

**SENTENCIA DEL TRIBUNAL DE PRIMERA INSTANCIA
(Sala Segunda ampliada)**

de 25 de junio de 1998 *

En los asuntos acumulados T-371/94 y T-394/94,

British Airways PLC, sociedad inglesa, establecida en Hounslow (Reino Unido),

Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Sweden, sociedad danesa, noruega y sueca, establecida en Estocolmo,

Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV, sociedad neerlandesa, establecida en Amstelveen (Países Bajos),

Air UK Ltd, sociedad inglesa, establecida en Stansted (Reino Unido),

Euralair International, sociedad francesa, establecida en Bonneuil (Francia),

TAT European Airlines, sociedad francesa, establecida en Tours (Francia),

* Lengua de procedimiento: inglés.

representadas por el Sr. Romano Subiotto, Solicitor, que designan como domicilio en Luxemburgo el despacho de M^{es} Elvinger, Hoss y Prussen, 15, Côte d'Eich,

partes demandantes en el asunto T-371/94,

y

British Midland Airways Ltd, sociedad de derecho inglés, establecida en Castle Donington (Reino Unido), representada por los Sres. Kevin F. Bodley, Solicitor, y Konstantinos Adamantopoulos, Abogado de Atenas, que designa como domicilio en Luxemburgo el despacho de M^e Arsène Kronshagen, 12, boulevard de la Foire,

parte demandante en el asunto T-394/94,

apoyadas por

Reino de Suecia, representado por el Sr. Staffan Sandström, en calidad de Agente,

Reino de Noruega, representado por la Sra. Margit Tveiten, en calidad de Agente, que designa como domicilio en Luxemburgo la sede del Real Consulado de Noruega, 3, boulevard Royal,

Maersk Air I/S, sociedad danesa, establecida en Dragøer (Dinamarca),

y

Maersk Air Ltd, sociedad inglesa, establecida en Birmingham (Reino Unido),

representados por los Sres. Roderic O'Sullivan y Philip Wareham, Solicitors, que designan como domicilio en Luxemburgo el despacho de M^{cs} Arendt y Medernach, 8-10, rue Mathias Hardt,

partes coadyuvantes en el asunto T-371/94,

Reino de Dinamarca, representado por el Sr. Peter Biering, Jefe de División del Ministerio de Asuntos Exteriores, en calidad de Agente, que designa como domicilio en Luxemburgo la sede de la Embajada de Dinamarca, 4, boulevard Royal,

y

Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, representado por los Sres. John E. Collins, del Treasury Solicitor's Department, en calidad de Agente, y Richard Plender, QC, que designa como domicilio en Luxemburgo la sede de la Embajada del Reino Unido, 14, boulevard Roosevelt,

partes coadyuvantes en los dos asuntos,

contra

Comisión de las Comunidades Europeas, representada por los Sres. Nicholas Khan y Ben Smulders, miembros del Servicio Jurídico, en calidad de Agentes, asistidos por M^c Ami Barav, Barrister de Inglaterra y del País de Gales y Abogado de París, que designa como domicilio en Luxemburgo el despacho del Sr. Carlos Gómez de la Cruz, miembro del Servicio Jurídico, Centre Wagner, Kirchberg,

parte demandada,

apoyada por

República Francesa, representada por el Sr. Marc Perrin de Brichambaut, directeur des affaires juridiques del ministère des Affaires étrangères, por las Sras. Edwige Belliard y Catherine de Salins y por el Sr. Jean-Marc Belorgey, respectivamente directeur adjoint, sous-directeur y chargé de mission de la direction des affaires juridiques del mismo Ministerio, en calidad de Agentes, que designa como domicilio en Luxemburgo la sede de la Embajada de Francia, 8 B, boulevard Joseph II,

y

Compagnie nationale Air France, sociedad francesa, establecida en París, representada por M^e Olivier d'Ormesson, Abogado de París, que designa como domicilio en Luxemburgo el despacho de M^e Jacques Loesch, 11, rue Goethe,

partes coadyuvantes,

que tiene por objeto una solicitud de anulación de la Decisión 94/653/CE de la Comisión, de 27 de julio de 1994, relativa a la ampliación de capital notificada de Air France (DO L 254, p. 73),

EL TRIBUNAL DE PRIMERA INSTANCIA
DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS (Sala Segunda ampliada),

integrado por los Sres.: C. W. Bellamy, Presidente; K. Lenaerts, C. P. Briët, A. Kalogeropoulos y A. Potocki, Jueces;

Secretario: Sr. J. Palacio González, administrador;

habiendo considerado los escritos obrantes en autos y después de celebrada la vista el 6 y el 7 de mayo de 1997;

dicta la siguiente

Sentencia

Hechos que originaron los recursos y procedimientos

Procedimiento administrativo

- 1 Mediante escrito de 18 de marzo de 1994, las autoridades francesas notificaron a la Comisión, de conformidad con el apartado 3 del artículo 93 del Tratado CE, su intención de aportar 20.000 millones de FF a la Compagnie nationale Air France (en lo sucesivo, «Air France»). Se adjuntaba a dicha notificación un plan de reestructuración denominado «Projet pour l'entreprise» (en lo sucesivo, «Projet»).

- 2 Tras una reunión celebrada con representantes de Air France y del Gobierno Francés, y tras la correspondencia intercambiada con estos últimos, la Comisión incoó el procedimiento previsto en el apartado 2 del artículo 93 del Tratado. Informó de ello a las autoridades francesas mediante escrito de 30 de mayo de 1994 que fue recogido en una Comunicación publicada el 3 de junio de 1994 en el *Diario Oficial de las Comunidades Europeas* (DO C 152, p. 2; en lo sucesivo, «Comunicación de 3 de junio de 1994»).

- 3 En dicha Comunicación, la Comisión consideró que la ampliación de capital prevista constituía una ayuda de Estado, señalando que debía examinar si el proyecto de ayuda afectaría a las condiciones de los intercambios en forma contraria al interés común. A este respecto, la Comisión consideró principalmente:
- que la realidad económica exige tener en cuenta la situación y las perspectivas económicas del grupo Air France en su conjunto;
 - que la Comisión debe examinar los efectos de la ayuda sobre la competitividad de Air France en las rutas internacionales y nacionales en que compite con otras líneas aéreas europeas.
- 4 A raíz de ello, las autoridades francesas enviaron a la Comisión una serie de escritos y participaron, junto con representantes de Air France, en varias reuniones celebradas con la Comisión. Hasta el 4 de julio de 1994, la Comisión recibió las observaciones de veintitrés partes interesadas, entre las que figuraban el Reino de Dinamarca, el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, el Reino de Suecia, el Reino de Noruega, la Asociación de Compañías Aéreas de la Comunidad Europea (en lo sucesivo, «ACE») y gran número de compañías aéreas europeas, entre ellas, las demandantes.
- 5 La mayoría de las partes interesadas compartían las dudas de la Comisión en cuanto a la licitud de la referida ayuda. Entre sus principales objeciones figuraban las siguientes:
- la ayuda iría en favor del grupo, y no sólo de Air France;
 - la ayuda llevaría a la sobrecapitalización del grupo Air France;

- la compra de diecisiete nuevos aviones por un precio de 11.500 millones de FF es inaceptable;
 - la valoración de la compatibilidad de la ayuda con el mercado común no debería hacerse sólo desde el punto de vista del desarrollo de su beneficiario;
 - en caso de autorización de la ayuda, debería imponerse una reducción enorme de las capacidades de Air France.
- 6 Los comentarios de las partes interesadas fueron comunicados a las autoridades francesas que respondieron a ellos mediante escrito enviado el 13 de julio de 1994 a los servicios competentes de la Comisión. El 14 de julio de 1994, el Primer Ministro francés dirigió al miembro competente de la Comisión un escrito exponiendo los compromisos que asumiría su Gobierno en caso de aprobación del *Projet*. El 18 de julio de 1994 se comunicaron dos compromisos adicionales del Gobierno francés. Por último, el 26 de julio de 1994 las autoridades francesas remitieron a la Comisión cierta información complementaria.

La Decisión impugnada

- 7 El 27 de julio de 1994, la Comisión adoptó la Decisión 94/653/CE, relativa a la ampliación de capital notificada de Air France (DO L 254, p. 73; en lo sucesivo, «Decisión impugnada»), que puede resumirse de la siguiente manera.
- 8 Tras describir la estructura del grupo Air France (que desarrolla actividades de transporte aéreo, hostelería, turismo, restauración, mantenimiento y formación de pilotos), la Comisión señala que este grupo es, junto con British Airways y Lufthansa, una de las tres mayores compañías aéreas europeas. Según ella, desde principios de los años noventa, ha venido practicando una política de adquisición de participaciones en otras compañías aéreas (UTA, Air Inter, Sabena y CSA) cuyo

objetivo es mantener su influencia en el mercado nacional y prepararse para la competencia en las rutas internacionales. El grupo Air France puso en marcha un programa de modernización y expansión de su flota financiado mediante préstamos, cuyas cargas financieras afectaron negativamente a los resultados finales del grupo, llegándose a una primera pérdida de 717,2 millones de FF en 1990. Frente a tal situación, el grupo Air France puso en marcha varios planes de reestructuración, pero todos fracasaron.

- 9 En resumen, la Comisión constata que el grupo Air France atraviesa una grave crisis económica y financiera: tras perder 3.200 millones de FF en 1992, en 1993 registró su cuarto resultado negativo consecutivo, esta vez de 8.400 millones de FF. En los tres últimos años, la situación del grupo ha seguido deteriorándose. La brecha entre el grupo Air France y sus competidores ha ido en aumento debido a los malos resultados de 1993, que se deben fundamentalmente a su baja productividad y a sus elevados costes de explotación, así como a las fuertes cargas financieras soportadas.
- 10 La Comisión describe a continuación las líneas directrices del Projet cuyo objetivo es «faire de Air France une véritable entreprise», objetivo que debe conseguirse durante el período comprendido entre el 1 de enero de 1994 y el 31 de diciembre de 1996 mediante una reducción de costes y gastos financieros, una noción distinta del producto y una mejor utilización de los medios, una reorganización de la compañía y una participación de los empleados.
- 11 En este contexto, la Comisión expone principalmente que el número de aviones nuevos que se entregarán durante el período de reestructuración disminuirá de veintidós a diecisiete y que la inversión correspondiente será de 11.500 millones de FF. La flota en explotación (ciento cuarenta y cinco aviones) sólo aumentará en un avión y el número de asientos disponibles disminuirá ligeramente. Además, Air France racionalizará su flota reduciendo los tipos de aeronaves. Efectivamente, añade la Comisión, la heterogeneidad de su flota (veinticuatro tipos o versiones diferentes) es uno de los factores que aumentan sus costes de explotación. Por otra parte, Air France simplificará su red, incrementará las frecuencias en las rutas

rentables, ampliará los vuelos de larga distancia, abandonará las rutas marginales y se centrará en aquellas que tengan buenas perspectivas de crecimiento. En el plano social, el Projet prevé una reducción de plantilla de cinco mil puestos de trabajo, la congelación de los salarios (aunque esta medida podrá reconsiderarse) y un bloqueo de los ascensos. Además, Air France se reestructurará en once centros de explotación responsables de sus resultados económicos y cada centro contará con medios propios. La financiación del Projet se financiará por medio de una ampliación de capital y de la venta de activos no básicos.

- 12 La Comisión señala que, durante sus negociaciones con el Gobierno francés éste asumió una serie de compromisos relativos a la aplicación del Projet y a la utilización del capital concedido a Air France, estando previsto que la ampliación de capital se realizaría en tres tramos: 10.000 millones de FF en 1994, 5.000 millones de FF en 1995 y 5.000 millones de FF en 1996. Estos compromisos se recogen, en forma de condiciones, en la parte dispositiva de la Decisión impugnada.
- 13 Sobre la base de los elementos expuestos, la Comisión considera que la aportación de capital prevista constituye una ayuda de Estado, en el sentido del apartado 1 del artículo 92 del Tratado y del apartado 1 del artículo 61 del Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo (en lo sucesivo, «Acuerdo EEE»), la cual, teniendo en cuenta la amplia red europea de Air France y la intensa competencia existente en la mayoría de las rutas de esta compañía, falsea la competencia dentro del EEE. Por otra parte, según ella, la ayuda afecta a los intercambios entre los países del EEE, dado que la aviación civil es un sector de actividades de carácter internacional.
- 14 Tras excluir la aplicación de otras excepciones previstas por el Tratado y por el Acuerdo EEE, la Comisión comprueba hasta qué punto se cumplen los criterios establecidos por la letra c) del apartado 3 del artículo 92 del Tratado y por la letra c) del apartado 3 del artículo 61 del Acuerdo EEE.
- 15 Examinando la situación actual de la aviación civil, la Comisión estima que este sector parece haberse recuperado de la crisis económica que se hace sentir desde

1990. A pesar de los resultados positivos (incremento del transporte de pasajeros), algunas compañías aéreas europeas siguen registrando pérdidas a causa de los excesos de capacidad que existen en el mercado. Sin embargo, las perspectivas del sector europeo de la aviación son bastante positivas a medio plazo. A la luz de estos datos, parece ser que el exceso de capacidad no es sino un fenómeno temporal. Por consiguiente, la Comisión opina que el mercado no está afectado por una crisis estructural de exceso de capacidad y que el estado del sector no precisa recortes de capacidad generalizados.

- 16 Tras evaluar el *Projet*, la Comisión considera que éste puede suponer la recuperación de la viabilidad económica y financiera de Air France y que una auténtica reestructuración de esta compañía contribuirá al desarrollo del transporte aéreo europeo mejorando su competitividad y que, por lo tanto, es de interés común. En este contexto, una nota a pie de página hace referencia al programa de actuación de la Comisión «El futuro de la aviación civil en Europa» [COM(94) 218].
- 17 Al comprobar si la ayuda prevista es proporcional a las necesidades de reestructuración de Air France, la Comisión estima que esta medida es necesaria y proporcionada para permitir a la empresa llevar a cabo con éxito su plan de reestructuración y recuperar su viabilidad. A este respecto, la Comisión examina los diferentes instrumentos financieros emitidos por Air France entre 1989 y 1993, para llegar a la conclusión de que el coeficiente de endeudamiento (deuda/recursos propios) será de 1,12: 1 al final de 1996. En efecto, la estructura del balance del grupo Air France sería la siguiente: capital propio = 18.650 millones de FF y deuda = 20.850 millones de FF. Este coeficiente es superior a la media del sector de la aviación civil, en el que se considera aceptable una cifra de 1,5: 1. La Comisión explica a continuación que, independientemente de la ayuda, Air France puede mejorar su situación financiera por sus propios medios procediendo, entre otras cosas, a un aplazamiento de los pedidos de aeronaves y a la venta de activos. En cuanto a la primera posibilidad, la Comisión señala que Air France ya ha pospuesto varios pedidos; otro aplazamiento situaría la edad media de la flota por encima de diez años, nivel que parece excesivo para una compañía aérea que pretende recuperar su competitividad. Con respecto a la venta de activos, la Comisión señala que sólo un número limitado de éstos (*Méridien*, *Sabena* y *Air Inter*) podría suponer una cantidad significativa de fondos. *Sabena* y *Air Inter* son importantes activos esenciales para la actividad de Air France en el sector del transporte aéreo. La venta de los activos

restantes está ya prevista en el *Projet*, por lo que no permitiría reducir significativamente la cuantía de la ayuda.

- 18 Al comprobar que la ayuda no afecta a las condiciones de los intercambios en forma contraria al interés común, la Comisión se remite a los compromisos que el Gobierno francés contrajo en el procedimiento administrativo —principalmente el relativo a que Air France sería la única beneficiaria de la ayuda— para llegar a la conclusión de que dichos compromisos limitan sus motivos de preocupación acerca de los posibles efectos de la ayuda, al impedir virtualmente a Air France su utilización para subvencionar las actividades de Air Inter. Así pues, la Comisión limitó el análisis de los efectos de la ayuda sobre las condiciones de los intercambios a Air France, que es la beneficiaria real.
- 19 La Comisión considera que estos compromisos imponen importantes limitaciones a la libertad de que dispone Air France en materia de capacidad, oferta y precios e impiden a ésta practicar una política de precios agresiva en sus rutas dentro del EEE. Por otra parte, en los cuatro primeros meses de 1994, Air France redujo su oferta en el mercado europeo en un 6,4 % con respecto al mismo período de 1993, mientras que para las compañías europeas se registró un aumento medio del 3,8 %. Según la Comisión, al limitar la oferta de Air France por debajo del crecimiento del mercado, la cuota de mercado de esta empresa en el EEE disminuiría en beneficio de sus competidores. Eso impediría que la ayuda afectara a las condiciones de los intercambios en forma contraria al interés común.
- 20 La Comisión señala que, para analizar los efectos de la ayuda en el EEE, debe tener en cuenta la mayor liberalización del sector del transporte aéreo en la Comunidad tras la adopción, en 1992, de varios Reglamentos del Consejo, denominados «tercer paquete». En este contexto, considera que la eliminación de las restricciones que protegen a Air France de sus competidores es una compensación adecuada que justifica la concesión de una ayuda compatible con el interés común.

- 21 Por último, la Comisión estima que los efectos negativos de la ayuda no se añaden al disfrute de derechos exclusivos o a un trato privilegiado en favor de Air France, dado que las autoridades francesas se comprometieron a modificar las reglas de distribución del tráfico aplicadas al sistema aeroportuario de París, con el fin, por un lado, de hacer que dichas reglas no fueran discriminatorias y, por otro lado, de garantizar que las obras necesarias para la adaptación de las dos terminales de Orly-Sur y Orly-Oeste no afecten a las condiciones de la competencia en detrimento de las compañías aéreas usuarias del aeropuerto de Orly. La Comisión recuerda, además, que el 27 de abril de 1994 adoptó una Decisión que obligaba a Francia a autorizar a las compañías aéreas comunitarias a ejercer sus derechos de tráfico en las rutas entre París (Orly) y Toulouse, así como entre París (Orly) y Marsella, a partir del 27 de octubre de 1994, a más tardar.
- 22 En definitiva, la Comisión estima que los compromisos asumidos por las autoridades francesas satisfacen, en su conjunto, las preocupaciones expresadas por ella al incoar el procedimiento administrativo.
- 23 A tenor del artículo 1 de la Decisión impugnada, la ayuda que se concederá a Air France en el período de 1994 a 1996, en forma de una ampliación de capital de 20.000 millones de FF, pagaderos en tres tramos, que tiene como finalidad la reestructuración de la empresa de acuerdo con el Projet, es compatible con el mercado común y con el Acuerdo EEE en virtud de la letra c) del apartado 3 del artículo 92 del Tratado y de la letra c) del apartado 3 del artículo 61 del Acuerdo EEE, siempre que el Gobierno francés cumpla dieciséis compromisos que forman parte de dicho artículo 1.
- 24 El artículo 2 de la Decisión impugnada dispone que el pago de los tramos segundo y tercero de la ayuda queda supeditado al cumplimiento de los citados compromisos y a la realización efectiva del Projet y de los resultados previstos en él, con el fin de garantizar que el importe de la ayuda sigue siendo compatible con el mercado común. Se conmina al Gobierno francés a que presente a la Comisión, antes de la liberación de los tramos segundo y tercero de la ayuda en 1995 y 1996, un informe sobre la marcha del programa de reestructuración y sobre la situación

económica y financiera de Air France. La Comisión confiará a consultores independientes la comprobación de la buena aplicación del plan y el cumplimiento de las condiciones vinculadas a la aprobación de la ayuda.

