

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΠΡΩΤΟΔΙΚΕΙΟΥ (δεύτερο πενταμελές τμήμα)
της 25 Ιουνίου 1998 *

Στις συνεκδικαζόμενες υποθέσεις T-371/94 και T-394/94,

British Airways plc, εταιρία αγγλικού δικαίου, με έδρα το Hounslow (Ηνωμένο Βασίλειο),

Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Sweden, εταιρία δανικού δικαίου, νορβηγικού δικαίου και σουηδικού δικαίου, με έδρα τη Στοκχόλμη,

Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV, εταιρία ολλανδικού δικαίου, με έδρα το Amstelveen (Κάτω Χώρες),

Air UK Ltd, εταιρία αγγλικού δικαίου, με έδρα το Stansted (Ηνωμένο Βασίλειο),

Euralair International, εταιρία γαλλικού δικαίου, με έδρα το Bonneauil (Γαλλία),

TAT European Airlines, εταιρία γαλλικού δικαίου, με έδρα το Tours (Γαλλία),

* Γλώσσα διαδικασίας: η αγγλική.

εκπροσωπούμενες από τον Romano Subiotto, solicitor, με αντικλήτους στο Λουξεμβούργο τους δικηγόρους Elvinger, Hoss και Prussen, 15, Côte d'Éich,

προσφεύγουσες της υποθέσεως T-371/94,

και

British Midland Airways Ltd, εταιρία αγγλικού δικαίου, με έδρα το Castle Donington (Ηνωμένο Βασίλειο), εκπροσωπούμενη από τον Kevin F. Bodley, solicitor, και τον Κωνσταντίνο Αδαμαντόπουλο, δικηγόρο Αθηνών, με αντίκλητο στο Λουξεμβούργο τον δικηγόρο Arsène Kronshagen, 12, boulevard de la Foire,

προσφεύγουσα της υποθέσεως T-394/94,

υποστηριζόμενες από

το **Βασίλειο της Σουηδίας**, εκπροσωπούμενο από τον Staffan Sandström,

το **Βασίλειο της Νορβηγίας**, εκπροσωπούμενο από τη Margit Tveiten, με τόπο επιδόσεων στο Λουξεμβούργο το Προξενείο του Βασιλείου της Νορβηγίας, 3, boulevard Royal,

τη **Maersk Air I/S**, εταιρία δανικού δικαίου, με έδρα το Dragør (Δανία),

και

τη **Maersk Air Ltd**, εταιρία αγγλικού δικαίου, με έδρα το Birmingham (Ηνωμένο Βασίλειο),

εκπροσωπούμενους από τους Roderic O'Sullivan και Philip Wareham, solicitors, με αντικλήτους στο Λουξεμβούργο τους δικηγόρους Arendt και Medernach, 8-10, rue Mathias Hardt,

παρεμβαίνοντες στην υπόθεση T-371/94,

το **Βασίλειο της Δανίας**, εκπροσωπούμενο από τον Peter Biering, προϊστάμενο τμήματος στο Υπουργείο Εξωτερικών, με τόπο επιδόσεων στο Λουξεμβούργο την Πρεσβεία της Δανίας, 4, boulevard Royal,

και

το **Ηνωμένο Βασίλειο της Μεγάλης Βρετανίας και της Βόρειας Ιρλανδίας**, εκπροσωπούμενο από τον John E. Collins, του Treasury Solicitor's Department, και τον Richard Plender, QC, με τόπο επιδόσεων στο Λουξεμβούργο την Πρεσβεία του Ηνωμένου Βασιλείου, 14, boulevard Roosevelt,

παρεμβαίνοντες και στις δύο υποθέσεις,

κατά

Επιτροπής των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, εκπροσωπούμενης από τους Nicholas Khan και Ben Smulders, μέλη της Νομικής Υπηρεσίας, επικουρούμενους από τον Ami Baran, barrister, του Δικηγορικού Συλλόγου Αγγλίας και Ουαλλίας και δικηγόρο Παρισιού, με αντίκλητο στο Λουξεμβούργο τον Carlos Gómez de la Cruz, μέλος της Νομικής Υπηρεσίας, Centre Wagner, Kirchberg,

καθής,

υποστηριζομένης από

τη **Γαλλική Δημοκρατία**, εκπροσωπούμενη από τον Marc Perrin de Brichambaut, διευθυντή νομικών υποθέσεων στο Υπουργείο Εξωτερικών, καθώς και από τις Edwige Belliard και Catherine de Salins και τον Jean-Marc Belorgey, αντιστοίχως αναπληρώτρια διευθύντρια, υποδιευθύντρια και chargé de mission στη διεύθυνση νομικών υποθέσεων του ίδιου υπουργείου, με τόπο επιδόσεων στο Λουξεμβούργο την Πρεσβεία της Γαλλίας, 8 B, boulevard Joseph II,

και

την **Compagnie nationale Air France**, εταιρία γαλλικού δικαίου, με έδρα το Παρίσι, εκπροσωπούμενη από τον Olivier d'Ormesson, δικηγόρο Παρισιού, με αντίκλητο στο Λουξεμβούργο τον δικηγόρο Jacques Loesch, 11, rue Goethe,

παρεμβαίνουσες,

με αντικείμενο την ακύρωση της αποφάσεως 94/653/ΕΚ της Επιτροπής, της 27ης Ιουλίου 1994, σχετικά με την κοινοποιηθείσα αύξηση κεφαλαίου της Air France (ΕΕ L 254, σ. 73),

**ΤΟ ΠΡΩΤΟΔΙΚΕΙΟ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ
ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ** (δεύτερο πενταμελές τμήμα),

συγκείμενο από τους C. W. Bellamy, Πρόεδρο, K. Lenaerts, C. P. Briët, Α. Καλογερόπουλο και Α. Rotocki, δικαστές,

γραμματέας: J. Palacio González, υπάλληλος διοικήσεως,

έχοντας υπόψη την έγγραφη διαδικασία και κατόπιν της προφορικής διαδικασίας της 6ης και της 7ης Μαΐου 1997,

εκδίδει την ακόλουθη

Απόφαση

Ιστορικό των προσφυγών και διαδικασίες

Διοικητική διαδικασία

- ¹ Με έγγραφο της 18ης Μαρτίου 1994, οι γαλλικές αρχές πληροφόρησαν την Επιτροπή, σύμφωνα με το άρθρο 93, παράγραφος 3, της Συνθήκης ΕΚ, για την πρόθεσή τους να εισφέρουν 20 δισεκατομμύρια γαλλικά φράγκα (FF) στο κεφάλαιο της Compagnie nationale Air France (στο εξής: Air France). Στο κοινοποιηθέν έγγραφο είχε επισυναφθεί ένα σχέδιο αναδιαρθρώσεως με τίτλο «Projet pour l'entreprise» (Πρόγραμμα για την επιχείρηση, στο εξής: Πρόγραμμα).
- ² Κατόπιν συσκέψεως με τους εκπροσώπους της Air France και της Γαλλικής Κυβερνήσεως, καθώς και αλληλογραφίας με τους τελευταίους, η Επιτροπή κίνησε τη διαδικασία του άρθρου 93, παράγραφος 2, της Συνθήκης. Η Επιτροπή ενημέρωσε τις γαλλικές αρχές συναφώς με έγγραφο της 30ής Μαΐου 1994, το οποίο αποτέλεσε στις 3 Ιουνίου 1994 αντικείμενο ανακοινώσεως δημοσιευθείσας στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων* (ΕΕ C 152, σ. 2, στο εξής: ανακοίνωση της 3ης Ιουνίου 1994).

- 3 Στην ανακοίνωση αυτή, η Επιτροπή έκρινε ότι η σχεδιαζόμενη αύξηση κεφαλαίου αποτελούσε κρατική ενίσχυση, επισημαίνοντας συγχρόνως ότι έπρεπε να εξετάσει αν το σχέδιο ενισχύσεως θα έθιγε τις εμπορικές συναλλαγές σε βαθμό αντιβαίνοντα προς το κοινό συμφέρον. Συναφώς, η Επιτροπή έκρινε, μεταξύ άλλων, τα εξής:
- ότι η οικονομική πραγματικότητα επιβάλλει να ληφθούν υπόψη η οικονομική κατάσταση και οι οικονομικές προοπτικές ολοκλήρου του ομίλου Air France·
 - ότι πρέπει να εξετάσει τα αποτελέσματα της ενισχύσεως επί της ανταγωνιστικής θέσεως της Air France στα διεθνή και εσωτερικά δρομολόγια όπου η Air France πρέπει να αντιμετωπίσει τον ανταγωνισμό άλλων Ευρωπαϊών αερομεταφορέων.
- 4 Στη συνέχεια, οι γαλλικές αρχές έστειλαν στην Επιτροπή σειρά εγγράφων και μετέσχαν μαζί με τους εκπροσώπους της Air France σε πλείονες συσκέψεις που οργάνωσε η Επιτροπή. Μέχρι τις 4 Ιουλίου 1994 η Επιτροπή έλαβε παρατηρήσεις από 23 ενδιαφερομένους, μεταξύ των οποίων το Βασίλειο της Δανίας, το Ηνωμένο Βασίλειο της Μεγάλης Βρετανίας και της Βόρειας Ιρλανδίας, το Βασίλειο της Σουηδίας, το Βασίλειο της Νορβηγίας, η Ένωση Αεροπορικών Εταιριών της Ευρωπαϊκής Κοινότητας (στο εξής: ACE) και μεγάλος αριθμός ευρωπαϊκών αεροπορικών εταιριών, μεταξύ των οποίων οι προσφεύγουσες.
- 5 Η πλειονότητα των ενδιαφερομένων συμμερίστηκαν τις αμφιβολίες της Επιτροπής ως προς τη νομιμότητα της εν λόγω ενισχύσεως. Μεταξύ των κύριων αντιρρήσεών τους περιλαμβάνονταν ιδίως οι εξής:
- η ενίσχυση θα είναι προς όφελος όχι μόνον της Air France, αλλά και ολοκλήρου του ομίλου·
 - η ενίσχυση θα καταλήξει σε υπερκεφαλαιοποίηση του ομίλου Air France·

- η αγορά 17 νέων αεροπλάνων σε τιμή 11,5 δισεκατομμυρίων FF είναι ανεπίτρεπτη·
 - η εκτίμηση του συμβατού της ενισχύσεως με την κοινή αγορά δεν πρέπει να γίνει μόνον υπό το πρίσμα της εξελίξεως του δικαιούχου της·
 - εφόσον επιτραπεί η ενίσχυση, πρέπει να επιβληθεί τεράστια μείωση της μεταφορικής ικανότητας της Air France.
- 6 Τα σχόλια των ενδιαφερομένων γνωστοποιήθηκαν στις γαλλικές αρχές, οι οποίες απάντησαν με έγγραφο που διαβιβάστηκε στις 13 Ιουλίου 1994 στις αρμόδιες υπηρεσίες της Επιτροπής. Στις 14 Ιουλίου 1994 ο Πρωθυπουργός της Γαλλίας απέστειλε στο αρμόδιο μέλος της Επιτροπής έγγραφο στο οποίο εξέθεσε τις δεσμεύσεις που θα αναλάμβανε η κυβέρνησή του σε περίπτωση εγκρίσεως του Προγράμματος. Στις 18 Ιουλίου 1994 διαβιβάστηκαν δύο ακόμη δεσμεύσεις της Γαλλικής Κυβερνήσεως. Τέλος, στις 26 Ιουλίου 1994 οι γαλλικές αρχές απέστειλαν στην Επιτροπή συμπληρωματικές πληροφορίες.

Η προσβαλλομένη απόφαση

- 7 Στις 27 Ιουλίου 1994 η Επιτροπή εξέδωσε την απόφαση 94/653/ΕΚ, σχετικά με την κοινοποιηθείσα αύξηση κεφαλαίου της Air France (ΕΕ L 254, σ. 73, στο εξής: προσβαλλομένη απόφαση), η οποία έχει συνοπτικές ως εξής.
- 8 Αφού περιέγραψε τη διάρθρωση του ομίλου Air France [ο οποίος δραστηριοποιείται στις αεροπορικές μεταφορές, στον ξενοδοχειακό τομέα, στον τουρισμό, στην τροφοδοσία (catering), στη συντήρηση αεροσκαφών και στην εκπαίδευση πιλότων], η Επιτροπή επισημαίνει ότι ο όμιλος αυτός είναι, μαζί με τη British Airways και τη Lufthansa, ένας από τους τρεις μεγαλύτερους αερομεταφορείς της Ευρώπης. Από τις αρχές του 1990, ο όμιλος Air France ακολουθεί μια πολιτική αγοράς μετοχών άλλων αεροπορικών εταιριών (UTA, Air Inter, Sabena και

CSA), με σκοπό ιδίως να σταθεροποιήσει την επιρροή του στην εγχώρια αγορά και να αντιμετωπίσει τον ανταγωνισμό στα διεθνή δρομολόγια. Ο όμιλος Air France άρχισε να εφαρμόζει πρόγραμμα εκσυγχρονισμού και επεκτάσεως του στόλου του χρηματοδοτούμενο με τη σύναψη δανείων, των οποίων η εξυπηρέτηση επιβάρυνε τα τελικά αποτελέσματα του ομίλου, που το 1990 εμφάνισε μια πρώτη ζημία ύψους 717,2 εκατομμυρίων FF. Για να αντιμετωπίσει την κατάσταση αυτή, ο όμιλος Air France υιοθέτησε διάφορα σχέδια αναδιαρθρώσεως, τα οποία όμως απέτυχαν όλα.

9. Εν ολίγοις, η Επιτροπή διαπιστώνει ότι ο όμιλος Air France διέρχεται σοβαρότατη οικονομική και χρηματοοικονομική κρίση: αφού υπέστη ζημίες ύψους 3,2 δισεκατομμυρίων FF το 1992, το 1993 σημείωσε την τέταρτη κατά σειρά ετήσια ζημία του, η οποία ανήλθε σε 8,4 δισεκατομμύρια FF. Κατά την τελευταία τριετία, η κατάσταση του ομίλου δεν έπαυσε να επιδεινώνεται. Το χάσμα μεταξύ του ομίλου Air France και των ανταγωνιστών του διευρύνθηκε ακόμη περισσότερο λόγω των κακών αποτελεσμάτων του 1993, πράγμα το οποίο οφείλεται κυρίως στην χαμηλή παραγωγικότητα και στις υψηλές λειτουργικές δαπάνες, καθώς και στις σημαντικές χρηματοοικονομικές επιβαρύνσεις του.
10. Στη συνέχεια, η Επιτροπή περιγράφει τα θέματα στα οποία επικεντρώνεται το Πρόγραμμα, το οποίο σκοπεύει στο «να καταστεί η Air France μια πραγματική επιχείρηση», στόχος που έπρεπε να επιτευχθεί εντός του χρονικού διαστήματος από 1ης Ιανουαρίου 1994 μέχρι 31 Δεκεμβρίου 1996, τούτο δε χάρη στη μείωση των δαπανών και των χρηματοοικονομικών εξόδων, στη διαφορετική αντίληψη για το προϊόν και στην καλύτερη χρησιμοποίηση των μέσων, στην αναδιοργάνωση της εταιρίας καθώς και στη συμμετοχή των εργαζομένων.
11. Στο πλαίσιο αυτό, η Επιτροπή εκθέτει μεταξύ άλλων ότι ο αριθμός των αεροπλάνων που πρόκειται να παραδοθούν κατά την περίοδο αναδιαρθρώσεως θα μειωθεί από 22 σε 17 και ότι η αντίστοιχη επένδυση θα ανέλθει έτσι σε 11,5 δισεκατομμύρια FF. Ο ενεργός στόλος (145 αεροπλάνα) θα αυξηθεί κατά ένα μόνον αεροσκάφος· ο αριθμός των προσφερομένων θέσεων θα μειωθεί ελαφρώς. Εξάλλου, η Air France θα οργανώσει ορθολογικά τον στόλο της μειώνοντας τον αριθμό των αεροσκαφών. Πράγματι, η ανομοιογένεια του στόλου της (24 διαφορετικοί τύποι ή παραλλαγές αεροσκαφών) είναι ένας από τους παράγοντες που συντελούν στην αύξηση των λειτουργικών της δαπανών. Επιπλέον, η Air France θα απλουστεύσει το δίκτυό της, θα αυξήσει τη συχνότητα των

πτήσεών της στα επικερδή δρομολόγια, θα επεκταθεί στα δρομολόγια μεγάλων αποστάσεων, θα εγκαταλείψει τις «άγονες» γραμμές και θα εστιάσει την προσοχή της στα δρομολόγια που έχουν ευοίωνες προοπτικές αναπτύξεως. Στο κοινωνικό επίπεδο, το Πρόγραμμα προβλέπει μεταξύ άλλων τη μείωση του προσωπικού κατά 5 000 άτομα, το πάγωμα των μισθών (υπό την επιφύλαξη επανεξετάσεως) και την αναστολή των προαγωγών. Εξάλλου, η Air France θα ανασυγκροτηθεί σε έντεκα κέντρα εκμεταλλεύσεως, τα οποία θα είναι υπεύθυνα για τα οικονομικά τους αποτελέσματα, κάθε δε κέντρο θα διαθέτει ίδιο ενεργητικό. Η εφαρμογή του Προγράμματος θα χρηματοδοτηθεί μέσω της αυξήσεως του κεφαλαίου και της πωλήσεως στοιχείων του ενεργητικού που δεν σχετίζονται με τις βασικές της δραστηριότητες.

- 12 Η Επιτροπή επισημαίνει ότι, κατά τις διαπραγματεύσεις της με τη Γαλλική Κυβέρνηση, η τελευταία ανέλαβε ορισμένες δεσμεύσεις σχετικά με την εφαρμογή του Προγράμματος και τη χρήση του χορηγούμενου στην Air France κεφαλαίου, η δε εισφορά κεφαλαίου πρόκειται να πραγματοποιηθεί σε τρεις δόσεις: 10 δισεκατομμύρια FF το 1994, 5 δισεκατομμύρια FF το 1995 και 5 δισεκατομμύρια FF το 1996. Οι δεσμεύσεις αυτές επαναλαμβάνονται υπό τη μορφή όρων στο διατακτικό της προσβαλλομένης αποφάσεως.
- 13 Βάσει των ανωτέρω στοιχείων, η Επιτροπή κρίνει ότι η εν λόγω εισφορά κεφαλαίου συνιστά κρατική ενίσχυση, υπό την έννοια του άρθρου 92, παράγραφος 1, της Συνθήκης και του άρθρου 61, παράγραφος 1, της Συμφωνίας για τον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο (στο εξής: Συμφωνία για τον ΕΟΧ), η οποία, ενόψει του εκτεταμένου ευρωπαϊκού δικτύου της Air France και του εντόνου ανταγωνισμού που επικρατεί στην πλειονότητα των δρομολογίων που αυτή εξυπηρετεί, στρεβλώνει τον ανταγωνισμό εντός του ΕΟΧ. Εξάλλου, η ενίσχυση θίγει τις εμπορικές συναλλαγές μεταξύ των χωρών του ΕΟΧ, δεδομένου ότι η πολιτική αεροπορία αποτελεί τομέα δραστηριοτήτων με διεθνή χαρακτήρα.
- 14 Αφού απέκλεισε την εφαρμογή άλλων διατάξεων της Συνθήκης και της Συμφωνίας για τον ΕΟΧ που επιτρέπουν παρέκκλιση, η Επιτροπή ελέγχει κατά πόσον πληρούνται οι όροι του άρθρου 92, παράγραφος 3, στοιχείο γ', της Συνθήκης και του άρθρου 61, παράγραφος 3, στοιχείο γ', της Συμφωνίας για τον ΕΟΧ.
- 15 Εξετάζοντας την παρούσα κατάσταση της πολιτικής αεροπορίας, η Επιτροπή κρίνει ότι ο τομέας φαίνεται ότι έχει ανακάμψει από την οικονομική κρίση που επικρατεί από το 1990. Ωστόσο, παρά τα θετικά αποτελέσματα (αύξηση της επιβατικής κινήσεως), ορισμένες ευρωπαϊκές αεροπορικές εταιρίες ακόμη

λειτουργούν με ζημία, τούτο δε λόγω της υπάρξεως πλεονάζουσας μεταφορικής ικανότητας στην αγορά. Εντούτοις, οι μεσοπρόθεσμες προοπτικές του κλάδου της ευρωπαϊκής αεροπορίας εξακολουθούν να είναι αρκετά ευόινες. Ενόψει των προβλέψεων αυτών, η πλεονάζουσα μεταφορική ικανότητα αποτελεί μάλλον προσωρινό φαινόμενο. Κατά συνέπεια, η Επιτροπή κρίνει ότι η αγορά δεν αντιμετωπίζει διαρθρωτική κρίση πλεονάζουσας μεταφορικής ικανότητας και ότι η κατάσταση του τομέα της αεροπορίας δεν δικαιολογεί γενικές περικοπές της μεταφορικής ικανότητας.

- 16 Αφού αξιολόγησε το Πρόγραμμα, η Επιτροπή κρίνει ότι αυτό μπορεί να αποκαταστήσει την οικονομική και χρηματοοικονομική βιωσιμότητα της Air France και ότι μια γνήσια αναδιάρθρωση της εταιρίας θα συμβάλει στην ανάπτυξη του κλάδου των αεροπορικών μεταφορών στην Ευρώπη, βελτιώνοντας την ανταγωνιστικότητά του· επομένως, θα είναι προς το κοινό συμφέρον. Εντός αυτού του νοηματικού πλαισίου, μια υποσημείωση παραπέμπει στο πρόγραμμα δράσεως της Επιτροπής «Οι προοπτικές της πολιτικής αεροπορίας στην Ευρώπη» [COM (94) 218].
- 17 Κατά την εξέταση του αν η σχεδιαζόμενη ενίσχυση είναι ανάλογη προς τις ανάγκες αναδιάρθρωσεως της Air France, η Επιτροπή κρίνει ότι το μέτρο αυτό είναι συγχρόνως αναγκαίο και ενδεδειγμένο για να παρασχεθούν στην εταιρία τα μέσα που θα της επιτρέψουν να επιτύχει τους στόχους του σχεδίου αναδιάρθρωσεως και να ανακτήσει τη βιωσιμότητά της. Συναφώς, η Επιτροπή εξετάζει τα διάφορα χρεόγραφα που εξέδωσε η Air France μεταξύ του 1989 και του 1993 για να καταλήξει εντεύθεν ότι ο δείκτης δανειακής εξαρτήσεως (χρέος/ίδια κεφάλαια) θα ανέρχεται σε 1,12: 1 κατά το τέλος του 1996. Πράγματι, η διάρθρωση του ισολογισμού του ομίλου Air France έχει ως ακολούθως: ίδια κεφάλαια = 18,65 δισεκατομμύρια FF και χρέος = 20,85 δισεκατομμύρια FF. Η αναλογία αυτή βρίσκεται άνω του μέσου όρου του τομέα της πολιτικής αεροπορίας, όπου η αναλογία 1,5: 1 θεωρείται αποδεκτή. Στη συνέχεια, η Επιτροπή εξηγεί ότι, πέραν της ενισχύσεως, η Air France μπορεί, προκειμένου να βελτιώσει τη χρηματοοικονομική της κατάσταση με δικές της προσπάθειες, μεταξύ άλλων, να αναβάλει τις παραγγελίες αεροσκαφών και να πωλήσει στοιχεία του ενεργητικού. Όσον αφορά την πρώτη δυνατότητα, η Επιτροπή υπογραμμίζει ότι η Air France έχει ήδη αναβάλει ορισμένες παραγγελίες· περαιτέρω αναβολή θα είχε ως συνέπεια να υπερβεί ο μέσος όρος ηλικίας του στόλου τα δέκα έτη, ηλικία ιδιαίτερα μεγάλη για αεροπορική εταιρία που επιδιώκει να ανακτήσει όλη την ανταγωνιστική της δύναμη. Όσον αφορά την πώληση στοιχείων του ενεργητικού, η Επιτροπή επισημαίνει ότι είναι περιορισμένος ο αριθμός των στοιχείων αυτών των οποίων η πώληση θα μπορούσε να αποφέρει αρκετά υψηλά χρηματικά ποσά όπως, για παράδειγμα, οι εταιρίες Meridien, Sabena και Air Inter.

Η Sabena και η Air Inter αποτελούν δύο σημαντικά πρωτεύοντα στοιχεία του ενεργητικού για τις δραστηριότητες αεροπορικών μεταφορών της Air France. Η πώληση των λοιπών στοιχείων του ενεργητικού αποτελεί ήδη μέρος του Προγράμματος και δεν θα μπορούσε, εξάλλου, να καταλήξει σε σημαντική μείωση του ποσού της ενισχύσεως.

- 18 Κατά την εξέταση του κατά πόσον η ενίσχυση αλλοιώνει τους όρους των εμπορικών συναλλαγών σε βαθμό αντιβαίνοντα προς το κοινό συμφέρον, η Επιτροπή παραπέμπει στις δεσμεύσεις που ανέλαβε η Γαλλική Κυβέρνηση κατά τη διοικητική διαδικασία — ιδίως τη δέσμευση ότι η Air France θα είναι ο μόνος δικαιούχος της ενισχύσεως — για να καταλήξει εντεύθεν ότι οι δεσμεύσεις αυτές μετριάζουν τις ανησυχίες της ως προς τα αποτελέσματα της ενισχύσεως, διότι εμποδίζουν κατ' ουσίαν την Air France να χρησιμοποιήσει την ενίσχυση προς επιδότηση των δραστηριοτήτων της Air Inter. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή ανέλυσε τα αποτελέσματα της ενισχύσεως επί των εμπορικών συναλλαγών μόνον όσον αφορά την Air France που αποτελεί τον πραγματικό δικαιούχο της.
- 19 Η Επιτροπή θεωρεί ότι οι δεσμεύσεις αυτές συνεπάγονται σοβαρούς περιορισμούς της ελευθερίας της Air France όσον αφορά τη μεταφορική ικανότητα, την προσφορά και τον καθορισμό των τιμών και ότι την εμποδίζουν να ακολουθήσει επιθετική πολιτική τιμών σε όλα τα δρομολόγια εντός του ΕΟΧ στα οποία εκτελεί πτήσεις. Εξάλλου, κατά τους τέσσερις πρώτους μήνες του 1994 η Air France περιόρισε την προσφορά της στην ευρωπαϊκή αγορά κατά 6,4 % σε σχέση με το αντίστοιχο χρονικό διάστημα του 1993, ενώ η προσφορά όλων των ευρωπαϊκών εταιριών αυξήθηκε κατά μέσον όρο κατά 3,8 %. Περιορίζοντας την προσφορά της Air France κάτω από το επίπεδο αναπτύξεως της αγοράς, θα περιοριστεί το μερίδιό της στην αγορά εντός του ΕΟΧ προς όφελος των ανταγωνιστών της. Επομένως, η ενίσχυση δεν θα θίξει τις εμπορικές συναλλαγές σε βαθμό αντιβαίνοντα προς το κοινό συμφέρον.
- 20 Η Επιτροπή υπογραμμίζει ότι, προκειμένου να αναλυθούν τα αποτελέσματα της ενισχύσεως στον ΕΟΧ, πρέπει να λάβει υπόψη την αυξημένη ελευθέρωση του τομέα των αεροπορικών μεταφορών εντός της Κοινότητας κατόπιν της εκδόσεως το 1992 πλειόνων κανονισμών του Συμβουλίου, καλουμένων «τρίτη δέσμη μέτρων». Στο πλαίσιο αυτό, η Επιτροπή φρονεί ότι η άρση των περιορισμών που προστατεύουν την Air France από τον ανταγωνισμό συνιστά πρόσφορο αντιστάθμισμα, το οποίο δικαιολογεί τη χορήγηση ενισχύσεως συμβιβασόμενης προς το κοινό συμφέρον.

- 21 Τέλος, η Επιτροπή φρονεί ότι τα αρνητικά αποτελέσματα της ενισχύσεως δεν αυξάνονται μέσω της εκμεταλλεύσεως αποκλειστικών δικαιωμάτων ή της εφαρμογής ευνοϊκής μεταχειρίσεως μόνον υπέρ της Air France, δεδομένου ότι οι γαλλικές αρχές δεσμεύθηκαν, αφενός, να τροποποιήσουν τους κανόνες κατανομής της κυκλοφορίας που ισχύουν για το σύστημα αερολιμένων του Παρισιού ώστε οι κανόνες αυτοί να μην εισάγουν διακρίσεις και, αφετέρου, να μεριμνούν ώστε οι εργασίες διευθετήσεως των δύο αεροσταθμών Orly Sud και Orly Ouest να μην αλλοιώσουν τους όρους του ανταγωνισμού εις βάρος των αεροπορικών εταιριών που εξυπηρετούν το αεροδρόμιο του Orly. Η Επιτροπή υπενθυμίζει εξάλλου ότι στις 27 Απριλίου 1994 εξέδωσε μια απόφαση επιβάλλουσα στη Γαλλία την υποχρέωση να επιτρέψει, το αργότερο από τις 27 Οκτωβρίου 1994, στους αερομεταφορείς της Κοινότητας να ασκούν τα δικαιώματά τους μεταφορών στις διαδρομές από το Παρίσι (Orly) μέχρι την Τουλούζη και από το Παρίσι (Orly) μέχρι τη Μασσαλία.
- 22 Τελικώς, η Επιτροπή φρονεί ότι το σύνολο των δεσμεύσεων που ανέλαβαν οι γαλλικές αρχές εξαλείφει τις ανησυχίες που εξέφρασε κατά την έναρξη της διοικητικής διαδικασίας.
- 23 Κατά το άρθρο 1 της προσβαλλομένης αποφάσεως, η ενίσχυση που πρόκειται να χορηγηθεί στην Air France κατά το χρονικό διάστημα από το 1994 έως το 1996, υπό μορφή αυξήσεως κεφαλαίου ύψους 20 δισεκατομμυρίων FF, καταβλητέων σε τρεις δόσεις, και που σκοπεύει στην αναδιάρθρωσή της σύμφωνα με το Πρόγραμμα συμβιβάζεται με την κοινή αγορά και τη συμφωνία για τον ΕΟΧ, δυνάμει του άρθρου 92, παράγραφος 3, στοιχείο γ', της Συνθήκης και του άρθρου 61, παράγραφος 3, στοιχείο γ', της Συμφωνίας για τον ΕΟΧ, υπό τον όρον ότι οι γαλλικές αρχές θα τηρήσουν 16 δεσμεύσεις που περιλαμβάνονται στο εν λόγω άρθρο 1.
- 24 Το άρθρο 2 της προσβαλλομένης αποφάσεως εξαρτά την καταβολή της δεύτερης και της τρίτης δόσεως της ενισχύσεως από την τήρηση των δεσμεύσεων αυτών και από την πραγματική υλοποίηση του Προγράμματος, καθώς και την επίτευξη των αποτελεσμάτων που αυτό προβλέπει, προκειμένου να διασφαλιστεί ότι το ποσό της ενισχύσεως εξακολουθεί να συμβιβάζεται με την κοινή αγορά. Η Γαλλική Κυβέρνηση υποχρεούται να υποβάλει στην Επιτροπή, πριν από την αποδέσμευση της δεύτερης και τρίτης δόσεως της ενισχύσεως το 1995 και το 1996, έκθεση για την πορεία του προγράμματος αναδιρθρώσεως και για

την οικονομική και χρηματοοικονομική κατάσταση της Air France, η δε Επιτροπή θα αναθέσει τον έλεγχο της ορθής εφαρμογής του σχεδίου και της τηρήσεως των όρων από τους οποίους εξαρτάται η έγκριση της ενισχύσεως σε ανεξαρτήτους συμβούλους.

Ένδικες διαδικασίες

- 25 Υπό τις συνθήκες αυτές, οι προσφεύγουσες άσκησαν τις παρούσες προσφυγές, οι οποίες πρωτοκολλήθηκαν στη Γραμματεία του Πρωτοδικείου στις 21 Νοεμβρίου και 22 Δεκεμβρίου 1994 αντιστοίχως.
- 26 Οι έγγραφες διαδικασίες διεξήχθησαν κανονικά.
- 27 Με διατάξεις του Προέδρου του πρώτου πενταμελούς τμήματος του Πρωτοδικείου της 10ης Μαρτίου, 8ης Μαΐου και 12ης Ιουνίου 1995, επετράπη στο Βασίλειο της Δανίας, στο Ηνωμένο Βασίλειο, στο Βασίλειο της Σουηδίας, στο Βασίλειο της Νορβηγίας, στη Maersk Air I/S και στη Maersk Air Ltd (στο εξής: εταιρίες Maersk ή Maersk) να παρέμβουν υπέρ των προσφευγουσών των υποθέσεων που αφορούσε εκάστη αίτηση παρεμβάσεως.
- 28 Με διατάξεις του Προέδρου του πρώτου πενταμελούς τμήματος του Πρωτοδικείου της 12ης Ιουνίου 1995, επετράπη στη Γαλλική Δημοκρατία να παρέμβει υπέρ της καθής.
- 29 Με διατάξεις του Πρωτοδικείου (πρώτο πενταμελές τμήμα) της 12ης Ιουνίου 1995, επετράπη στην Air France να παρέμβει υπέρ της καθής και να αναπτύξει τους ισχυρισμούς της στη γαλλική γλώσσα κατά τις προφορικές διαδικασίες.

- 30 Με απόφαση του Πρωτοδικείου, ο εισηγητής δικαστής ορίστηκε στο δεύτερο πενταμελές τμήμα στο οποίο, ως εκ τούτου, ανατέθηκαν οι υποθέσεις.
- 31 Κατόπιν εκθέσεως του εισηγητή δικαστή, το Πρωτοδικείο (δεύτερο πενταμελές τμήμα) αποφάσισε να προχωρήσει στις προφορικές διαδικασίες χωρίς προηγούμενη διεξαγωγή αποδείξεων. Ωστόσο, κάλεσε τους διαδίκους να αναπτύξουν περαιτέρω πολλούς από τους ισχυρισμούς τους.
- 32 Οι διάδικοι ανέπτυξαν τους ισχυρισμούς τους και απάντησαν στις ερωτήσεις του Πρωτοδικείου κατά την επ' ακροατηρίου συζήτηση που διεξήχθη στις 6 και 7 Μαΐου 1997.
- 33 Κατά τη συζήτηση αυτή, το Πρωτοδικείο διέταξε τη λήψη ενός μέτρου οργάνωσης της διαδικασίας δυνάμει του άρθρου 64 του Κανονισμού Διαδικασίας και κάλεσε τις προσφεύγουσες και τους υπέρ αυτών παρεμβαίνοντες να καταθέσουν στη Γραμματεία τις παρατηρήσεις που είχαν υποβάλει στην Επιτροπή κατά τη διοικητική διαδικασία, καθόσον αυτές δεν είχαν ακόμη κατατεθεί στη δικογραφία. Αφού διατάχθηκε η λήψη του μέτρου αυτού, οι παρατηρήσεις της British Airways plc (στο εξής: British Airways), της TAT European Airlines (στο εξής: TAT), της Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Sweden (στο εξής: SAS), της Euralair international (στο εξής: Euralair) και της Air UK Ltd (στο εξής: Air UK) κατατέθηκαν στη Γραμματεία στις 8 Μαΐου 1997, ενώ οι παρατηρήσεις του Βασιλείου της Δανίας, του Ηνωμένου Βασιλείου, του Βασιλείου της Σουηδίας και του Βασιλείου της Νορβηγίας είχαν ήδη κατατεθεί κατά τη συνεδρίαση.
- 34 Το Πρωτοδικείο (δεύτερο πενταμελές τμήμα), αφού άκουσε επί του ζητήματος αυτού τους διαδίκους κατά τη συνεδρίαση και δεδομένου ότι αυτοί δεν αντέλεξαν, φρονεί ότι πρέπει να συνεκδικασθούν οι δύο υποθέσεις προς έκδοση κοινής αποφάσεως.

Αιτήματα των διαδίκων

35 Οι προσφεύγουσες ζητούν από το Πρωτοδικείο και στις δύο υποθέσεις τα εξής:

- να ακυρώσει την προσβαλλομένη απόφαση·
- να καταδικάσει την Επιτροπή στα δικαστικά έξοδα.

Η προσφεύγουσα της υποθέσεως T-394/94 ζητεί επιπλέον από το Πρωτοδικείο να διατάξει τη λήψη μέτρων οργανώσεως της διαδικασίας και τη διεξαγωγή αποδείξεων, σύμφωνα με τα άρθρα 64 και 65 του Κανονισμού Διαδικασίας, και να απαιτήσει την προσκόμιση όλων των σχετικών φακέλων και εγγράφων που διαθέτει η Επιτροπή.

36 Το Ηνωμένο Βασίλειο ζητεί από το Πρωτοδικείο:

- να ακυρώσει την προσβαλλομένη απόφαση·
- να καταδικάσει την Επιτροπή στα δικαστικά έξοδα, περιλαμβανομένων των εξόδων του Ηνωμένου Βασιλείου.

37 Το Βασίλειο της Δανίας, το Βασίλειο της Σουηδίας και το Βασίλειο της Νορβηγίας ζητούν από το Πρωτοδικείο:

- να ακυρώσει την προσβαλλομένη απόφαση.

38 Οι εταιρίες Maersk ζητούν από το Πρωτοδικείο:

- να ακυρώσει την προσβαλλομένη απόφαση·

— να καταδικάσει την Επιτροπή στα δικαστικά έξοδα της παρεμβάσεώς τους, καθόσον εναπόκειται στο Πρωτοδικείο να αποφανθεί συναφώς.

39 Η Επιτροπή ζητεί από το Πρωτοδικείο:

— να απορρίψει τις προσφυγές·

— να καταδικάσει τις προσφεύγουσες στα δικαστικά έξοδα·

— να καταδικάσει το Βασίλειο της Δανίας, το Ηνωμένο Βασίλειο, το Βασίλειο της Σουηδίας, το Βασίλειο της Νορβηγίας και τις εταιρίες Maersk σε μέρος των δικαστικών εξόδων της Επιτροπής.

40 Η Γαλλική Δημοκρατία ζητεί από το Πρωτοδικείο:

— να απορρίψει τις προσφυγές.

41 Η εταιρία Air France ζητεί από το Πρωτοδικείο:

— να απορρίψει τις προσφυγές·

— να καταδικάσει τις προσφεύγουσες στα δικαστικά έξοδα, περιλαμβανομένων των εξόδων της Air France.

Επί της ουσίας

- 42 Προς στήριξη των προσφυγών τους οι προσφεύγουσες προβάλλουν πλείονες λόγους ακυρώσεως, οι οποίοι μπορούν να καταταγούν σε ομάδες. Στο πλαίσιο της πρώτης ομάδας λόγων ακυρώσεως (I), προσάπτουν στην Επιτροπή, αφενός, ότι παρέβη τους κανόνες που αφορούν τη διοικητική διαδικασία του άρθρου 93, παράγραφος 2, της Συνθήκης, διότι παρέλειψε να συλλέξει επαρκή πληροφοριακά στοιχεία και/ή να παράσχει στους ενδιαφερομένους, μεταξύ των οποίων οι προσφεύγουσες, επαρκή πληροφοριακά στοιχεία ώστε να τους δοθεί η δυνατότητα να ακουστούν προσηκόντως και να ασκήσουν αποτελεσματικά τα δικαιώματα που τους απονέμουν τα άρθρα 93, παράγραφος 2, της Συνθήκης και 62, παράγραφος 1, στοιχείο α', της Συμφωνίας για τον ΕΟΧ. Αφετέρου, οι προσφεύγουσες προσάπτουν στην Επιτροπή ότι δεν απευθύνθηκε σε ανεξαρτήτους εμπειρογνώμονες για την εκτίμηση του αν η επίδικη ενίσχυση συμβιβάζεται με τα άρθρα 92, παράγραφος 3, στοιχείο γ', της Συνθήκης και 61, παράγραφος 3, στοιχείο γ', της Συμφωνίας για τον ΕΟΧ και ότι δεν έλαβε όλα τα αναγκαία μέτρα για να ελέγξει την ακρίβεια των πληροφοριών που της παρέσχαν οι γαλλικές αρχές και η εταιρία Air France.
- 43 Στο πλαίσιο της δεύτερης ομάδας λόγων ακυρώσεως (II), οι προσφεύγουσες προσάπτουν στην Επιτροπή ότι υπέπεσε σε πλείονα σφάλματα κατά την εφαρμογή του άρθρου 92, παράγραφος 3, στοιχείο γ', της Συνθήκης και του άρθρου 61, παράγραφος 3, στοιχείο γ', της Συμφωνίας για τον ΕΟΧ. Στο πλαίσιο αυτό, ισχυρίζονται, καταρχάς, ότι η Επιτροπή παραβίασε την εφαρμοστέα στον τομέα των κρατικών ενισχύσεων αρχή της αναλογικότητας, διότι, πρώτον, κακώς επέτρεψε στην Air France να αγοράσει 17 νέα αεροπλάνα (Α), δεύτερον, κακώς επέτρεψε τη χρηματοδότηση των εξόδων εκμεταλλεύσεως και των επιχειρησιακών μέτρων της Air France (Β), τρίτον, κατέταξε εσφαλμένως τους τίτλους που εξέδωσε η Air France μεταξύ του 1989 και του 1993 (Γ), τέταρτον, εκτίμησε εσφαλμένως τον δείκτη δανειακής εξαρτήσεως της Air France (Δ) και, πέμπτον, κακώς παρέλειψε να απαιτήσει την πώληση ορισμένων στοιχείων του ενεργητικού της Air France που μπορούσαν να εκποιηθούν (Ε). Εξάλλου, οι προσφεύγουσες προσάπτουν στην Επιτροπή ότι κακώς έκρινε ότι η ενίσχυση προοριζόταν για τη διευκόλυνση της αναπτύξεως ορισμένης οικονομικής δραστηριότητας, χωρίς να αλλοιώνει τους όρους των εμπορικών συναλλαγών σε βαθμό αντιβαίνοντα προς το κοινό συμφέρον. Στο πλαίσιο αυτό, οι επικρίσεις τους στρέφονται ιδίως κατά 12 από τους 16 όρους που περιλαμβάνει η εγκρίνουσα την ενίσχυση απόφαση. Τέλος, οι προσφεύγουσες αμφισβητούν, για διαφόρους λόγους, το κατά πόσον το σχέδιο αναδιαρθρώσεως της Air France είναι το ενδεδειγμένο και προσάπτουν στην Επιτροπή ότι κακώς κατέληξε ότι το σχέδιο αυτό ήταν ικανό να αποκαταστήσει την οικονομική βιωσιμότητα της Air France. Στο πλαίσιο των διαφόρων αυτών λόγων, οι προσφεύγουσες προσάπτουν επίσης στην Επιτροπή ότι αιτιολόγησε ανεπαρκώς την προσαλλομένη απόφαση. Η προσφεύγουσα της υποθέσεως T-394/94, British Midland Ltd (στο εξής: British Midland), με τον τελευταίο λόγο της ακυρώσεως ισχυρίζεται ότι συντρέχει παράβαση του άρθρου 155 της Συνθήκης.

I — *Επί των λόγων ακυρώσεως που αντλούνται από την παράτυπη διεξαγωγή της διοικητικής διαδικασίας*

Συνοπτική παράθεση της επιχειρηματολογίας των διαδίκων

- 44 Η προσφεύγουσα της υποθέσεως T-394/94 ισχυρίζεται, κατ' ουσίαν, ότι η διοικητική διαδικασία την οποία θεσπίζει το άρθρο 93, παράγραφος 2, της Συνθήκης διεξάγεται κατ' αντιπαράθεση και ότι, επομένως, η Επιτροπή πρέπει να παρέχει στους ενδιαφερομένους επαρκή πληροφοριακά στοιχεία ώστε να τους δίδεται η δυνατότητα να εκτιμήσουν πλήρως το ενδεχόμενο αποτέλεσμα μιας ενισχύσεως ως προς τους ίδιους. Εν προκειμένω, η ανακοίνωση της Επιτροπής της 3ης Ιουνίου 1994 ήταν ανεπαρκής. Συγκεκριμένα, η Επιτροπή
- δεν εξήγησε πώς υπολογίστηκαν τα 20 δισεκατομμύρια FF,
 - δεν ανέφερε, όσον αφορά την αγορά 17 νέων αεροπλάνων, ποιοι τύποι αεροσκαφών θα αγοράζονταν ούτε από ποιους τύπους αεροσκαφών απετέλειτο ο στόλος,
 - δεν παρέσχε το κείμενο του σχεδίου αναδιαρθρώσεως,
 - δεν εξήγησε πού στηριζόταν ο υπολογισμός της αυξήσεως της παραγωγικότητας της Air France κατά 30 % ή 33,3 %,
 - δεν ανέφερε ποιό ήταν το κόστος των προτεινομένων οικειοθελών αποχωρήσεων,
 - δεν παρέσχε καμία λεπτομέρεια σχετικά με τα στοιχεία του ενεργητικού της Air France ούτε κατένευε τα στοιχεία αυτά σε σχετιζόμενα και μη σχετιζόμενα με τις βασικές δραστηριότητες,
 - δεν εκτίμησε την αξία της αλυσίδας ξενοδοχείων Méridien,

- δεν παρέσχε καμία λεπτομέρεια ως προς την αξία των μετοχών της Air France στην Air Inter, στη Sabena ή σε άλλες εταιρίες ούτε εξήγησε γιατί τα στοιχεία αυτά του ενεργητικού δεν θεωρήθηκαν ως στοιχεία του ενεργητικού μη σχετιζόμενα με τις βασικές δραστηριότητες,
- δεν παρέσχε καμία λεπτομέρεια ως προς το σχέδιο δικτύου της Air France, ώστε να καταστεί δυνατή η εκτίμηση των ενδεχομένων αποτελεσμάτων του επί του ανταγωνισμού,
- δεν παρέσχε καμία λεπτομέρεια ως προς τα «νέα προϊόντα» τα οποία σχεδίαζε να παράσχει η Air France, ώστε να καταστεί δυνατή η αξιολόγηση των αποτελεσμάτων τους επί του ανταγωνισμού,
- δεν είχε στη διάθεσή της τους ετήσιους λογαριασμούς της Air France κατά τον χρόνο εκδόσεως της προσβαλλομένης αποφάσεως,
- δεν εξήγησε γιατί δεν ζήτησε τη γνωστοποίηση των ουσιωδών πληροφοριακών στοιχείων που ήταν αναγκαία για την έκδοση αιτιολογημένης αποφάσεως όσον αφορά το αν η ενίσχυση συμβιβάζεται με την κοινή αγορά,
- δεν έλαβε υπόψη της τις θυγατρικές, ιδίως δε την Air Inter, λόγω του ότι το σχέδιο αναδιαρθρώσεως επικεντρώθηκε αποκλειστικά στην Air France,
- δεν εξήγησε πώς οι προτάσεις για την εφαρμογή των σχεδίων επεκτάσεως της Air France μπορούσαν να συμβιβάζονται με τους σκοπούς της Συνθήκης, υπό το πρίσμα ιδίως της αποτυχίας των δύο προηγούμενων εισφορών κεφαλαίου που αφορούσαν ποσό 5,8 δισεκατομμυρίων FF.

⁴⁵ Με τις παρατηρήσεις που κατέθεσε ενώπιον της Επιτροπής κατά τη διοικητική διαδικασία, η British Midland είχε ήδη θέσει την πλειονότητα των προαναφερθέντων ζητημάτων, ζητώντας από την Επιτροπή, μεταξύ άλλων, να της γνωστοποιήσει το σχέδιο αναδιαρθρώσεως που υπέβαλε η Air France, με το σκεπτικό ότι, χωρίς τη γνωστοποίηση αυτή, δεν θα διέθετε επαρκή πληροφοριακά στοιχεία ώστε να μπορεί να αποφανθεί λυσιτελώς επί του σχεδίου ενισχύσεως.

- 46 Οι προσφεύγουσες της υποθέσεως T-371/94 φρονούν επίσης ότι τα πληροφοριακά στοιχεία που περιέχονται στην ανακοίνωση της 3ης Ιουνίου 1994 ήταν ανεπαρκή. Αν η ανακοίνωση ήταν πιο ακριβής όσον αφορά τις προθέσεις της Air France να αυξήσει τη συχνότητα των πτήσεων της στα επικερδή δρομολόγια, να επεκταθεί στα δρομολόγια μεγάλων αποστάσεων, να εγκαταλείψει τις «άγονες» γραμμές και να επικεντρώσει το ενδιαφέρον της στα δρομολόγια που έχουν ευοίωνες προοπτικές αναπτύξεως, οι προσφεύγουσες θα ήταν σε θέση να βοηθήσουν την Επιτροπή να εκτιμήσει τις πτυχές αυτές του σχεδίου αναδιαρθρώσεως. Εικότερα, η Επιτροπή δεν παρέθεσε τις δικαιολογίες της Air France όσον αφορά την ανάγκη αγοράς 17 νέων αεροσκαφών και, ως εκ τούτου, οι ενδιαφερόμενοι δεν μπόρεσαν να παράσχουν στην Επιτροπή τα αναγκαία πληροφοριακά στοιχεία που θα της επέτρεπαν να εξετάσει με προσοχή και αντικειμενικότητα την πτυχή αυτή της υποθέσεως.
- 47 Οι προσφεύγουσες υπογραμμίζουν εξάλλου ότι η ανακοίνωση ουδόλως αναφέρει τη μονάδα μετρήσεως που εκφράζεται σε «ισοδύναμο διανυθέντων επιβατοχιλιομέτρων» (*équivalent passagers kilomètres transportés*, στο εξής: EPKT). Στην προσβαλλομένη απόφαση είδαν για πρώτη φορά οι προσφεύγουσες αυτή τη μονάδα μετρήσεως, η οποία έχει διαμορφωθεί ειδικώς για την Air France και εφαρμόστηκε στον υπολογισμό των δικών τους τωρινών και μελλοντικών ορίων παραγωγικότητας.
- 48 Οι προσφεύγουσες επισημαίνουν επίσης ότι η Επιτροπή όφειλε να ελέγξει το γαλλικό κείμενο της ανακοίνώσεως όσον αφορά το χωρίο σχετικά με την ενδεχόμενη υπερκεφαλαιοποίηση της Air France. Συγκεκριμένα, η μεταφορά των ORA (*obligations remboursables en actions*, δηλαδή ομολογιών μετατρεψίμων σε μετοχές) και των TSDI (*titres subordonnés à durée indéterminée reconditionnés*, δηλαδή τίτλων μειωμένης εξασφαλίσεως αόριστης διάρκειας, αναπροσαρμοζομένων), κατά το αγγλικό κείμενο, «from the side of the debts into the equity» (από την πλευρά των χρεών στην πλευρά των ιδίων κεφαλαίων) μεταφράστηκε ως μεταφορά «du passif ver l'actif» (από το παθητικό στο ενεργητικό). Αυτή η εσφαλμένη μετάφραση κατέστησε τη διατύπωση ευστόχων σχολίων δυσχερέστερη για τους τρίτους που χρησιμοποίησαν το γαλλικό κείμενο.
- 49 Τέλος, οι προσφεύγουσες φρονούν ότι, λόγω του ότι η υπόθεση είναι περίπλοκη, η Επιτροπή έπρεπε να επικουρείται από ανεξαρτήτους εμπειρογνώμονες ειδικευμένους στην οικονομία, στη χρηματοδότηση και στη διαχείριση των αεροπορικών μεταφορών. Όπως προκύπτει από το άρθρο 2 της προσβαλλομένης αποφάσεως, το οποίο προβλέπει τη συμμετοχή ανεξαρτήτων συμβούλων πριν από την αποδέσμευση της δεύτερης και της τρίτης δόσεως της

ενισχύσεως, η ίδια η Επιτροπή αναγνωρίζει ότι είναι απαραίτητο να ανατεθεί σε εξωτερικούς εμπειρογνώμονες η επαλήθευση της ορθής εφαρμογής του σχεδίου αναδιαρθρώσεως. Συνεπώς, η Επιτροπή δέχεται σιωπηρώς ότι δεν διαθέτει επαρκείς τεχνικές γνώσεις για να προβεί η ίδια στην επαλήθευση αυτή.

- 50 Οι προσφεύγουσες και των δύο υποθέσεων φρονούν ότι η Επιτροπή, εκδίδοντας την προσβαλλομένη απόφαση, επέδειξε υπερβολική βιασύνη ασυμβίβαστη με τον σεβασμό των δικών τους θεμελιωδών δικαιωμάτων και αυτών των λοιπών ενδιαφερομένων. Συγκεκριμένα, η προσβαλλομένη απόφαση εκδόθηκε 16 μόνον εργάσιμες ημέρες μετά τη λήξη της ταχθείσας στους ενδιαφερομένους προθεσμίας για την υποβολή των παρατηρήσεών τους, χρονικό διάστημα το οποίο είναι εξαιρετικά σύντομο για την ανάλυση, συζήτηση και επίλυση των πολύπλοκων προβλημάτων που ανακύπτουν από το επίδικο σχέδιο ενισχύσεως. Ο χρόνος από την ημερομηνία κινήσεως της διαδικασίας του άρθρου 93, παράγραφος 2, της Συνθήκης μέχρι την ημερομηνία εκδόσεως της προσβαλλομένης αποφάσεως (3 Ιουνίου και 27 Ιουλίου 1994) ήταν πράγματι 37 εργάσιμες ημέρες και, συνεπώς, σαφώς συντομότερος από τον μέσον όρο του χρόνου που απαιτείται για παρεμφερείς υποθέσεις.
- 51 Το Βασίλειο της Δανίας υπενθύμισε, κατά την επ' ακροατηρίου συζήτηση, ότι είχε ζητήσει ματαίως από την Επιτροπή, κατά τη διοικητική διαδικασία, να διαβιβάσει στα λοιπά κράτη μέλη την απάντηση της Γαλλικής Κυβερνήσεως στην ανακοίνωση της 3ης Ιουνίου 1994, ώστε αυτά να είναι σε θέση να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους πριν από την έκδοση της αποφάσεως της Επιτροπής.
- 52 Η Επιτροπή αντιτείνει ότι η διαδικασία του άρθρου 93, παράγραφος 2, δεν επιβάλλει κατ' αντιπαράθεση συζήτηση με τους ενδιαφερομένους τρίτους. Οι τρίτοι δεν μπορούν να αξιώνουν να τυγχάνουν της ίδιας μεταχειρίσεως με τον αποδέκτη της τελικής αποφάσεως. Συναφώς, η Επιτροπή παραπέμπει στη νομολογία που έχει διαμορφωθεί στον τομέα του ανταγωνισμού, κατά την οποία τα διαδικαστικά δικαιώματα των καταγγελλόντων δεν είναι της ίδιας εκτάσεως με τα δικαιώματα άμυνας των επιχειρήσεων κατά των οποίων η Επιτροπή διεξάγει την έρευνά της.
- 53 Όσον αφορά την ανακοίνωση με την οποία κινείται η διαδικασία του άρθρου 93, παράγραφος 2, η Επιτροπή υπογραμμίζει ότι η διαδικασία αυτή αποβλέπει αποκλειστικά στο να συλλέξει η Επιτροπή από τους ενδιαφερομένους όλα τα στοιχεία που μπορούν να τη διαφωτίσουν στις μελλοντικές της ενέργειες. Εν

προκειμένω, με την ανακοίνωση της 3ης Ιουνίου 1994, η Επιτροπή απαρίθμησε όλα τα ζητήματα ως προς τα οποία επιθυμούσε να της διαβιβαστούν παρατηρήσεις ώστε να είναι σε θέση να αποφανθεί επί του κοινοποιηθέντος από τις γαλλικές αρχές σχεδίου ενισχύσεως. Στην ανακοίνωση αυτή, η Επιτροπή εξέθεσε όλα τα αναγκαία πληροφοριακά στοιχεία ώστε να παράσχει στους ενδιαφερομένους τη δυνατότητα να εκφράσουν την άποψή τους.

54 Σε γενικότερο πλαίσιο, η Επιτροπή φρονεί ότι δεν μπορεί να περιλαμβάνει στις ανακοινώσεις της παρά μόνο πληροφοριακά στοιχεία τα οποία διαθέτει κατά τον χρόνο της δημοσιεύσεως και τα οποία δεν στερούνται ενδιαφέροντος ούτε καλύπτονται από το επαγγελματικό ή το επιχειρηματικό απόρρητο. Εξάλλου, σκοπός των ανακοινώσεων του άρθρου 93, παράγραφος 2, δεν είναι να εκφράζουν οριστική άποψη αλλά να θέτουν ζητήματα. Όσον αφορά τα πολυάριθμα πληροφοριακά στοιχεία τα οποία, κατά την άποψη των προσφευγουσών, έπρεπε να έχουν περιληφθεί στην ανακοίνωση της 3ης Ιουνίου 1994, η Επιτροπή υπογραμμίζει ότι τα περισσότερα από τα επισημανθέντα θέματα είτε καλύπτονταν από το επιχειρηματικό απόρρητο είτε δεν δημιουργούσαν αμφιβολίες ως προς τις οποίες θα είχε ανάγκη συμπληρωματικών πληροφοριών.

55 Όσον αφορά το χρονικό διάστημα εντός του οποίου εξετάστηκε η υπόθεση, η Επιτροπή υπενθυμίζει ότι το επίδικο σχέδιο ενισχύσεως της κοινοποιήθηκε στις 18 Μαρτίου 1994 και ότι η προσβαλλομένη απόφαση ελήφθη 131 ημέρες αργότερα, στις 27 Ιουλίου 1994. Η απόσταση μεταξύ των δύο αυτών ημερομηνιών είναι περίπου η ίδια με αυτή παρεμφερών υποθέσεων [απόφαση 91/555/ΕΟΚ της Επιτροπής, της 24ης Ιουλίου 1991, περί ενισχύσεων που πρόκειται να χορηγηθούν από τη Βελγική Κυβέρνηση στον αερομεταφορέα SABENA, ΕΕ L 300, σ. 48, στο εξής: απόφαση Sabena, απόφαση 94/118/ΕΚ της Επιτροπής, της 21ης Δεκεμβρίου 1993, σχετικά με την ενίσχυση που χορηγείται από την Ιρλανδική Κυβέρνηση προς τον όμιλο Aer Lingus, επιχείρηση παρέχουσα κυρίως υπηρεσίες στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών, ΕΕ 1994, L 54, σ. 30, στο εξής: απόφαση Aer Lingus, απόφαση 94/698/ΕΚ της Επιτροπής, της 6ης Ιουλίου 1994, σχετικά με την αύξηση κεφαλαίου, τις εγγυήσεις έναντι δανείων και τις υφιστάμενες φορολογικές απαλλαγές υπέρ της TAP, ΕΕ L 279, σ. 29, στο εξής: απόφαση TAP]. Εξάλλου, το γεγονός ότι ο χρόνος αυτός είναι ο συνήθης επιβεβαιώνεται από το άρθρο 10, παράγραφος 3, του κανονισμού (ΕΟΚ) 4064/89 του Συμβουλίου, της 21ης Δεκεμβρίου 1989, για τον έλεγχο των συγκεντρώσεων μεταξύ επιχειρήσεων (ΕΕ L 395, σ. 1, στο εξής: κανονισμός 4064/89), κατά το οποίο η απόφαση που κηρύσσει μια κοινοποιηθείσα συγκέντρωση συμβατή με την κοινή αγορά πρέπει να εκδίδεται εντός προθεσμίας τεσσάρων μηνών.

- 56 Τέλος, η Επιτροπή φρονεί ότι δεν έχει καμία νομική υποχρέωση να απευθύνεται σε εξωτερικούς εμπειρογνώμονες πριν από τη λήψη των αποφάσεών της.

Εκτίμηση του Πρωτοδικείου

Γενικότητες

- 57 Υπενθυμίζεται εκ προοιμίου ότι το επίδικο σχέδιο ενισχύσεως κοινοποιήθηκε επισήμως από τις γαλλικές αρχές στην Επιτροπή η οποία, εφόσον αποφάσισε να κινήσει τη διαδικασία του άρθρου 93, παράγραφος 2, της Συνθήκης, ήταν υποχρεωμένη να τάξει «στους ενδιαφερομένους προθεσμία για να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους».
- 58 Όσον αφορά τον σκοπό του τελευταίου αυτού χωρίου του εν λόγω άρθρου 93, παράγραφος 2, υπενθυμίζεται στη συνέχεια ότι, κατά τη νομολογία του Δικαστηρίου, η διάταξη αυτή σκοπεί, αφενός, να υποχρεώσει την Επιτροπή να φροντίσει για την ενημέρωση όλων των προσώπων που μπορούν να ενδιαφέρονται και να τους παράσχει την ευκαιρία να προβάλουν τα επιχειρήματά τους (απόφαση της 14ης Νοεμβρίου 1984, 323/82, Intermills κατά Επιτροπής, Συλλογή 1984, σ. 3809, σκέψη 17) καθώς και, αφετέρου, να επιτρέψει στην Επιτροπή να διαφωτιστεί πλήρως επί του συνόλου των στοιχείων της υποθέσεως πριν λάβει την απόφασή της (απόφαση της 20ής Μαρτίου 1984, 84/82, Γερμανία κατά Επιτροπής, Συλλογή 1984, σ. 1451, σκέψη 13).
- 59 Όσον αφορά, ειδικότερα, το καθήκον της Επιτροπής να ενημερώνει τους ενδιαφερομένους, το Δικαστήριο έχει αποφανθεί ότι η δημοσίευση ανακοινώσεως στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων* αποτελεί πρόσφορο μέσο γνωστοποίησεως προς όλους τους ενδιαφερομένους της ενάρξεως μιας διαδικασίας (προπαρατεθείσα απόφαση Intermills κατά Επιτροπής, σκέψη 17), διευκρινίζοντας συγχρόνως ότι «η ανακοίνωση αυτή αποβλέπει αποκλειστικά στο να συλλέξει η Επιτροπή από τους ενδιαφερομένους όλα τα στοιχεία που

μπορούν να τη δια φωτίσουν στις μελλοντικές της ενέργειες» (απόφαση της 12ης Ιουλίου 1973, 70/72, Επιτροπή κατά Γερμανίας, Συλλογή τόμος 1972-1973, σ. 609, σκέψη 19). Το Πρωτοδικείο ακολούθησε τη νομολογία αυτή, η οποία απονέμει στους ενδιαφερομένους κατ' ουσίαν τον ρόλο πηγών πληροφοριών για την Επιτροπή στο πλαίσιο της διοικητικής διαδικασίας του άρθρου 93, παράγραφος 2, της Συνθήκης (απόφαση της 22ας Οκτωβρίου 1996, T-266/94, Skibsværftsforeningen κ.λπ. κατά Επιτροπής, Συλλογή 1996, σ. II-1399, σκέψη 256).

60 Επομένως, οι ενδιαφερόμενοι, όχι μόνο δεν μπορούν να επικαλεστούν τα δικαιώματα άμυνας που αναγνωρίζονται στα άτομα κατά των οποίων κινείται η διαδικασία (βλ., συναφώς, την απόφαση του Δικαστηρίου της 17ης Νοεμβρίου 1987, 142/84 και 156/84, BAT και Reynolds κατά Επιτροπής, Συλλογή 1987, σ. 4487, σκέψεις 19 και 20, η οποία αφορά ζητήματα ανταγωνισμού, καθώς και την απόφαση του Δικαστηρίου της 21ης Μαρτίου 1990, C-142/87, Βέλγιο κατά Επιτροπής, Συλλογή 1990, σ. I-959, σκέψη 46), αλλά έχουν μόνον το δικαίωμα να μετέχουν στη διοικητική διαδικασία σε βαθμό επαρκή λαμβανομένων υπόψη των περιστάσεων της συγκεκριμένης περιπτώσεως.

61 Η έκταση όμως των δικαιωμάτων συμμετοχής και πληροφορήσεως που διαθέτουν οι ενδιαφερόμενοι στο πλαίσιο της διοικητικής διαδικασίας του άρθρου 93, παράγραφος 2, της Συνθήκης μπορεί να περιορίζεται διττώς.

62 Αφενός, οσάκις — όπως εν προκειμένω — ένα κράτος μέλος κοινοποιεί στην Επιτροπή σχέδιο ενισχύσεως συνοδευόμενο από δικαιολογητικά έγγραφα και οι αρμόδιες υπηρεσίες της Επιτροπής έχουν στη συνέχεια σειρά συζητήσεων με τους υπαλλήλους του κράτους αυτού, η πληροφόρηση της Επιτροπής μπορεί να είναι ήδη σχετικώς ευρεία, πράγμα που αφήνει περιορισμένο μόνον αριθμό αμφιβολιών οι οποίες είναι δυνατόν να διαλυθούν βάσει των πληροφοριών που παρέχουν οι ενδιαφερόμενοι. Συγκεκριμένα, όσον αφορά τις λεπτομέρειες του σχεδίου της ενισχύσεως, την οικονομική και χρηματοοικονομική κατάσταση, την ανταγωνιστική θέση της δικαιούχου επιχειρήσεως καθώς και την εσωτερική λειτουργία της, η συζήτηση μεταξύ του κράτους μέλους και της Επιτροπής είναι κατ' ανάγκη διεξοδικότερη από τη συζήτηση με τους ενδιαφερομένους. Κατά συνέπεια, μολονότι η Επιτροπή παρέχει στους ενδιαφερομένους γενικές πληρο-

φορίες ως προς τα ουσιώδη στοιχεία του σχεδίου ενισχύσεως, μπορεί να περιορίζεται στο να επικεντρώσει την ανακοίνωσή της, στην Επίσημη Εφημερίδα, στα σημεία του σχεδίου ως προς τα οποία έχει ακόμη ορισμένες αμφιβολίες.

