дело не посочва, че Комисията се е нуждала от помощта на външни експерти.

Грешка при превода

73. Грешката във френския текст на съобщението от 3 юни 1994 г., изтъкната от ищците по дело T-371/94, е толкова очевидна, че тези, които са запознати с въздушния сектор биха били в готовност да се запознаят с нея. Ясно е, че заемните облигации не могат съгласно с счетоводните принципи, да бъдат прехвърлени „du passif vers l'actif” („от страната на дълговете в чистата стойност на имуществото” в английския текст на съобщението), но трябва да се класифицират, изключително от страна на задълженията, или като чиста стойност, или като дълг.

74. Във всеки случай, Комисията изрично изтъква, в съответния откъс на своето съобщение, че тя все още трябва да разгледа подробно класификацията на въпросните облигации. Нейната оценка все още не е така окончателна в този откъс, включително точката, изкривена от упоменатата по-горе грешка. Тази грешка следователно не може да засегне законността на административното производство, тъй като съществуният въпрос в тази връзка е единствено дали окончателното решение също така е било засегнато от тази грешка, а ищците дори не са твърдели, че случаят е такъв.

Участие на другите държави-членки

75. Искът, повдигнат от Кралство Дания, че Комисията е трябвало да изпрати на другите държави-членки отговорът на френското правителство на съобщението от 3 юни 1994 г., трябва да се отхвърли като недопустим, тъй като той не е повдигнат от ищците. С оглед на факта, че встъпилите страни трябва в съответствие с член 116, параграф 3 от Процедурния правилник, да приемат делото във вида, в който те го заварят по време на своето присъединяване и че техните твърдения в една искова молба за встъпване са в съответствие с член 37, алинея 4 от ЕО Статута на Съда на ЕО, са ограничени до подкрепа на твърденията на една от основните страни, Кралство Дания в качеството на встъпила страна, няма правото да повдига този правен иск (вж., в същия

смисъл, Решение на Съда от 24 март 1993 г., CIRFS и други/Комисия, по дело C-313/90, Recueil, стр. I-1125, точки 19 -22).

76. Във всеки случай, текстът на член 93 от Договора не изисква от Комисията да изпрати на другите държави-членки забележки, които тя е получила от правителството на държавата, искаща разрешение да предостави помощ. Напротив, следва от член 93, параграф 2, алинея 3 че другите държави-членки могат да участват в конкретно дело за помощ, само когато това дело, по искане на засегнатата държава, е било предоставено на Съвета.

Заклучение

77. Като се има предвид предходното, производството в съответствие с член 93, параграф 2 от Договора, следвано в настоящото дело, не е било опорочено от някакъв недостатък и свързаните с това правни искове следователно трябва да бъдат отхвърлени.

II – Правните основания, които се основават на грешки в оценката и правни грешки, извършени от Комисията в нарушение на член 92, параграф 3, буква в) от Договора и член 61, параграф 3, буква в) от Споразумението за ЕИП.

Общи аспекти

78. В оспорваното решение, Комисията разглежда законността на оспорената помощ, като има предвид член 92, параграф 3, буква в) от Договора и член 61, параграф, буква 3 в) от Споразумението за ЕИП. В това разглеждане, тя установява, че едно реално реструктуриране Air France би било от общ интерес, че размерът на помощта не изглежда прекомерен и че помощта не би засегнала условията на търговията до степен, която противоречи на общия интерес.

79. Последователно се поддържа, че Комисията се ползва от широка преценка при приложението на член 92, параграф 3 от Договора (вж., например, Решение на Съда от 17 септември 1980 г., Philip Morris/Комисия, по дело 730/79, Recueil, стр. 2671, точки 17 и 24, и Решение от 24 февруари 1987 г., Deufil/Комисия, по дело 310/85, Recueil, стр. 901, точка 18, и Решение от 14 февруари 1990 г., Франция/Комисия, по дело C-301/87, Recueil, стр. I-307, точка 49). Тъй като тази преценка обхваща сложни икономически и социални оценки, съдът трябва при прегледа на приетото в този контекст решение да се ограничи до проверка на това дали Комисията е спазила правилата, регламентиращи производството и изложението на мотивите, това дали фактите, на които се основава оспорваното заключение са били точно изложени и дали е имало явна грешка на оценка или злоупотреба с правомощия (Решение на Съда от 29 февруари 1996 г., Белгия/Комисия, по дело C-56/93, Recueil, стр. I-723, точка 11, и упоменатата в него съдебна практика). По-специално, съдът не може да замени своята собствена икономическа оценка с тази на автора на решението (Решение на

Съда от 15 юни 1993 г., Matra/Комисия, по дело C-225/91, Recueil, стр. I-3203, точка 23). Съдът заема становището, че тази съдебна практика е еднакво приложима при разглеждането в съответствие с член 61, параграф 3, буква в) от Споразумението за ЕИП.

80. В настоящите дела, Комисията изтъква, че твърденията на ищите отчасти се основават на събития, които се случват след приемането на оспорваното решение. В отговор, ищите твърдят, че някои от тези последващи събития са част от продължаваща и непрекъсната поредица от факти, които Комисията е трябвало да знае. Нещо повече, някои последващи факти илюстрират ясно коментарите, представени от ищите по време на административното производство.

81. Тук, трябва да се има предвид, че в контекста на един иск за отмяна в съответствие с член 173 от Договора, законността на една мярка на Общността трябва да се оценява въз основата на фактическите и правни елементи, които са налице по времето на приемането на мярката (Решение на Съда от 7 февруари 1979 г., Франция/Комисия, по съединени дела 15/76 и 16/76, Recueil, стр. 321, точка 7, и Решение на Първоинстанционния съд от 15 януари 1997 г., SFEI и др./Комисия, по дело T-77/95, Recueil, стр. II-1, точка 74) и не могат да зависят от ретроспективни съображения относно неговата ефективност (Решение на Съда от 7 февруари 1973 г., Schroeder/Германия, по дело 40/72, Recueil, стр. 125, точка 14). По-специално, комплексните оценки, направени от Комисията трябва да бъдат разглеждани единствено въз основата на информацията, с която Комисията разполага по време на извършването на тези оценки (Решение на Съда от 10 юли 1986 г., Белгия/Комисия, по дело 234/84, Recueil, стр. 2263, точка 16, и Решение от 26 септември 1996 г., Франция/Комисия, по дело C-241/94, Recueil, стр. I-4551, точка 33).

82. Именно като се имат предвид по-горните принципи трябва да се разглеждат повдигнатите тук от ищите искове по същество и твърдения – които оспорват оценките относно това дали помощта е била пропорционална относно въздействието на тази помощ върху сектора на гражданското въздухоплаване в рамките на ЕИП и относно уместността на плана за реструктуриране, който съпътства оспорената помощ.

Твърденията, основаващи се на принципа за пропорционалност, приложим по отношение на държавните помощи

83. В тези твърдения, ищите и встъпилите страни, които ги подкрепят, твърдят, че Комисията е разрешила помощта в размер, надхвърлящ изискванията на реструктурирането на Air France. Тези твърдения се основават по същество на решението по делото Philip Morris/Комисия (упоменато по-горе, точка 79 и точка 17), в което Съдът на ЕО постановява, че на държавите-членки не може да се разреши да направят плащания, които биха подобрили

финансовото положение на предприятието-получател, „независимо че те не са необходими за постигането на указанияте в член 92, параграф 3 цели”.

А – Твърдението, че Комисията неправилно е разрешила покупката от страна на Air France на 17 нови самолета

Обобщение на твърденията на страните

84. Ищците смятат, че е било несъразмерно да се одобри помощ, чиято цел е да се позволи на Air France да закупи 17 нови самолета. Комисията, твърдят че, явно е сбъркала като е направила заключението, че размерът на помощта не може да се намали чрез отмяната или отсрочването на поръчките, направени от Air France на стойност 11,5 милиарда FRF. Разходите за периодично необходимото обновяване на флотата, което съставлява инвестиция в капиталовите активи, по принцип съставлява част от оперативните разходи на една въздухоплавателно дружество. Подобно обновяване трябва да се осъществява без държавна намеса. Във всеки случай, придобиването на нови самолети не е съществено за Air France.

85. Ищците по дело T-371/94 също така твърдят, че Комисията е предоставила неадекватно изложение на мотиви в тази връзка, независимо, че тя е била уведомена по време на административното производство, че покупката на 17 нови самолети не е съществен елемент в плана за реструктуриране на Air France и следователно е трябвало да бъде отменена. Комисията не е разгледала сериозно коментарите на третите страни, депозирани в отговор на нейното съобщение от 3 юни 1994 г. Ищецът по дело T-394/94 и дружествата Maersk, при встъпване, твърдят, че Комисията е пренебрегнала да предостави надлежно изложение на мотиви като не е съумяла, по-специално, надлежно да разгледа подробните твърдения, които са Ж направени от трети страни по време на административното производство.

86. Комисията изтъква, че е било необходимо Air France да придобие 17-те нови самолета. Тя се позовава на съдържанието на оспорваното решение, като заявява, че високите оперативни разходи на Air France отчасти се дължат на значителното разнообразие на нейната флота, чието рационализиране се предвижда в рамките на плана за реструктуриране (ОВ стр. 75 и 76). Далеч от това да подмладява флотата, планът просто забавя нейното остаряване. Новите реактивни самолети са значително по ефективни с оглед на разхода на горивото, съответстват на регламентите във връзка с опазването на околната среда и имат ниски разходи по поправка и поддръжка. Накрая, те се харесват повече на пътниците.

87. Доколкото се засяга задължението Ж да изложи мотивите, Комисията заема становището, че оспорваното решение е в съответствие с член 190 от Договора. Достатъчно е решението да изложи основните правни и фактически въпроси, на които то се основава и които са необходими, за да се разбере мотивировката,

която е довела Комисията до нейното решение (Решение на Съда от 4 юли 1963 г., Германия/Комисия, по дело 24/62, Recueil, стр. 129, 143). От нея не се изисква да обсъди всички фактически и правни въпроси, които са били повдигнати от всяка страна по време на административното производство (вж., например, Решение на Съда от 29 октомври 1980 г., Heintz Van Landewyck и др./Комисия, съединени дела 209/78 до 215/78 и 218/78, Recueil, стр. 3125, точка 66). Накрая, изискванията, които трябва да бъдат удовлетворени от изложението на мотиви зависи от обстоятелствата по всяко дело, по-специално съдържанието на въпросната мярка, естеството на представените мотиви и нуждата от информация от предприятията, до които е адресирана мярката. Според становището на Комисията, условията, предвидени в съдебната практика, която бе упомената по-горе, са били напълно изпълнени в оспорваното решение, които на 17 страници от *Официален вестник*, излагат всички съществени фактически и правни въпроси около това дело и обобщават повдигнатите от трети страни възражения по време на административното производство. По-специално, Комисията отрича, че тя не е взела предвид забележките, представени по време на това производство. Тези забележки са надлежно разгледани и предоставени на френските власти за техните коментари.

Заклучения на Съда

88. С оглед на твърденията, изтъкнати от ищците, първо е необходимо да се установи дали оспорваното решение съдържа адекватно изложение на мотиви по отношение на разрешението за закупуването от страна на Air France на 17 нови самолета. Преди всичко трябва да се изтъкне в тази връзка, че като се има предвид установената съдебна практика в смисъл, че всякаква липса на изложение на мотиви може да бъде повдигнато от самия съд по негова инициатива (Решение на Съда от 20 март 1959 г., Nold/Върховен орган, по дело 18/57, Recueil, стр. 89, 115, и Решение от 20 февруари 1997 г., Комисия/Daffix, по дело C-166/95 P, Recueil, стр. I-983, точки 24 и 25, и също така Решение на Първоинстанционния съд от 2 юли 1992 г., Dansk Pelsdyravlerforening/Комисия, по дело T-61/89, Recueil, стр. II-1931, точка 129), Съдът отправя покана до ищците и встъпилите страни, които ги подкрепят, да депозират забележките, които те са предоставили на Комисията по време на административното производство в качеството им на засегнати страни по смисъла на член 93, параграф 2 от Договора, в степента, че тези забележки все още не са включени в преписката по делото (вж. точка 33 упоменато по-горе).

89. В съответствие с установената съдебна практика на Съда на ЕО, изложението на мотиви, изискуемо от член 190 от Договора, трябва да разкрива ясно и недвусмислено мотивирането, следвано от органа на Общността, който приема въпросната мярка по такъв начин, че да осведоми засегнатите лица относно мотивите за мярката и по този начин да ги опосредства да защитят своите права, а съдът да упражни своята надзорна юрисдикция (вж., Решение на

Съда от 14 февруари 1990 г., Delacre и др./Комисия, C-350/88, Recueil, стр. I-395, точка 15, и упоменатата там съдебна практика).

90. Доколкото се засяга понятието за „засегнатите лица” по смисъла на погорната съдебна практика, Съдът на ЕО е постановил по едно дело, обхващащо решение на Комисията, с което се отказва разрешаването на план за помощ, изготвен от една държава-членка в полза на предприятие под контрола на държавата, че изискването за изложение на мотиви трябва да се оценява въз основата, на интереса, който тези, до които е адресирана мярката „или на други страни, които тя пряко и лично засяга”, по смисъла на член 173 от Договора, могат да имат от получаването на обяснения (Решение на Съда от 13 март 1985 г., Нидерландия и Leeuwarder Papierwarenfabriek/Комисия, по съединени дела 296/82 и 318/82, Recueil, стр. 809, точка 19).

91. Съдът на ЕО впоследствие е постановил, че едно предприятие при конкуренция с друго, което получава държавни помощи, трябва да се разглежда като „засегната страна” по смисъла на член 93, параграф 2 от Договора и трябва в това му качество да се приема като пряко и лично засегнато от решението на Комисията за разрешаване на плащането на въпросната помощ. По този начин, същевременно Съдът на ЕО също така изтъква, че засегнатите страни по смисъла на член 93, параграф 2 вече са били определени като лицата, предприятията или сдруженията, чиито интереси биха били засегнати от предоставянето на помощта, по-специално конкурентните предприятия и търговски сдружения (Решение на Съда от 19 май 1993 г., William Cook/Комисия, по дело C-198/91, Recueil, стр. I-2487, точки 24 - 26, и упоменатата там съдебна практика).

92. Изискването за предоставяне на мотиви за едно решение, взето във връзка с държавни помощи по този начин не може да се определи единствено въз основата на интереса, който държавата-членка, до която е адресирано това решение може да има от получаването на информация. Когато една държава-членка е получила от Комисията това, което иска, а именно разрешение за своята планирана помощ, нейният интерес от това да получи мотивирано решение, адресирано до нея, може да бъде силно понижен, противно на този на конкурентите на бенефициента на помощта, по-специално когато тя е получила достатъчно информация по време на преговорите с Комисията посредством, *inter alia*, обмен на кореспонденция преди приемането на решението за разрешаване.

93. В настоящия случай, общо основание е, че ищите, дружествата Maersk, като встъпили страни, и ACE са засегнати страни по смисъла на член 93, параграф 2 от Договора и че оспорваното решение пряко и лично ги засяга по смисъла на член 173, параграф 4 от Договора, предвид на това, че тяхното пазарно положение съществено се засяга от мярката за помощта, която тя разрешава (Решение на Съда от 28 януари 1986 г., Sofaz и други/Комисия, по дело 169/84, Recueil, стр. 391, точка 25).

94. Съгласно установената съдебна практика, въпросът дали изложението на мотивите за едно решение отговаря на изискванията на член 190 от Договора трябва да се оценява с оглед не само на неговото съдържание, а също така на неговия контекст и всички правни норми, регламентиращи въпросната материя (Решение Delacoste и др./Комисия, упоменато по-горе в точка 89, точка 16 и упоменатата там съдебна практика). Независимо че от Комисията, при изложението на мотиви за едно решение, не се изисква да обсъди всички фактически и правни въпроси, повдигнати от заинтересованите страни по време на административното производство (Решение на Съда от 17 януари 1995 г., Publishers Association/Комисия, по дело C-360/92 P, Recueil, стр. I-23, точка 39), тя при все това трябва да вземе предвид всички обстоятелства и всички релевантни фактори по делото (Решение на Съда от 24 октомври 1996 г., Германия и др./Комисия, съединени дела C-329/93, C-62/95 и C-63/95, Recueil, стр. I-5151, по-нататък „решението Bremer Vulkan”, точка 32), така че да опосредства съдът да преразгледа неговата законност и да изясни на държавите-членки и засегнатите лица обстоятелствата, при които Комисията е приложила Договора (Решение Publishers Association/Комисия, упоменато по-горе, точка 39).

95. Трябва да се прибави, че Комисията е приела оспорваното решение съобразно с член 92, параграф 3 от Договора, в област, в която тя се ползва от широка преценка (вж. точка 79 упомената по-горе). Тъй като Съдът на ЕО е постановил, че преценката на Комисията носи със себе си задължение да се разгледат внимателно и безпристрастно всички релевантни аспекти на конкретното дело (Решение на Съда от 21 ноември 1991 г., Hauptzollamt München-Mitte/Technische Universität München, по дело C-269/90, Recueil, стр. I-5469, точка 14), прегледът на това задължение изисква достатъчно точно изложение на мотиви, за да се опосредства съдът, да бъде удовлетворен, че то е било спазено.

96. По този начин е необходимо да се установи дали изложението на мотиви в оспорваното решение посочват ясно и недвусмислено мотивирането на Комисията, по-конкретно с оглед на съществените оплаквания относно оценката на оспорения план за помощта, представени на Комисията по време на административното производство от страна на British Airways, TAT, Koninklijke Luchtvaart Maatschappij (по-нататък „KLM”), SAS, Air UK, Euralair, British Midland и от ACE, по-специално от името на Euralair и Maersk, от Кралство Дания, Обединеното кралство, Кралство Швеция и Кралство Норвегия (по-нататък „засегнатите страни”).

97. При един цялостен прочит на депозираните при съда забележки, става ясно, че някои от тези страни по-специално настояват пред Комисията върху неприемливото естество на придобиването на 17 нови самолети за 11, 5 милиарда FRF, както се предвижда в плана за реструктуриране. Тъй като, пред лицето на кризата, генерирана от свръх мощност, всички въздухоплавателни

дружества, които не получават субсидии са принудени да отменят или разсрочат поръчките за нови самолети в началото на 1990-те години, Air France, твърди, че не може да избегне подобно задължение. Решението за инвестиране на 11, 5 милиарда FRF при придобиването на самолети би повишило допълнителните капиталови изисквания и следователно – дълговете на Air France. С оглед на неговото катастрофално финансово положение, то не би било оправдано при използването на приходи от продажбата на други активи за целите на подобно финансиране. За да гарантира еднообразие във флотата на Air France, предвидено в плана за реструктуриране, би било уместно да се модифицират наличните самолети.

98. По-специално, ТАТ (стр. 18 от неговите забележки) и Обединеното кралство (стр. 6 от неговите забележки) подчертават, че инвестициите представляват чрез придобиването на въпросните 17 нови самолета краткосрочни оперативни дейности на Air France, а не негово реструктуриране. Това е обичайно модернизиране, предназначено да поддържа конкурентноспособността на дружеството. Подобна мярка трябва да се финансира посредством собствени източници на предприятието, а не чрез държавни помощи. В това дело е неизбежно това, че противно на изискванията на съдебната практика и политиката на Комисията за вземане на решения, оспорената помощ да се използва за финансиране на покупката на тези самолети. Подобна помощ трябва да се класифицира като оперативна помощ, която не е съвместима с изискванията на член 92, параграф 3, буква в) от Договора. В този контекст, позоваване се прави на решенията по делото Deufil/Комисия (упоменато по-горе в точка 79) и Решение от 8 март 1988 г., Exécutif Régional Wallon и Glaverbel/Комисия, по съединени дела 62/87 и 72/87, Recueil, стр. 1573, и на Решение 90/70/ЕИО на Комисията от 28 юни 1989 г. относно помощта, предоставена от Франция на някои основни предприятия за преработка на стомана (ОВ 1990 г., L 47, стр. 28).

99. В тази връзка, съдът отбелязва, че Комисията изтъква, в оспорваното решение, че един от факторите, които засягат оперативното поведение на групата Air France, е разнородността на нейната въздушна флота, който включва твърде много различни видове самолети (24 различни вида или версии), които спомагат за високите оперативни разходи (например, особено високи разходи за поддръжка, произтичащи от големия брой различни резервни части и различни квалификации за летателния и наземния персонал). Към 31 декември 1993 г. въздушната флота на групата включва 208 самолета (оперативната флота на Air France се състои от 145 самолета), на средна възраст от 8,6 години (ОВ, стр. 75).

100. По отношение на „особените ... теми/въпроси”, върху които се фокусира плана за реструктуриране, Комисията изтъква, че то е предназначено да приспособи броя на нови самолети, които трябва да бъдат доставени, време на срока на реструктурирането от 22 на 17. Съответната инвестиция по този начин би била 11, 5 милиарда FRF (ОВ, стр. 75). Що се отнася до капитала,

необходим за тази инвестиция, Комисията отбелязва отлагането на поръчките за самолетите, които, в края на срока на реструктурирането биха повишили средната възраст на флотата на около 9,3 години. Всякакво допълнително забавяне в инвестициите във флотата просто би означавало бъдещо влошаване на тази цифра, което би увредило конкурентноспособността на Air France и би застрашило жизнеспособността на реструктурирането (ОВ, стр. 82).

101. При разглеждането на това дали помощта е съразмерна на нуждите на реструктурирането (ОВ, стр. 83), Комисията заема становището, че отделно от помощта, Air France е разполагала с три начина за подобряване на своето финансово положение посредством собствени усилия, един от които е отлагането на поръчките за самолети. Тъй като дружеството вече е отложило няколко поръчки, едно ново отлагане би довело средната възраст на флотата над 10 години, което е твърде високо за една въздухоплавателно дружество, която се стреми да възстанови своята конкурентна мощ (ОВ, стр. 85).

102. Така изложеното мотивиране посочва ясно и недвусмислено защо Комисията смята, че е жизнено важно в конкретния случай на Air France да продължи със закупуването на 17 нови самолета. Това обхваща мотивите за оправдаване, считани от Комисията за основополагащи, а именно нуждата Air France да разполага с флота на разумна средна възраст, фактът, че броят на самолетите, които трябва да бъдат придобити е само част от този, който първоначално се предвижда и факта, че планираната инвестиция би послужила да направи флотата на Air France по-еднообразна и така да доведе до снижаване на оперативните разходи. Комисията по този начин предоставя адекватен отговор на първото разклонение на забележките, представени от засегнатите страни по време на административното производство.

103. Във второто разклонение на своите забележки, засегнатите страни класифицират част от оспорената помощ като оперативна помощ, забранена от съдебната практика, доколкото тя е предназначена да финансира чисто оперативни дейности на Air France, а именно подновяване на самолетите от флотата като оперативни активи.

104. Трябва да се отбележи в тази връзка, че в Решение Deufile/Комисия (упоменато по-горе в точка 79), Съдът на ЕО одобрява мотивирането на Комисията, че инвестирането и обичайното модернизиране, предназначено да поддържа конкурентноспособността на едно предприятие трябва да се извършва при използване на собствените ресурси на предприятието, а не посредством държавни помощи (точки 16 - 19). В Решението Exécutif Régional Wallon/Комисия (упоменато по-горе в точка 98), Съдът на ЕО разглежда начина на мотивирането на Комисията – в смисъл че инвестициите, предназначени за обновяването и техническото модернизиране на една производствена линия, което трябва да се осъществява периодично, не може да се разглежда като предназначено да облекчава развитието на някои икономически дейности по

смисъла на член 92, параграф 3, буква в) от Договора - като разбираемо и попадащо в нейното правомощие за оценка (точки 31, 32 и 34).

105. Като упоменават тази съдебна практика, засегнатите страни изтъкват риска, че размерът на разрешената помощ може да стане прекомерен, ако част от него не бъде използван за реструктурирането *stricto sensu* на Air France. Решение Philip Morris/Комисия (упоменато по-горе в точки 79, 17), Съдът на ЕО постановява, че държавите-членки не са оправомощени да извършват плащания, които биха подобрили финансовото положение на предприятието получател „независимо че те не са необходими за постигането на целите, указани в член 92, параграф 3”.

106. Засегнатите страни повдигат възможността за правна грешка, а именно нарушение на принципа за пропорционалност, установен, с изрично позоваване на държавните помощи, от член 92, параграф 3 от Договора. Този съд заема становището, че е съществено разглеждането на това твърдение когато се оценява разглеждания план за помощта. Комисията така е задължена да отговори на това в мотивите на оспорваното решение.

107. В тази връзка, Комисията заема становището, в оспорваното решение, че инвестирането в обновяването на флота е необходимо за трайността на реструктурирането на Air France (ОВ, стр. 82) и че отлагането на поръчките за нови самолети би довело средната възраст на флотата на Air France над 10 години, едно ниво, което е твърде високо за едно въздухоплавателно дружество, което цели да възстанови своята конкурентна мощ (ОВ, стр. 85). Инвестирането в обновяването на флотата за сума от 11, 5 милиарда FRF, което се предвижда сред „особените ... теми”, върху които се фокусира плана за реструктуриране (ОВ, стр. 75), по този начин се разглежда от Комисията като съставляващо съществена част от реструктурирането на Air France.

108. Комисията потвърждава тази гледна точка пред съда като декларира, че придобиването на 17 нови самолета е оправдано „в рамката на изпълнението на Плана” (номер 40 от насрещния отговор на ответника по дело T-371/94). Нещо повече, съгласно с доклада на Ernst & Young, представен от Комисията (приложение 2 към защитата по дело T-371/94), покупката на самолети съставлява „... съществен елемент от неговия план да рационализира своята флота ... Тази инвестиция е ключов елемент от план(а)” (стр. 22, номер 22 от Доклада).

109. Относно подробните договорки за финансирането на тази инвестиция, оспорваното решение посочва, че изпълнението на плана за реструктуриране трябва да се финансира чрез увеличаването на капитала и продажбата на несъществени активи, от които Air France се надява да реализира около 7 милиарда FRF, по-специално продажбата на известен брой самолети, от която се очаква да се генерират около 4,1 милиарда FRF, продажбата на резервни части (1,2 милиарда FRF), една сграда (0,4 милиарда FRF) и хотелската група

Méridien (ОВ, стр. 76). Оспорваното решение прибавя, че френските власти предоставят ангажимент, за да гарантират, че за продължителността на плана, помощта изключително ще се използва от Air France за целите на реструктурирането на дружеството (ОВ, стр. 78 и 79).

110. В своята оценка на трайността на плана за реструктуриране, Комисията заявява, че въпросната помощ е насочена към финансирането на изпълнението на плана и реструктуриране на финансите на Air France (ОВ, стр. 82). На кратко, тя е удовлетворена, че предоставената на Air France помощ е както необходима, така и съразмерна, за да подпомогне дружеството при успешното изпълнение на нейния план за реструктуриране и да установи своята трайност (ОВ, стр. 86). Накрая, условието за разрешение № 6 изисква от френските власти да гарантират, „че ... помощта се използва изключително от Air France за целите на реструктурирането на дружеството” (ОВ, стр. 89).

111. Както е видно от тези мотиви, оспорваното решение заема становището, че независимо че те ще послужат за намаляване на задлъжнялостта на Air France, оспорените държавни помощи също така са предназначени да финансират изпълнението на плана за реструктуриране, също така финансиран от освобождаването от активи. Същевременно, Комисията също така приема, че инвестирането в обновяването на флотата само по себе си е жизненоважен фактор при реструктурирането на Air France. По този начин изглежда, че оспорваното решение признава, че помощта е предназначена за финансиране на инвестирането във флота, обхващащо придобиването на 17 нови самолета. Във всеки случай, решението не изключва възможността помощта да се използва, най-малкото частично, за целта на финансирането на подобна инвестиция. Единствените независими финансови средства, с които разполага Air France, предназначени да допринесат за финансирането на тази инвестиция, а именно освобождаването на активи, се очаква да реализира само 7 милиарда FRF, докато разходите за въпросната инвестиция възлизат на 11, 5 милиарда FRF.

112. При все че подобна покупка, придружена от освобождаването от стари самолети, очевидно съставлява модернизация на флота на Air France, оспорваното решение не коментира отношението, твърдяно от засегнатите страни, на Решенията Deufil/Комисия и Exécutif Régional Wallon и Glaverbel/Комисия (упоменати по-горе в точки 79 и 98). Комисията така не указва дали тя би толерирала, по изключение, въпросното финансиране, защото тя смята, че тази съдебна практика е без значение в конкретните обстоятелства на настоящия контекст или дали тя е предназначена да се отклони от същинския принцип, установен в тях.

113. Изложението на позиция от страна на Комисията е още по-необходимо, като се има предвид собствената Ж практика за вземане на решения, която отразява нейното принципно противопоставяне на всякакви оперативни помощи, предназначени да финансират обичайното модернизиране на инсталации. Комисията приема, че такива инвестиции, предназначени за

подобно модернизиране, не могат да се третират като реструктуриране и поради това трябва да се финансират от собствените източници на засегнатите дружества, без никаква държавна намеса (Решение 85/471/ЕИО на Комисията от 10 юли 1985 г. относно помощ, предоставена от федералното германско правителство на един производител на полиамидни и полипропиленови влакна, разположен в Bergkamen (ОВ L 278, стр. 26,29); Решение 89/228/ЕИО на Комисията от 30 ноември 1988 г. относно указа-закон № 370/87 от 7 септември 1987 г. на италианското правителство, впоследствие превърнато в Закон № 460 от 4 ноември 1987 г. относно производството и продажбата, включително нови стандарти за производство и продажба на продуктите от сектора на вината (ОВ 1989 г., L 94, стр. 38, 41); Решение 92/389/ЕИО на Комисията от 25 юли 1990 г. относно държавните помощи, предвидени в указа-закон № 174 от 15 май 1989 г. и № 254 от 13 юли 1989 г. и в проектозакон № 4230 регламентиращи породените от упоменатите по-горе укази - закони последици (ОВ 1992 г., L 207 стр. 47, 51)).

114. Следва, че мотивите на оспорваното решение не изясняват, че всъщност Комисията наистина е разгледала въпроса дали, противно на горната съдебна практика и собствената Ж практика за вземане на решение, модернизирането на флотата на Air France отчасти би могло да се финансира от помощ, предназначена за реструктурирането на дружеството – и ако това е така – поради какви мотиви.

115. Това заключение не се обезсилва от подробностите, представени пред съда на Френската република и Air France по отношение на инвестициите в самолети в размер на 11, 5 милиарда FRF, които се предвиждат в плана за реструктуриране. Доколкото тези встъпили страни са посочили, че сумата от 11, 5 милиарда FRF е била разделена на три транша - 7,6 милиарда FRF за покупката на 17 самолета, 3 милиарда FRF за покупката на резервни части, и 0,9 милиарда FRF за въздухоплавателна дейност – видно е, че въздухоплавателната работа и резервните части служат, също както и новите самолети, за модернизирането на дружеството.