Procedimientos jurisdiccionales

- 25 En tales circunstancias, las demandantes interpusieron los presentes recursos, registrados en la Secretaría del Tribunal de Primera Instancia el 21 de noviembre y el 22 de diciembre de 1994, respectivamente.

- 26 Las fases escritas siguieron su curso reglamentario.

- 27 Mediante autos del Presidente de la Sala Primera ampliada del Tribunal de Primera Instancia de 10 de marzo, 8 de mayo y 12 de junio de 1995, se admitió la intervención del Reino de Dinamarca, del Reino Unido, del Reino de Suecia, del Reino de Noruega y de Maersk Air I/S y Maersk Air Ltd (en lo sucesivo, «sociedades Maersk» o «Maersk») en apoyo de las pretensiones de las respectivas partes demandantes.

- 28 Mediante autos del Presidente de la Sala Primera ampliada del Tribunal de Primera Instancia de 12 de junio de 1995, se admitió la intervención de la República Francesa en apoyo de las pretensiones de la parte demandada.

- 29 Mediante autos del Tribunal de Primera Instancia (Sala Primera ampliada) de 12 de junio de 1995, se admitió la intervención de Air France en apoyo de las pretensiones de la parte demandada y se la autorizó a litigar en lengua francesa en las fases orales.

- 30 Mediante decisión del Tribunal de Primera Instancia, el Juez Ponente fue destinado a la Sala Segunda ampliada, a la que, por consiguiente, se atribuyeron los asuntos.
- 31 Visto el informe del Juez Ponente, el Tribunal de Primera Instancia (Sala Segunda ampliada) decidió iniciar la fase oral sin previo recibimiento a prueba. No obstante, pidió a las partes que dieran detalles sobre varios extremos en sus informes orales.
- 32 En la vista que se celebró el 6 y el 7 de mayo de 1997, se oyeron los informes orales de las partes y sus respuestas a las preguntas del Tribunal de Primera Instancia.
- 33 En esa ocasión, el Tribunal de Primera Instancia acordó una diligencia de ordenación del procedimiento con arreglo al artículo 64 de su Reglamento de Procedimiento, instando a las demandantes y a las partes que intervienen en apoyo de sus pretensiones a entregar en la Secretaría de este Tribunal las observaciones que habían presentado ante la Comisión en el procedimiento administrativo, en la medida en que aún no se hubiesen aportado a los autos. A raíz de dicha diligencia, el 8 de mayo de 1997 fueron presentadas en la Secretaría las observaciones de British Airways plc (en lo sucesivo, «British Airways»), TAT European Airlines (en lo sucesivo, «TAT»), Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Sweden (en lo sucesivo, «SAS»), Euralair international (en lo sucesivo, «Euralair») y Air UK Ltd (en lo sucesivo, «Air UK»). Las formuladas por el Reino de Dinamarca, el Reino Unido, el Reino de Suecia y el Reino de Noruega ya habían sido presentadas en la vista.
- 34 Oídas las partes sobre este punto en la vista y al no haber objeción alguna por su parte a este respecto, el Tribunal de Primera Instancia (Sala Segunda ampliada) estima que procede acumular los dos asuntos a efectos de la sentencia.

Pretensiones de las partes

35 Las partes demandantes solicitan, en ambos asuntos, al Tribunal de Primera Instancia que:

— Anule la Decisión impugnada.

— Condene en costas a la Comisión.

La demandante en el asunto T-394/94 solicita, además, al Tribunal de Primera Instancia que acuerde diligencias de ordenación del procedimiento y diligencias de prueba, con arreglo a los artículos 64 y 65 del Reglamento de Procedimiento, y que exija la presentación de todos los expedientes y documentos pertinentes que obran en poder de la Comisión.

36 El Reino Unido solicita al Tribunal de Primera Instancia que:

— Anule la Decisión impugnada.

— Condene a la Comisión al pago de las costas, incluidas las del Reino Unido.

37 El Reino de Dinamarca, el Reino de Suecia y el Reino de Noruega solicitan al Tribunal de Primera Instancia que:

— Anule la Decisión impugnada.

38 Las sociedades Maersk solicitan al Tribunal de Primera Instancia que:

— Anule la Decisión impugnada.

— Condene a la Comisión al pago de las costas de su intervención como partes coadyuvantes, en la medida que compete al Tribunal de Primera Instancia resolver a este respecto.

39 La Comisión solicita al Tribunal de Primera Instancia que:

— Desestime los recursos.

— Condene en costas a las demandantes.

— Condene al Reino de Dinamarca, al Reino Unido, al Reino de Suecia, al Reino de Noruega y a las sociedades Maersk a cargar con parte de las costas de la Comisión.

40 La República Francesa solicita al Tribunal de Primera Instancia que:

— Desestime los recursos.

41 La sociedad Air France solicita al Tribunal de Primera Instancia que:

— Desestime los recursos.

— Condene a las demandantes al pago de las costas, incluidas las de Air France.

Sobre el fondo

- 42 En apoyo de sus recursos, las demandantes formulan varios motivos que pueden ser agrupados. En el marco del primer grupo de motivos (I), las demandantes reprochan a la Comisión, por un lado, haber infringido las normas relativas al procedimiento administrativo previsto por el apartado 2 del artículo 93 del Tratado, al no haber recabado suficiente información y/o al no facilitar a los interesados, entre ellos las demandantes, suficiente información para permitirles ser oídos lealmente y ejercer efectivamente los derechos que les confieren el apartado 2 del artículo 93 del Tratado y la letra a) del apartado 1 del artículo 62 del Acuerdo EEE. Le imputan, por otro lado, no haber recurrido a expertos independientes para determinar si la ayuda controvertida es compatible con la letra c) del apartado 3 del artículo 92 del Tratado y con la letra c) del apartado 3 del artículo 61 del Acuerdo EEE y no haber tomado todas las medidas necesarias para comprobar la exactitud de los datos facilitados por las autoridades francesas y por la compañía Air France.
- 43 En el marco del segundo grupo de motivos (II), las demandantes reprochan a la Comisión haber incurrido en varios errores en la aplicación de la letra c) del apartado 3 del artículo 92 del Tratado y de la letra c) del apartado 3 del artículo 61 del Acuerdo EEE. En este contexto, se imputa a la Comisión haber violado el principio de proporcionalidad aplicable en materia de ayudas de Estado al haber, en primer lugar, autorizado, erróneamente, la compra por Air France de diecisiete nuevos aviones (A), en segundo lugar, al haber autorizado, erróneamente, la financiación de gastos de explotación y de medidas de funcionamiento de Air France (B), en tercer lugar, al haber efectuado una clasificación errónea de los títulos emitidos por Air France entre 1989 y 1993 (C), en cuarto lugar, al no haber tenido en cuenta el coeficiente de endeudamiento de Air France (D) y, en quinto lugar, al haberse abstenido erróneamente de exigir la venta de ciertos activos de Air France que podían ser enajenados (E). Además, las demandantes reprochan a la Comisión haber considerado equivocadamente que la ayuda estaba destinada a facilitar el desarrollo de una actividad económica sin alterar las condiciones de los intercambios en forma contraria al interés común. En este contexto, sus críticas se dirigen especialmente contra doce de las dieciséis condiciones a las que se supedita la aprobación de la ayuda. Por último, las demandantes cuestionan, en diferentes aspectos, que el plan de reestructuración sea adecuado y reprochan a la Comisión haber llegado equivocadamente a la conclusión de que dicho plan podía hacer que Air France recuperase su viabilidad económica. En el marco de estas diferentes imputaciones, las demandantes reprochan también a la Comisión haber motivado insuficientemente la Decisión impugnada. Mediante un último motivo, la demandante en el asunto T-394/94, British Midland Airways Ltd (en lo sucesivo, «British Midland»), alega una infracción del artículo 155 del Tratado.

I. *Sobre los motivos basados en el desarrollo incorrecto del procedimiento administrativo*

Resumen de la argumentación de las partes

- 44 La demandante en el asunto T-394/94 alega, fundamentalmente, que el procedimiento administrativo establecido por el apartado 2 del artículo 93 del Tratado tiene carácter contradictorio y que, por tanto, la Comisión debe facilitar a las partes interesadas suficiente información para permitirles apreciar plenamente el efecto potencial de una ayuda en lo que a ellas respecta. Añade que, en este caso, la Comunicación de la Comisión de 3 de junio de 1994 fue insuficiente. En particular, la Comisión
- no explicó el método de cálculo de los 20.000 millones de FF;
 - no indicó, en lo que se refiere a la adquisición de diecisiete nuevos aviones, qué tipos de aeronaves se comprarían ni de qué tipos de aeronaves se compondría la flota;
 - no facilitó el texto del plan de reestructuración;
 - no explicó en qué se basaba el cálculo de un incremento de la productividad de Air France en un 30 % o en un 33,3 %;
 - no indicó cuál era el coste de las bajas voluntarias propuestas;
 - no dio detalles sobre los activos de Air France ni facilitó ningún desglose de los activos básicos ni de los activos no básicos;
 - no facilitó ninguna estimación del valor de la cadena de hoteles Méridien;

- no proporcionó detalle alguno sobre el valor de las participaciones de Air France en Air Inter, en Sabena o en otras sociedades, ni explicó por qué esos activos no se consideraban activos no básicos;
- no dio ningún detalle sobre el proyecto de red de Air France, de modo que permitiese el cálculo de sus posibles efectos sobre la competencia;
- no dio detalle alguno sobre los «nuevos productos» previstos por Air France, a fin de poder valorar sus efectos sobre la competencia;
- no disponía de las cuentas anuales de Air France en el momento de la adopción de la Decisión impugnada;
- no explicó por qué no había solicitado la comunicación de la información esencial necesaria para la adopción de una decisión motivada acerca de la compatibilidad de la ayuda con el mercado común;
- no tuvo en cuenta las filiales, especialmente Air Inter, debido a que el plan de reestructuración se concentraba exclusivamente en Air France;
- no explicó cómo las propuestas relativas a la continuación de los proyectos de expansión de Air France podían conciliarse con los objetivos del Tratado, especialmente a la luz del fracaso de las dos anteriores ampliaciones de capital por importe de 5.800 millones de FF.

⁴⁵ En sus observaciones presentadas ante la Comisión en el procedimiento administrativo, British Midland ya había expuesto la mayor parte de los puntos mencionados pidiendo a la Comisión que le comunicara el plan de reestructuración presentado por Air France, alegando que si no lo hacía ella no dispondría de suficiente información para poder pronunciarse eficazmente sobre el proyecto de ayuda.

- 46 Las demandantes en el asunto T-371/94 estiman también que la información contenida en la Comunicación de 3 de junio de 1994 era insuficiente. Una mayor precisión en la Comunicación sobre las intenciones de Air France de aumentar sus frecuencias en las rutas rentables, de ampliar los vuelos de larga distancia, de abandonar las rutas marginales y de centrarse en aquellas que tengan buenas perspectivas de crecimiento habría permitido a las demandantes ayudar a la Comisión a evaluar esos aspectos del plan de reestructuración. En particular, añaden, la Comisión no mencionó las justificaciones de Air France sobre la necesidad de comprar diecisiete nuevas aeronaves, de modo que las partes interesadas no pudieron facilitar a la Comisión la información necesaria que le habría permitido examinar con cuidado e imparcialidad este aspecto del asunto.
- 47 Señalan además que la Comunicación no hace referencia alguna a la unidad de medida utilizada, expresada en «equivalente de pasajero/kilómetro de pago» (en lo sucesivo, «ERPK»). Fue en la Decisión impugnada donde se encontraron por primera vez con esta unidad de medida elaborada específicamente para Air France y aplicada al cálculo de sus propios umbrales de productividad actuales y futuros.
- 48 Indican también que la Comisión debería haber comprobado la versión francesa de la Comunicación en lo que respecta a la parte relativa a una posible sobrecapitalización de Air France. En efecto, la conversión de las ORA [«obligations remboursables en actions» (obligaciones convertibles en acciones)] y de los TSDI [«titres subordonnés à durée indéterminée reconditionnés» (títulos perpetuos subordinados)], «from the side of the debts into the equity», en la versión inglesa, debería haberse traducido como conversión «du passif vers l'actif» [considerarse «capital en lugar de deudas»]. Según ellas, este error de traducción hizo que para los terceros que utilizaron la versión francesa fuese más difícil formular comentarios pertinentes.
- 49 Por último, consideran que, debido a la complejidad del asunto, la Comisión debería haber sido asistida por expertos independientes en economía, financiación y gestión de los transportes aéreos. Según dichas demandantes, como se desprende del artículo 2 de la Decisión impugnada, que prevé la intervención de consultores independientes antes de la liberación de los tramos segundo y tercero de la ayuda, la propia Comisión reconoce que es indispensable hacer comprobar por expertos

independientes la aplicación correcta del plan de reestructuración. Así pues, añaden, la Comisión confiesa implícitamente que no dispone de los conocimientos técnicos suficientes para efectuar ella misma tal comprobación.

- 50 Las demandantes en los dos asuntos estiman que la Comisión, al adoptar la Decisión impugnada, actuó con demasiada precipitación, lo que es incompatible con el respeto de sus derechos fundamentales y de los de las demás partes interesadas. En efecto, la referida Decisión fue adoptada sólo dieciséis días laborables antes de la expiración del plazo fijado a las partes interesadas para presentar sus observaciones, lo que supone un tiempo excepcionalmente corto para analizar, debatir y resolver los complejos problemas suscitados por el proyecto de ayuda controvertido. El plazo entre la fecha de apertura del procedimiento incoado en virtud del apartado 2 del artículo 93 del Tratado y la fecha de adopción de la Decisión impugnada (3 de junio y 27 de julio de 1994) fue efectivamente de treinta y siete días laborables y, por tanto, muy inferior a la media de los plazos señalados en asuntos similares.
- 51 El Reino de Dinamarca recordó, en la vista, que había pedido en vano a la Comisión, durante el procedimiento administrativo, que transmitiese a los demás Estados miembros la respuesta del Gobierno francés a la Comunicación de 3 de junio de 1994, para que pudieran presentar sus observaciones antes de que la Comisión adoptase su Decisión.
- 52 La Comisión replica que el procedimiento previsto en el apartado 2 del artículo 93 del Tratado no exige ningún debate contradictorio con terceros interesados. Estos no pueden pretender ser tratados de la misma manera que el destinatario de la Decisión final. A este respecto, la Comisión se remite a la jurisprudencia sentada en materia de competencia, según la cual los derechos procedimentales de los denunciantes no son tan amplios como el derecho de defensa de las empresas contra las que la Comisión lleva a cabo su investigación.
- 53 En cuanto a la Comunicación que inicia el procedimiento previsto en el apartado 2 del artículo 93, la Comisión señala que su única finalidad es obtener, de los inte-

resados, todos los datos necesarios para estar informada en cuanto a su acción futura. En el presente asunto, la Comunicación de 3 de junio de 1994 enumeraba todos los aspectos sobre los que deseaba recibir observaciones para poder pronunciarse sobre el proyecto de ayuda notificado por las autoridades francesas. La Comisión añade que en dicha Comunicación proporcionó toda la información necesaria para permitir a las partes afectadas expresar su opinión.

- 54 A una escala más general, la Comisión estima que sólo puede hacer que figure en su Comunicación la información que obre en su poder en el momento de la publicación y que no carezca de interés ni esté amparada por el secreto profesional o por el secreto comercial. Además, el objetivo de la comunicación prevista en el apartado 2 del artículo 93 no es expresar una opinión definitiva, sino plantear cuestiones. En cuanto a la numerosa información que, según las demandantes debería figurar en la Comunicación de 3 de junio de 1994, la Comisión destaca que la mayor parte de los puntos señalados estaban cubiertos por el secreto comercial o no suscitaban dudas sobre las que ella hubiera necesitado más datos.
- 55 En lo que respecta al plazo de examen, la Comisión recuerda que el proyecto de ayuda controvertido le fue notificado el 18 de marzo de 1994 y que la Decisión impugnada se adoptó ciento treinta y un días más tarde, el 27 de julio de 1994. La separación entre esas dos fechas es aproximadamente la misma que en asuntos similares [Decisión 91/555/CEE de la Comisión, de 24 de julio de 1991, relativa a las ayudas que el Gobierno belga prevé conceder a la compañía aérea Sabena (DO L 300, p. 48; en lo sucesivo, «Decisión Sabena»); Decisión 94/118/CE de la Comisión, de 21 de diciembre de 1993, relativa a una ayuda del Gobierno irlandés al grupo Aer Lingus (DO 1994, L 54, p. 30; en lo sucesivo, «Decisión Aer Lingus»), y Decisión 94/698/CE de la Comisión, de 6 de julio de 1994, relativa a la ampliación de capital, garantías de crédito y exenciones fiscales existentes en favor de TAP (DO L 279, p. 29; en lo sucesivo, «Decisión TAP»)]. Por otra parte, añade la Comisión, la normalidad de dicho plazo es confirmada por el apartado 3 del artículo 10 del Reglamento (CEE) n° 4064/89 del Consejo, de 21 de diciembre de 1989, sobre el control de las operaciones de concentración entre empresas (DO L 395, p. 1; en lo sucesivo, «Reglamento n° 4064/89»), según el cual las decisiones por las que se declara que una concentración notificada es compatible con el mercado común deben adoptarse en un plazo de cuatro meses.

- 56 La Comisión considera, por último, que no tiene ninguna obligación jurídica de dirigirse a expertos independientes antes de adoptar sus Decisiones.