- 63 Αφετέρου, η Επιτροπή υποχρεούται, δυνάμει του άρθρου 214 της Συνθήκης, να μην αποκαλύπτει στους ενδιαφερομένους πληροφορίες που καλύπτονται ως εκ της φύσεώς τους από το επαγγελματικό απόρρητο, ιδίως στοιχεία σχετικά με την εσωτερική λειτουργία της δικαιούχου επιχειρήσεως. Συναφώς, η κατάσταση των ενδιαφερομένων δεν διαφέρει από αυτή των καταγγελλόντων στις υποθέσεις ανταγωνισμού στους οποίους, κατά τη νομολογία του Δικαστηρίου, δεν μπορούν να ανακοινώνονται επιχειρηματικά απόρρητα (απόφαση ΒΑΤ και Reynolds κατά Επιτροπής, προπαρατεθείσα στη σκέψη 60, σκέψη 21).
- 64 Το γεγονός ότι τα προαναφερθέντα δικαιώματα συμμετοχής και πληροφορήσεως, καθόσον αφορούν τη διεξαγωγή και μόνον της διοικητικής διαδικασίας, είναι περιορισμένα δεν αντιφάσκει προς το καθήκον που υπέχει η Επιτροπή από το άρθρο 190 της Συνθήκης να περιλαμβάνει στην τελική της απόφαση, που εγκρίνει το σχέδιο ενισχύσεως, επαρκή αιτιολογία καλύπτουσα όλες τις ουσιώδεις αιτιάσεις που οι ενδιαφερόμενοι, τους οποίους η απόφαση αυτή αφορά άμεσα και ατομικά, προέβαλαν είτε με δική τους πρωτοβουλία είτε κατόπιν των πληροφοριών που τους γνωστοποίησε η Επιτροπή. Έτσι, έστω και αν υποθετεί ότι είναι θεμιτό, σε μια συγκεκριμένη περίπτωση, να προτιμήσει η Επιτροπή να εκμεταλλευθεί άλλες πηγές πληροφοριών και να περιορίσει, κατ' αυτόν τον τρόπο, τη σπουδαιότητα της συμμετοχής των ενδιαφερομένων, τούτο δεν την απαλλάσσει από την υποχρέωση να αιτολογήσει την απόφασή της επαρκώς (βλ., κατωτέρω, σκέψη 96).
- 65 Υπό το φως των ανωτέρω αναπτυχθεισών αρχών πρέπει να εξετασθούν οι φερόμενες παρατυπίες κατά τη διεξαγωγή της διοικητικής διαδικασίας, είναι δε αυτονόητο ότι δεν αμφισβητείται ότι οι προσφεύγουσες και οι υπέρ αυτών παρεμβαίνοντες καθώς και η ACE οι οποίοι, κατά τη διοικητική διαδικασία ενώπιον της Επιτροπής, αντιτάχθηκαν στην έγκριση του επιδίκου σχεδίου ενισχύσεως, πρέπει να θεωρηθούν ως ενδιαφερόμενοι υπό την έννοια του άρθρου 93, παράγραφος 2, της Συνθήκης, όπως έχει ερμηνευθεί από το Δικαστήριο με την απόφαση Intermills κατά Επιτροπής (προπαρατεθείσα στη σκέψη 58, σκέψη 16).

Η ανακοίνωση της 3ης Ιουνίου 1994

- 66 Όσον αφορά, πρώτον, τη φερόμενη ανεπάρκεια της ανακοινώσεως της 3ης Ιουνίου 1994, επισημαίνεται ότι η ανακοίνωση αυτή εμφανίζει
- την οικονομική και χρηματοοικονομική κατάσταση της Air France πριν από την επεξεργασία του σχεδίου ενισχύσεως, ειδικότερα δε τα προηγούμενα σχέδια αναδιαρθρώσεως και τις προηγούμενες εισφορές κεφαλαίου, καθώς και τις συσσωρευθείσες ζημιές της,
 - τα «θέματα» στα οποία «επικεντρώνεται» το νέο σχέδιο αναδιαρθρώσεως,
 - το ποσό της σχεδιαζομένης ενισχύσεως, το οποίο ανέρχεται σε 20 δισεκατομμύρια FF και
 - τις κύριες αμφιβολίες που εξέφρασε η Επιτροπή στο στάδιο αυτό της διαδικασίας όσον αφορά ιδίως τις βελτιώσεις της παραγωγικότητας της Air France, τη διάρθρωση του ομίλου Air France, την ανταγωνιστική θέση της Air France, και το ενδεχόμενο υπερκεφαλαιοποίησής της.

Το Πρωτοδικείο φρονεί ότι η πληροφόρηση αυτή ήταν επαρκής ώστε να παράσχει στους ενδιαφερομένους τη δυνατότητα να προβάλουν λυσιτελώς τα επιχειρήματά τους ενώπιον της Επιτροπής.

- 67 Κατά το μέτρο που οι προσφεύγουσες της υποθέσεως T-371/94 φρονούν ότι η μονάδα μετρήσεως ΕΡΚΤ, το αεροπορικό δίκτυο της Air France και η μελλοντική του ανάπτυξη καθώς και οι λόγοι που δικαιολογούσαν την αγορά των 17 νέων αεροπλάνων έπρεπε επίσης να έχουν περιληφθεί στην ανακοίνωση, η απάντηση της Επιτροπής ότι δεν είχε αμφιβολίες ως προς αυτά τα συγκεκριμένα ζητήματα αρκεί για να δικαιολογήσει το ότι αυτά δεν περιελήφθησαν στην ανακοίνωση, πράγμα το οποίο δεν αποκλείει το δικαίωμα των προσφευγουσών

να ζητήσουν από το Πρωτοδικείο να εξετάσει αν η τελική απόφαση της Επιτροπής περιέχει επαρκή αιτιολογία από πλευράς των στοιχείων αυτών ή ακόμη αν ενέχει πρόδηλα σφάλματα εκτιμήσεως ή νομικά σφάλματα.

- 68 Όσον αφορά τις αιτιάσεις της προσφεύγουσας της υποθέσεως T-394/94 ως προς την παράλειψη γνωστοποίησης των πολυαριθμών προεκτεθεισών λεπτομερειών (βλ., ανωτέρω, σκέψη 44), ορθώς η Επιτροπή επικαλείται το επιχειρηματικό απόρρητο, το οποίο της απαγόρευε να αποκαλύψει στους ανταγωνιστές της Air France κρίσιμα από εμπορικής απόψεως πληροφοριακά στοιχεία σχετικά με την αεροπορική εταιρία. Συγκεκριμένα, το σχέδιο αναδιαρθρώσεως — στο πριν από την έγκρισή του από την Επιτροπή στάδιο και στην αρχή της εφαρμογής του — περιείχε τέτοια στοιχεία και προφανώς δεν εναπέκειτο στους ανταγωνιστές να εκτιμήσουν και να συγκρίνουν με τα δικά τους μέτρα διαχείρισεως καθένα από τα μέτρα αναδιαρθρώσεως που σχεδίαζε η Air France. Διαφορετικά, οι ανταγωνιστές θα μπορούσαν να παρέμβουν στην εσωτερική αναδιάρθρωση της Air France και να επιχειρήσουν να «υπαγορεύσουν» τα μέτρα που θα θεωρούσαν κατάλληλα για αυτήν, αφού θα είχαν λάβει πολύτιμες πληροφορίες για την ανταγωνιστριά τους. Η ανάλυση αυτή δεν αποδυναμώνεται από το ότι άλλοι ενδιαφερόμενοι, όπως η ACE (σ. 27, τελευταίο εδάφιο, των παρατηρήσεών της), προφανώς κατόρθωσαν να προμηθευθούν το σχέδιο αναδιαρθρώσεως. Τούτο δεν μπορεί να ωθήσει την Επιτροπή να παραβεί το άρθρο 214 της Συνθήκης.
- 69 Πρέπει να προστεθεί ότι οι ετήσιοι λογαριασμοί της Air France για το 1993 δημοσιεύθηκαν στο *Bulletin des annonces légales obligatoires* (Δελτίο υποχρεωτικών εκ του νόμου ανακοινώσεων) της 17ης Ιουνίου 1994, στη σ. 10207 (σημείο 319 του υπομνήματος παρεμβάσεως της Air France στην υπόθεση T-371/94) και, συνεπώς, οι ενδιαφερόμενοι είχαν πρόσβαση σ' αυτούς. Κατά συνέπεια, οι ενδιαφερόμενοι δεν μπορούν να προσάπτουν στην Επιτροπή ότι δεν αποκάλυψε τα οριστικά αριθμητικά στοιχεία με την ανακοίνωση της 3ης Ιουνίου και ότι έλαβε την τελική της απόφαση χωρίς να γνωρίζει τα δεδομένα αυτά.
- 70 Τέλος, η προσαπτομένη στην Επιτροπή αιτίαση, ότι δεν φρόντισε να λάβει ουσιώδη πληροφοριακά στοιχεία πριν από την έκδοση της τελικής της αποφάσεως και ότι δεν έλεγξε επαρκώς όλες τις σημαντικές πτυχές της υποθέσεως, συνίσταται απλώς σε γενικούς ισχυρισμούς και υποθέσεις που δεν ενισχύονται από κανένα συγκεκριμένο αποδεικτικό στοιχείο. Συνεπώς, η Επιτροπή μπορούσε να περιοριστεί στο να απαντήσει ότι είχε πράγματι λάβει όλα τα χρήσιμα και αναγκαία πληροφοριακά στοιχεία, τα οποία έλεγξε διεξοδικά. Εξάλλου, η

αιτίαση αυτή αφορά, στην πραγματικότητα, όχι το στάδιο της ανακοινώσεως της 3ης Ιουνίου 1994, αλλά το μεταγενέστερο στάδιο της εκδόσεως της προσβαλλομένης αποφάσεως. Το ίδιο ισχύει για τις δύο τελευταίες αιτιάσεις που προέβαλε η προσφεύγουσα της υποθέσεως T-394/94 (βλ., ανωτέρω, σκέψη 44), οι οποίες αποτελούν, στην πραγματικότητα, αιτιάσεις στρεφόμενες κατά της νομιμότητας της προσβαλλομένης αποφάσεως όσον αφορά την αιτιολογία και την ουσιαστική εκτίμηση. Κατά συνέπεια, θα εξεταστούν κατωτέρω εντός διαφορετικού πλαισίου.

Το χρονικό διάστημα εντός του οποίου εξετάστηκε η υπόθεση

- 71 Οι προσφεύγουσες φρονούν ότι, λόγω της πολυπλοκότητας του επίδικου σχεδίου ενισχύσεως, το χρονικό διάστημα εντός του οποίου η Επιτροπή εξέτασε την υπόθεση πριν εκδώσει την προσβαλλομένη απόφαση ήταν υπερβολικά σύντομο. Συναφώς, επισημαίνεται καταρχάς ότι κανένα κείμενο της Συνθήκης ή της κοινοτικής νομοθεσίας δεν προβλέπει ότι οι αποφάσεις στον τομέα των κρατικών ενισχύσεων, οι οποίες εκδίδονται μετά την ολοκλήρωση της διαδικασίας του άρθρου 93, παράγραφος 2, της Συνθήκης, πρέπει να εκδίδονται εντός συγκεκριμένου χρόνου. Εξάλλου, έστω και αν υποθεθεί ότι η Επιτροπή ενήργησε υπερβολικά εσπευσμένα και δεν εξέτασε για αρκετό χρόνο το επίδικο σχέδιο, η συμπεριφορά αυτή δεν μπορεί αφεαυτής να δικαιολογήσει την ακύρωση της προσβαλλομένης αποφάσεως. Η ακύρωση προϋποθέτει μάλλον ότι η εν λόγω συμπεριφορά συνεπάγεται την παραβίαση συγκεκριμένων διαδικαστικών κανόνων ή του καθήκοντος αιτιολογήσεως ή ότι θίγει την εσωτερική νομιμότητα της προσβαλλομένης αποφάσεως. Κατά συνέπεια, χωρίς να είναι ανάγκη να αποφανθεί το Πρωτοδικείο επί του αν ασκεί επιρροή η πρακτική λήψεως αποφάσεων της Επιτροπής στον τομέα των συγκεντρώσεων, ο λόγος αυτός ακυρώσεως πρέπει να απορριφθεί.

Οι εξωτερικοί εμπειρογνώμονες

- 72 Η κατά της Επιτροπής αιτίαση ότι δεν απευθύνθηκε σε εξωτερικούς εμπειρογνώμονες για την επεξεργασία της προσβαλλομένης αποφάσεως είναι προδήλως αβάσιμη, δεδομένου ότι καμία διάταξη της Συνθήκης ή της κοινοτικής νομοθεσίας δεν επιβάλλει την υποχρέωση αυτή στην Επιτροπή. Πρέπει να προστεθεί ότι, εν πάση περιπτώσει, η Επιτροπή είχε στη διάθεσή της σχετικώς πολυάριθμα πληροφοριακά στοιχεία για τον τομέα των αεροπορικών μεταφορών πριν από την έκδοση της προσβαλλομένης αποφάσεως. Συναφώς, πρέπει

να υπομνησθεί ότι η Επιτροπή είχε ήδη εξοικειωθεί με την κατάσταση των αεροπορικών μεταφορών, η οποία αποτέλεσε αντικείμενο μεταξύ άλλων της εκθέσεως «Expanding Horizons» που δημοσίευσε στην αρχή του 1994 η «Επιτροπή σοφών», του προγράμματος «Οι προοπτικές της πολιτικής αεροπορίας στην Ευρώπη», καθώς και δημοσιεύσεων της International Air Transport Association (IATA) και της Association of European Airlines (AEA). Εξάλλου, η Επιτροπή έχει εκδώσει άλλες αποφάσεις στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών, όπως οι αποφάσεις Sabena, Aer Lingus και TAP (προπαρατεθείσες στη σκέψη 55). Τέλος, από κανένα συγκεκριμένο στοιχείο της υπό κρίση υποθέσεως δεν προκύπτει ότι η Επιτροπή είχε ανάγκη εξωτερικών εμπειρογνομώνων.

Το μεταφραστικό σφάλμα

- 73 Το σφάλμα στο γαλλικό κείμενο της ανακοινώσεως της 3ης Ιουνίου 1994, το οποίο επισημαίνουν οι προσφεύγουσες της υποθέσεως T-371/94, είναι τόσο πρόδηλο ώστε οι ειδήμονες του αεροπορικού τομέα μπορούσαν εύκολα να το αντιληφθούν. Πράγματι, είναι προφανές ότι τα χρεόγραφα ενός δανείου δεν μπορούν, σύμφωνα με τις αρχές της λογιστικής, να μεταφερθούν «du passif ver l'actif» («από το ενεργητικό στο παθητικό», «from the side of the debts into the equity», σύμφωνα με το αγγλικό κείμενο της ανακοινώσεως), αλλά ότι ο χαρκτηρισμός τους πρέπει να γίνεται εντός του παθητικού και μόνον, όπου αποτελούν είτε ίδια κεφάλαια είτε χρέη.
- 74 Εν πάση περιπτώσει, η Επιτροπή επισήμανε ρητώς, στο χωρίο αυτό της ανακοινώσεώς της, ότι έπρεπε ακόμη να εξετάσει σε βάθος την κατάταξη των επιμάχων τίτλων. Εξ αυτού συνάγεται ότι η εκτίμηση της Επιτροπής δεν ήταν ακόμη οριστική, τούτο δε όσον αφορά ωσαύτως το σημείο που αλλοιώθηκε από το προαναφερθέν σφάλμα. Συνεπώς, το σφάλμα αυτό δεν μπορεί να θίξει τη νομιμότητα της διοικητικής διαδικασίας, δεδομένου ότι το αποφασιστικό ζήτημα στο πλαίσιο αυτό είναι το αν και η προσβαλλομένη απόφαση επηρεάστηκε από το σφάλμα αυτό, πράγμα το οποίο δεν ισχυρίστηκαν καν οι προσφεύγουσες.

Η συμμετοχή των λοιπών κρατών μελών

- 75 Ο λόγος ακυρώσεως τον οποίο το Βασίλειο της Δανίας αντλεί από το ότι η Επιτροπή όφειλε να διαβιβάσει στα λοιπά κράτη μέλη την απάντηση της Γαλλικής Κυβερνήσεως στην ανακοίνωση της 3ης Ιουνίου 1994 πρέπει να απορριφθεί ως απαράδεκτος, διότι δεν προβλήθηκε από τις προσφεύγουσες. Πράγματι, δεδομένου ότι οι παρεμβαίνοντες πρέπει, δυνάμει του άρθρου 116, παράγραφος 3, του Κανονισμού Διαδικασίας, να αποδεχθούν τη δίκη στο στάδιο που αυτή βρίσκεται κατά τον χρόνο της παρεμβάσεώς τους και ότι, δυνάμει του άρθρου 37, τέταρτο εδάφιο, του Οργανισμού (ΕΚ) του Δικαστηρίου, το αίτημα της παρεμβάσεώς τους δεν μπορεί να έχει άλλο αντικείμενο από την υποστήριξη των αιτημάτων του ενός των διαδίκων, το Βασίλειο της Δανίας ως παρεμβαίνον, δεν νομιμοποιείται να προβάλει τον λόγο αυτό ακυρώσεως (βλ., συναφώς, την απόφαση του Δικαστηρίου της 24ης Μαρτίου 1993, C-313/90, CIRFS κ.λπ. κατά Επιτροπής, Συλλογή 1993, σ. I-1125, σκέψεις 19 έως 22).
- 76 Εν πάση περιπτώσει, το άρθρο 93 της Συνθήκης δεν υποχρεώνει την Επιτροπή να διαβιβάζει στα λοιπά κράτη μέλη τις παρατηρήσεις που έλαβε από την κυβέρνηση του κράτους που ζητεί να του επιτραπεί η χορήγηση ενισχύσεως. Αντιθέτως, από το άρθρο 93, παράγραφος 2, τρίτο εδάφιο, της Συνθήκης, προκύπτει ότι τα λοιπά κράτη μέλη δεν αναμιγνύονται σε συγκεκριμένο φάκελο ενισχύσεως παρά μόνο στην περίπτωση που ο φάκελος αυτός φέρεται, κατόπιν αιτήματος του ενδιαφερομένου κράτους, ενώπιον του Συμβουλίου.

Συμπεράσματα

- 77 Από τα ανωτέρω προκύπτει ότι η διαδικασία του άρθρου 93, παράγραφος 2, της Συνθήκης, η οποία διεξήχθη εν προκειμένω, δεν ενέχει καμία τυπική πλημμέλεια και, ως εκ τούτου, οι σχετικοί λόγοι ακυρώσεως πρέπει να απορριφθούν.

II — *Επί των λόγων ακυρώσεως που αντλούνται από σφάλματα εκτιμήσεως και νομικά σφάλματα στα οποία υπέπεσε η Επιτροπή κατά παράβαση του άρθρου 92, παράγραφος 3, στοιχείο γ', της Συνθήκης και του άρθρου 61, παράγραφος 3, στοιχείο γ', της Συμφωνίας για τον ΕΟΧ*

Γενικότητες

- 78 Στην προσβαλλομένη απόφαση, η Επιτροπή εξέτασε τη νομιμότητα της επίδικης ενισχύσεως από πλευράς του άρθρου 92, παράγραφος 3, στοιχείο γ', της Συνθήκης και του άρθρου 61, παράγραφος 3, στοιχείο γ', της Συμφωνίας για τον ΕΟΧ. Στο πλαίσιο της εξετάσεως αυτής διεπίστωσε ότι μια γνήσια αναδιάρθρωση της Air France θα ήταν προς το κοινό συμφέρον, ότι το ποσό της ενισχύσεως δεν φαινόταν υπερβολικό και ότι η ενίσχυση δεν αλλοίωνε τους όρους των εμπορικών συναλλαγών σε βαθμό αντιβαίνοντα προς το κοινό συμφέρον.
- 79 Κατά παγία νομολογία, η Επιτροπή διαθέτει ευρεία διακριτική ευχέρεια κατά την εφαρμογή του άρθρου 92, παράγραφος 3, της Συνθήκης (βλ., επί παραδείγματι, τις αποφάσεις του Δικαστηρίου της 17ης Σεπτεμβρίου 1980, 730/79, Philip Morris κατά Επιτροπής, Συλλογή τόμος 1980/III, σ. 13, σκέψεις 17 και 24, της 24ης Φεβρουαρίου 1987, 310/85, Deuflil κατά Επιτροπής, Συλλογή 1987, σ. 901, σκέψη 18, και της 14ης Φεβρουαρίου 1990, C-301/87, Γαλλία κατά Επιτροπής, Συλλογή 1990, σ. I-307, σκέψη 49). Δεδομένου ότι αυτή η διακριτική ευχέρεια συνεπάγεται πολύπλοκες εκτιμήσεις οικονομικής και κοινωνικής φύσεως, ο δικαστικός έλεγχος μιας αποφάσεως της Επιτροπής, ληφθείσας στο πλαίσιο αυτό, πρέπει να περιορίζεται στον έλεγχο του αν τηρήθηκαν οι κανόνες διαδικασίας και αιτιολογήσεως, αν υφίσταντο τα πραγματικά περιστατικά που ελήφθησαν υπόψη για την αμφισβητούμενη επιλογή, αν υφίσταται πρόδηλη πλάνη κατά την εκτίμηση των περιστατικών αυτών ή κατάχρηση εξουσίας (απόφαση του Δικαστηρίου της 29ης Φεβρουαρίου 1996, C-56/93, Βέλγιο κατά Επιτροπής, Συλλογή 1996, σ. I-723, σκέψη 11, και παρατιθέμενη νομολογία). Ειδικότερα, δεν εναπόκειται στο Πρωτοδικείο να υποκαταστήσει τον εκδόντα την απόφαση στην οικονομική του εκτίμηση (απόφαση του Δικαστηρίου της 15ης Ιουνίου 1993, C-225/91, Matra κατά Επιτροπής, Συλλογή 1993, σ. I-3203, σκέψη 23). Το Πρωτοδικείο φρονεί ότι η νομολογία αυτή είναι εξίσου λυσιτελής για την εξέταση δυνάμει του άρθρου 61, παράγραφος 3, στοιχείο γ', της Συμφωνίας για τον ΕΟΧ.
- 80 Εν προκειμένω, η Επιτροπή υπογραμμίζει ότι μέρος των λόγων ακυρώσεως που προβάλλουν οι προσφεύγουσες στηρίζεται σε γεγονότα μεταγενέστερα της εκδόσεως της προσβαλλομένης αποφάσεως. Οι προσφεύγουσες αντιτείνουν ότι

ορισμένα από τα μεταγενέστερα αυτά γεγονότα εντάσσονται σε μια αδιάκοπη αλληλουχία πραγματικών περιστατικών τα οποία όφειλε να γνωρίζει η Επιτροπή. Εξάλλου, ορισμένα μεταγενέστερα πραγματικά περιστατικά επαληθεύουν σαφώς τα σχόλια που έκαναν οι προσφεύγουσες στο πλαίσιο της διοικητικής διαδικασίας.

- 81 Συναφώς, πρέπει να υπομνησθεί ότι, στο πλαίσιο προσφυγής ακυρώσεως δυνάμει του άρθρου 173 της Συνθήκης, η νομιμότητα μιας κοινοτικής πράξεως πρέπει να εκτιμάται σε συνάρτηση με τα πραγματικά και νομικά στοιχεία που υφίστανται κατά τον χρόνο της εκδόσεώς της (απόφαση του Δικαστηρίου της 7ης Φεβρουαρίου 1979, 15/76 και 16/76, Γαλλία κατά Επιτροπής, Συλλογή τόμος 1979/I, σ. 141, σκέψη 7, και απόφαση του Πρωτοδικείου της 15ης Ιανουαρίου 1997, T-77/95, SFEI κ.λπ. κατά Επιτροπής, Συλλογή 1997, σ. II-1, σκέψη 74) και δεν είναι δυνατό να εξαρτάται από αναδρομικές εκτιμήσεις που αφορούν τον βαθμό αποτελεσματικότητας της πράξεως (απόφαση του Δικαστηρίου της 7ης Φεβρουαρίου 1973, 40/72, Schröder, Συλλογή τόμος 1972-1973, σ. 397, σκέψη 14). Ειδικότερα, οι πολύπλοκες εκτιμήσεις στις οποίες προβαίνει η Επιτροπή πρέπει να εξετάζονται μόνο σε συνάρτηση με τα στοιχεία που είχε στη διάθεσή της η Επιτροπή κατά τον χρόνο που τις πραγματοποίησε (αποφάσεις του Δικαστηρίου της 10ης Ιουλίου 1986, 234/84, Βέλγιο κατά Επιτροπής, Συλλογή 1986, σ. 2263, σκέψη 16, και της 26ης Σεπτεμβρίου 1996, C-241/94, Γαλλία κατά Επιτροπής, Συλλογή 1996, σ. I-4551, σκέψη 33).

- 82 Υπό το πρίσμα των προαναφερθεισών αρχών πρέπει να εξετασθούν οι επί της ουσίας λόγοι ακυρώσεως και ισχυρισμοί που προβάλλουν εν προκειμένω οι προσφεύγουσες, οι οποίοι βάζουν κατά της εκτιμήσεως της αναλογικότητας του ποσού της ενισχύσεως, της εκτιμήσεως του αντικτύπου της ενισχύσεως στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας του ΕΟΧ και της εκτιμήσεως περί του αν το σχέδιο αναδιαρθρώσεως που συνοδεύει την επίδικη ενίσχυση είναι ενδεδειγμένο.

Επί των λόγων ακυρώσεως που αντλούνται από την παραβίαση της εφαρμοστέας στον τομέα των κρατικών ενισχύσεων αρχής της αναλογικότητας

- 83 Με τις αιτιάσεις αυτές, οι προσφεύγουσες και οι υπέρ αυτών παρεμβαίνουσες προσάπτουν στην Επιτροπή ότι επέτρεψε ενίσχυση υπερβολικού ποσού σε σχέση με τις ανάγκες αναδιαρθρώσεως της Air France. Οι αιτιάσεις αυτές στη-

ρίζονται, κατ' ουσίαν, στην απόφαση Philip Morris κατά Επιτροπής (προπαρατεθείσα στη σκέψη 79, σκέψη 17), με την οποία το Δικαστήριο έκρινε ότι δεν μπορεί να επιτραπεί στα κράτη μέλη να προβαίνουν σε καταβολές που θα βελτώναν την κατάσταση της δικαιούχου της ενισχύσεως επιχειρήσεως «χωρίς να είναι απαραίτητες για την επίτευξη των σκοπών που προβλέπει το άρθρο 92, παράγραφος 3».

A — Επί της αιτιάσεως ότι κακώς η Επιτροπή επέτρεψε στην Air France να αγοράσει 17 νέα αεροπλάνα

Συνοπτική παράθεση της επιχειρηματολογίας των διαδίκων

- 84 Οι προσφεύγουσες φρονούν ότι ήταν δυσανάλογη η έγκριση ενισχύσεως η οποία είχε ως σκοπό να παράσχει στην Air France τη δυνατότητα να αγοράσει 17 νέα αεροπλάνα. Είναι πρόδηλον ότι η Επιτροπή κακώς κατέληξε ότι το ποσό της ενισχύσεως δεν μπορούσε να μειωθεί με την ακύρωση ή την αναβολή της παραγγελίας της Air France ποσού 11,5 δισεκατομμυρίων FF. Πράγματι, το κόστος της αναγκαίας περιοδικής ανανεώσεως του στόλου αποτελεί επένδυση σε κεφαλαιουχικά αγαθά και υπάγεται, καταρχήν, στα συνήθη έξοδα εκμεταλλεύσεως μιας αεροπορικής εταιρίας. Αυτό το είδος ανανεώσεως έπρεπε να πραγματοποιηθεί χωρίς κρατική ενίσχυση. Εν πάση περιπτώσει, η αγορά νέων αεροσκαφών δεν ήταν απαραίτητη για την Air France.
- 85 Οι προσφεύγουσες της υποθέσεως Τ-371/94 προσάπτουν επίσης στην Επιτροπή ότι αιτιολόγησε ανεπαρκώς το σημείο αυτό, μολονότι πληροφορήθηκε, κατά τη διάρκεια της διοικητικής διαδικασίας, ότι η αγορά 17 νέων αεροπλάνων δεν αποτελούσε ουσιώδες στοιχείο του σχεδίου αναδιαρθρώσεως της Air France και συνεπώς έπρεπε να ακυρωθεί. Η Επιτροπή δεν εξέτασε προσεκτικά τα σχόλια των τρίτων σε απάντηση στην ανακοίνωση της 3ης Ιουνίου 1994. Η προσφεύγουσα της υποθέσεως Τ-394/94 και οι παρεμβαίνουσες Maersk υπογραμμίζουν, γενικώς, ότι η Επιτροπή αμέλησε να περιλάβει στην απόφαση πρόσφορη αιτιο-

λογία, παραλείποντας μεταξύ άλλων να λάβει δεόντως υπόψη τις λεπτομερείς παρατηρήσεις που υπέβαλαν οι τρίτοι κατά τη διοικητική διαδικασία.

86 Η Επιτροπή υπογραμμίζει ότι ήταν αναγκαίο για την Air France να αγοράσει τα 17 νέα αεροπλάνα. Συναφώς, υπενθυμίζει το χωρίο της προσβαλλομένης απόφασης κατά το οποίο οι υψηλές λειτουργικές δαπάνες της Air France οφειλόταν εν μέρει στην ανομοιογένεια του στόλου της, του οποίου η ορθολογική οργάνωση προβλεπόταν ως εκ τούτου στο σχέδιο αναδιαρθρώσεως (ΕΕ L 254, σ. 75 και 76). Το σχέδιο αυτό δεν συνεπάγεται τη μείωση του μέσου όρου ηλικίας των αεροσκαφών του στόλου της Air France, αλλ' απλώς καθυστερεί την αύξηση του μέσου αυτού όρου. Εξάλλου, τα νέα αεριωθούμενα αεροπλάνα καταναλώνουν σαφώς λιγότερα καύσιμα, είναι σύμφωνα με τις κανονιστικές διατάξεις περί προστασίας του περιβάλλοντος και το κόστος επισκευής και συντηρήσεώς τους είναι χαμηλό. Τέλος, τα αεροπλάνα αυτά ελκύουν περισσότερο τους επιβάτες.

87 Όσον αφορά την υποχρέωση αιτιολογήσεως που υπέχει, η Επιτροπή φρονεί ότι η προσβαλλομένη απόφαση συνάδει προς τις διατάξεις του άρθρου 190 της Συνθήκης. Πράγματι, αρκεί να παρατίθενται στην απόφαση τα κύρια νομικά και πραγματικά στοιχεία επί των οποίων στηρίζεται και τα οποία είναι αναγκαία για την κατανόηση του συλλογισμού βάσει του οποίου έκρινε η Επιτροπή (απόφαση του Δικαστηρίου της 4ης Ιουλίου 1963, 24/62, Γερμανία κατά Επιτροπής, Συλλογή τόμος 1954-1964, σ. 909, 914). Δεν απαιτείται να λαμβάνει θέση η Επιτροπή επί όλων των πραγματικών και νομικών ζητημάτων που τέθηκαν από κάθε ενδιαφερόμενο κατά τη διάρκεια της διοικητικής διαδικασίας (βλ., επί παραδείγματι, την απόφαση του Δικαστηρίου της 29ης Οκτωβρίου 1980, 209/78 έως 215/78 και 218/78, Van Landewyck κ.λπ. κατά Επιτροπής, Συλλογή τόμος 1980/III, σ. 207, σκέψη 66). Τέλος, η επιταγή της αιτιολογήσεως πρέπει να εκτιμάται με γνώμονα τα πραγματικά περιστατικά της συγκεκριμένης υποθέσεως, ιδίως το περιεχόμενο της πράξεως, τη φύση των προβληθέντων λόγων και το συμφέρον που έχουν ενδεχομένως οι αποδέκτες στην παροχή εξηγήσεων. Η Επιτροπή φρονεί ότι οι διατυπωθείσες από την προαναφερθείσα νομολογία προϋποθέσεις τηρήθηκαν πλήρως στην προσβαλλομένη απόφαση, η οποία εκθέτει σε 17 σελίδες της Επίσημης Εφημερίδας όλα τα ουσιώδη πραγματικά και νομικά στοιχεία που αποτελούν το πλαίσιο της παρούσας υποθέσεως και η οποία συνοψίζει επίσης τις αντιρρήσεις που προέβαλαν οι τρίτοι κατά τη διάρκεια της διοικητικής διαδικασίας. Η Επιτροπή αρνείται ιδίως ότι δεν έλαβε υπόψη της τις υποβληθείσες κατά τη διοικητική διαδικασία παρατηρήσεις. Οι παρατηρήσεις αυτές εξετάστηκαν δεόντως και διαβιβάστηκαν στις γαλλικές αρχές προς σχολιασμό.

Εκτίμηση του Πρωτοδικείου

- 88 Ενόψει των αιτιάσεων που προβάλλουν οι προσφεύγουσες, το Πρωτοδικείο φρονεί ότι πρέπει να ελεγχθεί, πρώτον, αν η προσβαλλομένη απόφαση στερείται επαρκούς αιτιολογίας όσον αφορά το ότι επιτράπη στην Air France να αγοράσει 17 νέα αεροπλάνα. Συναφώς, πρέπει να υπομνησθεί καταρχάς ότι, ενόψει της παγίας νομολογίας κατά την οποία κάθε ενδεχόμενη έλλειψη αιτιολογίας μπορεί να εξετάζεται αυτεπαγγέλτως (αποφάσεις του Δικαστηρίου της 20ής Μαρτίου 1959, 18/57, Nold κατά Ανωτάτης Αρχής, Συλλογή τόμος 1954-1964, σ. 323, και της 20ής Φεβρουαρίου 1997, C-166/95 P, Επιτροπή κατά Daffix, Συλλογή 1997, σ. I-983, σκέψεις 24 και 25, καθώς και του Πρωτοδικείου της 2ας Ιουλίου 1992, T-61/89, Dansk Pelsdyravlerforening κατά Επιτροπής, Συλλογή 1992, σ. II-1931, σκέψη 129), το Πρωτοδικείο κάλεσε τις προσφεύγουσες και τους υπέρ αυτών παρεμβαίνοντες να καταθέσουν τις παρατηρήσεις που υπέβαλαν ενώπιον της Επιτροπής κατά τη διοικητική διαδικασία ως ενδιαφερόμενοι υπό την έννοια του άρθρου 93, παράγραφος 2, της Συνθήκης, καθόσον οι παρατηρήσεις αυτές δεν κατατέθηκαν ακόμη στη δικογραφία (βλ., ανωτέρω, σκέψη 33).
- 89 Σύμφωνα με την παγία νομολογία του Δικαστηρίου, από την αιτιολογία που επιβάλλει το άρθρο 190 της Συνθήκης πρέπει να εμφανίζεται κατά τρόπο σαφή και μη διφορούμενο η συλλογιστική της κοινοτικής αρχής που εκδίδει την προσβαλλομένη πράξη, κατά τρόπο που να καθιστά δυνατό στον κοινοτικό δικαστή να ασκεί τον έλεγχό του και στους ενδιαφερομένους να γνωρίζουν τους λόγους που δικαιολογούν τη λήψη του μέτρου για να υπερασπίσουν τα δικαιώματά τους (βλ. την απόφαση του Δικαστηρίου της 14ης Φεβρουαρίου 1990, C-350/88, Delacre κ.λπ. κατά Επιτροπής, Συλλογή 1990, σ. I-395, σκέψη 15, και την παρατιθέμενη νομολογία).
- 90 Όσον αφορά την έννοια του όρου «ενδιαφερόμενοι» κατά την προπαρατεθείσα νομολογία, το Δικαστήριο έκρινε, σε μια υπόθεση που αφορούσε απόφαση με την οποία η Επιτροπή αρνήθηκε να εγκρίνει ένα καταρτισθέν από κράτος μέλος σχέδιο ενισχύσεως υπέρ ημεδαπής επιχειρήσεως, ότι η υποχρέωση αιτιολογήσεως πρέπει να εκτιμάται σε συνάρτηση ιδίως με το συμφέρον που έχουν ενδεχομένως στην παροχή διευκρινίσεων οι αποδέκτες «ή άλλα πρόσωπα τα οποία» η προσβαλλομένη πράξη «αφορά άμεσα και ατομικά», κατά την έννοια του άρθρου 173 της Συνθήκης (απόφαση της 13ης Μαρτίου 1985, 296/82 και 318/82, Κάτω Χώρες και Leeuwarder Papierwarenfabriek κατά Επιτροπής, Συλλογή 1985, σ. 809, σκέψη 19).

- 91 Στη συνέχεια, το Δικαστήριο διευκρίνισε ότι η επιχείρηση που ανταγωνίζεται τη δικαιούχο της ενισχύσεως επιχείρηση πρέπει να λογίζεται ως «ενδιαφερόμενη» υπό την έννοια του άρθρου 93, παράγραφος 2, της Συνθήκης και, λόγω της ιδιότητάς της αυτής, να θεωρείται ότι η απόφαση της Επιτροπής που επέτρεψε την καταβολή της επίμαχης ενισχύσεως την αφορά άμεσα και ατομικά. Συγχρόνως, το Δικαστήριο υπενθύμισε επίσης ότι ως ενδιαφερόμενοι, υπό την έννοια του άρθρου 92, παράγραφος 3, της Συνθήκης, προσδιορίστηκαν ήδη τα πρόσωπα, οι επιχειρήσεις ή ενώσεις των οποίων τα συμφέροντα θίγονται, ενδεχομένως, από τη χορήγηση της ενισχύσεως, δηλαδή ιδίως οι ανταγωνιστικές επιχειρήσεις και οι επαγγελματικές οργανώσεις (βλ. την απόφαση της 19ης Μαΐου 1993, C-198/91, Cook κατά Επιτροπής, Συλλογή 1993, σ. I-2487, σκέψεις 25 και 26, και την παρατιθέμενη νομολογία).
- 92 Συνεπώς, προκύπτει ότι η υποχρέωση αιτιολογήσεως μιας αποφάσεως ληφθείσας στον τομέα των κρατικών ενισχύσεων δεν μπορεί να καθορίζεται με γνώμονα το συμφέρον προς πληροφόρηση μόνον του κράτους μέλους προς το οποίο απευθύνεται η απόφαση αυτή. Πράγματι, σε περίπτωση που το κράτος μέλος έχει λάβει από την Επιτροπή αυτό που ζήτησε, δηλαδή την έγκριση του σχεδίου του ενισχύσεως, το συμφέρον του να λάβει αιτιολογημένη απόφαση μπορεί, αντιθέτως προς το συμφέρον των ανταγωνιστών του δικαιούχου της ενισχύσεως, να είναι ελάχιστο, ιδίως εφόσον έχει λάβει, κατά τη διάρκεια των διαπραγματεύσεων και κυρίως από την ανταλλαγή εγγράφων με την Επιτροπή πριν από την έκδοση της αποφάσεως περί εγκρίσεως, επαρκείς πληροφορίες.
- 93 Εν προκειμένω, δεν αμφισβητείται ότι οι προσφεύγουσες, οι παρεμβαίνουσες Maersk και η ACE είναι ενδιαφερόμενοι υπό την έννοια του άρθρου 93, παράγραφος 2, της Συνθήκης και ότι η προσβαλλομένη απόφαση τις αφορά άμεσα και ατομικά υπό την έννοια του άρθρου 173, τέταρτο εδάφιο, της Συνθήκης, δεδομένου ότι η θέση τους στην αγορά επηρεάζεται ουσιαστικά από το μέτρο ενισχύσεως που επιτρέπει η προσβαλλομένη απόφαση (απόφαση του Δικαστηρίου της 28ης Ιανουαρίου 1986, 169/84, Cofaz κατά Επιτροπής, Συλλογή 1986, σ. 391, σκέψη 25).
- 94 Κατά παγία νομολογία, το ζήτημα κατά πόσον η αιτιολογία μιας αποφάσεως είναι σύμφωνη με τις επιταγές του άρθρου 190 της Συνθήκης πρέπει να κρίνεται βάσει όχι μόνον της διατυπώσεώς της, αλλά και του πλαισίου στο οποίο εντάσσεται, καθώς και του συνόλου των κανόνων δικαίου που διέπουν το σχετικό θέμα (βλ. την απόφαση Delacre κ.λπ. κατά Επιτροπής, προπαρατεθείσα στη σκέψη 89, σκέψη 16, και την παρατιθέμενη νομολογία). Μολονότι η Επιτροπή

δεν υποχρεούται να απαντά, με την αιτιολογία μιας αποφάσεως, σε όλα τα πραγματικά και νομικά ζητήματα τα οποία εγείρουν οι ενδιαφερόμενοι κατά τη διοικητική διαδικασία (απόφαση του Δικαστηρίου της 17ης Ιανουαρίου 1995, C-360/92 P, Publishers Association κατά Επιτροπής, Συλλογή 1995, σ. I-23, σκέψη 39), πρέπει ωστόσο να λαμβάνει υπόψη όλες τις περιστάσεις και όλα τα στοιχεία που ασκούν επιρροή στην προκειμένη περίπτωση (απόφαση του Δικαστηρίου της 24ης Οκτωβρίου 1996, C-329/93, C-62/95 και C-63/95, Γερμανία κ.λπ. κατά Επιτροπής, Συλλογή 1996, σ. I-5151, σκέψη 32, στο εξής: απόφαση Bremer Vulkan κατά Επιτροπής), ώστε να παρέχει στον κοινοτικό δικαστή τη δυνατότητα να ασκήσει τον έλεγχο του επί της νομιμότητας και να καθιστά σαφές τόσο στα κράτη μέλη όσο και στους ενδιαφερομένους πολίτες το πώς η Επιτροπή εφάρμοσε τη Συνθήκη (προπαρατεθείσα απόφαση Publishers Association κατά Επιτροπής, σκέψη 39).

95 Πρέπει να προστεθεί ότι η Επιτροπή εξέδωσε την προσβαλλομένη απόφαση κατ' εφαρμογήν του άρθρου 92, παράγραφος 3, της Συνθήκης, δηλαδή σε τομέα στον οποίο διαθέτει ευρεία διακριτική ευχέρεια (βλ., ανωτέρω, σκέψη 79). Δεδομένου ότι το Δικαστήριο έχει κρίνει ότι η διακριτική ευχέρεια της Επιτροπής συνοδεύεται από την υποχρέωση να εξετάζει με επιμέλεια και αμεροληψία όλα τα κρίσιμα στοιχεία της συγκεκριμένης υποθέσεως (απόφαση της 21ης Νοεμβρίου 1991, C-269/90, Technische Universität München, Συλλογή 1991, σ. I-5469, σκέψη 14), ο έλεγχος της τηρήσεως της υποχρεώσεως αυτής επιβάλλει την ύπαρξη αρκούντως σαφούς αιτιολογίας ώστε να παρέχει στον δικαστή τη δυνατότητα να βεβαιωθεί ότι τηρήθηκε η εν λόγω υποχρέωση.

96 Συνεπώς, πρέπει να εξακριβωθεί αν από την αιτιολογία της προσβαλλομένης αποφάσεως εμφανίζεται κατά τρόπο σαφή και μη διφορούμενο η συλλογιστική της Επιτροπής, ενόψει ιδίως των ουσιαδών αιτιάσεων για την εκτίμηση του επιδίκου σχεδίου ενισχύσεως, όπως γνωστοποιήθηκαν στην Επιτροπή κατά τη διοικητική διαδικασία από τις εταιρίες British Airways, TAT, Koninklijke Luchtvaart Maatschappij (στο εξής: KLM), SAS, Air UK, Euralair και British Midland, καθώς και από την ACE, εξ ονόματος μεταξύ άλλων της Euralair και της Maersk, από το Βασίλειο της Δανίας, το Ηνωμένο Βασίλειο, το Βασίλειο της Σουηδίας και το Βασίλειο της Νορβηγίας (στο εξής: ενδιαφερόμενοι).

- 97 Από την ανάγνωση του συνόλου των παρατηρήσεων που κατατέθηκαν ενώπιον του Πρωτοδικείου προκύπτει ότι ορισμένοι από αυτούς τους ενδιαφερομένους επέμειναν ενώπιον της Επιτροπής ιδίως στο ότι η προβλεπόμενη στο σχέδιο αναδιαρθρώσεως αγορά 17 νέων αεροπλάνων αντί 11,5 δισεκατομμυρίων FF ήταν ανεπίτρεπτη. Δεδομένου ότι οι μη επιχορηγούμενες αεροπορικές εταιρίες, αντιμετωπίζοντας την κρίση της πλεονάζουσας μεταφορικής ικανότητας, υποχρεώθηκαν να ακυρώσουν ή να αναβάλουν, στην αρχή της δεκαετίας του 1990, τις παραγγελίες νέων αεροπλάνων, η Air France δεν μπορούσε να εκφύγει της υποχρεώσεως αυτής. Η απόφαση επενδύσεως 11,5 δισεκατομμυρίων FF στην αγορά αεροπλάνων αύξησε τις ανάγκες σε πρόσθετο κεφάλαιο και, συνεπώς, τα χρέη της Air France. Ενόψει της δεινής οικονομικής της καταστάσεως, δεν ήταν δικαιολογημένη η χρήση εσόδων από την πώληση άλλων στοιχείων του ενεργητικού για τη χρηματοδότηση μιας τέτοιας αγοράς. Για να καταστεί ομοιογενής ο στόλος της Air France, όπως προβλέπεται στο σχέδιο αναδιαρθρώσεως, θα ενδείκνυτο περισσότερο η μετατροπή των υφισταμένων αεροπλάνων.
- 98 Ειδικώς η εταιρία TAT (παρατηρήσεις, σ. 18) και το Ηνωμένο Βασίλειο (παρατηρήσεις, σ. 6) υπογράμμισαν ότι η επένδυση την οποία αποτελεί η αγορά 17 νέων αεροπλάνων αφορούσε τις βραχυπρόθεσμες επιχειρησιακές δραστηριότητες της Air France και όχι την αναδιάρθρωσή της. Συνεπώς, πρόκειται περί ενός συνήθους εκσυγχρονισμού, προοριζομένου για τη διατήρηση της ανταγωνιστικότητας της εταιρίας. Ένα τέτοιο μέτρο όμως έπρεπε να χρηματοδοτηθεί από ιδίους πόρους της επιχειρήσεως και όχι από κρατική ενίσχυση. Εν προκειμένω, είναι αναπόφευκτο, αντιθέτως προς τις επιταγές της νομολογίας και την πρακτική της Επιτροπής ως προς τη λήψη των αποφάσεών της, να χρησιμοποιηθεί η επίδικη ενίσχυση για τη χρηματοδότηση της αγοράς των αεροπλάνων αυτών. Η ενίσχυση αυτή θα έπρεπε να χαρακτηριστεί λειτουργική ενίσχυση, η οποία δεν συμβιβάζεται προς τις επιταγές του άρθρου 92, παράγραφος 3, στοιχείο γ', της Συνθήκης. Στο πλαίσιο αυτό, γίνεται παραπομπή στις αποφάσεις του Δικαστηρίου Deufil κατά Επιτροπής (προπαρατεθείσα στη σκέψη 79) και της 8ης Μαρτίου 1988, 62/87 και 72/87, Περιφερειακή κυβέρνηση της Βαλλονίας και Glaverbel κατά Επιτροπής (Συλλογή 1988, σ. 1573), καθώς και στην απόφαση 90/70/ΕΟΚ της Επιτροπής, της 28ης Ιουνίου 1989, περί των ενισχύσεων που χορηγούνται από τη Γαλλία σε ορισμένες επιχειρήσεις πρώτης μεταποίησης γάλυβα (ΕΕ 1990, L 47, σ. 28).
- 99 Συναφώς, το Πρωτοδικείο διαπιστώνει ότι η Επιτροπή επισημαίνει με την προσβαλλόμενη απόφαση ότι ένα από τα μειονεκτήματα του ομίλου Air France είναι η ανομοιογένεια του στόλου του, ο οποίος αποτελείται από υπερβολικά μεγάλο αριθμό διαφορετικών αεροσκαφών (24 διαφορετικοί τύποι ή παραλλαγές αεροσκαφών), η δε ανομοιογένεια αυτή αποτελεί έναν από τους παράγοντες που συντελούν στις υψηλές λειτουργικές δαπάνες (δεδομένου ότι το

κόστος συντηρήσεως είναι ιδιαίτερα υψηλό λόγω του μεγάλου αριθμού των διαφορετικών ανταλλακτικών που είναι αναγκαία και των διαφορών στην ειδικευση του ιπταμένου προσωπικού και του προσωπικού εδάφους). Στις 31 Δεκεμβρίου 1993 ο στόλος του ομίλου αποτελούνταν από 208 αεροπλάνα (ο ενεργός στόλος της Air France απαριζόταν από 145 αεροσκάφη) και η μέση ηλικία του ήταν 8,6 έτη (ΕΕ L 254, σ. 75).

100 Όσον αφορά τα «θέματα» στα οποία «επικεντρώνεται» το σχέδιο αναδιαρθρώσεως, η Επιτροπή εκθέτει ότι προβλέπεται η μείωση του αριθμού των νέων αεροπλάνων που πρόκειται να παραδοθούν κατά την περίοδο αναδιαρθρώσεως από 22 σε 17. Η αντίστοιχη επένδυση ανέρχεται έτσι σε 11,5 δισεκατομμύρια FF (ΕΕ L 254, σ. 75). Όσον αφορά τα απαιτούμενα κονδύλια για την επένδυση αυτή, η Επιτροπή σημειώνει ότι αναβλήθησαν οι παραγγελίες αεροσκαφών και ως εκ τούτου η μέση ηλικία του στόλου θα αυξηθεί, έως το τέλος της περιόδου αναδιαρθρώσεως, σε 9,3 περίπου έτη. Μεγαλύτερη καθυστέρηση των επενδύσεων σε αεροσκάφη θα σήμαινε περαιτέρω αύξηση της μέσης ηλικίας του στόλου, θα ήταν εις βάρος της ανταγωνιστικότητας της Air France και θα έθετε σε κίνδυνο τη βιωσιμότητα της αναδιαρθρώσεώς της (ΕΕ L 254, σ. 82).

101 Κατά την εξέταση της αναλογικότητας της ενισχύσεως σε σχέση με τις ανάγκες της αναδιαρθρώσεως (ΕΕ L 254, σ. 83), η Επιτροπή κρίνει ότι η Air France διαθέτει, εκτός από την ενίσχυση, τρεις δυνατότητες για να βελτιώσει τη χρηματοοικονομική της κατάσταση με δικές της προσπάθειες, η μία από τις οποίες είναι η αναβολή των παραγγελιών αεροπλάνων. Δεδομένου ότι η εταιρία έχει ήδη αναβάλει ορισμένες παραγγελίες, περαιτέρω αναβολή θα είχε ως συνέπεια να υπερβεί η μέση ηλικία του στόλου τα 10 έτη, η οποία αποτελεί υπερβολικά μεγάλη ηλικία για εταιρία που επιδιώκει να ανακτήσει όλη την ανταγωνιστική της δύναμη (ΕΕ L 254, σ. 85).

102 Το Πρωτοδικείο φρονεί ότι από την αιτιολογία αυτή εμφανίζονται κατά τρόπο σαφή και μη διφορούμενο οι λόγοι για τους οποίους η Επιτροπή φρονεί ότι είναι απαραίτητο, στη συγκεκριμένη περίπτωση της Air France, να αγοραστούν 17 νέα αεροπλάνα. Η αιτιολογία περιλαμβάνει τους δικαιολογητικούς λόγους που η Επιτροπή χαρακτήρισε ουσιώδεις, δηλαδή την ανάγκη της Air France να διαθέτει έναν στόλο με εύλογη μέση ηλικία, το γεγονός ότι ο αριθμός των αεροπλάνων που θα αγοραστούν αποτελεί τμήμα μόνον του αρχικώς προβλεφθέντος και το ότι η προβλεπόμενη επένδυση θα χρησιμεύσει στο να καταστεί ομοιογενής ο στόλος της Air France και, επομένως, θα αποφέρει μείωση των λειτουργικών δαπανών. Έτσι, η Επιτροπή παρέσχε, συγχρόνως, επαρκή απάντηση στο πρώτο τμήμα των παρατηρήσεων που υπέβαλαν οι ενδιαφερόμενοι κατά τη διοικητική διαδικασία.

- 103 Όσον αφορά το δεύτερο τμήμα των παρατηρήσεών τους, οι ενδιαφερόμενοι χαρακτήρισαν μέρος της επίδικης επισχύσεως ως λειτουργική ενίσχυση απαγορευόμενη από τη νομολογία, καθόσον σκοπούσε στη χρηματοδότηση καθαρώς επιχειρησιακών δραστηριοτήτων της Air France, δηλαδή στην ανανέωση των αεροπλάνων του στόλου της ως κεφαλαιουχικών αγαθών.
- 104 Συναφώς, διαπιστώνεται ότι το Δικαστήριο, με την απόφαση Deufil κατά Επιτροπής (προπαρατεθείσα στη σκέψη 79), ενέκρινε την κρίση της Επιτροπής ότι η επένδυση που χρησιμοποιείται για ένα συνήθη εκσυγχρονισμό προοριζόμενο να διατηρήσει την ανταγωνιστικότητα μιας επιχειρήσεως πρέπει να χρηματοδοτείται από ιδίους πόρους της επιχειρήσεως και όχι με κρατική ενίσχυση (σκέψεις 16 έως 19). Με την απόφαση Περιφερειακή κυβέρνηση της Βαλλονίας κατά Επιτροπής (προπαρατεθείσα στη σκέψη 98), το Δικαστήριο έκρινε ότι οι σκέψεις που ανέπτυξε η Επιτροπή, κατά τις οποίες μια επένδυση αποβλέπущα στην τεχνολογική ανανέωση και στον τεχνολογικό εκσυγχρονισμό μιας γραμμής παραγωγής, που πρέπει να πραγματοποιείται περιοδικώς, δεν μπορεί να θεωρηθεί ως προοριζόμενη να διευκολύνει την ανάπτυξη ορισμένων οικονομικών δραστηριοτήτων, υπό την έννοια του άρθρου 92, παράγραφος 3, στοιχείο γ', της Συνθήκης, αποτελούσαν κατανοητή συλλογιστική και ενέπιπταν στη διακριτική της ευχέρεια (σκέψεις 31, 32 και 34).
- 105 Οι ενδιαφερόμενοι, αναφερόμενοι στη νομολογία αυτή, υπογράμμισαν ότι υπήρχε κίνδυνος να καταστεί το εγκριθέν ποσό της ενίσχυσεως υπερβολικό, δεδομένου ότι δεν προοριζόταν για την υπό στενή έννοια αναδιάρθρωση της Air France. Το Δικαστήριο όμως, με την απόφαση Philip Morris κατά Επιτροπής (προπαρατεθείσα στη σκέψη 79, σκέψη 17), έκρινε ότι δεν επιτρέπεται στα κράτη μέλη να προβαίνουν σε καταβολές που θα συνελάγονταν βελτίωση της οικονομικής καταστάσεως της ωφελουμένης επιχειρήσεως «χωρίς να είναι απαραίτητες για την επίτευξη των σκοπών που προβλέπει το άρθρο 92, παράγραφος 3».
- 106 Επομένως, οι ενδιαφερόμενοι επισήμαναν το ενδεχόμενο νομικού σφάλματος, εν προκειμένω της παραβιάσεως της αρχής της αναλογικότητας την οποία θεσπίζει ειδικώς στον τομέα των κρατικών ενισχύσεων το άρθρο 92, παρά-

γραφος 3, της Συνθήκης. Το Πρωτοδικείο φρονεί ότι πρόκειται περί αιτιάσεως ουσιώδους για την εκτίμηση του επιδίκου σχεδίου ενισχύσεως. Συνεπώς, η Επιτροπή ήταν υποχρεωμένη να απαντήσει στην αιτίαση αυτή με το αιτιολογικό της προσβαλλομένης αποφάσεως.

- 107 Συναφώς, διαπιστώνεται ότι η Επιτροπή κρίνει στην προσβαλλομένη απόφαση ότι η επένδυση στην ανανέωση του στόλου είναι αναγκαία για τη βιωσιμότητα της αναδιαρθρώσεως της Air France (ΕΕ L 254, σ. 82) και ότι η αναβολή των παραγγελιών νέων αεροπλάνων έχει ως συνέπεια να υπερβεί ο μέσος όρος ηλικίας του στόλου της Air France τα δέκα έτη, ηλικία υπερβολικά μεγάλη για μια εταιρία που επιδιώκει να ανακτήσει όλη την ανταγωνιστική της δύναμη (ΕΕ L 254, σ. 85). Έτσι, η επένδυση στην ανανέωση των αεροσκαφών, ανερχόμενη σε 11,5 δισεκατομμύρια FF, η οποία περιλαμβάνεται μεταξύ των «θεμάτων» στα οποία «επικεντρώνεται» το σχέδιο αναδιαρθρώσεως (ΕΕ L 254, σ. 75), κρίνεται από την Επιτροπή ως αναπόσπαστο τμήμα της αναδιαρθρώσεως της Air France.
- 108 Εξάλλου, η Επιτροπή επιβεβαίωσε την άποψη αυτή ενώπιον του Πρωτοδικείου, δηλώνοντας ότι η αγορά 17 νέων αεροπλάνων ήταν δικαιολογημένη «στο πλαίσιο της εφαρμογής του Προγράμματος» (σημείο 40 του υπομνήματος απαντήσεως στην υπόθεση Τ-371/94). Εξάλλου, κατά την έκθεση των Ernst & Young που υπέβαλε η Επιτροπή (παράρτημα 2 του υπομνήματος αντικρούσεως στην υπόθεση Τ-371/94, η αγορά των αεροπλάνων αποτελούσε «αναπόσπαστο στοιχείο του προγράμματος που σκοπούσε στην ορθολογική οργάνωση του στόλου (...), δεδομένου ότι η επένδυση αυτή συνιστούσε θεμελιώδες στοιχείο του σχεδίου» (σ. 22, σημείο 22 της εκθέσεως).
- 109 Όσον αφορά τον τρόπο χρηματοδότησεως της επενδύσεως αυτής, η προσβαλλομένη απόφαση επισημαίνει ότι η εφαρμογή του σχεδίου αναδιαρθρώσεως θα χρηματοδοτηθεί από την αύξηση του κεφαλαίου και την πώληση των στοιχείων του ενεργητικού που δεν σχετίζονται με τις βασικές της δραστηριότητες, από την οποία η Air France ελπίζει να εισπράξει 7 περίπου δισεκατομμύρια FF, ήτοι, κυρίως, από την πώληση ορισμένων αεροπλάνων, η οποία πρέπει να αποφέρει 4,1 δισεκατομμύρια FF περίπου, καθώς και από τη μεταβίβαση μιας παρτίδας ανταλλακτικών (1,2 δισεκατομμύρια FF), ενός κτιρίου (0,4 δισεκατομμύρια FF) και της αλυσίδας ξενοδοχείων Méridien (ΕΕ L 254, σ. 76). Η προσβαλλομένη απόφαση προσθέτει ότι οι γαλλικές αρχές δεσμεύθηκαν ως προς το ότι, κατά τη διάρκεια εφαρμογής του σχεδίου, η ενίσχυση θα χρησιμοποιείται αποκλειστικώς από την Air France για τους σκοπούς της αναδιαρθρώσεως της εταιρίας (ΕΕ L 254, σ. 78 και 79).

- 110 Κατά την αξιολόγηση της βιωσιμότητας του σχεδίου αναδιαρθρώσεως, η Επιτροπή δηλώνει ότι η εν λόγω ενίσχυση έχει ως στόχο τη χρηματοδότηση της εφαρμογής του σχεδίου και την αναδιάρθρωση των οικονομικών της Air France (ΕΕ L 254, σ. 82). Εν ολίγοις, η Επιτροπή είναι πεπεισμένη ότι η χορηγούμενη στην Air France ενίσχυση είναι συγχρόνως αναγκαία και ενδεδειγμένη ώστε να επιτρέψει στην εταιρία να επιτύχει τους στόχους του σχεδίου αναδιαρθρώσεως και να ανακτήσει τη βιωσιμότητά της (ΕΕ L 254, σ. 86). Τέλος, ο υπ' αριθ. 6 όρος για την έγκριση της ενισχύσεως επιβάλλει στις γαλλικές αρχές την υποχρέωση να μερμινούν «ώστε (...) η ενίσχυση να χρησιμοποιηθεί αποκλειστικά από την Air France, για τους σκοπούς της αναδιαρθρώσεως της εταιρίας» (ΕΕ L 254, σ. 89).
- 111 Όπως προκύπτει από τις αιτιολογίες αυτές, με την προσβαλλομένη απόφαση κρίνεται ότι η επίδικη ενίσχυση, μολονότι χρησιμεύει στη μείωση του χρέους της Air France, σκοπεί επίσης στην υλοποίηση του σχεδίου αναδιαρθρώσεως, η οποία συγχρηματοδοτείται από τη μεταβίβαση στοιχείων του ενεργητικού. Η Επιτροπή φρονεί, συγχρόνως, ότι η επένδυση σε αεροσκάφη αποτελεί και αυτή απαραίτητο στοιχείο της αναδιαρθρώσεως της Air France. Συνεπώς, με την προσβαλλομένη απόφαση γίνεται προφανώς δεκτό ότι η ενίσχυση χρησιμεύει στη χρηματοδότηση της επενδύσεως σε αεροσκάφη, η οποία περιλαμβάνει την αγορά 17 νέων αεροπλάνων. Εν πάση περιπτώσει, η απόφαση δεν απαγορεύει την ενδεχόμενη χρησιμοποίηση της ενισχύσεως, τουλάχιστον εν μέρει, για τη χρηματοδότηση της επενδύσεως αυτής. Πράγματι, το μόνο αυτοτελές χρηματοδοτικό μέσο της Air France το οποίο προορίζεται να συμβάλει στη χρηματοδότηση της ενισχύσεως αυτής, δηλαδή η μεταβίβαση στοιχείων του ενεργητικού, δεν πρόκειται να αποφέρει παρά μόνο 7 δισεκατομμύρια FF, ενώ το κόστος της επίμαχης επενδύσεως ανέρχεται σε 11,5 δισεκατομμύρια FF.
- 112 Μολονότι η αγορά αυτή, συνδυαζόμενη με τη μεταβίβαση παλαιών αεροπλάνων, συνιστά προδήλως εκσυγχρονισμό του στόλου της Air France, η προσβαλλομένη απόφαση δεν αποφαινεται ως προς το αν, όπως ισχυρίζονται οι ενδιαφερόμενοι, ασκούν επιρροή εν προκειμένω οι αποφάσεις Deuflil κατά Επιτροπής και Περιφερειακή κυβέρνηση της Βαλλονίας κατά Επιτροπής (προ-παρατεθείσες στις σκέψεις 79 και 98). Έτσι, η Επιτροπή παρέλειψε να διευκρινίσει αν ανέχθηκε, κατ' εξαίρεση, την επίμαχη χρηματοδότηση διότι θεωρούσε ότι οι εν λόγω αποφάσεις δεν ασκούν επιρροή στις ειδικές περιστάσεις της συγκεκριμένης υποθέσεως ή αν αποκλίνει από αυτή καθαυτή την αρχή που έθεσε η εν λόγω νομολογία.
- 113 Το να λάβει θέση η Επιτροπή επί του ζητήματος αυτού ήταν αναγκαίο κατά μείζονα λόγο εφόσον η πρακτική της κατά τη λήψη αποφάσεων διαπνέεται από

την καταρχήν απαγόρευση κάθε λειτουργικής ενίσχυσεως, προοριζομένης για τη χρηματοδότηση του συνήθους εκσυγχρονισμού των εγκαταστάσεων. Πράγματι, η Επιτροπή φρονεί ότι οι επενδύσεις που προορίζονται για τον εκσυγχρονισμό αυτό δεν μπορούν να θεωρηθούν ως αναδιάρθρωση και, συνεπώς, πρέπει να χρηματοδοτούνται από ιδίους πόρους των ενδιαφερομένων επιχειρήσεων, χωρίς κρατική παρέμβαση (βλ., επί παραδείγματι, την απόφαση 85/471/ΕΟΚ της Επιτροπής, της 10ης Ιουλίου 1985, σχετικά με ενίσχυση που χορήγησε η Γερμανική Κυβέρνηση σε έναν παραγωγό νημάτων πολυαμιδίου και πολυπροπυλενίου, εγκατεστημένο στο Bergkamen, ΕΕ L 278, σ. 26, στη σ. 29· την απόφαση 89/228/ΕΟΚ της Επιτροπής, της 30ής Νοεμβρίου 1988, σχετικά με το νομοθετικό διάταγμα αριθ. 370/87 της 7ης Σεπτεμβρίου 1987 της Ιταλικής Κυβέρνησης, που έχει μετατραπεί στον νόμο αριθ. 460 της 4ης Νοεμβρίου 1987 περί παραγωγής και εμπορίας, ιδίως όσον αφορά τις νέες προδιαγραφές για την παραγωγή και εμπορία αμπελοοινικών προϊόντων, ΕΕ 1989, L 94, σ. 38, στη σ. 41· την απόφαση 92/389/ΕΟΚ της Επιτροπής, της 25ης Ιουλίου 1990, σχετικά με τις κρατικές ενισχύσεις που προβλέπονται στα νομοθετικά διατάγματα αριθ. 174 της 15ης Μαΐου 1989 και αριθ. 254 της 13ης Ιουλίου 1989, καθώς και στο νομοσχέδιο αριθ. 4230 για τη νομιμοποίηση των αποτελεσμάτων που παράχθηκαν από τα προαναφερθέντα νομοθετικά διατάγματα (ΕΕ 1992, L 207, σ. 47 και 51).

114 Συνεπώς, από την αιτιολογία της προσβαλλομένης αποφάσεως δεν προκύπτει ότι η Επιτροπή πράγματι εξέτασε αν — και σε περίπτωση καταφατικής απαντήσεως, για ποιους λόγους — ο εκσυγχρονισμός του στόλου της Air France μπορούσε να χρηματοδοτηθεί εν μέρει από ενίσχυση προοριζόμενη για την αναδιάρθρωση της εταιρίας, τούτο δε αντίθετα προς την προαναφερθείσα νομολογία και τη δική της πρακτική κατά τη λήψη αποφάσεων.

115 Η διαπίστωση αυτή δεν αποδυναμώνεται από τις διευκρινίσεις που παρέσχαν η Γαλλική Δημοκρατία και η Air France ενώπιον του Πρωτοδικείου όσον αφορά τις αεροναυπηγικές επενδύσεις ύψους 11,5 δισεκατομμυρίων FF τις οποίες προβλέπει το σχέδιο αναδιάρθρωσεως. Κατά το μέτρο που οι παρεμβαίνουσες αυτές υπέδειξαν ότι το ποσό των 11,5 δισεκατομμυρίων κατανεμήθηκε σε τρία τμήματα, δηλαδή 7,6 δισεκατομμύρια για την αγορά 17 αεροπλάνων, 3 δισεκατομμύρια για την αγορά ανταλλακτικών και 0,9 δισεκατομμύρια για αεροναυπηγικές εργασίες, είναι προφανές ότι οι αεροναυπηγικές εργασίες και τα ανταλλακτικά χρησιμεύουν, όπως και τα νέα αεροπλάνα, στον εκσυγχρονισμό της εταιρίας.