116. Несъмнено, Комисията впоследствие твърди, по време на настоящото производство, че оспорената помощ е била предназначена единствено за намаляване на задлъжнялостта на Air France, а не за покупката на 17 нови самолета, тъй като инвестирането във флота трябва изключително да се финансира от оперативните печалби на Air France. Обаче, това мотивиране, развито от страна на представителите на Комисията пред съдът, не само че не присъства в оспорваното решение, но дори се опровергава от съдържащото се там мотивиране в смисъл, че помощта е предназначена за финансирането, поне отчасти, на изпълнението на плана за реструктуриране, в който се излага модернизирането на флота на Air France. Както е постановил Съдът на ЕО в своето решение по дело C-137/92 Р Комисия/BASF и др., Recueil, стр. I-2555, точки 66 - 68, диспозитива и изложението на мотивите за едно решение – което трябва да бъде мотивирано в съответствие с член 190 от Договора - съставляват

едно неделимо цяло, с последицата че единствено колегията от комисарите, в съответствие с принципа за колегиалната отговорност, може да приеме едновременно както едното, така и другото, като всяко изменение на изложението на мотиви, което надхвърля простите поправки на правописни или граматически грешки е изцяло от компетентността на тази колегия.

117. Тези съображения, основаващи се на принципа за колегиалната отговорност, са еднакво релевантни за оспорваното тук решение, което също така трябва да бъде мотивирано съобразно с член 190 от Договора и чрез което колегията на комисарите упражнява своята преценка, която е запазена за тях, като изключва всеки друг орган, при приложението на член 92, параграф 3 от Договора. Твърденията, представени от представителите на Комисията пред съдът следователно не могат да се подкрепят (вж. също така, в тази връзка, Решение *Bremer Vulkan*, упоменато по-горе в точка 94, и точки 47 и 48).

118. Същото се прилага, *a fortiori*, по отношение на обясненията, представени пред съда от *Air France* и Френската република, които се присъединяват в подкрепа на Комисията, които твърдят, че е било невъзможно да се отменят или отложат поръчките за 17 нови самолета, тъй като това са били твърди договорни задължения, чието неизпълнение би довело до налагането на санкции, че от 34-те самолета, чиято препродажба се предвижда в плана за реструктуриране, седем са били нови машини и че постъпленията от тяхната препродажба биха съответствали на седем нови самолета, които все още не са придобити, че от 17-те нови самолета, седем ще бъдат незабавно препродадени, без да влязат в действие, и че съвкупните оперативни източници на *Air France* се били определени на 19,2 милиарда FRF в плана за реструктуриране, по този начин стигайки, за покриване на инвестиционните разходи, породени от обновяването на флота. Тези твърдения не са обхванати от колегиалната отговорност и следователно не могат да смекчат неправилното мотивиране, чрез което е опорочено оспорваното решение.

119. Може да се прибави, ако се окаже необходимо допълнително мотивиране, че, като се предполага, че те са допустими, представените пред съда обяснения, в смисъл, че приложението на предвидените от плана за реструктуриране мерки са предназначени да произведат приток на пари, който да подпомогне *Air France* при посрещането на неговите оперативни и инвестиционни разходи, във всеки случай са в противоречие с мотивирането в оспорваното решение, от което е ясно, че финансовата стабилност и доходността на *Air France* не се очаква да бъдат възстановени до края на 1996 г. (ОВ, стр. 75).

120. Следва от всичко предходно, че предоставените в оспорваното решение мотиви не удовлетворяват изискванията на член 190 от Договора, доколкото се засяга покупката на 17 нови самолета.

Б – Твърдението, че Комисията неправилно е разрешила финансирането на оперативни разходи и оперативни мерки на *Air France*

Обобщение на твърденията на страните

121. Ищите по дело T-371/94 твърдят, че Комисията не е разгледала това дали помощта е крайно необходима за реструктурирането на Air France, отколкото просто е необходимо за финансирането на разширяването на нейните дейности и модернизирането на нейното оборудване. Според тяхното мнение, член 92, параграф 3, буква в) от Договора не позволява оперативна помощ, предназначена за модернизирането на дейностите на нейния бенефициент.

122. Те твърдят, че единствените структурни разходи, които ще произтекат от изпълнението на плана за реструктуриране се отнасят до 5 000 доброволни уволнения, чийто приписван точен размер остава открит за обсъждане, тъй като оспорваното решение не съдържа никаква информация по този въпрос. Разходите, които могат да произтекат от другите мерки, предвидени от плана за реструктуриране, трябва да се разглеждат като оперативни разходи, по-специално търговската политика за спечелване обратно на клиенти и пускането на Euroconcert и Première Club. Изглежда вероятно Air France също така да използва помощта за финансирането на други оперативни мерки, които изрично не са предвидени в плана за реструктуриране. По-специално, то съществено сваля цените на билетите по линии между ЕИП и нечленуващите държави.

123. Тези ищци заявяват, че те имат доказателства, че въвеждането от страна на Air France на нова класа по средните линии и въвеждането от нейна страна на нова класа по далечните линии до есента на 1995 г. Ж струва съответно 150 милиона FRF и около 500 милиона FRF, както е видно от две статии в пресата, публикувани през м. март 1995 г. Те съответно заемат становището, че оперативните разходи, понесени преди края на 1996 г., например чрез въвеждането на две нови класи, ще бъде финансирано от оспорената помощ.

124. Ищецът по дело T-394/94 също така заема становището, че помощта би се използвала за извършването на масивни инвестиции в нови продукти на Air France, такива като нейната дейност „Club Class”. В този контекст, ищите по дело T-371/94 изтъкват, че Air France се ползва от „марж на безопасност” (ОВ, стр. 85), който тя би могла да използва, за да укрепи и модернизира своите дейности. Помощта е достатъчно прекомерна, за да позволи на Air France разглеждането на рекапитализирането на нейното дъщерно дружество Jet Tours или прехвърлянето на част от помощта на нейното дъщерно дружество Air Charter.

125. Ищите по двете дела се противопоставят на твърдението на Комисията, че оспорената помощ е предназначена единствено да намали финансовите тежести на Air France чрез намаляването на неговото равнище на задлъжнялост и не е предназначена за финансиране на нейните оперативни разходи. Те твърдят, че простата възможност помощта да се използва за подкрепа и модернизиране на операциите на Air France е достатъчно, за да я направи несъвместима с член 92,

параграф 3, буква в) от Договора. В подкрепа на това твърдение, те препращат към решението по дело С-303/88 Италия/Комисия, Rescuel, стр. I-1433, точки 10 и 14, в смисъл че не е необходимо да се установи, че предоставените държавни средства са конкретно и изрично предназначени за постигането на определена цел; достатъчно е да се отбележи, че във всеки случай получаването на тези средства опосредства освобождаването на други средства, за да се постигне същия резултат.

126. Ищите по дело T-371/94 прибавят, че Комисията не е обяснила разликата между сумата на оспорената помощ и сумата, която би била изискуема за изпълнението на предишната програма „PRE 2” или сумата от 8 милиарда FRF, която преди приемането на оспорваното решение се е сочала като необходима за изпълнението на плана за реструктуриране. Комисията, твърдят те, също така не е разгледала въпроса дали и до каква степен предприетото от други въздухоплавателни дружества реструктуриране без финансова помощ от държавата е показало, че свободното опериране на пазара би довело Air France до преобразуването на своите дейности без намеса от страна на публичните власти.

127. По време на заседанието, тези ищци изтъкват, че помощта за реструктуриране е трябвало да бъде свързана с всяка предвидена мярка. Комисията е трябвало да наложи условия относно начина, по който трябва да се използва помощта. Те твърдят, че е неприемливо да се допусне един общ баланс що се отнася до помощ, предоставена съвкупно „за нуждите на Air France”.

128. Комисията заявява, че тя е оценила съгласуваността и ефективността на плана за реструктуриране и е оценила уместността на необходимата сума на помощта, която да позволи на Air France неговото успешно изпълнение. При това, тя не трябва да разглежда въпроси, които не са присъщи на съществените белези на плана, още по-малко опита на други въздухоплавателни дружества.

129. Тя прибавя, че разрешената помощ е предназначена единствено за намаляването на финансовите задължения на Air France чрез намаляването на нейното ниво на задлъжнялост. Противно на твърдението на ищите, тя не е била предназначена за употреба за финансиране на оперативните разходи на Air France. Изпълнението на драстичните мерки, предвидени в плана за реструктуриране, включително продажбата на активи, се очаква да произведе приток на средства, който да подпомогне Air France при посрещането на нейните оперативни и инвестиционни разходи. Обаче, това не би било достатъчно за посрещане на финансовите задължения на Air France. Без намаляване на нейното ниво на задлъжнялост, Air France не би оцеляла. В края на 1996 г., очакванията са, че Air France ще бъде в състояние да посрещне всички свои разходи, както оперативни, така и финансови.

130. Комисията изтъква, че от оперативните подобрения на плана за реструктуриране се очаква да бъдат генерирани 5 милиарда FRF в техния ход.

Тази сума би трябвало да подпомогне Air France да посрещне своите оперативни разходи, но не и плащането на главница и лихва. С помощта на финансовите тежести на Air France се очаква да спаднат от 3,2 милиарда FRF през 1993 г. до 1,8 милиарда FRF през 1996 г. (ОВ, стр. 75). Като се позовава на доклада на Ernst & Young (приложение 2 към защитата по дело T-371/94), Комисията заявява, че дългът на Air France трябва да бъде намален от 18,9 милиарда FRF и прибавя, че без помощта, предвиждането за чистата загуба на Air France за 1996 г. би било 694 милиона FRF, докато с помощта очакванията са тя да запише чиста печалба от 457 милиона FRF. Рискът от свръх капитализиране е трябвало да се избегне от факта, че одобрената помощ се е дължала на три транша.

131. Комисията приема, че Решението Италия/Комисия (упоменато по-горе в точка 125), не предоставя подкрепа на твърдението на ищите. В това дело Съдът на ЕО поддържа, че капиталовата инжекция от страна на държавата би могла да съставлява помощ, предвид на продължителните оперативни загуби от въпросното предприятие, които са били покрити от засегнатата държава и при липсата на каквато и да е програма за реструктуриране. Съдът на ЕО там разглежда твърдението, отправено от замесеното правителство, че въпросните средства не съставляват държавни помощи. Откъсите, упоменати от ищите, са посветени само на този въпрос, докато тук ищите разчитат на мнението на съда, в подкрепа на тяхното много различно твърдение, че Комисията е приложила погрешен правен тест, за да установи крайно необходимото естество на помощта за Air France.

132. Френската република и Air France оспорват становището, че оспорената помощ – независимо, че е предназначена за намаляването на тежестта на дълга на Air France, а не за покриването на част от нейните оперативни разходи – при все това облагодетелства нейната дейност. Приемането на едно такова положение би било равнозначно на забраняването на всякаква помощ за целите на реструктурирането, тъй като винаги би било възможно да се твърди, че една помощ, насочена към конкретна цел на преобразуването, заема мястото на оперативни източници, които биха били използвани за тази цел, ако я нямаше помощта. Те твърдят, че е необходимо да се направи ясно разграничение между помощта за реструктуриране, която допринася за подобряването на оперативните условия на засегнатите предприятия, и която може да бъде напълно съвместима с общия пазар, и чистата оперативна помощ или удължената спасителна помощ, която по правило не може да бъде съвместима

Заклучения на Съда

133. Доколкото ищите твърдят, че Комисията е подпомогнала Air France да прехвърли помощ на някои от своите дъщерни дружества и приемат за вероятно Air France глобално да финансира своите оперативни разходи, техните твърдения са твърде неясни, за да бъдат подкрепени, като са ограничени до прости предположения, които не са подкрепени от конкретни факти.

134. Също така не може да се приеме твърдението, основано на предходния план за реструктуриране „PRE 2”. Този план се сблъсква с противопоставяне от синдикатите и персонала на Air France и поради това не е било възможно да бъде поставен в действие. При тези обстоятелства, Комисията не е била задължена да вземе предвид, за целите на съпоставката, тези аспекти от плана за реструктуриране, които не са били успешни. Същото се прилага по отношение на сумата от 8 милиарда FRF, упомената преди приемането на оспорваното решение. Тъй като това не съставлява цифрата, която официално е предложена от френските власти на Комисията в съответствие с формално предложения план за реструктуриране, Комисията не е била задължена да го вземе предвид.

135. При все че не съществуват причини за отричането на правото на Комисията да съпостави мерките за реструктуриране, предвидени от Air France с тези, взети от други въздухоплавателни дружества, остава фактът, че реструктурирането на едно дружество трябва да се насочи към неговите конкретни проблеми и че опитът на други предприятия, в друг икономически и политически контекст и по друго време, може да бъде без значение.

136. Доколкото ищците освен това твърдят, че помощта е трябвало да бъде разделена на различни траншове, всяко от които свързан с отделна мярка за реструктуриране, съдът намира, че подобен подход по необходимост е разкрил цената на всяка мярка и така е разкрил вътрешните оперативни структури на Air France. Подобна информация, поне за определено време, е поверителна и трябва да се държи в тайна от обществеността - по-специално, от конкурентите на Air France. При тези обстоятелства, механизма за проследяващи проверки, установен от член 2 от оспорваното Решение, особено в съответствие с условие за разрешение № 6, трябва да се разглежда като адекватно за гарантирането на това, че Air France няма да бъде свръх капитализирано чрез използването на помощта за други цели, различни от неговото реструктуриране.

137. Що се отнася до твърдението на ищците, че единствената същинска мярка за реструктуриране мярка в оспорения план е тази във връзка с намаляването на персонала на Air France (5 000 доброволни уволнения) и че всички други мерки са в същност от чисто оперативно естество, трябва да се има предвид, че както беше установено по-горе в точки 110, 111, 116 и 117, оспорената помощ е предназначена да финансира най-малкото отчасти, реструктурирането на Air France и твърдението, че помощта е била използвана изключително за уреждане на нейните дългове трябва при липсата на всякакво упоменаване в текста на оспорваното решение, да не се взема предвид. Следователно, необходимо е да се разгледа структурното естество на различните мерки, на които се позовават ищците.

138. Трябва да се подчертае, че както е видно от преписката по делото, Air France няма заводи или промишлени съоръжения, които да извършват

производствени процеси, които да е възможно да бъдат технически реструктурирани. Дейностите на такова дружество са съсредоточени по същество около предоставянето на пътнически превоз и превоз на товари и използваните за това предлагане средства. Реструктурирането по този начин само действително възможно що се отнася до структурата на това предлагане и на организацията на дружеството, на което те се основават.

139. След като това е така, Комисията е могла основателно да третира освобождаването на 5 000 работни места, заедно с преобразуването на Air France в 11 оперативни центъра, отговорни за своите финансови резултати, като структурни мерки. Това изглежда по несигурно от търговските начинания (Euroconcept, Club Class и Première Club) и измененията в маршрутната мрежа, като се има предвид че Air France е при това просто следваща пазарните тенденции, без да прави никакви изменения в реалните структури на дружеството. Подобни мерки следователно изглежда, че са чисто оперативни и да засягат единствено управлението на Air France.

140. Обаче, и без да е необходимо да се решава дали съдебната практика и практиката за вземане на решения, указани в точки 98 и 113 по-горе са от значение, трябва да се има предвид, че планът за реструктуриране на Air France е трябвало да се финансира чрез увеличаване на капитала, посредством помощта, и чрез освобождаването на активи, от което Air France очаква „ да реализира около 7 милиарда FRF ” (ОБ, стр. 76). Като се имат предвид, относително скромните цифри, изложени в тази връзка от ищите по дело T-371/94 (150 милиона FRF и 500 милиона FRF), съдът заема становището, че Комисията е оправомощена да приеме, че тези мерки биха били обхванати от приход, произтичащ от продажбата от страна на Air France на собствените Ж активи и от текущ оперативен приход.

141. В този контекст, необходимо да се отхвърли аргументирането, основащо се на решението Италия/Комисия (упоменато по-горе в точка 125), в смисъл че помощта е „заменяема” в смисъл че нейното получаване опосредства Air France да освободи други оперативни средства, които наместо да бъдат използвани за плащане на нейните дългове, тогава биха послужили за финансирането на упоменатите по-горе мерки. Тъй като въпросното дело засяга инвестиции и оперативни мерки в нормален мащаб, които всяко въздухоплавателно дружество трябва основателно да приеме, за да може да поддържа своите оперативни дейности в лицето на пазарната конкуренция, Френската република и Air France имат право да изтъкват, че подобна теория за „заменяемост” всъщност съставлява забрана на всякаква помощ за реструктуриране и би, в крайния анализ, принудила предприятието бенефициент да прекрати своите оперативни дейности.

142. Вярно е, че може да се достигне до едно различно заключение по отношение на инвестицията от 11, 5 милиарда FRF, определена в оспорваното решение като „инвестиране във флота” (ОБ, стр. 75). Съдът, обаче, не е в

състояние да разгледа въпросите, съпътстващи този проблем, тъй като оспорваното решение не е мотивирано по тази съществена точка (вж. точки 111 – 120 упоменати по-горе). Що се отнася до ценовата практика на Air France по линии извън ЕИП, за които се твърдят, че са финансирани от помощта, разглеждането на твърденията по този въпрос предполага анализ на конкурентното положение на Air France по тези линии. Този анализ ще бъде направен в различен контекст (вж. точки 259 - 280 упоменати по-долу).

143. Следва, че при условията на тази последна резерва, твърдението, че Комисията неправилно е разрешила финансирането на оперативните разходи и оперативните мерки трябва да се отхвърли.

С – Твърдението, че издадените от Air France ценни книжа между 1989 г. и 1993 г. са неправилно класифицирани

Обобщение на твърденията на страните

144. Ищите по дело T-371/94 твърдят, че в съответствие с принципа за пропорционалност, държавните помощи не могат да бъдат толкова значими, че да предоставят на бенефициента едно по-добро съотношение дълг/чиста стойност отколкото техните конкуренти. В това дело, Комисията неправилно класифицират ORAs, TSDIs и TSIP-BSAs (ценни книжа с прогресираща цена, гарантирани от чистата стойност на имуществото), издадени от Air France от 1989 до 1993 г. при изчисляването на съотношението дълг/чиста стойност на Air France през 1996 г. Според ищите, една вярна класификация на тези ценни книжа би показала съотношението дълг/чиста стойност на Air France, че е много по-добро от това на всяко друго въздухоплавателно дружество.

145. В оспорваното решение, твърдят те, Комисията прави заключението, че за целта на изчисляването на съотношението дълг/чиста стойност на Air France, ORAs съставляват „квази-собствен капитал“; обаче, тя неправилно предполага, че ORAs от 1993 г. - и също така TSIP-BSAs – биха били заменени от традиционен дълг, тъй като в съответствие с нейното Решение 94/662/ЕО от 27 юли 1994 г. относно записването от CDC- Participations в облигации, издадени от Air France (ОБ L 258, стр. 26), те трябва да бъдат възстановени като съставляващи забранени държавни помощи. Но Air France не е задължено и не се е задължило да замени ORAs от 1993 г. с традиционен дълг. Освен това, парите на негово разположение съобразно с получаването от негова страна на помощта би трябвало на практика да направят ненужно за Air France да замени приходите от ORAs от 1993 г. и от TSIP-BSAs чрез допълнителна ликвидност.

146. Ищите смятат, че процесите след приемането на оспорваното решение представят тяхното предположение. Според едно съобщение за пресата на 5 април 1995 г. Комисията нарежда на Франция (не на Air France) да депозира сумата от 1, 5 милиарда FRF в блокирана сметка в очакване на изхода от съдебното производство пред Съда на ЕО и Първоинстанционния съд относно

отмяната на Решение 94/662. Вследствие, Air France ще продължава да се ползва от приходите от ORA и TSIP-BSA, издадени през 1993 г. най-малкото до решението на Съда на ЕО или Първоинстанционния съд, с други думи - по време на по-голямата част от срока на реструктурирането.

147. Ищците твърдят, че ORA и TSIP-BSA, заедно с част от приходите от издаването на TSDI, трябва всъщност да са били включени в компонента на чистите активи от съотношението дълг/чиста стойност на Air France, тъй като те представляват средства, които постоянно са на нейно разположение по време на нейното съществуване.

148. По отношение по-специално на TSDI, ищците подчертават, че акционерите са възнаградени от един доверителен фонд, в който Air France е вложила част (25 %) от първоначалните приходи от издаването на TSDI, докато съществена част от тези приходи (75 %) е постоянно запазена от Air France. За разлика от един дълг, който се погасява чрез възстановяването от страна на длъжника, TSDIs продължават да съществуват правно дори след изплащането на капиталовата сума. Самата Комисия заявява, нещо повече, в своето съобщение от 3 юни 1994 г. (ОВ стр. 8), че „автоматичното” изплащане на TSDIs се гарантира чрез един банков фонд, че едно задължение за заплащане ще стане валидно за Air France само в случай на ликвидация на въздухоплавателното дружество, и че според анализа на Комисията на финансовото положение на Air France през 1992 г., TSDI са, със съгласието на френското правителство, включени в чистата стойност. Според становището на ищците, TSDI са средства, които са на постоянно разположение на Air France и по този начин му предоставят конкурентно предимство над конкурентните въздухоплавателни дружества. Те прибавят, че ако само тази част от приходите от издаването на TSDI, която е постоянно запазена от Air France са се разглеждали като чиста стойност, това би имало значително въздействие върху съотношението дълг/чиста стойност за 1996 г., което в такъв случай би било 0,76:1, при сравнение с 1,12:1.

149. Ищците също така твърдят, че Комисията неправилно е разбрала финансовите понятия, обхванати в класифицирането на разглежданите финансови инструменти. Те твърдят в тази връзка, че в случая както на TSDI, така и на TSIP-BSA, плащанията на лихва са подчинени на резултатите на Air France и могат да бъдат преустановени. Ищците прибавят, че критерият във връзка с конвертируемостта на инструментите не е адекватен доколкото Комисията посочва, че TSIP-BSA ще бъдат чиста стойност своевременно „при условие че пазарните условия подпомагат собственика да упражнява BSA”. Комисията така не е успяла да разбере, че BSA е отделно, допълнително, отделимо и независимо право, чийто собственик може или не може да е собственика на TSIP. Последното не е конвертируемо, тъй като то е постоянно субординиран запис. Понятието за „конвертируемост” по подобен начин е неприложимо спрямо TSDI, тъй като те са постоянни второстепенни бележки, които могат да бъдат изплатени в случай на ликвидирането на Air France.

Накрая, ищите твърдят, че разглеждането от страна на Комисията на правата, които ORA, TSDI и TSIP-BSA предоставят на техните собственици е без значение.

150. Комисията първо изтъква, че тя е подчертала в оспорваното решение двойственото финансово естество на самите инструменти (ОВ, стр. 84). После тя заявява, че в съответствие с Решение 94/662, сумите, платени за записването на ORA и TSIP-BSA, издадени през м. април 1993 г. е трябвало да бъдат изплатени от Air France, и че стойността на тези инструменти следователно трябва да се разглеждат като дълг. По отношение на ORA от 1991 г., те трябва да се разглеждат като чиста стойност, тъй като те неизбежно ще бъдат конвертирани, своевременно, в акции, докато TSDI, издадени през 1989 г. и 1992 г. трябва да се разглеждат като дълг, тъй като те са изискуеми след 15 години и не може да се осъществи никакво конвертиране в акции (ОВ, стр. 85).

151. Доколкото ищите се позовават на нейното Решение от 5 април 1995 г. (вж. точка 146 упомената по-горе), Комисията изтъква, че това решение, което е последващо спрямо датата на оспорваното решение, няма отношение към класифицирането на въпросните ценни книжа. Тя прибавя, че доколкото е налице правно задължение да се възстановят сумите на ORA и TSIP-BSA, тя е оправдана при поддържането на това, че тези суми са заменени от традиционен дълг.

152. По отношение на TSDI, Комисията и подчертава техния обезпечителен характер. Фактът, че част от приходите от издаването на TSDI е запазена от Air France няма отношение към тяхното класифициране. Това становище се потвърждава от мнението на Conseil Supérieur de l'Ordre Français des Experts-Comptables (Управителен съвет на сертифицираните обществени експерт-счетоводители във Франция). Това, което е от значение, е задължението да се заплати основната сума. Комисията изтъква, че чистият финансов приток между Air France и Trust, където са депозирани част от средствата ще бъде нулев в края на 15 години. Заемът, представен от TSDI всъщност се изплаща чрез изчезването на Trust и последващото погасяване на задължението на Air France. Цялата сума, набрана от издаването на гарантирани TSDI по този начин ще бъде изплатена от Air France при изтичането на 15-годишния срок. Сумата на приходите от издаването на TSDI, която не е депозирана в Trust не е постоянно запазена от издателя. Тази сума съответства на задължението на издателя да плати лихва на годишна основа по време на 15 години върху цялата сума на TSDI. Според становището на Комисията, настояването от страна на ищите, че издателят завинаги задържа част от приходите от издаването на гарантирани TSDI се основава на субективен аналитичен подход, който би превърнал във възможно разглеждането на всеки заем като вливане на чистата стойност.

153. Дори ако изплащането на лихва би могло да се отложи в случаите на TSDI и TSIP-BSA, Комисията заема становището, че Air France все така остава длъжна да заплати лихва, натрупана по отношение на тези суми. С други думи,

плащането на лихви само би било отложено. Що се отнася до твърденията на ищците относно правата, които различните финансови инструменти предоставят на своите собственици, Комисията изтъква, че оспорваното решение не предоставя някакво особено значение на естеството на правата, които тези инструменти предоставят или не на собствениците. Преимуществово разглеждане се отдава на задължителното конвертиране на облигации в акции.

154. По въпроса относно гарантирани TSDI, Air France изтъква, че счетоводната професия обръща своето внимание към идентифицирането на тяхното естество едва в края на 1991 г. Френската Комисията Opérations de Bourse (Борсова комисия), в изявление, изразено на 6 март 1992 г., се противопоставя на включването на TSDI като чиста стойност. Практикуващите се запознават от края на 1993 г. с едно проектомнение от страна на Ordre Français des Experts-Comptables, които класифицират TSDI като дълг. Позицията на техния Управителен съвет не е финализирано до 7 юли 1994 г. в този смисъл с това.

Заклучения на Съда

155. Първо трябва да се отбележи, че в оспорваното решение, Комисията при оценката на въпроса дали помощта е съразмерна, изтъква, че съотношението дълг/чиста стойност на Air France е силно повлияно от класифицирането на известен брой облигации, издадени от дружеството, като съотношенията варират значително според това дали тези облигации са класифицирани като чиста стойност или дълг (ОВ, стр. 83). Комисията по-нататък излага сумите и бележите на финансовите инструменти, издадени от Air France по време на петте години, които предшестват оспорваното решение, а именно ORA, издадени през м. декември 1991 г. и м. април 1993 г., TSDI, издадени през м. юни 1989 г. и м. май 1992 г., и TSIP-BSA, издадени през м. април 1993 г. (ОВ, стр. 83 и 84). Накрая, тя посочва критериите, според които се разграничава чиста стойност от заеман капитал въз основата, по-специално, на разпоредбите, приложими съгласно френското право, Четвърта директива на Общността относно годишните счетоводни отчети на някои видове дружества и мнението на Comité Professionnel de Doctrine Comptable (професионален комитет относно счетоводната политика) (ОВ, стр. 84 и 85).

156. Всички страни са съгласни относно класифицирането на ORA като „чиста стойност” или „собствен капитал”), тъй като тези ценни книжа никога няма да бъдат изкупени, а трябва да се конвертират в акции. Нещо повече, Комисията наистина прави подобна класификация в оспорваното решение (ОВ, стр. 85).

157. Като се имат предвид по-специално ORA, издадени от Air France през м. април 1993 г. и записани от дружествените CDC-Participations, трябва да се припомни, че Комисията, в Решение 94/662, нарежда да бъдат възстановени поради това, че съставляват незаконни държавни помощи. Независимо че Френската република оспорва това решение пред Съда на ЕО (по дело C-282/94), а Air France завежда дело пред съда (по дело T-358/94), започването на

тези съдебни производства не поражда никакво прекратително действие, изискващо средствата, съответстващи на ORA, да бъдат възстановени от страна на Air France. Нещо повече, това решение на Комисията става окончателно, тъй като срока за обжалването на Решението на Първоинстанционния съд от 12 декември 1996 г. по дело T-358/94 Франция/Комисия, Recueil, стр. II-2109, с което се отхвърля заведеното срещу това решение дело е изтекъл и дело C-282/94 е отстранено от описа на Съда на ЕО чрез Определение от 17 април 1997 г.

158. В този контекст, без значение е, че Air France може, до произнасянето на настоящото решение, да се е възползвало от стойността, представена от тези ORA. Наличието на капитал по време на определен срок не съставлява критерий за разграничаването на чиста стойност от дълг. Целият капитал, с който може да разполага едно предприятие трябва винаги да се класифицира в счетоводния баланс на предприятието, по необходимост под графата „задължения“, или като „дълг“, когато той трябва да се изплати, или като „чиста стойност“, когато той остава винаги наличен за предприятието. С оглед на факта, че въпросните ORA трябва да се възстановят с действие от 27 юли 1994 г., Комисията правилно ги е класифицирала като дълг.

159. Същото се прилага по отношение на TSIP-BSA, издадени през м. април 1993 г., които също така са предмет на Решение 94/662. Следователно, не е необходимо съдът да се произнесе относно тяхната класификация по принцип.

160. Доколкото се засягат гарантирани TSDI, страните са представили известен брой финансови и счетоводни отчети на специалисти относно тяхното класифициране. Ищците препращат към доклада, изготвен от професор Rene (приложение 40 към исквата молба и приложение 16 към забележките относно присъединяването), докато Комисията и Air France съответно се позовават на докладите на Ernst & Young (приложение 2 към изложението на защитата, с бележка, разглеждаща конкретно гарантирани TSDI в приложение А, и приложението към насрещния отговор на ответника) и на професор Vermaelen (приложение 7 към изложението при присъединяването на Air France). Комисията също така се позовава на мнението на Conseil Supérieur de l'Ordre des Experts-Comptables, одобрено на 7 юли 1994 г. (стр. 18 и 19 към приложение Б към доклада на Ernst & Young, съставляващ приложение 2 към изложението на защитата).

161. Следва от експертните доклади, на които се позовава всяка от страните, че класифицирането на гарантирани TSDI обхваща сложни икономически и финансови оценки. Комисията поради тази причина има широка преценка по такива въпроси и съдът може да критикува нейното решение в тази връзка само ако се установи очевидна грешка при оценката. Не изглежда Комисията неправилно да е разглеждала механизма за възстановяването на TSDI като съставляващ решаващ фактор – за разлика от невъзможността за тяхното конвертиране в акции – регламентиращ тяхното класифициране като дълг.

162. Това заключение не се обезсилва от факта, че плащането на лихва по тези TSDI може да се преустанови в случай на слаби финансови резултати за Air France. Класифицирането на една финансова сделка като заем не може да се оспори от факта, че условията за заплащане са в един определен аспект неблагоприятни за записалия ги акционер.

163. Също така, накрая, това не се отрича от факта, че Комисията първоначално клони към това да класифицира TSDI като „чиста стойност” (съобщение от 3 юни 1994 г., ОВ 1994 г., стр. 8). Както е изтъкнало Air France пред съда, тази промяна в подхода отразява променливата класификация на TSDI между 1991 г. и 1994 г. в рамките на самата счетоводна професия. В този контекст, трябва да се има предвид, че Conseil Supérieur de l'Ordre Français des Experts-Comptables, в своето мнение от 7 юли 1994 г. - по този начин непосредствено преди приемането на оспорваното решение – заема окончателното становище, че гарантирани TSDI съставляват дълг. Съдът приема, че Комисията не може да се критикува поради това, че е приела, за целите на класифицирането на тези френски ценни книжа, окончателното мнение на френския орган, представляващ професията, която е компетентна в тази област.