Apreciación del Tribunal de Primera Instancia

Generalidades

- 57 Debe recordarse, con carácter preliminar, que el proyecto de ayuda objeto de litigio fue oficialmente notificado por las autoridades francesas a la Comisión, la cual, al haber decidido incoar el procedimiento previsto en el apartado 2 del artículo 93 del Tratado, estaba obligada, antes de pronunciarse sobre dicho proyecto, a «[emplazar] a los interesados para que [presentasen] sus observaciones».
- 58 En cuanto a la finalidad de este último pasaje del mencionado apartado 2 del artículo 93, procede recordar también que, según jurisprudencia del Tribunal de Justicia, el objeto de dicha disposición es, por un lado, obligar a la Comisión a actuar de manera que todas las personas potencialmente interesadas queden advertidas y tengan ocasión de hacer valer sus argumentos (sentencia de 14 de noviembre de 1984, Intermills/Comisión, 323/82, Rec. p. 3809, apartado 17) y, por otro lado, permitir a la Comisión informarse del conjunto de datos procedentes antes de adoptar su Decisión (sentencia de 20 de marzo de 1984, Alemania/Comisión, 84/82, Rec. p. 1451, apartado 13).
- 59 En lo que respecta más concretamente al deber que incumbe a la Comisión de informar a los interesados, el Tribunal de Justicia ha estimado que la publicación de un anuncio en el *Diario Oficial de las Comunidades Europeas* constituye un medio adecuado para dar a conocer a todos los interesados la apertura de un procedimiento (sentencia Intermills/Comisión, antes citada, apartado 17), especificando que «esta comunicación tiene exclusivamente por objeto obtener de los interesados

todo tipo de información destinada a orientar la actuación futura de la Comisión» (sentencia de 12 de julio de 1973, Comisión/Alemania, 70/72, Rec. p. 813, apartado 19). El Tribunal de Primera Instancia ha seguido esa jurisprudencia que confiere a los interesados esencialmente la función de fuentes de información para la Comisión en el marco del procedimiento administrativo incoado con arreglo al apartado 2 del artículo 93 del Tratado (sentencia de 22 de octubre de 1996, Skibsværftsforeningen y otros/Comisión, T-266/94, Rec. p. II-1399, apartado 256).

- 60 De ello se desprende que los interesados, lejos de poder ampararse en el derecho de defensa, reconocido a las personas en contra de las cuales se inicia un procedimiento (véase, en este sentido, la sentencia del Tribunal de Justicia de 17 de noviembre de 1987, BAT y Reynolds/Comisión, 142/84 y 156/84, Rec. p. 4487, apartados 19 y 20, dictada en materia de competencia, así como la sentencia del Tribunal de Justicia de 21 de marzo de 1990, Bélgica/Comisión, C-142/87, Rec. p. I-959, apartado 46), sólo disponen del derecho a participar en el procedimiento administrativo en una medida adecuada en función de las circunstancias del caso concreto.
- 61 Pues bien, el alcance de los derechos de participación y de información de que disponen los interesados en el marco del procedimiento administrativo incoado en virtud del apartado 2 del artículo 93 del Tratado puede verse limitado de dos maneras.
- 62 Por un lado, cuando —como ocurre en el caso de autos— un Estado miembro notifica a la Comisión un proyecto de ayuda acompañado de documentos justificativos y los servicios competentes de ésta tienen luego una serie de entrevistas con los funcionarios de aquél, el nivel de información de la Comisión puede haber llegado ya a un grado relativamente elevado que no permita que queden sino un número reducido de dudas que pueden eliminarse mediante informaciones facilitadas por los interesados. En efecto, en la medida en que se refiere a los detalles del proyecto de ayuda, a la situación económica, financiera y competitiva de la empresa beneficiaria y al funcionamiento interno de ésta, el debate entre el Estado miembro y la Comisión se lleva a cabo, necesariamente, más a fondo que el celebrado con las partes interesadas. Por consiguiente, sin dejar de facilitar a los interesados informaciones generales sobre los elementos básicos del proyecto de

ayuda, la Comisión puede limitarse a centrar su Comunicación en el Diario Oficial en los puntos del proyecto sobre los cuales aún tenga algunas dudas.

- 63 Por otro lado, con arreglo al artículo 214 del Tratado, la Comisión está obligada a no divulgar a los interesados informaciones que, por su naturaleza, estén amparadas por el secreto profesional, tales como los datos relativos al funcionamiento interno de la empresa beneficiaria. A este respecto, la situación de los interesados no es diferente de la de los denunciantes en materia de competencia, a los que, según jurisprudencia del Tribunal de Justicia, no deben comunicárseles secretos comerciales (sentencia BAT y Reynolds/Comisión, citada en el apartado 60, apartado 21).
- 64 El carácter limitado de los referidos derechos de participación y de información, en la medida en que afectan únicamente al desarrollo del procedimiento administrativo, no se contradice con el deber que incumbe a la Comisión, en virtud del artículo 190 del Tratado, de proveer a su Decisión final por la que se autorice el proyecto de ayuda de una motivación suficiente que debe pronunciarse sobre todas las alegaciones fundamentales que los interesados, afectados directa e individualmente por esa Decisión, hayan formulado, ya sea espontáneamente o a consecuencia de las informaciones comunicadas por la Comisión. Así pues, aun suponiendo que, en un caso concreto, la Comisión pueda válidamente preferir utilizar otras fuentes de información y reducir de ese modo la importancia de la participación de los interesados, ello no la dispensa de motivar debidamente su Decisión (véase el apartado 96 *infra*).
- 65 Las supuestas ilegalidades que viciaron el desarrollo del procedimiento administrativo deben ser examinadas a la luz de los principios expuestos anteriormente, quedando claro que no se discute que las demandantes y las partes que intervienen en apoyo de sus pretensiones, así como la ACE, que, en el procedimiento administrativo ante la Comisión, se opusieron a la autorización del proyecto de ayuda controvertido, deben ser consideradas interesados, en el sentido del apartado 2 del artículo 93 del Tratado, tal como ha sido interpretado por el Tribunal de Justicia en su sentencia Intermills/Comisión (citada en el apartado 58, apartado 16).

La Comunicación de 3 de junio de 1994

- 66 Por lo que respecta, en primer lugar, al carácter supuestamente insuficiente de la Comunicación de 3 de junio de 1994, procede señalar que dicha Comunicación expone
- la situación económica y financiera de Air France que precedió a la elaboración del proyecto de ayuda, en particular los planes de reestructuración y las inyecciones de capital anteriores, así como sus pérdidas acumuladas;
 - las «grandes lignes de force» del nuevo plan de reestructuración [temas en que se centra el plan];
 - el importe de la ayuda previsto, de 20.000 millones de FF, y
 - las principales dudas expresadas por la Comisión en esa fase del procedimiento, relativas especialmente a los aumentos de productividad de Air France, a la estructura del grupo, a la situación de Air France en el ámbito de la competencia y a la posibilidad de su sobrecapitalización.

El Tribunal de Primera Instancia estima que tal información era suficiente para permitir a los interesados hacer valer eficazmente sus argumentos ante la Comisión.

- 67 En la medida en que las demandantes en el asunto T-371/94 consideran que la unidad de medida ERPK, la red aérea de Air France y su futuro desarrollo, así como las razones que justifican la adquisición de diecisiete nuevos aviones, también deberían haber figurado en la Comunicación, la respuesta de la Comisión, según la cual no tenía dudas sobre esos puntos concretos, basta para justificar el silencio de la Comunicación al respecto, lo que no priva a las demandantes del derecho a hacer que el Tribunal de Primera Instancia examine si la Decisión final de la Comisión

está suficientemente motivada con respecto a esos elementos o incluso si contiene errores manifiestos de apreciación o de Derecho.

- 68 En lo que respecta a los motivos formulados por la demandante en el asunto T-394/94 en cuanto a la omisión de comunicar los numerosos detalles mencionados (véase el apartado 44 *supra*), la Comisión invoca acertadamente el secreto comercial que le prohibía divulgar a los competidores de Air France información comercial delicada sobre la compañía aérea. En particular, el plan de reestructuración —en la fase anterior a su aprobación por la Comisión y al comienzo de su aplicación— contenía informaciones de ese tipo y, evidentemente, no correspondía a los competidores evaluar, y comparar con sus propias medidas de gestión, cada una de las medidas de reestructuración previstas por Air France. De otro modo, los competidores podrían inmiscuirse en la reestructuración interna de Air France y tratar de «dictar» las medidas que considerasen buenas para ésta, tras haber obtenido valiosas informaciones sobre su competidora. Este enfoque no es incompatible con el hecho de que otros interesados, como la ACE, pudieran, al parecer, hacerse con dicho plan de reestructuración. Eso no puede inducir a la Comisión a infringir el artículo 214 del Tratado.
- 69 Procede añadir que las cuentas anuales de Air France para 1993 fueron publicadas en el Bulletin des annonces légales obligatoires de 17 de junio de 1994, en la página 10207, y, por tanto, eran accesibles para los interesados. En consecuencia, éstos no pueden reprochar a la Comisión no haber divulgado las cifras definitivas en su Comunicación de 3 de junio de 1994 y haber adoptado su Decisión final sin conocer esos datos.
- 70 Por último, el reproche dirigido a la Comisión de no haber obtenido informaciones esenciales antes de la adopción de su Decisión final y no haber comprobado suficientemente todos los aspectos pertinentes del asunto, se reduce a meras afirmaciones y suposiciones generales que no están apoyadas por ninguna prueba concreta. Por tanto, la Comisión podía limitarse a responder que efectivamente había obtenido toda la información útil y necesaria que fue objeto de una comprobación

rigurosa por su parte. Además, esta imputación no se refiere en realidad a la fase de la Comunicación de 3 de junio de 1994, sino a aquella, posterior, de la Decisión impugnada. Lo mismo puede decirse de las dos últimas imputaciones formuladas por la demandante en el asunto T-394/94 (véase el apartado 44 *supra*) que constituyen, de hecho, alegaciones dirigidas, en lo que se refiere a la motivación y a la apreciación en cuanto al fondo, contra la legalidad de la Decisión impugnada. Por consiguiente, se examinarán más adelante en un contexto diferente.

El plazo de examen

- 71 Las demandantes consideran que, habida cuenta de la complejidad del proyecto de ayuda controvertido, el plazo que la Comisión se concedió para examinarlo antes de adoptar la Decisión impugnada era demasiado corto. A este respecto, debe señalarse, en primer lugar, que ningún texto del Tratado ni de la legislación comunitaria prevé que las Decisiones en materia de ayudas de Estado, adoptadas al término del procedimiento previsto en el apartado 2 del artículo 93 del Tratado, deben respetar un plazo fijo. Por otra parte, aun suponiendo que la Comisión actuara con demasiada precipitación y no se concediera tiempo suficiente para examinar el proyecto objeto de litigio, tal comportamiento no puede justificar, por sí solo, la anulación de la Decisión impugnada. Una anulación requeriría más bien que dicho comportamiento constituyese una violación de normas específicas de procedimiento, del deber de motivación o de la legalidad interna de la Decisión impugnada. Por consiguiente, sin que sea necesario pronunciarse sobre la pertinencia de la práctica decisoria de la Comisión en materia de concentraciones, procede desestimar esta alegación.

Los expertos independientes

- 72 El reproche formulado a la Comisión de no haber recurrido a expertos independientes para elaborar la Decisión impugnada carece manifiestamente de fundamento, ya que ninguna disposición del Tratado ni de la legislación comunitaria impone a la Comisión tal obligación. Debe añadirse que, en cualquier caso, la Comisión disponía de un nivel de información relativamente elevado en el sector

del transporte aéreo antes de la adopción de la Decisión impugnada. A este respecto, procede recordar que la Comisión ya se había familiarizado con la situación de dicho sector, la cual era objeto del informe «Expanding Horizons», publicado a principios de 1994 por el «Comité de Sabios», del programa «El futuro de la aviación civil en Europa» y de publicaciones de la International Air Transport Association (IATA) y de la Association of European Airlines (AEA). Además, la Comisión había adoptado otras Decisiones en el sector del transporte aéreo, como las Decisiones Sabena, Aer Lingus y TAP (mencionadas en el apartado 55 *supra*). Por último, ningún elemento concreto del presente asunto indica que la Comisión hubiese tenido necesidad de expertos independientes.

El error de traducción

- 73 El error que figura en el texto francés de la Comunicación de 3 de junio de 1994 señalado por las demandantes en el asunto T-371/94, es tan manifiesto que los medios iniciados del sector aéreo podían detectarlo fácilmente. En efecto, es evidente que los títulos de un préstamo no pueden, de conformidad con los principios contables, ser transferidos «du passif vers l'actif» («from the side of the debts into the equity», según el texto inglés de la Comunicación), sino que su calificación debe efectuarse únicamente dentro del pasivo, en el que constituyen fondos propios o deudas.
- 74 De todos modos, la Comisión señaló expresamente, en esa parte de su Comunicación, que aún debía examinar a fondo la clasificación de los títulos de que se trata. De ello resulta que la apreciación de la Comisión todavía no era definitiva, y eso se aplica también al punto falseado por el referido error. Por tanto, este error no puede afectar a la legalidad del procedimiento administrativo, dado que la única cuestión decisiva en dicho contexto es si dicho error afectó a la Decisión final, lo que ni siquiera ha sido alegado por las partes demandantes.

La participación de los demás Estados miembros

- 75 El motivo formulado por el Reino de Dinamarca según el cual la Comisión debería haber transmitido a los demás Estados miembros la respuesta del Gobierno francés a la Comunicación de 3 de junio de 1994 debe declararse inadmisibile, ya que no fue invocado por las demandantes. En efecto, dado que, en virtud del apartado 3 del artículo 116 del Reglamento de Procedimiento, las partes coadyuvantes deben aceptar el litigio en el estado en que se encuentre en el momento de su intervención, y que, en virtud del párrafo cuarto del artículo 37 del Estatuto (CE) del Tribunal de Justicia, las pretensiones de su demanda de intervención no pueden tener otro objeto que apoyar las pretensiones de una de las partes principales, el Reino de Dinamarca, como parte coadyuvante, no está legitimado para formular dicho motivo (véase, en este sentido, la sentencia del Tribunal de Justicia de 24 de marzo de 1993, CIRFS y otros/Comisión, C-313/90, Rec. p. I-1125, apartados 19 a 22).
- 76 De cualquier forma, el texto del artículo 93 del Tratado no obliga a la Comisión a transmitir a los demás Estados miembros las observaciones que haya recibido del Gobierno del Estado que solicite la autorización para conceder una ayuda. Por el contrario, del párrafo tercero del apartado 2 del artículo 93 del Tratado se desprende que los otros Estados miembros sólo están implicados en un expediente de ayuda específica en caso de que ese expediente, a petición del Estado interesado, sea presentado ante el Consejo.

Conclusiones

- 77 De cuanto precede resulta que el procedimiento previsto en el apartado 2 del artículo 93 del Tratado que se instruyó en el presente asunto no adolece de ningún vicio, por lo que los motivos formulados sobre esa base deben ser desestimados.

II. *Sobre los motivos referentes a errores de apreciación y a errores de Derecho en que supuestamente incurrió la Comisión en contra de lo previsto en la letra c) del apartado 3 del artículo 92 del Tratado y en la letra c) del apartado 3 del artículo 61 del Acuerdo EEE*

Generalidades

- 78 En la Decisión impugnada, la Comisión examinó la legalidad de la ayuda controvertida a la luz de la letra c) del apartado 3 del artículo 92 del Tratado y de la letra c) del apartado 3 del artículo 61 del Acuerdo EEE. En el marco de dicho examen, constató que una verdadera reestructuración de Air France sería conforme al interés común, que el importe de la ayuda no parecía excesivo y que ésta no afectaba a las condiciones de los intercambios en forma contraria al interés común.
- 79 Según jurisprudencia reiterada, la Comisión disfruta de una amplia facultad de apreciación en la aplicación del apartado 3 del artículo 92 del Tratado (véanse, por ejemplo, las sentencias del Tribunal de Justicia de 17 de septiembre de 1980, Philip Morris/Comisión, 730/79, Rec. p. 2671, apartados 17 y 24; de 24 de febrero de 1987, Deufile/Comisión, 310/85, Rec. p. 901, apartado 18, y de 14 de febrero de 1990, Francia/Comisión, C-301/87, Rec. p. I-307, apartado 49). Dado que dicha facultad discrecional implica apreciaciones complejas de orden económico y social, el control jurisdiccional de una Decisión adoptada en ese marco debe limitarse a comprobar el respeto de las normas de procedimiento y de motivación, la exactitud material de los hechos tenidos en cuenta para efectuar la elección impugnada, la falta de error manifiesto en la apreciación de esos hechos o la inexistencia de desviación de poder (sentencia del Tribunal de Justicia de 29 de febrero de 1996, Bélgica/Comisión, C-56/93, Rec. p. I-723, apartado 11, y jurisprudencia citada). En particular, no corresponde al Tribunal de Primera Instancia sustituir la apreciación de orden económico del autor de la Decisión por la suya propia (sentencia del Tribunal de Justicia de 15 de junio de 1993, Matra/Comisión, C-225/91, Rec. p. I-3203, apartado 23). El Tribunal de Primera Instancia considera que esta jurisprudencia es igualmente pertinente para el examen a la luz de la letra c) del apartado 3 del artículo 61 del Acuerdo EEE.
- 80 En el caso de autos, la Comisión señala que una parte de las alegaciones formuladas por las demandantes se basa en hechos posteriores a la adopción de la Decisión

impugnada. Las demandantes replican que algunos de esos hechos posteriores forman parte de una sucesión ininterrumpida de acontecimientos de los que la Comisión debería haber tenido conocimiento. Por otra parte, añaden, ciertos hechos posteriores ilustran claramente los comentarios que ellas habían presentado en el marco del procedimiento administrativo.

- 81 A este respecto, procede recordar que, en el marco de un recurso de anulación con arreglo al artículo 173 del Tratado, la legalidad de un acto comunitario debe apreciarse en función de los elementos de hecho y de Derecho existentes en la fecha en que el acto fue adoptado (sentencias del Tribunal de Justicia de 7 de febrero de 1979, Francia/Comisión, asuntos acumulados 15/76 y 16/76, Rec. p. 321, apartado 7, y del Tribunal de Primera Instancia de 15 de enero de 1997, SFEI y otros/Comisión, T-77/95, Rec. p. II-1, apartado 74) y no puede depender de consideraciones retrospectivas sobre su grado de eficacia (sentencia del Tribunal de Justicia de 7 de febrero de 1973, Schröder, 40/72, Rec. p. 125, apartado 14). En particular, las apreciaciones complejas hechas por la Comisión deben examinarse únicamente en función de los elementos de que ésta disponía en el momento en que efectuó dichas apreciaciones (sentencias del Tribunal de Justicia de 10 de julio de 1986, Bélgica/Comisión, 234/84, Rec. p. 2263, apartado 16, y de 26 de septiembre de 1996, Francia/Comisión, C-241/94, Rec. p. I-4551, apartado 33).

- 82 Los motivos y alegaciones de fondo que se formulan en el presente asunto deben examinarse a la luz de los principios mencionados anteriormente. Dichos motivos y alegaciones cuestionan la apreciación del carácter proporcionado de la ayuda, la del impacto de ésta en el sector de la aviación civil del EEE y la del carácter adecuado del plan de reestructuración que acompaña a la ayuda controvertida.