- 116 Είναι αληθές ότι η Επιτροπή ισχυρίστηκε μεταγενεστέρως, κατά την παρούσα δίκη, ότι η επίδικη ενίσχυση προοριζόταν μόνο για τη μείωση των χρεών της Air France και όχι για την αγορά 17 νέων αεροπλάνων, δεδομένου ότι η επένδυση σε αεροσκάφη έπρεπε να χρηματοδοτηθεί αποκλειστικά από τα έσοδα εκμεταλλεύσεως της Air France. Ωστόσο, διαπιστώνεται ότι η συλλογιστική αυτή, την οποία ανέπτυξαν οι εκπρόσωποι της Επιτροπής ενώπιον του Πρωτοδικείου, όχι μόνο δεν περιλαμβάνεται στην προσβαλλομένη απόφαση, αλλά διαψεύδεται από την αιτιολογία της απόφασεως αυτής, κατά την οποία η ενίσχυση προοριζόταν για τη χρηματοδότηση, τουλάχιστον εν μέρει, της εφαρμογής του σχεδίου αναδιαρθρώσεως που περιελάμβανε τον εκσυγχρονισμό του στόλου της Air France. Όπως όμως έχει κρίνει το Δικαστήριο με την απόφαση της 15ης Ιουνίου 1994, C-137/92 P, Επιτροπή κατά BASF κ.λπ., Συλλογή 1994, σ. I-2555, σκέψεις 66 έως 68), το διατακτικό και η αιτιολογία μιας απόφασεως, η οποία πρέπει υποχρεωτικώς να αιτιολογείται δυνάμει του άρθρου 190 της Συνθήκης, αποτελούν ένα αδιαίρετο σύνολο και, ως εκ τούτου, εναπόκειται αποκλειστικά στην ολομέλεια της Επιτροπής, βάσει της αρχής της συλλογικότητας, να υιοθετήσει συγχρόνως τόσο το ένα όσο και το άλλο, κάθε δε τροποποίηση της αιτιολογίας που βαίνει πέραν μιας καθαρώς ορθογραφικής ή γραμματικής διορθώσεως εμπίπτει στην αποκλειστική αρμοδιότητα της ολομελείας.
- 117 Οι σκέψεις αυτές, οι οποίες στηρίζονται στην αρχή της συλλογικότητας, είναι εξίσου λυσιτελείς όσον αφορά την προσβαλλομένη εν προκειμένω απόφαση, η οποία έπρεπε επίσης να αιτιολογηθεί δυνάμει του άρθρου 190 της Συνθήκης και με την οποία η ολομέλεια της Επιτροπής άσκησε τη διακριτική ευχέρεια που της επιφυλάσσεται, αποκλεισμένου κάθε άλλου διοικητικού ή δικαιοδοτικού οργάνου, για την εφαρμογή του άρθρου 92, παράγραφος 3, της Συνθήκης. Συνεπώς, η επιχειρηματολογία που ανέπτυξαν οι εκπρόσωποι της Επιτροπής ενώπιον του Πρωτοδικείου δεν μπορεί να γίνει δεκτή (βλ., συναφώς, και την απόφαση Bremer Vulkan κατά Επιτροπής, προπαρατεθείσα στη σκέψη 94, σκέψεις 47 και 48).
- 118 Το ίδιο ισχύει, κατά μείζονα λόγο, όσον αφορά τις εξηγήσεις που παρέσχαν ενώπιον του Πρωτοδικείου οι υπέρ της Επιτροπής παρεμβαίνουσες Air France και Γαλλική Δημοκρατία, οι οποίες υπογραμμίζουν, πρώτον, πως ήταν αδύνατο να ακυρωθούν οι παραγγελίες ή να αναβληθεί η εκτέλεσή τους για τα 17 νέα αεροπλάνα, διότι επρόκειτο περί απαρεγγλίων συμβατικών δεσμεύσεων η μη τήρηση των οποίων θα συνεπαγόταν την επιβολή ποινών, δεύτερον, ότι από τα 34 αεροπλάνα, των οποίων η μεταπώληση προβλεπόταν στο σχέδιο αναδιαρθρώσεως, επτά ήσαν νέα και, ως εκ τούτου, τα έσοδα από τη μεταπώλησή τους αντιστοιχούσαν σε επτά νέα αεροπλάνα που δεν είχαν ακόμη αγορασθεί, τρίτον, ότι από τα 17 νέα αεροπλάνα επτά μεταπωλήθηκαν αμέσως χωρίς να χρησιμοποιηθούν σε δρομολόγια και, τέταρτον, ότι το σύνολο των πόρων εκμε-

ταλλεύσεως της Air France είχε καθορισθεί σε 19,2, δισεκατομμύρια FF στο σχέδιο αναδιαρθρώσεως και, ως εκ τούτου, οι πόροι αυτοί θα ήσαν αρκετοί για την κάλυψη των δαπανών για την επένδυση στην ανανέωση του στόλου. Οι ισχυρισμοί αυτοί δεν καλύπτονται από την αρχή της συλλογικότητας και, συνεπώς, δεν θεραπεύουν την έλλειψη αιτιολογίας από την οποία πάσχει η προσβαλλομένη απόφαση.

- 119 Προστίθεται, ως εκ περισσού, ότι οι εξηγήσεις που παρασχέθηκαν ενώπιον του Πρωτοδικείου, κατά τις οποίες η εφαρμογή των μέτρων που προβλέπει το σχέδιο αναδιαρθρώσεως θα ελευθέρωνε ένα μικτό περιθώριο αυτοχρηματοδοτήσεως που θα παρείχε στην Air France τη δυνατότητα να αντιμετωπίσει τα έξοδά της εκμεταλλεύσεως και επενδύσεων, έστω και αν υποθεθεί ότι είναι παραδεκτές, διαψεύδονται εν πάση περιπτώσει από την αιτιολογία της προσβαλλομένης αποφάσεως, από την οποία προκύπτει ότι η χρηματοοικονομική ισορροπία και η αποδοτικότητα της Air France θα αποκαθίσταντο μόλις περί το τέλος του 1996 (ΕΕ L 254, σ. 75).
- 120 Απ' όλα τα προεκτεθέντα προκύπτει ότι η αιτιολογία της προσβαλλομένης αποφάσεως δεν πληροί τις επιταγές του άρθρου 190 της Συνθήκης, όσον αφορά την αγορά 17 νέων αεροπλάνων.

B — Επί της αιτιάσεως ότι κακώς η Επιτροπή επέτρεψε τη χρηματοδότηση των εξόδων εκμεταλλεύσεως και των επιχειρησιακών μέτρων της Air France

Συνοπτική παράθεση της επιχειρηματολογίας των διαδίκων

- 121 Οι προσφεύγουσες της υποθέσεως T-371/94 φρονούν ότι η Επιτροπή παρέλειψε να εξετάσει αν η ενίσχυση ήταν απαραίτητη για την αναδιάρθρωση της Air France και όχι απλώς χρήσιμη για τη χρηματοδότηση της αναπτύξεως των δραστηριοτήτων της και για τον εκσυγχρονισμό του εξοπλισμού της. Κατά τις προσφεύγουσες αυτές, το άρθρο 92, παράγραφος 3, στοιχείο γ', της Συνθήκης δεν επιτρέπει τις ενισχύσεις στη λειτουργία μιας επιχειρήσεως που σκοπούν στον εκσυγχρονισμό των δραστηριοτήτων του δικαιούχου τους.

- 122 Οι προσφεύγουσες εκθέτουν ότι οι μόνες διαρθρωτικές δαπάνες που απορρέουν από την εφαρμογή του σχεδίου αναδιαρθρώσεως αφορούν τις 5 000 οικειοθελείς αποχωρήσεις, των οποίων το ακριβές ποσό δεν έχει ακόμη προσδιορισθεί, δεδομένου ότι η προσβαλλομένη απόφαση δεν περιλαμβάνει κανένα πληροφοριακό στοιχείο επί του ζητήματος αυτού. Οι δαπάνες που μπορεί να συνεπάγονται από τα λοιπά μέτρα που προβλέπει το σχέδιο αναδιαρθρώσεως πρέπει να θεωρηθούν έξοδα εκμεταλλεύσεως, ιδίως η εμπορική πολιτική για την εκ νέου κατάκτηση της πελατείας και η προσφορά των νέων προϊόντων Euroconcept και Première Club. Είναι πιθανό να χρησιμοποιήσει η Air France την ενίσχυση και για τη χρηματοδότηση άλλων επιχειρησιακών μέτρων που δεν προβλέπονται ρητώς στο σχέδιο αναδιαρθρώσεως. Ειδικότερα, η Air France θα χαμηλώσει αισθητά τις τιμές στα δρομολόγια μεταξύ των χωρών του ΕΟΧ και των τρίτων χωρών.
- 123 Οι προσφεύγουσες αυτές διευκρινίζουν ότι διαθέτουν στοιχεία που αποδεικνύουν ότι η καθιέρωση από την Air France νέων κατηγοριών θέσεων στα δρομολόγια μέσω αποστάσεων και η καθιέρωση της νέας κατηγορίας θέσεων στα δρομολόγια μεγάλων αποστάσεων το φθινόπωρο του 1995 θα στοιχίσουν αντιστοίχως στην εταιρία 150 εκατομμύρια FF και περίπου 500 εκατομμύρια FF, όπως προκύπτει από δύο άρθρα που δημοσιεύθηκαν στον Τύπο τον Μάρτιο του 1995. Κατά συνέπεια, οι προσφεύγουσες φρονούν ότι οι λειτουργικές δαπάνες στις οποίες υποβλήθηκε η εταιρία πριν από το τέλος του 1996, για παράδειγμα η καθιέρωση των δύο νέων κατηγοριών θέσεων, χρηματοδοτήθηκαν από την επίδικη ενίσχυση.
- 124 Η προσφεύγουσα της υποθέσεως T-394/94 φρονεί επίσης ότι μεγάλο μέρος της ενισχύσεως θα χρησιμεύσει για τη χρηματοδότηση των νέων προϊόντων της Air France, όπως το πρόγραμμα «classe club». Στο πλαίσιο αυτό, οι προσφεύγουσες της υποθέσεως T-371/94 υπενθυμίζουν ότι η Air France διαθέτει «περιθώριο ασφαλείας» (ΕΕ L 254, σ. 85), το οποίο θα μπορούσε να χρησιμοποιήσει για να υποστηρίξει και να εκσυγχρονίσει τις δραστηριότητές της. Η ενίσχυση είναι τόσο υπερμεγέθης ώστε να παρέχει στην Air France τη δυνατότητα να σχεδιάσει την αναδιάρθρωση κεφαλαίου της θυγατρικής της, Jet Tours, ή να σχεδιάσει τη μεταβίβαση τμήματος της ενισχύσεως στη θυγατρική της, Air Charter.
- 125 Οι προσφεύγουσες και των δύο υποθέσεων αντιτάσσονται στην άποψη της Επιτροπής ότι η επίδικη ενίσχυση προορίζεται αποκλειστικώς για τη μείωση των χρηματοοικονομικών βαρών της Air France, μειώνοντας τη δανειακή της εξάρτηση και όχι για τη χρηματοδότηση των λειτουργικών της δαπανών. Συναφώς, οι προσφεύγουσες φρονούν ότι το απλό ενδεχόμενο να προορίζεται η ενίσχυση για τη διατήρηση και την ανάπτυξη των δραστηριοτήτων της Air France αρκεί για να την καταστήσει ασυμβίβαστη προς το άρθρο 92, παράγραφος 3, στοιχείο

γ', της Συνθήκης. Προς στήριξη του επιχειρήματος αυτού, οι προσφεύγουσες παραπέμπουν στην απόφαση του Δικαστηρίου της 21ης Μαρτίου 1991, C-303/88, Ιταλία κατά Επιτροπής (Συλλογή 1991, σ. I-1433, σκέψεις 10 και 14), κατά την οποία δεν χρειάζεται να αποδεικνύεται ότι τα χορηγηθέντα κρατικά κεφάλαια προορίζονται ειδικώς και ρητώς για την επίτευξη συγκεκριμένου στόχου, αλλ' αρκεί η διαπίστωση ότι, εν πάση περιπτώσει, η λήψη των κεφαλαίων επιτρέπει την ελευθέρωση άλλων πόρων για την επίτευξη του ίδιου αποτελέσματος.

- 126 Οι προσφεύγουσες της υποθέσεως T-371/94 προσθέτουν ότι η Επιτροπή δεν εξήγησε τη διαφορά μεταξύ του ποσού της επίδικης ενισχύσεως και του ποσού που θα χρειαζόταν για την εφαρμογή του προηγούμενου προγράμματος «PRE 2», αφενός, ή του ποσού των 8 δισεκατομμυρίων FF το οποίο, πριν από την έκδοση της προσβαλλομένης αποφάσεως, είχε θεωρηθεί αναγκαίο για την εφαρμογή του σχεδίου αναδιάρθρωσεως, αφετέρου. Εξάλλου, η Επιτροπή δεν εξέτασε αν και κατά πόσον η αναδιάρθρωση που πραγματοποίησαν άλλες αεροπορικές εταιρίες χωρίς τη χρηματοοικονομική ενίσχυση του κράτους αποδείκνυε ότι η ελεύθερη αναμέτρηση δυνάμεων της αγοράς θα ωθούσε την Air France να διαρθρώσει τις δραστηριότητές της χωρίς την ανάμιξη των κρατικών αρχών.
- 127 Κατά τη συνεδρίαση, οι ίδιες αυτές προσφεύγουσες επισήμαναν ότι η ενίσχυση στην αναδιάρθρωση έπρεπε να συνδέεται με κάθε σχεδιαζόμενο μέτρο. Η Επιτροπή όφειλε να επιβάλει όρους για τον τρόπο χρησιμοποίησεως της ενισχύσεως. Είναι ανεπίτρεπτο να γίνεται δεκτή μια γενική ισορροπία συνιστάμενη στο ότι η ενίσχυση χορηγήθηκε εν γένει «για τις ανάγκες της Air France».
- 128 Η Επιτροπή ισχυρίζεται ότι εκτίμησε τη συνοχή και την αποτελεσματικότητα του σχεδίου αναδιάρθρωσεως, καθώς και το πρόσφορο του ποσού της ενισχύσεως που απαιτείται ώστε να επιτρέψει στην Air France να επιτύχει τους στόχους του σχεδίου. Για να προβεί στην εκτίμηση αυτή, η Επιτροπή δεν έπρεπε να εξετάσει ζητήματα ξένα προς τα εγγενή χαρακτηριστικά του σχεδίου, ούτε, κατά μείζονα λόγο, τις εμπειρίες άλλων αεροπορικών εταιριών.
- 129 Η Επιτροπή προσθέτει ότι η εγκριθείσα ενίσχυση προορίζεται αποκλειστικώς για τη μείωση των χρηματοοικονομικών βαρών της Air France διά της ελαττώσεως της δανειακής της εξαρτήσεως. Αντιθέτως προς τους ισχυρισμούς των προσφευγουσών, η ενίσχυση δεν χρησιμοποιείται για τη χρηματοδότηση των λειτουργικών δαπανών της Air France. Η εφαρμογή αυστηρών μέτρων τα οποία

προβλέπει το σχέδιο αναδιαρθρώσεως, περιλαμβανομένης της πώλησεως στοιχείων του ενεργητικού, πρέπει να ελευθερώσει ένα μικτό περιθώριο αυτοχρηματοδοτήσεως που θα παράσχει στην Air France τη δυνατότητα να αντιμετωπίσει τα έξοδα εκμεταλλεύσεως και επενδύσεων. Ωστόσο, τούτο δεν αρκεί για την κάλυψη των χρηματοοικονομικών της βαρών. Χωρίς την ελάττωση της δανειακής της εξαρτήσεως η Air France δεν μπορεί να επιβιώσει. Κατά το τέλος του 1996 η Air France θα μπορεί να αντιμετωπίσει όλες τις δαπάνες της, είτε λειτουργικές είτε χρηματοοικονομικές.

130 Η Επιτροπή υπενθυμίζει ότι οι οφειλόμενες στο σχέδιο αναδιαρθρώσεως βελτιώσεις των αποτελεσμάτων χρήσεως πρέπει να αποφέρουν, κατά τη διάρκεια εφαρμογής του σχεδίου, 5 δισεκατομμύρια FF. Το ποσό αυτό θα παράσχει βεβαίως στην Air France τη δυνατότητα να καλύψει τις λειτουργικές της δαπάνες, αλλά όχι να εξοφλήσει το κεφάλαιο και τους τόκους. Χάρη στην ενίσχυση, τα χρηματοοικονομικά βάρη της Air France θα μειωθούν από 3,2 δισεκατομμύρια FF το 1993 σε 1,8 δισεκατομμύρια το 1996 (ΕΕ L 254, σ. 75). Η Επιτροπή παραπέμπει στην έκθεση Ernst & Young (παράρτημα 2 του υπομνήματος αντικρούσεως στην υπόθεση T-371/94), ισχυρίζεται ότι το χρέος της Air France θα μειωθεί κατά 18,9 δισεκατομμύρια FF και προσθέτει ότι, χωρίς την ενίσχυση, οι προβλεπόμενες για το 1996 καθαρές ζημίες της θα ανέρχονταν σε 694 εκατομμύρια FF, ενώ με την ενίσχυση η εταιρία πρέπει να έχει καθαρό κέρδος 457 εκατομμυρίων FF. Ο κίνδυνος υπερχεφαλαιοποίησης αποφεύγεται λόγω του ότι η εγκριθείσα ενίσχυση είναι καταβλητέα σε τρεις δόσεις.

131 Όσον αφορά την απόφαση Ιταλία κατά Επιτροπής (προπαρατεθείσα στη σκέψη 125), η Επιτροπή φρονεί ότι η απόφαση αυτή ουδόλως ενισχύει την άποψη των προσφευγουσών. Στην υπόθεση αυτή το Δικαστήριο έκρινε ότι η εισφορά κεφαλαίου από το Δημόσιο μπορούσε να αποτελεί ενίσχυση ενόψει των συνεχών ζημιών εκμεταλλεύσεως της επίμαχης επιχειρήσεως, οι οποίες αντισταθμίζονταν από το οικείο κράτος χωρίς να υπάρχει κανένα πρόγραμμα αναδιαρθρώσεως. Εκφέροντας την κρίση αυτή, το Δικαστήριο απάντησε στον ισχυρισμό της ενδιαφερομένης κυβερνήσεως ότι τα εν λόγω κεφάλαια δεν αποτελούσαν κρατικές ενισχύσεις. Τα χωρία που παραθέτουν οι προσφεύγουσες αφορούν μόνον το ζήτημα αυτό, ενώ οι προσφεύγουσες επικαλούνται εν προκειμένω την απόφαση προς στήριξη ενός εντελώς διαφορετικού ισχυρισμού, κατά τον οποίο η Επιτροπή εφάρμοσε εσφαλμένο νομικό κριτήριο για να αποδείξει ότι η ενίσχυση προς την Air France ήταν απαραίτητη.

132 Η Γαλλική Δημοκρατία και η Air France αμφισβητούν την άποψη ότι η επίδικη ενίσχυση — μολονότι υπολογίστηκε για τη μείωση των βαρών από το χρέος της Air France και όχι για την κάλυψη μέρους των εξόδων εκμεταλλεύσεως — παρά

ταύτα αποβαίνει προς όφελος της εκμεταλλεύσεως. Η αποδοχή της απόψεως αυτής θα ισοδυναμούσε με απαγόρευση κάθε ενισχύσεως αναδιαρθρώσεως, διότι είναι πάντοτε δυνατό να υποστηριχθεί ότι ενίσχυση η οποία έχει συγκεκρωμένο στόχο εξυγιάνσεως υποκαθιστά τους πόρους εκμεταλλεύσεως που θα χρησιμοποιούνταν για τον σκοπό αυτό αν δεν είχε χορηγηθεί η ενίσχυση. Πρέπει επομένως να γίνεται σαφής διάκριση μεταξύ των ενισχύσεων στην αναδιαρθρωση, οι οποίες συντελούν στη βελτίωση των συνθηκών εκμεταλλεύσεως των ενδιαφερομένων επιχειρήσεων και οι οποίες μπορούν κάλλιστα να συμβιβάζονται με την κοινή αγορά, και των αμιγών λειτουργικών ενισχύσεων ή των παρατεταμένων ενισχύσεων διασώσεως, οι οποίες καταρχήν δεν μπορούν να συμβιβάζονται με την κοινή αγορά.

Εκτίμηση του Πρωτοδικείου

- 133 Κατά το μέτρο που οι προσφεύγουσες προσάπτουν στην Επιτροπή ότι επέτρεψε στην Air France να μεταφέρει την ενίσχυση σε ορισμένες από τις θυγατρικές της, ισχυριζόμενες συγχρόνως ότι τους φαίνεται πιθανό ότι η Air France θα χρηματοδοτήσει εν γένει έξοδα εκμεταλλεύσεως, το Πρωτοδικείο φρονεί ότι τα επιχειρήματα αυτά είναι τόσο ασαφή ώστε δεν μπορούν να γίνουν δεκτά και περιορίζονται σε απλές υποθέσεις μη στηριζόμενες σε συγκεκριμένα πραγματικά στοιχεία.
- 134 Το επιχείρημα που αντλείται από το προηγούμενο σχέδιο αναδιαρθρώσεως «PRE 2» δεν μπορεί επίσης να γίνει δεκτό. Συγκεκριμένα, στο σχέδιο αυτό αντιτάχθηκαν οι συνδικαλιστικές οργανώσεις και το προσωπικό της Air France· επομένως, δεν μπορούσε να υλοποιηθεί. Υπό τις συνθήκες αυτές, τίποτε δεν υποχρέωνε την Επιτροπή να λάβει υπόψη, ως μέτρο συγκρίσεως, ορισμένα στοιχεία ενός σχεδίου αναδιαρθρώσεως που είχε αποτύχει. Το ίδιο ισχύει για το ποσό των 8 δισεκατομμυρίων FF, για το οποίο είχε γίνει λόγος πριν από την έκδοση της προσβαλλομένης αποφάσεως. Δεδομένου ότι δεν επρόκειτο για το ποσό που πρότειναν επισήμως οι γαλλικές αρχές στην Επιτροπή στο πλαίσιο του νομοτύπως κατατεθέντος σχεδίου αναδιαρθρώσεως, η Επιτροπή δεν ήταν υποχρεωμένη να το λάβει υπόψη της.
- 135 Μολονότι δεν μπορεί να αποκλεισθεί ότι η Επιτροπή μπορούσε να συγκρίνει τα μέτρα αναδιαρθρώσεως που σχεδίαζε η Air France με τα ληφθέντα από άλλες

αεροπορικές εταιρίες, γεγονός παραμένει ότι η αναδιάρθρωση μιας επιχειρήσεως πρέπει να επικεντρώνεται στα εγγενή της προβλήματα και ότι οι εμπειρίες άλλων επιχειρήσεων, σε διαφορετικά οικονομικά και πολιτικά πλαίσια, σε άλλες περιόδους, μπορεί να μην ασκούν επιρροή.

136 Κατά το μέτρο που οι προσφεύγουσες ισχυρίζονται επίσης ότι η ενίσχυση έπρεπε να κατανεμηθεί σε διάφορες δόσεις, καθεμία από τις οποίες έπρεπε να συνδέεται με ένα κατ' ιδίαν μέτρο αναδιρθρώσεως, το Πρωτοδικείο φρονεί ότι η τακτική αυτή θα αποκάλυπτε κατ' ανάγκη το κόστος εκάστου μέτρου και έτσι θα καθιστούσε γνωστές τις διαρθρώσεις της εσωτερικής λειτουργίας της Air France. Τα στοιχεία αυτά όμως είναι εμπιστευτικά, τουλάχιστον για ορισμένο χρονικό διάστημα, και πρέπει να διατηρούνται μυστικά έναντι του κοινού και ιδίως έναντι των ανταγωνιστών της Air France. Υπό τις συνθήκες αυτές, ο μηχανισμός των μεταγενεστέρων ελέγχων τους οποίους καθιερώνει το άρθρο 2 της προσβαλλομένης αποφάσεως, συνδυαζόμενος ιδίως με τον υπ' αριθ. 6 όρο για την έγκριση της ενισχύσεως, πρέπει να θεωρηθεί ως πρόσφορο σύστημα με σκοπό την αποφυγή της υπερχεφαλαιοποίησης της Air France λόγω της χρήσεως της ενισχύσεως για άλλους σκοπούς και όχι για την αναδιάρθρωσή της.

137 Καθόσον οι προσφεύγουσες ισχυρίζονται ότι το μόνο αληθές μέτρο αναδιρθρώσεως του επιδίκου σχεδίου αφορά τη μείωση του προσωπικού της Air France (5 000 οικειοθελείς αποχωρήσεις) και ότι όλα τα λοιπά μέτρα είναι στην πραγματικότητα αμιγώς επιχειρησιακά, πρέπει να υπομνησθεί ότι, όπως διαπιστώθηκε ανωτέρω στις σκέψεις 110, 111, 116 και 117, η επίδικη ενίσχυση σκοπεύει στη χρηματοδότηση, τουλάχιστον εν μέρει της αναδιρθρώσεως της Air France και ότι ο ισχυρισμός ότι η ενίσχυση προορίζεται αποκλειστικώς για τη μείωση των χρεών της, δεδομένου ότι δεν περιλαμβάνεται στην προσβαλλομένη απόφαση, πρέπει να απορριφθεί. Κατά συνέπεια, πρέπει να εξετασθεί κατά πόσον τα διάφορα μέτρα που επισημαίνουν οι προσφεύγουσες είναι διαρθρωτικά.

138 Συναφώς, υπογραμμίζεται ότι, όπως προκύπτει από τη δικογραφία, η Air France δεν διαθέτει ούτε εργοστάσια ούτε βιομηχανικές εγκαταστάσεις με διαδικασίες παραγωγής δυνάμενες να αναδιρθρωθούν τεχνικώς. Για μια τέτοια εταιρία, η ουσία της δραστηριότητάς της επικεντρώνεται στην προσφορά μεταφοράς προσώπων και φορτίου καθώς και στα μέσα που χρησιμοποιούνται για

την παροχή των υπηρεσιών αυτών. Συνεπώς, μόνον η διάρθρωση της προσφοράς αυτής, καθώς και της οργάνωσης της εταιρίας η οποία χρησιμεύει για τη στήριξη της προσφοράς, μπορούν πράγματι ν' αποτελέσουν αντικείμενο αναδιαρθρώσεως.

139 Κατόπιν της διαπιστώσεως αυτής, το Πρωτοδικείο φρονεί ότι η κατάργηση των 5 000 θέσεων, καθώς και η ανασυγκρότηση της Air France σε 11 κέντρα εκμεταλλεύσεως υπεύθυνα για τα χρηματοοικονομικά τους αποτελέσματα, μπορούσαν ευλόγως να χαρακτηρισθούν από την Επιτροπή ως διαρθρωτικά μέτρα. Τούτο φαίνεται λιγότερο βέβαιον όσον αφορά τις εμπορικές πρωτοβουλίες (Euroconcept, Classe club και Première Club) και τις τροποποιήσεις του αεροπορικού δικτύου, δεδομένου ότι έτσι η Air France περιορίζεται στο να ακολουθεί την εμπορική εξέλιξη της αγοράς, χωρίς να παρεμβαίνει σ' αυτές καθ'αυτές τις διαρθρώσεις της εταιρίας. Συνεπώς, τέτοια μέτρα φαίνονται σαφώς επιχειρησιακά και αφορούν μόνον τη λειτουργία της Air France.

140 Ωστόσο, χωρίς να είναι αναγκαίο να αποφανθεί το Πρωτοδικείο ως προς το αν η νομολογία και η πρακτική κατά τη λήψη αποφάσεων που παρατίθενται στις σκέψεις 98 και 113 ασκούν επιρροή στην υπόθεση, πρέπει να υπομνησθεί ότι το σχέδιο αναδιαρθρώσεως της Air France έπρεπε να χρηματοδοτηθεί από την αύξηση κεφαλαίου, μέσω της ενισχύσεως, καθώς και από την πώληση στοιχείων του ενεργητικού από την οποία η Air France ανέμενε «να εισπράξει 7 δισεκατομμύρια FF περίπου» (ΕΕ L 254, σ. 76). Επομένως, ενόψει των σχετικά χαμηλών ποσών που επισήμαναν οι προσφεύγουσες της υποθέσεως T-371/94 στο πλαίσιο αυτό (150 εκατομμύρια FF και 500 εκατομμύρια FF), το Πρωτοδικείο φρονεί ότι η Επιτροπή μπορούσε να δεχθεί ότι τα μέτρα αυτά καλύπτονταν από πόρους προερχομένους από την εκ μέρους της Air France πώληση των δικών της στοιχείων του ενεργητικού και από τα έσοδα της τρέχουσας εκμεταλλεύσεώς της.

141 Στο πλαίσιο αυτό, πρέπει να απορριφθεί η στηριζόμενη στην απόφαση Ιταλία κατά Επιτροπής (προπαρατεθείσα στη σκέψη 125) επιχειρηματολογία που αντλείται από το «αναλώσιμο» της ενισχύσεως, κατά την οποία το γεγονός ότι η Air France έλαβε την ενίσχυση τής επιτρέπει να ελευθερώσει άλλους πόρους εκμεταλλεύσεως οι οποίοι, αντί να χρησιμεύσουν για την εξόφληση του χρέους, μπορούν πλέον να χρησιμοποιηθούν για τη χρηματοδότηση των προαναφερθέντων μέτρων. Δεδομένου ότι εν προκειμένω πρόκειται περί μέτρων επενδύσεων και εκμεταλλεύσεως συνήθους μεγέθους, τα οποία κάθε αεροπορική εταιρία πρέπει ευλόγως να λαμβάνει ώστε να διατηρεί τις επιχειρησιακές της δραστηριότητες και να αντιμετωπίζει τον ανταγωνισμό στην αγορά, η Γαλλική Δημοκρατία και η Air France υπογράμμισαν ορθώς ότι η άποψη αυτή περί «αναλω-

σίμου» ισοδυναμεί κατ' ουσίαν με την απαγόρευση κάθε ενισχύσεως στην αναδιάρθρωση και, σε τελική ανάλυση, καταδικάζει τη δικαιούχο επιχείρηση στη διακοπή των σχετικών με την εκμετάλλευση δραστηριοτήτων της.

- 142 Είναι αληθές ότι η λύση θα μπορούσε να είναι διαφορετική όσον αφορά την επένδυση των 11,5 δισεκατομμυρίων FF, την οποία η προσβαλλομένη απόφαση ορίζει ως «επένδυση σε αεροσκάφη» (EE L 254, σ. 75). Ωστόσο, πρέπει να υπομνησθεί ότι το Πρωτοδικείο δεν είναι σε θέση να εξετάσει την ουσία της προβληματικής αυτής, λόγω του ότι η προσβαλλομένη απόφαση δεν είναι αιτιολογημένη ως προς το ουσιώδες αυτό σημείο (βλ., ανωτέρω, σκέψεις 111 έως 120). Ως προς την επιχειρηματολογία που αφορά τη φερόμενη ως χρηματοδοτούμενη από την ενίσχυση πρακτική της Air France σχετικά με τους ναύλους στα εκτός ΕΟΧ δρομολόγια, η εξέταση του σημείου αυτού προϋποθέτει ανάλυση της ανταγωνιστικής θέσεως της Air France στα δρομολόγια αυτά. Η ανάλυση αυτή θα γίνει στο πλαίσιο ενός άλλου ζητήματος (βλ., κατωτέρω, σκέψεις 259 έως 280).

- 143 Επομένως, υπό την τελευταία αυτή επιφύλαξη, η αιτίαση που αντλείται από το ότι κακώς η Επιτροπή επέτρεψε τη χρηματοδότηση των εξόδων εκμεταλλεύσεως και των επιχειρησιακών μέτρων πρέπει να απορριφθεί.

Γ — Επί της αιτιάσεως περί της εσφαλμένης κατατάξεως των τίτλων που εξέδωσε η Air France μεταξύ του 1989 και του 1993

Συνοπτική παράθεση της επιχειρηματολογίας των διαδίκων

- 144 Οι προσφεύγουσες της υποθέσεως T-371/94 υπογραμμίζουν ότι, σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας, μια κρατική ενίσχυση δεν πρέπει να είναι τόσο υψηλή ώστε ο δικαιούχος να αποκτά καλύτερο δείκτη δανειακής εξαρτήσεως απ' ό,τι οι ανταγωνιστές του. Εν προκειμένω όμως η Επιτροπή κατέταξε εσφαλμένως τις ORA (obligations remboursables en actions, δηλαδή ομολογίες μετατρέψιμες σε μετοχές), τους TSDI (titres subordonnés à durée indéterminée reconditionnés, δηλαδή τίτλους μειωμένης εξασφαλίσεως αόριστης διάρκειας

αναπροσαρμοζομένους) και τους TSIP-BSA (titres subordonnés à intérêts progressifs assortis de bons de souscription d'actions, δηλαδή τίτλους μειωμένης εξασφάλισης με προοδευτικό επιτόκιο, συνοδευομένους από δικαίωμα αναλήψεως μετοχών) που εξέδωσε η Air France κατά τα έτη 1989 έως 1993, κατά τον υπολογισμό του δείκτη δανειακής εξαρτήσεώς της το 1996. Η ορθή κατάταξη των τίτλων αυτών θα εμφάνιζε, κατά τις προσφεύγουσες, ότι ο δείκτης δανειακής εξαρτήσεως της Air France είναι πολύ καλύτερος από αυτόν όλων των λοιπών αεροπορικών εταιριών.

- 145 Στην προσβαλλομένη απόφαση, η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι, για τον υπολογισμό του δείκτη δανειακής εξαρτήσεως της Air France, οι ORA αποτελούν «οιονεί ίδια κεφάλαια» εντούτοις, η Επιτροπή κακώς υπέθεσε ότι οι ORA του 1993 — όπως εξάλλου και οι TSIP-BSA — θα αντικαθίσταντο από συνήθη χρέη λόγω του ότι, δυνάμει της αποφάσεώς της 94/662/EK της 27ης Ιουλίου 1994, σχετικά με τη συμμετοχή της CDC-Participations σε ομολογιακά δάνεια που εξέδωσε η Air France (EE L 258, σ. 26, στο εξής: απόφαση 94/662/EK), πρέπει να επιστραφούν ως παράνομες κρατικές ενισχύσεις. Η Air France δεν ήταν υποχρεωμένη και δεν δεσμεύθηκε να αντικαταστήσει τις ORA του 1993 με συνήθη χρέη. Εξάλλου, η ρευστότητα την οποία θα διαθέτει η Air France όταν θα έχει λάβει την ενίσχυση θα πρέπει μάλλον, στην πράξη, να καταστήσει περιττή την αντικατάσταση των εσόδων από τις ORA και τους TSIP-BSA του 1993 από επιπλέον ρευστότητα.
- 146 Κατά τις προσφεύγουσες, η εξέλιξη της καταστάσεως αφότου εκδόθηκε η προσβαλλομένη απόφαση αποτελεί απτή απόδειξη της απόψεώς τους. Σύμφωνα με ένα άρθρο που δημοσιεύθηκε στον Τύπο, η Επιτροπή ζήτησε στις 5 Απριλίου 1995 να καταθέσει η Γαλλία (και όχι η Air France) το ποσό του 1,5 δισεκατομμυρίου FF σε δεσμευμένο λογαριασμό εν αναμονή του αποτελέσματος της κινηθείσας ενώπιον του Δικαστηρίου και του Πρωτοδικείου διαδικασίας σχετικά με την ακύρωση της προπαρατεθείσας αποφάσεως 94/662/EK. Κατά συνέπεια, η Air France θα εξακολουθήσει να αντλεί οφέλη από την αξία των εκδοθέντων το 1993 ORA και TSIP-BSA τουλάχιστον μέχρι την έκδοση της αποφάσεως του Δικαστηρίου ή του Πρωτοδικείου, δηλαδή κατά το μεγαλύτερο μέρος της περιόδου αναδιρθώσεως.
- 147 Οι προσφεύγουσες υποστηρίζουν ότι, στην πραγματικότητα, οι ORA και οι TSIP-BSA καθώς και μέρος της αξίας του δανείου που προέρχεται από τους TSDI πρέπει να υπαχθούν στη θέση «ίδια κεφάλαια» κατά τον υπολογισμό του δείκτη δανειακής εξαρτήσεως της Air France, διότι αποτελούν κεφάλαια που βρίσκονται μονίμως στη διάθεσή της μέχρι τη θέση της υπό εκκαθάριση.

148 Όσον αφορά, ειδικότερα, τους TSDI, οι προσφεύγουσες υπογραμμίζουν ότι οι δανειστές ικανοποιούνται από ένα κατατεθειμένο σε τραπεζικό λογαριασμό χρηματικό ποσό όπου η Air France έχει τοποθετήσει τμήμα (25 %) της αρχικής αξίας των TSDI, ενώ σημαντικό τμήμα της αξίας των τίτλων αυτών (75 %) διατηρεί επί μονίμου βάσεως η Air France. Αντιθέτως προς την απόσβεση χρέους την οποία συνεπάγεται η εξόφλησή του από τον οφειλέτη, οι TSDI εξακολουθούν νομίμως να υφίστανται ακόμη και μετά την εξόφληση του κεφαλαίου. Εξάλλου, η ίδια η Επιτροπή δήλωσε, με την ανακοίνωση της 3ης Ιουνίου 1994 (EE L 254, σ. 8), ότι η «αυτόματη» εξόφληση των TSDI διασφαλίζεται από ένα κατατεθειμένο σε τραπεζικό λογαριασμό χρηματικό ποσό, ότι η υποχρέωση εξοφλήσεως ισχύει για την Air France μόνο σε περίπτωση θέσεως της εταιρίας υπό εκκαθάριση και ότι, στην ανάλυση της Επιτροπής το 1992 όσον αφορά την οικονομική κατάσταση της Air France, οι TSDI συμπεριελήφθησαν, με τη συγκατάθεση της Γαλλικής Κυβερνήσεως, στα ίδια κεφάλαια. Κατά την άποψη των προσφευγουσών, οι TSDI αποτελούν κεφάλαια τα οποία βρίσκονται επί μονίμου βάσεως στη διάθεση της Air France και επομένως της παρέχουν ανταγωνιστικό πλεονέκτημα έναντι των ανταγωνιστριών επιχειρήσεων. Οι προσφεύγουσες προσθέτουν ότι, αν περιληφθεί στα ίδια κεφάλαια μόνο το τμήμα της αξίας των TSDI που διατηρεί επί μονίμου βάσεως η Air France, τούτο θα έχει σημαντική επίπτωση στον δείκτη δανειακής εξαρτήσεως της Air France για το έτος 1996, διότι τότε η αναλογία θα είναι 0,76: 1 και όχι 1,12: 1.

149 Εξάλλου, οι προσφεύγουσες προσάπτουν στην Επιτροπή ότι εννόησε εσφαλμένως τους επίμαχους οικονομικούς όρους κατά την κατάταξη των υπό κρίση χρεογράφων. Συναφώς, οι προσφεύγουσες ισχυρίζονται ότι στην περίπτωση τόσο των TSDI όσο και των TSIP-BSA, η καταβολή τόκων εξαρτάται από το οικονομικό αποτέλεσμα της Air France και μπορεί να ανασταλεί. Οι προσφεύγουσες προσθέτουν ότι το κριτήριο του μετατρεψίμου των εν λόγω τίτλων είναι απρόσφορο, κατά το μέτρο που η Επιτροπή επισημαίνει ότι οι TSIP-BSA θα καταστούν εν καιρώ ίδια κεφάλαια «υπό την προϋπόθεση ότι οι συνθήκες της αγοράς θα επιτρέψουν στον κύριο να χρησιμοποιήσει τα BSA». Με τη διαπίστωση αυτή η Επιτροπή παρέβλεψε ότι το BSA είναι αυτοτελές, πρόσθετο, δυνάμενο να αποσπασθεί και ανεξάρτητο δικαίωμα, του οποίου ο φορέας μπορεί να είναι ή να μην είναι ο ίδιος με αυτόν του TSIP. Ο TSIP δεν είναι μετατρέψιμος διότι πρόκειται περί τίτλου μειωμένης εξασφάλισης χωρίς ημερομηνία λήξεως. Η έννοια του «μετατρεψίμου» δεν έχει, ομοίως, εφαρμογή στους TSDI, διότι πρόκειται περί τίτλων μειωμένης εξασφάλισης χωρίς ημερομηνία λήξεως, οι οποίοι μπορούν να εξοφληθούν σε περίπτωση θέσεως της Air France υπό εκκαθάριση. Τέλος, οι προσφεύγουσες υποστηρίζουν ότι το γεγονός ότι η Επιτροπή έλαβε υπόψη της τα δικαιώματα που οι ORA, TSDI και TSIP-BSA απονέμουν στους κομιστές τους δεν ασκούν επιρροή.

- 150 Η Επιτροπή υπενθυμίζει, καταρχάς, ότι στην προσβαλλομένη απόφαση υπογράμμισε τον ενίοτε διαφορούμενο χρηματοοικονομικό χαρακτήρα των επιμάχων τίτλων (ΕΕ L 254, σ. 84). Στη συνέχεια, η Επιτροπή υπενθυμίζει ότι, δυνάμει της προπαρατεθείσας αποφάσεώς της 94/662/ΕΚ, η Air France έπρεπε να επιστρέψει το ποσό που καταβλήθηκε για την εγγραφή στις ΟΡΑ και στους ΤSIP-BSA που εκδόθηκαν τον Απρίλιο του 1993, ώστε η αξία των τίτλων αυτών έπρεπε να θεωρηθεί χρέος. Οι ΟΡΑ του 1991 έπρεπε να θεωρηθούν ίδια κεφάλαια, λόγω του ότι θα μετατρέπονταν οπωσδήποτε εν καιρώ σε μετοχές, ενώ οι ΤSDI που εκδόθηκαν το 1989 και το 1992 έπρεπε να θεωρηθούν χρέος, δεδομένου ότι θα έπρεπε να εξοφληθούν μετά 15 έτη και δεν θα μπορούσαν να μετατραπούν σε μετοχές (ΕΕ L 254, σ. 85).
- 151 Κατά το μέτρο που οι προσφεύγουσες επικαλούνται την απόφαση της Επιτροπής της 5ης Απριλίου 1995 (βλ. ανωτέρω σκέψη 146), η Επιτροπή υποστηρίζει ότι η απόφαση αυτή, η οποία είναι μεταγενέστερη της ημερομηνίας εκδόσεως της προσβαλλομένης αποφάσεως, ουδόλως ασκεί επιρροή στην κατάταξη των επιμάχων τίτλων. Η Επιτροπή προσθέτει ότι, όσο υφίσταται υποχρέωση εκ του νόμου για την εξόφληση των ποσών των ΟΡΑ και των ΤSIP-BSA, δικαίως θεωρεί ότι τα ποσά αυτά αντικαθίστανται από συνήθη χρέη.
- 152 Όσον αφορά τους ΤSDI, η Επιτροπή υπογραμμίζει ότι είναι αναπροσαρμοζόμενοι. Το γεγονός ότι η Air France διατηρεί τμήμα του προϊόντος των ΤSDI δεν ασκεί καμία επιρροή στον χαρακτηρισμό τους. Το συμπέρασμα αυτό ενισχύεται από την άποψη του ανωτέρου συμβουλίου του γαλλικού *Ordre des experts-comptables* (Σώματος ορκωτών λογιστών). Αυτό που έχει σημασία είναι η υποχρέωση εξοφλήσεως του κεφαλαίου. Η Επιτροπή διευκρινίζει ότι η καθαρή χρηματοοικονομική ροή μεταξύ της Air France και του Trust στο οποίο έχει κατατεθεί τμήμα των χρημάτων θα είναι μηδενική μετά την παρέλευση χρονικού διαστήματος 15 ετών. Το δάνειο που αντιπροσωπεύουν οι ΤSDI θα εξοφληθεί πράγματι διά της καταργήσεως του Trust και της συνακόλουθης αποσβέσεως του χρέους της Air France. Συνεπώς, ολόκληρο το ποσό που συγκεντρώθηκε από την έκδοση των αναπροσαρμοζομένων ΤSDI θα εξοφληθεί από την Air France μετά την πάροδο 15 ετών. Το προϊόν των ΤSDI που δεν έχει κατατεθεί στο Trust δεν θα παραμείνει επί μονίμου βάσεως στα χέρια της εκδότριας. Το ποσό αυτό αντιπροσωπεύει την υποχρέωση της εκδότριας να καταβάλει επί 15 έτη τόκους σε ετήσια βάση επί του συνολικού ποσού των ΤSDI. Κατά την άποψη της Επιτροπής, η εμμονή των προσφευγουσών να υποστηρίξουν ότι η εκδότρια διατηρεί επί μονίμου βάσεως τμήμα του προϊόντος των αναπροσαρμοζομένων ΤSDI στηρίζεται σε υποκειμενική αναλυτική προσέγγιση κατά την οποία κάθε δάνειο θα μπορούσε να θεωρηθεί ως εισφορά ιδίων κεφαλαίων.

153 Έστω και αν η καταβολή τόκων μπορεί να ανασταλεί στην περίπτωση τόσο των TSDI όσο και των TSIP-BSA, η Επιτροπή φρονεί ότι η Air France εξακολουθεί να έχει παρά ταύτα την υποχρέωση να καταβάλει τους συσσωρευθέντες τόκους των ποσών αυτών. Με άλλα λόγια, η καταβολή των τόκων απλώς αναβάλλεται γι' αργότερα. Όσον αφορά τους ισχυρισμούς των προσφευγουσών σχετικά με τα δικαιώματα τα οποία οι επίμαχοι χρηματοοικονομικοί τίτλοι απονέμουν στους κομιστές τους, η Επιτροπή υπογραμμίζει ότι η προσβαλλομένη απόφαση δεν προσέδωσε ιδιαίτερη σπουδαιότητα στη φύση των δικαιωμάτων τα οποία οι τίτλοι αυτοί απονέμουν ή δεν απονέμουν στους κατόχους τους. Το ουσιώδες στοιχείο ήταν η υποχρεωτική μετατροπή των τίτλων σε μετοχές.

154 Η Air France διευκρινίζει, όσον αφορά τους αναπροσαρμοζόμενους TSDI, ότι οι λογιστές ασχολήθηκαν με τον καθορισμό της φύσεώς τους μόλις από το τέλος του 1991. Η γαλλική επιτροπή χρηματιστηριακών πράξεων, σε ανακοινωθέν της 6ης Μαρτίου 1992, εξέφρασε την αντίθεσή της στο να περιλαμβάνονται οι αναπροσαρμοζόμενοι TSDI στα ίδια κεφάλαια. Από το τέλος του 1993, οι επαγγελματίες έλαβαν γνώση του σχεδίου γνωμοδότησεως του γαλλικού Σώματος ορκωτών λογιστών, το οποίο χαρακτήριζε τους TSDI ως χρέος. Το ανώτερο συμβούλιο του Σώματος ορκωτών λογιστών εξέφρασε οριστικώς την ίδια γνώμη στις 7 Ιουλίου 1994.

Εκτίμηση του Πρωτοδικείου

155 Διαπιστώνεται, καταρχάς, ότι η Επιτροπή, ελέγχοντας την αναλογικότητα της ενισχύσεως, υπογραμμίζει ότι ο δείκτης δανειακής εξαρτήσεως της Air France εξαρτάται κατά πολύ από την κατάταξη πλειόνων τίτλων που εξέδωσε η εταιρία, δεδομένου ότι οι δείκτες διαφέρουν σημαντικά, ανάλογα με το αν οι εν λόγω τίτλοι κατατάσσονται στα ίδια κεφάλαια ή στα χρέη (ΕΕ L 254, σ. 83). Στη συνέχεια, η Επιτροπή περιγράφει τα ποσά και τα χαρακτηριστικά των χρεογράφων που εξέδωσε η Air France κατά τη διάρκεια των πέντε τελευταίων ετών πριν από την έκδοση της προσβαλλομένης αποφάσεως, δηλαδή των ORA που εκδόθηκαν τον Δεκέμβριο του 1991 και τον Απρίλιο του 1993, των TSDI που εκδόθηκαν τον Ιούνιο του 1989 και τον Μάιο του 1992, καθώς και των TSIP-BSA που εκδόθηκαν τον Απρίλιο του 1993 (ΕΕ L 254, σ. 83 και 84). Τέλος, η Επιτροπή εκθέτει τα κριτήρια που διαφοροποιούν τα ίδια κεφάλαια από τα δάνεια, βάσει ιδίως των εφαρμοστέων διατάξεων του γαλλικού δικαίου, της τέταρτης κοινοτικής οδηγίας περί των ετησίων λογαριασμών των εταιριών, καθώς και της γνωμοδότησεως της comité professionnel de doctrine comptable (επαγγελματικής επιτροπής λογιστικής) (ΕΕ L 254, σ. 84 και 85).

- 156 Οι διάδικοι χαρακτηρίζουν ομοφώνως τις ORA «ίδια κεφάλαια», δεδομένου ότι οι τίτλοι αυτοί ουδέποτε θα εξοφληθούν αλλά θα μετατραπούν υποχρεωτικώς σε μετοχές. Εξάλλου, η Επιτροπή πράγματι προέβη στον χαρακτηρισμό αυτό με την προσβαλλομένη απόφαση (ΕΕ L 254, σ. 85).
- 157 Όσον αφορά ειδικότερα τις ORA τις οποίες εξέδωσε η Air France τον Απρίλιο του 1993 και τις οποίες ανέλαβε η εταιρία CDC-Participations, υπενθυμίζεται ότι η Επιτροπή, με την προπαρατεθείσα απόφασή της 94/662/ΕΚ, διέταξε την επιστροφή των αντιστοιχών ποσών, με την αιτιολογία ότι αποτελούσαν παράνομες κρατικές ενισχύσεις. Μολονότι η Γαλλική Δημοκρατία προσέβαλε την απόφαση αυτή ενώπιον του Δικαστηρίου (υπόθεση C-282/94) και η Air France άσκησε προσφυγή ενώπιον του Πρωτοδικείου (υπόθεση T-358/94), τα ένδικα αυτά βοηθήματα ουδόλως είχαν ανασταλτικό αποτέλεσμα και, ως εκ τούτου, τα κεφάλαια που αντιστοιχούσαν στις εκδοθείσες ORA έπρεπε να επιστραφούν από την Air France. Εξάλλου, η απόφαση της Επιτροπής κατέστη απρόσβλητη, δεδομένου ότι η απόφαση του Πρωτοδικείου της 12ης Δεκεμβρίου 1996, T-358/94, Air France κατά Επιτροπής (Συλλογή 1996, σ. II-2109), με την οποία απορρίφθηκε η προσφυγή ακυρώσεως κατά της αποφάσεως αυτής, απέκτησε ισχύ δεδικασμένου και η υπόθεση C-282/94 διεγράφη από το Πρωτόκολλο του Δικαστηρίου με διάταξη της 17ης Απριλίου 1997.
- 158 Στο πλαίσιο αυτό, δεν έχει σημασία το ότι η Air France ήταν πράγματι σε θέση να αντλεί οφέλη, μέχρι την έκδοση της εν λόγω αποφάσεως, από την αξία που αντιπροσώπευαν αυτές οι ORA. Συγκεκριμένα, το ότι ένα κεφάλαιο είναι διαθέσιμο για ορισμένο χρονικό διάστημα δεν αποτελεί κριτήριο διακρίσεως των ιδίων κεφαλαίων από τα χρέη. Κάθε κεφάλαιο, το οποίο μπορεί να διαθέτει μια επιχείρηση, πρέπει πάντοτε να κατατάσσεται στον ισολογισμό της επιχειρήσεως μόνο στη στήλη του «παθητικού», είτε ως «χρέη» εφόσον πρέπει να επιστραφεί, είτε ως «ίδια κεφάλαια» εφόσον παραμένει μονίμως στη διάθεση της επιχειρήσεως. Επομένως, λόγω του ότι τα ποσά που αντιστοιχούσαν στις επίμαχες ORA έπρεπε να επιστραφούν από τις 27 Ιουλίου 1994, ορθώς η Επιτροπή τις χαρακτήρισε χρέη.
- 159 Το ίδιο ισχύει για τους εκδοθέντες τον Απρίλιο του 1993 TSIP-BSA, οι οποίοι επίσης αποτέλεσαν αντικείμενο της αποφάσεως 94/662/ΕΚ. Κατά συνέπεια, δεν υπάρχει λόγος να αποφανθεί το Πρωτοδικείο επί της καταρχήν κατατάξεώς τους.

160 Όσον αφορά τους αναπροσαρμοζομένους TSDI, οι διάδικοι υπέβαλαν πλείοντες χρηματοοικονομικές και λογιστικές εκθέσεις πραγματογνωμοσύνης σχετικές με την κατάταξή τους. Οι προσφεύγουσες αναφέρονται στην έκθεση του καθηγητή Rene (παράρτημα 40 του δικογράφου της προσφυγής και παράρτημα 16 των παρατηρήσεων επί των παρεμβάσεων), ενώ η Επιτροπή και η Air France στηρίζονται αντιστοίχως στο γραφείο Ernst & Young (παράρτημα 2 του υπομνήματος αντικρούσεως, με ειδικό σημείωμα για τους αναπροσαρμοζομένους TSDI στο παράρτημα Α, και παράρτημα του υπομνήματος ανταπαντήσεως) και στον καθηγητή Vermaelen (παράρτημα 7 του υπομνήματος παρεμβάσεως της Air France). Εξάλλου, η Επιτροπή παραπέμπει στη γνωμοδότηση του ανωτέρου συμβουλίου του Σώματος ορκωτών λογιστών, η οποία εγκρίθηκε στις 7 Ιουλίου 1994, (σ. 18/19 του παραρτήματος Β της εκθέσεως Ernst & Young, επισυναφθείσας ως παράρτημα 2 στο υπόμνημα αντικρούσεως).

161 Από αυτές τις αντιφατικές εκθέσεις πραγματογνωμοσύνης προκύπτει ότι η κατάταξη των αναπροσαρμοζομένων TSDI συνεπάγεται πολύπλοκες εκτιμήσεις οικονομικής και χρηματοοικονομικής φύσεως. Επομένως, η Επιτροπή διαθέτει συναφώς ευρεία διακριτική ευχέρεια και το Πρωτοδικείο δεν μπορεί να επικρίνει την απόφασή της επί του ζητήματος αυτού παρά μόνον εφόσον έχει διαπιστώσει πρόδηλο σφάλμα εκτιμήσεως. Δεν προκύπτει όμως ότι η Επιτροπή έσφαλε κρίνοντας τον μηχανισμό εξοφλήσεως των TSDI ως το αποφασιστικό στοιχείο — εκτός από ότι δεν μπορούν να μετατραπούν σε μετοχές — για τον χαρακτηρισμό τους ως χρεών.

162 Το συμπέρασμα αυτό δεν αποδυναμώνεται από το γεγονός ότι η καταβολή τόκων για αυτούς τους TSDI μπορεί να ανασταλεί σε περίπτωση κακών οικονομικών αποτελεσμάτων της Air France. Πράγματι, το ότι μια χρηματοδοτική πράξη αποτελεί δάνειο δεν τίθεται υπό αμφισβήτηση λόγω του ότι οι όροι που αφορούν το προϊόν της πράξεως αυτής είναι, υπό ορισμένη άποψη, δυσμενείς για τον δανειστή.

163 Τέλος, το συμπέρασμα αυτό δεν αντικρούεται ούτε από το γεγονός ότι η Επιτροπή έτεινε αρχικώς να χαρακτηρίζει τους TSDI ως «ίδια κεφάλαια» (ανακοίνωση της 3ης Ιουνίου 1994, ΕΕ L 254, σ. 8). Πράγματι, όπως εξέθεσε η Air France ενώπιον του Πρωτοδικείου, αυτή η μεταβολή απόψεως αντικατοπτρίζει την εξέλιξη του χαρακτηρισμού των TSDI από το 1991 έως το 1994 μεταξύ αυτών τούτων των επαγγελματιών λογιστών. Συναφώς, υπενθυμίζεται ότι το ανώτερο συμβούλιο του γαλλικού Σώματος ορκωτών λογιστών, με τη γνωμοδότηση της 7ης Ιουλίου 1994 — ήτοι αμέσως πριν την έκδοση της προσβαλλομένης αποφάσεως —, θεώρησε οριστικώς τους αναπροσαρμοζομένους TSDI ως χρέη.

Το Πρωτοδικείο φρονεί ότι δεν μπορεί να επικριθεί η Επιτροπή διότι ακολούθησε, ως προς τον χαρακτηρισμό των γαλλικών αυτών τίτλων, την οριστική γνωμοδότηση του γαλλικού οργανισμού που εκπροσωπεί το αρμόδιο για τα ζητήματα αυτά επάγγελμα.

- ¹⁶⁴ Δεδομένου ότι η Επιτροπή δεν υπέπεσε σε πρόδηλο σφάλμα εκτιμήσεως όσον αφορά την κατάταξη των εκδοθέντων από την Air France τίτλων, η αιτίαση πρέπει να απορριφθεί.

Δ — Επί της αιτιάσεως ότι η Επιτροπή εκτίμησε εσφαλμένως τον δείκτη δανειακής εξαρτήσεως της Air France

Συνοπτική παράθεση της επιχειρηματολογίας των διαδίκων

- ¹⁶⁵ Οι προσφεύγουσες της υποθέσεως T-371/94 φρονούν ότι ο μελετώμενος για το 1996 δείκτης δανειακής εξαρτήσεως της Air France εμφανίζει ότι η δανειακή της εξάρτηση θα μειωθεί ώστε να καταστεί πολύ χαμηλότερη από αυτή των ανταγωνιστών της. Συγκεκριμένα, υπολογίζοντας ότι ο δείκτης αυτός θα ανέλθει σε 1,12: 1 και δηλώνοντας ότι είναι καλύτερος από τον μέσο δείκτη της πολιτικής αεροπορίας όπου ο δείκτης 1,5: 1 θεωρείται αποδεκτός, η Επιτροπή ερμήνευσε εσφαλμένως τη μελέτη που πραγματοποίησαν η KPMG — διεθνής συμβουλευτική εταιρία — και η IATA, στην οποία παραπέμπει η προσβαλλομένη απόφαση (EE L 254, σ. 85). Στην πραγματικότητα, η μελέτη αυτή εμφανίζει ότι ο σχεδιασθείς για την Air France δείκτης δανειακής εξαρτήσεως είναι κατώτερος από τον θεωρούμενο ως άριστο και σαφώς κατώτερος από τον πραγματικό μέσον όρο που αναγράφεται στη μελέτη για το 1992 (2,3: 1 ή 2,1: 1 αναλόγως της μεθόδου υπολογισμού). Το γεγονός ότι η ενίσχυση είναι υπερβολικά υψηλή καθίσταται εμφανέστερο αν συγκριθεί ο δείκτης δανειακής εξαρτήσεως της Air France (1,12: 1) προς τους μέσους δείκτες δανειακής εξαρτήσεως (2,57: 1 το 1992 και 3,17: 1 το 1993), που αναγράφονται στη δημοσίευση της IATA «Airline Economic Results and Prospects» (παράρτημα 12 του υπομνήματος απαντήσεως).

- ¹⁶⁶ Η υπερμεγέθης ενίσχυση που χορηγήθηκε στην Air France δεν πρόκειται να καταστεί ανάλογη απλώς και μόνο με τη σύγκριση άλλων χρηματοοικονομικών

δεικτών, όπως είναι ο δείκτης καλύψεως των χρηματοοικονομικών εξόδων. Επομένως, η περιλαμβανομένη στην προσβαλλομένη απόφαση διαπίστωση της Επιτροπής ότι ο δείκτης αυτός της Air France θα ανέλθει το 1996 σε 2,44: 1 και, έτσι, θα βρίσκεται πολύ κοντά στον μέσο όρο του 2,42: 1 το οποίο έφθασαν οι ανταγωνιστές της το 1993 (ΕΕ L 254, σ. 85), δεν ασκεί επιρροή. Εξάλλου, ο δείκτης αυτός είναι ατελής και αντικατροπτρίζει απλώς την ικανότητα μιας επιχειρήσεως να χρησιμοποιεί τα κέρδη που αποδεσμεύει για την κάλυψη των χρηματοοικονομικών της εξόδων· εξάλλου, το κριτήριο που χρησιμοποίησε η Επιτροπή για να επιλέξει τις αεροπορικές εταιρίες, προς τις οποίες συγκρίνει τον δείκτη της Air France το 1996, δεν είναι σαφές.

167 Οι προσφεύγουσες προσθέτουν ότι στην ίδια την έκθεση πραγματογνωμοσύνης Ernst & Young (παράρτημα 2 του υπομνήματος αντικρούσεως), στην οποία στηρίζεται η Επιτροπή, διαπιστώνεται ότι η Air France μπορούσε να φθάσει τον θεωρητικώς άριστο δείκτη δανειακής εξαρτήσεως του 1,5: 1 με ενίσχυση περιοριζόμενη στο ποσό των 15,25 δισεκατομμυρίων FF το πολύ. Συνεπώς, είναι παράδοξο ότι η ίδια έκθεση επιχειρεί να δικαιολογήσει τη χορήγηση στην Air France 20 δισεκατομμυρίων FF με τον ισχυρισμό ότι δεν υπήρχε κανένας ιδιαίτερος λόγος να έχει η Air France «μέσο» δείκτη δανειακής εξαρτήσεως.

168 Εξάλλου, κάθε σύγκριση μεταξύ δεικτών δανειακής εξαρτήσεως είναι αμφισβητούμενης αξίας. Συναφώς, από τη μελέτη των KPMG και IATA προκύπτει ότι υπάρχουν σημαντικές διαφορές στον τρόπο υπολογισμού των δεικτών δανειακής εξαρτήσεως και ότι, συνεπώς, είναι δύσκολο να γίνουν αξιόπιστες συγκρίσεις μεταξύ αεροπορικών εταιριών. Τέλος, δεν διευκρινίσθηκε αν ο εκ μέρους της Επιτροπής υπολογισμός του δείκτη δανειακής εξαρτήσεως της Air France στηρίζεται σε μικτά ή καθαρά ποσά και δεν παρασχέθηκε καμία εξήγηση ως προς το πώς αναλύονται τα ποσά αυτά.

169 Επιπλέον, κακώς η Επιτροπή περιορίσε την ανάλυσή της σε πολύ σύντομο χρονικό διάστημα, δηλαδή στο έτος 1996, κατά τη διάρκεια του οποίου θα καταβαλλόταν ακόμη η ενίσχυση, χωρίς να λάβει υπόψη της τα αποτελέσματα της ενισχύσεως στη μετέπειτα χρηματοοικονομική κατάσταση της Air France, η οποία θα καθίστατο, χάρη στην ενίσχυση, σαφώς ισχυρότερη από τις ανταγωνίστριές της σε χρηματοοικονομικό επίπεδο. Κατά τις προσφεύγουσες, η Επιτροπή όφειλε να προβεί σε δυναμική ανάλυση του αποτελέσματος της ενισχύσεως, για το διάστημα πέραν της περιόδου αναδιαρθρώσεως, επί της ανταγωνιστικής θέσεως της Air France σε σύγκριση με τις ανταγωνίστριές της

για να κρίνει μήπως η ενίσχυση ήταν υπερβολικά υψηλή. Κατά τις προβλέψεις των προσφευγουσών, η ενίσχυση θα συντελέσει στο να βρεθεί η Air France σε καλύτερη οικονομική θέση σε σχέση προς τις ανταγωνίστριές της από αυτή την οποία εμφανίζουν οι δείκτες στους οποίους στηρίχθηκε η Επιτροπή στην προσβαλλομένη απόφαση.

- 170 Η Επιτροπή, παραπέμποντας στην έκθεση των Ernst & Young, υποστηρίζει ότι η επίδικη εισφορά κεφαλαίου υπολογίστηκε έτσι ώστε να αποτελεί το ελάχιστο επαρκές ποσό για να ανακτήσει η Air France τη χρηματοοικονομική της ισορροπία. Όσον αφορά το ποσό του χρέους που χρησιμοποιήθηκε για τον υπολογισμό του δείκτη δανειακής εξαρτήσεως, η Επιτροπή ισχυρίζεται ότι, σύμφωνα με μια ελεγχθείσα τάση της χρηματοοικονομικής αναλύσεως, έλαβε υπόψη το καθαρό ποσό· κατά συνέπεια, ο δείκτης δανειακής εξαρτήσεως δεν έχει αυξηθεί τεχνητά διά της χρήσεως ενός μικτού ποσού χρέους.
- 171 Η Επιτροπή υπενθυμίζει ότι ο δείκτης δανειακής εξαρτήσεως του 1,12: 1 δεν αποτέλεσε το μόνο στοιχείο που ελήφθη υπόψη στην προσβαλλομένη απόφαση για την εκτίμηση της αναλογικότητας της ενισχύσεως σε σχέση με τις ανάγκες της αναδιαρθρώσεως της Air France και ότι προσδόθηκε επίσης σπουδαιότητα στον δείκτη καλύψεως των χρηματοοικονομικών εξόδων. Τίποτε δεν επιβάλλει να είναι ο δείκτης δανειακής εξαρτήσεως της Air France το 1996 ίσος προς τον μέσο δείκτη του τομέα της πολιτικής αεροπορίας. Αρκεί να προσεγγίζει ευλόγως το 1,5: 1.
- 172 Η Επιτροπή παρατηρεί ότι δεν χρησιμοποίησε τον δείκτη καλύψεως των χρηματοοικονομικών εξόδων για να καταστήσει ανάλογη μια ενίσχυση, της οποίας το δυσανάλογο προκύπτει από τον δείκτη δανειακής εξαρτήσεως. Είναι αναμφισβήτητο ότι ο δείκτης καλύψεως των χρηματοοικονομικών εξόδων ασκεί επιρροή. Με τον δείκτη αυτόν μετράται η ικανότητα της εταιρίας να καλύπτει τα χρηματοοικονομικά της έξοδα, ο δε σκοπός της ενισχύσεως είναι ακριβώς η εξυγίανση των χρηματοοικονομικών βαρών της Air France. Η Επιτροπή προσθέτει ότι η αναγραφή στην προσβαλλομένη απόφαση του δείκτη καλύψεως των χρηματοοικονομικών εξόδων των ανταγωνιστών της Air France το 1993 αποτελεί απλό παράδειγμα του δείκτη των υγιών αεροπορικών εταιριών.