164. Тъй като Комисията не е извършила никаква очевидна грешка в оценката с оглед на класификацията на ценните книжа, издадени от Air France, настоящото твърдение трябва да се отхвърли.

Г – Твърдението, че съотношението дълг/чиста стойност на Air France е неправилно тълкувано

Обобщение на твърденията на страните

165. Ищците по дело T-371/94 заемат становището, че предвиденото съотношение дълг/чиста стойност на Air France за 1996 г. показва, че неговата дългова тежест ще бъде намалена до едно ниво далеч под това на неговите конкуренти. При изчисляването на това съотношение на 1,12:1 и като заявява, че това е над средното за гражданското въздухоплаване, в което стойност от 1,5:1 се разглежда като приемлива, Комисията неправилно тълкува доклада, съставен от KPMG – международна консултантска фирма - и IATA се позовава на него в оспорваното решение (ОВ, стр. 85). Този доклад показва, всъщност, че предвиденото съотношение дълг/чиста стойност за Air France е под съотношението, което се приема като оптимално и значително под средното, упоменато там за 1992 г. (2,3:1 или 2,1:1, в зависимост от начина за изчисление). Прекомерното естество на помощта е още по-видно ако се съпостави на съотношението дълг/чиста стойност на Air France (1,12:1) със средните стойности на съотношението дълг/чиста стойност (2,57:1 през 1992 г. и 3,17:1 през 1993 г.), записани от публикацията на IATA „Икономически резултати и перспективи на въздухоплавателните дружества” (приложение 12 към отговора).

166. Прекомерното естество на помощта, предоставена на Air France, твърдят те, не може да стане съразмерно просто чрез позоваване на други финансови съотношения, такива като съотношението на покриване на лихвата. Заключение на Комисията в оспорваното решение, че съотношението на покриване на лихвата на Air France за 1996 г. се очаква да бъде 2,44:1, и по този начин много близко до средното съотношение от 2,42:1, постигнато от нейните конкуренти през 1993 г. (ОВ, стр. 85), следователно е без значение. Нещо повече, това съотношение е непълно, като то се ограничава до това да отразява способността на едно предприятие да използва своите оперативни печалби за покриването на лихви; освен това, поддържаният от Комисията критерий за избора на панела от въздухоплавателни дружества, който се използва при съпоставката на съотношението на Air France за 1996 г. остава неясен.

167. Ищците прибавят, че докладът на Ernst & Young (приложение 2 към изложението на защитата), на който се позовава Комисията, сам по себе си заявява, че Air France е могла да постигне теоретически оптималното съотношение дълг/чиста стойност от 1,5:1 при размер на помощта от не повече от само 15,25 милиарда FRF. Следователно, изненадващо е, че същият доклад се опитва да оправдае получаването от Air France на 20 милиарда FRF поради това, че не съществува конкретна причина Air France да има „средно” съотношение дълг/чиста стойност.

168. Нещо повече, всяко сравнение между съотношения дълг/чиста стойност е от съмнителна стойност. В тази връзка, докладът, съставен от KPMG и IATA заявява, че са налице съществени различия в начина, по който се изчисляват съотношенията дълг/чиста стойност и че следователно е трудно да се направят смислени съпоставки между въздухоплавателните дружества. Накрая, не е ясно изчислението на Комисията на съотношението дълг/чиста стойност на Air France се основава на брутни или нетни стойности и не съществува обяснение относно начина за съставянето на тези стойности.

169. Нещо повече, Комисията неправилно е ограничила своя анализ до един кратък период през 1996 г., през която помощта предстои да бъде предоставена, без да се разглеждат нейните последици спрямо финансовия статут на Air France след срока на помощта, благодарение на помощта би подпомогнала за превръщането на Air France в много по-силно, с оглед на финансите, отколкото са нейните конкуренти. Според становището на ищците, Комисията е трябвало да направи динамичен анализ на въздействието на помощта, след срока на реструктурирането относно конкурентното положение на Air France по отношение на нейните конкуренти при определянето на това дали помощта не е прекомерна. Преценките на ищците посочват, че помощта би допринесла за това Air France да бъде поставено в далеч по-силно финансово положение по отношение на нейните конкуренти, отколкото това, което се предлага по силата на съотношенията, на които се позовава Комисията в оспорваното решение.

170. Като се позовава на доклада на Ernst & Young, Комисията приема, че оспорената капиталова инжекция е изчислена като съставляваща минималната сума, която да бъде достатъчна за Air France, за да възстанови своя финансов баланс. Доколкото се засяга стойността на дълга, която се използва за изчисляването на съотношението дълг/чиста стойност, Комисията потвърждава, че съгласно с консолидирана тенденция във финансовия анализ, тя използва една нетна стойност. Следователно съотношението дълг/чиста стойност не е изкуствено увеличено чрез използването на брутна стойност на дълга.

171. Комисията изтъква, че съотношението дълг/чиста стойност от 1,12:1 не е единственият фактор, който се взема предвид в оспорваното решение при преценката на пропорционалността на помощта спрямо нуждите на реструктурирането на Air France, тъй като съотношението на покриването на лихвата е също така значимо. Не съществува изискване съотношението дълг/чиста стойност на Air France през 1996 г. да бъде средното съотношение в сектора на гражданското въздухоплаване. Комисията твърди, че е било достатъчно то да бъде в рамките на разумните граници от 1,5:1.

172. Комисията отбелязва, че тя не е използвала съотношението за покриване на лихвата, за да направи пропорционална помощта, която съотношението дълг/чиста стойност на Air France предполагаемо показва, че е непропорционална. Значението на съотношението за покриване на лихвата е несъмнено. То е мярка относно способността на дружеството да изплаща своите финансови тежести, като целта на оспорената помощ е конкретно облекчаването на тежестта от финансови задължения на Air France. Комисията прибавя, че позоваването в оспорваното решение на съотношението за покриване на лихвата от 1993 г. на конкурентите на Air France е просто пояснение за едно съотношение, поддържано от здравите въздухоплавателни дружества.

173. Комисията накрая подчертава, че тя също така разглежда други финансови съотношения. По отношение на връщането към чиста стойност, Комисията изтъква, че докладът на Ernst & Young предполага само, че това съотношение представлява един допълнителен показател относно нивото на помощта, изискуема, за да позволи на Air France да възстанови своята икономическа трайност. Този размер на разрешената помощ е изискуемият минимум и е установен въз основата на различни предвидени финансови съотношения.

174. Air France се позовава на Решенията Sabena и Aer Lingus (упоменати по-горе в точка 55) и на Решение 94/696/ЕО на Комисията от 7 октомври 1994 г. относно помощта, предоставена от Гърция на Olympic Airways (ОВ 1994 г., L 273, стр. 22) („Решението Olympic Airways”), чрез което Комисията разрешава държавни помощи в сектора на гражданското въздухоплаване. Тя изтъква, че съотношенията дълг/чиста стойност на тези дружества при изпълнението на техните планове за реструктуриране се очаква да бъдат сходни на това или дори по-добри от това на Air France. Следователно те отразяват едно

съотношение на чиста стойност, което е равно или дори по-голямо от това на Air France. Комисията по този начин приема съотношения от 1,25:1 (Sabena), 0,75:1 и 0,41:1 (Aer Lingus) и 0,78:1 (Olympic Airways).

Заключения на Съда

175. Трябва да се подчертае, че проблемите по отношение на Air France финансови съотношения, по-специално неговото съотношение дълг/чиста стойност, поражда високо-технически финансови и счетоводни въпроси, както се потвърждава от позоваванията на страните на седем експертни доклади в подкрепа на техните твърдения, а именно тези на Ernst & Young (приложение 2 към изложението на защитата и приложението към насрещния отговор на ответника), на професор Rene (приложение 40 към исковата молба и приложения 9 и 10 към отговора), на професор Vermaelen (приложение 7 към изложението при присъединяване на Air France), и на доктор Weinstein (приложение 1 към изложението при присъединяване на Обединеното кралство).

176. В тази връзка, трябва да се отбележи, че консултантите Lazard Frères определят сумата, която се изисква за рекапитализирането на Air France, в контекста на нейното реструктуриране, въз основата на нейните прогнозни приходи и разходи и с оглед на нейната бъдеща печалба (ОВ, стр. 75) и че тази сума е приета от Комисията при упражняването на нейната преценка. Трябва да се прибави, че тази последна информация, най-малкото по времето на съставянето на плана за реструктуриране и по време на неговото изпълнение, е изключително чувствителна и поверителна, особено с оглед на конкурентните на Air France въздухоплавателни дружества. Следователно, нито ищците, нито всъщност съда, не могат да оспорват реалният принцип на нуждата за Air France да получи 20 милиарда FRF, за да постигне целите на реструктурирането и уреждането на дълговете, които са предвидени.

177. Тъй като изчисляването на 20 милиарда FRF трябва да се приеме като отправна точка за прегледа на това дали сумата на помощта е съразмерна, въпросът дали тази финансова инжекция има някакво значение за финансовите съотношения на Air France може да бъде намалена, по принцип, до една проста математическа операция.

178. Трябва да се отбележи в тази връзка, че консултантите Lazard Frères са анализирали въздействието, което оспорената помощ би имала спрямо финансовите съотношения на Air France, като подчертават нуждата да се вземе предвид съотношенията на капиталовата структура, способността да се обслужват дълговете, и възвръщането към чиста стойност (ОВ, стр. 84). След разглеждането на тези стойности Комисията достига до съотношението дълг/чиста стойност от 1,12:1, като заявява, че „това съотношение изглежда, че е над средното за гражданската авиационна промишленост, където 1, 5 се

приема като съставляващо приемливо съотношение дълг/чиста стойност” (ОВ, стр. 85).

179. Това сравнение между стойностите на съотношението дълг/чиста стойност се основава на изследване, проведено от KPMG съвместно с IATA. Това изследване (приложение 45 към исковата молба по дело T-371/94), изготвено през м. август 1992 г., обхваща следния откъс (стр. 26 и 27):

„Съотношения дълг/чиста стойност

...

От изпълнителните кадри на въздухоплавателното дружество са поискани техните становища относно оптималното съотношение дълг/чиста стойност за въздухоплавателното дружество. Отговорите варират от 0,5:1 до 4:1; обаче, не е ясно дали тези отговори включват или изключват дългосрочни оперативни лизинги в размера на дълга. Средната стойност на получените отговори посочва едно оптимално съотношение дълг/чиста стойност от 1,5:1.

От изпълнителните кадри на въздухоплавателното дружество после е поискано да представят съотношението дълг/чиста стойност на техните въздухоплавателни дружества, както въз основа на включването, така и на изключването на дългосрочни оперативни лизинги в дълга. Средното съотношение дълг/чиста стойност на отговарящите въздухоплавателни дружества е 2,3:1 включително дългосрочни оперативни лизинги в дълга и 2,1:1, като се изключват дългосрочни оперативни лизинги от дълга.

...

Съществува съществена разлика в начина за изчисляване на съотношенията дълг/чиста стойност и следователно е трудно да се направи смислено сравнение между въздухоплавателните дружества. ...”

180. Както става видно от този текст, стойностите, установени от разследването, проведено в промишлеността на гражданското въздухоплаване не са много представителни. Като се има предвид „същественото вариране”, открито в начина за изчисляването на съотношението дълг/чиста стойност, несъответствието между стойностите 1,12:1, 1,5:1, 2,1:1 и 2,3:1 не може *per se* да се опише като съществено за целите на установяването на това, че Комисията неправилно е разбрала връзката между финансовото положение на Air France и средното в гражданското въздухоплаване.

181. След като това е така, не изглежда, че съотношението 1,12:1, прогнозирано за края на 1996 г. е непропорционално, като се имат предвид горните стойности, вариращи от 0, 5:1 до 4,1:1 и съотношенията от 1,25:1, 0,78:1, 0,75:1 и 0,41:1, одобрени от Комисията в нейните решения Sabena, Olympic Airways и Aer Lingus (упоменати по-горе в точки 55 и 174). Същото се отнася по отношение на съотношението на покриване на лихва на Air France, което Комисията

посочва, че ще възлиза през 1996 г. на 2,44:1, като по този начин е много близко до средното съотношение от 2,42:1, постигнато от нейните конкуренти през 1993 г. (ОВ, стр. 85).

182. Поради изложените в точка 176 по-горе мотиви, твърдението, че самият доклад на Ernst & Young приема, че 15,25 милиарда FRF би било достатъчно за това Air France да достигне оптималното съотношение дълг/чиста стойност от 1,5:1, не може да се подкрепи. Би могло да се прибави, ако се окаже необходимо допълнително мотивиране, че както изтъква Комисията, откъсът в този доклад, цитиран от ищците (стр. 21, бележка под линия 21) просто поправя тяхното изчисляване на сумата, изискуема, за да се постигне съотношение от 1,5:1, като тази сума съставлява според Ernst & Young, 15,25 милиарда FRF, а не 13,9 милиарда FRF. Докладът на Ernst & Young продължава, нещо повече, с посочването, че във всеки случай не съществува причина, поради която съотношението дълг/чиста стойност на Air France да бъде 1,5:1.

183. Комисията правилно заявява, че докладът на IATA, озаглавен „Икономически резултати и перспективи на въздухоплавателните дружества”, към който препращат ищците, възпроизвежда средните съотношения дълг/чиста стойност на повече от 30 въздухоплавателни дружества по света, включително Iran Air, Royal Air Maroc и Tunis Air, които едва ли са сходни на Air France с оглед на промишлена и финансови структура, и които не са в реална конкуренция с нея. Комисията следователно не е длъжна да сравнява съотношението дълг/чиста стойност на Air France с тези на въздухоплавателните дружества, обхванати от този доклад.

184. Доколкото ищците изразяват несигурност, в своята искова молба относно това дали изчисляването на съотношението дълг/чиста стойност на Air France се основава на брутни или нетни стойности, просто трябва да се отбележи, че Комисията изтъква, в своята защита, без да бъде оспорена от ищците, тя е взела предвид нетна стойност, така че съотношението дълг/чиста стойност не е изкуствено повишена от включването на брутен дълг. Накрая, Комисията не е задължена да изчислява съотношението дълг/чиста стойност на Air France след срока на реструктуриране, който е единственият срок за позоваване за спазване от Френската република и Air France с по-голямата част от условията, регламентиращи разрешаването на помощта.

185. Тъй като Комисията не е извършила никаква очевидна грешка на оценка при изчисляването и разглеждането на финансовите съотношения, упоменати в оспорваното решение, настоящото твърдение трябва да се отхвърли.

Е – Твърдението, че Комисията неправилно е изискала от Air France продажбата на налични активи

Обобщение на твърденията на страните

186. Ищците твърдят, че Комисията очевидно погрешно е направила заключението, че нивото на оспорената помощ не може да се намали от освобождаването от страна на Air France от някакви други активи, различни от тези, предвидени в съответствие с плана за реструктуриране. Принципът за пропорционалност, твърдят те, изисква от едно предприятие, което възнамерява да се реструктурира да използва всички свои собствени източници преди да може да разчита на държавни помощи. Комисията следователно е трябвало да изиска от Air France да създаде ликвидност като се освободи от всички свои несъществени активи, независимо от сумите, набрани по този начин. Ако тя бе сторила това, размерът на помощта би могъл да бъде много по-малък.

187. Ищците подчертават в тази връзка, че групата Air France обхваща 103 дружества, включени в дейности във връзка с пътувания, различни от въздушния транспорт, такива като туристически пътувания, ресторантьорство, поддръжка на самолети, информационни системи и спедиция на товари, включително толкова значими дружества като Groupe Servair и Jet Tours, които постигат обороти през 1993 г. съответно от 2,6 милиарда FRF и 2,4 милиарда FRF. Неговите интереси също така обхващат дейности дотолкова несвързани с въздушния транспорт като производството на сирене. Повече от 20 % от оборота на Air France, твърдят те, се приписва на дейности, несвързани с въздушния транспорт. Освен това, Air France има дялово участие в 20 въздухоплавателни дружества.

188. Продажбата на известен брой акционерни участия на Air France в други дружества, по-специално Air Inter и Sabena, вярват ищците, би могло да бъде достатъчно, за да премахне нуждата от голяма част от помощта. Без оспорената помощ Air France, подобно на всяко губещо дружество майка, би погледнало към своите дъщерни дружества, включително Air Inter, за да допринесат за ограничаването на неговите загуби. За да представят тяхната гледна точка, ищците са извели стойности за интересите на Air France към осем въздухоплавателни дружества (Air Charter, Air Inter, Sabena, MEA, Austrian Airlines, Tunis Air, Air Mauritius и Royal Air Maroc) и едно друго дружество (Servair). Като цяло те оценяват тези дялови участия на нива между 3,1 милиарда FRF и 6 милиарда FRF.

189. Доколкото се засяга Air Inter, ищците изтъкват по време на заседанието, че неговата твърдяна печалба за Air France всъщност е била твърде ограничена. Ролята на Air Inter, твърдят те, е ограничена до привличането на пътници от френските провинции към „дентъра ” на Air France на летище Charles de Gaulle за отпътуване по международни полети. Air France би могло да постигне същият този резултат или чрез използването на нейни собствени самолети или чрез сключването на споразумения за сътрудничество с други дружества, включително Air Inter. Ищците съответно заемат становището, че Air Inter не е крайно необходим актив за операциите на Air France.

190. Ищците заявяват, че 37,5 % дялово участие на Air France в Sabena може да се оцени на 6 милиарда BEF. Това дялово участие е закупено през 1992 г., което според становището на ищците, предполага, че то едва ли може да се разглежда като жизненоважно за Air France, което е оперирало без него в продължение на много години. Нещо повече, председателят на Sabena публично заявява през м. септември 1994 г., че Air France трябва да се освободи от своето дялово участие. Ищците изтъкват, че те са уведомили Комисията на фазата на административното производство относно съществуването на значими доказателства, че повече няма основа за съюз между Air France и Sabena. Те препращат в тази връзка към една статия в пресата, която излиза през м. юни 1994 г. (приложение 46 към исковата молба), като предполагат, че белгийското дружество иска Air France да се откаже от нейното участие.

19. Нещо повече, Air France изплаща една четвърт от дължимата сума за нейното участие в Sabena, твърдят те, в рамките на дни след приемането на оспорваното решение. Ясно е, че Air France е разчитала на помощта, за да компенсират това плащане, предвид на недостига Ж на ликвидност. Комисията е трябвало да възпрепятства Air France да не заплати тази висеща сума, тъй като помощта, разрешена за целите на реструктурирането не може да се използва за придобиването на дялово участие в други дружества. Ако тя е била възпрепятствана да осъществи това плащане, Air France без съмнение би намерила за необходимо да се откаже от своето дялово участие в Sabena като част от усилията за реструктуриране.

192. Ищците подчертават, че те не изискват от Air France да се освободи от активи, които безспорно са част от същинската Ж търговия. Те всъщност твърдят, че Air France е трябвало да бъде принудена да продаде, по-специално, активи, които тя самата описва като несъществени активи в своя годишен отчет от 1993 г. Като се позовават на една статия в пресата, ищците прибавят, че Air France очевидно е обмисляла през м. септември 1994 г., продажбата на някои активи, които месец по-рано Комисията е разгледала като негодни за освобождаване, такива като нейното дялово участие в Groupe Servair или в Amadeus, компютъризирана резервационна система. Само този факт трябва да опорочи заключението на Комисията, че Air France не се е нуждаело от това да продава други активи, тъй като от никой не биха се получили значими парични суми.

193. В отговор на твърдението на Комисията, че идентификацията на други активи, от които смята да се освободи Air France не може да се разкрие поради съображения за поверителност, ищците твърдят, че практиката на Комисията на практика е да се извършва подобно оповестяване, когато тя изисква от предприятията да продават активи като условие за, например, нейното одобрение на концентрации в съответствие с Регламент № 4064/89, упоменат по-горе в точка 55. По този начин, Комисията изисква продажбата на идентифицирани активи в Решение 91/403/ЕИО от 29 май 1991 г. за обявяването на съвместимостта на една концентрация с общия пазар (по дело №

IV/M043 - Magneti Marelli/CEAc) (OB L 222, стр. 38) и в Решение 92/553/ЕИО от 22 юли 1992 г. по отношение на производство в съответствие с Регламент (ЕИО) № 4064/89 на Съвета (по дело № IV/M.190 - Nestlé/Perrier) (OB L 356, стр. 1). Нещо повече, дори ако не беше възможна продажбата на несъществените активи на Air France преди разрешението за помощта, Комисията би могла да изисква разполагането на активи за продажба при един доверител, например инвестиционна банка, която би могла да уреди тяхната продажба. Ищите се позовават, чрез пример, на делото Crédit Lyonnais (OB 1995 г., С 121, стр. 4), в което се създава една нова структура, а именно Consortium de Réalisations, изцяло притежавано дъщерно дружества на Crédit Lyonnais, което трябва да закупи активите на Crédit Lyonnais, предназначени за продажба или ликвидация. Подобно, в настоящия контекст, дяловото участие на Air France в Sabena би могло да се прехвърли на една банка, която да има възможността да предостави пари в очакване на продажбата на една трета страна.

194. По време на заседанието, ищите също така подчертават, че доколкото оспорваното решение не изисква продажбата на конкретни активи, Air France няма интерес от продажбата на активи по време на срока на реструктурирането, тъй като подобна продажба би обхванала намаляване на предоставената помощ. Това становище, твърдят те, се потвърждава от последващите процеси, които са позволили на Air France да „неутрализират“ продажбата на своето дялово участие в Sabena със загубата на приход, произтичащ от факта, че тя е продала по-малко самолети от предвиденото. Това, твърдят ищите, доказва, че продажбата на несъществени активи е трябвало да бъде оценена от Комисията от самото начало.

195. Кралство Дания заявява, че в своето решение Aer Lingus (упоменато по-горе в точка 55), Комисията изисква от Aer Lingus да се освободи от своите не-транспортни активи, за да допринесе към своето реструктуриране в сума, по-голяма от тази на получената помощ. Кралство Дания също така изтъква, че Air France наистина е продала своето дялово участие в чешкото дружество CSA. То не разбира защо Air France не е могло също така да продаде своето дялово участие в Sabena или Air Inter.

196. Обединеното кралство твърди, че е трябвало Комисията сериозно да разгледа възможността Air France да се освободи от своя интерес в Sabena. Подобна продажба не би задължително преустановила продължаването на съвместна търговско споразумение между двете дружества. Много въздухоплавателни дружества са сключили по между си съвместни търговски споразумения без да се приема за необходимо всяко въздухоплавателно дружество да разполага със значително миноритарно дялово участие в другата. Комисията също така не обяснява защо Air France да не може да се освободи от своя интерес в Air Inter, *a fortiori* тъй като контролът на Air France над Air Inter е следствие от относително скорошно придобиване. Накрая, някои от дружествата, принадлежащи към групата на Air France, такива като Groupe

Servair, са твърде печеливши и следователно биха реализирали съществена цена при продажбата им. Други са непечеливши, така че може да се очаква, че тяхната продажба или прекратяване да предостави съществено намаляване в загубите на групата на Air France и съответно спад на нуждата от помощ.

197. Кралство Норвегия приема, че Комисията не е поискала от Air France да продаде всички свои несъществени активи. Подобно освобождаване е един съществен елемент в плана за реструктуриране, не само поради неговия принос относно ликвидността на засегнатото дружество, а също така за да се намалят неговите разходи, да се възстанови неговата корпоративна идентичност и да се преустроят неговите дейности. В това дело, твърди то, много от дейностите на Air France са периферни за съществените дейности на една въздухоплавателно дружество. British Airways, SAS, KLM и други международни въздухоплавателни дружества са приели мерки за договарянето на услуги, които могат да се получат по-евтино от независими трети страни. Тези въздухоплавателни дружества са се освободили от множество несъществени активи, независимо че е било възможно приходите от всяка отделна продажба да са били незначителни.

198. Комисията отрича, че не е успяла да вземе предвид възможностите, с които разполага Air France за да се освободи от някои от своите интереси. След като разглежда различното дялово участие на Air France, тя достига до заключението, че продажбата на активите, както се предвижда съгласно плана би била адекватна в рамките на нейното реструктуриране. Обаче, не се прави оценка на интересите на Air France в Sabena или Air Inter, тъй като тяхната продажба не е част от плана за реструктуриране и тези интереси могат да се разглеждат като същностни активи на Air France.

199. По време на заседанието, Комисията изтъква, че тъй като въздушният транспорт е съществен елемент в дейностите на Air France и Air Inter, не може да има дори сянка на съмнение, че Air Inter представлява съществен актив за Air France. Значението на Air Inter за Air France произтича от факта, че противно на други въздухоплавателни дружества, Air France не разполага с национална мрежа. Ето защо Комисията приема, че Air Inter всъщност съставлява съществен актив за Air France, която не трябва да поема риска от това да види преминаването на Air Inter под контрола на конкуренти. Air France прибавя, че търговската съгласуваност с Air Inter е жизненоважен за нейното оцеляване, тъй като контролът над вътрешната мрежа е съществен за едно голямо въздухоплавателно дружество. Air France се нуждае от Air Inter, за да се възползва от връзки между полетите в рамките на националната мрежа, за да захранва своите полети по далечни дистанции. Нещо повече, всички основни европейски въздухоплавателни дружества контролират своите национални мрежи и по този начин предпочитат да имат мажоритарно дялово участие в тези мрежи, отколкото да сключват търговски споразумения с тях.

200. Комисията подчертава, че освобождаването от страна на Air France на активи е разгледано с надлежно внимание спрямо нейните съвкупни интереси и стратегия. По този начин е удовлетворена, че освобождаването от активи, предвидено от Air France е адекватно. В този контекст, продажбата на активи от други въздухоплавателни дружества при други обстоятелства и по друго време не е от значение при разглеждането на въпроса относно това от кои активи трябва да се освободи Air France. Естеството и степента на интересите на различните въздухоплавателни дружества правят сравненията безполезни.

201. Комисията прибавя, че идентичността на други активи и интереси, от които Air France възнамерява да се освободи, не може да бъде разкрита, тъй като подобно разкриване би нарушило и би могло да бъде неблагоприятно за провеждането на преговорите, които по това време се провеждат по отношение на такива активи. Нещо повече, оспорваното решение не забранява освобождаването от други активи. Пазарните условия могат да се променят и да създадат стимули за освобождаването от активи и интереси, които не са предвидени съгласно плана за реструктуриране или засягат цената на тези, чието освобождаване е било предвидено в него. При проверката на това дали помощта е била съразмерна на нуждата от реструктуриране, Комисията подчертава (ОВ, стр. 86), че сумите, които трябва да се заплатят могат да бъдат приспособени, съобразно нуждата, за да се вземе предвид развитието на финансовото положение на Air France след, *inter alia*, продажбата на активи.

202. Позоваването на ищите на правомощието на Комисията в съответствие с регламента за сливанията е без значение, тъй като сливанията засягат самата структура на въпросния пазар въпрос. Също така делото на ищите не се благоприятства от тяхното позоваване на възможността да се пуснат активи в продажба при един Truste, натоварен с извършването на тяхната продажба. Във връзка с антитръстовете въпроси контролът на едно дружество е най-същественният, докато тук това не е така. Що се отнася до Consortium de Réalisations, създаден от плана на Crédit Lyonnais, Комисията изтъква, че това е изцяло притежавано дъщерно дружество, като операцията е упражнение във вътрешното преобразуване на една група.

203. Във всеки случай никаква част от оспорената помощ не е била предназначена да се използва от Air France за плащане на последната вноска за нейното дялово участие в Sabena. Помощта е разрешена, за да се намали тежестта на финансовите задължения на Air France. Нещо повече, би било незаконно да се принуди Air France да не уважи своите договорни задължения, по отношение на Sabena и така да се насърчи едно нарушение на договора.

204. Френската република и Air France изтъкват, че участието на Air France в дяловия капитал на Sabena е един от нейните съществени стратегически активи. През м. юли 1994 г. всичко предполага, че предоговарянето на споразумението за придобиване на това участие би породило много сериозна загуба за Air France и би поставило Sabena в затруднено положение. Според встъпилите

страни, едва през м. октомври 1994 г. белгийското правителство съобщава своето решение да рекапитализира Sabena. През м. юли 1994 г. нито Air France, нито френското правителство знае това, което белгийското правителство възнамерява да стори в тази връзка. Тъй като Air France не може да посрещне увеличаването на капитала, препоръчано от белгийското правителство, последното предлага покупка на участието на Air France, при което се предвижда едно ново партньорство между Sabena и Swissair.

205. Air France заявява, че известен брой от нейните несъществени активи вече са били продадени във връзка с първите стадии от изпълнението на плана. По този начин, нейното участие в чешката въздухоплавателно дружество CSA е продадено на 25 март 1994 г. Също така, участието на Servair (75 % собственост на Air France) в дяловия капитал на Saresco, и следователно в нейните дъщерни дружества, заети в производството на сирене, е било продадено. Продажбата на хотелската група Méridien, която всъщност се извършва своевременно, обхваща 20 измежду 103-те дружества в групата. Ясно е от оспорваното решение, че другите продажби са предвидени в съответствие с плана. Очакваните срокове за продажбите и прогнозните суми, които трябва да се наберат от тях са предоставени на Комисията по отношение на всички несъществени активи със съществена стойност. Обаче тези активи не са изрично идентифицирани в решението поради очевидните съображения за поверителност.

206. Air France подчертава по време на заседанието, че при все че не е дейност по въздушен превоз, компютъризираната резервационна система Amadeus е съществена за всички съществени дейности на групата. Противно на инсинуациите на ищците участието на Air France в Amadeus не е било продадено и тя не възнамерява да го продава.

207. Що се отнася до Servair, Air France потвърждава, също така по време на заседанието, че неговата продажба се предвижда в съответствие с плана за реструктуриране. Приходите от продажбата на Servair са включени във финансовите преценки и по този начин са взети предвид за целта на намаляването на размера на рекапитализация. Обаче, такава информация трябва да остане поверителна, за да бъде договорена продажбата на Servair на възможно най-добрата възможна цена и с оглед на риска от социално безпокойство, което със сигурност би породила тази новина при Servair, което сериозно би застрашило качеството на вътрешнополетното обслужване на Air France, което във висока степен е зависимо от този съществен доставчик на храна за въздухоплавателното дружество. Последиците от продажбата на Servair са подробно разгледани от Комисията и нейните експерти при разрешаването на втория и третия транш на помощта.

208. По отношение на другите активи, такива като Air Charter и Jet Tours, Air France изтъква по същия повод, че те безспорно съставляват част от нейните стратегически активи. Нещо повече, продажбата на Jet Tours и Air Charter би донесла на Air France незначителни приходи. Накрая, продажбата на

миноритарното дялово участие на Air France в Royal Air Maroc, Austrian Airlines, Tunis Air, Air Mauritius и Aéropostale са подробно разгледани от Комисията. Такива продажби не биха могли да донесат значими приходи и не биха имали никакво въздействие спрямо сумата на рекапитализацията.