En cuanto a las imputaciones basadas en una violación del principio de proporcionalidad aplicable en materia de ayudas de Estado

- 83 Mediante estas imputaciones, las demandantes y las partes que intervienen en apoyo de sus pretensiones reprochan a la Comisión haber autorizado una ayuda de

un importe excesivo con relación a las necesidades de la reestructuración de Air France. Dichas imputaciones se basan, fundamentalmente, en la sentencia Philip Morris/Comisión (citada en el apartado 79, apartado 17), en la que el Tribunal de Justicia consideró que no se puede permitir a los Estados miembros efectuar pagos que hagan mejorar la situación de la empresa beneficiaria de la ayuda «si no son necesarios para lograr los objetivos previstos por el apartado 3 del artículo 92».

A. Sobre la alegación relativa a que la Comisión autorizó erróneamente la compra por Air France de diecisiete nuevos aviones

Resumen de la argumentación de las partes

- 84 Las demandantes estiman que era desproporcionado aprobar una ayuda cuyo objetivo era permitir a Air France comprar diecisiete aviones nuevos. Evidentemente, la Comisión se equivocó al llegar a la conclusión de que el importe de la ayuda no podía reducirse mediante la anulación o el aplazamiento del pedido efectuado por Air France por un importe de 11.500 millones de FF. En efecto, añaden, el coste de renovación periódica necesaria de la flota es una inversión en bienes de equipo y, en principio, forma parte de los gastos de explotación normales de una compañía aérea. Ese tipo de renovación debe efectuarse sin ayuda estatal. En cualquier caso, la adquisición de nuevas aeronaves no era indispensable para Air France.
- 85 Las demandantes en el asunto T-371/94 reprochan a la Comisión, además, haber motivado insuficientemente este extremo, a pesar de que, en el procedimiento administrativo, fue informada de que la adquisición de diecisiete nuevos aviones no era un elemento esencial del plan de reestructuración de Air France y, por tanto, debía anularse. Según ellas, la Comisión no examinó seriamente los comentarios presentados por los terceros en respuesta a su Comunicación de 3 de junio de 1994. La demandante en el asunto T-394/94 y las partes coadyuvantes Maersk mantienen, de manera general, que la Comisión no se preocupó de acompañar la Decisión impugnada de una motivación adecuada, omitiendo, entre otras cosas,

tener debidamente en cuenta las observaciones detalladas presentadas por los terceros durante el procedimiento administrativo.

- 86 La Comisión señala que era necesario para Air France adquirir las diecisiete nuevas aeronaves. A este respecto, recuerda el texto de la Decisión impugnada según el cual los elevados costes de explotación de Air France se debían en parte a la heterogeneidad de su flota, cuya racionalización estaba, por tanto, prevista en el plan de reestructuración (DO L 254, pp. 75 y 76). Dicho plan, lejos de remozar la flota de Air France, no haría sino aminorar su envejecimiento. Por otra parte, los nuevos aviones a reacción consumen una cantidad de carburante considerablemente menor, son conformes a las normativas en materia de protección del medio ambiente y sus costes de reparación y mantenimiento son poco elevados. Por último, tienen un mayor atractivo para los pasajeros.
- 87 En cuanto a su obligación de motivación, la Comisión considera que la Decisión impugnada es conforme a lo dispuesto en el artículo 190 del Tratado. En efecto, es suficiente con especificar, en una Decisión, los principales puntos de Derecho y de hecho en que se apoya y que son necesarios para hacer comprensible el razonamiento de la Comisión (sentencia del Tribunal de Justicia de 4 de julio de 1963, Alemania/Comisión, 24/62, Rec. pp. 129 y ss., especialmente p. 143). No se requiere que la Comisión discuta todos los puntos de hecho y de Derecho suscitados por cada interesado durante el procedimiento administrativo (véase, por ejemplo, la sentencia del Tribunal de Justicia de 29 de octubre de 1980, Van Landewyck y otros/Comisión, asuntos acumulados 209/78 a 215/78 y 218/78, Rec. p. 3125, apartado 66). Por último, la exigencia de motivación debe apreciarse en función de las circunstancias del caso concreto, especialmente del contenido del acto, de la naturaleza de los motivos invocados y del interés que los destinatarios puedan tener en recibir explicaciones. La Comisión estima que los requisitos establecidos por la jurisprudencia citada han sido plenamente respetados por la Decisión impugnada, que expone en diecisiete páginas del Diario Oficial todos los elementos de hecho y de Derecho pertinentes en el presente asunto y que resume también las objeciones formuladas por los terceros durante el procedimiento administrativo. La Comisión niega que no tuviera en cuenta las observaciones presentadas en el procedimiento administrativo. Según ella, dichas observaciones fueron debidamente examinadas y transmitidas a las autoridades francesas para que éstas hicieran eventualmente sus comentarios.

Apreciación del Tribunal de Primera Instancia

- 88 Habida cuenta de las alegaciones formuladas por las demandantes, este Tribunal considera que procede comprobar, en primer lugar, si la Decisión impugnada está suficientemente motivada en lo que respecta a la autorización de compra, por Air France, de diecisiete nuevos aviones. A este respecto, debe recordarse que, teniendo en cuenta la jurisprudencia reiterada según la cual toda posible falta de motivación puede ser examinada de oficio (sentencias del Tribunal de Justicia de 20 de marzo de 1959, Nold/Alta Autoridad, 18/57, Rec. pp. 89 y ss., especialmente p. 115, y de 20 de febrero de 1997, Comisión/Daffix, C-166/95 P, Rec. p. I-983, apartados 24 y 25, y del Tribunal de Primera Instancia de 2 de julio de 1992, Dansk Pelsdyravlerforening/Comisión, T-61/89, Rec. p. II-1931, apartado 129), el Tribunal de Primera Instancia pidió a las demandantes y a las partes que intervienen en apoyo de sus pretensiones que presentaran las observaciones que habían formulado ante la Comisión durante el procedimiento administrativo en calidad de interesados, en el sentido del apartado 2 del artículo 93 del Tratado, en la medida en que dichas observaciones aún no hubiesen sido aportadas a los autos (véase el apartado 33 *supra*).
- 89 Según jurisprudencia reiterada del Tribunal de Justicia, la motivación exigida por el artículo 190 del Tratado debe mostrar, de manera clara e inequívoca, el razonamiento de la autoridad comunitaria de la que emane el acto impugnado, de modo que los interesados puedan conocer las razones de la medida adoptada, con el fin de defender sus derechos, y que el Juez comunitario pueda ejercer su control (véase la sentencia del Tribunal de Justicia de 14 de febrero de 1990, Delacre y otros/Comisión, C-350/88, Rec. p. I-395, apartado 15, y jurisprudencia citada).
- 90 En lo que se refiere al concepto de «interesados», en el sentido de la jurisprudencia citada, el Tribunal de Justicia consideró, en un asunto que se refería a una Decisión de la Comisión por la que se denegaba la autorización de un proyecto de ayuda previsto por un Estado miembro en favor de una empresa nacional, que la exigencia de motivación debe apreciarse principalmente en función del interés que los destinatarios «u otras personas afectadas directa e individualmente» por el acto impugnado, en el sentido del artículo 173 del Tratado, puedan tener en recibir explicaciones (sentencia de 13 de marzo de 1985, Países Bajos y Leeuwarder Papierwarenfabriek/Comisión, asuntos acumulados 296/82 y 318/82, Rec. p. 809, apartado 19).

- 91 El Tribunal de Justicia precisó posteriormente que una empresa competidora de la empresa beneficiaria de la ayuda debe ser considerada «interesado», en el sentido del apartado 2 del artículo 93 del Tratado, y que procede estimar que, como tal, resulta directa e individualmente afectada por la Decisión de la Comisión que haya autorizado el pago de la ayuda en cuestión. De este modo, el Tribunal de Justicia recordó también que los interesados, en el sentido del apartado 2 del artículo 93 del Tratado, ya habían sido definidos como las personas, empresas o asociaciones que puedan verse afectadas en sus intereses por la concesión de una ayuda de Estado, es decir, en particular, las empresas competidoras y las organizaciones profesionales (sentencia de 19 de mayo de 1993, Cook/Comisión, C-198/91, Rec. p. I-2487, apartados 24 a 26, y jurisprudencia citada).
- 92 Resulta, por tanto, que la exigencia de motivación de una Decisión adoptada en materia de ayudas de Estado no puede determinarse en función del interés, por parte únicamente del Estado miembro al que vaya dirigida dicha Decisión, en recibir información. En efecto, en el supuesto de que un Estado miembro haya obtenido de la Comisión lo que solicitaba, a saber, la autorización de su proyecto de ayuda, su interés en que se le dirija una Decisión motivada, a diferencia del de los competidores del beneficiario de la ayuda, tiene que verse necesariamente muy reducido, en particular cuando ha recibido suficiente información durante las negociaciones con la Comisión y especialmente a través de la correspondencia intercambiada con ésta antes de la adopción de la Decisión de autorización.
- 93 En el presente asunto, consta que las demandantes, las partes coadyuvantes Maersk y la ACE son interesados, en el sentido del apartado 2 del artículo 93 del Tratado, y que la Decisión impugnada las afecta directa e individualmente, en el sentido del párrafo cuarto del artículo 173 del Tratado, dado que la medida de ayuda autorizada por la Decisión impugnada afecta sustancialmente a su posición en el mercado (sentencia del Tribunal de Justicia de 28 de enero de 1986, Cofaz/Comisión, 169/84, Rec. p. 391, apartado 25).
- 94 Según jurisprudencia reiterada, la cuestión de si la motivación de una Decisión cumple las exigencias del artículo 190 del Tratado debe apreciarse en relación no sólo con su tenor literal, sino también con su contexto, así como con el conjunto de normas jurídicas que regulan la materia de que se trate (sentencia Delacre y

otros/Comisión, citada en el apartado 89, apartado 16, y jurisprudencia citada). Si bien la Comisión no está obligada a responder, en la motivación de una Decisión, a todos los puntos de hecho y de Derecho invocados por los interesados durante el procedimiento administrativo (sentencia del Tribunal de Justicia de 17 de enero de 1995, *Publishers Association/Comisión*, C-360/92 P, Rec. p. I-23, apartado 39), debe tener en cuenta todas las circunstancias y todos los elementos pertinentes del caso (sentencia del Tribunal de Justicia de 24 de octubre de 1996, *Alemania y otros/Comisión*, asuntos acumulados C-329/93, C-62/95 y C-63/95, Rec. p. I-5151, apartado 32; en lo sucesivo, «sentencia *Bremer Vulkan/Comisión*»), con el fin de permitir al Juez comunitario ejercer su control de legalidad y dar a conocer tanto a los Estados miembros como a los nacionales interesados las condiciones en que la Comisión ha aplicado el Tratado (sentencia *Publishers Association/Comisión*, antes citada, apartado 39).

- 95 Debe añadirse que la Decisión impugnada fue adoptada por la Comisión con arreglo al apartado 3 del artículo 92 del Tratado, es decir, en un ámbito en el que goza de una amplia facultad de apreciación (véase el apartado 79 *supra*). Dado que el Tribunal de Justicia ha estimado que la facultad discrecional de la Comisión va acompañada de la obligación de examinar minuciosa e imparcialmente todos los elementos relevantes del asunto de que se trate (sentencia de 21 de noviembre de 1991, *Technische Universität München*, C-269/90, Rec. p. I-5469, apartado 14), el control de esta obligación requiere una motivación suficientemente precisa para permitir al Juez asegurarse de que ha sido cumplida.
- 96 Por lo tanto, procede comprobar si la motivación de la Decisión impugnada muestra, de manera clara e inequívoca el razonamiento de la Comisión, habida cuenta, especialmente, de las alegaciones esenciales para la evaluación del proyecto de ayuda controvertido, tal como fueron comunicadas a la Comisión, en el procedimiento administrativo, por las compañías *British Airways*, *TAT*, *Koninklijke Luchtvaart Maatschappij* (en lo sucesivo, «*KLM*»), *SAS*, *Air UK*, *Euralair* y *British Midland*, así como por la *ACE*, en nombre, especialmente, de *Euralair* y de *Maersk*, por el Reino de Dinamarca, el Reino Unido, el Reino de Suecia y el Reino de Noruega (en lo sucesivo, «partes interesadas»).

- 97 De la lectura del conjunto de las observaciones presentadas ante el Tribunal de Primera Instancia resulta que algunas de esas partes habían insistido, ante la Comisión, en que la compra de diecisiete nuevos aviones, por 11.500 millones de FF, prevista en el plan de reestructuración, era inaceptable. Dado que todas las compañías aéreas no subvencionadas, afectadas por la crisis de exceso de capacidad, habían tenido que anular o aplazar, desde principios de los años noventa, los pedidos de nuevos aviones, Air France no podía sustraerse a tal obligación. La decisión de invertir 11.500 millones de FF en la adquisición de aviones aumentaría las necesidades de capital adicional y, por tanto, la deuda de Air France. Teniendo en cuenta su desastrosa situación financiera, no estaba justificado utilizar los ingresos procedentes de la venta de otros activos para una financiación de ese tipo. Con el fin de asegurar la homogeneización de la flota de Air France, prevista en el plan de reestructuración, sería más conveniente transformar los aviones que ya tiene.
- 98 En particular la compañía TAT y el Reino Unido señalaron que la inversión que constituye la compra de diecisiete nuevos aviones entraba en el ámbito de las actividades de funcionamiento a corto plazo de Air France, y no en el de su reestructuración. Según ellas, se trata de una modernización normal destinada a mantener la competitividad de la compañía. Una medida de esas características debería ser financiada mediante los recursos propios de una empresa, y no mediante una ayuda estatal. En el presente asunto, añaden, es inevitable que, en contra de lo que exigen la jurisprudencia y las Decisiones adoptadas por la Comisión en esta materia, la ayuda controvertida se utilice para financiar la compra de esos aviones. Dicha ayuda debería calificarse de ayuda de funcionamiento, no conforme a lo dispuesto en la letra c) del apartado 3 del artículo 92 del Tratado. En este contexto, las mencionadas partes se remiten a las sentencias del Tribunal de Justicia Deuffil/Comisión (citada en el apartado 79 *supra*), y de 8 de marzo de 1988, Exécutif régional wallon/Comisión (asuntos acumulados 62/87 y 72/87, Rec. p. 1573), así como a la Decisión 90/70/CEE de la Comisión, de 28 de junio de 1989, relativa a las ayudas concedidas por Francia a determinadas empresas siderúrgicas de primera transformación del acero (DO 1990, L 47, p. 28).
- 99 A este respecto, el Tribunal de Primera Instancia constata que, en la Decisión impugnada, la Comisión indica que una de las desventajas del grupo Air France es la heterogeneidad de su flota, formada por demasiados tipos distintos de aeronaves (veinticuatro tipos o versiones diferentes), y que esa heterogeneidad contribuye al incremento de los costes de explotación (los costes de mantenimiento son especialmente elevados debido a la necesidad de utilizar piezas de recambio distintas y a la diversa cualificación que ha de tener el personal, tanto de vuelo como de tierra).

A 31 de diciembre de 1993, el grupo contaba con una flota de doscientos ocho aviones (la flota utilizada por Air France estaba formada por ciento cuarenta y cinco aeronaves), con un promedio de edad de 8,6 años (DO L 254, p. 75).

- 100 En cuanto a los temas en que se centra el plan de reestructuración (grandes lignes de force), la Comisión indica que se prevé reducir de veintidós a diecisiete el número de aviones nuevos que se entregarán durante el período de reestructuración. La inversión correspondiente será de 11.500 millones de FF (DO L 254, p. 75). En lo que respecta a los fondos necesarios para dicha inversión, la Comisión toma nota del aplazamiento de los pedidos que hace que, al final del período de reestructuración, la edad media de la flota llegue a ser de unos 9,3 años. Todo nuevo aplazamiento en la renovación de la flota significaría un aumento de esa cifra y podría perjudicar a la competitividad de Air France y poner en peligro la viabilidad de su reestructuración (DO L 254, p. 82).
- 101 En el marco del examen de la proporcionalidad de la ayuda con relación a las necesidades de la reestructuración (DO L 254, p. 83), la Comisión considera que Air France tiene, además de la ayuda, tres posibilidades de mejorar su situación financiera por sus propios medios, y una de ellas consiste en aplazar sus pedidos de aviones. Ahora bien, como ya se han pospuesto varios pedidos, otro aplazamiento situaría la edad media de la flota por encima de diez años, nivel que parece excesivo para una compañía aérea que pretende recuperar su competitividad (DO L 254, p. 85).
- 102 El Tribunal de Primera Instancia estima que esa exposición de motivos muestra, de manera clara e inequívoca, las razones por las que la Comisión considera que es indispensable, en el caso concreto de Air France, proceder a la compra de diecisiete nuevos aviones. La motivación incluye los puntos justificativos que la Comisión califica de esenciales, a saber, la necesidad de Air France de disponer de una flota de un promedio de edad razonable, la circunstancia de que el número de aviones que se compraran sólo constituye una parte del número contemplado en principio y el hecho de que la inversión prevista servirá para homogeneizar la flota de Air France y, por tanto, se traducirá en una reducción de los costes de explotación. Así pues, al mismo tiempo la Comisión respondió suficientemente al primer aspecto de las observaciones presentadas en el procedimiento administrativo por las partes interesadas.

- 103 En el contexto del segundo aspecto de sus observaciones, las partes interesadas consideraron que una parte de la ayuda controvertida constituía una ayuda de funcionamiento prohibida por la jurisprudencia, en la medida en que su objetivo era financiar actividades de Air France de mero funcionamiento, a saber, la renovación de los aviones de su flota como bienes de equipo.
- 104 A este respecto, debe señalarse que, en su sentencia *Deuflil/Comisión* (citada en el apartado 79), el Tribunal de Justicia aprobó la consideración de la Comisión de que una inversión dedicada a una modernización normal destinada a mantener la competitividad de una empresa debía financiarse con los recursos propios de la empresa, y no mediante una ayuda estatal (apartados 16 a 19). En su sentencia *Exécutif régional wallon/Comisión* (citada en el apartado 98), el Tribunal de Justicia estimó que las consideraciones expuestas por la Comisión, según las cuales una inversión cuyo objetivo era la renovación y la modernización tecnológica de una línea de producción, que debía tener lugar periódicamente, no podía considerarse que estuviese destinada a facilitar el desarrollo de determinadas actividades económicas, en el sentido de la letra c) del apartado 3 del artículo 92 del Tratado, constituían una línea de razonamiento comprensible y estaban incluidas dentro de su facultad de apreciación (apartados 31, 32 y 34).
- 105 Remitiéndose a dicha jurisprudencia, las partes interesadas señalaron que el importe de la ayuda autorizado podía resultar excesivo, dado que una parte de ésta no se destinaba a la reestructuración de Air France propiamente dicha. Pues bien, en su sentencia *Philip Morris/Comisión* (citada en el apartado 79, apartado 17), el Tribunal de Justicia consideró que los Estados miembros no pueden efectuar pagos que hagan mejorar la situación de la empresa beneficiaria «si no son necesarios para lograr los objetivos previstos por el apartado 3 del artículo 92».
- 106 Por tanto, las partes interesadas señalaron la posibilidad de un error de Derecho, en este caso, de una violación del principio de proporcionalidad específicamente sancionado en materia de ayudas de Estado por el apartado 3 del artículo 92 del

Tratado. El Tribunal de Primera Instancia estima que se trataba de una alegación esencial para la evaluación del proyecto de ayuda controvertido. Por tanto, la Comisión estaba obligada a responder a ella en los motivos de la Decisión impugnada.