- 173 Τέλος, η Επιτροπή υπογραμμίζει ότι έλαβε υπόψη και άλλους χρηματοοικονομικούς δείκτες. Όσον αφορά τον δείκτη αποδοτικότητας των ιδίων κεφαλαίων, η Επιτροπή επισημαίνει ότι η έκθεση των Ernst & Young διευκρινίζει αποκλειστικά ότι ο δείκτης αυτός παρέχει μια επιπλέον ένδειξη για το ποσό της ενισχύσεως που είναι αναγκαίο για να επιτρέψει στην Air France να ανακτήσει την οικονομική της βιωσιμότητα. Το γεγονός ότι το εγκριθέν ποσό ενισχύσεως ήταν το ελάχιστο απαιτούμενο αποδείχθηκε βάσει διαφόρων προβλέψεων που έγιναν βάσει των χρηματοοικονομικών δεικτών.
- 174 Η Air France αναφέρεται στις αποφάσεις Sabena και Aer Lingus (προπαρατεθείσες στη σκέψη 55), καθώς και στην απόφαση 94/696/ΕΚ της Επιτροπής, της 7ης Οκτωβρίου 1994, σχετικά με τις ενισχύσεις που χορηγεί το Ελληνικό Δημόσιο στην Ολυμπιακή Αεροπορία (ΕΕ L 273, σ. 22, στο εξής: απόφαση για την Ολυμπιακή Αεροπορία), με τις οποίες η Επιτροπή ενέκρινε κρατικές ενισχύσεις στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας. Η Επιτροπή υπογραμμίζει ότι οι δείκτες δανειακής εξαρτήσεως των εταιριών αυτών μετά την ολοκλήρωση του σχεδίου αναδιαρθρώσεώς τους θα είναι παρεμφερείς προς τον δείκτη της Air France και μάλιστα καλύτεροι. Συνεπώς, εκφράζουν μια αναλογία ιδίων κεφαλαίων ίση προς αυτή της Air France ή ακόμη ανώτερη. Έτσι, η Επιτροπή δέχθηκε τους δείκτες 1,25: 1 (Sabena), 0,75: 1 και 0,41: 1 (Aer Lingus) και 0,78: 1 (Ολυμπιακή Αεροπορία).

Εκτίμηση του Πρωτοδικείου

- 175 Υπογραμμίζεται ότι η προβληματική των χρηματοοικονομικών δεικτών της Air France, ιδίως του δείκτη δανειακής εξαρτήσεως, θέτει σαφώς τεχνικά ζητήματα χρηματοοικονομικής και λογιστικής φύσεως. Η διαπίστωση αυτή ενισχύεται από το ότι οι διάδικοι παραπέμπουν σε επτά εκθέσεις πραγματογνωμοσύνης προς στήριξη των απόψεών τους, δηλαδή των εκθέσεων του γραφείου Ernst & Young (παράρτημα 2 του υπομνήματος αντικρούσεως και παράρτημα του υπομνήματος ανταπαντήσεως), του καθηγητή Rene (παράρτηματα 40 του δικογράφου της προσφυγής και 9 και 10 του υπομνήματος ανταπαντήσεως), του καθηγητή Vermaelen (παράρτηματα 7 του υπομνήματος παρεμβάσεως της Air France) και του καθηγητή Weinstein (παράρτημα 1 του υπομνήματος παρεμβάσεως του Ηνωμένου Βασιλείου).
- 176 Συναφώς, υπενθυμίζεται ότι οι σύμβουλοι Lazard Frères καθόρισαν το αναγκαίο για την αναδιάρθρωση του κεφαλαίου της Air France ποσό στο πλαίσιο της γενικότερης αναδιαρθρώσεώς της, λαμβάνοντας υπόψη τις προβλέψεις

εσόδων και δαπανών και από πλευράς της μελλοντικής της αποδοτικότητας (ΕΕ L 254, σ. 75) και ότι το ποσό αυτό έγινε δεκτό από την Επιτροπή στο πλαίσιο της ασκήσεως της διακριτικής της ευχέρειας. Προστίθεται ότι τα τελευταία αυτά στοιχεία ήταν, τουλάχιστον κατά τη φάση της επινοήσεως του σχεδίου αναδιαρθρώσεως καθώς και της εφαρμογής του, ιδιαίτερα κρίσιμα και εμπιστευτικά ιδίως έναντι των αεροπορικών εταιριών που ανταγωνίζονταν την Air France. Κατά συνέπεια, δεν εναπόκειται στις προσφεύγουσες ούτε εξάλλου στο Πρωτοδικείο να αμφισβητήσουν αυτή καθαυτή την κατ' αρχήν αναγκαιότητα να λάβει η Air France το ποσό των 20 δισεκατομμυρίων FF για να επιτύχει τους καθορισθέντες στόχους αναδιαρθρώσεως και μειώσεως των χρεών.

- 177 Δεδομένου ότι ο υπολογισμός των 20 δισεκατομμυρίων FF πρέπει να γίνει δεκτός ως αφετηρία για τον έλεγχο του αν το ποσό της ενισχύσεως είναι ανάλογο, το ζήτημα της επιρροής που ασκεί αυτή η χρηματοοικονομική εισφορά στους χρηματοοικονομικούς δείκτες της Air France περιορίζεται, καταρχήν, σε μια απλή μαθηματική πράξη.
- 178 Συναφώς, υπενθυμίζεται ότι οι σύμβουλοι Lazard Frères ανέλυσαν τον αντίκτυπο της επίδικης ενισχύσεως στους χρηματοοικονομικούς δείκτες της Air France, υπογραμμίζοντας την ανάγκη να λαμβάνονται υπόψη οι δείκτες χρηματοοικονομικής διαρθρώσεως, ο δείκτης καλύψεως των χρηματοοικονομικών εξόδων και ο δείκτης αποδοτικότητας των ιδίων κεφαλαίων (ΕΕ L 254, σ. 84). Αφού εξέτασε τα δεδομένα αυτά, η Επιτροπή κατέληξε στον δείκτη δανειακής εξαρτήσεως 1,12: 1, διαπιστώνοντας ότι «ο εν λόγω δείκτης φαίνεται ότι βρίσκεται άνω του μέσου όρου του κλάδου πολιτικής αεροπορίας όπου 1,5 θεωρείται αποδεκτή αναλογία χρέους προς κεφάλαιο» (ΕΕ L 254, σ. 85).
- 179 Επισημαίνεται ότι αυτή η σύγκριση μεταξύ των δύο δεικτών δανειακής εξαρτήσεως στηρίχθηκε σε μια μελέτη της KPMG σε συνεργασία με την ΙΑΤΑ. Η μελέτη αυτή (παράρτημα 45 του δικογράφου της προσφυγής της υποθέσεως T-371/94), η οποία εκπονήθηκε τον Αύγουστο του 1992, περιλαμβάνει το ακόλουθο χωρίο (σ. 26/27):

«αναλογία χρέους/ιδίων κεφαλαίων

(...)

Ορισμένοι υπεύθυνοι αεροπορικών εταιριών ρωτήθηκαν ποιος ήταν κατά τη γνώμη τους ο άριστος δείκτης δανειακής εξαρτήσεως μιας αεροπορικής εταιρίας. Οι απαντήσεις κυμάνθηκαν σε κλίμακα από 0,5: 1 έως 4: 1· ωστόσο, δεν προκύπτει σαφώς αν στις απαντήσεις αυτές περιλαμβάνονται οι συμβάσεις μισθώσεως μακράς διάρκειας ή όχι. Ο μέσος όρος των ληφθεισών απαντήσεων εμφανίζει μια άριστη απόδοση 1,5: 1.

Στη συνέχεια τούς ζητήθηκε να υποδείξουν τους δείκτες δανειακής εξαρτήσεως της δικής τους εταιρίας, περιλαμβάνοντας και κατόπιν εξαιρώντας τις συμβάσεις μισθώσεως μακράς διάρκειας. Ο μέσος δείκτης δανειακής εξαρτήσεως των εταιριών που απάντησαν ανέρχεται σε 2,3: 1, αν περιληφθούν, και σε 2,1: 1, αν εξαιρεθούν οι συμβάσεις μισθώσεως μακράς διάρκειας.

(...)

Υπάρχουν ενδεικτικές διαφοροποιήσεις στον τρόπο υπολογισμού των δεικτών δανειακής εξαρτήσεως. Κατά συνέπεια, είναι δύσκολο να γίνουν αξιόπιστες συγκρίσεις μεταξύ των διαφόρων αεροπορικών εταιριών (...).

¹⁸⁰ Όπως προκύπτει από το κείμενο αυτό, η αντιπροσωπευτικότητα των αριθμητικών στοιχείων στα οποία κατέληξε η έρευνα που διεξήχθη στο πλαίσιο της πολιτικής αεροπορίας είναι αρκετά μειωμένη. Συνεπώς, ενόψει των «ενδεικτικών διαφοροποιήσεων» που διαπιστώθηκαν στον τρόπο υπολογισμού των δεικτών δανειακής εξαρτήσεως, η διαφορά μεταξύ των αριθμών 1,12: 1, 1, 5: 1, 2, 1: 1 και 2,3: 1 δεν μπορεί να χαρακτηριστεί, αφεαυτής, ως βαρύνουσα για την απόδειξη του ότι η Επιτροπή εκτίμησε εσφαλμένως την οικονομική κατάσταση της Air France σε σχέση με τη μέση κατάσταση της πολιτικής αεροπορίας.

¹⁸¹ Κατόπιν της διαπιστώσεως αυτής, ο σχεδιαζόμενος για το τέλος του 1996 δείκτης 1,12: 1 δεν φαίνεται δυσανάλογος, ενόψει των προαναφερθέντων δεικτών που κλιμακώνονται από το 0,5: 1 μέχρι το 4: 1 καθώς και των δεικτών 1,25: 1, 0, 78: 1, 0, 75: 1 και 0,41: 1 τους οποίους ενέκρινε η Επιτροπή με τις αποφάσεις

Sabena, Olympic Airways και Aer Lingus (προπαρατεθείσες στις σκέψεις 55 και 174). Το ίδιο ισχύει για τον δείκτη καλύψεως των χρηματοοικονομικών εξόδων της Air France, ο οποίος το 1996 ανήλθε σε 2,44: 1, όπως υπέδειξε η Επιτροπή, και έτσι προσέγγισε κατά πολύ τον μέσο δείκτη του 2,42: 1 τον οποίο είχαν οι ανταγωνιστές της το 1993 (ΕΕ L 254, σ. 85).

- 182 Για τους προεκτεθέντες στη σκέψη 176 λόγους, η αιτίαση κατά την οποία με την ίδια την έκθεση Ernst & Young είχε θεωρηθεί ότι 15,25 δισεκατομμύρια FF ήσαν αρκετά για να φθάσει η Air France τον άριστο δείκτη δανειακής εξαρτήσεως του 1,5: 1 δεν μπορεί να γίνει δεκτή. Ως εκ περισσού, προστίθεται ότι, όπως παρατήρησε η Επιτροπή, το χωρίο της εν λόγω εκθέσεως, το οποίο παραθέτουν οι προσφεύγουσες (σ. 21, υποσημείωση 21), περιορίζεται στη διόρθωση του εκ μέρους των προσφευγουσών υπολογισμού του αναγκαίου ποσού για την επίτευξη του δείκτη 1,5: 1, το δε ποσό αυτό ανέρχεται, κατά τους Ernst & Young, σε 15,25 και όχι σε 13,9 δισεκατομμύρια FF. Εξάλλου, στη συνέχεια της εκθέσεως των Ernst & Young επισημαίνεται ότι, εν πάση περιπτώσει, δεν υπάρχει κανένας ιδιαίτερος λόγος να ανέρχεται ο δείκτης δανειακής εξαρτήσεως της Air France σε 1,5: 1.
- 183 Ορθώς η Επιτροπή ισχυρίζεται ότι η έκθεση της IATA που φέρει τον τίτλο *Airline Economic Results and Prospects*, στην οποία παραπέμπουν οι προσφεύγουσες, περιλαμβάνει τους μέσους δείκτες δανειακής εξαρτήσεως περισσότερων από 30 αεροπορικών εταιριών σε ολόκληρο τον κόσμο, μεταξύ των οποίων η Iran Air, η Royal Air Maroc, η Tunis Air, οι οποίες δεν έχουν καμία ομοιότητα με την Air France σε επίπεδο βιομηχανικής και χρηματοοικονομικής διαρθρώσεως και δεν βρίσκονται σε πραγματικό ανταγωνισμό προς αυτήν. Συνεπώς, η Επιτροπή δεν ήταν υποχρεωμένη να συγκρίνει τον δείκτη δανειακής εξαρτήσεως της Air France προς αυτόν των αεροπορικών εταιριών τις οποίες αφορά η εν λόγω έκθεση.
- 184 Όσον αφορά το ερώτημα που διατύπωσαν οι προσφεύγουσες, στο δικόγραφο της προσφυγής τους, περί του αν ο υπολογισμός του δείκτη δανειακής εξαρτήσεως της Air France στηριζόταν με μικτά ή καθαρά αριθμητικά στοιχεία, αρκεί η διαπίστωση ότι η Επιτροπή υπογράμμισε, με το υπόμνημά της αντικρούσεως, χωρίς να αντιλέξουν οι προσφεύγουσες, ότι έλαβε υπόψη της ένα καθαρό αριθμητικό ποσό και, ως εκ τούτου, ο δείκτης δανειακής εξαρτήσεως δεν αυξήθηκε τεχνητά διά της χρήσεως ενός μικτού ποσού χρεών. Τέλος, τίποτε δεν υποχρέωνε την Επιτροπή να υπολογίσει τον δείκτη δανειακής εξαρτήσεως της Air

France για το διάστημα πέραν της περιόδου αναδιαρθρώσεως, δεδομένου ότι η περίοδος αυτή αποτελεί τη μόνη περίοδο αναφοράς για την υπαγωγή της Γαλλικής Δημοκρατίας και της Air France στην πλειονότητα των όρων για την έγκριση των ενισχύσεως.

- 185 Δεδομένου ότι η Επιτροπή δεν υπέπεσε σε πρόδηλο σφάλμα εκτιμήσεως όσον αφορά τον υπολογισμό και τη συνεκτίμηση των χρηματοοικονομικών δεικτών που αναφέρει η προσβαλλομένη απόφαση, η αιτίαση πρέπει να απορριφθεί.

Ε — Επί της αιτιάσεως ότι κακώς η Επιτροπή παρέλειψε να απαιτήσει την πώληση στοιχείων του ενεργητικού της Air France που μπορούσαν να εκποιηθούν

Συνοπτική παράθεση της επιχειρηματολογίας των διαδίκων

- 186 Οι προσφεύγουσες υποστηρίζουν ότι η Επιτροπή έσφαλε προδήλως καταλήγοντας ότι το ποσό της επίδικης ενισχύσεως δεν μπορούσε να μειωθεί διά της πώλησεως άλλων στοιχείων του ενεργητικού της Air France εκτός αυτών που προβλέπονταν στο σχέδιο αναδιαρθρώσεως. Συγκεκριμένα, η αρχή της αναλογικότητας επιτάσσει, εφόσον μια επιχείρηση σχεδιάζει την αναδιάρθρωσή της, να χρησιμοποιεί το σύνολο των δικών της πόρων πριν κάνει έκκληση για κρατική ενίσχυση. Κατά συνέπεια, η Επιτροπή όφειλε να απαιτήσει από την Air France να αποκτήσει ρευστότητα μεταβιβάζοντας το σύνολο των στοιχείων του ενεργητικού της που δεν σχετίζονται με τη διενέργεια πτήσεων, ανεξαρτήτως του ύψους των ελευθερουμένων ποσών. Αν τούτο είχε συμβεί, το ποσό της ενισχύσεως θα μπορούσε να είναι πολύ χαμηλότερο.

- 187 Συναφώς, οι προσφεύγουσες υπογραμμίζουν ότι ο όμιλος Air France περιλαμβάνει 103 εταιρίες οι οποίες δραστηριοποιούνται σε τομείς που συνδέονται με τα ταξίδια αλλά είναι ανεξάρτητοι των αεροπορικών μεταφορών, όπως ο τουρισμός, η τροφοδοσία («catering»), η συντήρηση αεροσκαφών, η εμπορική πληροφορική και η διαμετακόμιση φορτίων, μεταξύ των οποίων περιλαμβάνονται εταιρίες που έχουν το μέγεθος του ομίλου Servair και της Jet Tours, οι οποίες πραγματοποίησαν κύκλο εργασιών αντιστοίχως 2,6 και 2,4 δισεκατομμυρίων FF

το 1993. Οι δραστηριότητές του καλύπτουν πράξεις εντελώς άσχετες προς την αεροπορική μεταφορά όπως είναι η παρασκευή τυριών. Άνω του 20 % των εσόδων της Air France προέρχονται από δραστηριότητες που δεν έχουν καμία σχέση με την αεροπορική μεταφορά. Επιπλέον, η Air France έχει μετοχές σε 20 αεροπορικές εταιρίες.

188 Η πώληση ορισμένων από τις συμμετοχές της Air France στο κεφάλαιο άλλων εταιριών, ιδίως δε της Air Inter και της Sabena, θα μπορούσε να ελευθερώσει, κατά την άποψη των προσφευγουσών, ποσά αρκετά υψηλά ώστε να καταστεί περιττό μεγάλο τμήμα της ενίσχυσης. Χωρίς την επίδικη ενίσχυση, η Air France θα έπρεπε, όπως οποιαδήποτε μητρική εταιρία με ζημίες, να απευθυνθεί στις θυγατρικές της, περιλαμβανομένης της Air Inter, ώστε αυτές να συνεισφέρουν στον περιορισμό των ζημιών της. Ενδεικτικώς, οι προσφεύγουσες υπολόγισαν την αξία των συμμετοχών της Air France στο κεφάλαιο οκτώ αεροπορικών εταιριών (Air Charter, Air Inter, Sabena, MEA, Austrian Airlines, Tunis Air, Air Mauritius, Royal Air Maroc) και μιας άλλης εταιρίας (Servair). Η αξία των συμμετοχών αυτών στο σύνολό τους θα μπορούσε να εκτιμηθεί σε ποσό κυμαινόμενο μεταξύ των 3,1 δισεκατομμυρίων και των 6 δισεκατομμυρίων FF.

189 Όσον αφορά την Air Inter, οι προσφεύγουσες επισήμαναν κατά τη συνεδρίαση ότι η υποτιθέμενη χρησιμότητά της για την Air France ήταν στην πραγματικότητα πολύ περιορισμένη. Η λειτουργία της Air Inter περιορίζεται στην προσέλευση επιβατών από τις γαλλικές επαρχίες στον κεντρικό αερολιμένα («hub») της Air France, στις αναχωρήσεις των πτήσεων εξωτερικού του αεροδρομίου Charles de Gaulle. Η Air France όμως θα μπορούσε να επιτύχει ακριβώς το ίδιο αποτέλεσμα είτε χρησιμοποιώντας τα δικά της αεροπλάνα είτε συνάπτοντας συμφωνίες συνεργασίας με άλλες εταιρίες, περιλαμβανομένης της Air Inter. Συνεπώς, οι προσφεύγουσες φρονούν ότι η Air Inter δεν αποτελεί στοιχείο του ενεργητικού απαραίτητο για τη λειτουργία της Air France.

190 Οι προσφεύγουσες ισχυρίζονται ότι η αξία των μετοχών της Air France στην εταιρία Sabena, οι οποίες αντιστοιχούν στο 37,5 % του μετοχικού κεφαλαίου της εταιρίας αυτής, μπορεί να εκτιμηθεί σε 6 δισεκατομμύρια βελγικά φράγκα (BFR). Η Air France αγόρασε τις μετοχές αυτές το 1992, πράγμα που εμφανίζει, κατά τις προσφεύγουσες, ότι οι μετοχές αυτές δύσκολα θα μπορούσαν να θεωρηθούν ζωτικές για την Air France, δεδομένου ότι ήταν σε θέση να λειτουργήσει χωρίς αυτές επί πολλά έτη. Εξάλλου, ο πρόεδρος της Sabena δήλωσε δημοσίως, τον Σεπτέμβριο του 1994, ότι η Air France έπρεπε να μεταβιβάσει τις μετοχές

της. Οι προσφεύγουσες υπενθυμίζουν ότι πληροφόρησαν την Επιτροπή, ήδη κατά το στάδιο της διοικητικής διαδικασίας, ότι πολυάριθμες ενδείξεις συνηγορούσαν υπέρ του ότι δεν υπήρχε πλέον κανένας λόγος να επιδιώκεται συμμαχία μεταξύ της Air France και της Sabena. Στο πλαίσιο αυτό, οι προσφεύγουσες παραπέμπουν σε άρθρο που δημοσιεύθηκε στον Τύπο τον Ιούνιο του 1994 (παράρτημα 46 του δικογράφου της προσφυγής), κατά το οποίο η βελγική εταιρεία επιθυμούσε να μεταβιβάσει η Air France τις μετοχές της.

191 Εξάλλου, η εκ μέρους της Air France καταβολή του ενός τετάρτου του ποσού που όφειλε για τη συμμετοχή της στο κεφάλαιο της Sabena πραγματοποιήθηκε μερικές μέρες μετά την έκδοση της προσβαλλομένης αποφάσεως. Προφανώς, η Air France θα χρησιμοποιήσει την ενίσχυση για την αντιμετώπιση του εξόδου αυτού, δεδομένης της ελλείψεως ρευστότητάς της. Η Επιτροπή όφειλε να εμποδίσει την Air France να καταβάλει το υπόλοιπο αυτό, δεδομένου ότι η εγκριθείσα με σκοπό την αναδιάρθρωση ενίσχυση δεν μπορεί να χρησιμοποιηθεί για την αγορά μετοχών σε άλλες εταιρίες. Αν η Air France είχε εμποδισθεί να προβεί στην καταβολή αυτή, θα αναγκαζόταν αναμφιβόλως να μεταβιβάσει τη συμμετοχή της στο μετοχικό κεφάλαιο της Sabena στο πλαίσιο της προσπάθειάς της αναδιάρθρωσεως.

192 Οι προσφεύγουσες υπογραμμίζουν ότι δεν απαιτούν από την Air France να πωλήσει στοιχεία του ενεργητικού της που είναι αναμφισβήτητα στρατηγικού χαρακτήρα. Ωστόσο, οι προσφεύγουσες φρονούν ότι η Air France όφειλε να πωλήσει ιδίως τα στοιχεία του ενεργητικού που η ίδια περιγράφει ως επουσιώδη στην ετήσια έκθεσή της για τη χρήση 1993. Αναφερόμενες σε άρθρο που δημοσιεύθηκε στον Τύπο, οι προσφεύγουσες προσθέτουν ότι η Air France σχεδίαζε, προφανώς, τον Σεπτέμβριο του 1994, την πώληση ορισμένων από τα στοιχεία του ενεργητικού ως προς τα οποία, ένα μήνα πριν, η Επιτροπή έκρινε ότι δεν μπορούσαν να μεταβιβασθούν, όπως επί παραδείγματι τη συμμετοχή της στον όμιλο Servair ή τη συμμετοχή της στο Amadeus, ένα σύστημα πληροφορικής για κρατήσεις. Το εν λόγω γεγονός αφεαυτού ανατρέπει το συμπέρασμα της Επιτροπής ότι η Air France δεν έχει ανάγκη να πωλήσει άλλα στοιχεία του ενεργητικού διότι κανένα από αυτά δεν θα της επέτρεπε να ελευθερώσει αρκετούς πόρους.

193 Απαντώντας στον ισχυρισμό της Επιτροπής ότι δεν μπορούσε, για λόγους απορρήτου, να αποκαλυφθεί ποια ήσαν τα άλλα στοιχεία του ενεργητικού από τα οποία σκόπευε να αποξενωθεί η Air France, οι προσφεύγουσες επισημαίνουν ότι αυτή είναι, παρά ταύτα, η πρακτική που ακολουθεί η Επιτροπή οσάκις απαιτεί από μια επιχείρηση, ως προϋπόθεση για την έγκριση συγκεντρώσεων μεταξύ επιχειρήσεων δυνάμει του κανονισμού 4064/89 (προπαρατεθέντος στη σκέψη 55), να προβεί στην πώληση στοιχείων του ενεργητικού. Έτσι, η Επι-

τροπή απαίτησε την πώληση στοιχείων του ενεργητικού απαριθμουμένων ονομαστικώς στην απόφαση 91/403/ΕΟΚ της 29ης Μαΐου 1991, κηρύσσουσα μια συγκέντρωση μεταξύ επιχειρήσεων συμβατή με την κοινή αγορά (υπόθεση IV/M043 — Magneti Marelli/CEAc, ΕΕ L 222, σ. 38), και στην απόφαση 92/553/ΕΟΚ της 22ας Ιουλίου 1992, σχετικά με διαδικασία βάσει του κανονισμού (ΕΟΚ) 4064/89 του Συμβουλίου (υπόθεση IV/M.190 — Nestlé/Perrier, ΕΕ L 356, σ. 1). Εξάλλου, αν τα επουσιώδη στοιχεία του ενεργητικού της Air France δεν μπορούσαν να έχουν πωληθεί πριν από την έγκριση της ενισχύσεως, η Επιτροπή μπορούσε να απαιτήσει την παρακατάθεση των στοιχείων του ενεργητικού σε θεματοφύλακα, για παράδειγμα σε τράπεζα επενδύσεων, που θα μπορούσε να οργανώσει την πώλησή τους. Οι προσφεύγουσες αναφέρονται, επί παραδείγματι, στην υπόθεση της Crédit Lyonnais (ΕΕ 1995, C 121, σ. 4· παράρτημα 8 του υπομνήματος απαντήσεως), στην οποία δημιουργήθηκε ένα νέο νομικό πρόσωπο, η κοινοπραξία εκποιήσεων, θυγατρική της Crédit Lyonnais, με μετοχικό κεφάλαιο ελεγχόμενο κατά 100 % από αυτήν, η οποία έπρεπε να αγοράσει τα στοιχεία του ενεργητικού της Crédit Lyonnais που επρόκειτο να μεταβιβασθούν ή να ρευστοποιηθούν. Ομοίως, εν προκειμένω, η συμμετοχή της Air France στη Sabena έπρεπε να εκχωρηθεί σε τράπεζα που θα μπορούσε να προκαταβάλει τα χρήματα εν αναμονή της πώλησεως σε τρίτον.

- 194 Κατά την επ' ακροατηρίου συζήτηση, οι προσφεύγουσες υπογράμμισαν επίσης ότι, καθόσον η προσβαλλομένη απόφαση δεν επέβαλε την πώληση ονομαστικώς υποδεικνυομένων στοιχείων του ενεργητικού, η Air France δεν είχε κανένα συμφέρον να πωλήσει στοιχεία του ενεργητικού κατά τη διάρκεια της περιόδου αναδιρθρώσεως, διότι η πώληση αυτή θα συνεπαγόταν σημαντική μείωση της χορηγούμενης ενισχύσεως. Η διαπίστωση αυτή επιβεβαιώνεται από τη μετέπειτα εξέλιξη των πραγμάτων, διότι η Air France ήταν σε θέση να «αντισταθμίσει» την πώληση της συμμετοχής της στη Sabena με το διαφυγόν κέρδος που οφείλεται στο ότι η Air France πώλησε λιγότερα αεροπλάνα απ' ό,τι είχε προβλεφθεί. Τούτο αποδεικνύει ότι η Επιτροπή έπρεπε να έχει εκτιμήσει εξαρχής την πώληση των στοιχείων του ενεργητικού της Air France που δεν σχετίζονταν με τις ουσιώδεις δραστηριότητές της.

- 195 Το Βασίλειο της Δανίας υποστηρίζει ότι η Επιτροπή, με την απόφασή της Aer Lingus (προπαρατεθείσα στη σκέψη 55), υποχρέωσε την Aer Lingus να αποξενωθεί των στοιχείων του ενεργητικού που δεν σχετίζονταν με τις μεταφορές προκειμένου να συνεισφέρει στην αναδιάρθρωση ποσό υψηλότερο από το ποσό της ληφθείσας ενισχύσεως. Το παρεμβαίνον υπενθυμίζει, εξάλλου, ότι η Air France πράγματι πώλησε τη συμμετοχή της στο μετοχικό κεφάλαιο της τσεχικής εταιρίας CSA. Είναι ακατανόητο γιατί η Air France δεν μπορούσε να πωλήσει οσαύτως τη συμμετοχή της στο μετοχικό κεφάλαιο της Sabena ή της Air Inter.

- 196 Το Ηνωμένο Βασίλειο φρονεί ότι η Επιτροπή όφειλε να λάβει σοβαρά υπόψη το ενδεχόμενο να πωλήσει η Air France τα μερίδιά της στο μετοχικό κεφάλαιο της Sabena. Η μεταβίβαση αυτή δεν θα εμπόδιζε κατ' ανάγκη τη συνέχιση των εμπορικών συμφωνιών που υφίσταντο μεταξύ των δύο εταιριών. Πράγματι, πολλές αεροπορικές εταιρίες έχουν συνάψει τέτοιες συμφωνίες μεταξύ τους, χωρίς να κριθεί αναγκαίο κάθε εταιρία να κατέχει μια σημαντική μειοψηφία στο μετοχικό κεφάλαιο της άλλης. Η Επιτροπή δεν εξήγησε ούτε γιατί η Air France δεν μπορούσε να πωλήσει το μερίδιό της στο μετοχικό κεφάλαιο της Air Inter, κατά μείζονα λόγο εφόσον η Air France ελέγχει την Air Inter κατόπιν μιας σχετικώς πρόσφατης αγοράς. Τέλος, ορισμένες εταιρίες που ανήκουν στον όμιλο Air France είναι πολύ αποδοτικές, όπως ο όμιλος Servair, και, επομένως, σημαντικοί πόροι μπορούσαν να αποδεσμευθούν με την πώλησή τους. Άλλες εταιρίες είναι πράγματι ελλειμματικές και, ως εκ τούτου, η πώληση ή διακοπή της δραστηριότητάς τους μπορούσε να έχει ως συνέπεια σημαντική μείωση του ελλείμματος του ομίλου της Air France και, επομένως, μείωση του αναγκαίου ποσού της ενισχύσεως.
- 197 Το Βασίλειο της Νορβηγίας φρονεί ότι η Επιτροπή παρέλειψε να απαιτήσει από την Air France να πωλήσει όλα τα στοιχεία του ενεργητικού της «που δεν σχετίζονταν με τις αεροπορικές μεταφορές». Η πώληση αυτή θα αποτελούσε σημαντικό στοιχείο ενός σχεδίου αναδιαρθρώσεως όχι μόνο λόγω της συμβολής στη ρευστότητα της ενδιαφερομένης επιχειρήσεως, αλλά και προκειμένου να μειωθούν τα έξοδά της, να αποκατασταθεί εκ νέου η ταυτότητά της και να αναπροσδιορισθούν οι στόχοι των δραστηριοτήτων της. Εν προκειμένω, υπήρχε μεγάλος αριθμός δραστηριοτήτων της Air France οι οποίες ήσαν περιφερειακές σε σχέση με τις ουσιώδεις δραστηριότητες μιας αεροπορικής εταιρίας. Η British Airways, η SAS, η KLM και άλλες διεθνείς αεροπορικές εταιρίες έχουν λάβει μέτρα με σκοπό την ανάθεση της παροχής ορισμένων υπηρεσιών τις οποίες μπορούν να παρέχουν ανεξάρτητοι τρίτοι με μειωμένο κόστος. Οι εταιρίες αυτές εκποίησαν πολυάριθμα στοιχεία του ενεργητικού μη σχετιζόμενα με τις αεροπορικές μεταφορές, έστω και αν τα έσοδα από κάθε κατ' ιδίαν πώληση μπορούσαν να είναι ασήμαντα.
- 198 Η Επιτροπή αμφισβητεί ότι παρέλειψε να λάβει υπόψη τις υφιστάμενες δραστηριότητες της Air France να πωλήσει ορισμένα στοιχεία του ενεργητικού της. Αφού εξέτασε τις διάφορες μετοχές της Air France, κατέληξε στο συμπέρασμα ότι η προβλεπόμενη στο σχέδιο πώληση στοιχείων του ενεργητικού ήταν πρόσφορη στο πλαίσιο της αναδιαρθρώσεως. Ωστόσο, η συμμετοχή της Air France στο μετοχικό κεφάλαιο της Sabena ή της Air Inter δεν εκτιμήθηκε, λόγω του ότι η πώλησή τους δεν αποτελούσε μέρος του σχεδίου αναδιαρθρώσεως και ότι η συμμετοχή αυτή μπορούσε να θεωρηθεί ως στοιχείο του ενεργητικού της Air France σχετιζόμενο με τις ουσιώδεις δραστηριότητές της.

- 199 Κατά τη συνεδρίαση, η Επιτροπή διευκρίνισε ότι, δεδομένου ότι οι ουσιώδεις δραστηριότητες της Air France και της Air Inter είναι οι αεροπορικές μεταφορές, δεν υπάρχει η παραμικρή αμφιβολία ότι η Air Inter αποτελεί ουσιώδες στοιχείο του ενεργητικού της Air France. Η σπουδαιότητα της Air Inter για την Air France οφείλεται στο ότι, αντιθέτως προς άλλες αεροπορικές εταιρίες, η Air France δεν έχει δίκτυο πτήσεων εσωτερικού. Για τον λόγο αυτό, η Επιτροπή δέχθηκε ότι η Air Inter πράγματι αποτελούσε ουσιώδες στοιχείο του ενεργητικού της Air France, το οποίο δεν έπρεπε να κινδυνεύσει να βρεθεί υπό τον έλεγχο των ανταγωνιστών της. Η Air France προσέθεσε ότι οι εμπορικές συνεργασίες με την Air Inter ήταν απαραίτητες για τη επιβίωσή της, δεδομένου ότι ο έλεγχος ενός δικτύου πτήσεων εσωτερικού είναι ζωτικός για μια μεγάλη αεροπορική εταιρία. Η Air France είχε ανάγκη την Air Inter, η οποία της προσέφερε ανταποκρίσεις από το δίκτυο των πτήσεων εσωτερικού, οι οποίες τροφοδοτούσαν τις πτήσεις της μεγάλων αποστάσεων. Εξάλλου, όλες οι μεγάλες ευρωπαϊκές αεροπορικές εταιρίες ελέγχουν το δίκτυό τους πτήσεων εσωτερικού και, συνεπώς, προτιμούν να μετέχουν κατά πλειοψηφία στο εσωτερικό τους δίκτυο αντί να συνάπτουν εμπορικές συμφωνίες με το δίκτυο αυτό.
- 200 Η Επιτροπή υπογραμμίζει ότι εξέτασε την εκ μέρους της Air France εκποίηση στοιχείων του ενεργητικού λαμβάνοντας δεόντως υπόψη το σύνολο των συμφερόντων της και την όλη στρατηγική της. Ενεργώντας έτσι, η Επιτροπή είχε την πεποίθηση ότι οι σχεδιαζόμενες από την Air France εκποιήσεις στοιχείων του ενεργητικού ήταν επαρκείς. Στο πλαίσιο αυτό, η πώληση στοιχείων του ενεργητικού από άλλες αεροπορικές εταιρίες υπό άλλες συνθήκες και σε άλλες εποχές δεν είναι λυσιτελής για την εξέταση του ζητήματος ποια στοιχεία του ενεργητικού έπρεπε να εκποιήσει η Air France. Πράγματι, η φύση και η έκταση των συμφερόντων των διαφόρων αεροπορικών εταιριών καθιστούν κάθε σύγκριση μάταιη.
- 201 Η Επιτροπή προσθέτει ότι δεν είχε τη δυνατότητα να υποδείξει ονομαστικώς άλλα στοιχεία του ενεργητικού και άλλες μετοχές από τα οποία σκόπευε να αποξενωθεί η Air France, διότι η αποκάλυψη αυτή θα αποτελούσε παρέμβαση στη διεξαγωγή των υπό εξέλιξη διαπραγματεύσεων που αφορούσαν τα στοιχεία του ενεργητικού και μπορούσε να είναι επιζήμια γι' αυτές. Εξάλλου, η προσβαλλόμενη απόφαση δεν απαγορεύει την εκποίηση άλλων στοιχείων του ενεργητικού. Οι συνθήκες της αγοράς μπορούν να εξελιχθούν και να δημιουργήσουν κίνητρα για την εκποίηση στοιχείων του ενεργητικού μη προβλεπομένων από το σχέδιο αναδιαρθρώσεως ή να επηρεάσουν τις τιμές αυτών των οποίων η εκποίηση προβλέπεται στο σχέδιο αυτό. Ελέγχοντας την αναλογικότητα της ενισχύσεως προς τις ανάγκες της αναδιαρθρώσεως, η Επιτροπή υπογράμμισε (ΕΕ L 254, σ. 86) ότι τα καταβλητέα ποσά μπορούσαν, αν χρειαζόταν, να προσαρμοσθούν ανάλογα με τις ανάγκες, προκειμένου να ληφθεί υπόψη η εξέλιξη της χρηματοοικονομικής καταστάσεως της Air France κατόπιν ιδίως της πωλήσεως στοιχείων του ενεργητικού.

- 202 Οι εκτεθείσες από τις προσφεύγουσες εξουσίες που ο κανονισμός επί των συγκεντρώσεων απονέμει στην Επιτροπή δεν ασκούν επιρροή, δεδομένου ότι οι συγκεντρώσεις θίγουν αυτήν καθαυτή τη δομή της εξεταζομένης αγοράς. Ομοίως, η δυνατότητα παρακαταθέσεως των στοιχείων του ενεργητικού σε θεματοφύλακα επιφορτισμένο με την οργάνωση της πωλήσεώς τους ουδόλως στηρίζει την επιχειρηματολογία των προσφευγουσών. Πράγματι, ο έλεγχος μιας επιχειρήσεως αποτελεί αυτό καθαυτό το ζήτημα που τίθεται στο δίκαιο των συγκεντρώσεων, ενώ τούτο δεν συμβαίνει εν προκειμένω. Όσον αφορά την κοινοπραξία εκποιήσεων που συστάθηκε με το σχέδιο της Crédit Lyonnais, η Επιτροπή υπογραμμίζει ότι πρόκειται περί θυγατρικής της Crédit Lyonnais με μετοχικό κεφάλαιο ελεγχόμενο κατά 100 %, δεδομένου ότι η πράξη αυτή αποτελούσε απλώς εσωτερική αναδιοργάνωση ενός ομίλου.
- 203 Εν πάση περιπτώσει, κανένα τμήμα της επίδικης ενισχύσεως δεν είχε ως προορισμό να χρησιμεύσει στην Air France για την καταβολή της τελευταίας δόσεως της συμμετοχής της στη Sabena. Η ενίσχυση εγκρίθηκε προκειμένου να μειωθεί το βάρος των χρηματοοικονομικών εξόδων της Air France. Εξάλλου, θα ήταν παράνομο να παρακινήθει η Air France να μην τηρήσει τις συμβατικές της δεσμεύσεις έναντι της Sabena και έτσι να παραβεί τη σύμβαση.
- 204 Η Γαλλική Δημοκρατία και η Air France υπογραμμίζουν ότι η συμμετοχή της Air France στο κεφάλαιο της Sabena αποτελεί ένα από τα ουσιώδη και στρατηγικού χαρακτήρα στοιχεία του ενεργητικού της. Τον Ιούλιο του 1994 όλα έδειχναν ότι η αναδιαπραγμάτευση της συμφωνίας σχετικά με τη συμμετοχή αυτή θα συνεπαγόταν για την Air France πολύ σημαντική ζημία και θα έφερε τη Sabena σε δυσχερή θέση. Κατά τις παρεμβαίνουσες, μόλις τον Οκτώβριο του 1994 ανακοίνωσε η Βελγική Κυβέρνηση την απόφασή της να προβεί σε αναδιάρθρωση του κεφαλαίου της Sabena. Τον Ιούλιο του 1994 ούτε η Air France ούτε η Γαλλική Κυβέρνηση γνώριζαν τις προθέσεις της Βελγικής Κυβερνήσεως συναφώς. Δεδομένου ότι η Air France δεν ήταν σε θέση να ακολουθήσει την αύξηση κεφαλαίου που ανακοίνωσε η Βελγική Κυβέρνηση, η κυβέρνηση αυτή της πρότεινε να εξαγοράσει τη συμμετοχή της, ενώ σχεδιαζόταν νέα συνεργασία μεταξύ της Sabena και της Swissair.
- 205 Η Air France διευκρινίζει ότι ορισμένα από τα στοιχεία του ενεργητικού της που δεν σχετίζονταν με τις βασικές της δραστηριότητες είχαν ήδη μεταβιβάσθει στην αρχή της εφαρμογής του Προγράμματος. Έτσι, η συμμετοχή της στο κεφάλαιο της τσεχικής αεροπορικής εταιρείας CSA μεταβιβάστηκε στις 25 Μαρτίου 1994. Ομοίως, μεταβιβάστηκε η συμμετοχή της Servair (την οποία ελέγχει η

Air France κατά 75 %) στο κεφάλαιο της Saresco και, κατά συνέπεια, της θυγατρικής της που δραστηριοποιείται στην παρασκευή τυριών. Η μεταβίβαση του ομίλου ξενοδοχείων Méridien, η οποία όντως πραγματοποιήθηκε εν τω μεταξύ, αφορούσε 20 από τις 103 επιχειρήσεις του ομίλου. Από την προσβαλλομένη απόφαση προκύπτει σαφώς ότι και άλλες μεταβιβάσεις προβλέπονται στο πλαίσιο του Προγράμματος. Το προσωρινό χρονοδιάγραμμα και μια εκτίμηση του τμήματος των μεταβιβάσεων αυτών γνωστοποιήθηκαν στην Επιτροπή για όλα τα μη αφορώντα τις αεροπορικές μεταφορές στοιχεία του ενεργητικού που είχαν σημαντική αξία. Ωστόσο, τα εν λόγω στοιχεία του ενεργητικού δεν παρατίθενται ρητώς στην προσβαλλομένη απόφαση για προφανείς λόγους απορρήτου.

206 Κατά τη συνεδρίαση, η Air France υπογράμμισε ότι το σύστημα πληροφορικής για κρατήσεις Amadeus αποτελεί βεβαίως δραστηριότητα μη συνιστάμενη στην αεροπορική μεταφορά, αλλά ουσιώδη για όλες τις αεροπορικές δραστηριότητες του ομίλου. Αντιθέτως προς τους υπαινιγμούς των προσφευγουσών, η συμμετοχή της στο Amadeus δεν πωλήθηκε και η Air France δεν έχει την πρόθεση να την πωλήσει.

207 Όσον αφορά τη Servair, η Air France επιβεβαίωσε, και κατά τη συνεδρίαση, ότι η μεταβίβασή της προβλεπόταν από το σχέδιο αναδιαρθρώσεως. Τα έσοδα από την πώληση της Servair περιελήφθησαν στις χρηματοοικονομικές προβλέψεις και, συνεπώς, ελήφθησαν υπόψη για τη μείωση του ποσού της αναδιαρθρώσεως κεφαλαίου. Ωστόσο, η πληροφορία αυτή έπρεπε να παραμείνει εμπιστευτική: αφενός, προκειμένου να είναι δυνατή η διαπραγμάτευση της πωλήσεως της Servair σε καλύτερη τιμή και, αφετέρου, ενόψει των κινδύνων κοινωνικής αναταραχής την οποία οπωσδήποτε θα προκαλούσε το νέο αυτό στη Servair, πράγμα το οποίο θα έθετε σοβαρά σε κίνδυνο την ποιότητα της εν πτήξει εξυπηρέτησεως της Air France, η οποία εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από αυτόν τον βασικό προμηθευτή σε δίσκους γευμάτων. Η Επιτροπή και οι εμπειρογνώμονές της εξέτασαν λεπτομερώς την εξέλιξη της πωλήσεως της Servair προκειμένου να εγκρίνει η Επιτροπή τη χορήγηση της δεύτερης και της τρίτης δόσεως της ενισχύσεως.

208 Όσον αφορά τα λοιπά στοιχεία του ενεργητικού όπως είναι, επί παραδείγματι, η Air Charter και η Jet Tours, η Air France υπογράμμισε, πάντοτε κατά τη συνεδρίαση, ότι αποτελούν αναμφισβήτητα μέρος των στρατηγικού χαρακτήρα στοιχείων του ενεργητικού της. Εξάλλου, οι πωλήσεις της Jet Tours και της Air Charter θα απέφεραν στην Air France ασήμαντα έσοδα. Τέλος, οι πωλήσεις της κατά μειοψηφία συμμετοχής της Air France στα μετοχικά κεφάλαια της Royal

Air Maroc, της Austrian Airlines, της Tunis Air, της Air Mauritius και της Aéro-postale εξετάστηκαν λεπτομερώς από την Επιτροπή. Οι πωλήσεις αυτές δεν θα μπορούσαν να αποφέρουν σημαντικά προϊόντα και δεν θα ασκούσαν καμία επιρροή στο ποσό της αναδιαρθρώσεως κεφαλαίου.

Εκτίμηση του Πρωτοδικείου

- 209 Υπενθυμίζεται ότι η Επιτροπή, στο πλαίσιο της εξετάσεως της επίδικης ενισχύσεως, έκρινε ότι η αναδιάρθρωση της Air France, η οποία είναι ο μεγαλύτερος αερομεταφορέας της Γαλλίας και ένας από τους τρεις μεγαλύτερους της Ευρώπης, θα συμβάλει στην ανάπτυξη του τομέα των αεροπορικών μεταφορών στην Ευρώπη βελτιώνοντας την ανταγωνιστικότητά του και είναι επομένως προς το κοινό συμφέρον (EE L 254, σ. 83). Έτσι, η Επιτροπή επισήμανε ότι δεν ακολούθουσε πολιτική σκοπούσα στην πλήρη διάλυση του ομίλου Air France, αλλά προτιμούσε να διατηρήσει την Air France στη θέση της μεταξύ των μεγαλύτερων αερομεταφορέων της Ευρώπης, δίπλα στη Lufthansa και στη British Airways. Δεδομένου ότι η άσκηση της κατ' άρθρο 92, παράγραφος 3, στοιχείο γ', της Συνθήκης διακριτικής ευχέρειας της Επιτροπής, βάσει της οποίας εκδόθηκε η προσβαλλομένη απόφαση, συνεπάγεται πολύπλοκες εκτιμήσεις οικονομικής πολιτικής, δεν μπορεί να επικριθεί εν προκειμένω παρά μόνο λόγω προδήλου σφάλματος εκτιμήσεως ή νομικού σφάλματος, κατά μείζονα λόγο αφού η Επιτροπή φρόντισε να οργανώσει, μέσω της σταδιακής καταβολής της ενισχύσεως σε τρεις δόσεις, τον έλεγχο της εξελίξεως της χρηματοοικονομικής καταστάσεως της Air France, ώστε να έχει τη δυνατότητα να προσαρμόζει, ενδεχομένως, τα καταβλητέα ποσά (EE L 254, σ. 86).
- 210 Στο πλαίσιο της ασκήσεως της διακριτικής της ευχέρειας η Επιτροπή υπέδειξε μόνο περιορισμένο αριθμό στοιχείων του ενεργητικού που δεν σχετίζονται με τις βασικές δραστηριότητες της Air France — δηλαδή την αλυσίδα ξενοδοχείων Méridien, ένα κτίριο καθώς και αεροπλάνα τα οποία έχουν υπερβεί το όριο ηλικίας και ανταλλακτικά (EE L 254, σ. 75 και 76) — των οποίων η μεταβίβαση επιβλήθηκε στην Air France, προκειμένου να μειωθεί το ποσό της ενισχύσεως σε 20 δισεκατομμύρια FF.
- 211 Κατά συνέπεια, είναι αλυσιτελή τόσο το επιχείρημα που αντλεί το Βασίλειο της Δανίας από την απόφαση Aer Lingus (προπαρατεθεσία στην σκέψη 55), με την οποία η Επιτροπή επέβαλε στη δικαιούχο της ενισχύσεως την πώληση όλων των στοιχείων του ενεργητικού της που δεν σχετίζονταν με τις βασικές της δραστηριότητες, όσο και το προβληθέν από το Βασίλειο της Σουηδίας παράδειγμα της

British Airways, της SAS, της KLM και άλλων διεθνών αεροπορικών εταιριών οι οποίες μεταβίβασαν, στο πλαίσιο της αναδιαρθρώσεώς τους, πολυάριθμα στοιχεία του ενεργητικού τους μη σχετιζόμενα με τις αεροπορικές μεταφορές. Πράγματι, οι συνθήκες μιας αναδιαρθρώσεως διαμορφώνονται βάσει της συγκεκριμένης καταστάσεως της ενδιαφερομένης επιχειρήσεως και μόνον. Επομένως, το γεγονός ότι οι προαναφερθείσες εταιρίες μπορεί να ωθήθηκαν ή να υποχρεώθηκαν, εντός του πραγματικού πλαισίου της δικής τους αναδιαρθρώσεως, να μεταβιβάσουν πολυάριθμα στοιχεία του ενεργητικού δεν μπορεί, αφεαυτού, να θέσει υπό αμφισβήτηση την ορθότητα της αποφάσεως που έλαβε η Επιτροπή, στο πλαίσιο της συγκεκριμένης καταστάσεως που υφίστατο τον Ιούλιο του 1994, με σκοπό να διατηρήσει την Air France στην ομάδα των τριών μεγαλύτερων αερομεταφορέων της Ευρώπης και να της επιτρέψει να διατηρήσει την πλειονότητα των στοιχείων του ενεργητικού της.

212 Κατά συνέπεια, η Επιτροπή μπορούσε να θεωρήσει ότι η Air France δεν θα μπορούσε να εκποιήσει τις ακόλουθες τρεις κατηγορίες στοιχείων του ενεργητικού: πρώτον, αυτά που ήταν ουσιώδη για την παρούσα και μέλλουσα λειτουργία της εταιρίας ως αερομεταφορέα· δεύτερον, αυτά που της χρησίμευαν ως στοιχεία των στρατηγικών συνεργασίας και τα οποία δεν έπρεπε να βρεθούν υπό τον έλεγχο ανταγωνιστών· τέλος, αυτά που αφορούσαν δραστηριότητες στενώς συνδεδεμένες με τη λειτουργία μιας μεγάλης αεροπορικής εταιρίας. Όπως προκύπτει από τη δικογραφία, η Επιτροπή έκρινε ότι τέτοια στοιχεία του ενεργητικού δεν μπορούσαν να εκποιηθούν, ιδίως δε η Air Charter, η Air Inter, η Sabena, το Amadeus και η Jet Tours.

213 Όσον αφορά την εταιρία Air Charter, αρκεί η επισήμανση ότι αυτή δραστηριοποιείται, όπως και η Air France, στον καθαυτό αεροπορικό τομέα. Συνεπώς, εντάσσεται στις βασικές δραστηριότητες της Air France. Μολονότι είναι αληθές ότι η Air Charter ειδικεύεται στις αεροπορικές μεταφορές charter, δηλαδή εντός ειδικής αγοράς σε σχέση με την αγορά των τακτικών αεροπορικών μεταφορών, πρόκειται απλώς περί δύο πλευρών της ίδιας δραστηριότητας αεροπορικών μεταφορών, των οποίων ο διαχωρισμός σε δύο αυτοτελείς εταιρίες δεν σημαίνει, οπωσδήποτε, τίποτε περισσότερο από μια εσωτερική κατανομή των λειτουργιών. Συνεπώς, η Επιτροπή μπορούσε ορθώς να θεωρήσει ότι η Air Charter αποτελούσε ουσιώδες στοιχείο της δραστηριότητας αεροπορικών μεταφορών που ασκεί η Air France.

214 Όσον αφορά την εταιρία Air Inter, υπενθυμίζεται ότι, στην προσβαλλομένη απόφαση, η Επιτροπή επισημαίνει ότι η Γαλλική Κυβέρνηση δεσμεύθηκε να φροντίσει να είναι η Air France ο μοναδικός δικαιούχος της επίμαχης ενισχύσεως και να συστήσει προς τούτο μια εταιρία χαρτοφυλακίου που θα ελέγχει

συγχρόνως την Air Inter και την Air France (δέσμευση υπ' αριθ. 1). Η Επιτροπή φρονεί ότι η δέσμευση αυτή μετριάζει τις ανησυχίες της ως προς τα δευτερογενή αποτελέσματα της ενισχύσεως, διότι εμποδίζει την Air France να χρησιμοποιήσει την ενίσχυση προς επιδότηση των δραστηριοτήτων της Air Inter. Η Επιτροπή, στηριζόμενη στα πληροφοριακά στοιχεία που έλαβε όσον αφορά τη μελλοντική διάρθρωση της εταιρίας χρηματοφυλακίου και στην αντίστοιχη δέσμευση των γαλλικών αρχών, φρονεί ότι δικαιούχος της ενισχύσεως είναι η Compagnie nationale Air France και οι θυγατρικές της, μεταξύ των οποίων η Air Charter (EE L 254, σ. 81 και 86).

215 Δεν αμφισβητείται ότι η Air France, αντιθέτως προς τη Lufthansa και τη British Airways, δεν διέθετε δίκτυο πτήσεων εσωτερικού πριν αποκτήσει τον έλεγχο της Air Inter το 1990. Συνεπώς, ορθώς η Επιτροπή έκρινε ότι ο έλεγχος αυτός — διευθετηθείς, κατά τη διάρκεια της περιόδου αναδιαρθρώσεως, με τον προπεριγραφέντα μηχανισμό της εταιρίας χρηματοφυλακίου — ήταν ουσιώδης για την παρούσα και μέλλουσα λειτουργία της Air France, λόγω του ότι η απώλεια του θα μπορούσε να θίξει σοβαρά την αεροπορική συγκοινωνία τροφοδοτήσεως («feeder traffic») της Air France, την οποία είχε αναλάβει η Air Inter. Πράγματι, οι δραστηριότητες της Air Inter επικεντρώνονται κυρίως στην αεροπορική μεταφορά εντός της γαλλικής επικρατείας. Αυτή η γαλλική εγχώρια αγορά τροφοδοτεί με μεγάλο αριθμό επιβατών τον κεντρικό αερολιμένα της Air France Paris-Charles-de-Gaulle [στο εξής: Paris (CDG)]. Υπό τις συνθήκες αυτές, είναι προφανές ότι η Air France δεν μπορεί να διακινδυνεύσει να μεταβιβάσει την Air Inter, η οποία κατόπιν ενδέχεται να βρεθεί υπό την επιρροή μιας ανταγωνίστριας εταιρίας, και έτσι να απολέσει τον έλεγχο επί σημαντικού τμήματος της αεροπορικής συγκοινωνίας τροφοδοτήσεώς της.

216 Ο άμεσος δεσμός της Air Inter προς την Air France δεν μπορεί να αντικατασταθεί αποτελεσματικώς ούτε με τη μεταβίβαση της Air Inter σε τράπεζα και την ταυτόχρονη σύναψη εμπορικών συμφωνιών με την Air Inter ή άλλες εταιρίες σχετικών με την εν λόγω αεροπορική συγκοινωνία τροφοδοτήσεως. Συγκεκριμένα, οι προσφεύγουσες δεν απέδειξαν ότι η λύση αυτή μπορούσε να αποκλείσει τον κίνδυνο να απορροφηθεί η Air Inter από ανταγωνίστρια εταιρία και να τεθεί έτσι σε κίνδυνο η λειτουργία της αεροπορικής συγκοινωνίας τροφοδοτήσεως της Air France. Όσον αφορά τη σύναψη τέτοιων συμφωνιών με άλλες αεροπορικές εταιρίες, αρκεί η επισήμανση ότι, τον Νοέμβριο του 1994, η ανταγωνιστική θέση της Air Inter στη γαλλική εγχώρια αγορά ήταν τόσο ισχυρή ώστε δεν μπορούσε να απαιτηθεί από την Air France, η οποία επιθυμούσε να αναδιαρθρωθεί και να ανακτήσει την αποδοτικότητά της, να αντικαταστήσει τις

παγιωθείσες σχέσεις της με την Air Inter διά συμβάσεων με εταιρίες που δεν διέθεταν ακόμη υποδομή στη γαλλική αγορά παρόμοια με αυτή της Air Inter.

217 Προς απάντηση στο επιχείρημα των προσφευγουσών, ότι η Air France μπορούσε η ίδια να αναλάβει την αεροπορική συγκοινωνία τροφοδοτήσεώς της, ιδίως στο γαλλικό δίκτυο πτήσεων εσωτερικού, διαπιστώνεται ότι το σχέδιο αναδιαρθρώσεως της Air France προβλέπει ενεργό στόλο 146 αεροπλάνων, χωρίς να προορίζει τον στόλο αυτό ειδικά γι' αυτή την αεροπορική συγκοινωνία τροφοδοτήσεως. Αντιθέτως, το σχέδιο προβλέπει αύξηση της προσφοράς της Air France στις πτήσεις μεγάλων αποστάσεων, πράγμα το οποίο προϋποθέτει εντατική χρησιμοποίηση του στόλου της στον τομέα αυτό. Υπό την προοπτική αυτή, η εξυπηρέτηση της εγχώριας αγοράς επαφίεται κυρίως στην Air Inter, η οποία πρέπει να χρησιμοποιήσει τα δικά της αεροπλάνα προς τούτο. Δεν εναπόκειται στην Επιτροπή να διατάξει την Air France να επικεντρωθεί στην εγχώρια αγορά, δεδομένου ότι το μέτρο αυτό συνεπάγεται τον κίνδυνο να προκαλέσει την εξασθένησή της στις διεθνείς πτήσεις.

218 Όσον αφορά τη συμμετοχή της Air France στο μετοχικό κεφάλαιο της Sabena, γίνεται δεκτό ότι η Air France μετείχε τότε μόνον κατά μειοψηφία (37,58 %) στο μετοχικό κεφάλαιο της βελγικής εταιρίας. Τούτο δεν αποκλείει ωστόσο ότι η συμμετοχή αυτή αποτελούσε σημαντικό στρατηγικό στοιχείο της δραστηριότητας αεροπορικών μεταφορών της Air France. Συγκεκριμένα, υπενθυμίζεται η απόφαση της 5ης Οκτωβρίου 1992 (παράρτημα 24 των παρατηρήσεων των προσφευγουσών επί των παρεμβάσεων στην υπόθεση Τ-371/94), με την οποία η Επιτροπή δήλωσε ότι δεν αντιτάσσεται στο πρωτόκολλο συμφωνίας που υπέγραψαν η Air France, η Sabena και το Βελγικό Δημόσιο, με την οποία μεταβιβάστηκε στην Air France, μέσω της εταιρίας Finacta, συμμετοχή 37,58 % στο μετοχικό κεφάλαιο της Sabena (37,5 % των δικαιωμάτων ψήφου).

219 Η απόφαση αυτή, στην οποία μπορεί να έχει πρόσβαση κάθε ενδιαφερόμενος (βλ. την ανακοίνωση στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων* της 21ης Οκτωβρίου 1992, C 272, σ. 5), προβλέπει, μεταξύ άλλων, ότι

— η Finacta, ελεγχόμενη από την Air France, πρέπει να εγκρίνει τον διορισμό του προέδρου και του αντιπροέδρου της Sabena (δικαίωμα αρνησικυρίας)

και είναι σε θέση να εμποδίσει τις αποφάσεις του διοικητικού συμβουλίου της Sabena που συνεπάγονται μεταβολή στρατηγικής, του «business plan», του σχεδίου επενδύσεων και του σχεδίου βιομηχανικής συνεργασίας,

- οι πρόεδροι της Air France και της Sabena θα συνεννοούνται σε περίπτωση σημαντικής δυσχέρειας κατά τη λειτουργία των οργάνων ή κατά την εφαρμογή της στρατηγικής,
- τα θεμελιώδη στοιχεία της μελλοντικής στρατηγικής της Sabena θα συναποφασίζονται με την Air France.

220 Στην απόφαση αυτή του 1992, η Επιτροπή χαρακτηρίζει, κατ' ουσίαν, τη Sabena ως κοινή επιχείρηση ελεγχόμενη από κοινού από το Βελγικό Δημόσιο και την Air France, η οποία έχει δικαιώματα υπερβαίνοντα κατά πολύ τα συνήθως αναγνωριζόμενα στους μειοψηφούντες μετόχους και μέσα για τον έλεγχο της συμπεριφοράς της Sabena στην αγορά. Όσον αφορά τον στόχο της συμφωνίας αυτής, η Επιτροπή επισημαίνει ότι η συμφωνία σκοπεί στην ανάπτυξη της συνεργασίας μεταξύ της Air France και της Sabena και στην εφαρμογή όλων των δυνατών συνεργασιών μεταξύ των δύο εταιρών, ιδίως δε στη δημιουργία ενός ενδοκοινοτικού δικτύου με κέντρο το αεροδρόμιο των Βρυξελλών/Zaventem.

221 Συνεπώς, ενόψει της απόφασεως αυτής της 5ης Οκτωβρίου 1992, την οποία τεκμαίρονται ότι γνωρίζουν οι ενδιαφερόμενοι, η Επιτροπή μπορούσε ευλόγως να θεωρήσει ότι έπρεπε να αποφευχθεί η εγκατάλειψη της συμμετοχής της Air France στο κεφάλαιο της Sabena, η οποία αποτελούσε ένα στρατηγικού χαρακτήρα εργαλείο συμμαχίας για την Air France, και η συνακόλουθη κατάληψη από ανταγωνιστή της προνομιακής θέσεως που κατείχε μέχρι τότε η Air France.

222 Όσον αφορά την άποψη του Ηνωμένου Βασιλείου ότι η συμμετοχή αυτή μπορούσε να αντικαταστασθεί από συμφωνία συνεργασίας, αρκεί η επισήμανση ότι η άποψη αυτή παραγνωρίζει τον ιδιάζοντα χαρακτήρα της επίμαχης συμμετοχής η οποία, μολονότι αντιπροσώπευε μειοψηφία του μετοχικού κεφαλαίου, παρείχε στην Air France εξουσία ελέγχου της εμπορικής συμπεριφοράς της Sabena και, συνεπώς, υπερακόντιζε την επιρροή που μπορεί να ασκεί συνήθως ένας συμβατικός εταίρος. Το Ηνωμένο Βασίλειο δεν απέδειξε ότι η Air France

μπορούσε να αποκτήσει μια τέτοια προνομιακή θέση και χωρίς συμμετοχή στο κεφάλαιο της Sabena. Εξάλλου, η ιδιαιτερότητα της συμμαχίας μεταξύ Air France και Sabena δεν επιτρέπει καμία σύγκριση με την πράγματι επεληθούσα τον Μάρτιο του 1994 πώληση της συμμετοχής της Air France στο μετοχικό κεφάλαιο της τσεχικής εταιρίας CSA.

223 Είναι αληθές ότι, λίγο μετά την έκδοση της προσβαλλομένης αποφάσεως, η Air France κατέβαλε 170 εκατομμύρια FF για την εξόφληση της τελευταίας δόσεως του τιμήματος αγοράς της συμμετοχής της στο κεφάλαιο της Sabena. Ωστόσο, τίποτε δεν επιτρέπει την κρίση ότι η επίδικη ενίσχυση προοριζόταν και χρησιμοποιήθηκε προς τούτο. Αφενός, όπως επισήμαναν η Γαλλική Δημοκρατία και η Air France, η καταβολή αυτή αποτελούσε εκπλήρωση συμβατικών υποχρεώσεων χρονολογούμενων από το 1992, συνεπώς προηγούμενων της εγκρίσεως της ενισχύσεως (βλ. την απόφαση της Επιτροπής της 5ης Οκτωβρίου 1992, προ-παρατεθείσα στις σκέψεις 218 και 219). Όπως υπενθύμισε η Γαλλική Κυβέρνηση ενώπιον του Πρωτοδικείου, οι υποχρεώσεις αυτές προέβλεπαν τις ημερομηνίες κατά τις οποίες η Air France έπρεπε να προβεί σε καταβολές το 1992, το 1993 και, για την τελευταία δόση, μεταξύ της 15ης και της 31ης Ιουλίου 1994. Το γεγονός ότι η Air France είχε αυτή την τελευταία υποχρέωση πληρωμής δεν μπορούσε ευλόγως να συνεπάγεται, αφεαυτού, την παρεμπόδιση, έστω και εν μέρει, της χορηγήσεως ενισχύσεως σκοπούσας στη μείωση των χρεών και την αναδιάρθρωση της Air France. Από την άλλη πλευρά, ενόψει του σχετικώς χαμηλού ποσού, η καταβολή αυτή δεν υπερέβαινε τα όρια μιας συνήθους επενδύσεως. Κατά συνέπεια, η Επιτροπή μπορούσε να δεχθεί ότι καλυπτόταν από πόρους προερχομένους από την εκ μέρους της Air France πώληση στοιχείων του ενεργητικού της και από τα έσοδα της τρέχουσας εκμεταλλεύσεώς της (βλ., ανωτέρω, σκέψεις 140 και 141).

224 Προέκυψε επίσης ότι η συμμετοχή της Air France στο κεφάλαιο της Sabena μεταβιβάστηκε αργότερα αντί 680 εκατομμυρίων FF (ανακοίνωση της Επιτροπής σχετικά με την τρίτη δόση της ενίσχυσης για την αναδιάρθρωση της Air France, η οποία εγκρίθηκε από την Επιτροπή στις 27 Ιουλίου 1994, ΕΕ 1996, C 374, σ. 9, 14). Εντούτοις, όπως υπογράμμισαν η Γαλλική Δημοκρατία και η Air France χωρίς κανείς να αντιλέξει, μόλις τον Οκτώβριο του 1994 η Βελγική Κυβέρνηση, η οποία κατέχει την πλειοψηφία των μετοχών της Sabena, αποφάσισε ότι ήταν αναγκαία η αναδιάρθρωση κεφαλαίου της Sabena, το οποίο σήμαινε τον εν τοις πράγμασι αποκλεισμό της Air France, η οποία δεν μπορούσε να ακολουθήσει αυτή την αναδιάρθρωση κεφαλαίου. Εξάλλου, η αποξένωση της Air France από το κεφάλαιο της Sabena οριστικοποιήθηκε μόλις τον Ιούλιο του 1995. Συνεπώς, το Πρωτοδικείο διαπιστώνει ότι κατά την ημερομηνία εκδόσεως της προσβαλλομένης αποφάσεως η Επιτροπή δεν είχε καμία ένδειξη περι-

του ότι η Air France σχεδίαζε σοβαρά να τερματίσει τη συμμαχία της με τη Sabena και να μεταβιβάσει τις μετοχές της. Υπό τις συνθήκες αυτές, η Επιτροπή δεν ήταν υποχρεωμένη να συναγάγει από τις δημοσιευθείσες στον Τύπο φήμες, τις οποίες επικαλέστηκαν οι προσφεύγουσες και οι οποίες αφορούσαν την επικείμενη αγορά από τη Swissair της επίμαχης συμμετοχής, ότι, από τον Ιούλιο του 1994, η Air France δεν θα θεωρούσε πλέον τη συμμετοχή της στο κεφάλαιο της Sabena ως σημαντικό στρατηγικό στοιχείο της δραστηριότητάς της αεροπορικών μεταφορών.