Заключения на Съда

209. При своето разглеждане на оспорената помощ, Комисията формира становището, че реструктурирането на Air France, най-големият френски въздушен превозвач и един от трите най-големи в Европа, би допринесло за развитието на европейската промишленост на въздушния транспорт чрез подобряването на нейната конкурентоспособност и следователно е от общ интерес (ОВ, стр. 83). Комисията по този начин посочва, че тя не преследва политика на цялостно разрушаване на групата на Air France, а предпочита да запази Air France в нейното положение на едно от основните Европейски въздухоплавателни дружества, наред с Lufthansa и British Airways. Тъй като обхваща сложни оценки на икономическата политика, упражняването на преценката, от която се ползва Комисията в съответствие с член 92, параграф 3, буква в) от Договора, и в резултат на която се стига до приемането на оспорваното решение, може да бъде открита за критика в настоящия контекст, само ако е налице очевидна грешка на оценка или правна грешка, *a fortiori*, като се има предвид факта, че Комисията полага грижи да гарантира, като разпределя изплащането на помощта на три транша, че процесите във финансовото положение на Air France биха подлежали на мониторинг, като Ж позволяват, при необходимост, да адаптира сумите, които трябва да се изплатят (ОВ, стр. 86).

210. Именно в контекста на упражняването на нейната преценка Комисията указва само ограничен брой от несъществени активи - хотелската група Méridien, една сграда, стари самолети и резервни части (ОВ, стр. 75 и 76) – които се изискват от Air France да се освободи, за да се ограничи сумата на помощта до 20 милиарда FRF.

211. Следователно, твърдението, което Кралство Дания извлича от решението Aer Lingus (упоменато по-горе в точка 55), в което Комисията изисква от бенефициента на помощта да продаде всички други с изключение на своите съществени активи и също така позоваването на Кралство Норвегия на примерите на British Airways, SAS, KLM и други международни въздухоплавателни дружества, които като част от тяхното реструктуриране, са се освободили от множество активи, които не са свързани с въздушния транспорт и двете са без значение. Обстоятелствата на реструктурирането са обусловени само от конкретното положение на въпросното предприятие. Фактът, че упоменатите дружества може да са били убедени или от тях да е било поискано, в рамките на фактическия контекст на тяхното собствено реструктуриране, да се освободят от множество активи следователно не може само по себе си да хвърли някакво съмнение върху решението, взето от

Комисията в конкретното положение, преобладаващо през м. юли 1994 г. да се запази Air France като едно от трите основни Европейски въздухоплавателни дружества и да Ж разреши да запази по-голямата част от нейните активи.

212. Следователно, Комисията е оправомощена да разгледа следните три категории като съставляващ активи, от които трябва да се освободи Air France: Първо, тези, които са съществени за настоящото и бъдещото действие на дружеството като въздушен превозвач; второ, тези, които се използват в стратегии за сътрудничество, контролът над които е необходим за да предотврати попадането им в ръцете на някой конкурент; накрая, тези по отношение на дейности, които са тясно свързани с дейностите на основните въздухоплавателно дружество. Както е ясно от преписката по делото, Комисията класифицира такива активи - по-специално, Air Charter, Air Inter, Sabena, Amadeus и Jet Tours – като негодни за продажба.

213. По отношение на Air Charter, достатъчно е да се установи, че е активно, както Air France в рамките на сектора на въздушния транспорт. По този начин, то принадлежи към една от съществените дейности на Air France. Независимо, че е вярно, че Air Charter се е специализирало в чартърните въздушни полети, с други думи, пазар, различаващ се от редовния въздушен транспорт, тези са два аспекта от еднаква въздушна транспортна дейност, чието разделение на две отделни дружества в крайна сметка не отразява нещо повече от едно вътрешно разделение на функции. Следва, че Комисията има правото да формулира становището, че Air Charter съставлява съществен компонент от дейността на Air France по въздушен транспорт.

214. Доколкото се засяга Air Inter, трябва да се има предвид, че в оспорваното решение Комисията посочва, че френското правителство се е ангажирало да гарантира, че Air France ще бъде единственият бенефициент на въпросната помощ и да създаде за тази цел едно холдингово дружество, което да контролира както Air Inter, така и Air France (задължение № 1). Комисията смята, че това задължение намалява нейните съмнения относно вторичните последици на помощта, тъй като това възпрепятства Air France да използва помощта, за да субсидира дейностите на Air Inter. Като се основава на информация, получена относно бъдещата структура на холдинговото дружество и на съответстващото задължение, поето от страна на френските власти, Комисията заема становището, че бенефициентът на помощта е Air France заедно с нейните дъщерни дружества, включително Air Charter (ОВ, стр. 81 и 86).

215. Общо основание е, че противно на Lufthansa и British Airways, Air France не разполага с вътрешна мрежа преди придобиването на контрол над Air Inter през 1990 г. Комисията следователно в голяма степен има правото да формулира становището, че този контрол – упражнен по време на срока на преструктурирането, чрез договорката за холдинговото дружество, описана по-горе - е съществен за настоящите и бъдещите операции на Air France, тъй като

нейната загуба би могла да окаже сериозно въздействие на охранявания трафик на Air France, за който отговаря Air Inter. Дейностите на Air Inter са съсредоточени по същество върху въздушния транспорт в рамките на територията на френската метрополия. Този вътрешен френски пазар предоставя съществен пътнически трафик за оперативния център на Air France на парижкото летище Charles de Gaulle („Париж (CDG)”). При тези обстоятелства, очевидно е, че Air France не може да поеме риска да види Air Inter, в следствие на нейното освобождаване, да попада по влиянието на конкурентните дружества и по този начин загубвайки съществена част от своя въздушен трафик.

216. Също така пряката връзка на Air Inter с Air France не е била действително заменена от нейното прехвърляне на една банка и същевременното сключване на търговски споразумения по отношение на този въздушен трафик с Air Inter или други дружества. Ищите не са установили, че подобно разрешение би могло да изключи риска от абсорбирането на Air Inter от едно конкурентно дружество, като по този начин изложи на риск действието на въздушния трафик на Air France. Доколкото се засяга сключването на подобни споразумения с други въздухоплавателни дружества, достатъчно е да се отбележи, че през м. юли 1994 г. конкурентното положение на Air Inter на вътрешния френски пазар е толкова силно, че от Air France, което се стреми да се реструктурира и да възстанови печалбите си, не би могло да се изисква да замести своите добре установени отношения с Air Inter чрез договори с дружества, на които все още липсва инфраструктура на френския пазар, сравнима с тази на Air Inter.

217. При разглеждането на твърдението на ищите, че самата Air France би могла да организира своя собствен въздушен трафик, особено в рамките на вътрешната френска мрежа, е необходимо да се отбележи, че планът за реструктуриране на Air France предвижда оперативна флота от 146 самолета и не определя изрично тази флота за подобен въздушен трафик. Напротив, особено по линиите на далечни дистанции този план предвижда растеж в предлагането на Air France, което предполага засилено използване на флота в този сектор. С оглед на това предоставянето на услуги на вътрешния пазар по същество е въпрос за Air Inter, което трябва да използва свои собствени самолети за тази цел. Комисията не може да нареди на Air France да се концентрира на вътрешния пазар, тъй като подобна мярка би я изложила на риска от отслабване на нейното положение по отношение на международните полети.

218. По отношение на дяловото участие на Air France в Sabena трябва да се приеме, че по това време Air France разполага само с миноритарно (37,58 %) участие в белгийското дружество. Този факт обаче не означава, че нейното участие не съставлява значим стратегически елемент в дейностите на Air France по въздушен транспорт. Трябва да се вземе бележка от Решението от 5 октомври 1992 г. (приложение 24 към забележките на ищите при присъединяването по дело T-371/94), в което Комисията заявява, че тя няма да

се противопостави на протокола споразумение, подписан от Air France, Sabena и белгийската държава, което предоставя на Air France, чрез дружеството Finacta, едно участие от 37,58 % в Sabena (с 37,5 % от правото на глас).

219. Това решение, което е на разположение не само на всяка заинтересована страна (вж. съобщението в *Официален вестник на Европейските общности* от 21 октомври 1992 г. (ОВ 1992 г., С 272, стр. 5)), отбелязва, *inter alia*, че:

- Finacta, контролирано от Air France, трябва да одобри назначаването на председателя и заместник-председателя на Sabena (с право на вето) и може да блокира решенията на управителния борд на Sabena, включително промени в стратегията, търговското планирането, инвестиционните планове и плановете за промишлено сътрудничество;

- изисква се от председателите на Air France и Sabena да действат съвместно в случай на основни трудности, включващи функционирането на техните управителни органи или изпълнение на стратегията;

- основните линии на бъдещата стратегия на Sabena се определят съвместно с Air France.

220. В това Решение от 1992 г. Комисията класифицира Sabena по същество като съвместно предприятие, контролирано от белгийската държава и Air France, като второто има права, значително надвишаващи тези, които обичайно се предоставят на миноритарните акционери и възможността да контролира пазарното поведение на Sabena. Относно целта на споразумението, Комисията изтъква, че то е предназначено да развие сътрудничество между Air France и Sabena и да насърчи всякакво възможно съвместно действие между двата партньора, по-специално да създаде мрежа в рамките на Общността, с център на летище Брюксел-Заветем.

221. Като се има предвид Решението от 5 октомври 1992 г., което се приема, че засегнатите страни е трябвало да знаят, Комисията основателно може да сформира становището, че е било необходимо да се възпрепятства участието на Air France в Sabena, което съставлява инструмент за стратегически алианс за Air France, от това да бъде изоставено по такъв начин, че един конкурент би могъл да заеме привилегированото положение, което преди това е заемало Air France.

222. Становището на Обединеното кралство, че дяловото участие би могло да бъде заменено от споразумения за сътрудничество, нужно е просто да се отбележи, не взема предвид специалното естество на въпросното участие, което при все не съставлява миноритарно дялово участие, предоставя на Air France контролни правомощия над търговското поведение на Sabena и по този начин надхвърля влиянието, което един договорен партньор нормално би упражнявал. Обединеното кралство не е показало, че Air France би могло също така да постигне подобно привилегировано положение без нейното участие в Sabena.

Специалното естество на алианса между Air France и Sabena също така изключва всякакво сравнение с продажбата, която всъщност се извършва през м. март 1994 г., на участието на Air France в чешкото дружество CSA.

223. Вярно е, че скоро след приемането на оспорваното решение Air France плаща 170 милиона FRF, за да покрие последната вноска от продажната цена за нейното участие в Sabena. Обаче, нищо не оправдава становището, че оспорената помощ е определена за конкретна цел и използвана за тази цел. Както посочват Френската република и Air France това плащане е следствие от договорно задължения, датиращо от 1992 г. и по този начин предшестващо разрешението за помощта (вж. Решение на Комисията от 5 октомври 1992 г., упоменато по-горе в точки 218 и 219). Тези задължения, както изтъква френското правителство пред съда, предвиждат график за извършването на плащанията от страна на Air France през 1992 г., 1993 г. и за последната вноска - между 15 юли и 31 юли 1994 г. Съществуването на това задължение за последно плащане върху Air France не може основателно да е означавало, само по себе си, че помощта, предназначена да освободи Air France от нейните дългове и да реструктурира дружеството е трябвало да бъде блокирана, дори и само частично. Нещо повече, с оглед на относително скромната сума, това плащане не надвишава нормалните инвестиционни граници. Комисията следователно е била оправомощена да приеме, че тя ще бъде покрита от източници, произхождащи от продажбата на активи от страна на Air France и от приходи от нейните текущи дейности (вж. точки 140 и 141 упоменати по-горе).

224. Също така е установено, че участието на Air France в Sabena впоследствие е продадено за 680 милиона FRF (съобщение на Комисията относно третия транш на помощта за реструктуриране за Air France, одобрен от Комисията на 27 юли 1994 г. (ОВ 1996 г., С 374, стр. 9, 14)). Обаче, както подчертават Френската република и Air France, без да бъдат опровергани, едва през м. октомври 1994 г. белгийското правителство, мажоритарния акционер в Sabena, решава че е необходима рекапитализация на Sabena, която *de facto* изключва Air France, тъй като тя не е способна да последва тази рекапитализация. Нещо повече, освобождаването от страна на Air France от нейното участие в Sabena не е финализирано до м. юли 1995 г. Съдът следователно установява, че на датата на приемането на оспорваното решение Комисията няма посочване, че Air France сериозно обмисля прекратяването на своя съюз с Sabena и освобождаването от нейното дялово участие. При тези обстоятелства, Комисията не е задължена да предположи от слухове в пресата, на които се позовават ищците относно предстоящото придобиване от Swissair на въпросното дялово участие, че към м. юли 1994 г. Air France вече не разглежда своето участие в Sabena като значим стратегически елемент в нейната дейност по въздушен транспорт.

225. Трябва да се прибави, че Комисията изрично посочва, в своето Решение от 21 юни 1995 г. за разрешаване на плащането на втория транш от оспорената помощ (съобщение, публикувано в ОВ 1995 г., С 295, стр. 2 и 5), че

финансовите последици от една продажба на това дялово участие би било взето предвид в контекста на нейното решение относно плащане на третия транш от помощта. Законността на тези решенията, които са последващи на това, което се оспорва тук, не може да се разглежда в контекста на настоящия процес, който засяга единствено законността на Решението от 27 юли 1994 г.

226. По отношение на една възможна продажба на Amadeus, трябва да се изтъкне, че този актив съставлява компютъризираната резервационна система на Air France. Air France е обяснила, че тя е предоставила на Amadeus отговорността за всички свои дейности във връзка с резервирането на билети, че тя е изцяло зависима от тази система за разпространение на билети и че подобна система е жизненоважна за развитието на нейната дейност по въздушен транспорт, поради което огромното мнозинство от въздухоплавателни дружества използват подобна система. Съдът намира, че при тези обстоятелства, Комисията е основателно оправомощена да приеме, че Amadeus не е годен за освобождаване на актив на Air France, доколкото то обхваща дейност, която е тясно свързана с дейностите на всяко основно въздухоплавателно дружество.

227. Същото се отнася по отношение на участието Air France в Jet Tours, което оперира в сектора на туризма. Туризмът е икономически сектор, свързан, поне отчасти със сектора на въздушния транспорт. Комисията е могла следователно да приеме Jet Tours като актив, предназначен да привлече туристически клиенти както на Air France, така и на Air Charter, и по този начин е оправомощена да направи заключението, че Air France не трябва да се принуждава да се освободи от него.

228. Ищите също така не могат да критикуват Комисията поради това, че не е изисквала от Air France да продаде цялото свое миноритарно дялово участие в други въздухоплавателни дружества като Tunis Air, Air Mauritius, Royal Air Maroc и Austrian Airlines. С оглед на относителната незначителност на подобни продажби едно цялостно освобождаване от страна на Air France от нейното дялово участие в тези дружества не би имало никакъв съществен пряк ефект спрямо нейния план за реструктуриране.

229. По отношение на твърдението на Air France по време на заседанието, че освобождаването от други активи, които не се упоменават изрично в оспорваното решение, такъв като Groupe Servair, е предвидено в нейния план за реструктуриране, и по отношение на възможната поверителност на такава информация, трябва да се отбележи, че постъпленията от тези продажби, независимо че са предназначени да финансира съвместно изпълнението на плана за реструктуриране, не трябва автоматично да се приспадат от сумата на помощта в размер от 20 милиарда FRF, приемана като необходима и разрешена съгласно оспорваното решение. Нещо повече, дори 7 милиарда FRF, които Air France се надява да реализира при продажбата на Méridien, една сграда и 34 самолета, служат само за да ограничат помощта до 20 милиарда

FRF, а не да намалят тази сума. Едва когато настъпи моментът за плащане на втория и третия транша на помощта Комисията си е запазила правото да вземе предвид общото финансово положение на Air France като се имат предвид продажбите на активи, извършени своевременно. Съдът заема становището, че финансовите въпроси, повдигнати във връзка с тези продажби, включително въпроси относно тяхната пропорционалност и поверителност, следователно могат да се разгледат само като се имат предвид решенията, посветени на тези втори и трети транша. Настоящият процес не засяга законността на тези решения.

230. Твърдението на ищите, че самото Air France в своя ежегоден отчет от 1993 г. дефинира поредица от свои активи като „несъществени дейности”, изтъкват в контекста на своя иск, че тези активи е трябвало да бъдат продадени, е фактически погрешно. Единствено превода на английски език на този отчет съдържа думите, на които се позовават ищите (стр. 26 и 27; приложение 4 към исковата молба по дело T-371/94), докато текстът на френски език се отнася до „activités non aériennes” („невъздухоплавателни дейности”) на Air France и по този начин не съдържа никакво стойностно решение относно въпросните активи. Тъй като Air France е френско дружество, очевидно е, че достоверната версия на нейния годишен отчет е тази, съставена на френски език.

231. Тъй като Комисията не е извършила никаква очевидна грешка като се е въздържала да изиска от Air France да се освободи от активите, определени от ищите и встъпилите страни, които ги подкрепят, това твърдение трябва да се отхвърли.

232. Следва от всичко предходно, че, при условията на точки 84 - 120 упоменати по-горе, всички икове, твърдящи нарушение на принципа за пропорционалност, приложим по отношение на държавни помощи, трябва да се отхвърлят. Ищите и встъпилите страни, които ги подкрепят, са могли да защитят своите права и съдът е могъл да упражни своето правомощие за съдебен преглед. Следователно, отделно от разрешението за покупката на 17 нови самолета, оспорваното решение съответства в това отношение на изискванията на член 190 от Договора, и искът, че мотивирането не е било адекватно следователно трябва да се отхвърли.

Твърденията, че Комисията е сбъркала при приемането на това, че помощта е била предназначена за насърчаване на развитието на икономическата дейност и няма неблагоприятно да засегне търговските условия до степен, която противоречи на общия интерес

А – Твърдението, че Комисията неправилно е разрешила помощ, предназначена за развитието, не на една икономическа дейност, а на определено предприятие

Обобщение на твърденията на страните

233. В своята искова молба, ищецът по дело T-394/94 твърди, че оспорената помощ благоприятства определено предприятие и не допринася за развитието на една икономическа дейност. При разрешаването Ж Комисията ясно е искала да обезпечи оцеляването на Air France като главно основание, наместо да претегли тази цел срещу вредните последици, които помощта би имала спрямо конкурентите на Air France и спрямо пазара на Общността на въздушен транспорт.

234. Комисията приема, че твърденията на ищеца явно са лишени от всякакво същество. В оспорваното решение тя подчертава, че тя трябва да вземе предвид развитието на даден сектор като цяло, а не само това на получателя на помощта. После тя подробно разследва дали помощта би могла да се възползва от изключението, предвидено в член 92, параграф 3, буква в) от Договора.

Заклучения на Съда

235. В случая на едно предприятие от мащаба на Air France, което е едно от трите най-големи Европейски въздухоплавателни дружества, същинското реструктуриране би имало за последица облекчаването на икономическото развитие на европейския сектор на гражданското въздухоплаване (вж., в подобен смисъл мнението на генерален адвокат Van Gerven по дело C-305/89 Италия/Комисия, Recueil, стр. I-1603, 1616 и 1630, точка 17). Следователно, това твърдение не може да се подкрепи.

236. Нещо повече, ищецът изрично признава в своя отговор, че той не твърди, че помощ, платена на едно предприятие е незаконна сама по себе си, като прибавя, че множеството случаи на помощ, предоставена на отделни предприятия, са оправдани, тъй като те са от полза за секторите, разглеждани като цяло.

237. Доколкото ищецът твърди, че Комисията едностранно е благоприятствала Air France като е взела предвид само положителните аспекти на нейното реструктуриране и като е пренебрегнала нейните отрицателни аспекти, неговите твърдения ще бъдат разгледани по-долу в техния подходящ контекст.

Б – Твърдението, че Комисията неправилно е разрешила помощ, която неблагоприятно засяга търговските условия до степен, която противоречи на общия интерес

Обобщение на твърденията на страните

238. Ищите заемат становището, че помощта засяга търговските условия до степен, която противоречи на общия интерес. Тя служи за изкуственото намаляване на разходите на Air France и така премества тежестта на приспособяването към разходите върху несубсидираните въздухоплавателните дружества. Ищите изтъкват, че самата Комисията заема становището, в делото

Франция/Комисия (упоменато по-горе в точка 79, точка 44), че изкуственото поддържане на съществуването на едно дружество отслабва конкурентното положение на други производители, които е трябвало да извършат необходимото преобразуване на своите дейности без ползите от държавните помощи. В своето решение по това дело (точка 50), Съдът на ЕО поддържа решението на Комисията, като отказва разрешаването на държавни помощи поради това, че това намалява конкурентноспособността на други производители в рамките на Общността, при риска да ги принуди да се оттеглят от пазара, независимо че преди това са могли да продължат своите дейности по силата на реструктуриране, финансирано от собствените им средства. Ищите също така се позовават на мнението на генерален адвокат сър Gordon Slynn в делото Германия/Комисия (упоменато по-горе в точка 58, Recueil, стр. 1492) и в Решението по дело Philip Morris/Комисия (упоменато по-горе в точка 79), в смисъл че Комисията, при прилагането на член 92, параграф 3, буква в) от Договора, трябва да вземе предвид рамката на Общността, по-специално съвкупното положение във въпросния сектор.

239. Ищецът по дело T-394/94 подчертава, че оспорваното решение потвърждава, че въпросната помощ изкривява конкуренцията в рамките на ЕИП. Той изтъква, че в своите забележки, представени на Комисията в хода на административното производство, той предлага на Комисията да предприеме анализ на всички географски пазари, засегнат от помощта, а именно отделните линии, по които засегнатите въздушни превозвачи са в пряка конкуренция. Той приема, че това твърдение се подкрепя от решението по дело Франция/Комисия, упоменато по-горе в точка 79, и точка 50, където Съдът на ЕО заявява, че трябва да се разгледа въздействието на помощта спрямо всички конкуренти на предприятието бенефициент. Ищецът заявява, че той е в конкуренция с Air France по линиите между Лондон и Ница, Лондон и Париж, и Глазгоу и Париж. Обаче, Комисията заключава, че всякакви неблагоприятни последици спрямо търговските условия са приемливи. По този начин тя облагоденствата Air France, едно предприятие от общественния сектор, за сметка на ищеца, независимо предприятие от частния сектор. Следователно, Комисията дискриминира по такъв начин, че се стига до изкривяване на конкуренцията до степен, която противоречи на общия интерес (Решение на Съда от 24 февруари 1987 г., Falck/Комисия, по дело 304/85, Recueil, стр. 871, точка 27).

240. В същия контекст, ищецът по дело T-394/94 твърди, че Комисията е нарушила член 190 от Договора като не е предоставила адекватно мотивиране в подкрепа на нейното становище, че помощта не засяга търговията до степен, която противоречи на общия интерес и да отговори надлежно на забележките, които ищите са направили по време на административното производство. Ищите по дело T-371/94 също така твърдят, че Комисията не е разгледала сериозно коментарите на третите страни, направени в отговор на нейното съобщение от 3 юни 1994 г. Пред съда те представят подробни примери, посочващи отделни линии с прогнозни пазарни дялове на различните

въздухоплавателни дружества, които се конкурират по тези линии (точка 21 и бележки под линия 33 - 42 в исковата молба по дело T-371/94).

241. Подобно, дружествата Maersk заемат становището, че Комисията е трябвало да разгледа по-обстойно въздействието на помощта спрямо дребните и средните превозвачи превозвачи, които оперират по регионални линии. По този начин, твърдят те, не е успяла да разгледа неблагоприятния ефект на оспорената помощ спрямо конкуренцията при регионалните въздушни услуги. Те заявяват във връзка с това, че те оперират линията между Lyon и Birmingham и желаят от 16 октомври 1995 г. да оперират между Billund и Париж (CDG). Последниците от държавната помощ, смятат те, са очевидни не само на тесния пазар, обслужван от превозвача, който получава помощта, определен чрез позоваване на двойки градове, но също така на по-широкия пътнически пазар и на непреките конкурентни линии.

242. Непреките последици на оспорваното решение спрямо по-малките превозвачи, които оперират или захранват услуги до основните центрове, от които оперират основните превозвачи, или по непреките конкурентни линии, се представят чрез позоваване на услугата, предоставяна от Maersk между Бирмингам и Лион. Тази линия непряко се конкурира и е конкурентно повлияна от линията Лондон (Heathrow) до Париж, както и линията Бирмингам-Париж. Факторът товар на Air France по линията Бирмингам-Париж, според стойностите за 1992 г., е просто 32 %, сравнено с 61 % за неговите конкуренти. Ефикасните въздухоплавателни дружества могат да бъдат изтласкани от линии или дори възпрепятствани да развият нови линии ако присъствието на една държавно субсидирана въздухоплавателно дружество причинява спадащи равнища на възвръщаемост.

243. Те прибавят, че Комисията не е достатъчно разгледала въздействието, което оспорената помощ би имала върху потенциалната конкуренция в сектора на въздушния транспорт. Това становище се илюстрира от линията Копенхаген-Париж, на който фактора товар на Air France, според стойностите за 1992 г. е просто 49 %, съпоставен с 61 % за нейните конкуренти. Независимо че цялостното въздействие спрямо потенциалната конкуренция не може да се измери, доказва се от решението Maersk, по времето на приемането на оспорваното решение, че то отлага плановете за въвеждането на услуга между Billund и Париж (CDG).

244. Кралство Швеция също така заема становището, че оспорената помощ повишава натиска спрямо конкурентните регионални въздухоплавателни дружества да изоставят маргиналните линии. Подобни дружества могат да понесат тежки неблагоприятни последици от мерки, предприети от един от най-големите пазарни участници, дори ако те са ограничени като цяло, докато други по-големи дружества не се засягат в същата степен.

245. По време на заседанието, правителствата на Швеция и Норвегия заявяват, че скандинавските въздухоплавателни дружества, конкурентни на Air France по линии между Франция и основните скандинавски градове също така имат вътрешни въздушни трасета, които страдат от ниска честота, поради изключително ниската гъстота на населението, но които са необходими интерес на икономическото развитие на далечните региони. Подобни линии са изключително уязвими спрямо всякакво изкривяване на конкуренцията чрез държавни помощи, предоставени на голям конкурент какъвто е Air France. Основните дружества само рядко се интересуват от периферни линии. Изкривяването на конкуренцията по натоварените линии следователно би могло да доведе до намаляване на, или изчезването на, услугите за далечните региони. Така, твърдят те, неблагоприятно би бил засегнат общия интерес при обезпечаването на наличието на адекватни въздушни връзки дори в далечните региони на ЕИП.

246. Ищецът по дело T-394/94 изтъква, че не се доказва от оспорваното решение, че Комисията е изпълнила своето задължение да претегли интереса при обезпечаването на оцеляването на Air France съпоставен с неизбежния неблагоприятен ефект спрямо конкуренцията, причинен от инжектирането на масивната сума от 20 милиарда FRF в помощ. Комисията никога не обяснява защо тя разглежда, че благоприятните последици на плана за реструктуриране са достатъчни, за да премахнат нейните неблагоприятни последици, като той се самоограничава просто до разглеждането на благоприятните последици на помощта за нейния бенефициент .

247. Той изтъква, че Air France е натрупала големи загуби през последните години, независимо от инжектирането от 5,8 милиарда FRF в помощ, разрешена от Комисията. С оглед на продължилите и нараснали загуби, понесени от Air France, Комисията, твърди то, е трябвало да забележи в ретроспектива, че нейните проучвания, основаващи се по това време на информация, предоставена от Air France, са принципно погрешни. Противно на Air France повечето от неговите конкуренти, не субсидирани и независими въздухоплавателни дружества, е трябвало да приемат радикални мерки за намаляване на разходите и за реструктуриране мерки, за да могат да се адаптират към бързо променящата се търговска среда в рамките на един либерализиран пазар. Тези необходими мерки за оцеляване е възможно да бъдат предприети само посредством извършването на съществени намаления в работната сила, изоставяне на непечеливши линии, отмяна на поръчки за нови самолети, оттегляне на инвестиции от други въздухоплавателни дружества и продажба на несъществени активи. Например, ищецът предприема сериозна кампания за намаляване на разходите, обхващаща, *inter alia*, съкращаване на работни места и отказ от непечеливши линии, включително тази между Единбург и Париж, по която Air France продължава да оперира.

248. Кралство Дания и Обединеното кралство прибавят, че Комисията е трябвало да сравни Air France с други дружества, които са се реструктурирали

с или без държавни помощи. Само така Комисията би могла да състави картина на пазара и опериращите на него дружества, което е едно предварително условие за надлежното осъществяване на нейната преценка. Опитът на някои от конкурентите на Air France разкрива това, което може да се постигне, за да се възстанови жизнеспособността на едно основно международно въздухоплователно дружество без държавни помощи. По този начин, British Airways се оттегля от 16 международни линии, продава голям брой самолети и намалява работната си сила с 13 500 души през 80-те години. В случая на Lufthansa, реструктурирането се съпътства по необходимост от 17 % намаление на броя на наетите лица след 1992 г.

249. Ищците, Кралство Дания и Обединеното кралство заемат становището, че 16-те условия, при изпълнението на които Комисията одобрява помощта не са ефективни и следователно не могат да възпрепятстват това помощта да окаже неблагоприятни последици спрямо търговските условия до степен, която противоречи на общия интерес. Те подчертават, че условията са ограничени до срока на плана за реструктуриране, с други думи, те трябва да действат до края на 1996 г., докато помощта ще продължи да оказва въздействие спрямо Air France и пазара на въздушния транспорт след този срок. Грешката при ограничаването на приложението на условията за срока на плана се представят от сливането на европейските операции на Air France и тези на Air Inter, предложена за началото на 1997 г. Действието на Комисията при предвиждането на подобни условия, които френското правителство трябва да спазва, вместо да се подложи плана за реструктуриране на подробно разглеждане, са твърди, е противно на нормите, регламентиращи упражняването от страна на Комисията на нейната преценка в тази област. Комисията не може да избегне това сама да извърши оценката, която правото на Общността изисква, като вместо това предвиди известен брой условия.

250. Ищците и встъпилите страни в тяхна подкрепа подчертават, по-специално, че е възможно Air France да заобиколи условията за разрешение, които оспорваното решение налага спрямо френската държава. Например холдинговото дружество, контролиращо Air France и Air Inter би могло да позволи на Air Inter, което не е обвързано от тези условия, да приеме мерки, каквито Air France е под забрана да приеме. Ако не бъде отменено оспорваното решение, всеки получател на държавни помощи би бил в положение да създава дъщерни дружества или сестрински дружества, за да избегне условията за разрешението и да продължи да оперира на пазара без никакво ограничение.

251. Комисията приема, че ищците неправилно уподобяват една помощ, която изкривява конкуренцията и засяга търговията между държавите-членки по смисъла на член 92, параграф 1 от Договора, на една помощ, която неблагоприятно засяга търговските условия до степен, която противоречи на общия интерес, по смисъла на член 92, параграф 3, буква в). Тя заявява, че тя никога не е приемала, че оспорената помощ няма да изкриви конкуренцията или да засегне търговията. Обаче, подобна помощ не съставлява задължително

помощ, която неблагоприятно засяга търговските условия до степен, която противоречи на общия интерес. Според становището на Комисията, ищците действат въз основа на предположението, че всяко усилие от страна на Air France да оцелее би увредило нейните конкуренти. Това предположение, твърди тя, не може да се подкрепи при едно правилно тълкуване на член 92, параграф 3, буква в) от Договора и член 61, параграф 3, буква в) от Споразумението за ЕИП.