107 A este respecto, procede señalar que la Comisión considera, en la Decisión impugnada, que la inversión en la renovación de la flota es necesaria para la viabilidad de la reestructuración de Air France (DO L 254, p. 82) y que el aplazamiento de los pedidos de nuevos aviones haría subir el promedio de edad de la flota de Air France a más de diez años, nivel excesivo para una compañía aérea que pretende recuperar su competitividad (DO L 254, p. 85). Así pues, la Comisión considera que la inversión en la renovación de la flota de un importe de 11.500 millones de FF, que figura en las «grandes lignes de force» del plan de reestructuración (DO L 254, p. 75), es parte integrante de la reestructuración de Air France.

108 Además, ante este Tribunal de Primera Instancia, la Comisión confirmó ese punto de vista al afirmar que la adquisición de diecisiete nuevos aviones estaba justificada «en el marco de la aplicación del Projet» (asunto T-371/94). Por otra parte, según el informe Ernst & Young presentado por la Comisión (asunto T-371/94), la compra de los aviones era «un elemento integrante del programa cuya finalidad es racionalizar la flota [...] constituyendo dicha inversión un elemento clave del plan».

109 En lo que respecta al modo de financiación de dicha inversión, la Decisión impugnada indica que la realización del plan de reestructuración se financiará por medio de una ampliación de capital y de la venta de activos no básicos, con lo que Air France espera conseguir unos 7.000 millones de FF, a saber, principalmente la venta de algunos aviones, que aportaría unos ingresos de 4.100 millones de FF, así como la venta de piezas de repuesto (1.200 millones de FF), de un edificio (400 millones de FF) y de la cadena de hoteles Méridien (DO L 254, p. 76). La Decisión impugnada añade que las autoridades francesas se comprometieron a que, mientras durara el plan, la ayuda sería utilizada exclusivamente por Air France para los fines de reestructuración de la empresa (DO L 254, pp. 78 y 79).

- 110 Al evaluar la viabilidad del plan de reestructuración, la Comisión afirma que la finalidad de la ayuda es la financiación del plan y la reestructuración de las finanzas de Air France (DO L 254, p. 82). En resumen, está convencida de que la ayuda a Air France es necesaria y proporcionada para permitir a la empresa llevar a cabo con éxito su plan de reestructuración y recuperar su viabilidad (DO L 254, p. 86). Por último, la condición de autorización nº 6 obliga a las autoridades francesas a velar por que «la ayuda [sea] utilizada exclusivamente por Air France para los fines de reestructuración de la empresa» (DO L 254, p. 89).
- 111 Como se desprende de estos motivos, la Decisión impugnada considera que la ayuda de Estado controvertida, si bien está destinada a reducir el endeudamiento de Air France, tiene también el objetivo de financiar la realización del plan de reestructuración, cofinanciada por la venta de activos. Pues bien, la Comisión estima, al mismo tiempo, que la propia inversión en la renovación de la flota constituye un elemento indispensable de la reestructuración de Air France. Resulta, por tanto, que la Decisión impugnada reconoce que la ayuda tiene la finalidad de financiar la inversión en la flota que supone la compra de diecisiete nuevos aviones. En cualquier caso, la Decisión no prohíbe que la ayuda se utilice, por lo menos parcialmente, para financiar esa inversión. En efecto, el único medio financiero autónomo de Air France para contribuir a financiar dicha inversión, a saber, la venta de activos, sólo podría aportar unos ingresos de 7.000 millones de FF, mientras que el coste de la inversión de que se trata asciende a 11.500 millones de FF.
- 112 Si bien dicha compra, juntamente con la venta de antiguos aviones, constituye evidentemente una modernización de la flota de Air France, la Decisión impugnada no se pronuncia sobre la pertinencia, afirmada por las partes interesadas, de la jurisprudencia Deufil/Comisión y Exécutif régional wallon/Comisión (citada en los apartados 79 y 98). De este modo, la Comisión se abstiene de precisar si toleraba, excepcionalmente, la referida financiación por considerar que dicha jurisprudencia no era pertinente en las circunstancias específicas de este caso o si pretendía no seguir el principio mismo sentado por esa jurisprudencia.
- 113 Una definición de postura en la materia por parte de la Comisión habría sido tanto más necesaria en la medida en que de sus propias Decisiones en la materia resulta

su oposición de principio a todas las ayudas de funcionamiento, destinadas a financiar la modernización normal de instalaciones. En efecto, la Comisión estima que las inversiones destinadas a una modernización de ese tipo no pueden considerarse una reestructuración y, por tanto, deben financiarse con los recursos propios de las empresas de que se trate, sin intervención estatal [Decisión 85/471/CEE de la Comisión, de 10 de julio de 1985, relativa a una ayuda concedida por el Gobierno alemán a un productor de hilados de poliamida y de polipropileno instalado en Bergkamen (DO L 278, pp. 26 a 30); Decisión 89/228/CEE de la Comisión, de 30 de noviembre de 1988, relativa al Decreto-Ley n° 370/87 del Gobierno italiano, de 7 de septiembre de 1987, transformado en la Ley n° 460, de 4 de noviembre de 1987, relativa a la producción y comercialización, y por la que se establecen, en particular, nuevas normas en materia de producción y comercialización de los productos vitivinícolas (DO 1989, L 94, pp. 38 a 42), y Decisión 92/389/CEE de la Comisión, de 25 de julio de 1990, relativa a las ayudas estatales previstas en los Decretos-Leyes n° 174, de 15 de mayo de 1989, y n° 254, de 13 de julio de 1989, así como en el proyecto de Ley n° 4230 por el que se subsanan los efectos producidos por los citados Decretos-Leyes (DO 1992, L 207, pp. 47 a 51)].

- 114 De ello se desprende que los motivos de la Decisión impugnada no muestran que la Comisión efectivamente examinara si la modernización de la flota de Air France podía ser parcialmente financiada mediante una ayuda destinada a la reestructuración de la compañía, en contra de la jurisprudencia mencionada y de sus propias Decisiones en la materia y, de ser así, por qué razones.
- 115 Esta conclusión no es invalidada por las precisiones que la República Francesa y Air France aportaron ante el Tribunal de Primera Instancia acerca de las inversiones en la flota de 11.500 millones de FF previstas en el plan de reestructuración. En la medida en que esas partes coadyuvantes indicaron que la suma de 11.500 millones de FF estaba dividida en tres partes, a saber, 7.600 millones para la compra de diecisiete aviones, 3.000 millones de FF para la compra de piezas de recambio y 900 millones de FF para obras relacionadas con la flota, es evidente que estas últimas y las piezas de recambio están destinadas, tanto como los nuevos aviones, a la modernización de la compañía.

- 116 Bien es cierto que la Comisión alegó posteriormente, durante el presente procedimiento, que la ayuda controvertida estaba destinada únicamente al desendeudamiento de Air France y no a la adquisición de los diecisiete nuevos aviones, ya que la inversión en la flota debía financiarse exclusivamente con los ingresos de explotación de Air France. No obstante, debe señalarse que este razonamiento, expuesto por los Agentes de la Comisión ante el Tribunal de Primera Instancia, no sólo no figura en la Decisión impugnada, sino que incluso está en contradicción con los motivos de ésta según los cuales la ayuda estaba destinada a financiar, por lo menos parcialmente, la aplicación del plan de reestructuración que incluía la modernización de la flota de Air France. Pues bien, como estimó el Tribunal de Justicia en su sentencia de 15 de junio de 1994, Comisión/BASF y otros (C-137/92 P, Rec. p. I-2555, apartados 66 a 68), la parte dispositiva y la motivación de una Decisión, que debe ser obligatoriamente motivada en virtud del artículo 190 del Tratado, constituyen un todo indivisible, y corresponde únicamente a la Junta de Comisarios, según el principio de colegialidad, adoptar tanto una como otra, por lo que cualquier modificación de los motivos que exceda de una adaptación puramente ortográfica o gramatical es competencia exclusiva de dicha Junta.
- 117 Estas consideraciones basadas en el principio de colegialidad son igualmente pertinentes en lo que respecta a la Decisión controvertida en el presente asunto, que también debería motivarse en virtud del artículo 190 del Tratado y mediante la cual la Junta de Comisarios ejercía la facultad discrecional que le está reservada, con exclusión de cualquier otro órgano, en la aplicación del apartado 3 del artículo 92 del Tratado. De ello se desprende que la argumentación presentada por los Agentes de la Comisión ante el Tribunal de Primera Instancia no puede ser acogida (véase, también, en este sentido, la sentencia Bremer Vulkan/Comisión, citada en el apartado 94, apartados 47 y 48).
- 118 Lo mismo puede decirse, y con mayor razón, en lo que se refiere a las explicaciones dadas ante el Tribunal de Primera Instancia por Air France y la República Francesa, partes que intervienen en apoyo de la Comisión, que señalan, en primer lugar, que era imposible anular o aplazar los pedidos de los diecisiete nuevos aviones porque se trataba de compromisos contractuales firmes cuyo incumplimiento habría dado lugar a la imposición de sanciones, en segundo lugar, que de los treinta y cuatro aviones cuya reventa estaba prevista en el plan de reestructuración, siete eran aparatos nuevos, por lo que los ingresos aportados por su reventa corresponderían a siete aviones nuevos aún no comprados, en tercer lugar, que de los diecisiete nuevos aviones, siete serían revendidos inmediatamente sin haber prestado servicio comercial alguno y, en cuarto lugar, que el total de los recursos de explo-

tación de Air France fue fijado en 19.200 millones de FF en la plan de reestructuración, de modo que dichos recursos habrían sido suficientes para cubrir los gastos de inversión en la renovación de su flota. Estas afirmaciones no están cubiertas por el principio de colegialidad y, por tanto, no pueden paliar la falta de motivación de que adolece la Decisión impugnada.

- 119 Procede añadir, a mayor abundamiento, que las explicaciones dadas ante el Tribunal de Primera Instancia, según las cuales la aplicación de las medidas previstas por el plan de reestructuración debía dejar un margen bruto de autofinanciación que permitiese a Air France hacer frente a sus gastos de explotación y de inversión, suponiendo que fuesen admisibles, estarían de todos modos en contradicción con los motivos de la Decisión impugnada de los que resulta que Air France no recuperaría su equilibrio financiero y su rentabilidad hasta finales de 1996 (DO L 254, p. 75).
- 120 De todo lo expuesto se desprende que la motivación de la Decisión impugnada no cumple los requisitos del artículo 190 del Tratado, en lo que respecta a la adquisición de diecisiete nuevos aviones.

B. Sobre la alegación relativa a que la Comisión autorizó erróneamente la financiación de gastos de explotación y de medidas de funcionamiento de Air France

Resumen de la argumentación de las partes

- 121 Las demandantes en el asunto T-371/94 estiman que la Comisión no examinó si la ayuda era indispensable para la reestructuración de Air France y no simplemente útil para la financiación del desarrollo de las actividades y para la modernización de sus equipos. Según estas demandantes, la letra c) del apartado 3 del artículo 92 del Tratado no autoriza una ayuda de funcionamiento destinada a modernizar las actividades de su beneficiario.

- 122 Afirman que los únicos costes estructurales que resultan de la aplicación del plan de reestructuración corresponden a las cinco mil bajas voluntarias, cuyo importe exacto sigue sin determinarse, dado que la Decisión impugnada no contiene información alguna al respecto. Los costes que puedan resultar de las demás medidas previstas en el plan de reestructuración deberían considerarse gastos de explotación, especialmente la política comercial de recuperación de la clientela, así como el lanzamiento de Euroconcept y de Première Club. Según ellas, es probable que Air France utilice la ayuda también para financiar otras medidas de funcionamiento que no están explícitamente previstas en el plan de reestructuración. En particular, añaden, Air France rompe los precios en las rutas entre los países del EEE y los países terceros.
- 123 Estas demandantes precisan que tienen la prueba de que la introducción por Air France de nuevas clases en las rutas de media distancia y la introducción de la nueva clase en las de larga distancia en otoño de 1995 costarán respectivamente a la compañía 150 millones de FF y alrededor de 500 millones de FF, como se desprende de los dos artículos de prensa aparecidos en marzo de 1995. Por consiguiente, estiman que los costes de explotación en que se incurrió antes del final de 1996, por ejemplo para la introducción de dos nuevas clases, habrán sido financiados por medio de la ayuda controvertida.
- 124 También la demandante en el asunto T-394/94 opina que la ayuda se dedicará en gran parte a financiar los nuevos productos de Air France, tales como su operación «clase club». En este contexto, las demandantes en el asunto T-371/94 recuerdan que Air France dispone de un «margen de seguridad» (DO L 254, p. 85) que podría utilizar para mantener y modernizar sus actividades. Según ellas, la ayuda es lo bastante excesiva como para permitir a Air France prever la recapitalización de su filial Jet Tours o para plantearse la transferencia de una parte de la ayuda a su filial Air Charter.
- 125 Las demandantes en ambos asuntos se oponen a la tesis de la Comisión según la cual la ayuda controvertida solo está destinada a reducir las cargas financieras de Air France reduciendo su coeficiente de endeudamiento, y no a financiar sus costes de explotación. A este respecto, consideran que la mera posibilidad de que la ayuda se destine a mantener y a desarrollar las actividades de Air France es suficiente para hacerla incompatible con la letra c) del apartado 3 del artículo 92 del Tratado. En

apoyo de esta alegación, se remiten a la sentencia del Tribunal de Justicia de 21 de marzo de 1991, Italia/Comisión (C-303/88, Rec. p. I-1433), apartados 10 y 14, según la cual no es necesario demostrar que unos fondos estatales concedidos se destinan específica y explícitamente a lograr un objetivo preciso, sino que basta con indicar, que, en cualquier caso, el hecho de recibir fondos permite liberar otros recursos para llegar al mismo resultado.

- 126 Las demandantes en el asunto T-371/94 añaden que la Comisión no explicó la diferencia entre el importe de la ayuda controvertida y el que habría sido necesario para aplicar el programa anterior «PRE 2», por un lado, o el importe de 8.000 millones de FF que, antes de la adopción de la Decisión impugnada, se había considerado necesario para la aplicación del plan de reestructuración, por otro lado. Además, la Comisión no examinó si, y hasta qué punto, la reestructuración emprendida por otras compañías aéreas sin ayuda financiera del Estado no demostraba que el libre juego de las fuerzas del mercado habría llevado a Air France a reestructurar sus actividades sin la intervención de las autoridades públicas.
- 127 En la vista, esas mismas demandantes señalaron que la ayuda de reestructuración debía estar relacionada con cada medida prevista. La Comisión debería haber impuesto requisitos en cuanto a la manera en que debía utilizarse la ayuda. Según ellas, no se puede admitir un equilibrio general en cuanto a la ayuda concedida globalmente «para las necesidades de Air France».
- 128 La Comisión afirma haber evaluado la coherencia y la eficacia del plan de reestructuración, así como el carácter adecuado del importe de la ayuda necesario para permitir a Air France llevarlo a término. Según ella, para proceder a dicha evaluación, no necesita examinar cuestiones ajenas a las características intrínsecas del plan, ni, con mayor razón, las experiencias de otras compañías aéreas.
- 129 Añade que la ayuda autorizada tiene la única finalidad de reducir las cargas financieras de Air France mediante la disminución de su coeficiente de endeudamiento. En contra de lo que pretenden las demandantes, no se utilizaría para financiar los

costes de explotación de Air France. La aplicación de las rigurosas medidas previstas por el plan de reestructuración, incluida la venta de activos, debería dejar un margen bruto de autofinanciación que permitiese a Air France hacer frente a sus gastos de explotación y de inversión. Sin embargo, esto no le bastaría para poder soportar sus cargas financieras. Air France no podría sobrevivir sin una reducción de su coeficiente de endeudamiento. A finales de 1996, Air France podría hacer frente a todos sus costes, tanto de explotación como financieros.

- 130 La Comisión recuerda que las mejoras en los resultados de explotación efectuadas por el plan de reestructuración deberían producir, mientras dure el plan, 5.000 millones de FF. Según ella, es cierto que ese importe permitiría a Air France cubrir sus costes de explotación, pero no el reembolso del principal y de los intereses. Gracias a la ayuda, las cargas financieras de Air France pasarían de 3.200 millones de FF en 1993 a 1.800 millones de FF en 1996 (DO L 254, p. 75). Remitiéndose al informe Ernst & Young (anexo 2 del escrito de contestación en el asunto T-371/94), la Comisión afirma que la deuda de Air France se reducirá en 18.900 millones de FF y añade que, sin la ayuda, sus pérdidas netas previstas para 1996 serían de 694 millones de FF, mientras que, con la ayuda, debería tener un beneficio neto de 457 millones de FF. El riesgo de sobrecapitalización se evitaría por el hecho de que la ayuda aprobada es pagadera en tres tramos.
- 131 En cuanto a la sentencia Italia/Comisión (mencionada en el apartado 125), la Comisión estima que no aporta ningún apoyo a la tesis de las demandantes. En dicho asunto, el Tribunal de Justicia consideró que la inyección de capital por parte del Estado podía constituir una ayuda teniendo en cuenta las continuas pérdidas de explotación de la empresa de la que se trataba, que eran compensadas por el Estado en cuestión, y dado que no había ningún programa de reestructuración. De ese modo, el Tribunal de Justicia respondió a la afirmación del Gobierno afectado según la cual los fondos de referencia no eran ayudas de Estado. La Comisión opina que los pasajes citados por las demandantes se refieren sólo a esa cuestión, mientras que las demandantes invocan en este caso la sentencia en apoyo de la alegación, muy diferente, según la cual la Comisión aplicó un criterio jurídico incorrecto para demostrar que la ayuda a Air France era indispensable.
- 132 La República Francesa y Air France impugnan la tesis de que la ayuda controvertida —a pesar de haber sido calculada para reducir las cargas de la deuda de Air

France y no para cubrir parte de los gastos de explotación— de todos modos beneficia a la explotación. Admitir tal postura equivaldría a prohibir cualquier ayuda de reestructuración, ya que siempre es posible mantener que una ayuda enfocada en un objetivo específico de saneamiento sustituya a los recursos de explotación que se habrían dedicado a ese objetivo si no existiera la ayuda. Pues bien, habría que distinguir claramente las ayudas de reestructuración que contribuyen a la mejora de las condiciones de explotación de las empresas afectadas y que pueden perfectamente ser compatibles con el mercado común, de las meras ayudas de funcionamiento o de las ayudas de salvamento prolongadas, que, en principio, no pueden serlo.