- 225 Προστίθεται ότι η Επιτροπή επισήμανε ρητώς στην απόφαση της 21ης Ιουνίου 1995, με την οποία επέτρεψε την καταβολή της δεύτερης δόσεως της επίδικης ενισχύσεως (ανακοίνωση δημοσιευθείσα στην ΕΕ C 295, σ. 2 και 5), ότι η χρηματοοικονομική επίπτωση της πώλησεως της συμμετοχής αυτής θα λαμβανόταν υπόψη στο πλαίσιο της αποφάσεώς της περί της καταβολής της τρίτης δόσεως της ενισχύσεως. Η νομιμότητα όμως των αποφάσεων αυτών, οι οποίες είναι μεταγενέστερες της προσβαλλομένης εν προκειμένω αποφάσεως, δεν μπορεί να εξετασθεί στο πλαίσιο των υπό κρίση ενδίκων διαφορών, οι οποίες αφορούν μόνον τη νομιμότητα της αποφάσεως της 27ης Ιουλίου 1994.
- 226 Όσον αφορά την ενδεχόμενη πώληση του Amadeus, πρέπει να διευκρινισθεί ότι το στοιχείο αυτό του ενεργητικού αποτελεί το σύστημα πληροφορικής της Air France για κρατήσεις θέσεων. Συναφώς, η Air France εξήγησε ότι είχε αναθέσει στο Amadeus κάθε δραστηριότητα κρατήσεων θέσεων για τα εισιτήριά της, ότι ήταν εντελώς εξαρτημένη από το σύστημα αυτό για τη διανομή τους και ότι ένα τέτοιο σύστημα ήταν απαραίτητο για την ανάπτυξη της δραστηριότητας των αεροπορικών μεταφορών, πράγμα που εξηγούσε το γιατί η μεγάλη πλειονότητα των αεροπορικών εταιριών διέθετε τέτοια συστήματα. Το Πρωτοδικείο φρονεί ότι, υπό τις συνθήκες αυτές, η Επιτροπή μπορούσε ευλόγως να κρίνει ότι το στοιχείο αυτό του ενεργητικού της Air France δεν μπορούσε να μεταβιβασθεί διότι αφορούσε δραστηριότητα στενά συνδεδεμένη με τη λειτουργία μιας μεγάλης αεροπορικής εταιρίας.
- 227 Το ίδιο ισχύει για τη συμμετοχή της Air France στο κεφάλαιο της εταιρίας Jet Tours, η οποία δραστηριοποιείται στον τομέα του τουρισμού. Πρόκειται περί οικονομικού τομέα συναφούς εν μέρει τουλάχιστον προς τον τομέα των αεροπορικών μεταφορών. Συνεπώς, η Επιτροπή μπορούσε να θεωρήσει την Jet Tours ως στοιχείο του ενεργητικού που σκοπούσε στη διοχέτευση τουριστικής πελατείας τόσο στην Air France όσο και στην Air Charter. Κατά συνέπεια, νομίμως κατέληξε στο συμπέρασμα ότι η Air France δεν μπορούσε να υποχρεωθεί να αποξενωθεί από την εταιρία αυτή.

- 228 Οι προσφεύγουσες δεν μπορούν να προσάψουν στην Επιτροπή ούτε το ότι δεν επέβαλε στην Air France την πώληση όλων των κατά μειοψηφία συμμετοχών της στο κεφάλαιο άλλων αεροπορικών εταιριών όπως η Tunis Air, η Air Mauritius, η Royal Air Maroc και η Austrian Airlines. Πράγματι, λόγω του ότι η πώληση αυτή θα ήταν μάλλον αμελητέα, ολική αποξένωση της Air France από το κεφάλαιο των εταιριών αυτών δεν θα είχε άμεσο και ουσιώδη σύνδεσμο με το σχέδιο αναδιαρθρώσεως της.
- 229 Όσον αφορά τη δήλωση της Air France κατά τη συνεδρίαση, κατά την οποία η μεταβίβαση άλλων στοιχείων του ενεργητικού που δεν παρατίθενται ονομαστικώς στην προσβαλλομένη απόφαση, όπως είναι ο όμιλος Servair, είχε προβλεφθεί στο σχέδιό της αναδιαρθρώσεως, και όσον αφορά την ενδεχόμενη εμπιστευτικότητα των στοιχείων αυτών, διαπιστώνεται ότι τα έσοδα από τις εν λόγω μεταβιβάσεις, αν προορίζονταν για τη συγχρηματοδότηση της εφαρμογής του σχεδίου αναδιαρθρώσεως, δεν έπρεπε αυτομάτως να αφαιρεθούν από το ανερχόμενο σε 20 δισεκατομμύρια FF ποσό της ενισχύσεως που κρίθηκε αναγκαίο και εγκρίθηκε με την προσβαλλομένη απόφαση. Εξάλλου, ακόμη και τα 7 δισεκατομμύρια FF, τα οποία η Air France ανέμενε να εισπράξει από τη μεταβίβαση της Méridien ενός κτιρίου και 34 αεροπλάνων, χρησίμευαν μόνο στο να περιοριστεί η ενίσχυση στα 20 δισεκατομμύρια και όχι στη μείωση του ποσού αυτού. Η Επιτροπή επιφυλάχθηκε του δικαιώματος να λάβει υπόψη τη συνολική χρηματοοικονομική κατάσταση της Air France, συνεκτιμώντας τις εν τω μεταξύ πραγματοποιηθείσες πωλήσεις στοιχείων του ενεργητικού, μόνον κατά την καταβολή της δεύτερης και τρίτης δόσεως της ενισχύσεως. Επομένως, το Πρωτοδικείο φρονεί ότι τα χρηματοοικονομικά ζητήματα που τέθηκαν όσον αφορά τις πωλήσεις αυτές, περιλαμβανομένων των ζητημάτων της αναλογικότητας και της εμπιστευτικότητάς τους, δεν μπορούν να εξετασθούν παρά μόνον από πλευράς των αποφάσεων που αφορούν τη δεύτερη και την τρίτη δόση. Οι υπό κρίση διαφορές όμως δεν αφορούν τη νομιμότητα των αποφάσεων αυτών.
- 230 Η επιχειρηματολογία των προσφευγουσών ότι η ίδια η Air France όρισε, στην ετήσια έκθεσή της για τη χρήση 1993, ορισμένα από τα στοιχεία του ενεργητικού της ως «non core activities» («activités hors métiers de base», δηλαδή μη βασικές δραστηριότητες), για να απαιτήσει την πώλησή τους, είναι ουσία αβάσιμος. Συγκεκριμένα, μόνο η μετάφραση της εν λόγω εκθέσεως στα αγγλικά περιλαμβάνει το χωρίο που επικαλέστηκαν οι προσφεύγουσες (σ. 26 και 27· παράρτημα 4 της προσφυγής της υποθέσεως T-371/94), ενώ το κείμενο στα γαλλικά κάνει λόγο περί «δραστηριοτήτων που δεν σχετίζονται με τις αεροπορικές μεταφορές» και, συνεπώς, δεν διαλαμβάνει καμία αξιολογική κρίση ως προς τα επίμαχα στοιχεία του ενεργητικού. Δεδομένου ότι η Air France είναι γαλλική εταιρία, είναι προφανές ότι η ετήσια έκθεσή της που πρέπει να χρησιμεύει ως σημείο αναφοράς είναι η καταρτισθείσα στα γαλλικά.

231 Δεδομένου ότι η Επιτροπή, παραλείποντας να απαιτήσει από την Air France να πωλήσει τα στοιχεία του ενεργητικού που υπέδειξαν οι προσφεύγουσες και οι υπέρ αυτών παρεμβαίνοντες, δεν υπέπεσε σε προδήλο σφάλμα, η αιτίαση πρέπει να απορριφθεί.

232 Απ' όλα τα ανωτέρω προκύπτει ότι, υπό την επιφύλαξη των ανωτέρω σκέψεων 84 έως 120, όλες οι αιτιάσεις που αντλούνται από την παραβίαση της αρχής της αναλογικότητας, η οποία έχει εφαρμογή στον τομέα των κρατικών ενισχύσεων, πρέπει να απορριφθούν. Κατά το μέτρο αυτό, οι προσφεύγουσες και οι υπέρ αυτών παρεμβαίνοντες ήσαν σε θέση να προασπίσουν τα δικαιώματά τους και το Πρωτοδικείο να ασκήσει τον δικαστικό του έλεγχο. Κατά συνέπεια, πλην των όσων αφορούν την έγκριση της αγοράς 17 νέων αεροπλάνων, η προσβαλλομένη απόφαση είναι, συναφώς, σύμφωνη προς τις επιταγές του άρθρου 190 της Συνθήκης και, ως εκ τούτου, η αιτίαση που άντλείται από την ανεπαρκή αιτιολογία πρέπει να απορριφθεί.

Επί των αιτιάσεων που αντλούνται από σφάλματα στα οποία υπέπεσε η Επιτροπή κρίνοντας ότι η ενίσχυση προορίζεται για τη διευκόλυνση της αναπτύξεως ορισμένης οικονομικής δραστηριότητας, χωρίς να αλλοιώνει τους όρους των εμπορικών συναλλαγών σε βαθμό αντιβαίνοντα προς το κοινό συμφέρον

A — Επί της αιτιάσεως ότι κακώς η Επιτροπή επέτρεψε ενίσχυση σκοπούσα στην ανάπτυξη όχι ορισμένης οικονομικής δραστηριότητας, αλλά μιας συγκεκριμένης επιχειρήσεως

Συνοπτική παράθεση της επιχειρηματολογίας των διαδίκων

233 Με το δικόγραφο της προσφυγής της, η προσφεύγουσα της υποθέσεως T-394/94 υποστηρίζει ότι η επίδικη ενίσχυση ωφελεί μια συγκεκριμένη επιχείρηση και δεν συμβάλλει στην ανάπτυξη ορισμένης οικονομικής δραστηριότητας. Εγκρίνοντας την ενίσχυση αυτή, η Επιτροπή προσέδωσε προδήλως

πρωταρχική σπουδαιότητα στην επιβίωση της Air France, αντί να σταθμίσει τον σκοπό αυτό με τα αρνητικά αποτελέσματα της ενισχύσεως επί των ανταγωνιστών της και επί της αγοράς των αεροπορικών μεταφορών της Κοινότητας.

- 234 Η Επιτροπή φρονεί ότι οι ισχυρισμοί της προσφεύγουσας είναι προδήλως και απολύτως αβάσιμοι. Με την προσβαλλομένη απόφαση υπογράμμισε ότι έπρεπε να λάβει υπόψη την εξέλιξη ενός τομέα στο σύνολό του και όχι μόνο την εξέλιξη του δικαιούχου της ενισχύσεως. Στη συνέχεια, πραγματεύθηκε εκτεταμένα το ζήτημα αν η ενίσχυση μπορούσε να τύχει της παρεκκλίσεως του άρθρου 92, παράγραφος 3, στοιχείο γ', της Συνθήκης.

Εκτίμηση του Πρωτοδικείου

- 235 Διαπιστώνεται ότι, σε περίπτωση επιχειρήσεως τόσο σημαντικής όσο η Air France, η οποία είναι μια από τις τρεις μεγαλύτερες αεροπορικές εταιρίες της Ευρώπης, μια γνήσια αναδιάρθρωση θα είχε ως αποτέλεσμα να ευνοήσει την οικονομική ανάπτυξη του τομέα της ευρωπαϊκής πολιτικής αεροπορίας (βλ. συναφώς, τις προτάσεις του γενικού εισαγγελέα Van Gerven στην υπόθεση επί της οποίας εκδόθηκε η απόφαση του Δικαστηρίου της 21ης Μαρτίου 1991, C-305/89, Ιταλία κατά Επιτροπής, Συλλογή 1991, σ. I-1603, I-1630, σκέψη 17). Κατά συνέπεια, η αιτίαση αυτή δεν μπορεί να γίνει δεκτή.
- 236 Εξάλλου, η προσφεύγουσα δέχθηκε ρητώς με το υπόμνημα ανταπαντήσεως ότι δεν διατείνεται ότι είναι παράνομη αφεαυτής η ενίσχυση που καταβάλλεται σε μία και μόνη επιχείρηση και προσέθεσε ότι πολυάριθμες ενισχύσεις που χορηγούνται σε κατ' ιδίαν επιχειρήσεις είναι δικαιολογημένες διότι ωφελούν τομείς στο σύνολό τους.
- 237 Κατά το μέτρο που η προσφεύγουσα προσάπτει στην Επιτροπή ότι ευνόησε μονομερώς την Air France λαμβάνοντας υπόψη μόνο τα θετικά στοιχεία της αναδιάρθρωσής της, χωρίς να λάβει υπόψη της τα αρνητικά της αποτελέσματα, οι αιτιάσεις αυτές θα ξετασθούν στη συνέχεια εντός του αντιστοίχου πλαισίου.

Β — Επί της αιτιάσεως ότι κακώς η Επιτροπή επέτρεψε ενίσχυση που αλλοιώνει τους όρους των εμπορικών συναλλαγών σε βαθμό αντιβαίνοντα προς το κοινό συμφέρον

Συνοπτική παράθεση της επιχειρηματολογίας των διαδίκων

238 Οι προσφεύγουσες φρονούν ότι η ενίσχυση αλλοιώνει τους όρους των εμπορικών συναλλαγών σε βαθμό αντιβαίνοντα προς το κοινό συμφέρον. Η ενίσχυση χρησιμεύει για την τεχνητή μείωση των δαπανών της Air France και μεταφέρει, κατά συνέπεια, το βάρος της μείωσης των δαπανών στις μη επιχορηγούμενες αεροπορικές εταιρίες. Συναφώς, οι προσφεύγουσες υπενθυμίζουν ότι η ίδια η Επιτροπή έκρινε, στην υπόθεση Γαλλία κατά Επιτροπής (προπαρατεθείσα στη σκέψη 79, σκέψη 44), ότι η τεχνητή διατήρηση της επιχειρήσεως σε λειτουργία εξασθενίζει την ανταγωνιστικότητα άλλων κατασκευαστών οι οποίοι υποχρεώθηκαν να επιτύχουν την αναδιοργάνωσή τους χωρίς να λάβουν κρατική ενίσχυση. Με την απόφασή του στην ίδια υπόθεση (σκέψη 50), το Δικαστήριο επικύρωσε την απόφαση με την οποία η Επιτροπή αρνήθηκε να εγκρίνει τη χορήγηση κρατικής ενισχύσεως, με την αιτιολογία ότι αυτή εξασθενίζει την ανταγωνιστικότητα άλλων κατασκευαστών της Κοινότητας, με κίνδυνο να τους αναγκάσει να αποσυρθούν από την αγορά ακόμη και αν εξακολουθούσαν μέχρι τότε να ασκούν τις δραστηριότητές τους χάρη σε αναδιάρθρωση χρηματοδοτούμενη με δικούς τους πόρους. Οι προσφεύγουσες αναφέρονται επίσης στις προτάσεις του γενικού εισαγγελέα Sir Gordon Slynn στην υπόθεση επί της οποίας εκδόθηκε η απόφαση Γερμανία κατά Επιτροπής (προπαρατεθείσα στη σκέψη 58) καθώς και στην απόφαση Philip Morris κατά Επιτροπής (προπαρατεθείσα στη σκέψη 79, σκέψη 26), απ' όπου προκύπτει ότι η Επιτροπή, κατά την εφαρμογή του άρθρου 92, παράγραφος 3, στοιχείο γ', της Συνθήκης, πρέπει να λαμβάνει υπόψη της το κοινοτικό πλαίσιο και ιδίως τη συνολική κατάσταση του οικείου τομέα.

239 Η προσφεύγουσα της υποθέσεως T-394/94 υπογραμμίζει ότι η προσβαλλομένη απόφαση επιβεβαιώνει ότι η εν λόγω ενίσχυση νοθεύει τον ανταγωνισμό εντός του ΕΟΧ. Η προσφεύγουσα υπενθυμίζει ότι, με τις παρατηρήσεις που υπέβαλε στην Επιτροπή κατά τη διοικητική διαδικασία, της πρότεινε να προβεί στην ανάλυση κάθε γεωγραφικής αγοράς που επηρεάζεται από την ενίσχυση, δηλαδή των συγκεκριμένων δρομολογίων στα οποία οι ενδιαφερόμενοι αερομεταφορείς βρίσκονται σε άμεσο ανταγωνισμό. Η άποψη αυτή ενισχύεται από την απόφαση Γαλλία κατά Επιτροπής (προπαρατεθείσα στη σκέψη 79, σκέψη 50), με την οποία το Δικαστήριο επισήμανε ότι πρέπει να εξετάζεται το αποτέλεσμα

της ενισχύσεως επί του συνόλου των ανταγωνιστών της δικαιούχου επιχειρήσεως. Η προσφεύγουσα διευκρινίζει ότι ανταγωνίζεται την Air France στις γραμμές Λονδίνο-Νίκαια, Λονδίνο-Παρίσι και Γλασκόβη-Παρίσι. Ωστόσο, η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι όλα τα αρνητικά αποτελέσματα επί των όρων των εμπορικών συναλλαγών ήσαν αποδεκτά. Με την κρίση της αυτή η Επιτροπή ευνόησε την Air France, επιχείρηση του δημοσίου τομέα, έναντι της προσφεύγουσας, ανεξάρτητης επιχειρήσεως του ιδιωτικού τομέα. Έτσι, η Επιτροπή προέβη σε δυσμενή διάκριση που συνεπάγεται στρεβλώσεις του ανταγωνισμού σε βαθμό αντιβαίνοντα στο κοινό συμφέρον (απόφαση του Δικαστηρίου της 24ης Φεβρουαρίου 1987, 304/85, Falck κατά Επιτροπής, Συλλογή 1987, σ. 871, σκέψη 27).

240 Στο πλαίσιο αυτό, η προσφεύγουσα της υποθέσεως T-394/94 προσάπτει, επίσης, στην Επιτροπή ότι παρέβη το άρθρο 190 της Συνθήκης διότι παρέλειψε να αιτιολογήσει προσηκόντως τον ισχυρισμό της ότι η ενίσχυση δεν θίγει τις εμπορικές συναλλαγές σε βαθμό αντιβαίνοντα προς το κοινό συμφέρον και να απαντήσει νομοτύπως στις παρατηρήσεις που υπέβαλε η προσφεύγουσα κατά τη διοικητική διαδικασία. Οι προσφεύγουσες της υποθέσεως T-371/94 ισχυρίζονται επίσης ότι η Επιτροπή δεν εξέτασε προσεκτικά τα σχόλια με τα οποία απάντησαν οι τρίτοι στην ανακοίνωση της 3ης Ιουνίου 1994. Ενώπιον του Πρωτοδικείου οι προσφεύγουσες αυτές προέβαλαν αριθμητικά παραδείγματα, απαριθμώντας κατ' ιδίαν γραμμές και τα κατ' εκτίμηση μερίδια στην αγορά των διαφόρων αεροπορικών εταιριών που βρίσκονται σε ανταγωνισμό μεταξύ τους στις γραμμές αυτές (σημείο 21 και υποσημειώσεις 33 έως 42 του δικογράφου της προσφυγής στην υπόθεση T-371/94).

241 Ομοίως, οι εταιρίες Maersk φρονούν ότι η Επιτροπή όφειλε να δώσει μεγαλύτερη προσοχή στο αποτέλεσμα της ενισχύσεως επί των μικρών και μεσαίων αεροπορικών εταιριών που ασκούν τη δραστηριότητά τους στις περιφερειακές γραμμές. Προσάπτουν επίσης στην Επιτροπή ότι παρέλειψε να εξετάσει το αρνητικό αποτέλεσμα της επίδικης ενισχύσεως επί του ανταγωνισμού στις περιφερειακές αεροπορικές υπηρεσίες. Συναφώς, οι εταιρίες αυτές ισχυρίζονται ότι εξυπηρετούν τη γραμμή Lyon-Birmingham και επιθυμούσαν να εξυπηρετούν, από 16ης Οκτωβρίου 1995, τη γραμμή Billund-Paris (CDG). Φρονούν ότι τα αποτελέσματα μιας κρατικής ενισχύσεως εκδηλώνονται όχι μόνο στην περιορισμένη αγορά την οποία εξυπηρετεί ο δικαιούχος της ενισχύσεως μεταφορέας, η οποία καθορίζεται με σημείο αναφοράς τα δρομολόγια μεταξύ πόλεων, αλλά και σε μια ευρύτερη αγορά αεροπορικών μεταφορών και στα εμμέσως ανταγωνιστικά δρομολόγια.

- 242 Παράδειγμα των εμμέσων αποτελεσμάτων της προσβαλλομένης απόφασης επί των μικρών αερομεταφορέων, που εκμεταλλεύονται είτε δευτερεύουσες γραμμές προς τα κύρια κέντρα, από τα οποία δραστηριοποιούνται οι μεγάλοι αερομεταφορείς, είτε εμμέσως ανταγωνιστικά δρομολόγια, αποτελεί το δρομολόγιο μεταξύ Birmingham και Lyon, το οποίο εκμεταλλεύεται η Maersk. Το δρομολόγιο αυτό είναι εμμέσως ανταγωνιστικό προς αυτό που συνδέει το Λονδίνο (Heathrow) με το Παρίσι και προς αυτό που συνδέει το Birmingham με το Παρίσι και υφίσταται τον ανταγωνισμό και των δύο αυτών δρομολογίων. Το ποσοστό πληρότητας της Air France στο δρομολόγιο Birmingham-Παρίσι ήταν, σύμφωνα με τα αριθμητικά στοιχεία για το 1992, μόλις 32 % σε σύγκριση με το 61 % των ανταγωνιστών της. Αεροπορικές εταιρίες των οποίων η διαχείριση είναι αποτελεσματική μπορούν να υποχρεωθούν να εγκαταλείψουν ορισμένα δρομολόγια, ακόμη και να εμποδιστούν να επεκταθούν σε νέα, αν η παρουσία μιας επιχορηγούμενης με δημόσιους πόρους εταιρίας προκαλέσει μείωση των δεικτών αποδόσεως.
- 243 Οι εταιρίες Maersk προσθέτουν ότι η Επιτροπή δεν εξέτασε επαρκώς την επίπτωση της επίδικης ενισχύσεως επί του εν δυνάμει ανταγωνισμού στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών. Ένα παράδειγμα το οποίο ενισχύει τη διαπίστωση αυτή είναι το δρομολόγιο Κοπεγχάγη-Παρίσι, στο οποίο το ποσοστό πληρότητας της Air France έφθασε, σύμφωνα με τα στοιχεία για το έτος 1992, μόλις το 49 %, έναντι του 61 % των ανταγωνιστριών εταιριών. Μολονότι το αποτέλεσμα επί του εν δυνάμει ανταγωνισμού δεν μπορεί να μετρηθεί πλήρως, εμφανίζεται από την απόφαση που έλαβε η Maersk, κατά την έκδοση της προσβαλλομένης απόφασης, να αναβάλλει τα σχέδιά της για τη δημιουργία δρομολογίου μεταξύ Billund και Paris (CDG).
- 244 Το Βασίλειο της Σουηδίας φρονεί επίσης ότι η επίδικη ενίσχυση αυξάνει την πίεση επί των ανταγωνιστριών περιφερειακών εταιριών και τις ωθεί να εγκαταλείψουν τις μη κεντρικές γραμμές τους. Η θέση των εταιριών αυτών μπορεί να επηρεαστεί σε μεγάλο βαθμό ακόμη και από περιορισμένα σε συνολικό επίπεδο μέτρα τα οποία λαμβάνει μία από τις ισχυρότερες εταιρίες στην αγορά, ενώ οι άλλες μεγάλες εταιρίες δεν επηρεάζονται στον ίδιο βαθμό.
- 245 Κατά τη συνεδρίαση, η Σουηδική και η Νορβηγική Κυβέρνηση διευκρίνισαν ότι οι σκανδιναβικές αεροπορικές εταιρίες, οι οποίες ανταγωνίζονται την Air France στα δρομολόγια μεταξύ της Γαλλίας και των μεγαλύτερων πόλεων της Σκανδιναβίας, εξυπηρετούν και εσωτερικά δρομολόγια τα οποία έχουν μικρή

συχνότητα λόγω του ότι η πυκνότητα του πληθυσμού είναι άκρως χαμηλή, αλλά είναι αναγκαία προς το συμφέρον της οικονομικής αναπτύξεως των μη κεντρικών περιοχών. Τα δρομολόγια αυτά είναι άκρως ευάλωτα σε κάθε στρέβλωση του ανταγωνισμού από κρατικές ενισχύσεις που χορηγούνται σε μεγάλους ανταγωνιστές όπως η Air France. Οι μεγάλες εταιρίες σπανίως μόνον έχουν συμφέρον για τις μη κεντρικές γραμμές. Συνεπώς, οι στρεβλώσεις του ανταγωνισμού στις γραμμές με έντονη κίνηση μπορούν να συνεπάγονται τη μείωση ή την εξαφάνιση των δρομολογίων που εξυπηρετούν τις μη κεντρικές περιοχές. Τούτο θίγει το κοινό συμφέρον που συνίσταται στη διασφάλιση επαρκών αεροπορικών δρομολογίων ακόμη και στην περιφέρεια του ΕΟΧ.

246 Η προσφεύγουσα της υποθέσεως Τ-394/94 υπογραμμίζει ότι από κανένα στοιχείο της προσβαλλομένης αποφάσεως δεν αποδεικνύεται ότι η Επιτροπή εκπλήρωσε την υποχρέωσή της να σταθμίσει μεταξύ του συμφέροντος να εξασφαλισθεί η επιβίωση της Air France και των αρνητικών αποτελεσμάτων που πρέπει αναπόφευκτα να έχει επί του ανταγωνισμού η εισφορά, ως ενίσχυση, του αστρονομικού ποσού των 20 δισεκατομμυρίων FF. Η Επιτροπή ουδέποτε εξήγησε γιατί θεωρεί ότι τα ευεργετικά αποτελέσματα του σχεδίου αναδιαρθρώσεως αρκούν για να εξουδετερώσουν τα αρνητικά αποτελέσματά του, αλλά περιορίστηκε στην απλή ανάλυση των ευεργετικών αποτελεσμάτων της ενισχύσεως για τον δικαιούχο της.

247 Η προσφεύγουσα αυτή υπενθυμίζει ότι στην Air France σωρεύθηκαν σημαντικές ζημίες κατά τα τελευταία έτη, τούτο δε παρά την εγκριθείσα από την Επιτροπή εισφορά 5,8 δισεκατομμυρίων FF. Υπό το πρίσμα των συνεχών και αυξανομένων ζημιών της Air France, η Επιτροπή όφειλε να αντιληφθεί αναδρομικώς ότι οι έρευνές της, οι οποίες τότε στηρίζονταν σε πληροφορίες που παρέσχε η Air France, υπήρξαν θεμελιωδώς πλημμελείς. Αντιθέτως προς την Air France, η πλειονότητα των ανταγωνιστριών της, μη επιχορηγούμενες και ανεξάρτητες αεροπορικές εταιρίες, υποχρεώθηκαν να λάβουν αυστηρά μέτρα μείωσης των δαπανών και αναδιαρθρώσεως για να είναι σε θέση να προσαρμοσθούν σ' ένα εμπορικό περιβάλλον το οποίο εξελίσσεται ταχέως εντός της ελευθερωθείσας αγοράς. Αυτά τα αναγκαία για την επιβίωσή τους μέτρα δεν μπορούσαν να ληφθούν παρά μόνον κατόπιν σημαντικών μειώσεων προσωπικού, της εγκαταλείψεως των μη επικερδών δρομολογίων, της ακυρώσεως παραγγελιών νέων αεροπλάνων, της αποσύρσεως επενδύσεων που είχαν πραγματοποιήσει σε άλλες αεροπορικές εταιρίες και της πώλησεως στοιχείων του ενεργητικού που δεν σχετιζόνταν με τις βασικές τους δραστηριότητες. Η προσφεύγουσα, επί παραδείγματι, άρχισε σημαντική εκστρατεία μείωσης των δαπανών περιλαμβάνουσα, μεταξύ άλλων, την κατάργηση θέσεων εργασίας και την εγκατάλειψη μη επικερδών δρομολογίων, περιλαμβανομένων αυτών μεταξύ Εδιμβούργου και Παρισιού, τα οποία η Air France εξακολουθεί να εκμεταλλεύεται.

248 Το Βασίλειο της Δανίας και το Ηνωμένο Βασίλειο προσθέτουν ότι η Επιτροπή έπρεπε να προβεί σε σύγκριση μεταξύ της Air France και των λοιπών εταιριών που έχουν προβεί σε αναδιάρθρωση με ή χωρίς κρατική ενίσχυση. Μόνον έτσι η Επιτροπή θα μπορούσε να αποκτήσει μια ιδέα της αγοράς και των εταιριών που δραστηριοποιούνται στην αγορά αυτή, πράγμα που αποτελεί προηγούμενη προϋπόθεση για να μπορεί να ασκήσει ορθώς τη διακριτική της ευχέρεια. Από την πείρα ορισμένων ανταγωνιστριών της Air France εταιριών προκύπτει το τι μπορεί να γίνει για την αποκατάσταση της βιωσιμότητας μιας μεγάλης διεθνούς αεροπορικής εταιρίας χωρίς κρατικές ενισχύσεις. Έτσι, η British Airways έπαυσε να εξυπηρετεί 16 διεθνή δρομολόγια, πώλησε σημαντικό αριθμό αεροσκαφών και κατέργησε 13 500 θέσεις εργασίας εντός της δεκαετίας του '80. Στην περίπτωση της Lufthansa, για την αναδιάρθρωση κατέστη απαραίτητη η μείωση του αριθμού των υπαλλήλων της κατά 17 % από το 1992.

249 Οι προσφεύγουσες, το Βασίλειο της Δανίας και το Ηνωμένο Βασίλειο φρονούν ότι οι 16 όροι από τους οποίους η Επιτροπή εξάρτησε την έγκριση της ενισχύσεως δεν επαρκούν και, συνεπώς, δεν μπορούν να εμποδίσουν τα ολέθρια αποτελέσματα της ενισχύσεως επί των όρων των εμπορικών συναλλαγών σε βαθμό αντιβαίνοντα προς το κοινό συμφέρον. Υπογραμμίζουν ότι η ισχύς των όρων περιορίζεται στη διάρκεια της εφαρμογής του σχεδίου αναδιάρθρωσεως, δηλαδή θα εκλείψουν στο τέλος του 1996, ενώ η ενίσχυση θα εξακολουθήσει να αναδίδει αποτελέσματα επί της Air France και επί της αγοράς των αεροπορικών μεταφορών και μετά τη χρονολογία αυτή. Το σφάλμα στο οποίο υπέπεσε η Επιτροπή περιορίζοντας την ισχύ των όρων στη διάρκεια εφαρμογής του σχεδίου καθίσταται εμφανές λόγω της σχεδιαζομένης συγχωνεύσεως των εντός Ευρώπης δραστηριοτήτων της Air France με αυτές της Air Inter κατά την αρχή του 1997. Το γεγονός ότι η Επιτροπή έθεσε τους όρους αυτούς που έπρεπε να τηρήσει η Γαλλική Κυβέρνηση, αντί να υποβάλει το σχέδιο αναδιάρθρωσεως σε λεπτομερή εξέταση, αντιβαίνει στους κανόνες που ισχύουν για τη διακριτική ευχέρεια της Επιτροπής στον τομέα αυτό. Η Επιτροπή δεν μπορούσε να παραλείψει να προβεί στην απαιτούμενη από το κοινοτικό δίκαιο εκτίμηση θέτοντας αντ' αυτού ορισμένους όρους.

250 Οι προσφεύγουσες και οι υπέρ αυτών παρεμβαίνοντες υπογραμμίζουν, ειδικότερα, τη δυνατότητα της Air France να καταστρατηγήσει τους όρους εγκρίσεως που επιβλήθηκαν με την προσβαλλομένη απόφαση στο Γαλλικό Δημόσιο. Έτσι, η εταιρία χαρτοφυλακίου που ελέγχει την Air France και την Air Inter θα μπορούσε να επιτρέψει στην Air Inter, η οποία δεν υπόκειται στους όρους αυτούς, να λάβει μέτρα απαγορευόμενα στην Air France. Αν η προσβαλλομένη

απόφαση δεν ακυρωθεί, κάθε λήπτης κρατικής ενισχύσεως θα είναι σε θέση να συνιστά θυγατρικές ή αδελφές εταιρίες για να εκφεύγει των όρων εγκρίσεως και για να συνεχίζει να δρα στην αγορά χωρίς κανένα περιορισμό.

251 Η Επιτροπή φρονεί ότι οι προσφεύγουσες συγχέουν κακώς τις ενισχύσεις που νοθεύουν τον ανταγωνισμό και θίγουν τις εμπορικές συναλλαγές μεταξύ κρατών μελών, υπό την έννοια του άρθρου 92, παράγραφος 1, της Συνθήκης, με αυτές που αλλοιώνουν τους όρους των εμπορικών συναλλαγών σε βαθμό αντιβαίνοντα προς το κοινό συμφέρον, υπό την έννοια του άρθρου 92, παράγραφος 3, στοιχείο γ'. Η Επιτροπή ισχυρίζεται ότι ουδέποτε έκρινε ότι η επίδικη ενίσχυση δεν νόθευε τον ανταγωνισμό ή δεν έθιγε τις εμπορικές συναλλαγές. Ωστόσο, η ενίσχυση αυτή δεν αποτελούσε κατ' ανάγκην ενίσχυση που αλλοιώνει τους όρους των εμπορικών συναλλαγών σε βαθμό αντιβαίνοντα προς το κοινό συμφέρον. Κατά την άποψη της Επιτροπής, οι προσφεύγουσες λαμβάνουν ως αφετηρία την αρχή ότι κάθε προσπάθεια της Air France να επιβιώσει βλάπτει τους ανταγωνιστές της. Η άποψη αυτή όμως δεν μπορεί να υποστηριχθεί βάσει της ορθής ερμηνείας των άρθρων 92, παράγραφος 3, στοιχείο γ', της Συνθήκης και 61, παράγραφος 3, στοιχείο γ', της Συμφωνίας για τον ΕΟΧ.

252 Στην υπόθεση Γαλλία κατά Επιτροπής (προπαρατεθείσα στη σκέψη 79), η Επιτροπή έκρινε ότι η εγκριθείσα ενίσχυση αποτελούσε μέτρο διασώσεως το οποίο, επιπλέον, δεν πληρούσε τα κριτήρια που έχουν ορισθεί γι' αυτό το είδος ενισχύσεως. Η Επιτροπή υπογραμμίζει ότι οι σκέψεις αυτές δεν ισχύουν εν προκειμένω. Η επίδικη ενίσχυση δεν αποτελεί μέτρο διασώσεως, αλλά πράγματι συνδέεται προς ένα αληθές σχέδιο αναδιαρθρώσεως. Συνεπώς, δεν υπάρχει κανένα ασυμβίβαστο μεταξύ της θέσεως που υιοθέτησε η Επιτροπή στην εν λόγω υπόθεση και της θέσεώς της στην παρούσα υπόθεση.

253 Η Επιτροπή προσθέτει ότι το χωρίο των προτάσεων του γενικού εισαγγελέα Sir Gordon Slynn στην υπόθεση Επιτροπή κατά Γερμανίας (προπαρατεθείσα στη σκέψη 58) αφορά το ζήτημα αν η επίμαχη ενίσχυση μπορούσε να θεωρηθεί ενίσχυση προοριζόμενη για τη διευκόλυνση της αναπτύξεως ορισμένων οικονομικών δραστηριοτήτων και όχι το ζήτημα αν αλλοίωνε τους όρους των εμπορικών συναλλαγών σε βαθμό αντιβαίνοντα προς το κοινό συμφέρον. Ομοίως, το απόσπασμα της αποφάσεως Philip Morris κατά Επιτροπής (προπαρατεθείσα στη σκέψη 79) αφορά και αυτό την πρώτη προϋπόθεση του άρθρου 92, παράγραφος 3, στοιχείο γ', της Συνθήκης και όχι το επιβλαβές αποτέλεσμα επί των όρων των εμπορικών συναλλαγών.

- 254 Η Επιτροπή υπογραμμίζει ότι εξέτασε αν η ενίσχυση μπορούσε να θεωρηθεί συμβατή υπό την έννοια των άρθρων 92, παράγραφος 3, στοιχείο γ', της Συνθήκης και 61, παράγραφος 3, στοιχείο γ', της Συμφωνίας για τον ΕΟΧ. Για τους λόγους που εξέθεσε στην απόφασή της, κατέληξε στο συμπέρασμα ότι η ενίσχυση μπορούσε να υπαχθεί στην προβλεπόμενη παρέκκλιση και ότι συμβιβαζόταν με την κοινή αγορά, εφόσον τηρούνταν ορισμένες δεσμεύσεις και πληρούνταν ορισμένοι όροι. Η Επιτροπή εξήγησε, στην προσβαλλομένη απόφαση, ότι, κατά την ανάλυση των αποτελεσμάτων της ενισχύσεως εντός του ΕΟΧ, έλαβε υπόψη την αυξημένη ελευθέρωση των αεροπορικών μεταφορών κατόπιν της θεσπίσεως της «τρίτης δέσμης μέτρων» και βεβαιώθηκε ότι τα αρνητικά αποτελέσματα της ενισχύσεως δεν θα αυξάνονταν με την εκμετάλλευση αποκλειστικών δικαιωμάτων ή με την εφαρμογή προνομιακής μεταχειρίσεως της Air France.
- 255 Η Επιτροπή υποστηρίζει ότι ορισμένες από τις δεσμεύσεις που ανέλαβε η Γαλλική Κυβέρνηση είναι άνευ προηγουμένου ή απαράμιλλης αυστηρότητας. Καμία άλλη κυβέρνηση δεν δεσμεύθηκε να ιδιωτικοποιήσει μια επιχείρηση λήπτρια ενισχύσεως (δέσμευση υπ' αριθ. 2) και ουδέποτε στο παρελθόν είχαν επιβληθεί περιορισμοί στην ελευθερία καθορισμού των τιμών (δέσμευση υπ' αριθ. 9). Η Επιτροπή επισημαίνει επίσης ότι υπήρξε δυνατή η άμεση καταβολή μόνο του ημίσεος του συνολικού ποσού της ενισχύσεως, η δε καταβολή του υπολοίπου σε δύο δόσεις εξαρτήθηκε από την τήρηση ορισμένων όρων και από την έγκρισή του (άρθρο 2 της προσβαλλομένης αποφάσεως). Εξάλλου, η Γαλλική Κυβέρνηση ανέλαβε την υποχρέωση να μη χορηγήσει πλέον στην Air France νέα κονδύλια ή άλλες ενισχύσεις υπό οποιαδήποτε μορφή (δέσμευση υπ' αριθ. 5) και να μην αναμιγνύεται στη διαχείρισή της γι' άλλους λόγους πλην εκείνων που συνδέονται με την ιδιότητά της ως μετόχου (δέσμευση υπ' αριθ. 4).
- 256 Καθόσον οι εταιρίες Maersk της προσάπτουν ότι απέκλεισε από την ανάλυσή της τον ρόλο των μικρομεσαίων αερομεταφορέων, η Επιτροπή υπογραμμίζει ότι η εκτίμησή της δεν περιορίστηκε στις μεγάλες ευρωπαϊκές εταιρίες. Προκειμένου να βεβαιωθεί ότι η ενίσχυση δεν αλλοίωνε τους όρους των συναλλαγών σε βαθμό αντιβαίνοντα προς το κοινό συμφέρον, έπρεπε, μεταξύ άλλων, να βεβαιωθεί ότι δεν γινόταν χρήση της ενισχύσεως για να μειωθούν οι τιμές και ότι η μεταφορική ικανότητα δεν αυξανόταν σε ρυθμό υψηλότερο από τον ρυθμό αναπτύξεως της αγοράς. Η μέριμνα αυτή ίσχυσε για όλους τους ανταγωνιστές της Air France και για τον τομέα της ευρωπαϊκής πολιτικής αεροπορίας στο σύνολό του.

257 Όσον αφορά το επιχείρημα ότι η Επιτροπή δεν εξέτασε το αρνητικό αποτέλεσμα της ενισχύσεως επί του ανταγωνισμού στις περιφερειακές αεροπορικές υπηρεσίες, η Επιτροπή υποστηρίζει ότι οι παρεμβαίνουσες δεν προσκόμισαν το παραμικρό στοιχείο που να αποδεικνύει την αιτίασή τους ότι η ενίσχυση αποθαρρύνει την ανάπτυξη των υπηρεσιών με προορισμό ή αφητηρία περιφερειακά αεροδρόμια. Όσον αφορά τα υποτιθέμενα αποτελέσματα της ενισχύσεως επί μιας αγοράς ευρύτερης από την πράγματι καλυπτόμενη από την Air France, επί των εμμέσως ανταγωνιστικών γραμμών και επί του εν δυνάμει ανταγωνισμού, η Επιτροπή δηλώνει ότι οι σχετικοί ισχυρισμοί είναι αβάσιμοι. Αγνοεί τι σημαίνει η αναβολή του σχεδίου των παρεμβαίνουσών Maersk να δημιουργήσουν δρομολόγιο Billund-Παρίσι. Οι δισταγμοί των εταιριών αυτών οφείλονται πιθανώς στην επέκταση της British Airways στη γραμμή Κοπεγχάγη-Παρίσι το 1993, στην οποία αμέσως κατέκτησε το 18 % της αγοράς. Η Επιτροπή φρονεί εν γένει ότι η προσβαλλομένη απόφαση είναι σύμφωνη με τις επιταγές του άρθρου 190 της Συνθήκης όσον αφορά την εκτίμηση του αντικτύπου του σχεδίου στους όρους των εμπορικών συναλλαγών.

258 Η Air France φρονεί ότι από το όλο περιεχόμενο της προσβαλλομένης αποφάσεως προκύπτει ότι τα αποτελέσματα της ενισχύσεως εκτιμήθηκαν σε κοινοτικό πλαίσιο. Συγκεκριμένα, η Επιτροπή ανέλυσε την κατάσταση και την εξέλιξη των ευρωπαϊκών αεροπορικών μεταφορών και τα αποτελέσματα της ενισχύσεως επί της ανταγωνιστικής θέσεως της Air France, λαμβάνοντας υπόψη τη μεγάλη ελευθέρωση των αεροπορικών μεταφορών. Τέλος, οι δεσμεύσεις που ανέλαβε η Γαλλική Κυβέρνηση έχουν ακριβώς ως μοναδικό σκοπό να αποφευχθεί η εκ μέρους της Air France χρήση της ενισχύσεως εις βάρος των ανταγωνιστών της.

Εκτίμηση του Πρωτοδικείου

1. Επί της αιτιολογίας

259 Ενόψει των αιτιάσεων που προέβαλαν οι προσφεύγουσες και οι υπέρ αυτών παρεμβαίνουσες, το Πρωτοδικείο φρονεί ότι πρέπει να ελεγχθεί, πρώτον, αν η προσβαλλομένη απόφαση είναι αρκούντως αιτιολογημένη όσον αφορά την εκτίμηση των αποτελεσμάτων της ενισχύσεως επί των εταιριών που ανταγωνίζονται την Air France και επί όλων των σχετικών αεροπορικών δρομολογίων.

Συναφώς, το Πρωτοδικείο υπενθυμίζει ότι κάλεσε τις προσφεύγουσες και τις παρεμβαίνουσες να καταθέσουν τις παρατηρήσεις που είχαν υποβάλει στην Επιτροπή κατά τη διοικητική διαδικασία ως ενδιαφερόμενοι, υπό την έννοια του άρθρου 93, παράγραφος 2, της Συνθήκης (βλ., ανωτέρω, σκέψη 33).

260 Συνεπώς, όπως επισημάνθηκε ανωτέρω (σκέψεις 89 έως 96), το Πρωτοδικείο πρέπει να εξετάσει αν από την αιτιολογία της προσβαλλομένης απόφασης εμφανίζεται κατά τρόπο σαφή και μη διφορούμενο η συλλογιστική της Επιτροπής, ενόψει ιδίως των αιτιάσεων που είναι ουσιώδεις για την εκτίμηση του σχεδίου της ενισχύσεως από πλευράς των αποτελεσμάτων της, τις οποίες οι ενδιαφερόμενοι γνωστοποίησαν στην Επιτροπή κατά τη διοικητική διαδικασία.

261 Από την ανάγνωση του συνόλου των παρατηρήσεων που κατατέθηκαν ενώπιον του Πρωτοδικείου, προκύπτει ότι ορισμένοι από τους ενδιαφερομένους αυτούς είχαν επιμείνει, ενώπιον της Επιτροπής, ιδίως στην ανάγκη να εκτιμήσει η Επιτροπή τα αποτελέσματα της ενισχύσεως επί των αεροπορικών εταιριών που ανταγωνίζονται την Air France και επί των διαφόρων σχετικών αεροπορικών δρομολογίων. Συγκεκριμένα, υποστηρίχθηκε ότι η ενίσχυση θα παρείχε τη δυνατότητα στις ανήκουσες στον όμιλο Air France εταιρίες να εξακολουθήσουν να εκμεταλλεύονται τη δεσπόζουσα θέση τους στην εγχώρια αγορά της Γαλλίας. Εξάλλου, δεδομένου ότι η σχετική γεωγραφική αγορά στον αεροπορικό τομέα αποτελείται από τα δρομολόγια που οι χρήστες θεωρούν εναλλάξιμότητα μεταξύ τους, δηλαδή τις γραμμές από πόλη σε πόλη, το ζήτημα της εναλλαξιμότητας έπρεπε να αναλυθεί. Συγκεκριμένα, άλλες, ανταγωνιστικότερες, εταιρίες μπορούσαν να αναλάβουν τα δρομολόγια που εξυπηρετούσε μέχρι τότε η Air France. Εξάλλου, η Επιτροπή έπρεπε να είναι προσεκτική ως προς τα αποτελέσματα της ενισχύσεως επί της καταστάσεως των μικρών αεροπορικών εταιριών, οι οποίες συχνά εξαρτώνται από ορισμένα συγκεκριμένα δρομολόγια. Το γεγονός ότι ένας μεγάλος αερομεταφορέας όπως η Air France λαμβάνει κρατική ενίσχυση μπορούσε να επηρεάσει την ανταγωνιστική ισορροπία στις γραμμές αυτές.

262 Ορισμένοι από τους ενδιαφερομένους υπογράμμισαν τον αντίκτυπο της επίδικης ενισχύσεως στον ανταγωνισμό που επικρατεί στις διεθνείς γραμμές εκτός ΕΟΧ. Συγκεκριμένα, η Air France ακολούθησε επιθετική διαφημιστική πρακτική στις Κάτω Χώρες, με πολύ χαμηλούς ναύλους για τις πτήσεις μέσω Παρισιού με προορισμό κυρίως το Χογκ-Κογκ, τη Σιγκαπούρη, τη Τζακάρτα, το Τόκιο, το Κέμπ Τάουν και το Γιοχάννεσμπουργκ (KLM, παρατηρήσεις σ. 1).

Η Air France μετείχε στον ανταγωνισμό σε 8 από τις 20 διεθνείς γραμμές στις οποίες υπάρχει ο σκληρότερος ανταγωνισμός (Ηνωμένο Βασίλειο, παρατηρήσεις σ. 6). Οι λοιπές κοινοτικές εταιρίες που εξυπηρετούν τις γραμμές εκτός Κοινότητας επηρεάζονται λόγω της δυνατής εναλλαξιμότητας, επί παραδείγματι μεταξύ Ρώμης και Λονδίνου για μια πτήση με προορισμό τη Νέα Υόρκη. Συνεπώς, υπάρχει ανταγωνισμός σε όλες τις γραμμές μεταξύ Ευρώπης και Βόρειας Αμερικής, αφενός, και Άπω Ανατολής, αφετέρου. Έτσι, η British Airways ανταγωνίζεται άλλες εταιρίες όσον αφορά τις πτήσεις Ρώμη-Νέα Υόρκη και Παρίσι-Νέα Υόρκη. Για πολλές ευρωπαϊκές εταιρίες η εγχώρια αγορά είναι υπερβολικά μικρή. Κατά συνέπεια, οι εκτός Κοινότητας γραμμές είναι ζωτικές για τη μακροπρόθεσμη επιβίωσή τους, πράγμα το οποίο εξηγεί γιατί βασίζονται, σε μεγάλο βαθμό, στα υπερατλαντικά δρομολόγια (παράγραφος ii, 57 και 58 της εκθέσεως Lexecon επί του από πλευράς ανταγωνισμού αντικτύπου της κρατικής ενισχύσεως στην ευρωπαϊκή αεροπορική βιομηχανία, την οποία υπέβαλε η British Airways κατά τη διοικητική διαδικασία και η οποία επισυνάπτεται ως παράρτημα 17 στο δικόγραφο της προσφυγής της υποθέσεως T-371/94).

263 Όσον αφορά την Επιτροπή, υπενθυμίζεται ότι οι υπηρεσίες της είχαν επίγνωση των προβλημάτων που δημιουργούν τα αποτελέσματα της ενισχύσεως επί της ανταγωνιστικής θέσεως της Air France, σε σημείο που είχαν ήδη δηλώσει, με την ανακοίνωση της 3ης Ιουνίου 1994, ότι έπρεπε να εξετάσουν τα αποτελέσματα αυτά από πλευράς των διεθνών και εσωτερικών δρομολογίων στα οποία η Air France ανταγωνίζεται τους άλλους αερομεταφορείς της Ευρώπης, προσθέτοντας ότι το σχέδιο αναδιαρθρώσεως της Air France δεν περιελάμβανε ανάλυση του δικτύου και της μελλοντικής του εξελίξεως (EE L 254, σ. 8).

264 Όσον αφορά την προσβαλλομένη απόφαση, διαπιστώνεται ότι η Επιτροπή υπενθυμίζει ότι, στο πλαίσιο του ελέγχου περί του αν η ενίσχυση αλλοιώνει τους όρους των εμπορικών συναλλαγών σε βαθμό αντιβαίνοντα προς το κοινό συμφέρον, δήλωσε, κατά την έναρξη της διοικητικής διαδικασίας, ότι έπρεπε να αναλύσει τα αποτελέσματα της ενισχύσεως επί της ανταγωνιστικής θέσεως της Air France στα διεθνή και εσωτερικά δρομολόγια στα οποία ανταγωνίζεται άλλους αερομεταφορείς της Ευρώπης. Στη συνέχεια, η Επιτροπή υπογραμμίζει ότι η Γαλλική Κυβέρνηση δεσμεύθηκε, για τη διάρκεια εφαρμογής του σχεδίου αναδιαρθρώσεως,

— να μην αυξήσει πέραν των 146 τον αριθμό των αεροπλάνων του στόλου της Air France που εκμεταλλεύεται η τελευταία (όρος υπ' αριθ. 7).

- να μην αυξήσει την προσφορά της Air France άνω του επιπέδου του 1993 για τα δρομολόγια μεταξύ της Γαλλίας και των λοιπών χωρών του ΕΟΧ (όρος υπ' αριθ. 8).
- να εξασφαλίσει ότι η Air France δεν ακολουθεί πρακτικές όπως το να προτείνει ναύλους κατώτερους από εκείνους που ζητούν οι ανταγωνιστές της, για ισοδύναμη προσφορά, στα δρομολόγια στα οποία εκτελεί πτήσεις εντός του ΕΟΧ (όρος υπ' αριθ. 9).
- να μην παρέχει προτιμησησική μεταχείριση στην Air France όσον αφορά την άσκηση δικαιωμάτων μεταφορών (όρος υπ' αριθ. 10).
- να φροντίσει ώστε η Air France να μην εκμεταλλεύεται, μεταξύ της Γαλλίας και των άλλων χωρών του ΕΟΧ, μεγαλύτερο αριθμό τακτικών γραμμών από εκείνες που εκμεταλλευόταν το 1993, δηλαδή 89 γραμμές (όρος υπ' αριθ. 11).
- να περιορίσει την προσφορά της Air Charter στο επίπεδο του 1993 (όρος υπ' αριθ. 12) (ΕΕ L 254, σ. 79, 86, 88 και 89).

265 Η Επιτροπή φρονεί ότι οι δεσμεύσεις αυτές, οι οποίες μετατράπηκαν σε όρους για την έγκριση της ενισχύσεως, συνεπάγονται σοβαρούς περιορισμούς της ελευθερίας της Air France όσον αφορά τη μεταφορική ικανότητα, την προσφορά και τον καθορισμό των τιμών και ότι οι περιορισμοί αυτοί είναι αναγκαίοι προκειμένου να μη χρησιμοποιηθεί η ενίσχυση έτσι ώστε να μεταβιβάζονται οι δυσχέρειες της αεροπορικής εταιρίας στους ανταγωνιστές της. Οι δεσμεύσεις θα εμποδίσουν την Air France να ακολουθήσει επιθετική πολιτική τιμών σε όλα τα δρομολόγια στα οποία εκτελεί πτήσεις εντός του ΕΟΧ (ΕΕ L 254, σ. 86).

266 Όσον αφορά, ειδικότερα, τα αποτελέσματα της ενισχύσεως επί της εγχώριας αγοράς της Γαλλίας, η Επιτροπή επισημαίνει επίσης ότι:

- οι γαλλικές αρχές δεσμεύθηκαν να τροποποιήσουν, σύμφωνα με την απόφασή της 94/290/ΕΚ, της 27ης Απριλίου 1994, σχετικά με τη διαδικασία

εφαρμογής του κανονισμού (ΕΟΚ) 2408/92 (υπόθεση VII/ΑΜΑ/ΙΙ/93-ΤΑΤ-Παρίσι/Orly-Λονδίνο, ΕΕ L 127, σ. 22), τους κανόνες κατανομής της κυκλοφορίας για το σύστημα αερολιμένων Παρισιού, ώστε να μην εισάγουν δυσμενείς διακρίσεις (όρος υπ' αριθ. 15),

— οι γαλλικές αρχές δεσμεύθηκαν να φροντίσουν ώστε οι εργασίες για την αναδιαμόρφωση του αεροσταθμού Orly Sud, ο οποίος χρησιμοποιείται μόνο για τις διεθνείς πτήσεις, και του αεροσταθμού Orly Ouest, ο οποίος χρησιμοποιείται μόνο για τις πτήσεις εσωτερικού, να μην αλλοιώνουν τους όρους του ανταγωνισμού εις βάρος των αεροπορικών εταιριών που εξυπηρετούν το αεροδρόμιο του Orly (όρος υπ' αριθ. 16),

— στις 27 Απριλίου 1994 εξέδωσε απόφαση κατά την οποία η Γαλλία υποχρεούται να επιτρέψει, το αργότερο έως τις 27 Οκτωβρίου 1994, στους αερομεταφορείς της Κοινότητας να ασκήσουν δικαιώματα μεταφορών στις διαδρομές από το Παρίσι (Orly) στην Τουλούζη και από τη Παρίσι (Orly) στη Μασσαλία (ΕΕ L 254, σ. 87 και 88).

267 Από την ανάγνωση του αιτιολογικού αυτού, προκύπτει ότι η Επιτροπή παρέλειψε να εξετάσει την κατάσταση του ανταγωνισμού «γραμμή προς γραμμή», ενώ η εξέταση αυτή είχε προταθεί από τους ενδιαφερομένους και σχεδιαζόταν από την ίδια την Επιτροπή. Η Επιτροπή, αντί να αναλύσει λεπτομερώς τα αποτελέσματα της ενισχύσεως στις διάφορες γραμμές που εξυπηρετεί η Air France, επέλεξε να επιβάλλει στο Γαλλικό Δημόσιο τους 16 όρους για την έγκριση της ενισχύσεως που περιλαμβάνονται στο άρθρο 1 της προσβαλλομένης αποφάσεως. Συνεπώς, η Επιτροπή θεωρεί τους όρους αυτούς ενδεδειγμένους και επαρκείς για να διασφαλίσει ότι τα αποτελέσματα της ενισχύσεως επί του τομέα της πολιτικής αεροπορίας, τα οποία εμπίπτουν στα πεδία εφαρμογής των άρθρων 92 της Συνθήκης ΕΚ και 61 της Συμφωνίας για τον ΕΟΧ, δεν αντιβαίνουν προς το κοινό συμφέρον.

268 Διευκρινίζεται ότι οι όροι που αφορούν τον μέγιστο αριθμό αεροπλάνων της Air France (υπ' αριθ. 7), την απαγόρευση παροχής προτιμησιακής μεταχειρίσεως στην Air France όσον αφορά την άσκηση δικαιωμάτων μεταφορών (υπ' αριθ. 10) και τον περιορισμό της προσφοράς της Air Charter (υπ' αριθ. 12), των οποίων η ισχύς δεν έχει γεωγραφικά όρια, καλύπτουν, εν πάση περιπτώσει, το έδαφος του ΕΟΧ. Οι όροι που αφορούν το επίπεδο της προσφοράς της Air France (υπ' αριθ. 8), τις σχετικές με τους ναύλους πρακτικές της Air France (υπ' αριθ. 9), τον ανώτατο αριθμό των γραμμών που εκμεταλλεύεται (υπ' αριθ. 11), τους κανόνες κατανομής της κυκλοφορίας για το σύστημα αερολιμένων του Παρισιού (υπ' αριθ. 15) και την αναδιαμόρφωση των δύο αεροσταθμών του

Orly (υπ' αριθ. 16) άπτονται ειδικώς της γεωγραφικής αγοράς εντός του ΕΟΧ, περιλαμβανομένης της εγχώριας αγοράς της Γαλλίας. Η Επιτροπή επισημαίνει ρητώς ότι, κατά την άποψή της, οι όροι αυτοί συνεπάγονται σοβαρούς περιορισμούς της ελευθερίας της Air France και την εμποδίζουν να ακολουθήσει επιθετική πολιτική τιμών «σε όλα τα δρομολόγια στα οποία εκτελεί πτήσεις η γαλλική αεροπορική εταιρία εντός του ΕΟΧ» (ΕΕ L 254, σ. 86).

269 Το Πρωτοδικείο εκτιμά ότι, όσον αφορά την αιτιολογία, αυτός ο τρόπος προσεγγίσεως της προβληματικής εμφανίζει ότι η Επιτροπή πράγματι εξέτασε την κατάσταση του ανταγωνισμού εντός του ΕΟΧ, δεδομένου ότι το ζήτημα αν οι προαναφερθέντες όροι για την έγκριση της ενισχύσεως είναι πράγματι επαρκείς και ενδεδειγμένοι προς τούτο εμπίπτει στην εξέταση της ουσίας. Έστω και αν η αιτιολογία αυτή δεν ανταποκρίνεται στις παρατηρήσεις των ενδιαφερομένων που είχαν προτείνει να προβεί η Επιτροπή σε εξέταση «γραμμή προς γραμμή», αποδεικνύει σαφώς ότι η Επιτροπή έκρινε σκόπιμο να αντικαταστήσει την εξέταση αυτή με τον μηχανισμό των 16 όρων για την έγκριση της ενισχύσεως τους οποίους επέβαλε στο Γαλλικό Δημόσιο. Τούτο παρέχει στους ενδιαφερομένους τη δυνατότητα να γνωρίσουν ποια ήταν η αντίδραση της Επιτροπής στις παρατηρήσεις τους, να ελέγξουν το βάσιμο της προσεγγίσεως που επέλεξε η Επιτροπή και να προασπίσουν τα συμφέροντά τους ενώπιον του κοινοτικού δικαστή, αμφισβητώντας την πληρότητα και την επάρκεια του μηχανισμού των 16 όρων από πλευράς της καταστάσεως που επικρατεί στον ανταγωνισμό εντός του ΕΟΧ.

270 Ωστόσο, διαπιστώνεται ότι το αιτιολογικό της προσβαλλομένης αποφάσεως δεν περιλαμβάνει την παραμικρή ένδειξη ως προς την ανταγωνιστική θέση της Air France εκτός του ΕΟΧ. Αφενός, δεν υπάρχει ανάλυση του διεθνούς δικτύου της Air France, λαμβάνουσα υπόψη τα αεροπορικά δρομολόγια στα οποία η εταιρία αυτή ανταγωνίζεται άλλες αεροπορικές εταιρίες που εδρεύουν εντός του ΕΟΧ. Αφετέρου, οι όροι για την έγκριση της ενισχύσεως που αφορούν το επίπεδο προσφοράς της Air France (υπ' αριθ. 8), τις σχετικές με τους ναύλους πρακτικές της (υπ' αριθ. 9) και τον ανώτατο αριθμό των γραμμών που εκμεταλλεύεται (υπ' αριθ. 11) δεν καλύπτουν τα δρομολόγια τα οποία η Air France εκμεταλλεύεται ή σκοπεύει να εκμεταλλευθεί με προορισμό τις εκτός του ΕΟΧ χώρες, δηλαδή τις πτήσεις μεγάλων αποστάσεων, ιδίως τις υπερατλαντικές. Συνεπώς, κατά την άποψη της Επιτροπής, η Air France — οικονομικώς ενισχυμένη με την εγκριθείσα ενίσχυση — είναι εντελώς ελεύθερη να αυξήσει τη μεταφορική της ικανότητα και τον αριθμό των δρομολογίων της και να προτείνει όσο χαμηλούς ναύλους επιθυμεί στις διεθνείς γραμμές εκτός ΕΟΧ.

- 271 Το σχέδιο αναδιαρθρώσεως της Air France προβλέπει ρητώς την ανάπτυξη των πτήσεων μεγάλων αποστάσεων και την αύξηση της συχνότητας των επικερδών δρομολογίων, οι δε γαλλικές αρχές ανακοίνωσαν αύξηση της προσφοράς της Air France κατά 10,2 % στα δρομολόγια μεγάλων αποστάσεων (ΕΕ L 254, σ. 76 και 77). Εξάλλου, οι ενδιαφερόμενοι επέστησαν την προσοχή της Επιτροπής, πρώτον, στην προβληματική του ορισμού της σχετικής αγοράς στον αεροπορικό τομέα η οποία, κατά την άποψή τους, αποτελείται από τις συγκεκριμένες γραμμές τις οποίες οι χρήστες θεωρούν εναλλάξιμες, δεύτερον, στο ότι η Air France επιχειρούσε να προσελκύσει, με διαφημιστική εκστρατεία, την πελατεία των Κάτω Χωρών για πτήσεις με προορισμούς εκτός ΕΟΧ μέσω Παρισιού, αποδεικνύοντας έτσι η ίδια ότι οι πτήσεις αυτές είναι σε μεγάλο βαθμό εναλλάξιμες μέσω της κατάλληλης αεροπορικής συγκοινωνίας τροφοδοτήσεως, και, τρίτον, στη ζωτικότητα των πτήσεων αυτών για τη μακροπρόθεσμη επιβίωση πολλών ευρωπαϊκών αεροπορικών εταιριών.
- 272 Προσθετόν ότι η Επιτροπή όρισε, με την απόφαση της 5ης Οκτωβρίου 1992 (Air France/Sabena, προπαρατεθείσα στις σκέψεις 218 και 219), τη σχετική αγορά ως την τακτική αεροπορική μεταφορά που επιτρέπει τη σύνδεση δύο γεωγραφικών περιοχών, δηλαδή μια δέσμη αεροπορικών δρομολογίων καθόσον υφίσταται εναλλαξιμότητα μεταξύ των δρομολογίων που αποτελούν το δίκτυο αυτό, η δε εναλλαξιμότητα αυτή απορρέει από διάφορους παράγοντες όπως, ιδίως, η διάρκεια της διαδρομής, η απόσταση που χωρίζει τα διάφορα αεροδρόμια που βρίσκονται στις άκρες εκάστου των δρομολογίων που αποτελούν τη δέσμη ή η συχνότητα των πτήσεων σε κάθε δρομολόγιο (σκέψη 25). Κατά συνέπεια, η Επιτροπή κατέληξε, όσον αφορά τις πτήσεις μεταξύ της Ευρώπης και της γαλλόφωνης «μαύρης» Αφρικής, ότι η σχετική αγορά μπορούσε να ορισθεί ως δέσμη δρομολογίων μεταξύ των συνόλου των σημείων αναχωρήσεως εντός του ΕΟΧ, αφενός, και εκάστου των κατ' ιδίαν προορισμών στην Αφρική, αφετέρου (σκέψη 39).
- 273 Το Πρωτοδικείο φρονεί ότι, ενόψει αυτής της πρακτικής λήψεως αποφάσεων της Επιτροπής και λαμβανομένων υπόψη των παρατηρήσεων που υπέβαλαν συναφώς οι ενδιαφερόμενοι, η Επιτροπή ήταν υποχρεωμένη να αποφανθεί επί της προβληματικής των αεροπορικών δρομολογίων εκτός ΕΟΧ τα οποία εξυπηρετεί η Air France, δικαιούχος της εγκριθείσας ενισχύσεως, η οποία ανταγωνίζεται άλλες εταιρίες εγκατεστημένες εντός του ΕΟΧ. Συγκεκριμένα, όπως έκρινε το Δικαστήριο με την απόφαση Bremer Vulkan κατά Επιτροπής (προπαρατεθείσα στη σκέψη 94, σκέψεις 53 και 54), οι ενδείξεις σχετικά με την κατάσταση των επιμάχων αγορών, ιδίως δε η θέση της δικαιούχου της ενισχύσεως επιχειρήσεως και αυτή των ανταγωνιστριών επιχειρήσεων, αποτελούν ουσιώδες στοιχείο της αιτιολογίας μιας αποφάσεως που αφορά το αν ένα σχέδιο ενισχύσεως συμβιβάζεται με την κοινή αγορά, υπό την έννοια του άρθρου 92 της

Συνθήκης. Μολονότι η απόφαση αυτή εκδόθηκε κατ' εφαρμογήν της παραγράφου 1 του άρθρου αυτού, το Πρωτοδικείο φρονεί ότι η αιτιολογία αυτή επιβάλλεται και στο πλαίσιο των άρθρων 92, παράγραφος 3, στοιχείο γ', της Συνθήκης και 61, παράγραφος 3, στοιχείο γ', της Συμφωνίας για τον ΕΟΧ από πλευράς του ζητήματος αν η ενίσχυση αλλοιώνει τους όρους των εμπορικών συναλλαγών σε βαθμό αντιβαίνοντα προς το κοινό συμφέρον.