252. В делото Франция/Комисия, упоменато по-горе в точка 79, Комисията заема становището, че разрешената помощ съставлява спасителна мярка, която нещо повече не отговаря на критериите, предвидени за този вид помощ. Подобни съображения, подчертава Комисията, отсъстват в настоящия контекст. Помощта, която се оспорва тук, не е спасителна мярка, а е ефективно свързана със същински план за реструктуриране. Следователно няма несъответствие между положението на Комисията в делото Франция/Комисия и нейното положение тук.

253. Комисията прибавя, че откъсът от мнението на генерален адвокат сър Gordon Slynn в делото Комисия/Германия (упоменато по-горе в точка 58) се отнася до въпроса дали въпросната помощ може да се разглежда като помощ за опосредстване на развитието на някои икономически дейности, а не до въпроса дали тя неблагоприятно засяга търговските условия до степен, която противоречи на общия интерес. Подобно, откъсът от решението по делото Philip Morris (упоменато по-горе в точка 79) се отнася до първото изискване на член 92 параграф 3, буква в) от Договора, а не до неблагоприятното въздействие върху търговските условия.

254. Комисията заявява, че тя не е разгледала това дали помощта би могла да се приеме като съответстваща на член 92, параграф 3, буква в) от Договора и член 61, параграф 3, буква в) от Споразумението за ЕИП. Поради изложените в нейното решение мотиви, тя е била в състояние да направи заключението, че помощта може да се възползва от предвиденото изключение и, при условие, че е в съответствие с общия пазар, доколкото определени задължения са спазени и определени условия са изпълнени. Тя обяснява в оспорваното решение, че при анализа на последиците на помощта в рамките на ЕИП тя взема предвид нарасналото либерализиране на въздушния транспорт след приемането на „третия пакет“ и е удовлетворена, че отрицателните последици на помощта няма да се засилят чрез използването на изключителни права или привилегировано третиране в полза на Air France.

255. Комисията твърди, че някои от задълженията, които тя е получила от френското правителство са безпрецедентни или от безподобна строгост. Никое друго правителство не се е ангажирало да приватизира едно дружество, което е бенефициент на помощ (задължение № 2) и никога преди това не са били налагани ограничения върху свободата на ценоопределянето (задължение № 9). Комисията също така изтъква фактът, че само половината от съвкупната сума

на помощта може да се изплати незабавно, като плащането на баланса в два транша е поставено при условията на спазването на известен брой условия и на разрешение от Комисията (член 2 от оспорваното Решение). Нещо повече, френското правителство се ангажира да не предостави на Air France никакви нови суми или някаква друга форма на помощ (задължение № 5) или да се намесва в нейното управление поради други съображения, различни от тези във връзка с нейния статут на акционер (задължение № 4).

256. В отговор на критиката, отправена от дружествата Maersk, че тя е изключила ролята на дребните и средните въздушни превозвачи от своя анализ, Комисията подчертава, че нейното разглеждане не е ограничено до големите европейски превозвачи. При установяването на това, че помощта няма неблагоприятно да засегне търговските условия до степен, която противоречи на общия интерес, тя е трябвало да се увери, по-специално, че тя не се използва за подбиване на цените и че капацитетът не е вдигнат до степен, по-голяма от растежа на пазара. Тези тревоги се прилагат спрямо всички конкуренти на Air France и спрямо европейския сектор на гражданското въздухоплаване като цяло.

257. Относно твърдението, че тя не е разгледала неблагоприятното въздействие на помощта спрямо конкуренцията в регионалните въздушни услуги, Комисията твърди, че встъпилите страни не са представили никакви доказателства, за да подкрепят своето твърдение, че помощта обезсърчава развитието на услуги до и от регионални летища. Относно твърдените последици на помощта спрямо един по-широк пазар, отколкото в действителност е този, на който оперира Air France, спрямо непреките конкурентни линии и спрямо потенциалната конкуренция, Комисията заявява, че твърденията са неоснователни. Тя не знае какво може да демонстрира отлагането от страна на Maersk на техните планове да въведат услуга по Billund-Paris. Тяхното колебание, твърди Комисията, по-вероятно е следствие от навлизането от страна на British Airways на линията Копенхаген-Париж през 1993 г., при което незабавно заемат 18 % от пазара. В по-общ план Комисията заема становището, че оспорваното решение удовлетворява изискванията на член 190 от Договора що се отнася до оценката на въздействието на помощта върху търговските условия.

258. Air France приема, че всичко в оспорваното решение показва, че последиците на помощта са оценени в рамките на Общността. Комисията анализира положението на европейската авиационна индустрия, нейните перспективи и последиците на помощта спрямо конкурентното положение на Air France, като се взема предвид нарасналото либерализиране във въздушния транспорт. Накрая, самият предмет на задълженията, поети от френското правителство, е такъв, че конкретно да предотврати възможността на Air France да използва помощта в ущърб на своите конкуренти.

Заклучения на Съда

1. Що се отнася до изложението на мотиви

259. Като се имат предвид твърденията на ищците и встъпилите страни в тяхна подкрепа, уместно е първо да се установи дали оспорваното решение е адекватно мотивирано по отношение на оценката на последиците на помощта спрямо конкурентните на Air France дружества, и спрямо съответните въздушни линии. Съдът призовава тези ищци и встъпилите страни да изложат забележките, които те са депозирали при Комисията по време на административното производство в качеството си на засегнати страни по смисъла на член 93, параграф 2 от Договора (вж. точка 33 упомената по-горе).

260. В съответствие с разгледаното в точки 89 - 96 по-горе, следователно, съдът трябва да разгледа въпроса дали изложението на мотиви в оспорваното решение посочва ясно и недвусмислено мотивирането на Комисията, особено с оглед на съществените оплаквания относно оценката на оспорения план за помощта с оглед на неговите последици, които засегнатите страни поставят на вниманието на Комисията по време на административното производство.

261. При един цялостен прочит на забележките, предоставени по искане на съда, прозира, че някои от тези страни по-специално са настояли Комисията да оцени последиците на помощта спрямо въздухоплавателните дружества в конкуренция с Air France и по различните засегнати въздушни линии. Твърди се, че помощта би позволила на дружествата, принадлежащи към групата на Air France да продължат да се ползват от своето господстващо положение на вътрешния френски пазар. Нещо повече, тъй като съответният географски пазар в сектора на въздушния транспорт се състои от линии, които клиентите приемат за взаимозаменяеми, с други думи, линии от град до град, въпросът за взаимозаменяемостта е трябвало да бъде анализиран. Други по-конкурентноспособни дружества биха могли да заемат линии, които преди това са били обслужвани от Air France. Комисията, следва да бъде внимателна спрямо последиците на помощта върху положението на малките въздухоплавателни дружества, които често зависят от известен брой конкретни линии. Получаването на държавни помощи от един основен превозвач какъвто е Air France би могло да засегне конкурентния баланс по тези линии.

262. Известен брой засегнати страни подчертават въздействието, което оспорената помощ би имала спрямо конкуренцията по международните линии извън ЕИП. Твърди се, че Air France е провела агресивна рекламна кампания в Нидерландия като е предложила много ниски цени за полети от Париж до, *inter alia*, Хонконг, Сингапур, Джакарта, Токио, Кейптаун и Йоханесбург (KLM, забележки, стр. 1). Air France е в конкуренция по 8 от 20-те международни линии, по които конкуренцията е голяма (Обединено кралство, забележки, стр. 6). Другите дружества от Общността, представени при линиите извън рамките на Общността са засегнати поради потенциалната взаимозаменяемост между, например, Рим и Лондон за полет до Ню Йорк. По този начин, налице е конкуренция по всички линии между Европа и Северна Америка и между

Европа и Далечния Изток. British Airways, например, е в конкуренция с други дружества с оглед на полети от Рим до Ню Йорк и от Париж до Ню Йорк. Вътрешният пазар е твърде малък за много от Европейските дружества. Следователно, линии извън рамките на общността са жизненоважни за тяхното дългосрочно оцеляване, и много следователно разчитат до голяма степен на трансатлантическия трафик (стр. ii, 57 и 58 на доклада Lexecon относно конкурентното влияние на държавните помощи спрямо индустрията на Европейските въздухоплавателно дружество, представен от British Airways по време на административното производство и съставляващ приложение 17 към исковата молба по дело T-371/94).

263. От страна на Комисията, следва да се припомни, че е била запозната с проблемите, възникнали от последиците, които помощта би оказала спрямо конкурентното положение на Air France, и всъщност вече обяви, в съобщението от 3 юни 1994 г., че е необходимо да разгледа тези последици по отношение на международните и вътрешните въздушни трасета, по които Air France се конкурира с други европейски превозвачи, като прибавя, че планът за реструктуриране на Air France не обхваща анализ на мрежата и нейното бъдещо развитие (ОВ стр. 8).

264. В оспорваното решение, Комисията, когато разглежда въпроса дали помощта засяга условията на търговията до степен, която противоречи на общия интерес, изтъква, че тя е заявила при започването на административното производство, че тя трябва да анализира последиците на помощта спрямо конкурентното положение на Air France както на международните, така и на вътрешните въздушни трасета, по които тя се конкурира с другите европейски дружества. Комисията също така подчертава, че френското правителство се е ангажирало за времетраенето на плана за реструктуриране,

- да не повишава броя на самолети в оперативната флота на Air France над 146 (задължение № 7);

- да не повишава предлагането на Air France над нивото, достигнато през 1993 г. по линии между Франция и другите страни от ЕИП (задължение № 8);

- да гарантира, че Air France няма да прилага тарифи под тези на нейните конкуренти за еквивалентно предлагане по линиите, които тя оперира в рамките на ЕИП (задължение № 9);

- да не предоставя преференциално третиране на Air France по въпросите на правата на трафик (задължение № 10);

- да гарантира, че Air France няма да оперира повече по редовни линии между Франция и другите страни от ЕИП, отколкото е оперирала през 1993 г., с други думи, 89 линии (задължение № 11);

- да ограничи предлагането на Air Charter до неговото ниво от 1993 г. (задължение № 12) (ОВ, стр. 79, 86, 88 и 89).

265. Комисията приема, че тези задължения, изразени като условия, регламентиращи разрешението за помощта, обхващат строги ограничения спрямо капацитета, предлагането и ценовата свобода на Air France, и че такива ограничения са необходими за да се възпрепятства използването на помощта за прехвърляне на затрудненията на въздухоплавателното дружество спрямо нейните конкуренти. Задълженията препятстват преследването от страна на Air France на агресивна ценова политика по отношение на всички линии, които тя оперира в рамките на ЕИП (ОВ, стр. 86).

266. По отношение, на последиците, които помощта може да има спрямо вътрешния френски пазар, Комисията също така изтъква, че:

- френските власти са се ангажирали да изменят в съответствие с Решение 94/290/ЕО от 27 април 1994 г. относно производство по отношение на приложението на Регламент (ЕИО) № 2408/92 на Съвета (Дело VII/АМА/II/93 - ТАТ - Париж (Орли)-Лондон) (ОВ 1994 г., L 127, стр. 22), правилата за разпределението на трафика за парижката система от летища по такъв начин, че да ги направи недискриминационни (задължение № 15);

- френските власти се ангажират да гарантират, че необходимата работа за адаптирането на терминалите на Орли юг, запазени за международен трафик, и Орли запад, запазени за вътрешен, няма да засегне конкурентните условия в ущърб на въздухоплавателните дружества, които оперират там (задължение № 16);

- тя приема на 27 април 1994 г. едно решение, съгласно което от Франция се изисква да разреши на превозвачи от Общността да упражняват техните права на трафик по линии между Париж (Орли) и Тулуза и между Париж (Орли) и Марсилия не по-късно от 27 октомври 1994 г. (ОВ, стр. 87 и 88).

267. При прочита на нейното мотивиране, изложено по този начин, ясно е че Комисията не е разгледала конкурентното положение въз основата на подход „по отделни линии”, независимо че подобно разглеждане е било предложено от засегнатите страни и предвидено от самата Комисия. Наместо да анализира подробно последиците, които помощта би оказала спрямо различните линии, обслужвани от Air France, Комисията избира да наложи на френската държава 16-те условия, регламентиращи разрешението за помощта, изложени в член 1 от оспорваното Решение. По този начин, тя заема становището, че тези условия са уместни и достатъчни, за да гарантират, че последиците на помощта спрямо сектора на гражданското въздухоплаване, попадащи в обхвата на член 92 от Договора за ЕО и член 61 от Споразумението за ЕИП няма да противоречат на общия интерес.

268. Трябва да се изтъкне, че условията по отношение на максималния брой на самолетите на Air France (№ 7), забраната за предоставянето на преференциално третиране на Air France по въпроса на правата на трафик (№ 10) и ограничаването на предлагането на Air Charter (№ 12), чийто обхват няма географски граници, обхваща във всеки случай обхвата на ЕИП. Условията относно предлагането на Air France (№ 8), неговите ценови практики (№ 9), максималния брой оперирани линии (№ 11), разпределението на правилата за разпределянето на трафика за парижката система от летища (№ 15) и ремонтната дейност на двата терминала на летище Орли (№ 16) изрично обхващат географския пазар в рамките на ЕИП, включително вътрешния френски пазар. Комисията изрично заявява, че по нейно мнение, тези условия ограничават свободата на Air France и я възпрепятстват да преследва агресивна ценова политика „по всички линии, оперирани от френския превозвач в рамките на Европейското икономическо пространство„ (ОВ, стр. 86).

269. В контекста на мотивирането, изложено за решението, съдът заема становището, че този начин за разглеждане на проблема показва, че Комисията всъщност наистина се съсредоточава върху конкурентното положение в рамките на ЕИП, като се подразбира, че въпросът дали горните условия, регламентиращи разрешението, на практика са достатъчни и уместни за тази цел, по пада в рамките на разглеждането на съществото. Дори ако изложението на мотивите не следва забележките на засегнатите страни, които са предложили извършването на разглеждане „по отделни линии”, то ясно показва, че Комисията намира за уместно да използва механизма на 16-те условия на разрешение, наложени на френската държава вместо такова разглеждане. Засегнатите страни са могли по този начин да идентифицират реакцията на Комисията на техните забележки, да определят дали възприетият подход от Комисията е добре обоснован и да защитят своите интереси пред съдебните органи на Общността, чрез оспорване на цялостното и адекватно естество на механизма на 16-те условия по отношение на придобиването на конкурентно положение в рамките на ЕИП.

270. Обаче трябва да се поддържа, че изложението на мотивите на оспорваното решение не съдържа и най-малкото посочване относно конкурентното положение на Air France извън ЕИП. Първо, не е налице анализ на международната мрежа на Air France, като се взимат предвид линиите, по които тя е в конкуренция с други въздухоплавателни дружества, установени в рамките на ЕИП. Второ, условията на разрешението по отношение на нивото на предлагането на Air France (№ 8), нейните ценови практики (№ 9), и максималния брой оперирани линии (№ 11) не обхващат връзките, които оперира или възнамерява да оперира Air France до не-ЕИП страни, с други думи, полети по далечни дестинации, по-специално трансатлантически полети. От гледна точка на Комисията Air France – финансово укрепено чрез разрешената помощ - по този начин е изцяло свободна да разпрости своя капацитет, да повиши броя на своите връзки и да приложи толкова ниски тарифи, каквито желае по международните линии извън ЕИП.

271. Обаче, плана за реструктуриране на Air France изрично предвижда развитието на полети по далечни дестинации и увеличаване на честотата на печелившите линии, и френските власти обявяват 10,2 % увеличение на предлагането на Air France на полети по далечни дестинации (ОВ, стр. 76 и 77). Освен това, засегнатите страни са привлекли вниманието на Комисията, първо, към проблема за определяне на съответния пазар с оглед на въздушния транспорт, който, според тях, се състои от тези конкретни линии, които потребителите разглеждат като взаимозаменяеми, второ, към факта, че Air France се е опитала, посредством една рекламна кампания, да привлече клиенти в Нидерландия за полети през Париж до не-ЕИП дестинации, като самата Air France така е демонстрирала, че подобни полети са били до голяма степен взаимозаменяеми чрез подходящ захранващ трафик, и трето, към жизненоважното естество на такива полети за дългосрочното оцеляване на няколко европейски дружества.

272. Трябва да се прибави, че в своето Решение от 5 октомври 1992 г. (Air France/Sabena, упоменато по-горе в точки 218 и 219), Комисията определя съответния пазар като редовен въздушен транспорт, свързващ две географски области, с други думи, набор от въздушни линии, при условие че е налице взаимозаменяемост между линиите, изграждащи този набор, подобна взаимозаменяемост произтича от различни фактори, такива като, по-специално, дължината на линиите, дистанцията, разделяща различните летища в краищата на всяка от линиите, изграждащи този набор, или честотата на полети по всяка линия (точка 25). Следователно, Комисията заключава, с оглед на връзките между Европа и френскоезичните страни в Субсахарна Африка, че съответният пазар може да се определи като набор от линии между всички точки за отпътуване в ЕИП, от една страна, и всяка от отделните дестинации в Африка, от друга страна (точка 39).

273. Съдът заема становището, че като се има предвид тази практика за вземане на решение и като се имат предвид забележките, които са направили засегнатите страни в тази връзка, Комисията е била задължена да изложи своите позиции по проблема въздушни линии извън ЕИП, обслужвани от Air France, бенефициента на разрешената помощ, при конкуренция с други дружества в рамките на ЕИП. Както поддържа Съдът на ЕО по делото Bremer Vulkan (упоменато по-горе в точка 94, точки 53 и 54), информацията относно положението на въпросните пазари, по-специално положенията на предприятието, ползващо се от помощта и на конкурентните предприятия, съставлява съществен елемент при мотивирането на едно решение по отношение на съответствието на проектираната помощ с общия пазар по смисъла на член 92 от Договора. Независимо че това решение е произнесено във връзка с член 92, параграф 1, този съд поддържа, че подобно изложение на мотиви също така се изисква в съответствие с член 92, параграф 3, буква в) от Договора и член 61, параграф 3, буква в) от Споразумението за ЕИП с оглед на

въпроса дали помощта неблагоприятно засяга търговските условия до степен, която противоречи на общия интерес.

274. Тъй като тя не разпростира условия за разрешение номера 8, 9 и 11 спрямо не-ЕИП линии, обслужвани от Air France, от Комисията се изисква да оцени – в своето разглеждане на съответния пазар – потенциалната взаимозаменяемост на не-ЕИП полети, оперирани например от Париж, Лондон, Рим, Франкфурт, Копенхаген, Амстердам или Брюксел и по този начин потенциалната конкуренция, с оглед на тези полети, между въздухоплавателните дружества, чиито центрове са разположени в някой от тези градове.

275. Значимостта на подобно изложение на мотиви се илюстрира от стойностите, които ищците по дело T-371/94 са представили пред съда, без да бъдат оспорени, за целите на демонстрирането, че голям дял от оборота и оперативните печалби на British Airways, SAS и KLM е реализиран по линии до не-ЕИП дестинации, по-специално по връзки до Съединените щати, Канада, Африка, Средния Изток, Индия и Далечния Изток (искова молба, точка 212 и бележка под линия 282). Както Съдът на ЕО приема в дело Bremer Vulkan (упоменато по-горе в точка 94, точка 34), подобни фактори, които настъпват след датата на приемането на оспорваното решение могат да се вземат предвид като илюстриращи задължението за изложение на мотиви, вменено на Комисията. Във всеки случай, известен брой от засегнатите страни вече са изтъкнали на Комисията, че линии извън Общността, и по-специално трансатлантическите линии, са жизненоважни за оцеляването на много Европейски дружества и че конкуренцията по тези линии е оспорвана.

276. Освен това, очевидно е, че повишаването на капацитета на Air France и нейното лидерство с оглед на ниски тарифи по определена не-ЕИП линия от нейния център в Парижкото летище (CDG) може да окаже въздействие спрямо хранващия трафик до този център. Ако се увеличи икономическото значение на центъра в Париж за сметка на други центрове в рамките на ЕИП, хранващия трафик до Париж ще се увеличи съразмерно и следователно за сметка на хранващия трафик на тези други центрове. Твърдението на засегнатите страни относно положението на малките въздухоплавателни дружества, често зависими от няколко конкретни линии, по този начин изглежда основополагащо, и Комисията следователно също така е трябвало да изложи своите гледни точки в тази връзка. Като илюстрация трябва да се прибави, че както изтъква British Midland по време на заседанието пред съда, без това да се оспори, 30 % от нейните пътници са били пътници между линии, пътуващи за други дестинации по далечни линии. Следователно, Комисията няма правото да пренебрегне положението на малките дружества, заети в хранващ трафик.

277. Проблемът, поставен от не-ЕИП линиите и свързания хранващ трафик не може да се разглежда като разрешен чрез комбинираното действие на условия за разрешение № 7 (ограничение на броя на самолетите на Air France) и № 9

(ограничение спрямо ценовото лидерство на Air France в захранващ трафик в рамките на ЕИП), или от задължението на Air France да постигне целите на своето реструктуриране. Ако е вярно, че именно не-ЕИП линиите са по този начин най-печеливши, Air France би имало пълен интерес от използването на най-голям брой от своите самолети по най-печелившите международни линии, без по никакъв начин да подложи на риск успеха на своето реструктуриране. Що се отнася до захранващия трафик, достатъчно е да се отбележи, че нищо не задължава Air France сама да поеме отговорност за това, тъй като подобен трафик към центъра в Париж може да се гарантира от всяко въздухоплавателно дружество, различно от Air France, такова като Air Inter, което не е поставено при условията на разрешение, наложени от Комисията (вж. точка 215 упомената по-горе); икономическото значение на условие № 9, доколкото то обхваща захранващия трафик, гарантиран от Air France в рамките на ЕИП, по този начин изглежда незначителен по отношение на глобалния проблем, поставен от не-ЕИП линиите.

278. Накрая, независимо че условие за разрешение № 12 налага абсолютни ограничения спрямо предлагането от страна на Air Charter, което по този начин се отнася до линии извън ЕИП, икономическото значение на Air Charter със 17 самолета е толкова минимално по отношение на това на Air France, че наличието на това условие само по себе си не може да компенсира липсата на мотивиране с оглед на положението на Air France по тези линии. Същото се отнася до условие за разрешение № 10, забраняващо на френските власти да предоставят преференциално третиране на Air France във връзка с правата на трафик. Независимо че това условие е също така насочено към права по отношение на не-ЕИП линии, от него могат да се възползват само тези въздухоплавателни дружества, които могат да спечелят от него. Това са, по същество, дружества от нечленуващи страни и френски дружества, такива като Air France, Air Inter, Air Charter, Air Liberté, Corsair, AOM, TAT и Euralair, в случай че те пожелаат да обслужват тези линии от и до Франция. Напротив, другите европейски дружества, които в конкуренция с Air France оперират не-ЕИП линии по същество извън техните собствени центрове извън Франция се ползват от условие № 10 само в незначителна степен.

279. Вярно е, че Комисията, Air France и Френската република са заявили по време на настоящото съдебно производство, че правата на трафик по не-ЕИП връзки, по-специално трансатлантически връзки, се регламентират от двустранни споразумения и че едно ограничение, наложено по отношение на ценообразуване, капацитет и брой на линии би било пагубно за Air France чрез намаляване на нейната конкурентоспособност на външни пазари. Те твърдят, че от подобно ограничение биха се възползвали само не-ЕИП дружества и следователно очевидно би противоречало на общия интерес. Това мотивиране, обаче, както се излага от представителите на Комисията и встъпилите страни пред съда, не присъства в оспорваното решение. Това по този начин съставлява едно твърдение, което не се обхваща от колегиалната отговорност, и следователно не може да се приеме. Следователно, то не може да санира

порочното мотивиране, чрез което оспорваното решение е опорочено по тази точка (вж. точки 116 - 118 упоменати по-горе).

280. Следва от всичко предходно, че изложението на мотиви в оспорваното решение не удовлетворява изискванията на член 190 от Договора доколкото са засяга оценката на последиците на помощта спрямо конкурентното положение на Air France с оглед на нейната мрежа, линии извън ЕИП и свързания захранващ трафик. Този недостатък в изложението на мотивите означава, че съдът не може да разгледа това дали изложените твърдения по тези точки са добре обосновани (вж. точки 238 и последващи упоменати по-горе). Също така, нещо повече, съдът не е в положение да се произнесе относно твърдението по отношение на ценовите практики на Air France по нейната не-ЕИП мрежа, предполагаеми оперативни мерки, финансирани от помощта (вж. точки 142 и 143 упоменати по-горе).

281. Съдът обаче можа да разгледа това дали оценката на Комисията на последиците на помощта спрямо конкурентното положение на Air France в рамките на ЕИП може да устои да се противопостави на съществените твърдения, направени от ищците и встъпилите страни, които ги подкрепят.

2. Що се отнася до обосноваването на мотивирането

282. Преди всичко трябва да се има предвид, че икономическите оценки съобразно с член 92, параграф 3, буква в) от Договора, по отношение на които Комисията се ползва от широка преценка, трябва да се направят в рамките на Общността (Решение Philip Morris/Комисия, упоменато в точка 79, по-горе точка 24); това означава, че Комисията е задължена да разгледа въздействието на помощта спрямо конкуренцията и търговията вътре в Общността (Решение на Първоинстанционния съд от 6 юли 1995 г., АТЕС и др./Комисия, по съединени дела T-447/93, T-448/93 и T-449/93, Recueil, стр. II-1971, точка 136). В настоящия контекст, тъй като оспорваното решение е също така прието съобразно с член 61 от Споразумението за ЕИП, контекстът, който трябва да се разгледа, както се определя от по-горната съдебна практика, трябва да се разпростира до Европейското икономическо пространство.

283. Трябва да се прибави, че в своето решение по дело 47/69 Франция/Комисия, Recueil, стр. 487, в точка 7, Съдът на ЕО постановява, че за да определи дали помощта неблагоприятно засяга търговските условия до степен, която противоречи на общия интерес, е необходимо да се разгледа, по-специално, дали е налице дисбаланс между наложените тежести спрямо засегнатите предприятия от една страна и ползите, извлечени от въпросната помощ спрямо другите. Този съд прави заключението, че Комисията е задължена, когато разглежда въздействието на държавните помощи, да претегли благоприятните последици на помощта срещу нейните неблагоприятни последици спрямо търговските условия и поддържането на

неизкривена конкуренция, както тя самата изтъква в своя XIV-ти доклад относно конкурентната политика (1984, стр. 130, точка 202).

284. По отношение на това дали Комисията е балансирила тези фактори в настоящия случай, трябва да се отбележи на първо място, че оспорваното решение проследява историята на различните планове за реструктуриране, приети от Air France след 1991 г. за разрешаване на нейните финансови проблеми: CAP „93, съгласно което Air France получава 5,8 милиарда FRF, „PRE 1” и „PRE 2” (ОВ, стр. 74). Комисията по този начин взема предвид основата на оспорения план, и по-специално 5,8 милиарда FRF вече платени като помощ, при оценката на малките положителни и отрицателни последици на помощта, оспорена тук.

285. При отбелязването на това, че френското правителство е мажоритарен акционер в Air France (ОВ, стр. 76) и при изискването френските власти да започнат процес на приватизиране на Air France (член 1, параграф 2 от оспорваното Решение, ОВ, стр. 88), Комисията по този начин взема предвид факта, че Air France принадлежи към обществения сектор. Фактът, че Комисията одобрява помощ, изплащана на едно обществено предприятие *per se* не съставлява дискриминация срещу частни предприятия в конкуренция с бенефициента на помощта. Както е ясно от параграф 19 от Решението по делото Италия/Комисия (упоменато по-горе в точка 125), Комисията, дори в областта на държавните помощи, трябва да уважава принципа за еднакво третиране между обществени и частни предприятия. Следва, че Комисията е могла да разреши оспорените държавни помощи без да дискриминира частните конкуренти на Air France, при условие че помощта не засяга неблагоприятно търговските условия до степен, която противоречи на общия интерес.

286. Също така Комисията не е длъжна в настоящия контекст да съпостави мерките за реструктуриране, предвидени от Air France с тези, предприети от други въздухоплавателни дружества, нито *a fortiori* да изиска от реструктурирането на Air France да се основава на това на някое друго дружество (относно това, вж. точки 135 и 211 упоменати по-горе). Адекватността на едни мерки за реструктуриране на едно предприятие зависи на неговото индивидуално положение и на икономическия и политически контекст в рамките на който са приети засегнатите мерки. В настоящия случай, Комисията установява при приемането на оспорваното решение през м. юли 1994 г., че е имало известно икономическо възстановяване в рамките на Европейския сектор на гражданско въздухоплаване, че перспективите за този сектор са сега относително благоприятни и че няма структурна криза във връзка със свръх капацитет (ОВ, стр. 81 и 82). Въз основата на тези фактори, мерките за реструктуриране, предвидени от Air France и приети от Комисията е било възможно да бъдат оправдано по-малко строго от тези, предприети от другите въздухоплавателни дружества, като се имат предвид техните специфични положения и контекст.

287. Независимо че, както вече беше установено по-горе (точка 267), Комисията, в своето разглеждане на въздействието, което помощта може да има спрямо конкуренцията и търговията в рамките на ЕИП, не оценява конкурентното положение на основа „по отделни линии” и по този начин не разглежда условията за пряка или непряка конкуренция с други въздухоплавателни дружества с оглед на всяка от линиите, които са реално или потенциално обслужвани от Air France, тя при все това налага на френската държава поредица от условия, предназначени да ограничат маржа за маневриране на Air France, особено с оглед на капацитет, предлагане и ценообразуване (вж. точки 264 - 268 упоменати по-горе).

288. Съдът заема становището, че така направеният основен избор от Комисията попада в рамките на нейната преценка в тази област. Първо, Комисията може по принцип да постави едно решение за разрешаването на помощ в съответствие с член 92, параграф 3, буква в) от Договора при условията на обезпечаването на това разрешената помощ да не изменя търговските условия до степен, която противоречи на общия интерес (Решение на Първоинстанционния съд от 13 септември 1995 г., /Комисия, Recueil, съединени дела T-244/93 и T-486/93 TWD, стр. II-2265, точка 55). Второ, Air France, която е една от трите големи европейски въздухоплавателни дружества, оперира на цялата територия на ЕИП. Комисията следователно има правото да заеме становището, че последиците на помощта трябва да бъдат оценени не по отношение на всяка една отделна връзка или конкретен регион, а по отношение на ЕИП, схващано като цяло. Не изглежда погрешно то да обхваща, за тази цел, цялата област на дейности на Air France с мрежа от задължения, предназначени да защитят всички нейни реални или потенциални конкуренти срещу всякаква агресивна политика, която тя би била изкушена да преследва, *a fortiori* тъй като Комисията е укрепила механизма на условията за разрешение като изисква в член 2, параграф 3 от оспорваното Решение изпълнението на тези условия да бъде проверено от независими консултанти.

289. Това заключение не се оспорва от възприетия от Комисията подход по, *inter alia*, нейните решения в случая Aer Lingus (упоменат по-горе в точка 55, ОВ 1994 г., L 54, на стр. 39) и случая Olympic Airways (упоменат по-горе в точка 174, ОВ 1994 г., L 273, на стр. 30 и 35), в които тя наистина оценява някои специфични линии, обслужвани от въпросните въздухоплавателни дружества. За тези две дружества, които са относително скромни по размер при съпоставка с Air France, една конкретна линия може да бъде от основополагащо значение за техните дейности, по този начин оправдава разглеждането на това въздействие на предоставената помощ на едно от тези дружества, така концентрирано, докато въздушната мрежа, обслужвана от Air France в рамките на ЕИП е по-еднообразно по естеството си.