Apreciación del Tribunal de Primera Instancia

- 133 En la medida en que las demandantes reprochan a la Comisión haber permitido a Air France transferir la ayuda a algunas de sus filiales, si bien afirman que les parece probable que Air France financiará globalmente gastos de explotación, el Tribunal de Primera Instancia considera que esas alegaciones son demasiado vagas para poder ser acogidas y que se limitan a meras suposiciones no apoyadas por elementos fácticos concretos.
- 134 La alegación relativa al anterior plan de reestructuración «PRE 2» tampoco puede acogerse. En efecto, dicho plan topó con la oposición de los sindicatos y del personal de Air France; por tanto, no podía ser realizado. En tales circunstancias, nada obligaba a la Comisión a tener en cuenta, a título comparativo, ciertos elementos de un plan de reestructuración que había fracasado. Lo mismo puede decirse del importe de 8.000 millones de FF que se mencionó antes de la adopción de la Decisión impugnada. Dado que no se trataba de la cifra oficialmente expuesta por las autoridades francesas a la Comisión en el marco del plan de reestructuración formalmente presentado, la Comisión no estaba obligada a tenerla en cuenta.
- 135 Si bien no es posible excluir que la Comisión pueda comparar las medidas de reestructuración previstas por Air France con las adoptadas por otras compañías

aéreas, no es menos cierto que la reestructuración de una empresa debe enfocarse en sus problemas intrínsecos y que las experiencias que hayan tenido otras empresas en otros períodos, en contextos económicos y políticos distintos, pueden no ser pertinentes.

- 136 En la medida en que las demandantes alegan también que la ayuda debería haberse fraccionado en varios tramos, cada uno de ellos relacionado con una medida de reestructuración individual, el Tribunal de Primera Instancia considera que tal enfoque habría revelado necesariamente el coste de cada medida y, de ese modo, habría divulgado las estructuras del funcionamiento interno de Air France. Pues bien, ese tipo de datos tiene carácter confidencial, por lo menos durante cierto período, y deben mantenerse en secreto de cara al público y especialmente a los competidores de Air France. En tales circunstancias, el mecanismo de los controles posteriores establecidos por el artículo 2 de la Decisión impugnada, puesto en relación principalmente con la condición de autorización nº 6, debe considerarse un sistema adecuado para impedir la sobrecapitalización de Air France debida a una utilización de la ayuda para fines que no sean su reestructuración.
- 137 En la medida en que las demandantes pretenden que la única verdadera medida de reestructuración del plan controvertido consiste en la reducción del personal de Air France (cinco mil bajas voluntarias) y que todas las demás medidas son, en realidad, de naturaleza puramente operativa, procede recordar que, como se ha señalado en los apartados 110, 111, 116 y 117 de la presente sentencia, la finalidad de la ayuda controvertida es financiar, por lo menos parcialmente, la reestructuración de Air France y que la afirmación de que la ayuda estaba destinada exclusivamente a su desendeudamiento, al no figurar en el texto de la Decisión impugnada, no debe ser acogida. Por consiguiente, procede examinar el carácter estructural de las diferentes medidas señaladas por las demandantes.
- 138 A este respecto, debe indicarse que, como se desprende de los autos, Air France no dispone de fábricas ni de instalaciones industriales dotadas de procesos de fabricación que puedan reestructurarse técnicamente. Para una empresa de ese tipo, lo esencial de su actividad se centra en la oferta de transporte de personas y de carga, así como en los medios utilizados para la prestación de estos servicios. Por tanto, la

única estructura que puede válidamente ser objeto de una reestructuración es la de dicha oferta, así como la de la organización de la compañía, que sirve de soporte a la oferta.

- 139 Una vez constatado esto, el Tribunal de Primera Instancia, estima que la supresión de los cinco mil puestos de trabajo y la reorganización de Air France en once centros de operaciones, responsables de sus resultados financieros, podían razonablemente ser calificados por la Comisión de medidas estructurales. Esto parece menos evidente en lo que respecta a las iniciativas comerciales (Euroconcept, Classe club y Première Club) y a las modificaciones de la red aérea, dado que Air France se limita así a seguir la evolución comercial del mercado, sin intervenir en las estructuras mismas de la compañía. Por tanto, tales medidas parecen ser de naturaleza puramente operativa y afectar únicamente al funcionamiento de Air France.
- 140 No obstante, y sin que sea necesario pronunciarse sobre la pertinencia de la jurisprudencia y de las Decisiones mencionadas en los apartados 98 y 113, procede recordar que el plan de reestructuración de Air France debía financiarse mediante la ampliación de capital, por medio de la ayuda, y mediante la venta de activos, de la que Air France esperaba «conseguir unos 7.000 millones de FF» (DO L 254, p. 76). Pues bien, vistas las cifras relativamente modestas indicadas por las demandantes en el asunto T-371/94 en este contexto (150 millones de FF y 500 millones de FF), el Tribunal de Primera Instancia considera que la Comisión podía admitir que esas medidas serían cubiertas con los recursos procedentes de la venta por Air France de sus propios activos y con los ingresos de su explotación habitual.
- 141 En este contexto, procede desestimar la argumentación relativa a la «fungibilidad» de la ayuda, basada en la sentencia Italia/Comisión (citada en el apartado 125), según la cual el hecho de recibir la ayuda permitiría a Air France liberar otros recursos de explotación que, en lugar de estar destinados al reembolso de su deuda, podrían utilizarse para financiar las medidas mencionadas. Dado que en el presente asunto se trata de medidas de inversión y de explotación de una envergadura normal que, razonablemente, toda compañía aérea debe tomar para poder mantener sus actividades de funcionamiento frente a la competencia en el mercado, la República Francesa y Air France han señalado acertadamente que esta tesis de la

«fungibilidad» supondría, de hecho, prohibir cualquier ayuda de reestructuración y, en definitiva, condenaría a la empresa beneficiaria a poner fin a sus actividades de explotación.

- 142 Es cierto que la solución podría ser diferente en lo que respecta a la inversión de 11.500 millones de FF definida en la Decisión impugnada como una «inversión en la flota» (DO L 254, p. 75). No obstante, debe recordarse que el Tribunal de Primera Instancia no tiene por qué examinar el fondo de esta problemática, dado que la Decisión impugnada no está motivada sobre este punto sustancial (véanse los apartados 111 a 120 *supra*). En lo que se refiere a la argumentación relativa a la práctica de precios de Air France en las líneas extra EEE, supuestamente financiada por la ayuda, el examen de este extremo presupone un análisis de la competitividad de Air France en tales líneas. Dicho análisis tendrá lugar en un contexto diferente (véanse los apartados 259 a 280 *infra*).
- 143 De ello se desprende que, sin perjuicio de esta última observación, la alegación relativa a que la Comisión autorizó erróneamente la financiación de gastos de explotación y de medidas de funcionamiento debe desestimarse.

C. Sobre la alegación referente a la clasificación errónea de los títulos emitidos por Air France entre 1989 y 1993

Resumen de la argumentación de las partes

- 144 Las demandantes en el asunto T-371/94 señalan que, según el principio de proporcionalidad, una ayuda de Estado no debe ser de tal magnitud que dé al beneficiario un coeficiente de endeudamiento mejor que el de sus competidores. Pues bien, en el caso de autos, la Comisión hizo una clasificación errónea de las ORA (obligaciones convertibles en acciones), de los TSDI (títulos perpetuos subordinados) y de

los TSIP-BSA (títulos subordinados con interés progresivo acompañados de bonos de suscripción de acciones) emitidos por Air France en los años 1989 a 1993 para calcular su coeficiente de endeudamiento en 1996. Una clasificación correcta de estos títulos habría mostrado, según las demandantes, que el coeficiente de endeudamiento de Air France es mucho mejor que el de todas las demás compañías aéreas.

- 145 Las demandantes añaden que, en la Decisión impugnada, la Comisión llegó a la conclusión de que, a efectos del cálculo del coeficiente de endeudamiento de Air France, las ORA constituyen «capital casi propio»; no obstante, la Comisión supuso, erróneamente, que las ORA de 1993 —al igual, por otra parte, que los TSIP-BSA— serían sustituidas por deudas convencionales, debido a que, en virtud de su Decisión 94/662/CE, de 27 de julio de 1994, relativa a la suscripción por CDC-Participations de obligaciones emitidas por Air France (DO L 258, p. 26; en lo sucesivo, «Decisión 94/662/CE»), deben devolverse por constituir ayudas de Estado ilegales. Pues bien, añaden, Air France no fue obligada y no se comprometió a sustituir las ORA de 1993 por deudas convencionales. Además, la liquidez de que dispondrá Air France cuando reciba la ayuda debería, en la práctica, hacer inútil la sustitución de los ingresos de las ORA y de los TSIP-BSA de 1993 por una liquidez adicional.
- 146 En opinión de las demandantes, la evolución de la situación después de adoptarse la Decisión impugnada ilustra su tesis. Según un artículo de prensa, el 5 de abril de 1995, la Comisión pidió que Francia (y no Air France) ingresara la cantidad de 1.500 millones de FF en una cuenta bloqueada a la espera del resultado del procedimiento incoado ante el Tribunal de Justicia y el Tribunal de Primera Instancia sobre la anulación de la Decisión 94/662/CE, antes citada. En consecuencia, según ellas, Air France sigue disfrutando del valor de las ORA y de los TSIP-BSA emitidos en 1993, por lo menos hasta que dicte sentencia el Tribunal de Justicia o el Tribunal de Primera Instancia, es decir, durante la mayor parte del período de reestructuración.
- 147 Las demandantes mantienen que, en realidad las ORA y los TSIP-BSA, así como una parte del valor del préstamo procedente de los TSDI, deberían haberse clasificado en la rúbrica «capital propio» para calcular el coeficiente de endeudamiento de Air France, dado que constituyen un capital que está permanentemente a su disposición hasta su liquidación.

148 En lo que respecta más concretamente a los TSDI, las demandantes señalan que los suscriptores son reembolsados mediante un fondo bancario en el que Air France ha colocado una parte (el 25 %) del valor original de los TSDI, mientras que una gran parte del valor de estos títulos (el 75 %) es conservada por Air France con carácter permanente. En contra de lo que ocurre en el caso de la extinción de una deuda a causa de su devolución por parte del prestatario, los TSDI siguen existiendo legalmente incluso después del reembolso del capital. Por otra parte, añaden las demandantes, la propia Comisión declaró, en su Comunicación de 3 de junio de 1994 (DO L 254, p. 8), que el pago «automático» de los TSDI se garantiza mediante un fondo bancario, que Air France sólo está obligada a efectuar un pago en caso de liquidación de la compañía y que, en el análisis efectuado por la Comisión en 1992 sobre la situación financiera de Air France, los TSDI fueron incluidos en el capital propio, con el acuerdo del Gobierno francés. Según las demandantes, los TSDI constituyen fondos que están permanentemente a disposición de Air France y que, por tanto, le proporcionan una ventaja en el ámbito de la competencia frente a las compañías competidoras. Las demandantes añaden que, si en los fondos propios sólo se incluye la parte del valor TSDI conservada con carácter permanente por Air France, esto tiene una gran incidencia sobre su coeficiente de endeudamiento para el año 1996, ya que éste sería entonces de 0,76: 1, y no de 1,12: 1.

149 Por otra parte, las demandantes reprochan a la Comisión haber entendido mal los conceptos financieros en cuestión al clasificar los instrumentos financieros considerados. A este respecto, afirman que, tanto en el caso de los TSDI como de los TSIP-BSA, el pago de intereses está supeditado al resultado de Air France y puede ser suspendido. Las demandantes añaden que el criterio de convertibilidad de los referidos instrumentos es inadecuado, en la medida en que la Comisión indica que los TSIP-BSA se convertirán al final del plazo en capital propio «en el supuesto de que las condiciones de mercado permitan al propietario ejercer el BSA». Al actuar así, la Comisión no tuvo en cuenta que el BSA es un derecho distinto, complementario, separable e independiente, cuyo titular puede o no ser el mismo que el del TSIP. Este último no es convertible porque se trata de un título perpetuo subordinado. Del mismo modo, el concepto de «convertibilidad» es inaplicable a los TSDI, ya que éstos son títulos perpetuos subordinados que pueden pagarse en caso de liquidación de Air France. Por último, las demandantes mantienen que el hecho de que la Comisión tenga o no en cuenta los derechos que las ORA, los TSDI y los TSIP-BSA confieren a sus titulares carece de pertinencia.

- 150 La Comisión recuerda, en primer lugar, que señaló, en la Decisión impugnada, la naturaleza financiera a veces ambigua de los títulos de que se trata (DO L 254, p. 84). Recuerda, a continuación, que, en virtud de su Decisión 94/662/CE, antes citada, el importe pagado por la suscripción de las ORA y de los TSIP-BSA emitidos en abril de 1993 debía ser reintegrado por Air France de modo que el valor de dichos títulos debía considerarse como una deuda. En lo que respecta a las ORA de 1991, deberían considerarse fondos propios, ya que, llegado el momento, se convertirían inevitablemente en acciones, mientras que los TSDI emitidos en 1989 y 1992 deberían considerarse como deuda, dado que serían reembolsables al cabo de quince años y que no podría tener lugar ninguna conversión en acciones (DO L 254, p. 85).
- 151 En la medida en que las demandantes invocan la Decisión de la Comisión de 5 de abril de 1995 (véase el apartado 146 *supra*), ésta mantiene que dicha Decisión, de fecha posterior a la de la Decisión impugnada, no tiene incidencia alguna en la clasificación de los títulos en cuestión. La Comisión añade que, mientras exista una obligación legal de reintegrar los importes de las ORA y de los TSIP-BSA, ella tiene derecho a considerar que dichos importes son sustituidos por deuda convencional.
- 152 En lo que respecta a los TSDI, la Comisión señala que han sido recondicionados. Según la Comisión, el hecho de que Air France conserve una parte del producto de los TSDI no influye para nada en la calificación de éstos. Esta conclusión es confirmada por el dictamen del conseil supérieur de l'Ordre français des experts-comptables. Lo importante es la obligación de reembolsar el principal. La Comisión precisa que el flujo financiero neto entre Air France y el Trust [institución fiduciaria], en el que se ha entregado una parte de los fondos, será igual a cero al término de un período de quince años. El préstamo representado por los TSDI sería efectivamente reembolsado por la extinción del Trust y la subsiguiente extinción de la deuda de Air France. Por tanto, la totalidad del importe reunido mediante la emisión de los TSDI recondicionados sería reembolsada por Air France al expirar el período de quince años. El importe del producto de los TSDI que no se depositó en el Trust no seguiría permanentemente en manos del emisor. Dicho importe corresponde a la obligación del emisor de pagar intereses anuales durante quince años sobre el importe total de los TSDI. Según la Comisión, la obstinación de las demandantes en mantener que el emisor conserva permanentemente una parte del producto de los TSDI recondicionados obedece a un enfoque analítico objetivo según el cual todo préstamo podría considerarse una inyección de fondos propios.

- 153 Aun cuando el pago de intereses pueda suspenderse tanto en el caso de los TSDI como en el de los TSIP-BSA, la Comisión estima que, no obstante, Air France sigue estando obligada a pagar los intereses acumulados sobre esos importes. En otros términos, el pago de los intereses sólo resulta aplazado. En lo que respecta a las alegaciones de las demandantes relativas a los derechos que los referidos instrumentos financieros confieren a sus poseedores, la Comisión señala que la Decisión impugnada no concede una importancia especial a la naturaleza de los derechos que esos instrumentos confieren o no a sus poseedores. Según ella, el elemento esencial es la conversión obligatoria de los títulos en acciones.
- 154 Air France precisa, acerca de los TSDI recondicionados, que la profesión contable no se ha dedicado a definir su naturaleza hasta finales de 1991. La *commission française des opérations de bourse*, en un comunicado de 6 de marzo de 1992, se opuso a que los TSDI recondicionados se incluyeran en el capital propio. Desde finales de 1993 los profesionales tuvieron conocimiento del proyecto de dictamen de l'Ordre français des experts-comptables que calificaba de deuda los TSDI. La postura del conseil supérieur de l'Ordre des experts-comptables en este sentido fue adoptada definitivamente el 7 de julio de 1994.

Apreciación del Tribunal de Primera Instancia

- 155 En primer lugar, debe señalarse que, al comprobar la proporcionalidad de la ayuda, la Comisión señala, en la Decisión impugnada, que el coeficiente de endeudamiento de Air France depende en gran medida de la clasificación de una serie de obligaciones emitidas por la compañía y que dichos coeficientes varían notablemente en función de si esas obligaciones se clasifican como recursos propios o como deuda (DO L 254, p. 83). A continuación, describe los importes y las características de los instrumentos financieros emitidos por Air France durante los cinco últimos años anteriores a la Decisión impugnada, a saber, de las ORA emitidas en diciembre de 1991 y abril de 1993, de los TSDI emitidos en junio de 1989 y mayo de 1992 y de los TSIP-BSA emitidos en abril de 1993 (DO L 254, pp. 83 y 84). Por último, expone los criterios de diferenciación de los fondos propios con respecto de los préstamos en función especialmente de las disposiciones aplicables del Derecho francés, de la Cuarta Directiva comunitaria sobre presentación de balances y de la opinión del comité professionnel de doctrine comptable (DO L 254, pp. 84 y 85).

- 156 Las partes coinciden en calificar las ORA de «capital propio» o de «fondos propios», dado que dichos títulos no se reintegran nunca sino que se convierten obligatoriamente en acciones. Por otra parte, la Comisión efectivamente las calificó así en la Decisión impugnada (DO L 254, p. 85).
- 157 En lo que respecta más concretamente a las ORA emitidas por Air France en abril de 1993 y suscritas por la sociedad CDC-Participations, procede recordar que la Comisión, mediante su Decisión 94/662/CE, ordenó su pago basándose en su naturaleza de ayudas de Estado ilegales. Si bien la República Francesa ha impugnado dicha Decisión ante el Tribunal de Justicia (asunto C-282/94) y Air France ha interpuesto un recurso ante el Tribunal de Primera Instancia (asunto T-358/94), esas acciones no tienen ningún efecto suspensivo, por lo que los fondos que corresponden a las ORA emitidas debían ser reembolsados por Air France. Por otra parte, la Decisión de la Comisión ha adquirido carácter definitivo, dado que la sentencia del Tribunal de Primera Instancia de 12 de diciembre de 1996, Air France/Comisión (T-358/94, Rec. p. II-2109), que desestimó el recurso formulado contra dicha Decisión, ha adquirido fuerza de cosa juzgada, y el asunto C-282/94 fue archivado por auto del Tribunal de Justicia de 17 de abril de 1997.
- 158 Poco importa, en este contexto, que Air France haya podido efectivamente disfrutar, hasta que se dictó dicha sentencia, del valor que representan esas ORA. En efecto, la disponibilidad de un capital durante cierto período no constituye un criterio que diferencie los fondos propios de la deuda. Todo capital, del que pueda disponer una empresa, debe siempre clasificarse en el balance de la empresa, únicamente en la columna del «pasivo», ya sea como «deuda» cuando haya sido reembolsado, o ya sea como «fondos propios» cuando quede permanentemente a disposición de la empresa. Pues bien, dado que las ORA de que se trata debían reembolsarse a partir del 27 de julio de 1994, la Comisión actuó acertadamente al calificarlas de deuda.
- 159 Lo mismo puede decirse de los TSIP-BSA emitidos en abril de 1993 que también fueron objeto de la Decisión 94/662/CE. Por consiguiente, no procede que el Tribunal de Primera Instancia se pronuncie sobre su clasificación de principio.