- 274 Δεδομένου ότι η Επιτροπή δεν επεξέτεινε τους υπ' αριθ. 8, 9 και 11 όρους εγκρίσεως της ενισχύσεως στις εκτός ΕΟΧ γραμμές που εξυπηρετεί η Air France, ήταν υποχρεωμένη να εκτιμήσει — στο πλαίσιο της εκ μέρους της εξετάσεως της σχετικής αγοράς — την ενδεχόμενη εναλλαξιμότητα των εκτός ΕΟΧ πτήσεων που διενεργούνται, επί παραδείγματι, από το Παρίσι, το Λονδίνο, τη Ρώμη, τη Φρανκφούρτη, την Κοπεγχάγη, το Άμστερνταμ ή τις Βρυξέλλες και, συνεπώς, τον ενδεχόμενο ανταγωνισμό στις πτήσεις αυτές μεταξύ των αεροπορικών εταιριών των οποίων το κεντρικό αεροδρόμιο βρίσκεται σε μια από τις πόλεις αυτές.
- 275 Η σπουδαιότητα της αιτιολογίας αυτής εμφανίζεται από τα αριθμητικά στοιχεία που υπέβαλαν ενώπιον του Πρωτοδικείου οι προσφεύγουσες της υποθέσεως T-371/94, χωρίς ουδείς να αντιλέξει, για να αποδείξουν ότι μεγάλο μέρος του κύκλου εργασιών και των κερδών της British Airways, της SAS και της KLM πραγματοποιείται στις γραμμές εκτός ΕΟΧ, ιδίως στα δρομολόγια από και προς τις Ηνωμένες Πολιτείες, τον Καναδά, την Αφρική, τη Μέση Ανατολή, την Ινδία και την Άπω Ανατολή (δικόγραφο της προσφυγής, σημείο 212 και υποσημείωση 282). Όπως δέχθηκε το Δικαστήριο στην απόφαση Bremer Vulkan κατά Επιτροπής (προπαρατεθείσα στη σκέψη 94, σκέψη 34), τα στοιχεία αυτά, τα οποία είναι μεταγενέστερα της ημερομηνίας εκδόσεως της προσβαλλομένης αποφάσεως, μπορούν να ληφθούν υπόψη ως εμφανίζοντα το καθήκον αιτιολογήσεως που υπέχει η Επιτροπή. Εν πάση περιπτώσει, ορισμένοι από τους ενδιαφερομένους είχαν ήδη υπογραμμίσει, ενώπιον της Επιτροπής, ότι οι εκτός Κοινότητας και ιδίως οι υπερατλαντικές γραμμές ήσαν ζωτικές για την επιβίωση πολλών ευρωπαϊκών εταιριών και ότι ο ανταγωνισμός στις γραμμές αυτές ήταν ο σκληρότερος.
- 276 Επιπλέον, είναι προφανές ότι η αύξηση της μεταφορικής ικανότητας της Air France και της ηγετικής της θέσεως («leadership») όσον αφορά τους χαμηλούς ναύλους σε μια δεδομένη γραμμή εκτός ΕΟΧ με αναχώρηση από το κεντρικό της αεροδρόμιο Paris (CDG) μπορεί να έχει αντίκτυπο στην αεροπορική συγκοινωνία τροφοδοτήσεως προς το κεντρικό αυτό αεροδρόμιο. Συγκεκριμένα, κατά το μέτρο που η οικονομική σπουδαιότητα του κεντρικού αεροδρο-

μίου του Παρισιού αυξάνει εις βάρος άλλων κεντρικών αεροδρομίων ευρισκομένων εντός του ΕΟΧ, η αεροπορική συγκοινωνία τροφοδοτήσεως προς το Παρίσι θα αυξάνει αναλόγως και, κατά συνέπεια, εις βάρος της αεροπορικής συγκοινωνίας τροφοδοτήσεως προς άλλα κεντρικά αεροδρόμια. Επομένως, η επιχειρηματολογία των ενδιαφερομένων σχετικά με την κατάσταση των μικρών αεροπορικών εταιριών, οι οποίες συχνά εξαρτώνται από μερικά συγκεκριμένα δρομολόγια, φαίνεται ουσιώδης και, ως εκ τούτου, η Επιτροπή όφειλε να αποφανθεί και ως προς αυτή. Ως παράδειγμα, προστίθεται ότι, όπως υπογράμμισε η British Midland κατά τη συνεδρίαση ενώπιον του Πρωτοδικείου, χωρίς ουδείς να αντιλέξει, το 30 % των επιβατών της χρησιμοποιούσε άνω της μιας γραμμής και είχε άλλους προορισμούς σε γραμμές μεγάλων αποστάσεων. Κατά συνέπεια, η Επιτροπή δεν μπορούσε να μη αποφανθεί ως προς την κατάσταση των μικρών εταιριών που δραστηριοποιούνται στην αεροπορική συγκοινωνία τροφοδοτήσεως.

277 Δεν μπορεί να θεωρηθεί ότι η προβληματική των εκτός ΕΟΧ γραμμών και της οικείας αεροπορικής συγκοινωνίας τροφοδοτήσεως ρυθμίστηκε με το συνδυασμένο αποτέλεσμα των όρων εγκρίσεως υπ' αριθ. 7 (περιορισμός του αριθμού αεροπλάνων της Air France) και υπ' αριθ. 9 (περιορισμός του price-leadership της Air France για την αεροπορική συγκοινωνία τροφοδοτήσεως εντός του ΕΟΧ), καθώς και του καθήκοντος της Air France να επιτύχει τους στόχους της αναδιαρθρώσεώς της. Συγκεκριμένα, εφόσον είναι αληθές ότι οι εκτός ΕΟΧ γραμμές αποφέρουν τα υψηλότερα κέρδη, η Air France θα έχει κάθε συμφέρον να χρησιμοποιήσει τα περισσότερα από τα αεροπλάνα της στις πιο επικερδείς διεθνείς γραμμές, χωρίς ουδόλως να διακυβεύσει την επιτυχία της αναδιαρθρώσεώς της. Όσον αφορά την αεροπορική συγκοινωνία τροφοδοτήσεως, αρκεί η επισήμανση ότι τίποτε δεν υποχρεώνει την Air France να την αναλάβει η ίδια, δεδομένου ότι η συγκοινωνία αυτή προς το κεντρικό αεροδρόμιο του Παρισιού μπορεί να διασφαλιστεί από οποιαδήποτε αεροπορική εταιρία αυτοτελή προς την Air France, όπως η Air Inter, η οποία δεν υπόκειται στους όρους εγκρίσεως που έχουν επιβληθεί από την Επιτροπή (βλ., ανωτέρω, σκέψη 215). Συνεπώς, η οικονομική σπουδαιότητα του υπ' αριθ. 9 όρου, κατά το μέτρο που καλύπτει την αεροπορική συγκοινωνία τροφοδοτήσεως την οποία διασφαλίζει η Air France εντός του ΕΟΧ, φαίνεται ασήμαντη από πλευράς της συνολικής προβληματικής των εκτός ΕΟΧ γραμμών.

278 Τέλος, μολοντί ο υπ' αριθ. 12 όρος για την έγκριση της ενισχύσεως επιβάλλει στην Air Charter απόλυτα όρια προσφοράς, τα οποία επομένως αφορούν και τις εκτός ΕΟΧ γραμμές, η οικονομική σημασία της Air Charter, η οποία έχει 17 αεροπλάνα, είναι τόσο ασήμαντη σε σχέση με αυτή της Air France ώστε η ύπαρξη του όρου αυτού δεν μπορεί, αφεαυτής, να καλύψει την έλλειψη αιτιολογίας σχετικά με την κατάσταση της Air France στα δρομολόγια αυτά. Το ίδιο ισχύει για τον υπ' αριθ. 10 όρο εγκρίσεως, ο οποίος απαγορεύει στις γαλλικές αρχές να παρέχουν προνομιακή μεταχείριση στην Air France στην άσκηση

δικαιωμάτων μεταφορών. Συγκεκριμένα, μολονότι ο όρος αυτός αφορά και τα δικαιώματα σχετικά με τις εκτός ΕΟΧ γραμμές, δεν μπορεί να ωφεληθεί παρά μόνο τις αεροπορικές εταιρίες στις οποίες μπορεί να χορηγηθούν τέτοια δικαιώματα. Πρόκειται, κατ' ουσίαν, για εταιρίες τρίτων χωρών και γαλλικές εταιρίες όπως η Air France, η Air Inter, η Air Charter, η Air Liberté, η Corsair, η AOM, η TAT και η Euralair, σε περίπτωση που σκοπεύουν να εξυπηρετήσουν τις γραμμές αυτές από και προς τη Γαλλία. Αντιθέτως, οι άλλες ευρωπαϊκές αεροπορικές εταιρίες οι οποίες, ανταγωνιζόμενες την Air France, εξυπηρετούν τις εκτός ΕΟΧ γραμμές κυρίως από τα δικά τους κεντρικά αεροδρόμια που βρίσκονται εκτός Γαλλίας, δεν ωφελούνται από τον υπ' αριθ. 10 όρο παρά μόνον ελάχιστα.

279 Είναι αληθές ότι η Επιτροπή και οι παρεμβαίνουσες Air France και Γαλλική Δημοκρατία ισχυρίστηκαν, στο πλαίσιο της παρούσας διαδικασίας, ότι τα δικαιώματα μεταφοράς στα εκτός ΕΟΧ δρομολόγια, ιδίως στα υπερατλαντικά, διέπονταν από διμερείς συμφωνίες και ότι η επιβολή περιορισμού ως προς τους ναύλους, τη μεταφορική ικανότητα και τον αριθμό γραμμών θα ήταν επιβλαβής για την Air France, μειώνοντας την ανταγωνιστικότητά της στις εξωτερικές αγορές. Υποστήριξαν ότι ένας τέτοιος περιορισμός θα αποτελούσε πλεονέκτημα μόνο για τις μεγάλες εταιρίες εκτός ΕΟΧ και, συνεπώς, θα αντέβαινε προδήλως στο κοινό συμφέρον. Ωστόσο, διαπιστώνεται ότι η συλλογιστική αυτή, την οποία ανέπτυξαν η Επιτροπή και οι παρεμβαίνουσες ενώπιον του Πρωτοδικείου, δεν περιλαμβάνεται στην προσβαλλομένη απόφαση. Συνεπώς, η επιχειρηματολογία αυτή δεν καλύπτεται από την αρχή της συλλογικότητας και, επομένως, δεν μπορεί να γίνει δεκτή. Κατά συνέπεια, δεν είναι ικανή να θεραπεύσει την έλλειψη αιτιολογίας από την οποία πάσχει η προσβαλλομένη απόφαση ως προς το ζήτημα αυτό (βλ., ανωτέρω, σκέψεις 116 έως 118).

280 Απ' όλα τα ανωτέρω προκύπτει ότι η αιτιολογία της προσβαλλομένης αποφάσεως δεν είναι σύμφωνη με τις επιταγές του άρθρου 190 της Συνθήκης όσον αφορά την εκτίμηση των αποτελεσμάτων της ενισχύσεως επί της ανταγωνιστικής θέσεως της Air France από πλευράς δικτύου των εκτός ΕΟΧ γραμμών και της σχετικής αεροπορικής συγκοινωνίας τροφοδοτήσεως. Η έλλειψη αυτή αιτιολογίας δεν επιτρέπει στο Πρωτοδικείο να εξετάσει το βάσιμο των επιχειρημάτων που αναπτύχθηκαν επί των ζητημάτων αυτών (βλ., ανωτέρω, σκέψεις 238 επ.). Εξάλλου, το Πρωτοδικείο δεν είναι σε θέση να αποφανθεί επί της επιχειρηματολογίας που αφορά τις σχετικές με τους ναύλους πρακτικές της Air France στο εκτός ΕΟΧ δίκτυό της, οι οποίες φέρονται ότι χρηματοδοτήθηκαν από την ενίσχυση, ως επιχειρησιακά μέτρα (βλ., ανωτέρω, σκέψεις 142 και 143).

- 281 Αντιθέτως, το Πρωτοδικείο είναι σε θέση να εξετάσει αν η εκ μέρους της Επιτροπής εκτίμηση των αποτελεσμάτων της ενισχύσεως επί της ανταγωνιστικής θέσεως της Air France εντός του ΕΟΧ ανθίσταται στις επί της ουσίας αιτιάσεις που προέβαλαν οι προσφεύγουσες και οι υπέρ αυτών παρεμβαίνοντες.

2. Επί του βασίμου

- 282 Υπενθυμίζεται, καταρχάς, ότι οι οικονομικής φύσεως εκτιμήσεις κατ' εφαρμογή του άρθρου 92, παράγραφος 3, στοιχείο γ', της Συνθήκης, ως προς τις οποίες η Επιτροπή έχει ευρεία διακριτική ευχέρεια, πρέπει να πραγματοποιούνται εντός κοινοτικού πλαισίου (απόφαση Philip Morris κατά Επιτροπής, προπαρατεθείσα στη σκέψη 79, σκέψη 24), πράγμα το οποίο σημαίνει ότι η Επιτροπή έχει την υποχρέωση να εξετάζει τον αντίκτυπο της ενισχύσεως στον ανταγωνισμό και στο ενδοκοινοτικό εμπόριο (απόφαση του Πρωτοδικείου της 6ης Ιουλίου 1995, Τ-447/93, Τ-448/93 και Τ-449/93, ΑΙΤΕC κ.λπ. κατά Επιτροπής, Συλλογή 1995, σ. ΙΙ-1971, σκέψη 136). Εν προκειμένω, δεδομένου ότι η προσβαλλομένη απόφαση εκδόθηκε και βάσει του άρθρου 61 της Συμφωνίας για τον ΕΟΧ, το Πρωτοδικείο διαπιστώνει ότι το πλαίσιο εξετάσεως που καθορίζει η προαναφερθείσα νομολογία πρέπει να επεκταθεί στον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο.
- 283 Προσθετέον ότι το Δικαστήριο, με την απόφαση της 25ης Ιουνίου 1970, 47/69, Γαλλία κατά Επιτροπής (Συλλογή τόμος 1969-1971, σ. 341, σκέψη 7), αποφάνθηκε ότι, για να κριθεί αν μια ενίσχυση αλλοιώνει τους όρους των εμπορικών συναλλαγών σε βαθμό αντιβαίνοντα προς το κοινό συμφέρον, είναι αναγκαίο να εκτιμάται ιδίως μήπως υφίσταται έλλειψη ισορροπίας μεταξύ, αφενός, των επιβαρύνσεων που πρέπει να υποστούν οι ενδιαφερόμενες επιχειρήσεις και, αφετέρου, των οφελών που προκύπτουν από τη χορήγηση της εν λόγω ενισχύσεως. Το Πρωτοδικείο συνάγει εντεύθεν ότι η Επιτροπή οφείλει, στο πλαίσιο της εκ μέρους της εξετάσεως του αντικτύπου μιας κρατικής ενισχύσεως, όπως άλλωστε και η ίδια επισήμανε στη δέκατη τέταρτη Έκθεση επί της πολιτικής ανταγωνισμού (1984, σ. 143, σημείο 202), να σταθμίσει τα ευεργετικά αποτελέσματα της ενισχύσεως με τα αρνητικά αποτελέσματά της επί των όρων των εμπορικών συναλλαγών και επί της διατηρήσεως του ανόθευτου ανταγωνισμού.

- 284 Όσον αφορά το ζήτημα αν η Επιτροπή προέβη σε τέτοια στάθμιση εν προκειμένω, υπενθυμίζεται, καταρχάς, ότι η προσβαλλομένη απόφαση εκθέτει το ιστορικό των διαφόρων σχεδίων αναδιαρθρώσεως που υιοθέτησε η Air France από το 1991 για να αντιμετωπίσει τα οικονομικά της προβλήματα: το CAP'93, στο πλαίσιο του οποίου χορηγήθηκαν στην Air France 5,8 δισεκατομμύρια FF, το PRE 1 και το PRE 2 (ΕΕ L 254, σ. 74). Συνεπώς, η Επιτροπή έλαβε υπόψη της τα περιστατικά που προηγήθηκαν του επιδικίου Προγράμματος και ιδίως τα 5,8 δισεκατομμύρια που είχαν ήδη καταβληθεί ως ενίσχυση, όταν εκτίμησε τα ευεργετικά και τα αρνητικά αποτελέσματα της ενισχύσεως που αποτελεί το αντικείμενο των υπό κρίση διαφορών.
- 285 Η Επιτροπή, διαπιστώνοντας ότι η Γαλλική Κυβέρνηση είναι ο πλειοψηφών μέτοχος της Air France (ΕΕ L 254, σ. 76) και επιβάλλοντας στις γαλλικές αρχές την υποχρέωση να δρομολογήσουν τη διαδικασία ιδιωτικοποίησής της (άρθρο 1, σημείο 2, της προσβαλλομένης αποφάσεως, ΕΕ L 254, σ. 88), έλαβε επίσης υπόψη το γεγονός ότι η Air France ανήκει στον δημόσιο τομέα. Το γεγονός όμως ότι η Επιτροπή ενέκρινε ενίσχυση η οποία καταβλήθηκε σε δημόσια επιχείρηση δεν ισοδυναμεί, αφεαυτού, με διάκριση εις βάρος των ιδιωτικών επιχειρήσεων που ανταγωνίζονται τη δικαιούχο της ενισχύσεως. Πράγματι, όπως προκύπτει από την απόφαση Ιταλία κατά Επιτροπής (προπαρατεθείσα στη σκέψη 125, σκέψη 19), η Επιτροπή πρέπει να τηρεί, ακόμη και στον τομέα των κρατικών ενισχύσεων, την αρχή της ίσης μεταχειρίσεως μεταξύ δημοσίων και ιδιωτικών επιχειρήσεων. Συνεπώς, η Επιτροπή μπορούσε να εγκρίνει την επίδικη κρατική ενίσχυση χωρίς να διακρίνει εις βάρος των ιδιωτικών επιχειρήσεων που ανταγωνίζονται την Air France, υπό την προϋπόθεση ότι η ενίσχυση δεν αλλοιώνει τους όρους των εμπορικών συναλλαγών σε βαθμό αντιβαίνοντα προς το κοινό συμφέρον.
- 286 Η Επιτροπή δεν υποχρεούνταν ούτε να συγκρίνει, εντός του παρόντος πλαισίου, τα σχεδιαζόμενα από την Air France μέτρα με τα ληφθέντα από άλλες αεροπορικές εταιρίες ούτε, κατά μείζονα λόγο, να απαιτήσει να γίνει η αναδιάρθρωση της Air France κατ' αντιγραφή της αναδιαρθρώσεως μιας άλλης εταιρίας (βλ., ήδη ανωτέρω, σκέψεις 135 και 211). Πράγματι, το ενδεδειγμένο των μέτρων αναδιαρθρώσεως μιας επιχειρήσεως εξαρτάται από τη συγκεκριμένη κατάστασή της καθώς και από το οικονομικό και πολιτικό πλαίσιο στο οποίο εντάσσεται η λήψη των επιμέτρων. Εν προκειμένω, η Επιτροπή διαπίστωσε, κατά την ημερομηνία εκδόσεως της προσβαλλομένης αποφάσεως τον Ιούλιο του 1994, κάποια οικονομική ανάκαμψη στον τομέα της ευρωπαϊκής πολιτικής αεροπορίας, την εμφάνιση αρκετά ευνοϊκών για τον τομέα αυτό προοπτικών και την έλλειψη διαρθρωτικής κρίσεως πλεονάζουσας μεταφορικής ικανότητας (ΕΕ L 254, σ. 81 και 82). Τα δεδομένα αυτά μπορούσαν να δικαιολογήσουν το ότι τα μέτρα αναδιαρθρώσεως που σχεδίασε η Air France και δέχθηκε η Επιτροπή ήσαν λιγότερο αυστηρά από τα εκτελεσθέντα από άλλες εταιρίες ενόψει της συγκεκριμένης καταστάσεώς τους και του συγκεκριμένου πλαισίου εντός του οποίου λειτουργούσαν.

- 287 Μολονότι, όπως έχει ήδη διαπιστωθεί ανωτέρω (σκέψη 267), η Επιτροπή, κατά την εξέταση του αντιτύπου της ενισχύσεως στον ανταγωνισμό και στο εμπόριο εντός του ΕΟΧ, παρέλειψε να ελέγξει την ανταγωνιστική κατάσταση «γραμμή προς γραμμή» και, συνεπώς, δεν εκτίμησε, από πλευράς εκάστου των πράγματι ή εν δυνάμει εξυπηρετούμενων από την Air France δρομολογίων, τους όρους του άμεσου ή έμμεσου ανταγωνισμού με άλλες αεροπορικές εταιρίες, ωστόσο, επέβαλε στο Γαλλικό Δημόσιο ορισμένους όρους που σκοπούσαν στον περιορισμό του περιθωρίου δράσεως της Air France ιδίως όσον αφορά τη μεταφορική ικανότητα, την προσφορά και τον καθορισμό των ναύλων (βλ., ανωτέρω, σκέψεις 264 έως 268).
- 288 Το Πρωτοδικείο εκτιμά ότι η επιλογή αυτή, που αφορά ζήτημα αρχής, εμπίπτει στη διακριτική ευχέρεια την οποία διαθέτει η Επιτροπή στον τομέα αυτό. Αφενός, η Επιτροπή έχει την καταρχήν αρμοδιότητα να εξαρτά απόφαση εγκρίνουσα μια ενίσχυση δυνάμει του άρθρου 92, παράγραφος 3, στοιχείο γ', της Συνθήκης από όρους που σκοπούν στη διασφάλιση του ότι η εγκριθείσα ενίσχυση δεν αλλοιώνει τους όρους των εμπορικών συναλλαγών σε βαθμό αντιβαίνοντα προς το κοινό συμφέρον (απόφαση του Πρωτοδικείου της 13ης Σεπτεμβρίου 1995, Τ-244/93 και Τ-486/93, ΤWD κατά Επιτροπής, Συλλογή 1995, σ. ΙΙ-2265, σκέψη 55). Αφετέρου, η Air France, ένας από τους τρεις μεγαλύτερους αερομεταφορείς της Ευρώπης, δραστηριοποιείται εντός του ΕΟΧ στο σύνολό του. Συνεπώς, η Επιτροπή μπορούσε να κρίνει ότι τα αποτελέσματα της ενισχύσεως έπρεπε να εκτιμηθούν όχι σε σχέση με το ένα ή το άλλο κατ' ιδίαν δρομολόγιο ή με τη μία ή την άλλη συγκεκριμένη περιοχή, αλλά σε σχέση με ολόκληρο τον ΕΟΧ. Προς τούτο, προφανώς δεν είναι εσφαλμένο να καλυφθεί το σύνολο αυτού του εδάφους δράσεως της Air France από ένα δίκτυο υποχρεώσεων που έχουν ως στόχο την προστασία του συνόλου των πραγματικών και των εν δυνάμει ανταγωνιστών της από κάθε επιθετική πολιτική την οποία θα μπορούσε να αποπειραθεί η Air France, κατά μείζονα δε λόγο αφού ότι η Επιτροπή ενίσχυσε τον μηχανισμό των όρων για την έγκριση των ενισχύσεως, προβλέποντας στο άρθρο 2, τρίτο εδάφιο, της προσβαλλομένης αποφάσεως ότι η τήρηση των όρων αυτών θα ελέγχεται από ανεξαρτήτους συμβούλους.
- 289 Το συμπέρασμα αυτό δεν αναιρείται από την προσέγγιση που επέλεξε η Επιτροπή ιδίως στις αποφάσεις της Aer Lingus (προπαρατεθείσα στη σκέψη 55, ΕΕ L 254, σ. 39) και Olympic Airways (προπαρατεθείσα στη σκέψη 174, ΕΕ L 254, σ. 30 και 35), στις οποίες όντως προέβη στην εκτίμηση ορισμένων συγκεκριμένων γραμμών που εξυπηρετούσαν οι εν λόγω αεροπορικές εταιρίες. Πράγματι, για τις δύο αυτές εταιρίες, οι οποίες είναι σχετικώς μικρού μεγέθους σε σύγκριση με την Air France, μια δεδομένη γραμμή μπορεί να έχει πρωταρχική σημασία για τις δραστηριότητές τους, πράγμα που δικαιολογεί το ότι η εξέταση

του αντικτύπου μιας ενισχύσεως που χορηγείται σε μια από τις εταιρίες αυτές επικεντρώνεται κατά τον τρόπο αυτό, ενώ το αεροπορικό δίκτυο που εξυπηρετεί η Air France εντός του ΕΟΧ είναι πιο ομοιογενές.

290 Κατά το μέτρο που η αποτελεσματικότητα των επιβληθέντων στο Γαλλικό Δημόσιο όρων αμφισβητήθηκε ενώπιον του Πρωτοδικείου, ιδίως από την άποψη των δυνατοτήτων της Air France να καταστρατηγήσει τους όρους αυτούς, διαπιστώνεται ότι η νομική και πρακτική χρησιμότητα τέτοιων όρων για την έγκριση ενισχύσεως συνίσταται στο ότι, αν η δικαιούχος επιχείρηση αποστεί από αυτούς, εναπόκειται στο οικείο κράτος μέλος να μεριμνήσει για την προσήκουσα εκτέλεση της αποφάσεως περί εγκρίσεως και στην Επιτροπή να εκτιμήσει κατά πόσον συντρέχει λόγος να αναζητηθεί η ενίσχυση (απόφαση του Πρωτοδικείου της 12ης Δεκεμβρίου 1996, T-380/94, AIUFFASS και ΑΚΤ κατά Επιτροπής, Συλλογή 1996, σ. ΙΙ-2169, σκέψη 128). Συναφώς, υπενθυμίζεται ότι το Δικαστήριο, με την απόφαση της 4ης Φεβρουαρίου 1992, C-294/90, British Aerospace και Rover κατά Επιτροπής (Συλλογή 1992, σ. Ι-493, σκέψη 11), έκρινε ότι, αν το κράτος δεν τηρήσει τους όρους από τους οποίους η Επιτροπή εξάρτησε την απόφαση εγκρίσεως μιας ενισχύσεως, η τελευταία μπορεί, βάσει του άρθρου 93, παράγραφος 2, δεύτερο εδάφιο, της Συνθήκης, να προσφύγει απευθείας στο Δικαστήριο, κατά παρέκκλιση των άρθρων 169 και 170 της Συνθήκης.

291 Λαμβανομένου υπόψη αυτού του συστήματος λειτουργίας των όρων επί των οποίων στηρίζεται μια απόφαση εγκρίνουσα τη χορήγηση ενισχύσεως, ο ισχυρισμός και μόνον ότι δεν θα τηρηθεί ένας από τους όρους αυτούς δεν είναι ικανός να θέσει υπό αμφισβήτηση αυτή καθαυτή τη νομιμότητα της εν λόγω αποφάσεως (απόφαση AIUFFASS και ΑΚΤ κατά Επιτροπής, προπαρατεθείσα στη σκέψη 290, σκέψη 128). Πράγματι, γενικώς, η νομιμότητα μιας κοινοτικής πράξεως δεν είναι δυνατό να εξαρτάται από ενδεχόμενες δυνατότητες καταστρατηγήσεώς της ούτε από αναδρομικές εκτιμήσεις που αφορούν τον βαθμό αποτελεσματικότητάς της (απόφαση Schröder, προπαρατεθείσα στη σκέψη 81, σκέψη 14).

292 Συνεπώς, πρέπει να απορριφθούν ως αλυσιτελείς όλες οι αιτιάσεις εις βάρος της νομιμότητας της προσβαλλομένης αποφάσεως που αντλούνται από το ότι ο έλεγχος της εφαρμογής των επιβληθέντων στο Γαλλικό Δημόσιο όρων εγκρίσεως είναι ανεπαρκής ή από το ότι η Air France θα έχει δυνατότητες να καταστρατηγήσει τους όρους αυτούς. Αν αποδειχθεί αργότερα ότι οι όροι αυτοί δεν τηρήθηκαν πλήρως ή ότι η Air France πράγματι κατόρθωσε να εκφύγει καταχρηστικώς της εφαρμογής τους, εναπόκειται στην Επιτροπή να εξετάσει,

ενδεχομένως κατά την καταβολή της δεύτερης και τρίτης δόσεως της ενισχύσεως, την περίπτωση μειώσεως του εγκριθέντος ποσού ή να εκτιμήσει αν πρέπει να επιβάλει στη Γαλλική Δημοκρατία να αναζητήσει εν όλω ή εν μέρει την καταβληθείσα ενίσχυση.

293 Κατά συνέπεια, μόνον οι αιτιάσεις που αντλούνται από το ότι οι όροι εγκρίσεως είναι εγγενώς και προδήλως ακατάλληλοι, ιδίως δε ότι έχουν ανεπαρκές νομικό περιεχόμενο, μπορούν να θέσουν υπό αμφισβήτηση τη νομιμότητα της προ-σβαλλομένης αποφάσεως.

294 Το Πρωτοδικείο φρονεί ότι, αντιθέτως προς την αιτίαση που προέβαλε στο πλαίσιο αυτό η προσφεύγουσα της υποθέσεως Τ-394/94, η Επιτροπή δεν έσφαλε περιορίζοντας την ισχύ της πλειονότητας των όρων αυτών στη διάρκεια ισχύος του σχεδίου αναδιαρθρώσεως. Πράγματι, είναι προφανές ότι οι περιορισμοί που επιβλήθηκαν για να μειωθεί ο αντίκτυπος της ενισχύσεως δεν μπορούσαν να διαρκέσουν επ' άπειρο. Υπό τις συνθήκες της προκειμένης περιπτώσεως, δεν φαίνεται αυθαίρετη η απόφαση ότι ο χρόνος λήξεως της διαρκείας ισχύος των επιμάχων όρων συμπίπτει με τον χρόνο λήξεως της εφαρμογής του σχεδίου αναδιαρθρώσεως.

295 Υπό το πρίσμα των ανωτέρω σκέψεων πρέπει να εξετασθούν, στη συνέχεια, οι αιτιάσεις που στρέφονται κατά ορισμένων ειδικών όρων εγκρίσεως. Από την εξέταση αυτή θα προκύψει εν τέλει αν η Επιτροπή, αντί να εγκρίνει την ενίσχυση και να συνδυάσει την απόφασή της με πλείονες όρους εγκρίσεως, όφειλε να αποφασίσει ότι η ενίσχυση αλλοιώνει τους όρους των εμπορικών συναλλαγών σε βαθμό αντιβαίνοντα προς το κοινό συμφέρον.

296 Υπό την επιφύλαξη αυτή, η αιτίαση περί του ότι η Επιτροπή επέλεξε εσφαλμένη μέθοδο για την εξέταση του αντικτύπου της ενισχύσεως στο κοινό συμφέρον δεν μπορεί να γίνει δεκτή.

α) Επί του υπ' αριθ. 1 όρου εγκρίσεως

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

Συνοπτική παράθεση της επιχειρηματολογίας των προσφευγουσών

298 Οι προσφεύγουσες υποστηρίζουν ότι η Επιτροπή, μη περιλαμβάνοντας την Air Inter στη εκτίμησή της, υπέπεσε σε σφάλμα που κατέστησε τους όρους για την έγκριση της ενισχύσεως κενούς περιεχομένου. Επί παραδείγματι, η ελάχιστη μείωση μεταφορικής ικανότητας που απαιτείται από την Air France διευκολύνεται σε μεγάλο βαθμό από το ότι η Air Inter έχει απεριόριστες δυνατότητες να προβαίνει σε αύξηση μεταφορικής ικανότητας. Η Επιτροπή κακώς έκρινε ότι η σχεδιαζόμενη διάρθρωση της εταιρίας χαρτοφυλακίου θα εμπόδιζε την Air Inter να αντλήσει οφέλη από την ενίσχυση κατά οποιοδήποτε τρόπο. Η Air France και η Air Inter αποτελούν οικονομική ενότητα και, ως εκ τούτου, πρέπει να θεωρούνται ως μία και μόνη επιχείρηση όσον αφορά την εφαρμογή των κοινοτικών κανόνων που διέπουν τις κρατικές ενισχύσεις. Η μεταβολή της σχέσεως μεταξύ Air France και Air Inter, η οποία δεν θα είναι πλέον σχέση μητρικής-θυγατρικής εταιρίας, αλλά σχέση μεταξύ δύο εταιριών που ελέγχονται από την ίδια εταιρία χαρτοφυλακίου, ουδόλως μεταβάλλει το συμπέρασμα αυτό. Συγχρόνως, ο ανταγωνισμός μεταξύ της Air France και της Air Inter είναι αδιανόητος, δεδομένου ότι έχουν τα ίδια οικονομικά συμφέροντα.

- 299 Στο πλαίσιο αυτό, οι προσφεύγουσες της υποθέσεως Τ-371/94, στηριζόμενες στα άρθρα που δημοσιεύθηκαν στον τύπο τον Αύγουστο και τον Σεπτέμβριο του 1994, ισχυρίζονται ότι πρόεδρος της εταιρίας χαρτοφυλακίου θα είναι ο Christian Blanc, ο οποίος θα διατηρήσει τη θέση του ως προέδρου της Air France· δεκατέσσερις άλλοι διευθυντές θα επιλεγούν μεταξύ των διευθυντών και υπαλλήλων της Air France και της Air Inter. Ο πρόεδρος της Air Inter θα μετέχει και στο διοικητικό συμβούλιο της εταιρίας χαρτοφυλακίου και ορίστηκε, εξάλλου, πρόεδρος του νέου κέντρου της Air France για τις εντός Ευρώπης δραστηριότητες, του «Centre de Résultat Europe». Η Air Inter θα συγχωνευθεί με το «Centre de Résultat Europe» της Air France μετά τη λήξη εφαρμογής του σχεδίου αναδιαρθρώσεως, δηλαδή την 1η Ιανουαρίου 1997. Εν τω μεταξύ, η Air Inter θα αρχίσει να εκμεταλλεύεται ορισμένες ευρωπαϊκές γραμμές της Air France αντ' αυτής. Εξάλλου, η Air France και η Air Inter κατέχουν μετοχές στις ίδιες επιχειρήσεις και έχουν ενισχύσει τη συνεργασία τους σε πολλούς τομείς. Επιπλέον, η ίδια η Επιτροπή χαρακτήρισε την Air Inter ως στοιχείο του ενεργητικού που συνδέεται προς τις βασικές δραστηριότητες της Air France, το οποίο δεν μπορούσε να μεταβιβασθεί.
- 300 Κατά τις προσφεύγουσες αυτές, το γεγονός ότι η Air Inter ανήκει στον ίδιο όμιλο με την Air France, καθώς και η δήλωση ότι η Air Inter θα συγχωνευθεί με την Air France, επιτρέπει στην Air Inter να «υπολογίζει» στην ενίσχυση. Έτσι, η Air Inter μπορεί να παράσχει διαβεβαίωση στις τράπεζες ότι η χρηματοδότησή της συνεπάγεται σχετικά μικρούς κινδύνους και ότι, μετά τη συγχώνευση, οι υποχρεώσεις της θα εκπληρωθούν από τη νέα εταιρία.
- 301 Κατά το μέτρο που η Επιτροπή όρισε, με την προσβαλλομένη απόφαση, ότι οι εταιρίες του ομίλου μπορούν να έχουν μόνο συνήθεις εμπορικές σχέσεις, οι εν λόγω προσφεύγουσες φρονούν ότι ο όρος αυτός δεν μπορεί να εμποδίσει την Air Inter να αντλήσει οφέλη από την επίδικη ενίσχυση. Συγκεκριμένα, υπάρχουν πολλοί τρόποι κατά τους οποίους δύο εταιρίες του ιδίου ομίλου, ιδίως οσάκις έχουν κοινές δραστηριότητες και θυγατρικές, μπορούν να ανταλλάσσουν αγαθά και υπηρεσίες υπό όρους που δεν έχουν καμία σχέση με αυτούς της ελεύθερης αγοράς, χωρίς να υπάρχει καμία δυνατότητα ελέγχου.
- 302 Στο πλαίσιο αυτό, οι ως άνω προσφεύγουσες υπογραμμίζουν ότι το γαλλικό φορολογικό δίκαιο, ιδίως δε η φορολογική θεωρία της «ασυνήθους πράξεως διαχειρίσεως», η οποία αφορά τα έξοδα που εκπίπτουν από τα κέρδη ενός

ομίλου επιχειρήσεως, δεν παρέχει κανένα μέσο ελέγχου ως προς το ότι η Air Inter δεν θα ωφεληθεί ούτε αμέσως ούτε εμμέσως από τη χορηγηθείσα στην Air France ενίσχυση. Πράγματι, απευθείας μεταβιβάσεις, καθώς και η χορήγηση χρηματοοικονομικών πλεονεκτημάτων διά της παροχής προμηθειών ή προτιμησιακών τιμών από την Air France προς την Air Inter, επί τη προόψει της συγχωνεύσεως μεταξύ των δύο επιχειρήσεων, δεν μπορούν να θεωρηθούν ασυνήθεις πράξεις διαχειρίσεως.

303 Οι προσφεύγουσες προσθέτουν ότι το πεδίο εφαρμογής του επιβληθέντος όρου είναι περιορισμένο, καθόσον αυτός δεν καλύπτει την εκχώρηση από την Air France στην Air Inter ευρωπαϊκών δρομολογίων και προσοδοφόρου διαθέσιμου χρόνου χρήσεως σε αερολιμένες.

304 Όσον αφορά τις ανταλλαγές διαθέσιμου χρόνου χρήσεως σε αερολιμένες μεταξύ της Air France και της Air Inter, οι εν λόγω προσφεύγουσες διευκρινίζουν ότι τέτοιες ανταλλαγές γίνονται συχνά μεταξύ αεροπορικών εταιριών. Πράγματι, ο διαθέσιμος χρόνος χρήσεως σε αερολιμένες αποτελεί ουσιώδες στοιχείο του ενεργητικού που παρέχει σε μια αεροπορική εταιρία τη δυνατότητα να εκμεταλλεύεται μια συγκεκριμένη γραμμή. Συνεπώς, υπάρχει αγορά στην οποία ανταλλάσσεται ο διαθέσιμος χρόνος χρήσεως. Ωστόσο, δεν υπάρχει «τιμή της ελεύθερης αγοράς». Οι αεροπορικές εταιρίες που ανήκουν στον ίδιο όμιλο μπορούν να ανταλλάσσουν διαθέσιμο χρόνο χρήσεως για την εφαρμογή μιας στρατηγικής του ομίλου. Η στρατηγική του ομίλου Air France σκοπεί στη διεύρυνση των δραστηριοτήτων της Air Inter εκτός των γαλλικών συνόρων προς την Ευρώπη και ακόμη μακρύτερα, εν αναμονή της συγχωνεύσεως που προβλέφθηκε για τον Ιανουάριο του 1997. Συνεπώς, η Air France μπορεί κάλλιστα να προσφέρει στην Air Inter πολύ προσοδοφόρο διαθέσιμο χρόνο χρήσεως σε αερολιμένες σε ώρα αιχμής για την εκμετάλλευση συγκεκριμένου δρομολογίου. Για τον λόγο αυτό, ο επιβληθείς από την Επιτροπή όρος που σκοπεί στο να διατηρηθεί ο διαχωρισμός μεταξύ Air France και Air Inter είναι αλυσιτελής.

305 Όσον αφορά το σύνολο των δρομολογίων, η δυνατότητα της Air Inter να γνωρίζει εκ προοιμίου μέσω της Air France τα δρομολόγια τα οποία αυτή έχει την πρόθεση να εγκαταλείψει της παρέχει σημαντικό πλεονέκτημα σε σχέση με τις ανεξάρτητες ανταγωνίστριες. Συγκεκριμένα, η Air Inter θα μπορεί έτσι να προετοιμάσει την επέκτασή της σε συγκεκριμένο δρομολόγιο ώστε να είναι έτοιμη όταν η Air France θα ανακοινώσει δημοσίως την αποχώρησή της από την οικεία γραμμή. Εξάλλου, η δυνατότητα της Air Inter να επωφελείται από την υποδομή της Air France στα οικεία αεροδρόμια και στις οικείες χώρες αντιπροσωπεύει άλλο σημαντικό πλεονέκτημα σε σχέση με τις ανταγωνίστριες εταιρίες οι οποίες επιθυμούν να επεκταθούν στα δρομολόγια αυτά.

- 306 Για τους λόγους αυτούς, η Air France μπορεί πράγματι να εκχωρήσει τα δρομολόγιά της στην Air Inter. Η διαπίστωση αυτή ενισχύεται από άρθρα που δημοσιεύθηκαν στον τύπο τον Σεπτέμβριο του 1994, τα οποία περιλαμβάνουν τις επίσημες δηλώσεις της Air France (παράρτημα 33 του δικογράφου της προσφυγής). Εξάλλου, οι προσφεύγουσες επισημαίνουν ότι μια συμφωνία του 1992 μεταξύ της Air France και της Air Inter προβλέπει την εκχώρηση ιπταμένου προσωπικού από την Air France στην Air Inter για όλα τα ευρωπαϊκά δρομολόγια τα οποία θα άρχιζε να εκμεταλλεύεται η Air Inter. Πρόκειται για ένα είδος συμφωνίας που δεν θα μπορούσε να συναφθεί μεταξύ δύο ανεξαρτήτων αεροπορικών εταιριών στο πλαίσιο του ΕΟΧ.
- 307 Προκειμένου να αποδειχθεί η στρατηγική ομίλου την οποία ακολουθούν η Air France και η Air Inter, οι προσφεύγουσες παραπέμπουν στον «ABC World Airways Guide» του Ιουνίου του 1994, ο οποίος περιλαμβάνει τα ωράρια πολυαριθμών αεροπορικών εταιριών που δραστηριοποιούνται σε ολόκληρο τον κόσμο. Ο οδηγός αυτός περιλαμβάνει τις πτήσεις της Air Inter υπό τον κωδικό «AF». Η χρήση αυτή του κωδικού «AF» επιτρέπει την παρουσίαση ενός δρομολογίου, που αποτελείται από μια εσωτερική πτήση την οποία εξυπηρετεί η Air Inter και μια διεθνή πτήση την οποία εξυπηρετεί η Air France, ως μιας και μόνης πτήσεως χωρίς ενδιάμεση στάση και για τον λόγο αυτό η ως άνω πτήση έχει προτεραιότητα στο σύστημα κρατήσεων θέσεων μέσω ηλεκτρονικού υπολογιστή.
- 308 Οι εταιρίες Maersk προσθέτουν ότι η μεταγενέστερη συμπεριφορά της Air France και του ομίλου της αποδεικνύει ότι δεν τηρήθηκε ο όρος που σκοπούσε στη διατήρηση της εμπορικής και χρηματοοικονομικής αυτοτελείας της Air Inter. Πράγματι, οι αριθμοί πτήσεων της Air Inter περιλαμβάνουν, προς συντονισμό των ηλεκτρονικών συστημάτων κρατήσεων θέσεων, τον κωδικό που έχει η Air France στα συστήματα πληροφορικής· η Air Inter χρησιμοποιεί το όνομα της μελλοντικής ευρωπαϊκής εταιρίας του ομίλου και προσφέρει το απλοποιημένο προϊόν της και τους χαμηλούς ναύλους της σε πολλές ευρωπαϊκές γραμμές, κυρίως με αναχώρηση από το Orly. Εξάλλου, η μείωση των ναύλων εκ μέρους της Air Inter δεν μπορεί να εξηγηθεί παρά μόνο βάσει του ότι, σε λίγα χρόνια, όλες τις ζημίες της Air Inter θα απορροφήσουν οι ζημίες της Air France η οποία, εν τω μεταξύ, θα έχει λάβει την ενίσχυση και θα είναι σε καλύτερη θέση για να υποστεί τις ζημίες αυτές.
- 309 Οι παρεμβαίνουσες υπογραμμίζουν, εξάλλου, ότι η Air France και η Air Inter έθεσαν σε λειτουργία, στις 2 Ιανουαρίου 1995, το πρώτο αεροσκάφος στο πλαίσιο μιας νέας κοινής περιφερειακής υπηρεσίας και υπηρεσίας τροφοδοτήσεως, με την ονομασία «Air France Air Inter Express». Σύμφωνα με τα έγγραφα

της ίδιας της Air France, η νέα αυτή από κοινού προσέγγιση αποτελεί την έκφραση μιας κοινής πολιτικής υπό την προοπτική της συγχωνεύσεως των δύο εταιριών. Το γεγονός ότι οι στόλοι έχουν ήδη ενοποιηθεί σε ορισμένο βαθμό αποδεικνύει όχι μόνο το σφάλμα στο οποίο υπέπεσε η Επιτροπή καταλήγοντας ότι η Air Inter δεν θα καθίστατο αποδέκτρια της ενισχύσεως, αλλά και τις ανεπάρκειες των μέτρων που είχαν ως προορισμό να εμποδίσουν όλα τα αρνητικά αποτελέσματα της ενισχύσεως αυτής.

310 Εξάλλου, οι υπό αναδιάρθρωση αεροπορικές εταιρίες καθιερώνουν συνήθως προγράμματα μειώσεως των δαπανών στο σύνολο του ομίλου τους ώστε να συνεισφέρουν έτσι στη μείωση των ζημιών. Η Air France είναι σε θέση, χάρη στην επίδικη ενίσχυση, να αποφύγει να ζητήσει από την Air Inter μια τέτοια συνεισφορά. Κατά συνέπεια, η Air Inter είναι σε θέση να χρηματοδοτήσει την παρούσα ανάπτυξη των δραστηριοτήτων της ενώ, χωρίς την ενίσχυση, θα ήταν υποχρεωμένη να εφαρμόσει μέτρα λιτότητας. Επομένως, η Air Inter είναι τουλάχιστον έμμεση αποδέκτρια της επίμαχης ενισχύσεως.

311 Κατά τη συνεδρίαση, οι προσφεύγουσες της υποθέσεως T-371/94 υπενθύμισαν ότι, σύμφωνα με τον υπ' αριθ. 1 όρο, η επίδικη ενίσχυση προοριζόταν για την Air France και για κάθε εταιρία στην οποία η Air France είχε συμμετοχή μεγαλύτερη του 50%. Συνεπώς, τεκμαίρεται ότι οι εταιρίες αυτές ωφελούνται από την ενίσχυση. Ωστόσο, καμία από τις εν λόγω εταιρίες δεν είχε ανάγκη αναδιάρθρωσεως ή, αν είχαν τέτοια ανάγκη, δεν υπέβαλαν σχέδιο αναδιάρθρωσεως. Συνεπώς, η έγκριση της ενισχύσεως υπέρ της Air France και των 80 θυγατρικών της ήταν προδήλως παράνομη, ιδίως όσον αφορά τις θυγατρικές που δραστηριοποιούνται σε τομείς που δεν σχετίζονται με τις αεροπορικές μεταφορές.

312 Η Επιτροπή, η Γαλλική Δημοκρατία και η Air France αμφισβητούν το βάσιμο των προβληθειών αιτιάσεων.

Εκτίμηση του Πρωτοδικείου

313 Όσον αφορά τα επιχειρήματα που αντλούνται από το ότι ο υπ' αριθ. 1 όρος για την έγκριση της ενισχύσεως είναι εγγενώς ακατάλληλος, λόγω του ότι η παράλειψη καλύψεως της Air Inter από το πεδίο εφαρμογής της προσβαλλομένης αποφάσεως παραγνωρίζει την οικονομική πραγματικότητα, ιδίως την οικονομική ενότητα μεταξύ Air France και Air Inter, υπενθυμίζεται ότι η επίδικη

ενίσχυση είχε διττό στόχο, ήτοι να συμβάλει στη μείωση των χρεών της Air France και στη χρηματοδότηση του σχεδίου της αναδιαρθρώσεως η εφαρμογή του οποίου έληγε στις 31 Δεκεμβρίου 1996. Συνεπώς, η Επιτροπή, εφόσον επέτρεψε την ενίσχυση, έπρεπε να μεριμνήσει ώστε η υλοποίηση των στόχων αυτών δεν θα διακυβευόταν από τις σχέσεις που υφίσταντο μεταξύ της Compagnie nationale Air France και της εταιρίας Air Inter στο πλαίσιο του ομίλου Air France, ιδίως με την άμεση ή έμμεση εκχώρηση μέρους της ενισχύσεως προς την Air Inter. Εξάλλου, όπως εκτέθηκε ανωτέρω (σκέψεις 214 έως 216), η Επιτροπή όφειλε να λάβει υπόψη ότι η Air Inter αποτελούσε σημαντικό στρατηγικό στοιχείο του ενεργητικού της Air France και, ως εκ τούτου, δεν μπορούσε να απαιτήσει από τις δύο εταιρίες να προβούν στον πλήρη και οριστικό διαχωρισμό τους.

314 Υπό τις συνθήκες αυτές, το Πρωτοδικείο φρονεί ότι η Επιτροπή, κατά την άσκηση της ευρείας διακριτικής της ευχέρειας, είχε την εξουσία να θεωρήσει ότι, άπαξ καθιερώθηκε ο μηχανισμός της εταιρίας χαρτοφυλακίου, η Air France και η Air Inter θα αποτελούσαν εταιρίες νομικώς και χρηματοοικονομικώς αυτοτελείς, όσον αφορά την εφαρμογή του ειδικού συστήματος των κρατικών ενισχύσεων. Πράγματι, ο μηχανισμός αυτός — ο οποίος συνδυάζεται με το σύστημα ελέγχου από ανεξαρτήτους συμβούλους και από τη σταδιακή καταβολή της ενισχύσεως σε τρεις δόσεις, δυνάμει του άρθρου 2 της προσβαλλομένης αποφάσεως — μπορούσε να χαρακτηρισθεί επαρκές και ενδεδειγμένο μέσο προς διασφάλιση του ότι η Air France θα ήταν ο μόνος δικαιούχος της ενισχύσεως και προς μετατροπή της νομικής διαρθρώσεως της Air France και της Air Inter, οι οποίες μετέβαιναν από το καθεστώς εξαρτήσεως μεταξύ θυγατρικής και μητρικής εταιρίας σ' αυτό των ανεξαρτήτων αδελφών εταιριών.

315 Η νομική και χρηματοοικονομική αυτοτέλεια των δύο εταιριών, υπό την έννοια του συστήματος των κρατικών ενισχύσεων, δεν αποδυναμώνεται λόγω του ότι έχουν κοινές θυγατρικές και κοινά μέλη των διευθυνουσών ομάδων τους, ούτε από τα συγκλίνοντα συμφέροντά τους στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών. Πρόκειται περί αμιγώς πραγματικών στοιχείων τα οποία μπορούν, στη χειρότερη των περιπτώσεων, να ωθήσουν την Επιτροπή και τους ανεξαρτήτους συμβούλους να επιδεικνύουν ιδιαίτερη επαγρύπνηση όταν ελέγχουν, δυνάμει του άρθρου 2 της προσβαλλομένης αποφάσεως, την ορθή εφαρμογή του σχεδίου αναδιαρθρώσεως καθώς και την τήρηση των όρων από τους οποίους εξαρτήθηκε η έγκριση της ενισχύσεως.

- 316 Το ίδιο ισχύει ως προς τη σχεδιαζόμενη για την 1η Ιανουαρίου 1997 συγχώνευση των δύο εταιριών. Ανεξαρτήτως του ότι η Επιτροπή δεν διέθετε, τον Ιούλιο του 1994, συγκεκριμένο και λεπτομερές σχέδιο της συγχωνεύσεως αυτής το οποίο θα μπορούσε να λάβει υπόψη της στην προσβαλλομένη απόφαση, διαπιστώνεται ότι η δυνατότητα προσχωρήσεως στον όμιλο Air France κατά τη λήξη της περιόδου αναδιαρθρώσεως ουδόλως περιοριζόταν στην εταιρία Air Inter και μόνο. Συναφώς, η εταιρία αυτή δεν διέφερε από οποιαδήποτε άλλη αεροπορική εταιρία ανεξάρτητη από την Air France, υπό την έννοια του συστήματος των κρατικών ενισχύσεων. Εξάλλου, είναι προφανές ότι η Air France, όπως κάθε επιχείρηση που έχει λάβει κρατική ενίσχυση, έπρεπε να μπορεί να ανακτήσει την ελευθερία της χειρισμών κατά την ολοκλήρωση της φάσεως αναδιαρθρώσεως η οποία συνδυαζόταν με περιορισμούς επιβληθέντες από την Επιτροπή.
- 317 Μολονότι είναι αληθές ότι αυτή καθαυτή η αιτιολογία της προσβαλλομένης αποφάσεως ουδόλως αφορά την εν τοις πράγματι αλληλεξάρτηση μεταξύ Air France και Air Inter ούτε τις προοπτικές μιας ενδεχομένης συγχωνεύσεως των δύο εταιριών, ωστόσο, το Πρωτοδικείο φρονεί ότι η μεία της εταιρίας χαρτοφυλακίου, συνέπεια της οποίας ήταν η διασφάλιση της νομικής τους ανεξαρτησίας, κατέστησε περιττή κάθε άλλη σχετική αιτιολογία. Πράγματι, στη γενική οικονομία της αποφάσεως, η Air Inter αποτελεί αυτοτελή εταιρία, αποκλειομένη από το ευεργέτημα της ενισχύσεως. Συνεπώς, πρέπει να αντιμετωπίζεται, όσο διαρκεί η αυτοτέλεια αυτή, όπως οποιαδήποτε αεροπορική εταιρία μη δικαιούχος της ενισχύσεως και ανεξάρτητη από την Air France.
- 318 Όσον αφορά τις ανταλλαγές γραμμών και διαθεσίμου χρόνου χρήσεως σε αερολιμένες μεταξύ Air France και Air Inter, διαπιστώνεται ότι οι συναλλαγές αυτές δεν αποτελούν ιδιομορφία των σχέσεων μεταξύ των δύο αυτών εταιριών. Πρόκειται μάλλον περί συνήθους πρακτικής όλων των αεροπορικών εταιριών. Έτσι, όπως δήλωσε η Γαλλική Κυβέρνηση κατά τη συνεδρίαση χωρίς ουδείς να αντιλέξει, η Air France αντάλλαξε, το 1996, στο αεροδρόμιο Paris (CDG), 50 διαθέσιμα χρονικά διαστήματα χρήσεως με 30 περίπου εταιρίες μη ανήκουσες στον όμιλο Air France, από τα οποία δύο με την British Airways, ένα με την British Midland και ένα με την KLM. Με την Air Inter δεν υπήρξε καμία ανταλλαγή κατά την περίοδο του χειμώνα 1994/95· μία και μόνο ανταλλαγή πραγματοποιήθηκε κατά την περίοδο του καλοκαιριού 1995 και τέσσερις κατά την περίοδο του χειμώνα 1995/96. Όσον αφορά τις ανταλλαγές γραμμών, η Γαλλική Κυβέρνηση επισήμανε ότι η Lufthansa ανέλαβε τη γραμμή Παρίσι-Δρέσδη, αφού την εγκατέλειψε η Air France, ενώ η Jersey Air European ανέλαβε τη γραμμή Παρίσι-Γλασκώβη και η Crossair τη γραμμή Bordeaux-Γενεύη.

- 319 Στο πλαίσιο αυτό, προστίθεται ότι η ενδεχόμενη εκχώρηση από την Air France στην Air Inter προσοδοφόρων γραμμών και προσοδοφόρου διαθέσιμου χρόνου χρήσεως σε αερολιμένες, με αντάλλαγμα μη προσοδοφόρες γραμμές και μη προσοδοφόρο διαθέσιμο χρόνο χρήσεως, θα αντέβαινε στην αναδιάρθρωση, όπως η ίδια η Air France τη συνέλαβε με το Πρόγραμμά της, και θα έθετε σε κίνδυνο την υλοποίηση των στόχων εκμεταλλεύσεως και παραγωγικότητας που καθορίστηκαν με την προσβαλλομένη απόφαση. Επομένως, η Επιτροπή μπορούσε να θεωρήσει ότι ο μηχανισμός ελέγχου τον οποίο θεσπίζει το άρθρο 2 της προσβαλλομένης αποφάσεως ήταν επαρκής για την αντιμετώπιση αυτής της ελάχιστα πιθανής περιπτώσεως.
- 320 Ως προς το επιχείρημα ότι η Air Inter ήταν τουλάχιστον έμμεση αποδέκτρια της ενισχύσεως, διότι χωρίς την ενίσχυση αυτή η Air France θα αναγκαζόταν να απαιτήσει από την Air Inter χρηματοοικονομική συνεισφορά στην αναδιάρθρωσή της, πρέπει να υπομνησθεί ότι η Επιτροπή είχε την εξουσία να κρίνει δικαιολογημένη, κατά την άσκηση της ευρείας διακριτικής της ευχέρειας, τη διατήρηση της αναδιαρθρωθείσας εταιρίας Air France στο επίπεδο των δύο άλλων μεγαλύτερων αερομεταφορέων της Ευρώπης (βλ., ανωτέρω, σκέψη 209) και ότι η Air Inter αποτελούσε σημαντικό στρατηγικό στοιχείο του ενεργητικού της Air France και, συνεπώς, δεν μπορούσε να εκποιηθεί (βλ., ανωτέρω, σκέψεις 214 έως 216). Κατά συνέπεια, η Επιτροπή μπορούσε να κρίνει ότι η θέση αυτή της Air France θα καθίστατο ασθενέστερη αν, αντί να εγκριθεί η ενίσχυση και να προβλεφθεί η σύσταση της προπεριγραφείσας εταιρίας χαρτοφυλακίου, η Air Inter έπρεπε να αποδεσμεύσει ίδια κεφάλαια ή να συνάψει η ίδια χρέη, προκειμένου να συνεισφέρει στη χρηματοδότηση της αναδιαρθρώσεως της Air France. Υπό τις συνθήκες αυτές, η Air Inter δεν μπορεί να χαρακτηριστεί ως έμμεση αποδέκτρια της ενισχύσεως.
- 321 Τα επιχειρήματα που αντλούνται από το ότι ο έλεγχος της εφαρμογής του υπ' αριθ. 1 όρου για την έγκριση της ενισχύσεως ή της ενδεχόμενης καταστρατηγήσεώς του από την Air France είναι ανεπαρκής δεν είναι ικανά να θίξουν τη νομιμότητα της προσβαλλομένης αποφάσεως, δεδομένου ότι αφορούν μόνον τον χρόνο μετά την έκδοση της αποφάσεως αυτής ή ακόμη και μετά την περίοδο αναδιάρθρωσεως της Air France (βλ., ανωτέρω, σκέψη 292). Για τον ίδιο λόγο, πρέπει να μη ληφθούν υπόψη όλες οι μνείες των προσφευγουσών και των υπέρ αυτών παρεμβαίνόντων στη συμπεριφορά της Air France και/ή της Air Inter μετά την έκδοση της προσβαλλομένης αποφάσεως (βλ., ανωτέρω, σκέψη 81).
- 322 Όσον αφορά τα προβλήματα ελέγχου που ανακύπτουν από πλευράς γαλλικού φορολογικού δικαίου, αρκεί η διαπίστωση ότι οι ανεξάρτητοι σύμβουλοι — επιφορτισμένοι, δυνάμει του άρθρου 2 της προσβαλλομένης αποφάσεως, να ελέγ-

χουν την ορθή εφαρμογή του σχεδίου αναδιαρθρώσεως και την τήρηση των όρων από τους οποίους εξαρτάται η έγκριση της ενισχύσεως — όχι μόνο δεν περιορίζονται στις έννοιες του γαλλικού φορολογικού δικαίου, αλλά είναι ελεύθεροι να προβαίνουν στον έλεγχο της στεγανότητας του νομικού και χρηματοοικονομικού διαχωρισμού της Air France και της Air Inter σύμφωνα με τις οικονομικές, χρηματοοικονομικές και λογιστικές μεθόδους που κρίνουν κατάλληλες. Η εκτέλεση της συμφωνίας του 1992 που προβλέπει την εκχώρηση ιταμένου προσωπικού από την Air France στην Air Inter, κατά τη διάρκεια της ισχύος των επιβληθέντων με την προσβαλλομένη απόφαση όρων εγκρίσεως, θα πρέπει προφανώς να γίνει σε συμμόρφωση με τους όρους αυτούς, ιδίως με τον υπ' αριθ. 1 όρο κατά τον οποίο όλες οι παροχές υπηρεσιών μεταξύ Air France και Air Inter πραγματοποιούνται σε τιμές ελεύθερης αγοράς, ο δε έλεγχος της τηρήσεως του όρου αυτού ανάγεται στον μετά την έκδοση της προσβαλλομένης αποφάσεως χρόνο.

323 Τέλος, καθόσον υποστηρίχθηκε ότι ο υπ' αριθ. 1 όρος για την έγκριση της ενισχύσεως επέτρεπε την καταβολή της ενισχύσεως σε θυγατρικές της Air France που δεν υπέκειντο σε καμία υποχρέωση αναδιαρθρώσεως, αρκεί η επισήμανση ότι ο υπ' αριθ. 6 όρος για την έγκριση της ενισχύσεως επιβάλλει την αποκλειστική χρήση της ενισχύσεως από την Air France «για τους σκοπούς της αναδιαρθρώσεως της εταιρίας», πράγμα το οποίο απαγορεύει το να ωφεληθούν από αυτή θυγατρικές μη υποκείμενες σε αναδιάρθρωση. Όσον αφορά την Air Charter, η οποία εξάλλου αποτελεί το αντικείμενο των υπ' αριθ. 12 και 13 όρων εγκρίσεως, διευκρινίζεται ότι ο τομέας πτήσεων charter της Air France εμπίπτει στο επίδικο σχέδιο αναδιαρθρώσεως (σ. 22 του σχεδίου). Το Πρωτοδικείο φρονεί ότι η Επιτροπή, κατά την άσκηση της ευρείας διακριτικής της ευχέρειας, μπορούσε να περιορισθεί σ' αυτή τη γενική ρύθμιση, η οποία ενισχύεται από τον μηχανισμό ελέγχου του άρθρου 2 της προσβαλλομένης αποφάσεως, και να θεωρήσει ότι μόνο τα ουσιώδη ζητήματα που αφορούσαν την ίδια την Air France, την Air Inter και την Air Charter απαιτούσαν λεπτομερέστερη ρύθμιση.

324 Συνεπώς, οι αιτιάσεις που στρέφονται κατά του υπ' αριθ. 1 όρου εγκρίσεως πρέπει να απορριφθούν.

β) Επί του υπ' αριθ. 3 όρου εγκρίσεως

325 Υπενθυμίζεται ότι ο όρος αυτός υποχρεώνει τις γαλλικές αρχές να μεριμνούν ώστε «η Air France θα προβεί στην πλήρη εφαρμογή του Projet pour l'Entreprise, όπως αυτό ανακοινώθηκε στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή στις

18 Μαρτίου 1994, ιδιαίτερα όσον αφορά τους ακόλουθους στόχους παραγωγικότητας, μετρούμενους σε ισοδύναμο επιβατών ή τόνων ανά χιλιόμετρο (ΕΡΚΤ)/εργαζόμενο, καθ' όλη τη διάρκεια της εφαρμογής του προγράμματος αναδιάρθρωσης:

— 1994: 1 556 200 ΕΡΚΤ/εργαζόμενο,

— 1995: 1 725 500 ΕΡΚΤ/εργαζόμενο,

— 1996: 1 829 200 ΕΡΚΤ/εργαζόμενο.»

- 326 Προσθετόν ότι η Επιτροπή διευκρίνισε ότι ο δείκτης αποδοτικότητας ΕΡΚΤ αντιπροσωπεύει τα διανυθέντα επιβατοχιλιόμετρα και τονοχιλιόμετρα (η σύγκριση μεταξύ τονοχιλιόμετρων και επιβατοχιλιόμετρων γίνεται λαμβάνοντας ως βάση ότι ένα διανυθέν τονοχιλιόμετρο ισοδυναμεί με 3,5 επιβατοχιλιόμετρα) ανά εργαζόμενο. Ο δείκτης αυτής παρουσιάζει εμφανέστερα το συνολικό επίπεδο ζήτησεως των υπηρεσιών της αεροπορικής εταιρίας, τόσο όσον αφορά μεταφορά επιβατών όσο και φορτίου (ΕΕ L 254, σ. 83).

Συνοπτική παράθεση της επιχειρηματολογίας των προσφευγουσών

- 327 Οι προσφεύγουσες φρονούν ότι το ΕΡΚΤ αποτελεί αναξιόπιστη μονάδα μετρήσεως. Δεδομένου ότι οι δραστηριότητες των μεταφορών ποικίλλουν, είναι πολύ δύσκολο να καθορισθεί μια μοναδική σύνθετη μονάδα μετρήσεως στην οποία να λαμβάνονται προσηκόντως υπόψη όλες οι παράμετροι. Κατά συνέπεια, το ιδανικό θα ήταν να χρησιμοποιείται ένα ευρύ φάσμα δεικτών για τη μέτρηση της αποδοτικότητας σε διάφορους ειδικούς κλάδους του τομέα των αεροπορικών μεταφορών. Η Επιτροπή παρέβη τον στοιχειώδη αυτό κανόνα εκτιμώντας την τωρινή και μελλοντική παραγωγικότητα της Air France με τη βοήθεια μιας και μόνο μονάδας μετρήσεως, δηλαδή του ΕΡΚΤ, το οποίο, εξ όσων γνωρίζουν οι προσφεύγουσες, ουδέποτε έχει χρησιμοποιηθεί στην αγορά των αεροπορικών μεταφορών.

- 328 Οι προσφεύγουσες υποστηρίζουν ότι οι ίδιες μετρούν την παραγωγικότητά τους συνήθως βάσει των «διανυθέντων τονοχιλιόμετρων» («tonnes kilomètres

transportées», στο εξής: ΤΚΤ) ανά εργαζόμενο ή των «διανυθέντων επιβατοχιλιομέτρων» («passagers kilomètres transportés», στο εξής: ΡΚΤ) ανά εργαζόμενο, χωρίς να συνδυάζουν τις δύο μονάδες. Μια μονάδα μετρήσεως όπως το ΕΡΚΤ, η οποία αναμειγνύει τα επιβατοχιλιόμετρα και τα τονοχιλιόμετρα, διπλασιάζει τον αριθμό των επιβατών. Επιπλέον, η μονάδα αυτή μετρήσεως συνδυάζει εντελώς διαφορετικές παροχές υπηρεσιών, δηλαδή τη μεταφορά εμπορευμάτων και τη μεταφορά επιβατών. Όσο μεγαλύτερο είναι το ποσοστό του μεταφερομένου φορτίου τόσο χαμηλότερο είναι το κόστος ανά μονάδα, ιδίως όταν μια εταιρία εκμεταλλεύεται αεροσκάφη που μεταφέρουν μόνο φορτίο. Τούτο συντελεί στο να φαίνεται μια μεταφέρουσα φορτίο εταιρία ως εξαιρετικά αποδοτική σε σχέση με την εταιρία που μεταφέρει επιβάτες.

329 Εξάλλου, δεδομένου ότι το ΕΡΚΤ αντιπροσωπεύει απλώς τον πολλαπλασιασμό του αριθμού των μεταφερομένων επιβατών (περιλαμβανομένου του φορτίου που έχει μετατραπεί σε αριθμό επιβατών) με τον αριθμό των διανυθέντων χιλιομέτρων, ένας απλός τρόπος για την τεχνητή αύξηση των ΕΡΚΤ είναι η εξυπηρέτηση γραμμών μεγάλων αποστάσεων, πράγμα το οποίο αυξάνει τον αριθμό των διανυθέντων χιλιομέτρων. Οι διαθέσιμες στατιστικές δημιουργούν την εντύπωση ότι αυτό ακριβώς κάνει η Air France στις υπερατλαντικές γραμμές: αυξάνει τη μεταφορική της ικανότητα, τούτο δε παρά το ότι όλες οι άλλες αεροπορικές εταιρίες μειώνουν τη δική τους. Επιπλέον, αυτή η μονάδα μετρήσεως δεν παρέχει καμία ένδειξη ως προς το αν οι δραστηριότητες μιας αεροπορικής εταιρίας είναι επικερδείς, διότι ο πολλαπλασιασμός του αριθμού των επιβατών επί τον αριθμό των διανυθέντων χιλιομέτρων δεν εμφανίζει τίποτε σχετικά με τα συνακόλουθα έσοδα και με το κόστος της μεταφοράς των επιβατών. Κατά συνέπεια, η Air France μπορεί να εμφανίσει ικανοποιητικά αποτελέσματα από πλευράς αριθμού επιβατών πολλαπλασιαζομένου επί τα διανυθέντα χιλιόμετρα, αλλά τα έσοδά της δεν παύουν να είναι καταστροφικά.