290. Доколкото ефективността на условията, наложени на френската държава са оспорени пред съда, като се имат предвид по-специално възможностите пред Air France да заобикалят тези условия, трябва да се отбележи, че правната и

практическа полза от подобни условия за разрешение лежи във факта, че ако предприятието получател не ги изпълни, то засегнатата държава-членка ще трябва да гарантира надлежно изпълнение на решението за разрешение, а Комисията ще трябва да прецени дали е уместно да иска помощта да бъде обратно платена (Решение на Първоинстанционния съд от 12 декември 1996 г., *AIUFFASS и АКТ/Комисия*, по дело T-380/94, *Recueil*, стр. II-2169, точка 128). Трябва да се има предвид, че по дело C-294/90 *British Aerospace и Rover/Комисия*, *Recueil*, стр. I-493, точка 11), Съдът на ЕО поддържа, че ако една държава не изпълни условията, наложени от Комисията в едно решение за одобрение на помощ, Комисията има право, в съответствие с член 93, параграф 2, алинея 2 от Договора, да препрати въпроса пряко до Съда на ЕО чрез дерогирани от членове 169 и 170 от Договора.

291. Като се има предвид начина, по който условията, съпътстващи едно решение за разрешаването на помощ по този начин действат, простото твърдение, че едно от тези условия няма да бъде спазено не може да хвърли под съмнение законността на това решение (Решение *AIUFFASS и АКТ/Комисия*, упоменато в точка 290, по-горе, точка 128). Като по принцип, законността на един акт на Общността не може да зависи от възможното наличие на възможности за заобикаляне или от ретроспективни съображения относно неговата ефикасност (Решение *Schroeder/Германия*, упоменато точка 81, по-горе, точка 14).

292. Всички твърдения, оспорващи законността на оспорваното решение поради това, че контролът на изпълнението на условията за разрешение, наложени спрямо френската държава би бил неефективен, или че би било възможно *Air France* да заобиколи тези условия, трябва следователно да се изключат от разглеждането на съда като нямащи отношение по въпроса. Доколкото впоследствие е възможно да стане ясно, че тези условия не са били изцяло спазени или че *Air France* на практика ги е заобиколила, в подобен случай Комисията би следвало да предвиди възможно намаляване на разрешената сума, когато се наложи плащането на втория и третия транш на помощта или да разгледа това дали от Френската република е трябвало да се поиска да възстанови изцяло или отчасти платената помощ.

293. Следователно, само тези доводи, твърдящи, че условията на разрешението са присъщо и очевидно неуместни, и по-специално правно неуместни по обхват, могат да оспорят законността на оспорваното решение.

294. Съдът установява, че противно на твърдението, изложено в тази връзка от ищеца по дело T-394/94, Комисията не е допуснала грешка при ограничаването на обхвата на по-голяма част от условията за срока на действието на плана за реструктуриране на *Air France*. Ясно е, че ограниченията, наложени за целта на ограничаването на въздействието на помощта не могат да бъдат с неограничено действие. При конкретните обстоятелства тук, не изглежда произволно

времетраенето на условията да приключи при приключването на изпълнението на плана за реструктуриране.

295. Като се имат предвид горните съображения сега трябва да се разгледат твърденията, насочени срещу известен брой конкретни условия за разрешение. Това разглеждане ще покаже окончателно дали Комисията, вместо да разреши помощта и да прикрепи няколко условия за разрешение към своето решение, е трябвало да реши, че помощта неблагоприятно засяга търговските условия до степен, която противоречи на общия интерес.

296. При условията на тази уговорка, не може да се подкрепи твърдението, че избраният от Комисията начин за разглеждане на това какво ще бъде въздействието на помощта върху общия интерес е бил погрешен.

а) Условие за разрешение № 1

297. Това условие изисква от френските власти да гарантира, че „дялата сума на помощта ще ползва само Air France. Air France означава Compagnie Nationale Air France, както всяко дружество, в чийто капитал тя държи повече от 50 %, с изключение на Air Inter. За да се предотврати всякакво прехвърляне на помощ на Air Inter, се създава едно холдингово дружество до 31 декември 1994 г., в което ще имат мажоритарно дялово участие в Air France и Air Inter. Няма да се извършва никакъв финансов трансфер, който не е част от обичайните търговски взаимоотношения между дружествата в групата както преди, така и след същинското създаване на холдинговото дружество. Съответно, всякакво прехвърляне на стоки и услуги между дружествата се извършва по пазарни цени; в никакъв случай Air France не може да прилага преференциални тарифи в полза на Air Inter”.

Обобщение на твърденията на ищите

298. Ищите твърдят, че като не включва Air Inter в своята оценка, Комисията е извършила грешка, която изпразва от съдържание условията, регламентиращи разрешаването на помощта. Например, минималното намаляване на капацитета, изисквано от Air France, твърдят те, е до голяма степен улеснено от факта, че Air Inter има неограничени възможности за увеличаване на своя капацитет. Комисията неправилно е приела, че предвиденото холдингово дружество би възпрепятствало възможността Air Inter да се възползва от помощта по някакъв начин. Air France и Air Inter съставляват единно икономическо цяло и следователно трябва да се разглеждат като единно предприятие за целите на прилагането на нормите на Общността, регламентиращи държавни помощи. Структурната промяна между Air France и Air Inter от взаимоотношение дружество майка - дъщерно дружество в такова между две дружества, контролирани от едно и също холдингово дружество не променя това заключение. Същевременно, конкуренцията между Air France и Air Inter е немислима, тъй като те имат идентични икономически интереси.

299. В този контекст, ищците по дело T-371/94, като цитират статии от пресата, публикувани през м. август и септември 1994 г., заявяват, че председателят на холдинговото дружество трябва да бъде г-н Christian Blanc, който също така остава председател и на Air France; трябва да се изберат 14 допълнителни директори измежду директорите и заетите лица на Air France и Air Inter. Председателят на Inter също така трябва да участва в борда на холдинговото дружество и освен това е назначен за председател на новия оперативен център на Air France за нейните европейските дейности, „Centre de Résultat Europe” (Център за европейски резултати). Air Inter трябва да се влее в „Centre de Résultat Europe” на Air France с действие от края на плана за реструктуриране, с други думи, от 1 януари 1997 г. Междувременно, Air Inter трябва да оперира някои от европейските линии на Air France вместо нея. Освен това, Air France и Air Inter трябва да притежават акции в едни и същи предприятия и укрепват своето сътрудничество в няколко области. Комисията, твърдят те, също така е идентифицирала Air Inter като съществен актив за Air France, който не може да бъде продаден.

300. Тези ищци твърдят, че фактът, че Air Inter принадлежи към същата група като Air France, и нейното обявено сливане с Air France, би подпомогнало Air Inter да „разчита” на помощта. По този начин, Air Inter би могло да увери банките, че нейното финансиране би било относително освободено от рискове и че след сливането нейните задължения ще бъдат гарантирани от новото дружество.

301. Доколкото Комисията, в оспорваното решение, налага условието, че само обичайните търговски отношения могат да имат място между дружествата в групата, тези ищци твърдят, че това условие не може да възпрепятства Air Inter от това да се възползва от оспорената помощ. Съществуват, твърдят те, много начини, по които две дружества в рамките на същата група, по-специално, когато те имат съвместни операции и дъщерни дружества, да могат да обменят продукти и услуги в съответствие с условия, несъвместими с тези, които преобладават на пазара, без някаква възможност за проверка.

302. Те изтъкват в този контекст, че френското данъчно право, по-специално фискалното понятие за „acte anormal de gestion” („нереден управленски акт”) по отношение на таксите, които се приспадат от печалбите в рамките на една група от дружества, не предоставя никакво значение за проверката но това, че Air Inter няма да се възползва или пряко, или непряко от помощта, предоставена на Air France. Преките трансфери и финансовите предимства, представени чрез комисионите или преференциалните цени, предоставени от Air France на Air Inter, в очакване на сливането между двете дружества, не могат да се разглеждат като ненормални управленски актове.

303. Ищците прибавят, че наложеното условие е от ограничено приложение, доколкото то не обхваща трансфера от страна на Air France на европейските линии и ценни слотове на Air Inter.

304. Доколкото се засяга обменът на слотове между Air France и Air Inter, тези ищци заявяват, че подобни обмени са чести между въздухоплавателните дружества. Един слот за летище съставлява един съществен актив в способността на една въздухоплавателно дружество да оперира по дадена линия. Следователно съществува пазар, на който слотовете се разменят за други слотове. Обаче не съществува никаква „пазарна цена“. Въздухоплавателните дружества, които са част от една и съща група от дружества могат да обменят слотове, за да изпълнят една групова стратегия. Стратегията на групата на Air France се отнася до разширяването на операциите на Air Inter извън Франция в Европа и отвъд в очакване на сливането, предвидено за 1 януари 1997 г. Air France би могло следователно много добре да предостави на Air Inter един ценен слот в пиковия час за оперирането на дадена линия. Условието, наложено от Комисията, което цели да запази Air France отделно от Air Inter, по този начин, твърдят те, не е ефективно.

305. С оглед на всички линии, способността на Air Inter да получи предварително съобщение от Air France относно линиите, които Air France възнамерява да изостави, Ж предоставя съществено предимство пред независимите конкуренти. Така тя би могла да подготви своето навлизане по определена линия навреме за публичното оповестяване от страна на Air France на нейното оттегляне от въпросната линия. Освен това способността на Air Inter да се възползва от наличната инфраструктура на Air France на летищата в засегнатите страни съставлява едно допълнително съществено предимство пред конкурентните въздухоплавателни дружества, които желаят да започнат да оперират такива линии.

306. Тези мотиви, твърдят ищците, обясняват начина, по който Air France би могло ефективно да прехвърли своите линии на Air Inter. Тяхното твърдение, твърдят те, се илюстрира от статии от пресата, публикувани през м. септември 1994 г., която възпроизвежда официалните съобщения от Air France (приложение 33 към исквата молба). Ищците освен това твърдят, че едно споразумение, датиращо от 1992 г. между Air France и Air Inter предвижда трансфера на пилотния състав на Air France към Air Inter за всички Европейски линии, които Air Inter трябва да започне да оперира. Това, твърдят те, не съставлява споразумение от вида, който две независими въздухоплавателни дружества от ЕИП биха сключили.

307. За да демонстрират груповата стратегия, преследвана от Air France и Air Inter, ищците препращат към „ABC World Airways Guide“ за м. юни 1994 г., което посочва графици на полетите на много от въздухоплавателните дружества по целия свят. То посочва полетите на Air Inter под кода „AF“. Това използване на кода „AF“ позволява това една линия, която се състои от

национален полет, предоставен от Air Inter и един международен полет, предоставен от Air France да бъде представен като непрекъснат полет, като по този начин получава приоритет в компютърната резервационна система.

308. Дружествата Maersk прибавят, че последващото поведение на Air France и нейната група разкрива незначително на задължението да се съхрани търговската и финансовата независимост на Air Inter. Номерата на полетите на Air Inter, за целите на координирането на електронните резервационни системи, е трябвало да приемат компютърния код на Air France; Air Inter трябва да приеме наименованието на бъдещото Европейско дружество на групата и да предлага своя опростен продукт и своите ниски тарифи по голям брой европейски линии, с точка на заминаване основно от летище Орли. Освен това, намаляването на цените от страна на Air Inter се обяснява само с осъзнаването, че в рамките на няколко години всичките нейни загуби ще бъдат погълнати от тези на Air France, която своевременно ще е получила ползата от помощта и следователно ще бъде по-добре разположена да понесе такива загуби.

309. Встъпилите страни също така изтъкват, че Air France и Air Inter пускат в действие на 2 януари 1995 г. първите самолети по новата съвместна регионална и захранваща услуга под заглавието „Air France Air Inter Express”. Както собствената документация на Air France заявява, този нов съвместен подход, изразява общата политика с оглед на сливането на двете дружества. Фактът, че една степен на интегриране на флота вече е настъпила демонстрира не само грешката на Комисията в заключението, че Air Inter няма да бъде получател на помощта, но също така неадекватността на мерките, предназначени да предотвратят всякакво разпиляване на помощта.

310. Освен това въздухоплавателни дружества, преживяващи реструктуриране обичайно биха въвели програми за намаляване на разходите в цялата своя група, за да се допринесе за намаляването на загубата. Air France, поради оспорената помощ, би могла да бъде способна да избегне изискването на подобен принос от страна на Air Inter. Air Inter по този начин е способно да финансира текущото разширяване на своите дейности, там където, ако я нямаше помощта, то би трябвало да наложи строги мерки. По този начин то най-малкото е непряк бенефициент на въпросната помощ.

311. По време на заседанието, ищите по дело T-371/94 изтъкват, че съгласно с условие № 1, оспорената помощ е предназначена за Air France и за всяко дружество, от чийто капитал Air France държи повече от 50 %. Тези дружества по този начин се приема, че се ползват от помощта. Обаче, никое от тях не се нуждае от реструктуриране или, ако те наистина се нуждаят от реструктуриране, те не са представили никакъв план за реструктуриране. Разрешението на помощта в полза на Air France и нейните 80 дъщерни дружества следователно е очевидно незаконно, особено по отношение на тези дъщерни дружества, които са оперативни в рамките на секторите, несвързани с въздушния транспорт.

312. Комисията, Френската република и Air France твърдят, че изложените твърдения са необосновани.

Заключения на Съда

313. По отношение на твърденията, че условие за разрешение № 1 са присъщо неуместни поради това, че невключването на Air Inter в рамките на обхвата на оспорваното решение пренебрегва икономическата действителност, по-специално икономическото единство на Air France и Air Inter, трябва да се изтъкне, че оспорената помощ има двукрака цел да допринесе както за уреждането на дълговете на Air France, така и до финансирането на нейния план за реструктуриране, изтичащ на 31 декември 1996 г. При разрешаването на помощта, от Комисията по този начин се изисква да гарантира, че постигането на тези цели няма да бъде застрашено от отношенията между Compagnie Nationale Air France и Air Inter в рамките на групата на Air France, по-специално чрез прекия или непряк трансфер на част от помощта на Air Inter. Нещо повече, както беше заявено по-горе (точки 214 - 216), Комисията е длъжна да вземе предвид факта, че Air Inter е актив от стратегическо значение за Air France, с последицата, че от двете дружества не може да се изисква да извършат пълно и окончателно разделяне.

314. При тези обстоятелства съдът приема, че при упражняването на своята широка преценка, Комисията е оправомощена да формулира становището, че след като се установи механизма на холдинговото дружество, Air France и Air Inter ще бъдат две независими дружества както правно, така и финансово за целта на прилагането на конкретните правила, регламентиращи държавните помощи. Този механизъм – в едно със системата за проверка чрез независими консултанти и графика за плащането на помощта в три транша в съответствие с член 2 от оспорваното Решение – може да се разглеждат като адекватни и уместни средства, чрез които да се гарантира, че Air France ще бъде единственият бенефициент на помощта и да се трансформира правната структура на Air France и Air Inter, които преминават от структурата на зависимост между дъщерни дружества и дружество майка към тази на независими сестрински дружества.

315. Отделният правен и финансов статут на двете дружества, за целите на правилата, регламентиращи държавните помощи, не се оспорва от факта, че те имат общи дъщерни дружества и управленски състав, нито от техните съпадащи интереси по въздушен транспорт. Това са чисто фактически въпроси, които най-много биха могли да накарат Комисията и независимите консултанти да бъдат особено бдителни при тяхната проверка, в съответствие с член 2 от оспорваното Решение, на правилното изпълнение на плана за реструктуриране и на изпълнението на условията, предвидени за одобрение на помощта.

316. Същото се отнася по отношение на сливането на двете дружества, предвидено за 1 януари 1997 г. Независимо от факта, че Комисията не е, през м. юли 1994 г., имала никакъв конкретен и подробен план за подобно сливане, което тя е трябвало да вземе предвид в оспорваното решение, възможността за присъединяване към групата на Air France в края на срока на реструктурирането съвсем не се ограничава до Air Inter. В тази връзка, Air Inter е неразличим от всяко друго въздухоплавателно дружество, независимо от Air France за целите на правилата, регламентиращи държавни помощи. Нещо повече, ясно е, че Air France, също както всяко друго предприятие, получаващо държавни помощи, трябва да може да си върне своята оперативна свобода след като бъде завършена фазата на реструктуриране със съпътстващите ограничения, наложени от Комисията.

317. Независимо, че е вярно, че действителното изложение на мотиви, предоставено в оспорваното решение, не разглежда *de facto* взаимозависимостта между Air France и Air Inter или перспективите от едно възможно сливане между двете дружества, съдът при все това заема становището, че позоваването на холдинговото дружество, чийто въздействие е да се гарантира тяхната правна независимост по отношение на всяко от тях, прави излишно всякакво допълнително мотивиране в тази връзка. В рамките на общата структура на решението, Air Inter е едно автономно дружество, изключено от възможността да се възползва от помощта. То следователно трябва да се разглежда, доколкото продължава тази автономност, по същия начин като всяко друго въздухоплавателно дружество, което не получава помощ и е независимо от Air France.

318. Доколкото се засяга обмена на линии и слотове между Air France и Air Inter, трябва да се отбележи, че такива операции не съставляват специален белег на отношенията между тези две дружества. По-скоро те са общи практики, в които са ангажирани всички въздухоплавателни дружества. По този начин, както заявява френското правителство по време на заседанието без да бъде оспорвано, през 1996 г., в парижкото летище (CDG), Air France обменя 50 слота с около 30 дружества извън групата на Air France, включително два с British Airways, един с British Midland и един с KLM. Никакъв обмен не е направен с Air Inter по време на зимната сесия 1994/95 г.; само един е направен по време на лятната сесия през 1995 г., и четири по време на зимната сесия през 1995/96 г. По отношение на обмена на линии френското правителство изтъква, че линията Париж-Дрезден е зает от Lufthansa след като Air France се отказва от него, докато Jersey Air European взема линията Париж-Глазгоу, а Crossair - линията между Бордо и Женева.

319. В този контекст, трябва да се прибави, че възможният трансфер от Air France на Air Inter на печеливши линии и слотова в замяна на непечеливши линии и слотове би се оказало в противоречие с реструктурирането, както се предвижда от самата Air France в нейния план и би застрашило постигането на оперативните и производствените цели, приети в оспорваното решение.

Комисията следователно има правото да формулира становището, че контролният механизъм, въведен в член 2 от оспорваното Решение, е адекватен да се справи с този малко вероятен сценарий.

320. Относно твърдението, че Air Inter е най-малкото непряк бенефициент на помощта, без което Air France би трябвало да призове Air Inter да направи финансов принос към неговото реструктуриране, важно е да се има предвид, че Комисията е била оправомощена да приеме за оправдано, при упражняването на своята широка преценка, поддържането на реструктурираното дружество Air France на нивото на другите две основни европейски въздухоплавателни дружества (вж. точка 209 упомената по-горе) и че Air Inter представлява значим стратегически, и отгук – неподлежащ на продажба, актив на Air France (вж. точки 214 - 216 упоменати по-горе). Следователно, Комисията има правото да заеме становището, че положението на Air France би било отслабено ако вместо разрешение на помощта в едно с създаването на холдинговото дружество, описано по-горе, от Air Inter се е изисквало да мобилизира своя собствен капитал или да понесе само дълговете, за да допринесе за реструктурирането на финансирането на Air France. При тези обстоятелства Air Inter не може да се опише като непряк бенефициент на помощта.

321. Твърденията, основаващи се на неефективността на контрола над изпълнението на условие за разрешение № 1 или на възможността за неговото заобикаляне от Air France не са такива, че да могат да засегнат същинската действителност на оспорваното решение, тъй като те се отнасят само до фазата след приемането на това решение или дори след срока на реструктурирането на Air France (вж. точка 292 упомената по-горе). Поради същата причина всяко позоваване от ищците и встъпилите страни в тяхна подкрепа на поведението на Air France и Air Inter след приемането на оспорваното решение не трябва да се вземат предвид (вж. точка 81 упомената по-горе).

322. Що се отнася до проблемите за контрола, повдигнати по отношение на френското данъчно право, достатъчно е да се заяви, че далеч от това да бъдат ограничени до понятията за такова право, независимите консултанти – спрямо които член 2 от оспорваното Решение налага задачата за проверка на правилното изпълнение на плана за реструктуриране и изпълнение на условията, предвидени за одобрение на помощта – са свободни да извършат мониторинг на обосноваването на правното и финансовото разделяне между Air France и Air Inter в съответствие с икономически, финансови и счетоводни методи, които те намират за уместни. Изпълнението на Споразумението от 1992 г., предвиждащо трансфер на летателен състав от Air France на Air Inter, по време на срока на действителността на условията за разрешение, наложени от оспорваното решение, очевидно трябва да отговарят на тези условия, по-специално условие № 1, в съответствие с което всички разпоредби за услуги между Air France и Air Inter трябва да се извършат по пазарни цени, като мониторинга на съблюдаването на това условие попада в рамките на фазата, следваща оспорваното решение.

323. Накрая, доколкото е било заявено, че условие за разрешение № 1 допуска помощта да бъде платена на дъщерни дружества на Air France, които не са задължени да се реструктурират, достатъчно е да се изтъкне, че условие за разрешение № 6 изисква помощта да се използва изключително от Air France „за целите на реструктурирането на дружеството”, което забранява на дъщерни дружества, които не са при условията на реструктуриране да се ползват от нея. Що се отнася до Air Charter, което, нещо повече, е субект на условия за разрешение номера 12 и 13, трябва да се отбележи, че чартърният сектор на Air France се обхваща от оспорения план за реструктуриране (стр. 22 от плана). Съдът заема становището, че при упражняването на своята широка преценка, Комисията има правото да се ограничи до това общо правило, укрепено от механизма за контрол в член 2 от оспорваното Решение, и да приеме, че само тези съществени въпроси, които засягат самото Air France, Air Inter и Air Charter изискват по-специални правила.

324. Следва, че твърденията, насочени срещу условие за разрешение № 1, трябва да се отхвърлят.

б) Условие за разрешение № 3

325. Това условие изисква от френските власти да гарантират, че „Air France ще продължи процеса на цялостното изпълнение на плана, както се съобщава на Комисията на 18 март 1994 г., по-специално що се отнася до следните производителни цели, изразени чрез показателя еквивалентен приход от пътнически километър на наето лице за времетраенето на плана за реструктуриране:

- 1994 г.: 1 556 200 ЕРКТ/ наето лице,

- 1995 г.: 1 725 500 ЕРКТ/ наето лице,

- 1996 г.: 1 829 200 ЕРКТ/ наето лице,„

326. Трябва да се прибави, че Комисията указва, че показателят за ефективност РППК представлява приход от пътнически километри и приход от километри на тон (конвертирани, за да бъдат съпоставими с постъпленията от приход от пътници въз основата на равностойността на един тон километър на 3,5 пътнически километра) на наето лице. Този показател представлява съвкупното равнище на търсене за услугите на една въздухоплавателно дружество с оглед както на пътници, така и на товари (ОВ, стр. 83).

Обобщение на твърденията на ищите

327. Ищите заемат становището, че РППК е една дефектна единица мярка. Благодарение на разнообразието в природата на операциите на превозвачите, е

много трудно да се получи единна комбинирана мярка, която може да вземе предвид всички оперативни разлики по смислен начин. В идеалния случай, следователно, трябва да се използват широк набор от индикатори, за да се измери изпълнението в отделни части от търговията на въздухоплавателното дружество. Комисията, твърдят те, е нарушила това елементарно правило като е оценила текущата и очакваната продуктивност на Air France въз основата само на една единица мярка, а именно РППК, което, доколкото на ищците е известно, никога не се е използвала в сектора на въздушния транспорт.

328. Ищците заявяват, че те обичайно измерват продуктивността въз основата на „приход от тон на километър” (по-нататък „ТКТ”) или „приход от пътник на километър” („РКТ”) на едно заето лице, без да съчетават тези две единици. Подобна единица мярка като РППК, съчетаваща пътнито километри и тон километри, твърдят те, би удвоила значението на пътниците. Тя е, нещо повече, единица мярка, която съчетава изцяло различни услуги, а именно превоза на товари и превоза на пътници. Колкото е по-висок процента на превозения товар, толкова са по-ниски разходите за единица, особено когато една въздухоплавателно дружество оперира самолети само за товари. Това допринася за превръщането на една въздухоплавателно дружество, превозваща товари да изглежда изключително ефикасна при сравнение с въздухоплавателно дружество, превозваща пътници.

329. Нещо повече, тъй като РППК просто умножава броя на превозените пътници (включително товар, конвертиран в определен брой пътници) по броя на прелетените километри, един прост начин за увеличаване на стойността РППК е да се оперират линии по далечни дистанции, като по този начин съставлява повишен брой километри. Според ищците, наличната статистика предполага, че именно това прави в момента Air France по трансатлантическите линии: тя повдига капацитета, независимо от факта, че всички други въздухоплавателни дружества намаляват своя. Нещо повече, тази единица мярка не упоменава никакви данни относно печалбата от дейностите на едно въздухоплавателно дружество, тъй като умножението на броя на пътниците по броя на прелетените километри не предоставя никаква индикация относно произтичащия приход и цената за превоза на пътниците. Вследствие, Air France би могла да предостави удовлетворителни резултати от гледна точка на пътници, умножени по прелетени километри, но катастрофални приходи.

330. Накрая, даже ако РППК съставляващи съответна единица мярка, известен брой фактори оспорват нейната достоверност. Първо, в своето съобщение от 3 юни 1994 г., Комисията препраща към продуктивността на Air France само с оглед на „налични места на километър (по-нататък „SKO”). Впоследствие, в Решение 94/662 (упоменато по-горе в точка 145), Комисията измерва продуктивността на Air France единствено с оглед на брой на персонала на самолети, превозени пътници на едно заето лице, ASK на едно заето лице и РКТ на едно заето лице. Накрая няма консенсус относно това какво съставлява „правилно” съотношение между прихода от дейности с карго и с пътници.

331. Ищците също така изтъкват, че стойностите относно продуктивността на Air France не взимат предвид предоставените услуги от персонал, който е „мокър” лизинг на Air France (с други думи, когато Air France заема на лизинг един самолет и неговия екипаж) нито персонала нает по под изпълнителски договори. Продуктивността, измервана „на едно заето лице”, твърдят те, е изкуствено повишена ако лица, които не са включени сред наетите лица на Air France всъщност допринасят за нейната продуктивност. Air France понастоящем взема на “мокър” лизинг самолети и персонал от няколко дружества. Праговете на РППК на едно заето лице за плащане на трите транша на помощта могат лесно да бъдат удовлетворени просто чрез увеличено опиране на „мокри” лизинги или под изпълнителски договорености, тъй като задълженията, наложени от Комисията не обхващат подобна възможност. В този контекст, ищците заявяват, че Air France е взело на „мокър лизинг” от TAT самолети и цял екипаж, а не просто летателен състав. Air France, продължават те, също така е взето на „мокър лизинг” самолети и екипаж от Air Littoral и Brit’Air и продължава да го прави.

332. Ищците твърдят, накрая, че целите на продуктивността, установени от условие № 3 са твърде ниски, сравнени с тези, които вече са постигнати от другите въздухоплавателни дружества. В този контекст, те критикуват Комисията заради това, че те просто са сравнили продуктивността на Air France с тази, която се очаква от седем други европейски въздухоплавателни дружества да постигнат през 1996 г. (ОВ, стр. 83). Тези въздухоплавателни дружества включват Alitalia и Iberia, които изживяват сериозни трудности и чието бъдеще е несигурно. Комисията също така включва сред седемте две въздухоплавателни дружества, SAS и Swissair, които летят, среднестатистически, много по-къси линии отколкото Air France и чиято продуктивност по този начин изглежда необичайно ниска. Само едно сравнение с дружества, които имат дейности и летят по дистанции, подобни на тези на Air France, твърдят те, би било уместно. За да се измери ефективността на Air France в рамките на сектора на въздушния транспорт, би било много по-смислено да се съпостави неговата прогнозна продуктивност с тази на „здравите” въздухоплавателни дружества като KLM, British Airways, SAS и Lufthansa. Във всеки случай, подобно сравнение по необходимост е приблизително, тъй като Комисията не е могла да има точна идея относно продължаващото реструктуриране, предприето от групата на въпросните дружества.

333. Комисията, Френската република и Air France твърдят, че изложените твърдения са необосновани.

Заклучения на Съда

334. Условие № 3 не е ограничено до изискването да се постигнат целите на продуктивност, изразени в РППК, но изисква от френските власти да

гарантират, че Air France ще преследва цялостно изпълнение на своя план за реструктуриране, като целите с оглед на РППК се посочват само чрез конкретен пример. Подобно, в съответствие с член 2 от оспорваното Решение, плащането на втория и третия транша от помощта е под условията на, *inter alia*, реалното изпълнение на плана за предприятието и постигането на планираните резултати „(особено що се отнася до печалбите и съотношението разход-ефективност, изразено в равностойност на прихода от пътнически километър/наето лице...)”. Следва, че подобряването на съвкупната продуктивност на Air France не трябва да се измерва изключително с оглед на РППК, а също така трябва да се оценява в светлината на другите цели за подобряване на продуктивността, упоменати в плана за реструктуриране, по-специално тези относно намаляването на личния състав и инвестициите, спестявания от поръчките, подобрения при използването на работно време и замразяване на заплатите.

335. След като значението на единицата РППК/наето лице е била по този начин намалена до нейните правилни измерения, тя трябва да се схваща като индикатор относно физическата продуктивност, което измерва както превозените пътници, така и превозения товар, като се има предвид – чрез използването на коефициента за конвертиране 3,5 – икономическата действителност в съответствие с която транспортните разходи на един тон товар и изискванията за състава за тази цел са доста под тези за пътнически транспорт, като положението е обърнато по отношение на приходите от тези две форми за превоз. Далеч от това да се удвои значението на пътниците, тази единица мярка, по този начин прави възможно да се установи това дали едно дружество превозва повече пътници и товари, отколкото преди, при същия брой наети лица, през дистанции, които са глобално еднакви или дали то превозва еднакъв броя и количество от тях с по-малко наети лица, по този начин подобряващ неговата физическа продуктивност.

336. Несъмнено, както самата Комисия е признала пред съда, РППК не е сигурен критерий при всички обстоятелства. По този начин, възможно е коефициентът за конвертиране от 3,5 може да е вариал по време на срока за реструктурирането на Air France. Обаче също така е вярно, че РППК е особено уместна за измерване на продуктивността на едно дружество като Air France, за която въздушният товар представлява фундаментален устройствен елемент на нейните дейности по въздушен транспорт, съставляващ до 40 % от нейния съвкупен кабинен товар. Освен това, това е единицата мярка, която Air France традиционно използва от 1978 г. При тези обстоятелства, Комисията е оправдана от това да включи РППК сред другите фактори, отнасящи се до продуктивността на дружеството за целта на измерването на подобряването на продуктивността на Air France.

337. Това заключение не се обезсилва от никоя от точките, повдигнати от ищците или встъпилите страни в тяхна подкрепа.

338. По отношение на обвинението за несъгласуваност, повдигнато от Комисията поради това, че индикаторът РППК не е посочен в Решение 94/662 (упоменато по-горе в точка 145), което е прието в същия ден като решението тук, просто трябва да се отбележи, че Решение 94/662, за разлика от това, което се оспорва тук, заключава, че предоставената помощ на Air France на един поранен етап е несъвместима по смисъла на член 92, параграф 1 от Договора и отказва да приложи член 92, параграф 3 при липсата на един надлежен план за реструктуриране от страна на Air France. При тези обстоятелства, няма нужда, в това решение, да се предвиждат цели за продуктивност, изразени в РППК, които да се постигнат от Air France.