- 160 En cuanto a los TSDI recondicionados, las partes presentaron varios informes periciales financieros y contables sobre su clasificación. Las demandantes hacen referencia al del Profesor Pene, mientras que la Comisión y Air France se apoyan respectivamente en el despacho Ernst & Young y el Profesor Vermaelen. Además, la Comisión se remite al dictamen del conseil supérieur de l'Ordre des experts-comptables, aprobado el 7 de julio de 1994.
- 161 De estos dictámenes periciales contradictorios se desprende que la clasificación de TSDI recondicionados implica apreciaciones complejas de orden económico y financiero. Por tanto, la Comisión dispone de una amplia facultad de apreciación en la materia y el Tribunal de Primera Instancia sólo puede censurar su decisión sobre este punto en caso de que constate un error manifiesto de apreciación. Pues bien, no se desprende que la Comisión, equivocadamente, haya considerado el mecanismo de reembolso de los TSDI como el elemento decisivo —además de la imposibilidad de convertirlos en acciones— para calificarlos de deuda.
- 162 Esta conclusión no es invalidada por el hecho de que el pago de los intereses de estos TSDI pueda ser suspendido en caso de malos resultados financieros de Air France. En efecto, el carácter de préstamo de una operación de financiación no se ve cuestionado por la circunstancia de que las condiciones de remuneración sean, en un aspecto concreto, desventajosas para el suscriptor.
- 163 Por último, dicha conclusión tampoco se contradice con el hecho de que la Comisión tuviese tendencia en un principio a calificar a los TSDI de «fondos propios» (Comunicación de 3 de junio de 1994, DO L 254, p. 8). En efecto, como expuso Air France ante el Tribunal de Primera Instancia, ese cambio de enfoque refleja la evolución operada en la calificación de los TSDI de 1991 a 1994 dentro de la profesión contable misma. En este contexto, debe recordarse que el conseil supérieur de l'Ordre français des experts-comptables, en su dictamen de 7 de julio de 1994 por lo tanto, inmediatamente antes de la adopción de la Decisión impugnada,

consideró definitivamente como deuda los TSDI recondicionados. El Tribunal de Primera Instancia estima que no puede reprocharse a la Comisión haber hecho suya, a efectos de la calificación de dichos títulos franceses, la opinión definitiva del organismo francés que representa la profesión competente en la materia.

- 164 Habida cuenta de que la Comisión no incurrió en error manifiesto de apreciación en la clasificación de los títulos emitidos por Air France, la alegación debe ser desestimada.

D. Sobre la alegación basada en una apreciación errónea del coeficiente de endeudamiento de Air France

Resumen de la argumentación de las partes

- 165 Las demandantes en el asunto T-371/94 estiman que el coeficiente de endeudamiento de Air France previsto para 1996 muestra que su endeudamiento se reducirá a un nivel muy inferior al de sus competidores. En efecto, al calcular que dicho coeficiente sería de 1,12: 1 y al declarar que es superior al coeficiente medio de la aviación civil, donde la cifra de 1,5: 1 se considera aceptable, la Comisión interpretó mal el estudio realizado por KPMG —sociedad internacional de asesores— y la IATA al que se hace referencia en la Decisión impugnada (DO L 254, p. 85). Según estas demandantes, dicho estudio muestra, en realidad, que el coeficiente de endeudamiento proyectado para Air France es inferior a lo que se considera un coeficiente óptimo y está notablemente por debajo de la media mencionada en ese estudio para el año 1992 (2,3: 1 o 2,1: 1, según el modo de cálculo). El carácter excesivo de la ayuda aumenta si se compara el coeficiente de endeudamiento de Air France (1,12: 1) con los coeficientes de endeudamiento medios (2,57: 1 en 1992 y 3,17: 1 en 1993) indicados en la publicación de la IATA «Airline Economic Results and Prospects».
- 166 En opinión de dichas demandantes, el carácter excesivo de la ayuda concedida a Air France no puede hacerse proporcionado simplemente comparándolo con otros

coeficientes financieros, como el coeficiente de cobertura de intereses. La constatación hecha por la Comisión en la Decisión impugnada, según la cual este coeficiente de Air France llegará en 1996 a 2,44: 1 y estará así muy cerca de la media de 2,42: 1 alcanzada por sus competidores en 1993 (DO L 254, p. 85), carece por tanto de pertinencia. Por otra parte, añaden, dicho coeficiente es incompleto y se limita a reflejar la capacidad de una empresa de utilizar los beneficios que obtiene para pagar sus cargas financieras; además, el criterio utilizado por la Comisión para seleccionar las compañías aéreas con cuyos coeficientes compara el de Air France en 1996 no está claro.

- 167 Las demandantes añaden que el propio informe pericial Ernst & Young, en el que se apoya la Comisión, declara que Air France habría podido llegar al coeficiente de endeudamiento teóricamente óptimo de 1,5: 1 con una ayuda de un importe limitado a 15.250 millones de FF como máximo. Por tanto, según ellas, es sorprendente que el mismo informe intente justificar la obtención por parte de Air France de 20.000 millones de FF alegando que no hay ninguna razón específica para que Air France tenga un coeficiente de endeudamiento «medio».
- 168 Por otra parte, según dichas demandantes, toda comparación entre coeficientes de endeudamiento tiene un valor discutible. A este respecto, del estudio realizado por KPMG y la IATA resulta que hay grandes diferencias en el modo de calcular los coeficientes de endeudamiento y que, por tanto, es difícil hacer comparaciones válidas entre compañías aéreas. Por último, no se ha determinado si el cálculo del coeficiente de endeudamiento de Air France efectuado por la Comisión se basa en cifras brutas o netas, y no se da ninguna explicación en cuanto al desglose de tales cifras.
- 169 Además, la Comisión, erróneamente, limitó su análisis a un período muy corto, el año 1996, durante el cual aún se pagaría la ayuda, sin tener en cuenta los efectos de ésta sobre la posterior situación financiera de Air France que, gracias a la ayuda, se ha hecho considerablemente más fuerte que sus competidoras desde el punto de vista financiero. Según las demandantes, la Comisión debió haber hecho un análisis dinámico del efecto de la ayuda, más allá del período de reestructuración, sobre la posición competitiva de Air France con respecto a sus competidoras, para deter-

minar si la ayuda era o no excesiva. Según las previsiones de las demandantes, la ayuda contribuye a colocar a Air France en una situación financiera, con respecto a sus competidoras, mucho mejor que la que sugieren los coeficientes en los que se basó la Comisión en la Decisión impugnada.

- 170 Remitiéndose al informe Ernst & Young, la Comisión mantiene que la aportación de capital controvertida se calculó de modo que constituyese el importe mínimo suficiente para que Air France recuperase el equilibrio financiero. En cuanto al importe de deuda empleado para calcular el coeficiente de endeudamiento, la Comisión afirma que, de conformidad con una tendencia comprobada del análisis financiero, tuvo en cuenta una cifra neta. Por tanto, el coeficiente de endeudamiento no fue inflado utilizando un importe de deuda bruto.
- 171 La Comisión recuerda que el coeficiente de endeudamiento de 1,12: 1 no fue el único elemento que se tuvo en cuenta en la Decisión impugnada para determinar si la ayuda era proporcional a las necesidades de reestructuración de Air France y que el coeficiente de cobertura de intereses también tuvo importancia. Según ella, nada exige que el coeficiente de endeudamiento de Air France en 1996 sea igual al coeficiente medio del sector de la aviación civil. Basta con que esté razonablemente cerca de 1,5: 1.
- 172 La Comisión señala que no recurrió al coeficiente de cobertura de intereses para hacer que fuese proporcionada una ayuda cuyo carácter desproporcionado resulta supuestamente del coeficiente de endeudamiento de Air France. Según ella, la pertinencia del coeficiente de cobertura de intereses es indudable. Este coeficiente mide la capacidad de la compañía de pagar sus gastos financieros, habida cuenta de que la finalidad de la ayuda controvertida es precisamente sanear la carga financiera de Air France. La Comisión añade que la mención, en la Decisión impugnada, del coeficiente de cobertura de intereses de los competidores de Air France en 1993 no es sino un simple ejemplo del coeficiente obtenido por compañías aéreas que están en una situación sana.

- 173 La Comisión señala, por último, que también tuvo en cuenta otros coeficientes financieros. En cuanto al coeficiente de rentabilidad de los fondos propios, la Comisión indica que el informe Ernst & Young precisaba únicamente que dicho coeficiente proporciona un indicador adicional del nivel de vida necesario para permitir a Air France recuperar su viabilidad económica. El hecho de que el importe de ayuda autorizado haya sido el mínimo necesario fue determinado sobre la base de los distintos coeficientes financieros expuestos.
- 174 Air France se remite a las Decisiones Sabena y Aer Lingus (citadas en el apartado 55), así como a la Decisión 94/696/CE de la Comisión, de 7 de octubre de 1994, relativa a las ayudas concedidas por el Estado griego a la compañía Olympic Airways (DO L 273, p. 22; en lo sucesivo, «Decisión Olympic Airways»), mediante las cuales la Comisión autorizó ayudas de Estado en el sector de la aviación civil. Señala que los coeficientes de endeudamiento de estas compañías al término de su plan de reestructuración serán similares al coeficiente de Air France o incluso mejores. Revelan, por tanto, una proporción de fondos propios igual o aun superior a la de Air France. Así pues, la Comisión aceptó coeficientes de 1,25: 1 (Sabena), de 0,75: 1 y 0,41: 1 (Aer Lingus) y de 0,78: 1 (Olympic Airways).

Apreciación del Tribunal de Primera Instancia

- 175 Procede destacar que la problemática de los coeficientes financieros de Air France, especialmente la del coeficiente de endeudamiento, suscita cuestiones muy técnicas de tipo financiero y contable. Esta constatación es corroborada por la referencia de las partes a siete informes periciales en apoyo de sus tesis, a saber, los del despacho Ernst & Young, del Profesor Pene, del Profesor Vermaelen y del Doctor Weinstein.
- 176 A este respecto, procede recordar que el consultor Lazard Frères fijó el importe necesario para la recapitalización de Air France en el marco de su reestructuración, teniendo en cuenta sus ingresos y costes previstos y considerando su rentabilidad

futura (DO L 254, p. 75) y que dicho importe fue aceptado por la Comisión en el ejercicio de su facultad de apreciación. Debe añadirse que estos últimos datos tenían, por lo menos en la fase de la concepción del plan de reestructuración y de su aplicación, un carácter muy delicado y confidencial especialmente en lo que respecta a las compañías aéreas competidoras de Air France. Por consiguiente, no corresponde a las demandantes, ni por otra parte al Tribunal de Primera Instancia, cuestionar el principio mismo de la necesidad de Air France de obtener la suma de 20.000 millones de FF para lograr los objetivos de reestructuración y de desendeudamiento fijados.

- 177 Dado que el cálculo de los 20.000 millones de FF debe ser aceptado como punto de partida del control de la proporcionalidad del importe de la ayuda, la cuestión de la incidencia de esta inyección financiera en los coeficientes financieros de Air France se reduce, en principio, a una simple operación matemática.
- 178 A este respecto, procede recordar que el consultor Lazard Frères analizó el impacto de la ayuda controvertida en los coeficientes financieros de Air France, señalando la necesidad de tener en cuenta los coeficientes de estructura de capital, la capacidad de hacer frente al servicio de los préstamos y el rendimiento de las inversiones (DO L 254, p. 84). Precisamente, tras haber examinado estos datos, la Comisión llegó al coeficiente de endeudamiento de 1,12: 1, afirmando: «Este coeficiente parece por encima de la media del sector de la aviación civil, en el que se considera aceptable una cifra de 1,5» (DO L 254, p. 85).
- 179 Procede señalar que esta comparación entre las dos cifras de coeficiente de endeudamiento se basa en un estudio realizado por KPMG en asociación con la IATA. Dicho estudio, redactado en agosto de 1992, incluye el pasaje siguiente:

«coeficientes deuda/fondos propios

[...]

Se ha preguntado a algunos responsables de compañías aéreas cuál era, en su opinión, el coeficiente de endeudamiento óptimo de una compañía aérea. Las respuestas varían de 0,5: 1 a 4: 1; sin embargo, no está claro si los contratos de arrendamiento a largo plazo están incluidos o no en dichas respuestas. La media de las respuestas recibidas indica un rendimiento óptimo de 1,5: 1.

A continuación se les ha pedido que indiquen los coeficientes de endeudamiento de su propia compañía, primero incluyendo y luego excluyendo los contratos de arrendamiento a largo plazo. El coeficiente de endeudamiento medio de las compañías que han respondido es de 2,3: 1 si se incluyen los contratos de arrendamiento a largo plazo y de 2,1: 1 si no se incluyen.

[...]

Hay divergencias significativas en la manera de calcular los coeficientes de endeudamiento. Por tanto, es difícil hacer comparaciones útiles entre las distintas compañías aéreas [...]

180 Como se desprende de este texto, la representatividad de las cifras establecidas por la investigación llevada a cabo en el sector de la aviación civil es bastante débil. Así pues, teniendo en cuenta las «divergencias significativas» señaladas en la manera de calcular los coeficientes de endeudamiento, la diferencia que haya entre las cifras 1,12: 1, 1, 5: 1, 2, 1: 1 y 2,3: 1 no puede, por sí sola, calificarse de significativa para demostrar que la Comisión no tuvo en cuenta la posición financiera de Air France en relación con la posición media del sector de la aviación civil.

181 Dicho esto, no parece que la cifra de 1,12: 1, prevista para finales de 1996, sea desproporcionada, teniendo en cuenta las cifras mencionadas que van de 0,5: 1 a 4: 1 y los coeficientes de 1,25: 1, de 0,78: 1, de 0,75: 1 y de 0,41: 1 aprobados por la Comisión en sus Decisiones Sabena, Olympic Airways y Aer Lingus (mencionadas

en los apartados 55 y 174). Lo mismo puede decirse del coeficiente de cobertura de intereses de Air France, respecto del cual la Comisión indicó que en 1996 sería de 2,44: 1 y estaría así muy cerca de la media de 2,42: 1 obtenida por sus competidores en 1993 (DO L 254, p. 85).

- 182 Por las razones expuestas en el apartado 176 de la presente sentencia, la alegación según la cual el propio informe Ernst & Young consideró que 15.250 millones de FF eran suficientes para que Air France alcanzara el coeficiente de endeudamiento óptimo de 1,5: 1 no puede acogerse. A mayor abundamiento, debe añadirse que, como ha señalado la Comisión, el pasaje de dicho informe citado por las demandantes se limita a aportar una corrección al cálculo, efectuado por estas últimas, del importe necesario para obtener el coeficiente de 1,5: 1, importe que asciende, según Ernst & Young, a 15.250 millones de FF, y no a 13.900 millones de FF. Por otra parte, el informe Ernst & Young señala a continuación que, en cualquier caso, no hay ninguna razón especial para que el coeficiente de endeudamiento de Air France sea de 1,5: 1.
- 183 La Comisión afirma acertadamente que el informe de la IATA titulado «Airline Economic Results and Prospects», al que hacen referencia las demandantes, recoge los coeficientes de endeudamiento medios de más de treinta compañías aéreas del mundo entero, incluidas Iran Air, Royal Air Maroc y Tunis Air, que se parecen muy poco a Air France en cuanto a la estructura industrial y financiera y que no compiten verdaderamente con ella. Por tanto, la Comisión no estaba obligada a comparar el coeficiente de endeudamiento de Air France con los de las compañías aéreas que eran objeto de dicho informe.
- 184 En la medida en que las demandantes se plantean, en su escrito de demanda, la cuestión de si el cálculo del coeficiente de endeudamiento de Air France se basaba en cifras brutas o netas, basta con señalar que la Comisión recalcó, en su escrito de contestación, sin que la contradijeran las demandantes, que había tenido en cuenta una cifra neta, de modo que el coeficiente de endeudamiento no fue inflado utilizando un importe de deuda bruto. Por último, nada obligaba a la Comisión a calcular el coeficiente de endeudamiento de Air France más allá del período de rees-

tructuración, dado que este último constituía el único período de referencia para el cumplimiento por parte de la República Francesa y de Air France de la mayor parte de las condiciones para la autorización de la ayuda.

- 185 Dado que la Comisión no incurrió en ningún error manifiesto de apreciación en cuanto al cálculo y a la consideración de los coeficientes financieros mencionados en la Decisión impugnada, la alegación debe desestimarse.

E. Sobre la alegación relativa a que la Comisión se abstuvo erróneamente de exigir la venta de activos de Air France que podían ser enajenados

Resumen de la argumentación de las partes

- 186 Las demandantes mantienen que la Comisión actuó de manera manifiestamente errónea al llegar a la conclusión de que el importe de la ayuda controvertida no podía reducirse mediante la venta de otros activos de Air France que no fuesen los previstos en el plan de reestructuración. Según ellas, el principio de proporcionalidad exige que una empresa que prevea reestructurarse utilice la totalidad de sus propios recursos antes de llegar a la ayuda de Estado. Por consiguiente, la Comisión habría debido exigir a Air France que obtuviera liquidez vendiendo la totalidad de sus activos no relacionados con los transportes aéreos, cualquiera que fuese la importancia de las sumas obtenidas. De haber sido así, el importe de la ayuda habría podido ser muy inferior.
- 187 A este respecto, las demandantes señalan que el grupo Air France comprende ciento tres sociedades que operan en sectores relacionados con los viajes, pero distintos de los transportes aéreos, tales como el turismo, la restauración, el mantenimiento aeronáutico, la informática comercial y el tránsito de carga, entre los que cabe encontrar sociedades de la importancia del grupo Servair y de Jet Tours, que en 1993 obtuvieron volúmenes de negocios de 2.600 millones de FF y de 2.400

millones de FF, respectivamente. Sus actividades abarcan, según las demandantes, operaciones tan alejadas del transporte aéreo como la producción de queso. Más del 20 % de los ingresos de Air France procede de actividades que no tienen ninguna relación con el transporte aéreo. Además, Air France posee participaciones en veinte compañías aéreas.