330 Τέλος, έστω και αν το ΕΡΚΤ αποτελούσε ενδεδειγμένη μονάδα μετρήσεως, ορισμένοι παράγοντες δημιουργούν αμφιβολίες ως προς την αξιοπιστία της. Καταρχάς, με την ανακοίνωση της 3ης Ιουνίου 1994, η Επιτροπή αναφέρθηκε στην παραγωγικότητα της Air France εκφραζόμενη μόνο σε «προσφερόμενες θέσεις/χιλιόμετρο» («sièges kilomètres offerts», στο εξής: SKO). Στη συνέχεια, στην απόφαση 94/662/ΕΚ (προπαρατεθείσα στη σκέψη 145), η Επιτροπή μέτρησε την παραγωγικότητα της Air France εκφραζόμενη αποκλειστικώς σε απασχολούμενους εργαζομένους ανά αεροσκάφος, μεταφερομένους επιβάτες ανά εργαζόμενο, προσφερόμενες θέσεις/χιλιόμετρο ανά εργαζόμενο και διανυθέντα επιβατοχιλιόμετρα ανά εργαζόμενο. Τέλος, δεν υφίσταται ομοφωνία επί ενός «ορθού» κριτηρίου ισοδυναμίας μεταξύ των αποδόσεων των πράξεων μεταφοράς εμπορευμάτων και επιβατών.

331 Οι προσφεύγουσες υπογραμμίζουν επίσης ότι στα αριθμητικά στοιχεία της παραγωγικότητας της Air France δεν λαμβάνονται υπόψη οι υπηρεσίες που παρέχουν τα πληρώματα των αεροσκαφών βάσει της αποκαλούμενης συμβάσεως «πλήρους» μισθώσεως (*location mouillée*), δηλαδή βάσει των μισθώσεων αεροσκαφών με τα πληρώματά τους, ούτε αυτές που παρέχονται από το προσωπικό που εργάζεται βάσει συμβάσεως υπεργολαβίας. Συγκεκριμένα, η μετρούμενη «ανά εργαζόμενο» παραγωγικότητα αυξάνεται τεχνητά αν πρόσωπα που δεν ανήκουν στο προσωπικό της Air France συμβάλλουν εν τοις πράγμασι στην παραγωγικότητά της. Σήμερα, η Air France προβαίνει στην «πλήρη» μίσθωση αεροσκαφών από πολλές εταιρίες. Τα όρια ΕΡΚΤ/εργαζόμενο, που απαιτούνται για την καταβολή των τριών δόσεων της ενισχύσεως, μπορούν κάλλιστα να επιτευχθούν απλώς διά της αυξήσεως των «πλήρων» μισθώσεων ή των συμβάσεων υπεργολαβίας, δεδομένου ότι οι επιβληθείσες από την Επιτροπή δεσμεύσεις δεν απαγορεύουν τη δυνατότητα αυτή. Στο πλαίσιο αυτό, οι προσφεύγουσες διευκρινίζουν ότι η Air France μίσθωνε από την TAT πλήρη αεροσκάφη και πληρώματα, δηλαδή όχι μόνον το τεχνικό ιπτάμενο προσωπικό. Εξάλλου, η Air France μίσθωσε και εξακολουθεί να μισθώνει πλήρη αεροσκάφη και πληρώματα από την Air Littoral και την Brit'Air.

332 Τέλος, οι προσφεύγουσες φρονούν ότι οι στόχοι παραγωγικότητας που τίθενται με τον υπ' αριθ. 3 όρο είναι υπερβολικά χαμηλοί σε σχέση με αυτούς που επιτυγχάνουν άλλες αεροπορικές εταιρίες. Στο πλαίσιο αυτό, προσάπτουν στην Επιτροπή ότι περιορίστηκε να συγκρίνει την παραγωγικότητα της Air France με την τεκμαιρόμενη παραγωγικότητα που θα επιτύγχαναν επτά μόνον άλλες ευρωπαϊκές αεροπορικές εταιρίες το 1996 (ΕΕ L 254, σ. 83). Η ομάδα αυτή περιελάμβανε την Alitalia και την Iberia, οι οποίες αντιμετωπίζουν σοβαρές δυσχέρειες και το μέλλον των οποίων είναι αβέβαιο. Η Επιτροπή περιέλαβε μεταξύ των επτά αεροπορικών εταιριών δύο ακόμη εταιρίες, την SAS και τη Swissair, οι οποίες εξυπηρετούν κατά μέσον όρο δρομολόγια πολύ συντομότερα απ' ό,τι η Air France και των οποίων η παραγωγικότητα φαίνεται, συνεπώς, ασυνήθιστα χαμηλή. Μόνο μια σύγκριση με εταιρίες που έχουν δραστηριότητες και καλύπτουν αποστάσεις παρεμφερείς προς αυτές της Air France θα ήταν δικαιολογημένη. Για τη μέτρηση της αποδοτικότητας της Air France στην αγορά των αεροπορικών μεταφορών, θα ήταν πιο χρήσιμο να συγκριθεί η μελλοντική της παραγωγικότητα με αυτή των «υγιών» αεροπορικών εταιριών, όπως η KLM, η British Airways, η SAS και η Lufthansa. Εν πάση περιπτώσει, η σύγκριση αυτή είναι κατ' ανάγκη κατά προσέγγιση, δεδομένου ότι η Επιτροπή δεν μπορούσε να έχει ακριβή ιδέα των μέτρων αναδιαρθρώσεως που εφαρμόζει αυτή η ομάδα εταιριών.

- 333 Η Επιτροπή, η Γαλλική Δημοκρατία και η Air France αμφισβητούν το βάσιμο των αιτιάσεων αυτών.

Εκτίμηση του Πρωτοδικείου

- 334 Διαπιστώνεται ότι ο υπ' αριθ. 3 όρος δεν περιορίζεται στο να επιτάσσει την επίτευξη των εκφραζομένων σε ΕΡΚΤ στόχων παραγωγικότητας, αλλά επιβάλλει στις γαλλικές αρχές την υποχρέωση να φροντίσουν ώστε η Air France να συνεχίσει την πλήρη εφαρμογή του σχεδίου αναδιαρθρώσεως, οι δε εκφραζόμενοι σε ΕΡΚΤ στόχοι αναγράφονται ως συγκεκριμένα παραδείγματα. Ομοίως, δυνάμει του άρθρου 2 της προσβαλλομένης αποφάσεως, η καταβολή της δεύτερης και τρίτης δόσεως της ενισχύσεως εξαρτάται, μεταξύ άλλων, από την πραγματική υλοποίηση του *Projet pour l'Entreprise* και την επίτευξη των προβλεπομένων αποτελεσμάτων «[(ιδίως όσον αφορά τα αποτελέσματα εκμετάλλευσης και τους δείκτες παραγωγικότητας, μετρούμενους σε ΕΡΚΤ/εργαζόμενο (...))»]. Συνεπώς, η βελτίωση της συνολικής παραγωγικότητας της Air France δεν θα μετράται αποκλειστικώς σε ΕΡΚΤ, αλλά πρέπει επίσης να εκτιμάται από πλευράς των λοιπών στόχων βελτιώσεως της παραγωγικότητας των οποίων γίνεται μνεία στο σχέδιο αναδιαρθρώσεως, ιδίως όσον αφορά τη μείωση του προσωπικού και των επενδύσεων, των περικοπών των αγορών, της βελτιώσεως της χρήσεως του χρόνου εργασίας και του παγώματος των μισθών.
- 335 Αφού η σπουδαιότητα της μονάδας ΕΡΚΤ/εργαζόμενο περιορίστηκε έτσι στις πραγματικές της διαστάσεις, επισημαίνεται ότι αποτελεί υλικού χαρακτήρα δείκτη παραγωγικότητας ο οποίος καθιστά δυνατό να υπολογίζονται συγχρόνως οι μεταφερόμενοι επιβάτες και το μεταφερόμενο φορτίο, λαμβάνοντας υπόψη — διά της χρήσεως του συντελεστή μετατροπής 3,5 — την οικονομική πραγματικότητα κατά την οποία το κόστος μεταφοράς ενός τόνου φορτίου και το αναγκαίο προς τούτο προσωπικό είναι σαφώς χαμηλότερα από αυτά που αφορούν τη μεταφορά επιβατών, ενώ ισχύει το αντίστροφο όσον αφορά τα έσοδα από τα δύο αυτά είδη μεταφοράς. Συνεπώς, αυτή η μονάδα μετρήσεως όχι μόνο δεν διπλασιάζει τον αριθμό των επιβατών, αλλά επιτρέπει να διαπιστώνεται αν μια εταιρία, με τον ίδιο αριθμό εργαζομένων, μεταφέρει περισσότερους επιβάτες και μεγαλύτερο φορτίο απ' ό,τι προηγουμένως επί των ιδίων συνολικών αποστάσεων ή μεταφέρει τον ίδιο αριθμό επιβατών και το ίδιο μέγεθος φορτίου με λιγότερους εργαζομένους, βελτιώνοντας έτσι την πραγματική παραγωγικότητά της.

- 336 Είναι αληθές, όπως η ίδια η Επιτροπή δέχθηκε ενώπιον του Πρωτοδικείου, ότι το ΕΡΚΤ δεν είναι αλάθητο κριτήριο σε όλες τις περιπτώσεις. Έτσι, είναι δυνατόν ο δείκτης μετατροπής 3,5 να μεταβάλλεται κατά τη διάρκεια της περιόδου αναδιαρθρώσεως της Air France. Ωστόσο, είναι επίσης αληθές ότι το ΕΡΚΤ είναι ιδιαίτερος ενδεδειγμένο για τη μέτρηση της παραγωγικότητας μιας εταιρίας όπως η Air France, για την οποία η μεταφορά φορτίου αντιπροσωπεύει ουσιώδες συστατικό στοιχείο της δραστηριότητάς της αεροπορικών μεταφορών, ανερχόμενη στο 40 % του συνολικού επιτρεπομένου φορτίου των αεροσκαφών της. Εξάλλου, η Air France χρησιμοποιεί παραδοσιακά από το 1978 αυτή τη μονάδα μετρήσεως. Υπό τις συνθήκες αυτές, βασίμως η Επιτροπή επέλεξε το ΕΡΚΤ μεταξύ των λοιπών ουσιωδών για την παραγωγικότητα της εταιρίας στοιχείων, για να μετρήσει τη βελτίωση της παραγωγικότητας της Air France.
- 337 Το συμπέρασμα αυτό δεν αποδυναμώνει καμία από τις αιτιάσεις που προέβαλαν οι προσφεύγουσες και οι υπέρ αυτών παρεμβαίνοντες.
- 338 Όσον αφορά την προσαπτόμενη στην Επιτροπή έλλειψη συνεπείας, καθόσον ο δείκτης ΕΡΚΤ δεν περιλαμβάνεται στην απόφαση 94/662/ΕΚ (προπαρατεθείσα στη σκέψη 145), η οποία εκδόθηκε την ίδια ημέρα με την απόφαση που αποτελεί το αντικείμενο των υπό κρίση διαφορών, αρκεί η διαπίστωση ότι με την απόφαση 94/662/ΕΚ, αντιθέτως προς την περίπτωση της προσβαλλομένης εν προκειμένω αποφάσεως, η Επιτροπή κατέληξε ότι είναι ασυμβίβαστη, υπό την έννοια του άρθρου 92, παράγραφος 1, της Συνθήκης, η χορηγηθείσα στην Air France ενίσχυση σε προγενέστερο χρόνο και αρνήθηκε να εφαρμόσει την παράγραφο 3 του άρθρου αυτού, διότι δεν υπήρχε πραγματικό σχέδιο αναδιαρθρώσεως της Air France. Υπό τις συνθήκες αυτές, δεν τέθηκε θέμα καθορισμού, με την απόφαση 94/662/ΕΚ, των εκφραζομένων σε ΕΡΚΤ στόχων παραγωγικότητας που έπρεπε να επιτύχει η Air France.
- 339 Όσον αφορά το ενδεχόμενο τεχνητής μεγεθύνσεως του αριθμού των ΕΡΚΤ διά της απλής αυξήσεως των διανυθέντων χιλιομέτρων, η Επιτροπή υπογράμμισε ορθώς ότι φαίνεται παράλογο να διενεργεί η Air France, με μοναδικό σκοπό τη διάνυση χιλιομέτρων, πτήσεις αεροπλάνων με ανεπαρκή πληρότητα και έτσι να διακυβεύει, υπό τον έλεγχο της Επιτροπής και των ανεξαρτήτων συμβούλων δυνάμει του άρθρου 2 της προσβαλλομένης αποφάσεως, την επιτυχία του σχεδίου τους αναδιαρθρώσεως στο σύνολό τους. Εξάλλου, οι χρησιμοποιηθέντες

από τις προσφεύγουσες δείκτες για τον υπολογισμό της δικής τους παραγωγικότητας, το TKT και το PKT ενέχουν τον ίδιο κίνδυνο παραποιήσεως καθόσον ο πολλαπλασιαστής τους είναι ωσαύτως ο αριθμός των διανυθέντων χιλιομέτρων.

340 Το ίδιο ισχύει για την αιτίαση που αντλείται από την «πλήρη μίσθωση». Μολονότι είναι αληθές ότι η ναύλωση αεροπλάνων με πληρώματα επιτρέπει τη βελτίωση της αναλογίας ΕΡΚΤ/εργαζόμενο, κατά το μέτρο που τα αεροπλάνα αυτά συνεισφέρουν στην αύξηση του ΕΡΚΤ, χωρίς τα πληρώματά τους να υπολογίζονται στον παρονομαστή της αναλογίας, η στρέβλωση αυτή υφίσταται ανεξαρτήτως της μονάδας μετρήσεως, εφόσον αναφέρεται στον αριθμό των εργαζομένων (SKO, TKT, PKT), και, συνεπώς, δεν αποτελεί ιδιαίτερο χαρακτηριστικό του ΕΡΚΤ. Εξάλλου, οι «πλήρεις μισθώσεις» αποτελούν συνήθη πρακτική στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών και, ως εκ τούτου, η κατάσταση της Air France δεν διαφέρει θεμελιωδώς, συναφώς, από την κατάσταση άλλων αερομεταφορέων της Ευρώπης. Τέλος, αν η Air France πράγματι χρησιμοποιούσε πολυάριθμες «πλήρεις μισθώσεις», θα διακύβευε, υπό τον έλεγχο της Επιτροπής και των ανεξαρτήτων συμβούλων, την επίτευξη του δικού της σχεδίου αναδιαρθρώσεως, το οποίο προβλέπει ακριβώς μείωση του προσωπικού, καλύτερη χρήση του στόλου και των πληρωμάτων της, καθώς και συμπίεση των δαπανών. Κατά συνέπεια, η Επιτροπή ορθώς δεν έλαβε υπόψη της, στο πλαίσιο αυτό, τον αντίκτυπο των ενδεχομένων «πλήρων μισθώσεων».

341 Όσον αφορά την αιτίαση που στρέφεται κατά της επιλογής των επτά αεροπορικών εταιριών τις οποίες προτίμησε η Επιτροπή για να συγκρίνει την παραγωγικότητά τους με αυτήν της Air France, το Πρωτοδικείο φρονεί ότι η Επιτροπή είχε την εξουσία να πραγματοποιήσει τη σύγκριση αυτή με ένα σχετικώς μεγάλο αριθμό εταιριών για να επιτύχει, στο μέτρο του δυνατού, ένα μέσον όρο που πράγματι χαρακτηρίζει τον τομέα. Κατά τη σύγκριση αυτή, η Επιτροπή δεν ήταν υποχρεωμένη να επιλέξει τις πιο αποδοτικές ή ειδικευμένες στα δρομολόγια μεγάλων αποστάσεων εταιρίες, αλλά μπορούσε επίσης να περιλάβει στη σύγκρισή της άλλες εταιρίες όπως η Alitalia, η Iberia, η SAS και η Swissair, κρίνοντας ότι η προσέγγιση αυτή ελάμβανε υπόψη τον πολύπλοκο χαρακτήρα της δραστηριότητας των αεροπορικών μεταφορών στο σύνολό της. Κατά συνέπεια, δεν αποδείχθηκε κανένα πρόδηλο σφάλμα εκτιμήσεως κατά την επιλογή των επτά αεροπορικών εταιριών.

342 Τέλος, το ίδιο ισχύει ως προς την άποψη ότι οι τεθέντες με τον υπ' αριθμ. 3 όρο στόχοι παραγωγικότητας ήταν υπερβολικά χαμηλοί. Πρόκειται περί απλού

ισχυρισμού που δεν στηρίζεται σε συγκεκριμένα στοιχεία ικανά να αποδείξουν πρόδηλο σφάλμα της Επιτροπής επί του ζητήματος αυτού. Υπό τις συνθήκες αυτές, η Επιτροπή μπορούσε να περιορισθεί στην αντίκρουση του ισχυρισμού αυτού διευκρινίζοντας ότι, κατά την εκτίμησή της, οι στόχοι παραγωγικότητας ήταν εύλογοι, επαρκείς και εφικτοί.

- 343 Από τα ανωτέρω προκύπτει ότι οι αιτιάσεις που στρέφονται κατά του υπ' αριθ. 3 όρου εγκρίσεως δεν μπορούν να γίνουν δεκτές.

γ) Επί του υπ' αριθ. 6 όρου εγκρίσεως

- 344 Πρέπει να υπομνησθεί ότι ο όρος αυτός υποχρεώνει τις γαλλικές αρχές να μεριμνούν «ώστε, κατά τη διάρκεια εφαρμογής του προγράμματος, η ενίσχυση να χρησιμοποιηθεί αποκλειστικά από την Air France, για τους σκοπούς της αναδιαρθρώσεως της εταιρίας, και όχι για να αποκτήσει νέες συμμετοχές σε άλλους αερομεταφορείς».

Συνοπτική παράθεση της επιχειρηματολογίας των προσφευγουσών

- 345 Κατά την άποψη των προσφευγουσών, ο όρος αυτός είναι εγγενώς ανεπαρκής διότι η ενίσχυση θα χρησιμοποιηθεί κατ' ουσίαν για την υποστήριξη των διαφορών πράξεων της Air France. Το περιεχόμενο του όρου περιορίζεται επίσης από την ερμηνεία που του έδωσε η Air France. Κατά την ερμηνεία αυτή, η απαγόρευση αποκτήσεως συμμετοχών στο κεφάλαιο άλλων αερομεταφορέων δεν ισχύει για την εξόφληση του τιμήματος αγορών που πραγματοποιήθηκαν πριν από την έκδοση της προσβαλλομένης αποφάσεως, ούτε για την αύξηση μιας ήδη κτηθείσας συμμετοχής σε άλλες αεροπορικές εταιρίες, όπως είναι η Sabena. Εξάλλου, ο όρος του άρθρου 92, παράγραφος 3, στοιχείο γ', της Συνθήκης, ότι η κρατική ενίσχυση πρέπει να χρησιμοποιείται μόνο για την αναδιάρθρωση του δικαιούχου, συνεπάγεται, αφεαυτού, ότι δεν επιτρέπεται στον

δικαιούχο να αποκτά συμμετοχές σε αεροπορικές εταιρίες. Πράγματι, η αγορά μετοχών άλλων εταιριών δεν μπορεί σε καμία περίπτωση να θεωρηθεί μέτρο αναδιαρθρώσεως.

346 Η Επιτροπή αμφισβητεί το βάσιμο των αιτιάσεων αυτών.

Εκτίμηση του Πρωτοδικείου

347 Διαπιστώνεται ότι, όπως υπογράμμισε η Επιτροπή ενώπιον του Πρωτοδικείου, ο όρος αυτός απαγορεύει τη χρησιμοποίηση της ενισχύσεως τόσο για την απόκτηση νέων συμμετοχών όσο και για την αύξηση των υφισταμένων. Όσον αφορά την επιχειρηματολογία σχετικά με την παράνομη χρηματοδότηση τόσο επιχειρησιακών δραστηριοτήτων όσο και της τελευταίας δόσεως της τιμής αγοράς της συμμετοχής στο κεφάλαιο της Sabena, αρκεί η υπόμνηση ότι οι προβληθείσες συναφώς αιτιάσεις έχουν ήδη απορριφθεί (βλ., ανωτέρω, σκέψεις 137 έως 141 και 223).

348 Τέλος, όσον αφορά τον ισχυρισμό ότι ο υπ' αριθ. 6 όρος είναι περιττός, επισημαίνεται ότι, έστω και αν υποθεθεί ότι η απαγόρευση χρησιμοποίησης μιας ενισχύσεως για την απόκτηση συμμετοχών περιλαμβάνεται ήδη στο άρθρο 92, παράγραφος 3, στοιχείο γ', της Συνθήκης, η χρησιμότητα του όρου αυτού συνίσταται στο ότι παρέχει στην Επιτροπή τη δυνατότητα να προσφύγει απευθείας στο Δικαστήριο, δυνάμει του άρθρου 93, παράγραφος 2, δεύτερο εδάφιο, χωρίς να υποχρεούται να κινήσει προηγουμένως τη διαδικασία του άρθρου 93, παράγραφος 2, πρώτο εδάφιο, ή την του άρθρου 169 (βλ. απόφαση British Aerospace και Rover κατά Επιτροπής, προπαρατεθείσα στη σκέψη 290, σκέψη 11). Εξάλλου, ο υπ' αριθ. 6 όρος δεν περιορίζεται στην απαγόρευση της αγοράς συμμετοχών, αλλά επιβάλλει και την αποκλειστική χρήση της ενισχύσεως για τους σκοπούς της αναδιαρθρώσεως της Air France.

349 Συνεπώς, οι αιτιάσεις που στρέφονται κατά του υπ' αριθ. 6 όρου εγκρίσεως πρέπει να απορριφθούν.

δ) Επί του υπ' αριθ. 7 όρου εγκρίσεως

- 350 Υπενθυμίζεται ότι ο όρος αυτός υποχρεώνει τις γαλλικές αρχές «να μην αυξήσ[ουν] κατά τη διάρκεια εφαρμογής του προγράμματος, πέραν του 146, τον αριθμό αεροσκαφών του στόλου της Compagnie nationale Air France που βρίσκονται υπό την εκμετάλλευσή της».

Συνοπτική παράθεση της επιχειρηματολογίας των προσφευγουσών

- 351 Οι προσφεύγουσες φρονούν ότι η Επιτροπή κακώς θεώρησε ότι ο όρος αυτός είναι λυσιτελής. Συγκεκριμένα, ο εν λόγω όρος δεν καλύπτει τις δραστηριότητες «πλήρους μισθώσεως», μέσω των οποίων η Air France μπορεί να αυξήσει τον αριθμό των αεροσκαφών που έχει πράγματι στη διάθεσή της. Εξάλλου, η Επιτροπή δεν έλαβε υπόψη το γεγονός ότι η Air France μπορεί να συνεχίσει να παραγγέλλει νέα αεροσκάφη και να αυξάνει τον στόλο της μέσω της Air Inter, όχι μόνο διότι η παρουσία της Air Inter εντός του ομίλου Air France σημαίνει ότι οι δύο αυτές εταιρίες έχουν σημαντικά κοινά οικονομικά συμφέροντα, αλλά και λόγω της συγχωνεύσεώς τους που έχει προβλεφθεί για τις αρχές του 1997. Όλα τα νέα αεροσκάφη τα οποία έχει παραγγείλει και παραλάβει η Air Inter θα καταλήξουν στην Air France το 1997. Εξάλλου, τίποτε δεν απαγορεύει στην Air France να χρηματοδοτήσει την αγορά αεροσκαφών για την Air Inter. Η στρατηγική του ομίλου Air France συνίσταται στο να καταστεί η Air Inter ευρωπαϊκός αερομεταφορέας. Προς τούτο, η εκμετάλλευση ορισμένων γραμμών τις οποίες εκμεταλλευσόταν η Air France εκχωρείται σήμερα στην Air Inter. Ένας τέτοιος μηχανισμός ισοδυναμεί στην πράξη με το να επιτρέπεται στην Air France να αυξήσει τον εν λειτουργία στόλο της πέραν του αριθμού των 146 αεροσκαφών, καταφεύγοντας στον στόλο της αδελφής εταιρίας, της οποίας η επέκταση δεν περιορίζεται από καμία δέσμευση.

- 352 Η Επιτροπή αμφισβητεί το βάσιμο των αιτιάσεων αυτών.

Εκτίμηση του Πρωτοδικείου

- 353 Όσον αφορά τις ενδεχόμενες «πλήρεις μισθώσεις», διαπιστώνεται ότι, όπως δήλωσε η Επιτροπή ενώπιον του Πρωτοδικείου, ο υπ' αριθ. 7 όρος ισχύει για τα ναυλωμένα με τα πληρώματά τους αεροπλάνα. Συγκεκριμένα, επιβάλλοντας περιορισμούς στον αριθμό των αεροπλάνων του στόλου «υπό την εκμετάλλευση» της Air France, ο όρος αυτός αφορά όχι μόνον τα αεροπλάνα της Air

France, αλλά και αυτά που θα θέσει στη διάθεσή της μια άλλη εταιρία με σκοπό την εκμετάλλευσή τους. Εξάλλου, ο όρος αυτός πρέπει να νοείται σε συνδυασμό με το σχέδιο αναδιαρθρώσεως της Air France το οποίο, υπό τον έλεγχο της Επιτροπής και των ανεξαρτήτων συμβούλων δυνάμει του άρθρου 2 της προσβαλλομένης αποφάσεως, προβλέπει ότι ο αριθμός των προσφερομένων θέσεων θα μειωθεί ελαφρώς σε σχέση με το 1993 (ΕΕ L 254, σ. 75).

354 Όσον αφορά τους σχετικούς με την Air Inter ισχυρισμούς, αρκεί να υπομνησθεί ότι, κατά τη διάρκεια της αναδιαρθρώσεως της Air France, η Air Inter πρέπει να θεωρείται αυτοτελής εταιρία, ότι οι εμπορικές σχέσεις μεταξύ των δύο εταιριών διέπονται από τον υπ' αριθ. 1 όρο εγκρίσεως, ότι ενδεχόμενη καταστρατήγηση μέσω της Air Inter των επιβληθέντων στην Air France όρων, μολονότι μπορεί να ωθήσει την Επιτροπή να απαιτήσει την αναζήτηση της καταβληθείσας ενισχύσεως, δεν θίγει τη νομιμότητα της προσβαλλομένης αποφάσεως και ότι η ενδεχόμενη συγχώνευση της Air France με την Air Inter αφορά την τελευταία αυτή εταιρία κατά τον ίδιο τρόπο με οποιαδήποτε αεροπορική εταιρία ανεξάρτητη από την Air France (βλ., ανωτέρω, σκέψεις 292 και 313 έως 315).

355 Κατά συνέπεια, οι αιτιάσεις που στρέφονται κατά του υπ' αριθ. 7 όρου εγκρίσεως πρέπει να απορριφθούν.

ε) Επί του υπ' αριθ. 8 όρου εγκρίσεως

356 Υπενθυμίζεται ότι ο όρος αυτός υποχρεώνει τις γαλλικές αρχές «να μην αυξήσ[ουν], κατά τη διάρκεια εφαρμογής του προγράμματος, την προσφορά της Compagnie Nationale Air France άνω του επιπέδου του 1993, στα ακόλουθα δρομολόγια (...) μεταξύ Παρισιού και όλων των προορισμών εντός του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου [7 045 εκατομμύρια προσφερόμενες θέσεις/χιλιόμετρο (SKO)], [και] μεταξύ της [επαρχίας] και όλων των προορισμών εντός του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου (1 413,4 εκατομμύριο SKO). Η προσφορά αυτή είναι δυνατόν να αυξηθεί κατά 2,7 % ετησίως, εκτός εάν ο ρυθμός ανάπτυξης κάθε αντίστοιχης αγοράς είναι χαμηλότερος. Ωστόσο, εάν ο ετήσιος ρυθμός ανάπτυξης των εν λόγω αγορών υπερβαίνει το 5%, η προσφορά δύναται να αυξηθεί, επιπλέον του 2,7 %, κατά το ποσοστό αύξησης πέραν του 5%.»

Συνοπτική παράθεση της επιχειρηματολογίας των προσφευγουσών

357 Η προσφεύγουσα της υποθέσεως Τ-394/94 προσάπτει στην Επιτροπή ότι υπέπεσε σε πρόδηλο σφάλμα εκτιμήσεως καταλήγοντας, με την προσβαλλομένη απόφαση, ότι ο τομέας των ευρωπαϊκών αεροπορικών μεταφορών δεν αντιμετωπίζει διαρθρωτική κρίση πλεονάζουσας μεταφορικής ικανότητας. Εκφέροντας την κρίση αυτή, η Επιτροπή προφανώς δεν έλαβε υπόψη της την ύπαρξη, στο παρελθόν και στο παρόν, πλεονάζουσας παραγωγικής ικανότητας, μολοντί τούτο επιβεβαιώθηκε ρητώς από την «Επιτροπή σοφών» στην έκθεσή της επί της ευρωπαϊκής πολιτικής αεροπορίας, η οποία καταρτίστηκε τον Ιανουάριο του 1994 κατόπιν αιτήματος της ίδιας της Επιτροπής. Η «Επιτροπή σοφών» έκρινε, ειδικότερα, ότι η πλεονάζουσα μεταφορική ικανότητα οφειλόταν εν μέρει στις κρατικές ενισχύσεις που είχαν χορηγηθεί. Συνεπώς, η άποψη της Επιτροπής ότι η πλεονάζουσα μεταφορική ικανότητα αποτελεί «φαινόμενο προσωρινής διάρκειας» αποδυναμώνεται από τις ίδιες τις πηγές της Επιτροπής.

358 Οι προσφεύγουσες φρονούν ότι, σε τομέα που πάσχει από πλεονάζουσα μεταφορική ικανότητα, το αντιστάθμισμα μιας κρατικής ενισχύσεως πρέπει να είναι η μείωση της προσφοράς του δικαιούχου, έστω και αν η αγορά βρίσκεται σε ανάπτυξη. Αυτή η υποχρέωση εξακολουθεί να υφίσταται έστω και αν η πλεονάζουσα μεταφορική ικανότητα δεν αποτελεί παρά φαινόμενο προσωρινής διάρκειας. Οι προσφεύγουσες της υποθέσεως Τ-371/94 φρονούν ότι η έννοια του «αντισταθμίματος που δικαιολογεί τη χορήγηση ενισχύσεως» καταλαμβάνει κεντρική θέση σε πολυάριθμες αποφάσεις της Επιτροπής, περιλαμβανομένων των σχετικών με τις κρατικές ενισχύσεις που χορηγήθηκαν σε κατασκευαστές αυτοκινήτων και χρονολογούνται από τη δεκαετία του '80, εποχή κατά την οποία η αγορά των αυτοκινήτων έπασχε από πλεονάζουσα παραγωγική ικανότητα, αλλά σημείωνε σημαντική ανάπτυξη (βλ. ιδίως την απόφαση 89/661/ΕΟΚ της Επιτροπής, της 31ης Μαΐου 1989, σχετικά με ενισχύσεις που χορηγήθηκαν από την Ιταλική Κυβέρνηση στην επιχείρηση Alfa Romeo, ΕΕ L 394 σ. 9). Οι προσφεύγουσες προσθέτουν ότι το αντιστάθμισμα που δικαιολογεί τη χορήγηση της ενισχύσεως δεν μπορεί να αποφευχθεί απλώς και μόνο διότι η αγορά βρίσκεται σε ανάπτυξη, δεδομένου ότι ουδέποτε μπορεί να αποκλεισθεί ο κίνδυνος επανεμφάνισης της πλεονάζουσας μεταφορικής ικανότητας. Το Βασίλειο της Δανίας φρονεί ότι η σύγκριση με τις αποφάσεις Sabena, TAP, Aer Lingus και Ολυμπιακή Αεροπορία (προπαρατεθείσες στις σκέψεις 55 και 174) εμφανίζει ότι σε όλες αυτές τις άλλες υποθέσεις επιβλήθηκαν μειώσεις της μεταφορικής ικανότητας στον δικαιούχο της κρατικής ενισχύσεως.

- 359 Εξάλλου, κακώς η Επιτροπή ισχυρίζεται — βάσει των στατιστικών της ΙΑΤΑ που προβλέπουν ετήσια αύξηση της κινήσεως κατά 6 % — ότι η πλεονάζουσα μεταφορική ικανότητα στην αγορά των αεροπορικών μεταφορών θα μπορούσε να εξαιρεθεί μέχρι το 1995. Πράγματι, οι στατιστικές της ΙΑΤΑ δεν είναι αξιόπιστες και οι εκτιμήσεις της είναι συχνά εσφαλμένες. Εξάλλου, η αύξηση της κινήσεως δεν μπορεί να ξετασθεί χωρίς να ληφθούν υπόψη οι παράγοντες που την προκαλούν. Στην αγορά των αεροπορικών μεταφορών, η παρούσα αύξηση της κινήσεως οφείλεται σε μεγάλο βαθμό στη μείωση των ναύλων και, συνεπώς, στην πτώση της αποδοτικότητας κάτω του επιπέδου που απαιτείται για την επιβίωση πολλών αεροπορικών εταιριών.
- 360 Οι προσφεύγουσες ισχυρίζονται ότι η Air France θα μπορούσε να χρησιμοποιήσει την Air Inter για να αυξήσει τη μεταφορική της ικανότητα και το μερίδιό της στην αγορά χωρίς περιορισμούς, μέχρι τη συγχώνευσή τους το 1997. Στο πλαίσιο αυτό, οι προσφεύγουσες υπενθυμίζουν ότι, μολονότι δεν είναι πιθανό να εκμεταλλεύεται η Air France μεγαλύτερο αριθμό εσωτερικών γραμμών, βάσει του στρατηγικού της σχεδίου η εκμετάλλευσή του δικτύου πτήσεων εσωτερικού και ορισμένων ευρωπαϊκών γραμμών ανατέθηκε στην Air Inter.
- 361 Οι προσφεύγουσες υπογραμμίζουν ότι οι περιορισμοί της μεταφορικής ικανότητας ισχύουν αποκλειστικά για τα δρομολόγια μεταξύ της Γαλλίας και των εντός του ΕΟΧ προορισμών πλην των ευρισκομένων στη Γαλλία. Εκτός από το δρομολόγιο Paris (CDG)-Νίκαια, η Air France θα εκμεταλλεύεται εντός του ΕΟΧ μόνον τα δρομολόγια μεταξύ της Γαλλίας και των λοιπών χωρών του ΕΟΧ. Από του τέθηκε σε ισχύ ο κανονισμός 2408/92 του Συμβουλίου, της 23ης Ιουλίου 1992, για την πρόσβαση των κοινοτικών αερομεταφορέων σε δρομολόγια ενδοκοινοτικών αεροπορικών γραμμών (ΕΕ L 254, L 240, σ. 8, στο εξής: κανονισμός 2408/92), οι αερομεταφορείς του ΕΟΧ είναι ελεύθεροι να εκμεταλλεύονται κάθε δρομολόγιο μεταξύ δύο κρατών μελών του ΕΟΧ και να παρέχουν περιορισμένες υπηρεσίες ενδομεταφορών (cabotage) εντός κάθε κράτους μέλους πλην του δικού τους. Επομένως, η Air France είναι εντελώς ελεύθερη όσον αφορά τη μεταφορική ικανότητα που μπορεί να προσφέρει στα δρομολόγια μεταξύ δύο κρατών μελών του ΕΟΧ πλην της Γαλλίας, καθώς και στα δρομολόγια εντός κράτους μέλους του ΕΟΧ πλην της Γαλλίας.
- 362 Οι προσφεύγουσες φρονούν ότι ο υπ' αριθ. 8 όρος δεν αφορά τη μεταφορική ικανότητα που προσφέρει η Air France αποκλειστικά εντός της Γαλλίας. Εξάλλου, οι περιορισμοί της μεταφορικής ικανότητας έχουν περιορισμένη σημασία

διότι το 1993 — το έτος αναφοράς — η προσφορά της Air France είχε φθάσει σε επίπεδο ρεκόρ. Εξάλλου, ο όρος αυτός ισχύει μόνο για τη μεταφορά επιβατών. Η Επιτροπή δεν εξηγεί γιατί δεν έχει επιβληθεί κανένα όριο στη μεταφορική ικανότητα της Air France όσον αφορά το φορτίο. Τέλος, η δέσμευση που αφορά τις αυξήσεις της μεταφορικής ικανότητας δεν εμποδίζει την Air France να κάνει χρήση των «πλήρων μισθώσεων» προς αύξηση της μεταφορικής της ικανότητας.

- 363 Οι προσφεύγουσες προσάπτουν επίσης στην Επιτροπή ότι υπέπεσε σε πρόδηλο σφάλμα εκτιμήσεως κρίνοντας ότι υπάρχει σύνδεσμος μεταξύ του περιορισμού της μεταφορικής ικανότητας της Air France και της μείωσης του μεριδίου της στην εντός του ΕΟΧ αγορά. Συγκεκριμένα, η Επιτροπή ανέφερε στην προσβαλλομένη απόφαση ότι, περιορίζοντας την προσφορά της Air France κάτω από το επίπεδο αναπτύξεως της αγοράς, θα περιορισθεί «η αγορά της εντός του ΕΟΧ» προς όφελος των ανταγωνιστών της (ΕΕ L 254, σ. 87). Κατά τις προσφεύγουσες όμως, έστω και αν εφαρμοσθεί ο ανώτατος περιορισμός κατά 2,3 % (δηλαδή 5-2,7 %) του ποσοστού αυξήσεως της μεταφορικής ικανότητας της Air France, αυτή θα μπορεί να διατηρήσει το μερίδιό της στην αγορά αυξάνοντας απλώς τον συντελεστή πληρότητας λίγο περισσότερο από 1 %. Το Ηνωμένο Βασίλειο επισημαίνει το ίδιο αυτό πρόδηλο σφάλμα εκτιμήσεως, προσθέτοντας ότι από την αύξηση του συντελεστή πληρότητας κατά 3,8 % (ΕΕ L 254, σ. 87) και από την επιτραπέια αύξηση της μεταφορικής ικανότητας κατά 2,7 % προκύπτει ότι ο αριθμός επιβατών της Air France πρέπει να αυξηθεί κατά 6,6 % (ήτοι $1,038 \times 1,027 = 1,066$), ο αριθμός δε αυτός υπερβαίνει την προβλεπόμενη ανάπτυξη της αγοράς που ανέρχεται σε 5,5 % ετησίως (ΕΕ L 254, σ. 77).

- 364 Η Επιτροπή, η Γαλλική Δημοκρατία και η Air France αμφισβητούν το βάσιμο των αιτιάσεων αυτών.

Εκτίμηση του Πρωτοδικείου

- 365 Η Επιτροπή, ισχυριζόμενη στην προσβαλλομένη απόφαση ότι ο τομέας της ευρωπαϊκής πολιτικής αεροπορίας δεν πάσχει από διαρθρωτική πλεονάζουσα μεταφορική ικανότητα, δεδομένου ότι η υφιστάμενη πλεονάζουσα μεταφορική ικανότητα πρέπει να είναι παροδικό μόνο φαινόμενο, στηρίχθηκε κυρίως στις

στατιστικές της ΙΑΤΑ του 1993, οι οποίες προέβλεπαν ετήσια αύξηση της αεροπορικής κινήσεως κατά 6 % (ΕΕ L 254, σ. 82). Η ΙΑΤΑ αποτελεί διεθνή οργανισμό παγκόσμιας φήμης, στον οποίο μετέχουν σχεδόν όλες οι αεροπορικές εταιρίες και ο οποίος δημοσιεύει τακτικά προβλέψεις της κινήσεως αναγνωριζόμενες από τους επαγγελματίες του κλάδου. Συνεπώς, η Επιτροπή μπορούσε, χωρίς να υποπέσει σε πρόδηλο σφάλμα, να στηριχθεί στα αριθμητικά στοιχεία που δημοσίευσε ο οργανισμός αυτός για να καταλήξει στο συμπέρασμα ότι δεν υπάρχει διαρθρωτική πλεονάζουσα μεταφορική ικανότητα.

366 Η ανάλυση αυτή δεν διαψεύδεται από την έκθεση της «Επιτροπής Σοφών» η οποία, μολονότι συνιστά, χρησιμοποιώντας γενική διατύπωση, να σχεδιασθεί η μείωση της μεταφορικής ικανότητας, δεν αποφαίνεται ως προς το διαρθρωτικό ή προσωρινό χαρακτήρα της υφισταμένης πλεονάζουσας μεταφορικής ικανότητας (σ. 18 και 22 του παραρτήματος 13 στο δικόγραφο της προσφυγής της υποθέσεως T-394/94). Εξάλλου, όπως υπογράμμισε η Air France ενώπιον του Πρωτοδικείου, χωρίς ουδείς να αντιλέξει, η εξέλιξη των αεροπορικών μεταφορών επιβεβαίωσε την ανάλυση της Επιτροπής, δεδομένου ότι η πλεονάζουσα μεταφορική ικανότητα απορροφήθηκε εν τω μεταξύ.

367 Ακολούθως, το Πρωτοδικείο κρίνει ότι η διαπίστωση ότι δεν υπάρχει διαρθρωτική πλεονάζουσα μεταφορική ικανότητα επιτρέπει στην Επιτροπή να καταλήξει ότι η κατάσταση του τομέα της αεροπορίας δεν επιβάλλει γενικές περικοπές της μεταφορικής ικανότητας (ΕΕ L 254, σ. 82). Εξ αυτού συνάγεται κατ' ανάγκην ότι η Επιτροπή ουδόλως υπέπεσε σε πρόδηλο σφάλμα εκτιμήσεως διότι απέφυγε να επιβάλει περικοπή της μεταφορικής ικανότητας της Air France ή της Air Charter. Συνεπώς, υπό το πρίσμα αυτό, η Επιτροπή δεν ήταν υποχρεωμένη να προβεί σε ανάλυση, όσον αφορά την κατάσταση της μεταφορικής ικανότητας, των αεροπορικών δρομολογίων στα οποία η Air France και οι θυγατρικές της ανταγωνίζονται άλλες ευρωπαϊκές εταιρίες, αλλά μπορούσε να περιορισθεί στον καθορισμό ορίων για την επέκταση της Air France, κατά το μέτρο που τα όρια αυτά δεν διακύβευαν τις πιθανότητες της εταιρίας να ανακτήσει τη χρηματοοικονομική της βιωσιμότητα και την ανταγωνιστικότητά της. Οι σκέψεις αυτές ισχύουν επίσης για τον τομέα τη μεταφοράς φορτίου ο οποίος, όπως διαπιστώθηκε ανωτέρω (σκέψη 336), αποτελεί σημαντική δραστηριότητα της Air France.

368 Όσον αφορά την ιδιάζουσα κατάσταση της Air France, η οποία αποτελεί έναν από τις τρεις μεγαλύτερους αερομεταφορείς της Ευρώπης, η αναφορά σε ενδεχόμενες μειώσεις της μεταφορικής ικανότητας στις οποίες προέβησαν άλλες εταιρίες πολύ μικρότερου μεγέθους, όπως η Aer Lingus, η TAP, η Sabena ή η Ολυμπιακή Αεροπορία, είναι αλυσιτελής. Το ίδιο ισχύει για την παραπομπή στην

αγορά αυτοκινήτων της δεκαετίας του 1980, λόγω του ότι δεν προσκομίστηκε κανένα στοιχείο ικανό να αποδείξει ότι η αγορά αυτή ασκεί ειδικώς επιρροή για την ανάλυση του τομέα της πολιτικής αεροπορίας των ετών 1992 έως 1994 και των μεσοπρόθεσμων προοπτικών του (1994 έως 1997). Όσον αφορά τον κίνδυνο να χρησιμοποιηθεί η Air Inter προς αύξηση της μεταφορικής ικανότητας της Air France, αρκεί η υπόμνηση ότι οι δύο εταιρίες πρέπει να θεωρούνται ανεξάρτητες κατά τη διάρκεια της αναδιαρθρώσεως της Air France. Όσον αφορά τέλος τις «πλήρεις μισθώσεις», η Επιτροπή ισχυρίστηκε ενώπιον του Πρωτοδικείου ότι κάθε πτήση αεροσκάφους ναυλωμένου με το πλήρωμά του λαμβάνεται υπόψη ως πτήση της Air France όσον αφορά τον υπ' αριθ. 8 όρο. Οι προσφεύγουσες έλαβαν γνώση του ισχυρισμού αυτού χωρίς να τον αμφισβητήσουν.

369 Όσον αφορά τον ισχυρισμό ότι ο υπ' αριθ. 8 όρος είναι υπερβολικά περιορισμένος, γίνεται δεκτό ότι ο όρος αυτός δεν καλύπτει τα δρομολόγια μεταξύ της Γαλλίας και των λοιπών χωρών του ΕΟΧ και, συνεπώς, δεν περιορίζει την προσφορά της Air France στις γραμμές μεταξύ δύο χωρών του ΕΟΧ πλην της Γαλλίας, στις γραμμές στο εσωτερικό μιας χώρας του ΕΟΧ πλην της Γαλλίας και στις εσωτερικές γραμμές της Γαλλίας. Ωστόσο, η Επιτροπή, περιοριζόμενη στο δίκτυο Γαλλία-ΕΟΧ, δεν υπερέβη τα όρια της ευρείας διακριτικής της ευχέρειας.

370 Πράγματι, η Επιτροπή μπορούσε να μην ασχοληθεί με την εγχώρια αγορά της Γαλλίας λόγω του ότι η Air France δεν εκμεταλλευόταν παρά μόνο μια γραμμή εσωτερικού, δεδομένου ότι ο αερομεταφορέας που εκτελεί πτήσεις στο εσωτερικό της Γαλλίας είναι — και παραμένει, μεσοπρόθεσμα — η εταιρία Air Inter και, ως εκ τούτου, το γεγονός ότι δεν καλύπτονται οι εσωτερικές γραμμές της Γαλλίας δεν μπορεί να έχει παρά αμελητέες οικονομικές συνέπειες. Το ίδιο ισχύει για τις γραμμές στο εσωτερικό κάθε χώρας του ΕΟΧ πλην της Γαλλίας, δεδομένου ότι τα κράτη του ΕΟΧ δεν υποχρεούνται — δυνάμει του άρθρου 3, παράγραφος 2, του κανονισμού 2408/92 και του σημείου 64. Α, κεφάλαιο VI, του παραρτήματος XIII της Συμφωνίας για τον ΕΟΧ (Μεταφορές — Κατάλογος που προβλέπεται στο άρθρο 47 της συμφωνίας, ΕΕ 1994, L 160, σ. 1, σ. 422), όπως τροποποιήθηκε με την απόφαση της Μικτής Επιτροπής του ΕΟΧ 7/94, για την τροποποίηση του πρωτοκόλλου 47 και ορισμένων παραρτημάτων της Συμφωνίας για τον ΕΟΧ (ΕΕ 1994, L 160, σ. 1, 87) — να επιτρέψουν, πριν από τη λήξη της περιόδου αναδιαρθρώσεως της Air France, την άσκηση δικαιωμάτων ενδομεταφορών (cabotage). Κατά συνέπεια, η εκμετάλλευση τέτοιων γραμμών μπορούσε να θεωρηθεί ως εξαιρετική και ασήμαντη από οικονομικής απόψεως. Η σκέψη αυτή είναι εξίσου ουσιώδης για την εκμετάλλευση των γραμμών μεταξύ δύο χωρών του ΕΟΧ πλην της Γαλλίας και, συνεπώς, η Επιτροπή ορθώς δεν ασχολήθηκε με την οικονομική σπουδαιότητα μιας τέτοιας δραστηριότητας χωρίς καμία σύνδεση προς το κεντρικό αεροδρόμιο της Air France στο Παρίσι.

371 Όσον αφορά την αιτίαση που αντλείται από το ότι δεν εκτιμήθηκαν ορθώς τα αποτελέσματα του περιορισμού της μεταφορικής ικανότητας της Air France επί της εξελίξεως του μεριδίου της στην αγορά, γίνεται δεκτό ότι η φράση που περιέχει η προσβαλλομένη απόφαση, κατά την οποία «περιορίζοντας την προσφορά της Air France, ακόμη και κάτω από το επίπεδο ανάπτυξης της αγοράς, θα περιορισθεί η αγορά της εντός του ΕΟΧ προς όφελος των ανταγωνιστών της» (ΕΕ L 254, σ. 87), μπορεί να φαίνεται εσφαλμένη κατά το μέτρο που το μερίδιο μιας επιχειρήσεως στην αγορά εξαρτάται όχι από τον όγκο της μεταφορικής της ικανότητας, αλλά από τον βαθμό χρησιμοποίησεως της ικανότητας αυτής. Ωστόσο, υπενθυμίζεται ότι η προσφορά της Air France, δηλαδή η μεταφορική ικανότητα της εταιρίας, εκφράζεται, κατά τον υπ' αριθ. 8 όρο, σε αριθμό θέσεων προσφερομένων στην πελατεία. Συνεπώς, ορίζοντας ότι η προσφορά αυτή θα περιοριζόταν κάτω από την προβλεφθείσα ανάπτυξη της αγοράς, η Επιτροπή θέλησε απλώς να περιορίσει τη δυνατότητα της Air France να μετάσχει στην ανάπτυξη αυτή, δηλαδή το εν δυνάμει μερίδιό της στην αγορά, το οποίο καθορίζεται σε αριθμό προσφερομένων θέσεων. Πράγματι, η Επιτροπή δήλωσε ρητώς ενώπιον του Πρωτοδικείου ότι οι επιβληθέντες στην Air France περιορισμοί της προσφοράς ουδόλως σκοπούσαν να εμποδίσουν την υλοποίηση του σχεδίου αναδιαρθρώσεώς της, το οποίο προβλέπει την αύξηση της παραγωγικότητας της εταιρίας, δεδομένου ότι η παραγωγικότητα αυτή και το πραγματικό μερίδιό της στην αγορά μπορούν να αυξηθούν χάρη στη βελτίωση του συντελεστή πληρότητας. Επομένως, η επίδικη φράση, εντασσόμενη στο πλαίσιο των σκοπών της αναδιαρθρώσεως της Air France, δεν εκφράζει κανένα πρόδηλο σφάλμα της Επιτροπής.

372 Τέλος, κατά το μέτρο που προσάπτεται στην Επιτροπή ότι επέτρεψε στην Air France να υπερβεί την προβλεφθείσα αύξηση της κινήσεως ποσοστού 5,5 %, αρκεί η διαπίστωση ότι η Επιτροπή δήλωσε, χωρίς ουδείς να αντιλέξει, ότι η προβλεπόμενη αύξηση κατά 3,8 % του συντελεστή πληρότητας της Air France αφορούσε τα τρία έτη της περιόδου αναδιαρθρώσεως και δεν αποτελούσε ετήσιο ποσοστό, του τελευταίου δε ανερχομένου σε 1,2 % περίπου. Κατά συνέπεια, εφαρμόζοντας τη μέθοδο υπολογισμού που προτείνει το Ηνωμένο Βασίλειο, ο αριθμός των επιβατών της Air France έπρεπε να αυξηθεί κατά 3,9 % ($1,012 \times 1,027 = 1,039$), αριθμός χαμηλότερος από την προβλεφθείσα αύξηση του 5 % ετησίως.

373 Από τα ανωτέρω προκύπτει ότι οι αιτιάσεις που στρέφονται κατά του υπ' αριθ. 8 όρου εγκρίσεως πρέπει να απορριφθούν.

στ) Επί του υπ' αριθ. 9 όρου εγκρίσεως

- 374 Υπενθυμίζεται ότι ο όρος αυτός υποχρεώνει τις γαλλικές αρχές «να εξασφαλίσ[ουν] ότι η Air France δεν ακολουθεί, κατά τη διάρκεια εφαρμογής του προγράμματος, πρακτικές όπως να προτείνει ναύλους κατώτερους από εκείνους που ζητούν οι ανταγωνιστές της, για ισοδύναμη προσφορά, στα δρομολόγια στα οποία εκτελεί πτήσεις εντός του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου».

Συνοπτική παράθεση της επιχειρηματολογίας των προσφευγουσών

- 375 Οι προσφεύγουσες φρονούν ότι τα επιβληθέντα στην Air France όρια στον τομέα του καθορισμού των ναύλων είναι αλυσιτελή. Η διατύπωση του όρου αυτού δημιουργεί την εντύπωση ότι αυτός ισχύει μόνο για τις υφιστάμενες γραμμές της Air France, δηλαδή για τις γραμμές τις οποίες η Air France εκμεταλλεύεται σήμερα μεταξύ Παρισιού και γαλλικής επαρχίας, αφενός, και των λοιπών προορισμών στο εσωτερικό του ΕΟΧ, αφετέρου. Οι προσφεύγουσες ισχυρίζονται ότι η Air France προσφέρει ολόκληρη κλίμακα μειωμένων ναύλων. Δεδομένου ότι οι ναύλοι αυτοί υφίσταντο ήδη κατά τον χρόνο εκδόσεως της προσβαλλομένης αποφάσεως, θα μπορούσε να υποθεθεί ότι δεν καλύπτονται από τον όρο. Αφότου εκδόθηκε η προσβαλλομένη απόφαση, η Air France εξακολούθησε να προσφέρει παρόμοιες εκπτώσεις. Εν πάση περιπτώσει, οι αεροπορικές εταιρίες προσαρμόζουν τους μέσους ναύλους τους όχι τόσο αυξάνοντας ή μειώνοντας το ύψος τους, όσο ελέγχοντας την πρόσβαση των επιβατών στις διάφορες κατηγορίες ναύλων. Συνεπώς, η Air France θα μπορούσε να μειώσει τις τιμές αυξάνοντας τον αριθμό των προσφερομένων θέσεων σ' αυτούς τους μειωμένους ναύλους. Εξάλλου, πολύ συχνά είναι αδύνατο για τον τρίτο να γνωρίζει τους ναύλους που προσφέρει ένας ανταγωνιστής, διότι είναι μυστικοί. Επιπλέον, τα προϊόντα που προσφέρουν οι μεταφορείς στο ίδιο δρομολόγιο ποικίλλουν τόσο και είναι τόσο δυσχερής η σύγκριση μεταξύ τους, ώστε θα ήταν πολύ δύσκολο, στην πλειονότητα των περιπτώσεων, να αποδειχθεί ότι ένας δεδομένος ναύλος είναι χαμηλότερος από έναν άλλο.
- 376 Η Air France δεν εμποδίζεται να ασκήσει πίεση προς μείωση των τιμών κατακλύζοντας μια συγκεκριμένη γραμμή με πλεονάζουσα προσφορά, παρά το ότι μειώνει τη μεταφορική της ικανότητα σε άλλους προορισμούς. Τέλος, ο υπό

εξέταση όρος δεν καλύπτει τη σχετική με τους ναύλους πολιτική της Air France για τα προϊόντα ή τις παροχές υπηρεσιών σε άλλους τομείς συνδεδεμένους προς τις αεροπορικές μεταφορές όπως η συντήρηση των αεροσκαφών. Ομοίως, είναι αδύνατο να διαπιστωθεί αν η έκφραση «στα δρομολόγια στα οποία εκτελεί πτήσεις εντός του ΕΟΧ» καλύπτει τις υπηρεσίες που προσφέρει η Air Charter.

377 Οι εταιρίες Maersk προσθέτουν ότι, λόγω της ασαφείας του υπ' αριθ. 9 όρου, η Air France είναι σε θέση να χρησιμοποιήσει την ενίσχυση για να καθιερώσει και να χρηματοδοτήσει ακριβότερες υπηρεσίες, προσφερόμενες υπό το πρόσχημα μιας «ισοδύναμης προσφοράς». Η πρόσφατη ανακοίνωση της Air France για τον εκσυγχρονισμό της υπηρεσίας της στα δρομολόγια μεγάλων αποστάσεων, του οποίου το κόστος εκτιμάται σε 500 εκατομμύρια FF, αποτελεί χαρακτηριστικό παράδειγμα συναφώς. Κατά συνέπεια, οι ανταγωνιστές που δεν έχουν λάβει κρατική ενίσχυση πρέπει να αντιδράσουν, είτε καθιερώνοντας υψηλότερο επίπεδο υπηρεσιών είτε χαμηλώνοντας τις τιμές. Το Βασίλειο της Σουηδίας επισημαίνει επίσης ότι οι έννοιες «price leadership» και «ισοδύναμη προσφορά» είναι πολύ ευρείες, πράγμα που προκαλεί αβεβαιότητα περί το δίκαιο. Οι έννοιες αυτές δεν είναι ικανές να εμποδίσουν την Air France να αυξήσει την προσφορά μειωμένων τιμών χάρη στις αυξήσεις της μεταφορικής ικανότητας σε ορισμένες συγκεκριμένες γραμμές.

378 Η Επιτροπή αμφισβητεί το βάσιμο των αιτιάσεων αυτών.

Εκτίμηση του Πρωτοδικείου

379 Διαπιστώνεται, καταρχάς, ότι κανένα στοιχείο της διατυπώσεως του υπ' αριθ. 9 όρου δεν επιτρέπει την ερμηνεία ότι ο όρος αυτός ισχύει μόνο για τις γραμμές που εξυπηρετούσε η Air France κατά τον χρόνο της εκδόσεως της προσβαλλομένης αποφάσεως. Από το εν λόγω κείμενο προκύπτει μάλλον ότι η απαγόρευση του leadership στον τομέα των ναύλων αφορά όλες τις γραμμές που εκμεταλλεύεται η Air France «κατά τη διάρκεια εφαρμογής του προγράμματος», πράγμα το οποίο καλύπτει και τις νέες γραμμές που δημιουργήθηκαν μετά την έκδοση της προσβαλλομένης αποφάσεως.

380 Στη συνέχεια, διαπιστώνεται ότι, μέσω του υπ' αριθ. 1 όρου για την έγκριση της ενισχύσεως, η Air Charter, ως εταιρία ελεγχόμενη από την Air France κατά ποσοστό άνω του 50 %, καλύπτεται επίσης από τον υπ' αριθ. 9 όρο.

381 Όσον αφορά τις φερόμενες δυνατότητες της Air France να καταστήσει ελαστικότερους τους όρους σχετικά με την πρόσβαση σε μειωμένους ναύλους ή να κατακλύσει ορισμένες γραμμές με πλεονάζουσα προσφορά, το Πρωτοδικείο φρονεί ότι η Επιτροπή ορθώς έκρινε ότι οι δυνατότητες αυτές απέχουν της πραγματικότητας, δεδομένου ότι η Air France ήταν υποχρεωμένη να προβεί, υπό τον έλεγχο της Επιτροπής και των ανεξαρτήτων συμβούλων δυνάμει του άρθρου 2 της προσβαλλομένης αποφάσεως, στην πλήρη εφαρμογή του σχεδίου της αναδιαρθρώσεως, το οποίο προέβλεπε κυρίως τη βελτίωση της αποδοτικότητάς της.

382 Οι λοιπές προβληθείσες αιτιάσεις περιορίζονται απλώς και μόνο στην αμφισβήτηση της δυνατότητας αποτελεσματικής εφαρμογής του υπ' αριθ. 9 όρου και, συνεπώς, δεν μπορούν να γίνουν δεκτές εντός του παρόντος πλαισίου (βλ., ανωτέρω, σκέψη 292).

383 Κατά συνέπεια, οι αιτιάσεις που στρέφονται κατά του υπ' αριθ. 9 όρου εγκρίσεως πρέπει να απορριφθούν.

ξ) Επί του υπ' αριθ. 10 όρου εγκρίσεως

384 Υπενθυμίζεται ότι ο όρος αυτός υποχρεώνει τις γαλλικές αρχές «να μην παρέχ[ουν] προτιμησιακή μεταχείριση στην Air France όσον αφορά την άσκηση δικαιωμάτων μεταφορών».

Συνοπτική παράθεση της επιχειρηματολογίας των προσφευγουσών

- 385 Οι προσφεύγουσες φρονούν ότι η Επιτροπή κακώς θεώρησε ότι ο όρος αυτός είναι λυσιτελής. Συγκεκριμένα, από τη θέση σε ισχύ του κανονισμού 2408/92, την 1η Ιανουαρίου 1993, η απονομή των δικαιωμάτων μεταφορών καθίσταται άνευ αντικειμένου όσον αφορά τα διεθνή δρομολόγια στο εσωτερικό της Κοινότητας και, από 1ης Ιουλίου 1994, στο εσωτερικό του ΕΟΧ. Οι αεροπορικές εταιρίες του ΕΟΧ αποκτούν τα δικαιώματα αυτά αυτομάτως. Εξάλλου, κατηγορούν τις γαλλικές αρχές ότι δεν εφαρμόζουν ορθώς τον κανονισμό 2408/92 και ότι προστατεύουν τα συμφέροντα της Air France και της Air Inter.
- 386 Οι προσφεύγουσες ισχυρίζονται ότι ο όρος δεν ισχύει, στην πραγματικότητα, παρά μόνο για την εκμετάλλευση των εσωτερικών γραμμών. Ακόμη και στην περίπτωση αυτή, είναι σε μεγάλο βαθμό αλυσιτελής, διότι η Air France εκμεταλλεύεται μία μόνον εσωτερική γραμμή και οι αλλοδαπές αεροπορικές εταιρίες του ΕΟΧ δεν υποχρεούνται να αποκτήσουν δικαιώματα μεταφορών για την εγχώρια αγορά της Γαλλίας. Εν πάση περιπτώσει, η πρόσβαση των εν λόγω αεροπορικών εταιριών στην αγορά αυτή θα είναι περιορισμένη μέχρι την 1η Απριλίου 1997. Εξάλλου, τα δικαιώματα της Air Inter προστατεύονται στην πλειονότητα των επικερδών δρομολογίων από τις γαλλικές αρχές βάσει του άρθρου 5 του κανονισμού 2408/92, το οποίο ορίζει ότι τα αποκλειστικά δικαιώματα εκμεταλλεύσεως στα εσωτερικά δρομολόγια μπορούν να συνεχίσουν να υφίστανται για κάποιο χρονικό διάστημα.
- 387 Οι προσφεύγουσες επισημαίνουν ότι, έστω και αν ο όρος ήταν έγκυρος, θα ήταν αλυσιτελής, διότι τα πρόσωπα στα οποία έχει ανατεθεί η απονομή δικαιωμάτων μεταφορών ανήκουν είτε στο διοικητικό συμβούλιο της Air France είτε στο διοικητικό συμβούλιο της εταιρίας χαρτοφυλακίου. Τούτο θα δημιουργούσε κίνδυνο διακρίσεως εις βάρος των ανταγωνιστών αερομεταφορέων, ο οποίος δεν μπορεί να αποφευχθεί με βάση έναν απλό όρο εγκρίσεως.
- 388 Στο πλαίσιο αυτό, οι προσφεύγουσες διευκρινίζουν ότι τα κράτη μέλη μπορούν να ζητούν από τις αεροπορικές εταιρίες να προσκομίζουν το πρόγραμμά τους εκμεταλλεύσεως για συγκεκριμένο δρομολόγιο πριν από την έναρξη της παροχής της οικείας υπηρεσίας. Στη Γαλλία, η έγκριση ή η απόρριψη των προγραμμάτων εκμεταλλεύσεως εναπόκειται στη γενική διεύθυνση πολιτικής αεροπορίας και στην υπηρεσία εναέριας κυκλοφορίας. Οι αρχές αυτές θα μπορούσαν

πράγματι να εμποδίσουν μια αεροπορική εταιρία να ασκήσει τα αυτομάτως κτώμενα δικαιώματά της μεταφορών, αρνούμενες παρανόμως να εγκρίνουν τα προγράμματά της εκμεταλλεύσεως. Τα γεγονότα που κατέληξαν στην έκδοση της αποφάσεως 94/290/ΕΚ της Επιτροπής (προπαρατεθείσα στη σκέψη 266) και που την ακολούθησαν δικαιολογούν την άποψη αυτή. Συναφώς, οι προσφεύγουσες παραπέμπουν σε πολυάριθμα έγγραφα των προαναφερθεισών αρχών που περιλαμβάνουν τέτοιες αρνήσεις εγκρίσεως.

- 389 Εν πάση περιπτώσει, η Air France, η γενική διεύθυνση πολιτικής αεροπορίας και η υπηρεσία εναέριας κυκλοφορίας βρίσκονται, όλες, υπό τη γενική εποπτεία του Υπουργείου Μεταφορών. Η νομολογία του Δικαστηρίου επιβεβαιώνει ότι η οργανική σχέση μεταξύ μιας επιχειρήσεως που ανταγωνίζεται άλλες επιχειρήσεις σε ορισμένη αγορά και των οργανισμών που ρυθμίζουν την αγορά αυτή αντιβαίνει στις συνδυασμένες διατάξεις των άρθρων 90 και 86 της Συνθήκης, ακριβώς λόγω του κινδύνου δυσμενούς διακρίσεως που είναι εγγενής σε μια τέτοια κατάσταση (αποφάσεις της 19ης Μαρτίου 1991, C-202/88, Γαλλία κατά Επιτροπής, Συλλογή 1991, σ. I-1223, σκέψεις 51 και 52, και της 27ης Οκτωβρίου 1993, C-69/91, Decoster, Συλλογή 1993, σ. I-5335, σκέψεις 12 έως 22).

- 390 Η Επιτροπή αμφισβητεί το βάσιμο των αιτιάσεων αυτών.

Εκτίμηση του Πρωτοδικείου

- 391 Όσον αφορά τις αιτιάσεις που αντλούνται από το ότι ο υπ' αριθ. 10 όρος είναι υπερβολικά περιορισμένος, διαπιστώνεται ότι οι ευρωπαϊκές αεροπορικές εταιρίες εξακολουθούν να υποχρεούνται να αποχτούν δικαιώματα μεταφορών για τα δρομολόγια μεταξύ του ΕΟΧ και των εκτός του ΕΟΧ προορισμών που δεν καλύπτονται από τον κανονισμό 2408/92. Όπως επισήμανε η Επιτροπή ενώπιον του Πρωτοδικείου, η Air France ανταγωνίζεται, στις γραμμές αυτές, άλλες γαλλικές αεροπορικές εταιρίες όπως η TAT, η Euralair, η Corsair, η AOM και η Air Liberté. Συνεπώς, ο υπ' αριθ. 10 όρος έχει σημασία για τον κλάδο αυτό των αεροπορικών μεταφορών. Το ίδιο ισχύει για τις μεταφορές που καλύπτονται από τον κανονισμό 2408/92, κατά το μέτρο που οι εθνικές αρχές, ανεξαρτήτως των υπό στενή έννοια δικαιωμάτων μεταφορών, αποφασίζουν, κατά το πέρασ

μιας τυπικής διαδικασίας εγκρίσεως, για τις λεπτομέρειες εφαρμογής του εν λόγω κανονισμού. Εξάλλου, οι προσφεύγουσες και οι υπέρ αυτών παρεμβαίνοντες προσήψαν ρητώς στις γαλλικές αρχές ότι εφάρμοσαν εσφαλμένως τον εν λόγω κανονισμό για να προστατεύσουν τα συμφέροντα της Air France και της Air Inter.