339. Относно възможността стойността на РППК да бъде изкуствено увеличена просто чрез увеличаването на прелетените километри, Комисията правилно е изтъкнала, че би изглеждало нелогично за Air France, просто за да покрие повече километри, да лети със самолети с недостатъчен кабинен товар по този начин, в съответствие с мониторинга на Комисията и независимите консултанти съобразно с член 2 от оспорваното Решение, да изложи на риск съвкупния успех на нейния план за реструктуриране. Нещо повече, индикаторите, използвани от дружествата - ищци за измерването на тяхната собствена продуктивност, а именно ТКТ и РКТ, са изложени на еднакъв риск да бъдат манипулирани, доколкото техният коефициент също така е броят на прелетените километри.

340. Същото се отнася по отношение на твърдението относно „мокрят“ лизинг. Независимо, че е вярно, че прибягването до „мокр“ лизинг не прави възможно подобряването на съотношението РППК/наето лице, доколкото засегнатите самолети помагат за увеличаването на РППК без да се броят техните екипажи в знаменателя на съотношението, подобно изкривяване би съществувало независимо от използваната единица мярка, ако тя се отнася до броя на наетите лица (ASK, ТКТ, РКТ), и по този начин не е конкретна за РППК. Нещо повече, „мокрят“ лизинг е една текуща практика в рамките на сектора на въздушния транспорт, и положението на Air France следователно не се различава фундаментално в тази връзка от това на другите европейски превозвачи. Накрая, ако Air France наистина е прибягвало до множество „мокри“ лизинги, то би, докато е под надзора на Комисията и на независимите консултанти, поставило под риск изпълнението на своя собствен план за реструктуриране, който конкретно предвижда съкращаване на състава, по-добро използване на нейната флота и екипажи и намаляване на разходите. Комисията следователно е оправдана при пропуската да вземе предвид „мокрите“ лизинги в тази връзка.

341. Доколкото се засяга твърдението, насочено срещу избора на седемте въздухоплавателни дружества, избрани за целите на сравнението на продуктивността с Air France, съдът заема становището, че Комисията е имала правото да основе своето сравнение на относително голям брой дружества, за да постигне, доколкото е възможно, една правдоподобна и представителна средна стойност за сектора. Така, тя не е била длъжна да избере само тези

дружества, които са били най-ефикасни или специализирани в превоза на далечни дистанции, а би могла също така да включи в своето сравнение други дружества, такива като Alitalia, Iberia, SAS и Swissair чрез формирането на становището, че подобен подход взема предвид сложния характер на въздушния транспорт като цяло. Следователно, не е установена никаква очевидна грешка на оценка при избора на седемте въздухоплавателни дружества.

342. Накрая, същото се отнася по отношение на твърдението, че производителните цели, очертани от условие № 3, са твърде слаби. Това не е нищо повече от голословно твърдение, неподкрепено от никакви конкретни фактори, способни да установят това, че Комисията е извършила очевидна грешка в тази връзка. При тези обстоятелства, Комисията има правото да се ограничи до това да се противопостави на това твърдение като заявява, в своето мнение, че производителните цели са били основателни, адекватни, и постижими.

343. Следва, че твърденията, насочени срещу условие за разрешение № 3, не може да се подкрепят.

в) Условие за разрешение № 6

344. Това условие изисква от френските власти да гарантират, че „за времетраенето на плана, помощта ще се използва изключително от Air France за целите на реструктурирането на дружеството, а не за придобиването на ново участие в други въздушни превозвачи”.

Обобщение на твърденията на ищците

345. Според становището на ищците, това условие е по съществото си погрешно, тъй като помощта би била използвана основно в подкрепа на операциите на Air France. Обхватът на условието също така е ограничен от тълкуването, което му е направено от страна на Air France. Според неговото становище, забраната относно придобиването на дялово участие в другите въздухоплавателни дружества не се прилага спрямо плащането за придобиванията, които са били договорени преди приемането на оспорваното решение или за увеличаването на наличното дялово участие в другите въздухоплавателни дружества, такива като Sabena. Нещо повече, изискването в съответствие с член 92, параграф 3, буква в) от Договора, държавните помощи да се използват единствено за реструктурирането на своя бенефициент предполага само по себе си бенефициентът да бъде възпрепятстван от възможността да придобие дялове в въздухоплавателните дружества. Придобиването на дялове в другите въздухоплавателни дружества по никакъв начин не може да се приеме като съставляваща мярка за реструктуриране.

346. Комисията твърди, че тези твърдения са необосновани.

Заклучения на Съда

347. Както Комисията е подчертала пред съда, съдържанието на това условие забранява използването на помощта, както за да придобие нова собственост, така и за да увеличи наличните си участия. Относно твърдението по отношение на незаконно финансиране както на оперативните дейности, така и на последната вноска от цената на покупката за участието в дяловия капитал на Sabena, достатъчно е да се припомни, че изложените твърдения в тази връзка вече бяха отхвърлени (вж. точки 137 - 141 и 223 упоменати по-горе).

348. По отношение, накрая, на предполагаемата излишна природа на условие № 6, дори при предположението, че забраната за използването на помощ за придобиването на участия вече присъства в член 92, параграф 3, буква в) от Договора, полезността на такова условие се изразява в това да подпомогне Комисията да препрати въпроса директно на Съда на ЕО в съответствие с член 93, параграф 2, алинея 2 без първо да се изисква започването на производството в съответствие с член 93, параграф 2, алинея 1 или в съответствие с член 169 (вж. Решение *British Aerospace и Rover/Комисия*, упоменато по-горе в точка 290, точка 11). Нещо повече, условие № 6 не се ограничава до забраната на придобиването на участие, а освен това изисква помощта да се използва изключително за целите на реструктурирането на Air France.

349. Следва, че твърденията, насочени срещу условие за разрешение № 6, трябва да се отхвърлят.

г) Условие за разрешение № 7

350. Това условие изисква от френските власти да гарантират, че „по време на срока, обхванат от плана, *Compagnie Nationale Air France* няма да увеличава броя на самолетите в своята оперативна флота над 146”.

Обобщение на твърденията на ищците

351. Според твърдението на ищците, Комисията погрешно е смятала, че това условие ще бъде ефективно. То не обхваща операциите по „мокър” лизинг, посредством които Air France би повишила броя на самолети, с които ефективно разполага. Комисията също така не взема предвид факта, че Air France би могло да продължи да поръчва нови самолети и да разширява своята флота чрез Air Inter, не само поради това че присъствието на Air Inter в групата на Air France означава че е имало съществена общност на икономически интереси между двете дружества, но също така поради тяхното сливане, предвидено за началото на 1997 г. Всичките нови самолети, поръчани и получени от Air Inter следователно биха се върнали към Air France през 1997 г. Нещо повече, нищо не може да възпре Air France от това да финансира придобиването на самолети за Air Inter. Стратегията на групата на Air France,

твърдят те, е да превърне Air Inter в европейски превозвач. В тази връзка, оперирането на конкретни линии, които Air France преди това е оперирало се прехвърлени на Air Inter. Подобен механизъм, на практика, е равностойно на възможността на Air France да увеличи своята оперативна флота над 146 като разчита също така на флотата на своето сестринско дружество, което остава освободено от всякакви задължения.

352. Комисията твърди, че тези твърдения са необосновани.

Заклучения на Съда

353. По отношение на възможността за прибегването до „мокри“ лизинги, условие № 7 също така се прилага, както Комисията заявява пред съда, спрямо самолетите, отдадени на лизинг с техните екипажи. Като налага ограничение на броя на самолетите в „оперативната“ флота на Air France, това условие е насочено не само спрямо собствените самолети на Air France, а също така спрямо тези, които всяко друго дружество би могло да Ж предостави за целите на тяхното опериране. Освен това, то трябва да се чете заедно с плана за реструктуриране на Air France, което, в съответствие с контрола на Комисията и независимите консултанти съобразно с член 2 от оспорваното Решение, предвижда броя на предлаганите места да бъде незначително намален в сравнение с 1993 г. (ОВ, стр. 75).

354. Доколкото се засягат позоваванията до Air Inter, достатъчно е да се припомни, че за времетраенето на реструктурирането на Air France, Air Inter трябва да се разглежда като независимо дружество, че търговските отношения между двете дружества се регламентират от условие за разрешение № 1, че всяко потенциално заобикаляне, посредством Air Inter, на условията, наложени спрямо Air France, независимо че Комисията може да потърси възстановяване на изплатената помощ, е без значение за законността на оспорваното решение, и че нейното възможно сливане с Air France засяга Air Inter по същия начин, както би било засегнало всяко друго въздухоплавателно дружество, което е независимо от Air France (вж. точки 292 и 313 – 315 упоменати по-горе).

355. Твърденията, насочени срещу условие за разрешение № 7, трябва съответно да се отхвърлят.

д) Условие за разрешение № 8

356. Това условие изисква от френските власти да не „увеличават, по време на срока, обхванат от плана, предлагането от страна на Compagnie Nationale Air France отвъд нивото, достигнато през 1993 г. за ... линиите ... между Париж и всички дестинации в Европейското икономическо пространство (7 045 милиона налични място-километра) (и) между провинциалните летища и всички дестинации в Европейското икономическо пространство (1 413,4 милиона налични място-километра). Предлагането може да се увеличи с 2,7 % всяка

година, освен ако нивото на растеж на всеки от съответните пазари е по-ниско. Обаче, ако годишното ниво на растеж на тези пазари надвишава 5 %, предлагането може да се увеличи над 2,7 % с размера на нарастването над 5 %”.

Обобщение на твърденията на ищите

357. Ищецът по дело T-394/94 твърди че Комисията е извършила очевидна грешка в преценката като е направила заключението, в оспорваното решение, че европейския сектор на въздушния транспорт не страда от структурна криза поради свръх капацитет. Така, Комисията очевидно не взема предвид факта, че е имало и има свръх капацитет, независимо че това изрично се потвърждава от „Комитетът на мъдреците” в неговия доклад относно европейската промишленост по гражданско въздухоплаване, изготвен през м. януари 1994 г. по искане на самата Комисия. По-специално, „Комитетът на мъдреците” приема, че свръх капацитетът се дължи отчасти на държавни помощи, които са били предоставени. Твърдението на Комисията, че свръх капацитетът е просто едно „временно явление” е оспорвано от собствените източници на Комисията.

358. Ищите заемат становището, че в сектор, страдащ от свръх капацитет, обезщетението за държавни помощи трябва да бъде съкращаване на капацитета на бенефициент, дори при нарастването на пазара. Подобно задължение остава дори ако свръх капацитетът е само временно явление. Ищите по дело T-371/94 смятат, че понятието за „компенсационно оправдание” е централно за много решения на Комисията, включително тези по отношение на държавните помощи, предоставени на автомобилни производители, датиращи от 1980-те, по време, когато автомобилният пазар страда от свръх капацитет, но нарастващ значително (вж., *inter alia*, Решение 89/661/ЕИО на Комисията от 31 май 1989 г. относно помощта, предоставена от италианското правителство на Alfa Romeo, ОВ 1989 г., L 394, стр. 9). Те прибавят, че компенсационното оправдание не може да се избегне просто поради нарастването на пазара, тъй като човек никога не може да изключи риска от нова поява на свръх капацитет. Кралство Дания изразява становището, че едно сравнение с решенията Sabena, TAP, Aer Lingus и Olympic Airways (упоменати по-горе в точки 55 и 174) прави ясно, че всички тези други дела включват съкращения в капацитета, наложени спрямо получателите на държавни помощи.

359. Комисията, твърдят ищите, също така греши като заявява - въз основата на статистиката, предоставена от IATA, предвиждаща едно 6 % ежегодно увеличение на трафика – че е възможно свръх капацитетът в сектора на гражданския транспорт да изчезне до 1995 г. Статистиката на IATA не е достоверна, а нейните прогнози често са погрешни. Нещо повече, растежът на трафика не може да се разглежда изолирано от факторите, които са го причинили. На пазара на въздушен транспорт текущият растеж в трафика е постигнат до голяма степен чрез намаляването на цените и намаляване на прихода под необходимото ниво за оцеляването на многобройните въздухоплавателни дружества.

360. Ищците твърдят, че Air France е могла да използва Air Inter за разширяване на своя капацитет и пазарен дял без ограничения до момента на тяхното сливане през 1997 г. Те изтъкват в тази връзка, че ако е било малко вероятно Air France да оперира повече вътрешни въздушни трасета то това е било следствие от нейния стратегически план, който предоставя вътрешната мрежа и някои европейските линии на Air Inter.

361. Ищците изтъкват, че ограниченията в капацитета се прилагат само до линии между Франция и дестинации в рамките на ЕИП, различни от френските. С изключението на линията Париж (CDG)-Ница линия, Air France понастоящем оперира в рамките на ЕИП само линии между Франция и други ЕИП страни. Тъй като влизането в сила на Регламент № 2408/92 на Съвета от 23 юли 1992 г. относно достъпа на въздушни превозвачи на Общността до вътрешните въздушни трасета на Общността (ОВ L 240, стр. 8), въздушните превозвачи на ЕИП са били свободни да оперират по всяка линия между две ЕИП държави-членки и да предоставят ограничени каботажни услуги в рамките на всяка друга държава-членка, различна от тяхната собствена. Вследствие, твърдят те, Air France е била напълно неограничена с оглед на капацитета, който тя може да предложи по линии между две други държави-членки на ЕИП различни от Франция и по вътрешни въздушни трасета в рамките на една друга държава-членка на ЕИП, различна от Франция.

362. На ищците им се струва, че условие № 8 не е предназначено да обхване капацитета, предложен от Air France изцяло в рамките на Франция. Ограниченията спрямо капацитета, нещо повече, са от малко значение, тъй като 1993 г. – референтната година – съставлява връхна точка в предоставянето от страна на Air France на капацитет. Освен това условието се прилага само спрямо пътнически трафик. Комисията не обяснява защо не съществува ограничение относно капацитета на Air France във връзка с трафика на товари. Накрая, задължението относно увеличаването в капацитета не би възпрепятствало възможността Air France да разчита на „мокри“ лизинги за увеличаване на своя капацитет.

363. Ищците също така твърдят, че Комисията е извършила очевидна грешка на оценка като е свързала ограничаването на капацитета на Air France с едно намаляване на нейния пазарен дял в рамките на ЕИП. Комисията обявява в оспорваното решение, че като ограничава предлагането на Air France под пазарния растеж, „нейният пазар в рамките на Европейското икономическо пространство“ ще спадне в полза на нейните конкуренти (ОВ, стр. 87). Според ищците, дори при положение, когато се прилага максималното ограничение от 2, 3 % (с други думи, 5 % минус 2,7 %) спрямо нивото на растеж на Air France в капацитет, тя е в състояние да поддържа своя пазарен дял чрез малко повече от 1 % увеличение на своя фактор на товара. Обединеното кралство също така твърди същата очевидна грешка на оценка, като прибавя, че тя би последвало от едно увеличение от 3,8 % във фактора на товара (ОВ, стр. 87) и едно разрешено

увеличение от 2,7 % в капацитета, че броят на пътниците на Air France би бил очакван да нарасне чрез 6,6 % (с други думи, $1,038 \times 1,027 = 1,066$), стойност, която надвишава проектираният дял на растеж на пазара от 5,5 % (оспорвано решение, ОВ, стр. 77).

364. Комисията, Френската република и Air France твърдят, че тези твърдения са необосновани.

Заключения на Съда

365. Като заявява в оспорваното решение, че европейския сектор на гражданско въздухоплаване не е засегнат от структурен свръх капацитет, доколкото съществуващият свръх капацитет навярно е само едно временно явление, Комисията се опира по същество на статистиката на IATA, датираща от 1993 г. и предвиждаща едно годишно увеличение на въздушния трафик от 6 % (ОВ, стр. 82). IATA е един международен орган със световна слава, към което принадлежат почти всички въздухоплавателни дружества и което редовно публикува предвиждания за трафика, които се уважават в бранша. Комисията следователно има правото, без да извършва каквато и да е очевидна грешка, да се опира на стойностите, публикувани от този орган при извършването на своето заключение, че не съществува структурен свръх капацитет.

366. Този анализ не се опровергава от доклада на „Комитета на мъдреците“, който, независимо че общо препоръчва обмисляне на съкращаване на капацитета, не изразява никакви становища относно това дали съществуващият свръх капацитет е структурен или временен (приложение 13 към исковата молба по дело T-394/94, стр. 18 и 22). Нещо повече, както изтъква Air France пред съда, без да бъде оспорено, процесите във въздушния транспорт потвърждават анализа на Комисията, тъй като свръх капацитетът е бил абсорбиран своевременно.

367. Така, заключението че не съществува структурен свръх капацитет оправомощава Комисията да заключи, че състоянието на авиационната промишленост не изисква общи съкращения на капацитета (ОВ, стр. 82). По необходимост следва, че Комисията не е извършила никаква очевидна грешка на оценка, като не е наложила съкращаване на капацитета на Air France или Air Charter. По това становище, следователно, Комисията не е била задължена да анализира, с оглед на капацитет, въздушните линии, по които Air France и нейните дъщерни дружества се конкурират с другите европейски превозвачи, а би могла правилно да се ограничи до това да наложи ограничения спрямо разширяването на Air France, доколкото тези ограничения не излагат на риск перспективите пред дружеството за възвръщане на неговата финансова трайност и конкурентоспособност. Тези съображения също така се прилагат спрямо сектора на товарите, който, както се потвърждава по-горе (точка 336), съставлява една значима дейност за Air France.

368. Като се има предвид специалното положение на Air France като едно от трите големи европейски въздухоплавателни дружества, позоваването на съкращения в капацитета, направено от другите дружества, които имат твърде по-скромни измерения, такива като Aer Lingus, TAP, Sabena или Olympic Airways, е без значение. Същото е вярно за позоваването на пазара на моторни превозни средства през 1980-те, като не са били приведени никакви доказателства, за да се установи конкретното значение на този пазар за анализа на сектора на гражданското въздухоплаване за 1992 г. до 1994 г. и неговите средносрочни перспективи (1994 - 1997 г.). Що се отнася до риска да се използва Air Inter за увеличаването на капацитета на Air France, достатъчно е да се припомни, че двете дружества трябва да се разглеждат като взаимно зависими за времетраенето на реструктурирането на Air France. По отношение, накрая, на „мокрите“ лизинги, Комисията заявява пред съда, че всеки полет с екипажа на самолет ще се вземе предвид като полет на Air France за целите на условие № 8. Ищците отбелязват това изявление, но не го оспорват.

369. Относно твърдението, че условие № 8 е твърде ограничено, трябва да се признае, че то обхваща само линии между Франция и други ЕИП страни и по този начин не ограничава предлагането на Air France по линии между две други ЕИП страни, различни от Франция, по линии в рамките на една друга ЕИП страна, различна от Франция, или по вътрешните френски линии. Като се самоограничава до мрежата Франция-ЕИП обаче Комисията не надхвърля границите на своята широка преценка.

370. Комисията има правото да не взема предвид вътрешния френски пазар поради това, че Air France оперира само една вътрешна линия, тъй като френският вътрешен превозвач е тогава - и за средносрочно бъдеще - Air Inter и изключването на френските вътрешни въздушни трасета не би могло да има нещо друго освен незначително икономическо въздействие. Същото се отнася по отношение на линиите в рамките на всяка друга страна от ЕИП, различна от Франция, тъй като - в съответствие с член 3, параграф 2 от Регламент № 2408/92 и точка 64.А, глава VI, на приложение XIII към Споразумението за ЕИП (Транспорт – Списък, предвиден в член 47) (ОВ L 1, стр. 422), изменен с Решение № 7/94 на Съвместния комитет на ЕИП за изменение на Протокол 47 и някои приложения към Споразумението за ЕИП (ОВ L 160, стр. 1, на стр. 87) – от държавите-членки на ЕИП не се изисква да разрешат упражняването на каботажни права преди края на срока на реструктуриране на Air France. Следователно, оперирането на такива линии може да се разглежда ако изключително и икономически незначително. Това съображение е еднакво релевантно за оперирането на линии между две други страни от ЕИП, различни от Франция, тъй като Комисията е оправдана в това да не вземе предвид икономическото значение на подобна дейност без всякаква връзка с центъра на Air France в Париж.

371. Доколкото се засяга твърдението, че е налице неизпълнение на задължението за оценка на последиците, които едно ограничение на капацитета

на Air France би имало спрямо развитието на нейния пазарен дял, трябва да се признае, че фразата, съдържаща се в оспорваното решение, в смисъл че „(ч)рез ограничаването на предлагането на Air France дори под растежа на пазара ще намалее нейният пазар в рамките на Европейското икономическо пространство в полза на нейните конкуренти” (ОВ, стр. 87), може да изглежда погрешно доколкото пазарният дял на едно предприятие зависи не от обема на неговия капацитет, а от степента на използване. Трябва обаче да се има предвид, че предлагането на Air France - с други думи, капацитета – се изразява в условие № 8 с оглед на броя на наличните места. Като указва, че нейното предлагане трябва да се ограничи в рамките на предвидения пазарен растеж, Комисията по този начин иска да ограничи само перспективите на Air France от участие в този растеж – с други думи, нейният потенциален пазарен дял, определен от броя на наличните места. Комисията изрично е заявила пред съда, че ограниченията спрямо предлагането, наложени спрямо Air France, по никакъв начин не са предназначени да възпрепятстват изпълнението на нейния план за реструктуриране, който предвижда увеличение в продуктивност, като е възможно както продуктивността, така и ефективния пазарен дял да се увеличат поради подобряване на фактора на товара. Върнато в контекста на целите, обслужвани от реструктурирането на Air France, оспорената фраза, следователно, не изразява никаква очевидна грешка от страна на Комисията.

372. Накрая, що се отнася до твърдението, че Комисията е позволила на Air France възможността да надхвърли прогнозния растеж на трафика от 5,5 %, достатъчно е да се отбележи, че Комисията е заявила, без да бъде оспорена по тази точка, че прогнозното увеличение от 3,8 % във фактора товари на Air France се отнася до три години срок на реструктуриране, а не на ежегодна основа, като размерът на ежегодното нарастване е приблизително 1,2 %. Като се прилага методът за изчисляване, предложен от Обединеното кралство, броят на пътниците на Air France, следователно, трябва да се увеличи с 3,9 % ($1,012 \times 1,027 = 1,039$), което съставлява стойност под прогнозния годишен растеж от 5 %.

373. Следва, че твърденията, насочени срещу условие за разрешение № 8, трябва да се отхвърлят.

е) Условие за разрешение № 9

374. В съответствие с това условие, от френските власти се изисква да „гарантират, че Air France по време на срока, обхванат от плана, не прилага тарифи под тези на своите конкуренти за равностойно предлагане по линиите, които тя оперира в рамките на Европейското икономическо пространство”.

Обобщение на твърденията на ищите

375. Ищите смятат, че ограничението, наложено спрямо ценовата свобода на Air France не е ефективно. Съдържанието на условието предполага, че то се

прилага само спрямо съществуващите линии на Air France, с други думи, тези, които то оперира по това време от Париж и френските региони до други дестинации в рамките на ЕИП, и обратното. Те твърдят, че Air France предлага пълен набор от промоционални цени. С оглед на факта, че тези цени вече съществуват по време на оспорваното решение, спорно е, че те не са обхванати от условието. След оспорваното решение, Air France продължава да предлага подобни промоции. Във всеки случай, въздухоплавателните дружества контролират техните средни цени не толкова чрез увеличаване или намаляване на равнищата на цените отколкото чрез контролирането на достъпа на пътници до различни категории цени. Air France може да понижи цените чрез предоставянето на повече места на такива промоционални цени. Нещо повече, ищите твърдят, в много случаи че не е възможно за една трета страна да знае какви тарифи се налагат от един конкурент, тъй като те са тайни. Продуктите, предлагани от превозвачи по същата линия са също така толкова различни и толкова трудно съпоставими една с друга, че би било твърде трудно в повечето случаи да се установи, че една цена е по-ниска от друга.

376. Air France, ищите твърдят освен това, не е възпрепятствано да извършва низходящ натиск спрямо цените чрез наводняването на конкретна линия с прекомерен капацитет, при условие че то намалява своя капацитет по други линии. Накрая, условието, което се разглежда, не обхваща ценообразуването на Air France на продукти или услуги в други свързани с въздушния транспорт области, такива като поддържане на самолети. Също така не е ясно дали изразяването „по линиите, които тя оперира в рамките на Европейското икономическо пространство” обхваща предоставянето на чартърни услуги от страна на Air Charter.

377. Дружествата Maersk прибавят, че, поради неточността на условие № 9, Air France може да използва помощта, за да въведе и субсидира действието на по-скъпи нива на услуга, предложени под прикритието на „равностойна оферта”. Неотдавнашното съобщаване от страна на Air France на 500 милиона FRF по неговата далеко дистанционна услуга е един типичен пример. Вследствие, конкурентите, които не се ползват от държавни помощи трябва да отвърнат или чрез въвеждането на по-високи равнища на услуга или чрез намаляването на цените. Кралство Швеция също така посочва твърде широкия обхват на термините „ценово лидерство” и „равностойна оферта”, които пораждат правна несигурност. Тези термини, твърдят те, не са пригодни да осуетят повишаването от страна на Air France на наличието на цени с отстъпка във връзка с увеличаването на капацитета по конкретни линии.

378. Комисията твърди, че тези твърдения са неоснователни.

Заключения на Съда

379. На първо място, нищо в съдържанието на условие № 9 не оправдава тълкуването, че то се прилага само спрямо линиите, обслужвани от Air France

по времето на приемането на оспорваното решение. По-скоро, следва от това съдържание, че забраната за ценово лидерство, приложена спрямо всички линии, оперирани от Air France „по време на срока, обхванат от плана”, която също така обхваща нови линии, открити след приемането на оспорваното решение.

380. След това трябва да се отбележи, че по силата на условие за разрешение № 1, Air Charter, в качеството му на дружество, в което Air France държи повече от 50 % от капитала, също така е обхванато от условие № 9.

381. Що се отнася до твърдените възможности за Air France да заменят условията, регламентиращи достъпа до промоционални цени и да наводнят някои линии с прекомерен капацитет, съдът заема становището, че Комисията има правото да приеме тези възможности като нереалистични, предвид на това, че Air France е задължено под надзора на Комисията и независимите консултанти съобразно с член 2 от оспорваното Решение, изцяло да изпълни своя план за реструктуриране, който предвижда, *inter alia*, подобрения на продуктивността.

382. Другите изложени твърдения са ограничени просто до твърдения, че условие № 9 не може да се прилага ефективно и следователно не могат да се разглеждат в настоящия контекст (вж. точка 292 упомената по-горе).

383. Следователно, твърденията насочени на ищеца условие за разрешение № 9, трябва да се отхвърлят.

ж) Условие за разрешение № 10

384. Това условие изисква от френските органи да не предоставят преференциално третиране на Air France по въпросите на правата на трафик”.

Обобщение на твърденията на ищите

385. Ищите заемат становището, че Комисията погрешно е приела, че това условие ще бъде ефективно. След влизането в сила на Регламент № 2408/92 на 1 януари 1993 г., предоставянето на права на трафик става ирелевантно с оглед на международните линии в рамките на Общността и след 1 юли 1994 г. - в рамките на ЕИП. Тези права се ползват автоматично от въздухоплавателните дружества на ЕИП. Ищите също така обвиняват френските органи в неправилно прилагане на Регламент № 2408/92 и в защита на интересите на Air France и Air Inter.

386. Те твърдят, че условието всъщност се прилага само до оперирането на вътрешни въздушни трасета. Дори там, то е до голяма степен ирелевантно, защото Air France оперира само една вътрешна линия, а не френските въздухоплавателни дружества от ЕИП не трябва да получат права на трафик по

отношение на френския вътрешен пазар. Във всеки случай, до 1 април 1997 г. тези въздухоплавателни дружества имат само ограничен достъп до този пазар. Нещо повече, по повечето от печелившите линии правата на Air Inter са защитени от френските органи въз основата на член 5 от Регламент № 2408/92, в съответствие с който изключителните отстъпки по вътрешни въздушни трасета ще продължат да действат временно.

387. Те твърдят, че дори ако условието е било релевантно, то би било неефективно, тъй като лицата, на които е делегирано предоставянето на права на трафик са сред членовете на борда на директорите на Air France или на борда на холдинговото дружество. Това, според тяхното становище, поражда риск от дискриминация за конкурентните въздушни превозвачи, който не може да се избегне просто чрез едно задължение.

388. Ищците изтъкват, че държавите-членки могат да изискат от въздухоплавателните дружества да представят оперативни програми за всяка конкретна линия преди началото на услугите. Във Франция, задачата за приемането или отказването на оперативните програми се осъществява от ръководителя на Direction Générale de l'Aviation Civile (Генералната дирекция за гражданско въздухоплаване) и от ръководителя на Service du Trafic Aérien (Службата за въздушен трафик). Тези органи могат ефективно да възпрепятстват въздухоплавателните дружества да упражняват своите автоматични права на трафик като неправомерно отказват да приемат оперативни програми. Събитията водещи до и следващи приемането на Решение 94/290 на Комисията (упоменато по-горе в точка 266) определя това; ищците препращат към известен брой писма от горните органи, които съдържат подобни откази.

389. Във всеки случай всяко от Air France, the Direction Générale de l'Aviation Civile и the Service du Trafic Aérien попада в рамките на общия надзор на министерство на транспорта. Съдебната практика на Съда на ЕО потвърждава, че такива органични връзки между едно предприятие, конкуриращо се на даден пазар с други предприятия и органите, регламентиращи този пазар, противоречат на член 90 от Договора, в едно с член 86, поради самия риск от дискриминация, присъщ на подобна ситуация (Решение на Съда от 19 март 1991 г., Франция/Комисия, по дело C-202/88, Recueil, стр. I-1223, точки 51 и 52; и Решение от 27 октомври 1993 г., Decoster, по дело C-69/91, Recueil, стр. I-5335, точки 12 - 22).

390. Комисията твърди че тези твърдения са необосновани.

Заклучения на Съда

391. По отношение на твърденията, в смисъл че условие № 10 е твърде ограничено, трябва да се отбележи, че европейските въздухоплавателни дружества все още трябва да получат права на трафик за линии между ЕИП и

извън ЕИП дестинации, които не са обхванати от Регламент № 2408/92. Както Комисията изтъква пред Съда, Air France е в конкуренция по тези линии с други френски въздухоплавателни дружества като TAT, Euralair, Corsair, AOM и Air Liberté. Условие № 10 следователно е от значение за този сектор на въздушен трафик. Същото се отнася по отношение на трафика, обхванат от Регламент № 2408/92 доколкото, независимо от реалните права на трафик, националните органи могат, като следват една формална процедура за разрешение, да вземат решение относно подробните правила за прилагането на този регламент. Освен това, ищците и встъпилите страни в тяхна подкрепа изрично твърдят, че френските органи неправилно са приложили разпоредбите на този регламент за целите на защитата на интересите на Air France и Air Inter.

392. Трябва да се прибави, че независимо че принципа за недискриминация е основата за изискването спрямо френските органи да не предоставят преференциално третиране на Air France, полезността на условие № 10 лежи, както вече беше заявено по-горе (точка 348), във факта, че то позволява на Комисията да отнесе въпроса пряко до Съда на ЕО без преди това да се изисква тя да започне производството в съответствие с член 93, параграф 2, алинея 1 или в съответствие с член 169 от Договора.

393. Другите изложени твърдения се отнасят до риска, че френските органи, поради техните тесни връзки с Air France, биха могли да възпрепятстват предявяването от страна на други дружества на техните права на трафик. По този начин те са ограничени до отправянето на въпроса дали условие № 10 може да бъде ефективно приложено и следователно не може да се разглежда в настоящия контекст (вж. точка 292 упомената по-горе).

394. Следва, че твърденията насочени срещу условие за разрешение № 10, трябва да се отхвърлят.

з) Условие за разрешение № 11

395. Това условие изисква от френските органи да гарантират, че „Air France няма да оперира, по време на срока, обхванат от плана, повече редовни линии между Франция и другите страни в Европейското икономическо пространство, отколкото тя е оперирала през 1993 г. (89)“.

Обобщение на твърденията на ищците

396. Ищците заемат становището, че това условие не е ефективно, доколкото то предвижда една максимален таван, но не възпрепятства възможността на Air France да открие нови линии и да затвори други. Air France би могло също така да увеличи броя на оперираните от него линии над ограничението от 89 посредством „мокри“ лизинги, и броят на точките, обслужвани до и от Франция чрез въвеждането на непреки маршрути през други държави-членки като продължения на съществуващи линии, линията Лондон-Париж, например, ще

стане Лондон-Париж-Рим. Air Inter, твърдят ищите, вече е започнало да обслужва европейските линии, които преди това са оперирани от Air France, с оглед на сливането, предвидено през 1997 г. Впоследствие, Air France е в положение да открие нови линии до границата от 89; когато тя иска да открие една нова линия, тя се нуждае само от това да предостави своите налични линии на Air Inter, при осъзнаването, че всички техни европейски дейности във всеки случай ще бъдат слети през 1997 г.

397. По отношение на прехвърлянето на линии от Air France на Air Inter, ищите припомнят позицията, заявена от директора на групата на Air France, както се отчита в една статия от пресата, публикувана през м. септември 1994 г. Според този доклад, е трябвало Air Inter да възстанови известен брой линии от Air France по време на следващите две години: в съответствие с неговото собствено посочване, тя е трябвало да оперира полети до страните от Maghreb, Иберийския полуостров, Великобритания и Ирландия. Директорите на групата се считат за оправомощени да променят посочванията по този начин, особено тъй като Air Inter не се засяга от същите ограничения на капацитета.

398. Накрая, ищите отбелязват, че статистиката, събрана от Official Airline Guide, посочва, че Air France оперира само 64 линии в рамките на ЕИП през м. май 1994 г. Вследствие, приемането от страна на Комисията на ограничението на мрежата на Air France до 89 линии, оставя свободна да открие 25 допълнителни линии между Франция и други държави от ЕИП. Нещо повече, условие № 11 не обхваща вътрешни френски линии или линии между две други държави от ЕИП, различни от Франция.

399. Комисията, Френската република и Air France твърдят, че тези твърдения са необосновани.

Заклучения на Съда

400. По отношение на “мокритите” лизинги и разширяването на съществуващи линии, Комисията заявява пред Съда, че тези два вида мерки попадат в рамките на обхвата на условие № 11. Ищите отбелязват това тълкуване, но не го оспорват.

401. Доколкото се отнася до препратката към Air Inter, достатъчно е да се припомни, че поведението на това дружество, която е независима от Air France за времетраенето на нейното преобразуване, е без значение в настоящия контекст, *a fortiori* тъй като твърденията, изразени относно прехвърлянето на линии между Air France и Air Inter се основават на една статия от пресата, която се появява след приемането на оспорваното решение.

402. По отношение на изключването на вътрешните френски линии и линии между другите държави от ЕИП, различни от Франция, достатъчно е да се изтъкне, че Комисията има правото да заеме становището, че икономическото

въздействие на тези линии е дотолкова пренебрежимо, че то може да бъде пренебрегнато в настоящия контекст (вж. точка 370 упомената по-горе).

403. Що се отнася до факта, че Air France може да открие нови линии и да закрие други, при което да спазва максималната стойност от 89 линии, Комисията уместно е изтъкнала пред Съда, че тя не е искала да възпрепятства възможността на Air France да реагира на пазарното търсене, при условие че се спазват всички условия за разрешение. Без подобна гъвкавост би бил поставен на риск успехът на плана за реструктуриране, предназначен да възстанови финансовата трайност и конкурентоспособност на Air France.

404. Накрая, доколкото се поддържа, че Air France оперира само 64 линии в ЕИП през м. май 1994 г., с последицата, че приемането от страна на Комисията на една мрежа от 89 линии позволява на Air France да отвори 25 допълнителни линии, Съдът заема становището, че Комисията не е надвишила границите на своята широка преценка при приемането на брой на линии, които Air France е оперирала през 1993 г., точно както тя е ограничила в съответствие с условията съответно на разрешение номера 8 и 12, предлагането на Air France и Air Charter до равнището, постигнато през 1993 г.

405. Следва, че твърденията, насочени срещу условие за разрешение № 11, не могат да се приемат.

и) Условие за разрешение № 12

406. Това условие изисква от френските органи да „ограничат, по време на срока, обхванат от плана, предлагането на Air Charter до неговото равнище от 1993 г. (3 047 места и 17 самолета), с възможно годишно увеличение, съответстващо на нивото на растеж на пазара”.

Обобщение на твърденията на ищците

407. Ищците твърдят, че ограничаването на предлагането на Air Charter не е ефективно. Air Charter не е един въздушен превозвач, а търговска агенция, чиято дейност е да отдава на чартър самолети на туристически оператори. От 17-те самолета, оперирани от Air Charter през 1993 г., само осем принадлежат към групата на Air France, а девет са взети на лизинг. Отдаването на лизинг трябва да приключат през 1995 г. Предлаганите ограничения са предложени от френските органи и приети от Комисията в момент, когато Air Charter вече е уведомило лизингодателите, че то няма да поднови своите лизинги. На Air Charter следователно е разрешено да прибави до девет нови заместващи самолета към своята флота и потенциално да увеличи своя капацитет чрез 20 % до 25 % на един вече високо конкурентен пазар. Наемодателите, които си връщат техните девет самолета по необходимост ще трябва да се конкурират с Air Charter, който като бенефициент на помощта би могъл да отдава на лизинг своите самолети на туристически оператори на изкуствено ниски цени.

408. Ищците прибавят, че планът не предвижда никаква мярка за реструктуриране по отношение на Air Charter, което при все това ще получи част от помощта. Ограничението на предлагането е една открита покана за едно дружество, получила държавна помощ, която не е при условията на мерки за реструктуриране, да използва помощта, за да удвои своята флота и във всеки случай да увеличи предлагането на френския чартърен пазар.

409. Обединеното кралство заема становището, че Air France или Air Charter е трябвало да поеме задължение, че Air Charter ще закупи само броя самолети, който се изисква за замяна на неговия капацитет, изгубен поради неподновяването на тези лизинги.

410. Комисията, Френската република и Air France твърдят, че тези твърдения са необосновани.

Заклучения на Съда

411. Относно опасността Air Charter да приложи изкуствено ниски цени, достатъчно е да се изтъкне, че от дружеството, което е над 50 % собственост на Air France, се изисква да съблюдава условие за разрешение № 9, което му забранява да прилага тарифи под тези на неговите конкуренти за еднакво предлагане. Комисията съответно има правото да заеме становището, че Air Charter ще управлява своето предлагане само въз основата на пазарните изисквания, също както всяко друго търговско предприятие.

412. Също така, доколкото то забранява всякакво увеличение на предлагането на Air Charter над неговото равнище от 1993 г., при условията на пазарен ръст, наистина условие № 12 има за последица разрешаването на удвояване на оперативната флота на дружеството. Както Комисията подчертава пред Съда, тя по никакъв начин не е била длъжна да изисква от Air Charter нито подновяване на неговите договори за лизинг, които то току-що е прекратило поради търговски и финансови мотиви нито да се въздържа да замести тези самолети, чиито лизинги са изтекли, което би наказало Air Charter с намаляване на неговата оперативна флота с повече от 50 %.

413. Доколкото се твърди, че Air Charter ще получи част от помощта, независимо че планът не предвижда никаква мярка за реструктуриране за предприятието, достатъчно е да се заяви, че планът за преобразуване на Air France наистина засяга чартърния сектор от групата на Air France (стр. 22 от плана) и че във всеки случай условие за разрешение № 6 забранява всякакво използване на помощта за други цели, различни от реструктурирането.

414. Твърденията, насочени срещу условие за разрешение № 12, съответно трябва да се отхвърлят.

й) Условие за разрешение № 13

415. От френските органи се изисква в съответствие с това условие да „гарантира, че всякакво прехвърляне на стоки или услуги от Air France на Air Charter отразява пазарните цени”.

Обобщение на твърденията на ищците

416. Ищците смятат, че това условие не е ефективно. То не е, твърдят те, работещо, тъй като понятието за „пазарна цена” не е точно и изисква от Air France да третира едно дъщерно дружество – чийто председател е посочен за ръководител на френските дейности на Air France – все едно не е свързано, докато същевременно му предоставя част от помощта. Нещо повече, задължението не иска да контролира продажбата на стоки и предоставянето на услуги от Air Charter на Air France, което следователно не трябва да отразява пазарни цени.

417. Комисията твърди, че тези твърдения са необосновани.

Заклучения на Съда

418. Доколкото настоящите твърдения са ограничени до повдигане на въпроса дали условие № 13 може да бъде ефективно приложено, достатъчно е да се припомни, че те трябва да бъдат изключени от разглеждане в настоящия контекст (вж. точка 292 упомената по-горе).

419. В степента, в която се твърди, че това условие не обхваща нито продажбата на стоки, нито предоставянето на услуги от Air Charter на Air France, трябва да се отбележи, че Комисията е заявила пред Съда, без да бъде оспорена, че Air Charter не предлага значими стоки или услуги на Air France. Нещо повече, самите ищци по дело T-371/94 са признали, във връзка с условие за разрешение № 12, че Air Charter не е въздушен превозвач, а по-скоро търговска агенция, чиято дейност е да предлага на чартър самолети на туристически оператори и която разполага приблизително с 40 служители, но не и с механици или самолетен екипаж (точка 234 от исквата молба по дело T-371/94). При тези обстоятелства, Комисията е оправдана да не вземе предвид икономическото въздействие, което би могло да имат такива продажби или предоставяне на услуги.

420. Следва, че твърденията, насочени срещу условие за разрешение № 13, не може да се подкрепят.

к) Условия за разрешение номера 15 и 16

421. От френските органи се изисква чрез тези условия да:

- „(изменят,) при сътрудничеството на Aéroports de Paris ..., възможно най-скоро, ... правилата за разпределяне на трафика за парижката летищна система в съответствие с Решение на Комисията от 27 април 1994 г. относно отварянето на връзката Орли-Лондон” и

- „да гарантират, че дейността, необходима за адаптирането на двата терминала на Орли, изпълнявана от Aéroports de Paris и едно възможно насищане на един или друг от тези терминали, не засяга конкурентните условия в ущърб на дружествата, които оперират там”.

Обобщение на твърденията на ищите

422. Ищите твърдят, че условие № 15 не е нещо друго освен повърхностна претенция, предвид ясното намерение на френските органи да не изпълнят Решението от 27 април 1994 г., както вече се доказва през м. май 1994 г. чрез приемането на правила относно разпределянето на права на трафик в рамките на парижката летищна система, които очевидно са в нарушение на нормите на Общността. Те прибавят, че независимо че оспорваното решение разрешава на Air France да получи първия транш от помощта незабавно, условие № 15 изисква елиминирането на конкурентното предимство на Air France, произтичащо от правата за разпределение на трафика на парижките летища на определен етап, дефиниран само чрез термините „възможно най-скоро”.

423. Ищите изтъкват илюзорното естество на условие № 16, което, твърдят те, е нарушило дори преди да бъде наложено посредством дискриминиращи условия, установени преди приемането на решението, за прехвърлянето на всички френски дружества извън групата на Air France от Орли запад към Орли юг и прегрупирането на Air France и Air Inter на Орли запад. И двете дружества Aéroports de Paris и Air France попадат в рамките на надзора на министерство на транспорта. Подобни органични връзки, ищите твърдят, противоречат на член 90 от Договора, в едно с член 86, поради присъщата опасност от дискриминация, която те пораждат. Планът за адаптирането на терминала Орли, твърдят те, е замислен по начин, който прави трудно и скъпо за конкурентите на Air Inter започването на нови услуги от Орли юг. Вследствие, само една радикална промяна на плана би могла да избегне дискриминацията срещу конкурентите на Air France.

424. Като цяло, ищите твърдят, по отношение на тези условия, че едно задължение да се спазва закона не може да се разглежда като противопоставящ се на последиците на помощта, тъй като френските органи трябва да спазват закона във всеки случай.

425. Комисията твърди, че тези твърдения са необосновани.

Заключения на Съда

426. Твърденията, насочени срещу условия номера 15 и 16, са ограничени до изтъкването на това, че тези условия са както неефективни, така и страдащи от липса на полезност. Достатъчно е да се изтъкне, първо, че твърденията, искащи само да оспорят това дали едно условие, регламентиращо разрешаването на помощта е възможно да бъде ефективно приложено, трябва да се изключи от разглеждане в настоящия контекст (вж. точка 292 упомената по-горе) и, второ, че, предположението, че френските органи вече са задължени, по силата на други разпоредби на правото на Общността, да изпълнят задълженията, изложени в условия за разрешение номера 15 и 16, полезността на тези условия лежи във факта, че те подпомагат Комисията да отнесе въпроса пряко до Съда на ЕО без първо да бъде длъжна да започне едно административно производство (вж. точка 348 упомената по-горе).

427. Твърденията, насочени срещу условия за разрешение номера 15 и 16, следователно трябва да се отхвърлят.

428. Тъй като никое от твърденията, насочени срещу условията за разрешение, не е било подкрепено, твърдението, че избраният метод от Комисията за разглеждане на въздействието, което би имала помощта спрямо общия интерес е неправилен, трябва окончателно да бъде отхвърлено (вж. точки 295 и 296 упоменати по-горе).

429. Следва от предходното, че при условията на точки 238 – 280 упоменати по-горе, всички твърдения, предполагащи че Комисията е извършила грешки при формирането на становището, че помощта е предназначена да облекчи развитието на икономическата дейност и не засяга неблагоприятно търговските условия до степен, противоречаща на общия интерес, трябва да се отхвърлят. Ищците и встъпилите страни в тяхна подкрепа са имали възможност да защитят своите права и Съдът е имал възможност да упражни своето правомощие на съдебен контрол. Следователно, и с изключение на оценката на последиците на помощта спрямо конкурентното положение на Air France с оглед на нейната мрежа от линии извън ЕИП и свързания хранващ трафик, оспорваното решение удовлетворява по отношение на това изискванията на член 190 от Договора, и твърдението, че изложението на мотиви е неуместно, следователно трябва да се отхвърли.

Твърденията, изведени от грешките, които Комисията е допуснала при заключението, че планът за реструктуриране е могъл да възстанови икономическата трайност на Air France

Твърдяното общо несъответствие на плана за реструктуриране

- Обобщение на твърденията на страните

430. Ищците и встъпилите страни в тяхна подкрепа отправят общата критика, че планът за реструктуриране е неуместен и неточен. Ищецът по дело T-394/94

твърди, че Комисията не е успяла адекватно да разкрие в оспорваното решение, степента, в която помощта е била необходима за финансирането на неясни и неуместни предложения, разкрити в плана, и че тя не е настояла за един план, който да излага точни подробности относно необходимите стъпки за възстановяването на трайността на Air France. Ищците по двете дела твърдят, че Комисията не е представила адекватно мотивиране за оспорваното решение, поради това, че тя е пренебрегнала да разгледа коментарите на трети страни, депозирани по време на административното производство.

431. Комисията заема становището, че оспорваното решение е адекватно мотивирано по тази точка. Що се отнася до съществуването, тя заявява, че е оценила съгласуваността и ефективността на плана за реструктуриране по същество и не е извършила никакви грешки на преценка или правни грешки.

- Заключение на Съда

432. Първо е необходимо да се разгледа дали оспорваното решение е адекватно мотивирано с оглед на плана за реструктуриране, изготвен и предоставен от Air France, особено с оглед на съществените основания за оплакване, представени от засегнатите страни по време на административното производство (вж. точка 96 упомената по-горе).

433. В тази връзка, трябва да се отбележи, че засегнатите страни заявяват, по време на административното производство, че планът за реструктуриране е неуместен, неправилен и изключително неясен, и по този начин негоден да възстанови трайността на Air France. Той е, твърдят те, дори по-малко строг от предходния план, „PRE 2“, който вече е приет като недостатъчен през м. август 1992 г. Той не съставлява необходимото за Air France, а само приемливото за Франция, тъй като „PRE 2“, който е по-строг от плана, разглеждан тук, е оттеглен поради протести на синдикатите. Освен това, Комисията е трябвало да вземе предвид в този контекст всички планове за реструктуриране, които преди това са изготвени от Air France, всички от които са се провалили поради политическото положение и правомощията на синдикатите.

434. Засегнатите страни подчертават, че планът за реструктуриране не би имал шанс за успех, ако не бъде възможно да се освободи прекомерния личен състав, да се намалят заплатите и да се изиска от състава да подобри продуктивността. Единственото реалистично средство, чрез което да се снижат разходите на Air France, а именно увеличение в продуктивността на състава, се предвижда на доброволна основа. По този начин до голяма степен е невъзможно желаното 30 % увеличение на продуктивността да бъде постигнато. Планът не препоръчва никакво намаление в привилегиите, ползвани от състава на Air France. Той предвижда само съкращение на 5 000 работни места за период от три години, докато е съкратила 8 000 работни места за две години, а British Airways - 4 000 за една година. Нещо повече, планът не взема предвид кризата във връзка със

свръх капацитета в рамките на сектора на Общността по въздушен транспорт; всъщност той дори предвижда увеличение във флотата и в капацитета.

435. Засегнатите страни прибавят, че сумата от 20 милиарда FRF, предвидена в плана като държавна помощ не е ясна. Като се позовава на една статия от пресата, те изтъкват, че са налице индикации за липсата на прозрачност в счетоводните отчети на Air France. Комисията, твърдят те, е трябвало да се увери, че счетоводните отчети на Air France не прикриват нещо. Освен това, председателят на Air France заявява през м. февруари 1994 г., в една статия от пресата, че предприятието трябва да получи 8 милиарда FRF до края на м. март същата година; в контекста на „PRE 2” се обсъжда сумата 5 милиарда FRF.

436. Накрая, планът за реструктуриране никога не упоменава групата на Air France и не налага никакво ограничение спрямо групата като цяло. Той се отнася само до Air France и не упоменава бъдещите намерения на групата по отношение на Air Inter. Обаче, Air Inter също така се нуждае от реструктуриране. Следователно, Комисията е трябвало да настоява планът също така да обхваща дейностите на Air Inter и Air Charter.

437. Като се имат предвид тези забележки, Съдът изтъква, че в оспорваното решение, Комисията проследява историята на различните планове за реструктуриране, приети от Air France с оглед на разрешаването на неговите финансови проблеми. През м. септември 1991 г. Air France приема първи план за реструктуриране (CAP „93), който предвижда, *inter alia*, една капиталова инжекция в размер до 5,8 милиарда FRF. През м. октомври 1992 г., след като преживява едно допълнително влошаване на неговото финансово положение, групата на Air France приема втори план за реструктуриране („PRE 1”), който, обаче, се оказва в началото на 1993 г., че не може да облекчи положението на групата и поради това е изоставен. През м. септември 1993 г. трети план („PRE 2”) е лансиран който е оттеглен, изправен пред възраженията на синдикатите, в полза на плана (ОВ, стр. 74). Доколкото се засяга оспорения план за реструктуриране, Комисията изтъква, че той е изготвен от Air France въз основа на документ, изготвен от консултантите Lazard Frères, който също така определя сумата на необходимото рекапитализиране за облекчаване на финансовата структура и печалбата на Air France. Комисията заявява, че плана, чиято цел трябва да бъде постигната между 1 януари 1994 г. и 31 декември 1996 г., предвижда 30 % увеличение в продуктивността на Air France (ОВ, стр. 75).

438. Комисията после указва „конкретните ... теми”, върху които се фокусира планът, а именно, намаление на разходите и финансовите разноски (посредством намаляване на инвестициите, намаление в оперативните разходи и увеличена продуктивност, съчетани с намаляване на финансовите задължения), едно различно понятие за продукта и по-добро използване на източниците (по-специално посредством маркетингови инициативи, и на равнище флота и мрежа), преобразуване на предприятието и на участието на заетите лица. Комисията прибавя, че изпълнението на плана трябва да се финансира чрез

увеличение на капитала и продажбата на несъществените активи (ОВ, стр. 75 и 76).

439. По отношение на оценката на трайността на плана за реструктуриране, Комисията заема становището, че той очертава известен брой мерки, които представят същинските усилия за реструктурирането на въздухоплавателното дружество. Той признава, по-специално големите усилия, предприети в сферата на социалната област (замразяване на заплатите, блокиране на повишенията, по-добро използване на работното време, разпределяне на свободни акции на наетите лица в обезщетение на съкращенията на заплатите). Засегнатият персонал е одобрил програмата с референдум. След одобрение от синдикатите, Комисията заявява, че тя е убедена, че социалните, предвидени в плана, могат да бъдат напълно приети и успешно изпълнени (ОВ, стр. 82).

440. Нещо повече, Комисията приема, че реструктурирането на въздухоплавателното дружество в центрове за печалба, предназначени да рационализират нейното опериране, представлява една от силните точки на плана. Тя заема становището, че подобряването на продуктивността, предвидена от плана би довело Air France до едно „добро средно“ положение, сравнено с другите въздухоплавателни дружества, като изтъква, че тя основава своя анализ на индикатора за ефективност РППК. След като обяснява начина, по който функционира тази единица мярка, Комисията установява, че продуктивността на Air France би се подобрила чрез 33,3 % по време на срока на реструктурирането. Съотношението, което трябва да се постигне през 1996 г. се очаква да бъде по-високо от прогнозното средно съотношение на седемте други най-големи европейски въздухоплавателни дружества (Lufthansa, British Airways, KLM, Alitalia, Iberia, SAS и Swissair). Накратко, Комисията установява, че планът може да възстанови икономическата и финансовата трайност на Air France, особено тъй като френското правителство е поело задължения, че Air France ще бъде ръководена в съответствие с търговските принципи и третирана като едно обикновено предприятие (ОВ, стр. 83).

441. Това изложение на мотиви съставлява адекватен отговор на забележките на засегнатите страни и посочва достатъчно мотивирането на Комисията по отношение на общите аспекти на плана за реструктуриране. То демонстрира, че Комисията не е пренебрегнала предходните планове за реструктуриране, които не са успели да възстановят положението на Air France. По-специално, Комисията отбелязва факта, че „PRE 2“ се е провалил, тъй като той не е бил приет нито от състава на Air France, нито от синдикатите, докато новият план наистина се ползва от тяхното одобрение. Ясно е, че само един постижим план за реструктуриране, дори и по-малко строг от предишния непостижим план, би могъл да има някакви шансове за успех. Комисията не е задължена да предостави по-подробно мотивиране по този въпрос.

442. Що се отнася до това дали мерките в плана за реструктуриране са достатъчни за постигането и предвидените цели за рационализиране и

изплащане на дълга, описанието на предвидените мерки и установяването на разпоредбите за надзора от страна на Комисията в съответствие с членове 1 и 2 от оспорваното Решение съставлява достатъчно изложение, що се отнася до мотивирането на това решение, че Комисията е вярвала, че е било възможно въпросният план за реструктуриране да бъде постигнат и че тя е запазила за себе си средствата за обезщетение, които според нея са подходящи, в случай на компрометирането на подобно изпълнение. Ако не бъдат спазени условията, изложени в член 1, Комисията би могла да отнесе въпросът пряко до Съда на ЕО в съответствие с член 93, параграф 2, алинея 2 от Договора (вж. точка 348 упомената по-горе). Освен това, член 2 предвижда, че правилното изпълнение на плана за реструктуриране е условие, регламентиращо плащането на втория и третия транша на помощта.

443. Когато планът за реструктуриране се разглежда в този смисъл, Комисията очевидна не е задължена да предостави конкретни обяснения, сравняващи плана на Air France и тези на другите въздухоплавателни дружества като Lufthansa и British Airways. Тези планове се отнасят до другите въздухоплавателни дружества, реструктурирани в различни периоди.

444. Основанието за оплакването, твърдящо липса на яснота в счетоводните отчети на Air France не се подкрепя от никакви фактически доказателства. То просто препраща към една статия от пресата и призовава Комисията да провери дали счетоводните отчети на Air France не крият нещо. Комисията следователно не е задължена да изложи изрично становище по този въпрос като посочва по-специално дали е подкрепила или не това искане.

445. Доколкото се твърди, че оспорваният план за реструктуриране не може да се ограничи само до Air France, а е трябвало да обхваща други дружества в групата, достатъчно е да се изтъкне, че Комисията не може да изиска от една държава-членка да изготви план за реструктуриране за едно дружество, което според мнението на тази държава, не се нуждае от реструктуриране. Обаче, въпросът дали и до каква степен от Комисията, при разглеждането и разрешаването на един план, който иска да реструктурира едно дружество, съставляващо част от една група, може да се изисква да вземе предвид другите дружества в групата не е от значение за мотивирането на оспорваното решение с оглед на адекватността на въпросния план за реструктуриране, който е ограничен до Air France. Въпросите относно участието на цялата група е разгледано по-горе в отделен контекст (точки 298 - 324). Същото се отнася по отношение на конкретния въпрос относно капацитета на Air France, който сам по себе си също така е предмет на конкретно разглеждане по-горе (точки 357 - 373).

446. Следва, че мотивирането на тази част от оспорваното решение трябва да се приеме, че съответства на изискванията на член 190 от Договора.

447. По отношение на общата критика, че планът за реструктуриране е неуместен и неточен, достатъчно е да се изтъкне, че Комисията се ползва от широка преценка при оценяването на един план, предназначен да реструктурира едно предприятие, изпитващо икономически и финансови затруднения, и че нейната оценка също така често се отнася до поверителна информация, до която не могат да имат достъп конкуренти на засегнатото предприятие. Следователно, единствено в случаите, когато Комисията е извършила особено очевидна и сериозна грешка, когато оценява такъв план, Съдът може да се произнесе срещу разрешението за държавна помощ, предназначена да финансира такова реструктуриране. В настоящия случай не е установена подобна грешка. Обаче, Съдът изтъква, че той не е могъл да разгледа целите на продуктивността да бъдат постигнати от Air France с оглед по-специално на нейните въздушни линии извън ЕИП, тъй като мотивирането по този въпрос в оспорваното решение не е достатъчно (вж. точка 280 упомената по-горе).

448. При условията на това последно условие, твърденията, насочени срещу одобрението от Комисията на плана за преобразуване на Air France, трябва да се отхвърлят.

449. Твърдението на ищите по дело T-371/94, че този план в действителност не иска да възстанови трайността на Air France, а да отговори на правителствени цели, следователно, няма фактическа или правна основа.

Останалите възражения

450. Ищите и встъпилите страни в тяхна подкрепа твърдят, че планът за преобразуване на Air France погрешно изключва разглеждането на Air Inter, продажбата на Air France на максимално на брой активи, несвързани с въздушния транспорт, и съвкупно намаление на капацитета. Нещо повече, те твърдят, че планът се основава главно на индикатора РППК, предназначен да измери продуктивността на Air France, независимо че това не е уместна единица за измерване за тази цел. Освен това, предвидените мерки от плана за преобразуване на Air France, твърдят те, са много по-малко строги отколкото тези, приети от други въздухоплавателни дружества.

451. По отношение на това, достатъчно е да се препрати към изложеното по-горе, при разглеждането на другите твърдения, за да се направи заключението, че никое от горните твърдения, насочени срещу плана за преобразуване на Air France, не може да се подкрепи.

452. Що се отнася до твърдението на ищите и встъпилите страни в тяхна подкрепа, че Комисията неправилно е разрешила покупката на 17 нови самолета като черта на плана за реструктуриране, Съдът изтъква, че при липсата на яснота относно финансирането на тази инвестиция и обяснение

относно неговата правна природа, той не е в състояние да разгледа това твърдение.

III – Искът, твърдящ нарушение на член 155 от Договора

453. Доколкото ищецът по дело T-394/94 твърди, че като не е приложила правилно членове 92 и 93 от Договора, Комисията също така е нарушила член 155 от Договора, трябва да се заяви, че разглеждането на съществените искове, повдигнати от ищите и встъпилите страни в тяхна подкрепа не са успели да разкрият никаква грешка на преценката или правна грешка при приложението на членове 92 и 93. Освен това, целта на член 155 от Договора е да предостави обща дефиниция на правомощията на Комисията. Следователно, не може да се твърди, че всеки път Комисията нарушава конкретна разпоредба от Договора подобно нарушение обхваща нарушение на общата разпоредба на член 155. Следва, че този иск трябва във всеки случай да се отхвърли.

IV - Заключение

454. Разглеждането на всички правни искове, повдигнати в настоящия процес показва ясно, че оспорваното решение страда от недостатъчно мотивиране в две насоки относно, съответно, покупката на 17 нови самолета за 11,5 милиарда FRF (вж. точки 84 – 120 упоменати по-горе) и конкурентното положение на Air France по мрежата на нейните линии извън ЕИП с присъединения захранващ трафик (вж. точки 238 – 280 упоменати по-горе). Тези две точки са от решително значение в рамките на общата схема на оспорваното решение. Това решение следователно трябва да бъде отменено. При тези обстоятелства, повече не е необходимо да се постанови по искането на ищеца по дело T-394/94, че трябва да се представят всички съответни досиета и документи, държани от Комисията.

По съдебните разноски

455. В съответствие с член 87, параграф 2 от Процедурния правилник, на загубилата делото страна се разпорежда да заплати съдебните разноски, ако това е било поискано в твърденията на спечелилата страна. Тъй като Комисията е изгубила делото, а ищите и встъпилите страни Maersk са поискали присъждане на съдебните разноски трябва да се разпорежи на Комисията да заплати съдебните разноски.

456. Съобразно с член 87, параграф 4 от Процедурния правилник, Френската република, Кралство Дания, Обединеното кралство, Кралство Швеция, Кралство Норвегия и Air France трябва да понесат техните собствени разноски.

По изложените съображения Първоинстанционният съд (втори разширен състав) реши:

- 1. Съединява дела Т-371/94 и Т-394/94 за целите на съдебното решение.**
- 2. Отменя Решение 94/653/ЕО на Комисията от 27 юли 1994 г. относно съобщеното увеличение на капитала на Air France.**
- 3. Разпорежда Комисията да заплати съдебните разноски, включително тези на встъпилите страни Maersk Air I/S и Maersk Air Ltd.**
- 4. Разпорежда Compagnie Nationale Air France, Френската република, Кралство Дания, Обединеното кралство Великобритания и Северна Ирландия, Кралство Швеция и Кралство Норвегия да понесат собствените си съдебни разноски.**

Подписи

Произнесено в открито съдебно заседание в Люксембург на 25 юни 1998 година.

Подписи