392 Προσθετόν ότι, μολονότι οι γαλλικές αρχές υποχρεούνται να μην παρέχουν προνομιακή μεταχείριση στην Air France ήδη δυνάμει της αρχής της απαγορεύσεως των διακρίσεων, η χρησιμότητα του υπ' αριθ. 10 όρου συνίσταται, όπως έχει ήδη εκτεθεί ανωτέρω (σκέψη 348), στο ότι παρέχει στην Επιτροπή τη δυνατότητα να προσφύγει απευθείας στο Δικαστήριο χωρίς να υποχρεούται προηγουμένως να κινήσει τη διαδικασία του άρθρου 93, παράγραφος 2, πρώτο εδάφιο, ή του άρθρου 169 της Συνθήκης.

393 Οι λοιπές προβληθείσες αιτιάσεις αφορούν τον κίνδυνο να εμποδίσουν οι γαλλικές αρχές, λόγω των στενών τους σχέσεων με την Air France, άλλες εταιρίες να ασκήσουν τα δικαιώματά τους μεταφορών. Συνεπώς, περιορίζονται στο να θέτουν υπό αμφισβήτηση τη δυνατότητα αποτελεσματικής εφαρμογής του υπ' αριθ. 10 όρου και, επομένως, δεν μπορούν να γίνουν δεκτές εντός του παρόντος πλαισίου (βλ., ανωτέρω, σκέψη 292).

394 Συνεπώς, οι αιτιάσεις που στρέφονται κατά του υπ' αριθ. 10 όρου εγκρίσεως πρέπει να απορριφθούν.

η) Επί του υπ' αριθ. 11 όρου εγκρίσεως

395 Υπενθυμίζεται ότι ο όρος αυτός υποχρεώνει τις γαλλικές αρχές να μεριμνούν «ώστε η Air France να μην εκμεταλλεύεται, κατά τη διάρκεια εφαρμογής του προγράμματος, μεταξύ της Γαλλίας και των άλλων χωρών του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου, μεγαλύτερο αριθμό τακτικών γραμμών από εκείνες που εκμεταλλευόταν το 1993 (89 γραμμές)».

Συνοπτική παράθεση της επιχειρηματολογίας των προσφευγουσών

- 396 Οι προσφεύγουσες φρονούν ότι ο όρος αυτός είναι αλυσιτελής, καθόσον καθορίζει ανώτατο όριο, το οποίο δεν απαγορεύει στην Air France να καθιερώσει νέα δρομολόγια και να σταματήσει άλλα. Εξάλλου, η Air France μπορεί να αυξήσει τον αριθμό των προορισμών που εξυπηρετεί πέραν του επιβληθέντος ορίου των 89, μέσω των «πλήρων μισθώσεων», και τον αριθμό των δρομολογίων που διασφαλίζει με αναχώρηση από τη Γαλλία ή με άφιξη στη Γαλλία, καθιερώνοντας μη απευθείας δρομολόγια τα οποία διέρχονται από άλλα κράτη μέλη ως προέκταση ορισμένων υφισταμένων γραμμών, επί παραδείγματι, μετατρέποντας τη γραμμή Λονδίνο-Παρίσι σε Λονδίνο-Παρίσι-Ρώμη. Η Air Inter έχει ήδη αρχίσει να εξυπηρετεί τους εντός Ευρώπης προορισμούς που εκμεταλλευόταν μέχρι τώρα η Air France, υπό την προοπτική της σχεδιαζόμενης για το 1997 συγχωνεύσεως. Κατά συνέπεια, η Air France είναι σε θέση να δημιουργήσει νέες γραμμές εντός του ορίου των 89. Κάθε φορά που η Air France επιθυμεί να δημιουργήσει νέα γραμμή, της αρκεί να εκχωρήσει μια από τις γραμμές που εξυπηρετεί στην Air Inter, γνωρίζοντας ότι το σύνολο των εντός Ευρώπης δραστηριοτήτων τους θα συγχωνευθεί εν πάση περιπτώσει το 1997.
- 397 Όσον αφορά την εκχώρηση γραμμών από την Air France προς την Air Inter, οι προσφεύγουσες υπενθυμίζουν τη γνώμη που εξέφρασε ο διευθυντής του ομίλου Air France, όπως περιλαμβάνεται σ' ένα άρθρο που δημοσιεύθηκε στον Τύπο τον Σεπτέμβριο του 1994. Από το άρθρο αυτό προκύπτει ότι η Air Inter θα αναλάβει ορισμένες γραμμές της Air France εντός των δύο επομένων ετών: η Air Inter θα πρέπει να εκμεταλλεύεται υπό την επωνυμία της τις πτήσεις προς τις χώρες του Μάγκρεμπ, την Ιβηρική Χερσόνησο, τη Μεγάλη Βρετανία και την Ιρλανδία. Οι διευθύνοντες του ομίλου κρίνουν ότι έχουν όλη την ευχέρεια να προβαίνουν σ' αυτές τις μεταβολές επωνυμιών, καθόσον η Air Inter δεν καλύπτεται από τέτοιους περιορισμούς μεταφορικής ικανότητας.
- 398 Τέλος, οι προσφεύγουσες σημειώνουν ότι συλλεγείσες από τον Official Airline Guide στατιστικές εμφανίζουν ότι η Air France δεν εκμεταλλευόταν παρά μόνον 64 γραμμές εντός του ΕΟΧ τον Μάιο του 1994. Κατά συνέπεια, το γεγονός ότι η Επιτροπή δέχθηκε τον περιορισμό του δικτύου της Air France σε 89 δρομολόγια επιτρέπει στην εταιρία να δημιουργήσει 25 επιπλέον γραμμές μεταξύ της Γαλλίας και άλλων κρατών του ΕΟΧ. Εξάλλου, ο υπ' αριθ. 10 όρος δεν καλύπτει ούτε τα δρομολόγια εντός της Γαλλίας ούτε αυτά μεταξύ δύο κρατών του ΕΟΧ πλην της Γαλλίας.

399 Η Επιτροπή, η Γαλλική Δημοκρατία και η Air France αμφισβητούν το βάσιμο των αιτιάσεων αυτών.

Εκτίμηση του Πρωτοδικείου

400 Όσον αφορά τις «πλήρεις μισθώσεις» και την προέκταση των υφισταμένων γραμμών, διαπιστώνεται ότι η Επιτροπή ισχυρίστηκε, ενώπιον του Πρωτοδικείου, ότι αυτά τα δύο είδη μέτρων εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του υπ' αριθ. 11 όρου. Οι προσφεύγουσες έλαβαν γνώση της ερμηνείας αυτής χωρίς να την αμφισβητήσουν.

401 Όσον αφορά τη μνεία της Air Inter, αρκεί η υπόμνηση ότι η συμπεριφορά της εταιρίας αυτής, η οποία είναι ανεξάρτητη από την Air France όσο διαρκεί η αναδιάρθρωσή της, δεν ασκεί επιρροή εντός του παρόντος πλαισίου, κατά μείζονα λόγο εφόσον οι ισχυρισμοί σχετικά με την εκχώρηση γραμμών από την Air France στην Air Inter στηρίζονται σε άρθρο που δημοσιεύθηκε στον τύπο σε χρόνο μεταγενέστερο της εκδόσεως της προσβαλλομένης αποφάσεως.

402 Όσον αφορά το ότι ο όρος αυτός δεν καλύπτει τις εσωτερικές γραμμές της Γαλλίας καθώς και τις γραμμές μεταξύ των κρατών του ΕΟΧ πλην της Γαλλίας, αρκεί η υπόμνηση ότι η Επιτροπή βασίμως έκρινε ότι οι οικονομικές συνέπειες των γραμμών αυτών ήσαν ασήμαντες σε τέτοιο σημείο ώστε μπορούσαν να μη ληφθούν υπόψη εντός του παρόντος πλαισίου (βλ., ανωτέρω, σκέψη 370).

403 Όσον αφορά τη δυνατότητα της Air France να καθιερώσει νέα δρομολόγια και να σταματήσει άλλα, τηρώντας το ανώτατο όριο των 89 γραμμών, η Επιτροπή ισχυρίστηκε ορθώς ενώπιον του Πρωτοδικείου ότι δεν μπορούσε να έχει την πρόθεση να εμποδίσει την Air France να αντιδράσει στη ζήτηση της αγοράς, καθόσον τηρούσαν το σύνολο των όρων εγκρίσεως. Πράγματι, η υλοποίηση του σχεδίου αναδιάρθρωσεως που σκοπεύει να ανακτήσει η Air France τη χρηματοοικονομική της βιωσιμότητα και την ανταγωνιστικότητά της θα διακυβευόταν αν δεν υπήρχε αυτή η ευελιξία.

404 Τέλος, κατά το μέτρο που υποστηρίχθηκε ότι η Air France δεν εκμεταλλευόταν παρά 64 γραμμές εντός του ΕΟΧ τον Μάιο του 1994 και ότι, ως εκ τούτου, το γεγονός ότι η Επιτροπή επέτρεψε την ύπαρξη δικτύου 89 γραμμών παρέσχε στην Air France τη δυνατότητα να δημιουργήσει 25 επιπλέον γραμμές, το Πρωτοδικείο εκτιμά ότι η Επιτροπή δεν υπερέβη τα όρια της ευρείας διακριτικής της ευχέρειας λαμβάνοντας υπόψη τον αριθμό των γραμμών που η Air France εκμεταλλευόταν το 1993, ακριβώς όπως περιόρισε, με τους υπ' αριθ. 8 και 12 όρους εγκρίσεως, την προσφορά της Air France και αυτή της Air Charter στο επίπεδο που είχαν φθάσει το 1993.

405 Συνεπώς, οι αιτιάσεις που στρέφονται κατά του υπ' αριθ. 11 όρου εγκρίσεως δεν μπορούν να γίνουν δεκτές.

ι) Επί του υπ' αριθ. 12 όρου εγκρίσεως

406 Υπενθυμίζεται ότι ο όρος αυτός υποχρεώνει τις γαλλικές αρχές «να περιορίσ[ουν], κατά τη διάρκεια εφαρμογής του προγράμματος, την προσφορά της Air Charter στο επίπεδο του 1993 (3 047 θέσεις και 17 αεροπλάνα), με δυνατότητα ετήσιας αύξησης που αντιστοιχεί στον ρυθμό ανάπτυξης της αγοράς».

Συνοπτική παράθεση της επιχειρηματολογίας των προσφευγουσών

407 Οι προσφεύγουσες υποστηρίζουν ότι ο περιορισμός της προσφοράς της Air Charter είναι αλυσιτελής. Η Air Charter δεν είναι αερομεταφορέας, αλλ' ακριβέστερα εμπορικό πρακτορείο του οποίου η δραστηριότητα συνίσταται στη ναύλωση πτήσεων charter για τους ταξιδιωτικούς πράκτορες. Από τα 17 αεροπλάνα που εκμεταλλευόταν η Air Charter το 1993, μόνον οκτώ ανήκαν στον όμιλο Air France και εννέα είχαν μισθωθεί. Οι συμβάσεις μισθώσεως έληξαν εντός του 1995. Ο περιορισμός της προσφοράς προτάθηκε από τις γαλλικές αρχές και έγινε δεκτός από την Επιτροπή σε χρόνο κατά τον οποίο η Air Charter είχε ήδη πληροφορήσει τους εκμισθωτές ότι δεν θα ανανέωνε τις συμβάσεις της μισθώσεως. Συνεπώς, έχει επιτραπεί στην Air Charter να προσθέσει στον

στόλο της έως εννέα αεροπλάνα προς αντικατάσταση των προηγούμενων και, συνεπώς, εν δυνάμει να αυξήσει τη μεταφορική της ικανότητα από 20 σε 25 % σε αγορά όπου υπάρχει ήδη έντονος ανταγωνισμός. Οι εκμισθωτές, οι οποίοι αποκτούν εκ νέου την κατοχή εννέα αεροπλάνων, ανταγωνίζονται κατ' ανάγκη την Air Charter η οποία, ως δικαιούχος της ενισχύσεως, θα είναι σε θέση με μισθώσει τα αεροπλάνα της σε ταξιδιωτικούς πράκτορες σε τεχνητώς χαμηλές τιμές.

408 Οι προσφεύγουσες προσθέτουν ότι το Πρόγραμμα δεν προβλέπει μέτρα αναδιαρθρώσεως της Air Charter και ότι αυτή θα λάβει παρά τούτα μέρος της ενισχύσεως. Κατά συνέπεια, ο περιορισμός της προσφοράς αποτέλεσε ανοιχτή πρόσκληση προς μια επιχορηγούμενη από το κράτος εταιρία, που δεν υπόκειται στα μέτρα αναδιαρθρώσεως, να χρησιμοποιήσει την ενίσχυση για να διπλασιάσει τον στόλο της και, εν πάση περιπτώσει, να αυξήσει την προσφορά στη γαλλική αγορά των πτήσεων charter.

409 Το Ηνωμένο Βασίλειο φρονεί ότι η Air France ή η Air Charter έπρεπε να αναλάβουν δέσμευση κατά την οποία η Air Charter δεν θα αγόραζε παρά τον αριθμό των αεροσκαφών που είναι αναγκαία για την αντικατάσταση της μεταφορικής ικανότητας που απώλεσε λόγω αυτής της μη ανανεώσεως των μισθώσεων.

410 Η Επιτροπή, η Γαλλική Δημοκρατία και η Air France αμφισβητούν το βάσιμο των αιτιάσεων αυτών.

Εκτίμηση του Πρωτοδικείου

411 Όσον αφορά τον κίνδυνο να προσφέρει η Air Charter τεχνητώς χαμηλές τιμές, αρκεί η υπόμνηση ότι η εταιρία αυτή, η οποία ελέγχεται από την Air France κατά ποσοστό άνω του 50 %, πρέπει να τηρεί τον υπ' αριθ. 9 όρο εγκρίσεως, ο οποίος της απαγορεύει να προτείνει ναύλους κατώτερους από εκείνους που ζητούν οι ανταγωνιστές της για ισοδύναμη προσφορά. Κατά συνέπεια, η

Επιτροπή μporούσε να κρίνει ότι η Air Charter θα διαχειριστεί την προσφορά της, όπως κάθε εμπορική επιχείρηση, βάσει των αναγκών της αγοράς και μόνον.

- 412 Διαπιστώνεται στη συνέχεια ότι ο υπ' αριθ. 12 όρος, καθόσον απαγορεύει κάθε εξέλιξη της προσφοράς της Air Charter άνω του επιπέδου του 1993, εκτός αν αναπτυχθεί η αγορά, δεν έχει ως αποτέλεσμα την έγκριση του διπλασιασμού του στόλου τον οποίο εκμεταλλεύεται η εταιρία. Όπως υπογράμμισε η Επιτροπή ενώπιον του Πρωτοδικείου, τίποτε δεν την υποχρέωνε να επιβάλει στην Air Charter είτε να ανανεώσει τις συμβάσεις μισθώσεως τις οποίες μόλις είχε καταγγείλει για λόγους εμπορικούς και χρηματοοικονομικούς, είτε να μην αντικαταστήσει τα αεροπλάνα των οποίων οι συμβάσεις μισθώσεως μόλις είχαν λήξει, πράγμα το οποίο θα έθετε την Air Charter σε δυσμενή θέση μειώνοντας άνω του 50 % τον στόλο τον οποίο εκμεταλλεύεται.
- 413 Καθόσον υποστηρίχθηκε ότι η Air Charter λαμβάνει τμήμα της ενισχύσεως μολοντί το Πρόγραμμα δεν προβλέπει κανένα μέτρο αναδιαρθρώσεως για την εταιρία αυτή, αρκεί η διαπίστωση ότι το σχέδιο αναδιαρθρώσεως της Air France καλύπτει πράγματι τον τομέα πτήσεων charter του ομίλου Air France (σ. 22 του σχεδίου) και ότι, εν πάση περιπτώσει, ο υπ' αριθ. 6 όρος εγκρίσεως απαγορεύει κάθε χρήση της ενισχύσεως για σκοπούς άλλους από αυτούς της αναδιαρθρώσεως.
- 414 Κατά συνέπεια, οι αιτιάσεις που στρέφονται κατά του υπ' αριθ. 12 όρου εγκρίσεως πρέπει να απορριφθούν.

ια) Επί του υπ' αριθ. 13 όρου εγκρίσεως

- 415 Υπενθυμίζεται ότι ο όρος αυτός υποχρεώνει τις γαλλικές αρχές «να [εγγυηθούν] ότι κάθε εκχώρηση αγαθών και παροχή υπηρεσιών από πλευράς Air France προς όφελος της Air Charter θα αντικατοπτρίζει τις τιμές της ελεύθερης αγοράς».

Συνοπτική παράθεση της επιχειρηματολογίας των προσφευγουσών

- 416 Οι προσφεύγουσες φρονούν ότι ο όρος αυτός είναι αλυσιτελής. Αφενός, είναι αδύνατο να τεθεί σε εφαρμογή διότι η έννοια των «τιμών της ελεύθερης αγοράς» είναι ασαφής και διότι ο όρος αυτός απαιτεί να μεταχειρίζεται η Air France μία από τις θυγατρικές της — της οποίας ο πρόεδρος έχει οριστεί διευθυντής των επιχειρήσεων της Air France στη Γαλλία — σαν να μη συνδεόταν με αυτή, χορηγώντας της συγχρόνως μέρος της ενισχύσεως. Εξάλλου, ο όρος αυτός δεν σκοπεί στον έλεγχο της πωλήσεως αγαθών και της παροχής υπηρεσιών από την Air Charter στην Air France. Συνεπώς, οι πωλήσεις αυτές δεν χρειάζεται να αντικατροπτρίζουν τις τιμές της ελεύθερης αγοράς.
- 417 Η Επιτροπή αμφισβητεί το βάσιμο των αιτιάσεων αυτών.

Εκτίμηση του Πρωτοδικείου

- 418 Κατά το μέτρο που οι αιτιάσεις αυτές περιορίζονται στο να θέτουν υπό αμφισβήτηση μόνο την αποτελεσματική εφαρμογή του υπ' αριθ. 13 όρου, αρκεί η υπόμνηση ότι δεν μπορούν να ληφθούν υπόψη εντός του παρόντος πλαισίου (βλ., ανωτέρω, σκέψη 292).
- 419 Καθόσον υπογραμμίστηκε ότι ο όρος αυτός δεν αφορούσε ούτε την πώληση αγαθών ούτε την παροχή υπηρεσιών από την Air Charter στην Air France, διαπιστώνεται ότι η Επιτροπή ισχυρίστηκε ενώπιον του Πρωτοδικείου, χωρίς ουδείς να αντιλέξει, ότι η Air Charter δεν παρέδιδε σημαντικά αγαθά ούτε παρείχε σημαντικές υπηρεσίες στην Air France. Εξάλλου, οι προσφεύγουσες της υποθέσεως T-371/94 δέχθηκαν, στο πλαίσιο του υπ' αριθ. 12 όρου εγκρίσεως, ότι η Air Charter δεν ήταν αερομεταφορέας, αλλ' ακριβέστερα εμπορικό πρακτορείο του οποίου η δραστηριότητα συνίστατο στη ναύλωση πτήσεων charter για στους ταξιδιωτικούς πράκτορες και το οποίο διέθετε προσωπικό 40 περίπου υπαλλήλων, χωρίς μηχανικούς ούτε ιπτάμενο προσωπικό (σημείο 234 του

δικογράφου της προσφυγής της υποθέσεως Τ-371/94). Υπό τις συνθήκες αυτές, η Επιτροπή ορθώς δεν έλαβε υπόψη της τις οικονομικές συνέπειες τέτοιων μεταβιβάσεων ή παροχών υπηρεσιών.

- 420 Συνεπώς, οι αιτιάσεις που στρέφονται κατά του υπ' αριθ. 13 όρου εγκρίσεως δεν μπορούν να γίνουν δεκτές.

ιβ) Επί των υπ' αριθ. 15 και 16 όρων εγκρίσεως

- 421 Υπενθυμίζεται ότι οι όροι αυτοί υποχρεώνουν τις γαλλικές αρχές

— «να συνεχίσ[ουν] την τροποποίηση, το συντομότερο δυνατόν και σε συνεννόηση με τον Οργανισμό Αερολιμένων Παρισιού, των κανόνων κατανομής της κυκλοφορίας για το σύστημα αερολιμένων Παρισιού, κατά τρόπο σύμφωνο προς την απόφαση της Επιτροπής της 27ης Απριλίου 1994 σχετικά με το άνοιγμα του δρομολογίου Orly-Λονδίνο» και

— «να φροντίσ[ουν] ώστε οι αναγκαίες εργασίες για την αναδιαμόρφωση των δύο αεροσταθμών του Orly, οι οποίες εκτελούνται από τον Οργανισμό Αερολιμένων Παρισιού, καθώς και μια ενδεχόμενη συμφόρηση του ενός ή του άλλου από τους δύο αεροσταθμούς, να μην διαταράσσουν τους όρους ανταγωνισμού εις βάρος των εταιριών που τους χρησιμοποιούν».

Συνοπτική παράθεση της επιχειρηματολογίας των προσφευγουσών

- 422 Οι προσφεύγουσες παρατηρούν ότι ο υπ' αριθ. 15 όρος αποτελεί απλώς παρωδία, δεδομένου ότι οι γαλλικές αρχές δεν έχουν, προφανώς, την πρόθεση να τηρήσουν την απόφαση της 27ης Απριλίου 1994, όπως αποδεικνύει η θέσπιση, από τον Μάιο του 1994, κανόνων για την απονομή δικαιωμάτων μεταφορών εντός του συστήματος αερολιμένων Παρισιού, παραβιάζοντας καταφανώς την

κοινοτική νομοθεσία. Οι προσφεύγουσες προσθέτουν ότι, ενώ η προσβαλλομένη απόφαση επέτρεπε στην Air France να λάβει την πρώτη δόση της ενισχύσεως αμέσως, ο υπ' αριθ. 15 όρος απαιτούσε την κατάργηση του ανταγωνιστικού πλεονεκτήματος της Air France που απορρέει από τους κανόνες κατανομής της κυκλοφορίας για το σύστημα αερολιμένων Παρισιού σε χρόνο που προσδιορίζεται αποκλειστικώς από τη φράση «το συντομότερο δυνατόν».

- 423 Οι προσφεύγουσες υπογραμμίζουν ότι ο υπ' αριθ. 16 όρος αποτελεί φενάκη, δεδομένου ότι παραβιάστηκε πριν ακόμη επιβληθεί, λόγω των εισαγόντων δυσμενή διάκριση όρων που διέπουν τη μεταφορά όλων των γαλλικών εταιριών που δεν ανήκουν στο όμιλο Air France από το Orly Ouest στο Orly Sud και τη συγκέντρωση της Air France και της Air Inter στο Orly Ouest, οι οποίοι καθορίστηκαν πριν από την έκδοση της αποφάσεως. Πράγματι, ο Οργανισμός Αερολιμένων Παρισιού και η Air France βρίσκονται αμφότεροι υπό την εποπτεία του Υπουργείου Μεταφορών. Τέτοιες όμως οργανικές σχέσεις αντιβαίνουν στις συνδυασμένες διατάξεις των άρθρων 90 και 86 της Συνθήκης, λόγω του εγγενούς κινδύνου δυσμενούς διακρίσεως που απορρέει εντεύθεν. Το σχέδιο αναδιοργάνωσης των αεροσταθμών του Orly έχει εκπονηθεί έτσι ώστε καθιστά την έναρξη παροχής νέων υπηρεσιών εκ μέρους των ανταγωνιστριών της Air Inter από το Orly Sud δυσχερή και δαπανηρή. Κατά συνέπεια, μόνο με ριζική τροποποίηση του σχεδίου θα μπορούσε να αποφευχθεί η διάκριση εις βάρος των ανταγωνιστών της Air France.

- 424 Γενικώς, οι προσφεύγουσες υποστηρίζουν, όσον αφορά τους όρους αυτούς, ότι δέσμευση με αντικείμενο την τήρηση της νομοθεσίας δεν μπορεί να θεωρηθεί ως επαρκές αντιστάθμισμα των δευτερογενών αποτελεσμάτων της ενισχύσεως, δεδομένου ότι οι γαλλικές αρχές οφείλουν, εν πάση περιπτώσει, να τηρούν τον νόμο.

- 425 Η Επιτροπή αμφισβητεί το βάσιμο των αιτιάσεων αυτών.

Εκτίμηση του Πρωτοδικείου

- 426 Διαπιστώνεται ότι οι αιτιάσεις που στρέφονται κατά των υπ' αριθ. 15 και 16 όρων περιορίζονται στο να υπογραμμίζουν ότι οι όροι αυτοί είναι και αλυσιτελείς και ανώφελοι. Συνεπώς, αρκεί η υπόμνηση, αφενός, ότι οι αιτιάσεις που σκοπούν να θέσουν υπό αμφισβήτηση απλώς και μόνον την αποτελεσματική

εφαρμογή ενός όρου για την έγκριση της ενισχύσεως δεν μπορούν να ληφθούν υπόψη εντός του παρόντος πλαισίου (βλ., ανωτέρω, σκέψη 292) και, αφετέρου, ότι, έστω και αν υποθεθεί ότι οι γαλλικές αρχές υποχρεούνται ήδη, δυνάμει άλλων διατάξεων του κοινοτικού δικαίου, να τηρούν τις υποχρεώσεις που περιλαμβάνονται στους υπ' αριθ. 15 και 16 όρους εγκρίσεως, η χρησιμότητα των όρων αυτών συνίσταται στο ότι παρέχεται στην Επιτροπή η δυνατότητα να προσφύγει απευθείας στο Δικαστήριο χωρίς να υποχρεούται να κινήσει προηγουμένως τη διοικητική διαδικασία (βλ., ανωτέρω, σκέψη 348).

427 Κατά συνέπεια, οι αιτιάσεις που στρέφονται κατά των υπ' αριθ. 15 και 16 όρων εγκρίσεως πρέπει να απορριφθούν.

428 Δεδομένου ότι καμία από τις αιτιάσεις που στρέφονται κατά των όρων εγκρίσεως δεν έγινε δεκτή, πρέπει να απορριφθεί οριστικώς η αιτίαση περί του ότι η Επιτροπή επέλεξε εσφαλμένη μέθοδο για την εξέταση του αντικτύπου της ενισχύσεως στο κοινό συμφέρον (βλ., ανωτέρω, σκέψεις 295 και 296).

429 Από τα ανωτέρω προκύπτει ότι, υπό την επιφύλαξη των σκέψεων 238 έως 280, ανωτέρω, πρέπει να απορριφθούν όλες οι αιτιάσεις που αντλούνται από το ότι η Επιτροπή υπέπεσε σε σφάλματα κρίνοντας ότι η ενίσχυση προορίζεται για τη διευκόλυνση της αναπτύξεως ορισμένης οικονομικής δραστηριότητας, χωρίς να αλλοιώνει τους όρους των εμπορικών συναλλαγών σε βαθμό αντιβαίνοντα προς το κοινό συμφέρον, πρέπει να απορριφθούν. Κατά το μέτρο αυτό, οι προσφεύγουσες και οι υπέρ αυτών παρεμβαίνοντες ήσαν σε θέση να προασπίσουν τα δικαιώματά τους και το Πρωτοδικείο να ασκήσει τον δικαστικό του έλεγχο. Κατά συνέπεια, και πλην των όσων αφορούν την εκτίμηση των αποτελεσμάτων της ενισχύσεως επί της ανταγωνιστικής θέσεως της Air France από πλευράς του δικτύου των εκτός ΕΟΧ γραμμών της και της οικείας αεροπορικής συγκοινωνίας τροφοδοτήσεως, η προσβαλλομένη απόφαση είναι, κατά τούτο, σύμφωνη με τις επιταγές του άρθρου 190 της Συνθήκης και, επομένως, η αιτίαση που αντλείται από την ανεπαρκή αιτιολογία πρέπει να απορριφθεί.

Ως προς τις αιτιάσεις που αντλούνται από τα σφάλματα στα οποία υπέπεσε η Επιτροπή καταλήγοντας ότι το σχέδιο αναδιαρθρώσεως είναι ικανό να αποκαταστήσει την οικονομική βιωσιμότητα της Air France

Επί της προβαλλομένης γενικής ανεπαρκείας του σχεδίου αναδιαρθρώσεως

— Συνοπτική παράθεση της επιχειρηματολογίας των διαδίκων

430 Οι προσφεύγουσες και οι υπέρ αυτών παρεμβαίνοντες επικρίνουν, γενικώς, την ανεπάρκεια και την ασάφεια του σχεδίου αναδιαρθρώσεως. Στο πλαίσιο αυτό, η προσφεύγουσα της υποθέσεως T-394/94 υποστηρίζει ότι η Επιτροπή δεν εξέθεσε προσηκόντως, στην προσβαλλομένη απόφαση, κατά πόσο η ενίσχυση ήταν αναγκαία για τη χρηματοδότηση των αορίστων και ακαταλλήλων προτάσεων που περιλαμβάνονταν στο σχέδιο αναδιαρθρώσεως και της προσάπτει ότι δεν επέμεινε να της υποβληθεί ένα σχέδιο με ακριβείς λεπτομέρειες ως προς τα μέτρα που είναι αναγκαία για την αποκατάσταση της βιωσιμότητας της Air France. Οι προσφεύγουσες και των δύο υποθέσεων προσάπτουν στην Επιτροπή ότι παρέλειψε να αιτιολογήσει επαρκώς την προσβαλλομένη απόφαση, λόγω του ότι δεν έλαβε υπόψη της τις παρατηρήσεις που υπέβαλαν οι τρίτοι κατά τη διοικητική διαδικασία.

431 Αντιθέτως, η Επιτροπή φρονεί ότι η προσβαλλομένη απόφαση είναι αρκούντως αιτιολογημένη επί του σημείου αυτού. Ως προς την ουσία, η Επιτροπή ισχυρίζεται ότι εκτίμησε την εσωτερική συνοχή και αποτελεσματικότητα του σχεδίου αναδιαρθρώσεως χωρίς να υποπέσει σε σφάλματα εκτιμήσεως ή νομικά σφάλματα.

— Εκτίμηση του Πρωτοδικείου

432 Το Πρωτοδικείο φρονεί ότι πρέπει, πρώτον, να ελεγχθεί αν η προσβαλλομένη απόφαση είναι επαρκώς αιτιολογημένη όσον αφορά το σχέδιο αναδιαρθρώσεως που εκπόνησε και υπέβαλε η Air France, τούτο δε ιδίως υπό το πρίσμα των

ουσιωδών αιτιάσεων που προέβαλαν οι ενδιαφερόμενοι κατά τη διοικητική διαδικασία (βλ., ανωτέρω, σκέψη 96).

433 Συναφώς, διαπιστώνεται ότι οι ενδιαφερόμενοι αυτοί δήλωσαν, κατά τη διοικητική διαδικασία, ότι το σχέδιο αναδιαρθρώσεως, λόγω του ότι ήταν ακατάλληλο, ανεπαρκές και υπερβολικά ασαφές, δεν ήταν ικανό να αποκαταστήσει τη βιωσιμότητα της Air France. Το σχέδιο αυτό είναι ακόμη λιγότερο αυστηρό από το προηγούμενο σχέδιο, το «PRE 2», το οποίο είχε ήδη θεωρηθεί τον Αύγουστο του 1992 ως ανεπαρκές. Το παρόν σχέδιο δεν περιλαμβάνει τα μέτρα που είναι αναγκαία για την Air France, αλλά μόνον αυτά που είναι αποδεκτά για τη Γαλλία, δεδομένου ότι το «PRE 2», το οποίο ήταν πιο αυστηρό από το επίδικο σχέδιο, αποσύρθηκε λόγω της κοινωνικής αντιδράσεως. Εξάλλου, η Επιτροπή όφειλε να λάβει υπόψη της, εντός του πλαισίου αυτού, όλα τα σχέδια αναδιαρθρώσεως που επιχείρησε να θέσει σε εφαρμογή η Air France στο παρελθόν, τα οποία απέτυχαν όλα λόγω της πολιτικής καταστάσεως και της ισχύος των συνδικαλιστικών οργανώσεων.

434 Οι ενδιαφερόμενοι υπογράμμισαν ότι το σχέδιο αναδιαρθρώσεως δεν θα είχε καμία πιθανότητα επιτυχίας αν δεν ήταν δυνατό να απολυθούν οι υπεράριθμοι εργαζόμενοι, να μειωθούν οι μισθοί και να επιβληθούν στο προσωπικό βελτιώσεις της παραγωγικότητας. Ο μόνος όμως ρεαλιστικός τρόπος μείωσης των δαπανών της Air France, δηλαδή η αύξηση της παραγωγικότητας του προσωπικού, σχεδιάζεται επί εθελοντικής βάσεως. Συνεπώς, είναι εξαιρετικά απίθανο να επιτευχθεί η προδιαγραφείσα βελτίωση της παραγωγικότητας κατά 30 %. Το σχέδιο δεν προβλέπει καμία μείωση των κεκτημένων πλεονεκτημάτων των μισθωτών της Air France. Αναφέρεται μόνο στη μείωση των θέσεων κατά 5 000 εντός τριών ετών, ενώ η Lufthansa κατάργησε 8 000 θέσεις εντός δύο ετών και η British Airways 4 000 εντός ενός έτους. Εξάλλου, το σχέδιο δεν λαμβάνει υπόψη την κρίση πλεονάζουσας μεταφορικής ικανότητας στον τομέα των κοινοτικών αεροπορικών μεταφορών· προβλέπει μάλιστα αύξηση του στόλου και της μεταφορικής ικανότητας.

435 Οι ενδιαφερόμενοι προσέθεσαν ότι το ποσό των 20 δισεκατομμυρίων FF που προβλέπει το σχέδιο ως κρατική ενίσχυση δεν ήταν σαφές. Παραπέμποντας σε άρθρο που δημοσιεύθηκε στον τύπο, οι ενδιαφερόμενοι επισήμαναν ότι υπήρχαν ενδείξεις ελλείψεως διαφανεσίας στην τήρηση των λογιστικών βιβλίων της Air France. Η Επιτροπή θα έπρεπε να μερμνήσει ώστε οι λογαριασμοί της Air France να μην αποκρύπτουν τίποτε συναφώς. Εξάλλου, ο πρόεδρος της Air

France δήλωσε τον Φεβρουάριο του 1994, σε άρθρο που δημοσιεύθηκε στον Τύπο, ότι η εταιρία έπρεπε να λάβει 8 δισεκατομμύρια FF στο τέλος του Μαρτίου· στο πλαίσιο του PRE 2, είχε συζητηθεί το ποσό των 5 δισεκατομμυρίων FF.

436 Τέλος, το σχέδιο αναδιαρθρώσεως δεν αναφέρει ποτέ τον όμιλο Air France και δεν επιβάλλει κανέναν περιορισμό σε ολόκληρο τον όμιλο. Το σχέδιο αφορά μόνον την Air France και δεν αναφέρει τις μελλοντικές προθέσεις του ομίλου όσον αφορά την Air Inter. Η Air Inter όμως έχει επίσης ανάγκη αναδιαρθρώσεως. Επομένως, η Επιτροπή θα έπρεπε να μεριμνήσει ώστε το σχέδιο να καλύπτει ωσαύτως τις δραστηριότητες της Air Inter και της Air Charter.

437 Ενόψει των παρατηρήσεων αυτών, το Πρωτοδικείο υπενθυμίζει ότι, στην προ-σβαλλομένη απόφαση, η Επιτροπή εκθέτει το ιστορικό των διαφόρων σχεδίων αναδιαρθρώσεως που υιοθέτησε η Air France για να αντιμετωπίσει τα χρηματοοικονομικά της προβλήματα. Έτσι, τον Σεπτέμβριο του 1991 η Air France υιοθέτησε ένα πρώτο σχέδιο αναδιαρθρώσεως («CAP'93»), το οποίο προέβλεπε μεταξύ άλλων εισφορά κεφαλαίου ύψους 5,8 δισεκατομμυρίων FF. Τον Οκτώβριου του 1992, αφού διαπίστωσε την περαιτέρω επιδείνωση της χρηματοοικονομικής του καταστάσεως, ο όμιλος Air France υιοθέτησε δεύτερο σχέδιο αναδιαρθρώσεως («PRE 1»), το οποίο, ωστόσο, κατά τους πρώτους μήνες του 1993 αποδείχθηκε ακατάλληλο για την ανόρθωση της καταστάσεως του ομίλου και, συνεπώς, εγκαταλείφθηκε. Τον Σεπτέμβριο του 1993 προτάθηκε τρίτο σχέδιο («PRE 2»), αλλά κατόπιν, λόγω της απορρίψεώς του από τις συνδικαλιστικές οργανώσεις, αποσύρθηκε και αντικαταστάθηκε με το Πρόγραμμα (EE L 254, σ. 74). Η Επιτροπή επισημαίνει ότι το επίδικο σχέδιο αναδιαρθρώσεως καταρτίστηκε από την Air France βάσει εγγράφου το οποίο συνέταξε ένας σύμβουλος, η εταιρία Lazard Frères, και το οποίο ωσαύτως καθόρισε το ποσό της αναδιαρθρώσεως κεφαλαίου που ήταν αναγκαίο για την αποκατάσταση της χρηματοοικονομικής δομής και της αποδοτικότητας της Air France. Η Επιτροπή εκθέτει ότι το σχέδιο, του οποίου ο στόχος έπρεπε να επιτευχθεί μεταξύ της 1ης Ιανουαρίου 1994 και της 31ης Δεκεμβρίου 1996, προβλέπει αύξηση της παραγωγικότητας της Air France κατά 30 % (EE L 254, σ. 75).

438 Στη συνέχεια η Επιτροπή περιγράφει και διευκρινίζει τα «θέματα» στα οποία «το πρόγραμμα επικεντρώνεται», δηλαδή τη μείωση των δαπανών και των χρηματοοικονομικών εξόδων (μέσω της μείωσης των επενδύσεων, της μείωσης των λειτουργικών δαπανών και της λήψεως μέτρων για την αύξηση της παραγωγικότητας, καθώς και της μείωσης των χρηματοοικονομικών επιβαρύνσεων), τη διαφορετική αντίληψη για το προϊόν και την καλύτερη χρησιμοποίηση των μέσων (ιδίως με πρωτοβουλίες μάρκετινγκ και βελτιώσεις στο επίπεδο του στόλου και

του δικτύου), την αναδιοργάνωση της εταιρίας και τη συμμετοχή των εργαζομένων. Η Επιτροπή προσθέτει ότι η εφαρμογή του σχεδίου θα χρηματοδοτηθεί μέσω της αύξησης του κεφαλαίου και της πώλησεως στοιχείων του ενεργητικού που δεν σχετίζονται με τις βασικές δραστηριότητες (ΕΕ L 254, σ. 75 και 76).

- 439 Όσον αφορά την εκτίμηση της βιωσιμότητας του σχεδίου αναδιαρθρώσεως, η Επιτροπή φρονεί ότι το σχέδιο περιλαμβάνει σειρά μέτρων που μαρτυρούν γνήσια βούληση αναδιαρθρώσεως της αεροπορικής εταιρίας. Η Επιτροπή αναγνωρίζει ιδιαίτερα τις μεγάλες προσπάθειες που καταβλήθηκαν στο κοινωνικό πεδίο (πάγωμα των μισθών, αναστολή των προαγωγών, διανομή δωρεάν μετοχών στους μισθωτούς ως αποζημίωση για τη μείωση των μισθών τους). Το ενδιαφερόμενο προσωπικό ενέκρινε το πρόγραμμα με δημοψήφισμα. Κατόπιν της εγκρίσεώς του από τις συνδικαλιστικές οργανώσεις, η Επιτροπή δηλώνει ότι είναι πεπεισμένη ότι τα κοινωνικά μέτρα μπορούν να εγκριθούν στο σύνολό τους και να εφαρμοσθούν επιτυχώς (ΕΕ L 254, σ. 82).
- 440 Εξάλλου, η Επιτροπή θεωρεί την αναδιάρθρωση της εταιρίας σε κέντρα κερδών, η οποία σκοπεύει στον εξορθολογισμό της λειτουργίας της, ως ένα από τα σοβαρά πλεονεκτήματα του σχεδίου. Η Επιτροπή φρονεί ότι η αύξηση της παραγωγικότητας που προβλέπεται στο σχέδιο θα έχει ως συνέπεια να βρεθεί η Air France στο επίπεδο του «καλού μέσου όρου» των άλλων αεροπορικών εταιριών, διευκρινίζοντας ότι βασίζει την ανάλυσή της σε σύγκριση των τιμών του δείκτη αποδοτικότητας ΕΡΚΤ. Αφού εξήγησε τη λειτουργία αυτής της μονάδας μετρήσεως, η Επιτροπή διαπιστώνει ότι η παραγωγικότητα της Air France θα αυξηθεί κατά 33,3 % στο χρονικό διάστημα της αναδιαρθρώσεως. Ο δείκτης τον οποίο θα επιτύχει η Air France το 1996 θα είναι ανώτερος από τον υπολογιζόμενο μέσον όρο των δεικτών που θα επιτύχουν οι άλλοι επτά μεγάλοι αερομεταφορείς της Ευρώπης (Lufthansa, British Airways, KLM, Alitalia, Iberia, SAS και Swissair). Συνοψίζοντας, η Επιτροπή κρίνει ότι το σχέδιο είναι ικανό να αποκαταστήσει την οικονομική και χρηματοοικονομική βιωσιμότητα της Air France, κατά μείζονα λόγο αφού η Γαλλική Κυβέρνηση ανέλαβε τις δεσμεύσεις ότι η διαχείριση της Air France θα πραγματοποιείται σύμφωνα με τις αρχές που ισχύουν για τις εμπορικές συναλλαγές και ότι θα αντιμετωπίζει την Air France ως συνήθη επιχείρηση (ΕΕ L 254, σ. 83).
- 441 Το Πρωτοδικείο φρονεί ότι το αιτιολογικό αυτό απαντά προσηκόντως στις παρατηρήσεις των ενδιαφερομένων και εμφανίζει επαρκώς τη συλλογιστική της Επιτροπής όσον αφορά τις γενικές πτυχές του σχεδίου αναδιαρθρώσεως. Συγκεκριμένα, αποδεικνύει ότι η Επιτροπή δεν αγνόησε τα προηγούμενα σχέδια αναδιαρθρώσεως, τα οποία δεν κατέστησαν δυνατή την ανόρθωση της καταστάσεως της Air France. Ειδικότερα, η Επιτροπή αναφέρει ότι το «PRE 2»

απέτυχε διότι δεν είχε γίνει δεκτό ούτε από το προσωπικό της Air France ούτε από τις συνδικαλιστικές οργανώσεις, ενώ το νέο σχέδιο έτυχε της εγκρίσεώς τους. Είναι προφανές ότι μόνον ένα υλοποιησιμο σχέδιο αναδιαρθρώσεως, έστω και αν είναι λιγότερο αυστηρό από ένα προηγούμενο μη υλοποιήσιμο, μπορεί να έχει πιθανότητες επιτυχίας. Κατά συνέπεια, η Επιτροπή δεν ήταν υποχρεωμένη να περιλάβει διεξοδικότερη αιτιολογία επί του σημείου αυτού.

442 Όσον αφορά το ζήτημα αν τα μέτρα που περιλαμβάνονται στο σχέδιο αναδιαρθρώσεως είναι επαρκή για την επίτευξη των επιδιωκόμενων στόχων του εξορθολογισμού και της μειώσεως των χρεών, η περιγραφή των σχεδιαζομένων μέτρων και η καθιέρωση του μηχανισμού ελέγχου τον οποίο μπορεί να διενεργεί η Επιτροπή βάσει των άρθρων 1 και 2 της προσβαλλομένης αποφάσεως αρκούν για να εκτεθεί, από πλευράς αιτιολογίας, ότι η Επιτροπή, αφενός, πιστεύει ότι είναι εφικτή η υλοποίηση του επιμάχου σχεδίου αναδιαρθρώσεως και, αφετέρου, επιφυλάσσει για τον εαυτό της τα μέτρα που έχει κρίνει ενδεδειγμένα σε περίπτωση διακυβεύσεως της υλοποιήσεως αυτής. Πράγματι, αν οι απαριθμούμενοι στο άρθρο 1 όροι δεν τηρηθούν, η Επιτροπή θα μπορεί να προσφύγει απευθείας στο Δικαστήριο δυνάμει του άρθρου 93, παράγραφος 2, δεύτερο εδάφιο, της Συνθήκης (βλ., ανωτέρω, σκέψη 348). Εξάλλου, το άρθρο 2 ορίζει ότι η πραγματική εφαρμογή του σχεδίου αναδιαρθρώσεως αποτελεί προϋπόθεση για την καταβολή της δεύτερης και τρίτης δόσεως της ενισχύσεως.

443 Ενόψει του πλαισίου αυτού στο οποίο εντάσσεται το σχέδιο αναδιαρθρώσεως, η Επιτροπή δεν ήταν υποχρεωμένη να παράσχει ειδικές εξηγήσεις σχετικά με τη σύγκριση του σχεδίου της Air France και των σχεδίων αναδιαρθρώσεως άλλων αεροπορικών εταιριών όπως η Lufthansa και η British Airways. Πράγματι, τα σχέδια αυτά αφορούσαν άλλες εταιρίες οι οποίες αναδιαρθρώθηκαν σε άλλα χρονικά διαστήματα.

444 Η αιτίαση που αντλείται από την έλλειψη διαφανείας στην τήρηση των λογιστικών βιβλίων της Air France δεν στηρίζεται σε καμία ένδειξη. Αρκείται απλώς σε μνεία ενός άρθρου που δημοσιεύθηκε στον τύπο, καλώντας συγχρόνως την Επιτροπή να μερμηνήσει ώστε οι λογαριασμοί της Air France να μην αποκρύπτουν τίποτε συναφώς. Συνεπώς, η Επιτροπή δεν ήταν υποχρεωμένη να αποφανθεί ρητώς επί του θέματος αυτού, αναφέροντας ιδίως αν ακολούθησε ή όχι την υπόδειξη αυτή.

- 445 Κατά το μέτρο που προβλήθηκε ο ισχυρισμός ότι το επίδικο σχέδιο αναδιαρθρώσεως δεν μπορούσε να περιορισθεί μόνον στην εταιρία Air France, αλλά έπρεπε να καλύπτει άλλες εταιρίες του ομίλου, αρκεί η επισήμανση ότι η Επιτροπή δεν μπορεί να επιβάλει σε ένα κράτος μέλος να καταρτίσει σχέδιο αναδιαρθρώσεως για μια εταιρία η οποία, κατά την άποψη του κράτους αυτού, δεν έχει ανάγκη αναδιαρθρώσεως. Ωστόσο, το ζήτημα αν και κατά πόσον η Επιτροπή, κατά την εξέταση και την έγκριση σχεδίου που αποσκοπεί στην αναδιάρθρωση μιας εταιρίας ανήκουσας σε όμιλο, πρέπει ενδεχομένως να λαμβάνει υπόψη τις λοιπές εταιρίες του ομίλου δεν ασκεί επιρροή για την αιτιολογία της προσβαλλομένης αποφάσεως ως προς την επάρκεια του επιμάχου σχεδίου αναδιαρθρώσεως, το οποίο περιορίζεται στην εταιρία Air France. Τα ζητήματα που αφορούν την εμπλοκή ολοκλήρου του ομίλου εξετάστηκαν ανωτέρω εντός διαφορετικού πλαισίου (σκέψεις 298 έως 324). Το ίδιο ισχύει για το ιδιάζον ζήτημα της μεταφορικής ικανότητας της Air France, το οποίο επίσης εξετάστηκε ειδικώς ανωτέρω (σκέψεις 357 έως 373).
- 446 Συνεπώς, η αιτιολογία του τμήματος αυτού της προσβαλλομένης αποφάσεως πρέπει να θεωρηθεί σύμφωνη με τις επιταγές του άρθρου 190 της Συνθήκης.
- 447 Όσον αφορά τις αιτιάσεις που αντλούνται, γενικώς, από την ανεπάρκεια και την ανακρίβεια του σχεδίου αναδιαρθρώσεως, αρκεί η υπόμνηση ότι η Επιτροπή έχει ευρεία διακριτική ευχέρεια κατά την εκτίμηση εντός σχεδίου που σκοπεί στην αναδιάρθρωση μιας επιχειρήσεως η οποία αντιμετωπίζει οικονομικές και χρηματοοικονομικές δυσχέρειες, εξάλλου δε η εκτίμηση αυτή αφορά συχνά απόρρητα στοιχεία στα οποία δεν μπορούν να έχουν πρόσβαση οι ανταγωνιστές της αναφερομένης επιχειρήσεως. Κατά συνέπεια, μόνο σε περίπτωση ιδιάζοντως προδήλου και σοβαρού σφάλματος της Επιτροπής κατά την εκτίμηση ενός τέτοιου σχεδίου μπορεί το Πρωτοδικείο να επικρίνει την έγκριση κρατικής ενισχύσεως προοριζομένης για τη χρηματοδότηση μιας τέτοιας αναδιαρθρώσεως. Εν προκειμένω όμως δεν αποδείχθηκε η ύπαρξη σφάλματος τέτοιας φύσεως. Ωστόσο, το Πρωτοδικείο υπενθυμίζει ότι δεν ήταν σε θέση να εξετάσει τους στόχους παραγωγικότητας που πρέπει να επιτύχει η Air France από πλευράς ειδικώς των εκτός ΕΟΧ αεροπορικών γραμμών, διότι η προσβαλλόμενη απόφαση είναι ανααιτιολόγητη ως προς το ζήτημα αυτό (βλ., ανωτέρω, σκέψη 280).
- 448 Υπό την τελευταία αυτή επιφύλαξη, οι αιτιάσεις που στρέφονται κατά της εκ μέρους της Επιτροπής εγκρίσεως του σχεδίου αναδιαρθρώσεως της Air France πρέπει να απορριφθούν.

449 Υπό τις συνθήκες αυτές, η αιτίαση με την οποία οι προσφεύγουσες της υποθέσεως T-371/94 ισχυρίζονται ότι το σχέδιο αυτό σκοπεύει, στην πραγματικότητα, όχι στην αποκατάσταση της βιωσιμότητας της Air France αλλά στην επίτευξη κυβερνητικών στόχων είναι νόμω και ουσία αβάσιμη.

Επί των λοιπών αιτιάσεων

450 Διαπιστώνεται ότι οι προσφεύγουσες και οι υπέρ αυτών παρεμβαίνοντες ισχυρίζονται ότι το σχέδιο αναδιαρθρώσεως της Air France κακώς δεν λαμβάνει υπόψη την εταιρία Air Inter, την εκ μέρους της Air France πώληση του μεγίστου αριθμού στοιχείων του ενεργητικού που δεν σχετίζονται με τις δραστηριότητες αεροπορικών μεταφορών και τη συνολική μείωση της μεταφορικής ικανότητας. Εξάλλου, το σχέδιο αυτό στηρίζεται σε μεγάλο βαθμό στον δείκτη ΕΡΚΤ, ο οποίος χρησιμεύει για τη μέτρηση της παραγωγικότητας της Air France, μολονότι αυτή η μονάδα μετρήσεως είναι ακατάλληλη προς τούτο. Εξάλλου, τα μέτρα που προβλέπει το σχέδιο αναδιαρθρώσεως της Air France είναι πολύ λιγότερο αυστηρά από αυτά που έχουν λάβει άλλες αεροπορικές εταιρίες.

451 Συναφώς, αρκεί η παραπομπή στα προεκτεθέντα, στο πλαίσιο της εξετάσεως άλλων αιτιάσεων, για να συναχθεί το συμπέρασμα ότι καμία από τις προαναφερθείσες αιτιάσεις που στρέφονται κατά του σχεδίου αναδιαρθρώσεως της Air France δεν μπορεί να γίνει δεκτή.

452 Καθόσον οι προσφεύγουσες και οι υπέρ αυτών παρεμβαίνοντες προσάπτουν στην Επιτροπή ότι κακώς επέτρεψε την αγορά 17 νέων αεροπλάνων ως στοιχείο του σχεδίου αναδιαρθρώσεως, το Πρωτοδικείο υπενθυμίζει ότι, λόγω της ελλείψεως αιτιολογίας ως προς τη χρηματοδότηση της επενδύσεως αυτής και ως προς τη νομική της φύση, δεν είναι σε θέση να εξετάσει την αιτίαση αυτή.

III — *Επί του λόγου ακυρώσεως που αντλείται από την παράβαση του άρθρου 155 της Συνθήκης*

- ⁴⁵³ Καθόσον η προσφεύγουσα της υποθέσεως T-394/94 υποστηρίζει ότι η Επιτροπή, παραλείποντας να εφαρμόσει ορθώς τα άρθρα 92 και 93 της Συνθήκης, παρέβη επίσης το άρθρο 155 της Συνθήκης, διαπιστώνεται ότι από την εξέταση των επί της ουσίας λόγων ακυρώσεως που προέβαλαν οι προσφεύγουσες και οι υπέρ αυτών παρεμβαίνοντες δεν προέκυψε κανένα σφάλμα εκτιμήσεως ή νομικό σφάλμα για την εφαρμογή των άρθρων 92 και 93. Εξάλλου, το άρθρο 155 της Συνθήκης σκοπεί στον καθορισμό, γενικώς, των αρμοδιοτήτων της Επιτροπής. Επομένως, δεν ευσταθεί ο ισχυρισμός ότι, κάθε φορά που η Επιτροπή παραβαίνει μια ειδική διάταξη της Συνθήκης, η παράβαση αυτή συνεπάγεται την παράβαση της γενικής διατάξεως του άρθρου 155. Συνεπώς, ο λόγος αυτός πρέπει, εν πάση περιπτώσει, να απορριφθεί.

IV — *Συμπεράσματα*

- ⁴⁵⁴ Από την εξέταση του συνόλου των τυπικών και των επί της ουσίας λόγων ακυρώσεως που προβλήθηκαν στο πλαίσιο των υπό κρίση διαφορών προέκυψε ότι η προσβαλλομένη απόφαση είναι ανατιολόγηση σε δύο σημεία, τα οποία αφορούν αντιστοίχως την αγορά 17 νέων αεροπλάνων αντί του ποσού των 11,5 δισεκατομμυρίων FF (βλ., ανωτέρω σκέψεις 84 έως 120) και την ανταγωνιστική θέση της Air France στο δίκτυο των εκτός ΕΟΧ γραμμών της μαζί με την αντίστοιχη αεροπορική συγκοινωνία τροφοδοτήσεως (βλ., ανωτέρω σκέψεις 238 έως 280). Το Πρωτοδικείο εκτιμά ότι τα δύο αυτά σημεία έχουν ουσιώδη σπουδαιότητα για τη γενική οικονομία της προσβαλλομένης αποφάσεως. Κατά συνέπεια, πρέπει να ακυρωθεί η απόφαση αυτή. Υπό τις συνθήκες αυτές, δεν είναι πλέον αναγκαίο να αποφανθεί το Πρωτοδικείο επί του αιτήματος της προσφεύγουσας της υποθέσεως T-394/94 να ζητήσει το Πρωτοδικείο την προσκόμιση όλων των σχετικών φακέλων και εγγράφων που έχει στη διάθεσή της η Επιτροπή.

Επί των δικαστικών εξόδων

- ⁴⁵⁵ Κατά το άρθρο 87, παράγραφος 2, του Κανονισμού Διαδικασίας, ο ηττηθείς διάδικος καταδικάζεται στα έξοδα, εφόσον υπήρχε σχετικό αίτημα του νικήσαντος διαδίκου. Δεδομένου ότι η Επιτροπή ηττήθηκε και οι προσφεύγουσες και οι παρεμβαίνουσες Maersk υπέβαλαν σχετικό αίτημα, πρέπει να καταδικαστεί η Επιτροπή στα δικαστικά έξοδα.
- ⁴⁵⁶ Δυνάμει του άρθρου 87, παράγραφος 4, του Κανονισμού Διαδικασίας, η Γαλλική Δημοκρατία, το Βασίλειο της Δανίας, το Ηνωμένο Βασίλειο, το Βασίλειο της Σουηδίας, το Βασίλειο της Νορβηγίας και η Air France θα φέρουν τα δικά τους δικαστικά έξοδα.

Για τους λόγους αυτούς,

ΤΟ ΠΡΩΤΟΔΙΚΕΙΟ (δεύτερο πενταμελές τμήμα)

αποφασίζει:

- 1) Συνεκδικάζει τις υποθέσεις T-371/94 και T-394/94 προς έκδοση κοινής απόφασης.
- 2) Ακυρώνει την απόφαση 95/653/ΕΚ της Επιτροπής, της 27ης Ιουλίου 1994, σχετικά με την κοινοποιηθείσα αύξηση κεφαλαίου της Air France.

3) Η Επιτροπή θα φέρει τα δικαστικά έξοδα, περιλαμβανομένων των εξόδων των παρεμβαινουσών Maersk Air I/S και Maersk Air Ltd.

4) Η Compagnie nationale Air France, η Γαλλική Δημοκρατία, το Βασίλειο της Δανίας, το Ηνωμένο Βασίλειο της Μεγάλης Βρετανίας και της Βόρειας Ιρλανδίας, το Βασίλειο της Σουηδίας και το Βασίλειο της Νορβηγίας θα φέρουν τα δικά τους δικαστικά έξοδα.

Bellamy

Lenaerts

Briët

Καλογερόπουλος

Potocki

Δημοσιεύθηκε σε δημόσια συνεδρίαση στο Λουξεμβούργο στις 25 Ιουνίου 1998.

Ο Γραμματέας

H. Jung

Ο Πρόεδρος

A. Καλογερόπουλος

Περιεχόμενα

Ιστορικό των προσφυγών και διαδικασίες	II - 2416
Διοικητική διαδικασία	II - 2416
Η προσβαλλομένη απόφαση	II - 2418
Ένδικες διαδικασίες	II - 2424
Αιτήματα των διαδίκων	II - 2426
Επί της ουσίας	II - 2428
I — Επί των λόγων ακυρώσεως που αντλούνται από την παράτυπη διεξαγωγή της διοικητικής διαδικασίας	II - 2429
Συνοπτική παράθεση της επιχειρηματολογίας των διαδίκων	II - 2429
Εκτίμηση του Πρωτοδικείου	II - 2434
Γενικότητες	II - 2434
Η ανακοίνωση της 3ης Ιουνίου 1994	II - 2437
Το χρονικό διάστημα εντός του οποίου εξετάστηκε η υπόθεση	II - 2439
Οι εξωτερικοί εμπειρογνώμονες	II - 2439
Το μεταφραστικό σφάλμα	II - 2440
Η συμμετοχή των λοιπών κρατών μελών	II - 2441
Συμπεράσματα	II - 2441
II — Επί των λόγων ακυρώσεως που αντλούνται από σφάλματα εκτίμησης και νομικά σφάλματα στα οποία υπέπεσε η Επιτροπή κατά παράβαση του άρθρου 92, παράγραφος 3, στοιχείο γ', της Συνθήκης και του άρθρου 61, παράγραφος 3, στοιχείο γ', της Συμφωνίας για τον ΕΟΧ	II - 2442
Γενικότητες	II - 2442
Επί των λόγων ακυρώσεως που αντλούνται από την παραβίαση της εφαρμοστέας στον τομέα των κρατικών ενισχύσεων αρχής της αναλογικότητας	II - 2443
A — Επί της αιτιάσεως ότι κακώς η Επιτροπή επέτρεψε στην Air France να αγοράσει 17 νέα αεροπλάνα	II - 2444
Συνοπτική παράθεση της επιχειρηματολογίας των διαδίκων	II - 2444
Εκτίμηση του Πρωτοδικείου	II - 2446
B — Επί της αιτιάσεως ότι κακώς η Επιτροπή επέτρεψε τη χρηματοδότηση των εξόδων εκμεταλλεύσεως και των επιχειρησιακών μέτρων της Air France	II - 2456
Συνοπτική παράθεση της επιχειρηματολογίας των διαδίκων	II - 2456
Εκτίμηση του Πρωτοδικείου	II - 2460
Γ — Επί της αιτιάσεως περί της εσφαλμένης κατατάξεως των τίτλων που εξέδωσε η Air France μεταξύ του 1989 και του 1993	II - 2463
Συνοπτική παράθεση της επιχειρηματολογίας των διαδίκων	II - 2463
Εκτίμηση του Πρωτοδικείου	II - 2467
	II - 2567

Δ — Επί της αιτιάσεως ότι η Επιτροπή εκτίμησε εσφαλμένως τον δείκτη δανειακής εξαρτήσεως της Air France	II - 2470
Συνοπτική παράθεση της επιχειρηματολογίας των διαδίκων	II - 2470
Εκτίμηση του Πρωτοδικείου	II - 2473
E — Επί της αιτιάσεως ότι κακώς η Επιτροπή παρέλειψε να απαιτήσει την πώληση στοιχείων του ενεργητικού της Air France που μπορούσαν να εκποιηθούν	II - 2477
Συνοπτική παράθεση της επιχειρηματολογίας των διαδίκων	II - 2477
Εκτίμηση του Πρωτοδικείου	II - 2485
Επί των αιτιάσεων που αντλούνται από σφάλματα στα οποία υπέπεσε η Επιτροπή κρίνοντας ότι η ενίσχυση προορίζεται για τη διευκόλυνση της αναπτύξεως ορισμένης οικονομικής δραστηριότητας, χωρίς να αλλοιώνει τους όρους των εμπορικών συναλλαγών σε βαθμό αντιβαίνοντα προς το κοινό συμφέρον .	II - 2493
A — Επί της αιτιάσεως ότι κακώς η Επιτροπή επέτρεψε ενίσχυση σκοπούσα στην ανάπτυξη όχι ορισμένης οικονομικής δραστηριότητας, αλλά μιας συγκεκριμένης επιχειρήσεως	II - 2493
Συνοπτική παράθεση της επιχειρηματολογίας των διαδίκων	II - 2493
Εκτίμηση του Πρωτοδικείου	II - 2494
B — Επί της αιτιάσεως ότι κακώς η Επιτροπή επέτρεψε ενίσχυση που αλλοιώνει τους όρους των εμπορικών συναλλαγών σε βαθμό αντιβαίνοντα προς το κοινό συμφέρον	II - 2495
Συνοπτική παράθεση της επιχειρηματολογίας των διαδίκων	II - 2495
Εκτίμηση του Πρωτοδικείου	II - 2502
1. Επί της αιτιολογίας	II - 2502
2. Επί του βασίμου	II - 2512
α) Επί του υπ' αριθ. 1 όρου εγκρίσεως	II - 2517
Συνοπτική παράθεση της επιχειρηματολογίας των προσφευγουσών	II - 2517
Εκτίμηση του Πρωτοδικείου	II - 2521
β) Επί του υπ' αριθ. 3 όρου εγκρίσεως	II - 2525
Συνοπτική παράθεση της επιχειρηματολογίας των προσφευγουσών	II - 2526
Εκτίμηση του Πρωτοδικείου	II - 2529
γ) Επί του υπ' αριθ. 6 όρου εγκρίσεως	II - 2532
Συνοπτική παράθεση της επιχειρηματολογίας των προσφευγουσών	II - 2532
Εκτίμηση του Πρωτοδικείου	II - 2533
δ) Επί του υπ' αριθ. 7 όρου εγκρίσεως	II - 2534
Συνοπτική παράθεση της επιχειρηματολογίας των προσφευγουσών	II - 2534

Εκτίμηση του Πρωτοδικείου	II - 2534
ε) Επί του υπ' αριθ. 8 όρου εγκρίσεως	II - 2535
Συνοπτική παράθεση της επιχειρηματολογίας των προσφευγουσών	II - 2536
Εκτίμηση του Πρωτοδικείου	II - 2538
στ) Επί του υπ' αριθ. 9 όρου εγκρίσεως	II - 2542
Συνοπτική παράθεση της επιχειρηματολογίας των προσφευγουσών	II - 2542
Εκτίμηση του Πρωτοδικείου	II - 2543
ζ) Επί του υπ' αριθ. 10 όρου εγκρίσεως	II - 2544
Συνοπτική παράθεση της επιχειρηματολογίας των προσφευγουσών	II - 2545
Εκτίμηση του Πρωτοδικείου	II - 2546
η) Επί του υπ' αριθ. 11 όρου εγκρίσεως	II - 2547
Συνοπτική παράθεση της επιχειρηματολογίας των προσφευγουσών	II - 2548
Εκτίμηση του Πρωτοδικείου	II - 2549
ι) Επί του υπ' αριθ. 12 όρου εγκρίσεως	II - 2550
Συνοπτική παράθεση της επιχειρηματολογίας των προσφευγουσών	II - 2550
Εκτίμηση του Πρωτοδικείου	II - 2551
ια) Επί του υπ' αριθ. 13 όρου εγκρίσεως	II - 2552
Συνοπτική παράθεση της επιχειρηματολογίας των προσφευγουσών	II - 2553
Εκτίμηση του Πρωτοδικείου	II - 2553
ιβ) Επί των υπ' αριθ. 15 και 16 όρων εγκρίσεως	II - 2554
Συνοπτική παράθεση της επιχειρηματολογίας των προσφευγουσών	II - 2554
Εκτίμηση του Πρωτοδικείου	II - 2555
Ως προς τις αιτιάσεις που αντλούνται από τα σφάλματα στα οποία υπέπεσε η Επιτροπή καταλήγοντας ότι το σχέδιο αναδιαρθρώσεως είναι ικανό να αποκαταστήσει την οικονομική βιωσιμότητα της Air France	II - 2557
Επί της προβαλλομένης γενικής ανεπαρκείας του σχεδίου αναδιαρθρώσεως ..	II - 2557
— Συνοπτική παράθεση της επιχειρηματολογίας των διαδίκων	II - 2557
— Εκτίμηση του Πρωτοδικείου	II - 2557
Επί των λοιπών αιτιάσεων	II - 2563
III — Επί του λόγου ακυρώσεως που αντλείται από την παράβαση του άρθρου 155 της Συνθήκης	II - 2564
IV — Συμπεράσματα	II - 2564
Επί των δικαστικών εξόδων	II - 2565