- 188 La venta de algunas participaciones que Air France posee en otras compañías, especialmente en Air Inter y Sabena, podría proporcionarle, en opinión de las demandantes, cantidades de magnitud suficiente para hacer innecesaria gran parte de la ayuda. Sin la ayuda controvertida, Air France debería, como cualquier sociedad matriz que registrase pérdidas, dirigirse a sus filiales, incluida Air Inter, para que contribuyesen a limitar sus pérdidas. A título indicativo, las demandantes han calculado el valor de las participaciones de Air France en ocho compañías aéreas (Air Charter, Air Inter, Sabena, MEA, Austrian Airlines, Tunis Air, Air Mauritius y Royal Air Maroc) y otra sociedad (Servair). En total, añaden, dichas participaciones pueden tener un valor que oscila entre 3.100 millones y 6.000 millones de FF.
- 189 En lo que respecta a Air Inter, las demandantes señalaron, en la vista, que su supuesta utilidad para Air France era, en realidad, muy reducida. La función de Air Inter se limita a atraer a los pasajeros de las provincias francesas a la plataforma (hub) de Air France de salida de los vuelos internacionales en el aeropuerto Charles de Gaulle. Pues bien, Air France habría podido llegar exactamente al mismo resultado, bien utilizando sus propios aviones o bien celebrando acuerdos de colaboración con otras compañías, incluida Air Inter. Las demandantes consideran, por tanto, que Air Inter no es un activo indispensable para el funcionamiento de Air France.
- 190 Las demandantes afirman que la participación del 37,5 % que posee Air France en el capital de la compañía Sabena puede valorarse en 6.000 millones de BFR. Air France compró esas acciones en 1992, lo que sugiere, según las demandantes, que dicha participación difícilmente puede considerarse vital para Air France, dado que ha podido funcionar sin ella durante muchos años. Por otra parte, el presidente de Sabena declaró públicamente, en septiembre de 1994, que Air France debería ceder su participación. Las demandantes recuerdan que informaron a la Comisión, ya en la fase del procedimiento administrativo, de que había muchos indicios que tendían

a demostrar que ya no había ninguna razón para mantener una alianza entre Air France y Sabena. En este contexto, se remiten a un artículo de prensa publicado en junio de 1994, según el cual la compañía belga deseaba que Air France cediera su participación.

- 191 Por otra parte, añaden las demandantes, el pago por parte de Air France de la cuarta parte de la suma adeudada por su adquisición de participaciones en el capital de Sabena se efectuó unos días después de la adopción de la Decisión impugnada. Evidentemente, Air France utiliza la ayuda para hacer frente a ese gasto, dada su falta de liquidez. La Comisión debería haber impedido a Air France pagar ese saldo, puesto que la ayuda autorizada para la reestructuración no podía ser utilizada para la adquisición de acciones en otras compañías. Si no hubiese podido efectuar dicho pago, Air France, en su esfuerzo de reestructuración, indudablemente habría tenido necesidad de ceder su participación en Sabena.
- 192 Las demandantes recalcan que no exigen que Air France venda activos que indiscutiblemente forman parte de sus activos estratégicos. No obstante, consideran que Air France debería haber vendido especialmente activos que ella misma describe, en su informe anual para el ejercicio de 1993, como activos no esenciales. Haciendo referencia a un artículo de prensa, las demandantes añaden que, al parecer, Air France se proponía, en septiembre de 1994, vender ciertos activos que, un mes antes, la Comisión consideraba que no podían ser vendidos, como por ejemplo su participación en el grupo Servair o su participación en Amadeus, sistema informático de reservas. Según ellas, este hecho por sí solo invalida la conclusión de la Comisión de que Air France no necesita vender otros activos puesto que ninguno de ellos le permitiría movilizar suficientes recursos.
- 193 En respuesta a la afirmación de la Comisión, según la cual no era posible, por razones de confidencialidad, revelar cuáles eran los otros activos de los que Air France tenía la intención de desprenderse, las demandantes replican que, sin embargo, ésta es la práctica seguida por la Comisión cuando exige a una empresa como requisito previo para la aprobación de concentraciones con arreglo al Reglamento n° 4064/89 (citado en el apartado 55 *supra*) que proceda a la venta de activos. De

este modo, la Comisión exigió la venta de activos citados nominalmente en su Decisión 91/403/CEE, de 29 de mayo de 1991, por la que se declara la compatibilidad con el mercado común de una operación de concentración (Asunto n° IV/M043 — Magneti Marelli/CEAc; DO L 222, p. 38) y en su Decisión 92/553/CEE, de 22 de julio de 1992, relativa a un procedimiento de aplicación del Reglamento (CEE) n° 4064/89 del Consejo (Asunto n° IV/M.190 — Nestlé/Perrier; DO L 356, p. 1). Por otra parte, aun cuando los activos no esenciales de Air France no hubieran podido venderse antes de la autorización de la ayuda, la Comisión habría podido exigir la entrega de los activos a un mandatario, por ejemplo un banco de inversiones, que habría podido encargarse de su venta. Las demandantes se refieren, como ejemplo, al asunto Crédit Lyonnais (DO 1995, C 121, p. 4), en el que se creó una nueva estructura, el consorcio de realizaciones, filial al 100 % del Crédit Lyonnais, que debía comprar activos de éste destinados a ser cedidos o liquidados. Del mismo modo, en el presente asunto, la participación de Air France en Sabena habría podido transferirse a un banco que podría haber adelantado dinero en espera de la venta a un tercero.

194 En la vista, las demandantes señalaron además que, mientras la Decisión impugnada no impusiera la venta de activos designados nominalmente, Air France no tenía ningún interés en vender activos durante el período de reestructuración porque esa venta daría lugar a una reducción de la ayuda concedida. Según ellas, esta afirmación es confirmada por la evolución posterior que permitió a Air France «contrarrestar» la venta de su participación en Sabena con el lucro cesante ocasionado por el hecho de que vendió menos aviones de lo que había previsto. En su opinión, esto prueba que la venta de los activos no esenciales debería haber sido evaluada por la Comisión desde el principio.

195 El Reino de Dinamarca mantiene que, en su Decisión Aer Lingus (mencionada en el apartado 55 *supra*), la Comisión obligó a Aer Lingus a desprenderse de los activos ajenos al transporte con el fin de contribuir a la reestructuración por una cuantía mayor que el importe de la ayuda recibida. La parte coadyuvante recuerda, además, que efectivamente Air France vendió sus acciones en la compañía checa CSA. Así pues, no está claro por qué Air France no podía vender también sus participaciones en Sabena o en Air Inter.

- 196 El Reino Unido considera que la Comisión debería haber tomado seriamente en cuenta la posibilidad de que Air France cediera sus intereses en Sabena. Una cesión de ese tipo no habría impedido necesariamente la continuación de los acuerdos comerciales existentes entre ambas empresas. En efecto, añade, muchas compañías aéreas han celebrado entre ellas tales acuerdos, sin que se considere necesario que cada una posea una participación minoritaria importante en la otra. La Comisión tampoco explicó por qué Air France no podía ceder sus acciones en Air Inter, tanto más por cuanto el control de aquélla sobre ésta es el resultado de una adquisición relativamente reciente. Por último, algunas sociedades pertenecientes al grupo Air France son muy rentables, como es el caso del grupo Servair, y, por tanto, habrían podido aportar recursos apreciables de ser vendidas. Otras sociedades son deficitarias, añade el Reino Unido, por lo que su venta o el cese de su actividad habrían podido ocasionar una baja importante de los déficits del grupo Air France y, por tanto, una reducción de la cuantía de la ayuda necesaria.
- 197 El Reino de Noruega estima que la Comisión no se preocupó de exigir a Air France que vendiera todos sus activos «no aéreos». Tal venta sería un elemento importante de un plan de reestructuración no sólo a causa de la contribución a la liquidez de la empresa afectada, sino también a efectos de reducir sus costes, de restablecer su identidad y de volver a centrar sus actividades. Pues bien, según él, en el presente asunto existen muchas actividades de Air France de carácter periférico con respecto a las actividades esenciales de una compañía aérea. British Airways, SAS, KLM y otras compañías aéreas internacionales han adoptado medidas para la subcontratación de determinadas prestaciones de servicios que pueden efectuarse a un coste menor por terceros independientes. Dichas compañías enajenaron muchos activos no aéreos, aun cuando los ingresos obtenidos por cada venta individual fuesen insignificantes.
- 198 La Comisión niega haber omitido tener en cuenta las posibilidades que tenía Air France de vender algunos de sus activos. Tras examinar las distintas participaciones que posee Air France, llegó a la conclusión de que la venta de los activos prevista en el plan era adecuada en el marco de su reestructuración. No obstante, las participaciones de Air France en Sabena o en Air Inter no fueron evaluadas porque su venta no formaba parte del plan de reestructuración y porque dichas participaciones podían considerarse activos esenciales de Air France.

- 199 En la vista, la Comisión precisó que, dado que la actividad esencial de Air France y de Air Inter es el transporte aéreo, no puede haber la menor duda de que Air Inter constituye un activo esencial de Air France. Su importancia para ésta se debe a que, en contra de lo que ocurre con otras compañías aéreas, Air France no tiene red nacional. Según la Comisión, ésta es la razón por la que ella reconoció que Air Inter era efectivamente un activo esencial para Air France, la cual no debía correr el riesgo de que dicha compañía pasara a ser controlada por la competencia. Air France añadió que la cooperación comercial con Air Inter era indispensable para su supervivencia, ya que disponer de una red interior era vital para una gran compañía aérea. Air France necesita a Air Inter para poder aumentar el número de pasajeros en sus vuelos de larga distancia mediante las correspondencias de la red nacional. Además, añade la Comisión, todas las grandes compañías aéreas europeas controlan su red interior y prefieren, por tanto, tener una participación mayoritaria en su red nacional antes que celebrar acuerdos comerciales con esa red.
- 200 La Comisión señala que la enajenación de activos por Air France fue examinada teniendo debidamente en cuenta todos sus intereses y su estrategia global. De este modo, la Comisión tuvo la convicción de que las enajenaciones de activos previstas por Air France eran suficientes. En este contexto, la venta de activos por otras compañías aéreas en circunstancias diferentes y en otras épocas no es pertinente, según la Comisión, para examinar la cuestión de qué activos debía enajenar Air France. La naturaleza y la amplitud de los intereses de las distintas compañías aéreas hacen que cualquier comparación sea vana.
- 201 La Comisión añade que no fue posible designar nominalmente otros activos y participaciones de los que Air France tuviera intención de deshacerse, ya que esa divulgación habría constituido una injerencia en la conducta de las negociaciones en curso sobre esos activos y habría podido ser perjudicial para ellas. Por otra parte, la Decisión impugnada no prohíbe la enajenación de otros activos. Las condiciones del mercado podrían evolucionar y crear estímulos para enajenar activos no previstos por el plan de reestructuración o influir en los precios de aquellos cuya enajenación estaba prevista en dicho plan. Al comprobar la proporcionalidad de la ayuda con respecto a las necesidades de la reestructuración, la Comisión señaló (DO L 254, p. 86) que los importes abonados podían adaptarse, si fuere necesario, con el fin de tener en cuenta la evolución de la situación financiera de Air France como consecuencia, entre otras cosas, de la venta de activos.

- 202 Según la Comisión, la referencia de las demandantes a las facultades que el Reglamento sobre las concentraciones confiere a la Comisión carece de pertinencia, ya que las concentraciones afectan a la estructura misma del mercado considerado. Asimismo, la mención de la posibilidad de entregar activos a un mandatario encargado de organizar su venta no supone ningún apoyo para la argumentación de las demandantes. En efecto, añade la Comisión, el control de una empresa es precisamente la cuestión que se plantea en el Derecho de concentraciones, mientras que no ocurre así en el caso de autos. En cuanto al consorcio de realizaciones establecido por el plan del Crédit Lyonnais, la Comisión señala que se trata de una filial al 100 % y que la operación constituye una reorganización interna de un grupo.
- 203 En cualquier caso, ninguna parte de la ayuda controvertida fue destinada a que Air France pudiera pagar el último tramo de su participación en Sabena. La ayuda fue autorizada para reducir la carga de los gastos financieros de Air France. Además, añade la Comisión, habría sido ilegal inducir a Air France a no respetar sus compromisos contractuales frente a Sabena y a favorecer de ese modo un incumplimiento de contrato.
- 204 La República Francesa y Air France recalcan que la participación de esta última en el capital de Sabena era uno de sus activos esenciales y estratégicos. En julio de 1994, todo hacía pensar que la renegociación del acuerdo relativo a esa adquisición de participaciones ocasionaría a Air France una pérdida muy importante y pondría a Sabena en una situación delicada. Según las partes coadyuvantes, hasta octubre de 1994, el Gobierno belga no anunció su decisión de recapitalizar Sabena. En julio de 1994, ni Air France ni el Gobierno francés conocían las intenciones del Gobierno belga a este respecto. Como Air France no pudo seguir la ampliación de capital preconizada por el Gobierno belga, éste le propuso entonces comprar su participación, mientras se preveía una nueva asociación entre Sabena y Swissair.
- 205 Air France precisa que algunos de sus activos no básicos ya habían sido cedidos al comienzo de la aplicación del Projet. Así pues, su participación en el capital de la compañía aérea checa CSA fue cedida el 25 de marzo de 1994. Asimismo, fue cedida la participación de Servair (en manos de Air France en un 75 %) en el capital de Saresco, y, por consiguiente, de su filial que operaba en la producción de

queso. Según Air France, la cesión del grupo hotelero Méridien, que tuvo lugar mientras tanto, afectó a veinte de las ciento tres empresas del grupo. De la Decisión impugnada se desprende claramente que se prevén otras cesiones en el marco del Projet. El calendario de previsiones y una estimación del importe de esas cesiones fueron comunicados a la Comisión en lo que respecta a todos los activos no aéreos que tuvieran un valor significativo. No obstante, los activos en cuestión no se citan explícitamente en el texto de la Decisión por razones evidentes de confidencialidad.

206 Air France señaló en la vista que, ciertamente, el sistema de reservas informatizado Amadeus constituye una actividad no aérea pero esencial para todas las actividades aéreas del grupo. En contra de lo que insinúan las demandantes, la participación de Air France en Amadeus no fue vendida y ella no tuvo intención de venderla.

207 En cuanto a Servair, Air France confirmó, también en la vista, que su cesión estaba prevista en el plan de reestructuración. Los ingresos de la venta de Servair figuraban en las previsiones financieras y, por tanto, se tuvieron en cuenta para disminuir el importe de la recapitalización. No obstante, esta información debió seguir siendo confidencial, por un lado, para poder negociar la venta de Servair a mejor precio y, por otro lado, habida cuenta de los riesgos de agitación social que esta noticia habría suscitado necesariamente en Servair, lo que habría comprometido gravemente la calidad del servicio en vuelo de Air France, que depende en gran medida de ese proveedor fundamental de bandejas de comida. El seguimiento de la venta de Servair fue examinado detalladamente por la Comisión y sus expertos con ocasión de la autorización de los tramos segundo y tercero de la ayuda.

208 En lo que respecta a los otros activos, como por ejemplo Air Charter y Jet Tours, Air France señaló, en la misma ocasión, que indiscutiblemente forman parte de sus activos estratégicos. Además, según ella, las ventas de Jet Tours y de Air Charter le proporcionaron unos ingresos insignificantes. Por último, las ventas de las participaciones minoritarias de Air France en Royal Air Maroc, Austrian Airlines, Tunis Air, Air Mauritius y Aéropostale fueron examinadas con detalle por la Comisión.

Dichas ventas no permitieron registrar ingresos significativos y no tuvieron ningún efecto sobre el importe de la recapitalización.

Apreciación del Tribunal de Primera Instancia

- 209 Procede recordar que la Comisión, en el marco del examen de la ayuda controvertida, estimó que la reestructuración de Air France, la mayor compañía aérea francesa y una de las tres mayores de Europa, contribuiría al desarrollo del sector del transporte aéreo europeo al mejorar su competitividad y, por tanto, sería de interés común (DO L 254, p. 83). La Comisión indicó así que no seguía una política cuyo objetivo fuese dismantelar completamente el grupo Air France, sino que prefería mantener a Air France en su lugar entre las mayores compañías europeas, junto a Lufthansa y British Airways. Dado que implica apreciaciones complejas de política económica, el ejercicio de la facultad discrecional de que dispone la Comisión en virtud de la letra c) del apartado 3 del artículo 92 del Tratado, que llevó a la adopción de la Decisión impugnada, sólo puede censurarse en el presente asunto en caso de incurrir en error manifiesto de apreciación o en error de Derecho, tanto más en la medida en que la Comisión se preocupó de establecer, mediante el escalonamiento del pago de la ayuda en tres tramos un control de la evolución de la situación financiera de Air France, que le permitiese adaptar, en caso necesario, los importes abonados (DO L 254, p. 86).
- 210 Precisamente en el marco del ejercicio de su facultad discrecional, la Comisión designó sólo un número limitado de activos no básicos —a saber, la cadena de hoteles Méridien, un edificio, aviones que habían llegado al límite de edad y piezas de repuesto (DO L 254, pp. 75 y 76)— cuya venta fue exigida a Air France para que el importe de la ayuda pudiera limitarse a 20.000 millones de FF.
- 211 Por consiguiente, carecen de pertinencia tanto la alegación del Reino de Dinamarca, basada en la Decisión Aer Lingus (citada en el apartado 55 *supra*), en la que la Comisión exigió al beneficiario de la ayuda vender todos sus activos no básicos,

como la referencia del Reino de Noruega al ejemplo de British Airways, SAS, KLM y otras compañías aéreas internacionales que, en el marco de su reestructuración, vendieron muchos activos no aéreos. En efecto, las circunstancias de una reestructuración dependen únicamente de la situación concreta de la empresa de que se trate. Por tanto, el hecho de que las compañías mencionadas hayan sido inducidas, u obligadas, en el contexto fáctico de su propia reestructuración, a vender numerosos activos no puede, por sí solo, cuestionar la decisión tomada por la Comisión, en la situación específica del mes de julio de 1994, de mantener a Air France en el concierto de las tres mayores compañías aéreas de Europa y de autorizarla a conservar la mayor parte de sus activos.

- 212 Por consiguiente, la Comisión podía considerar activos no susceptibles de ser enajenados por Air France las tres categorías siguientes de activos: en primer lugar, los que eran esenciales para el funcionamiento actual y futuro de la empresa como compañía aérea; en segundo lugar, los que le servían de elementos de estrategias de cooperación y cuyo paso a manos de un competidor era preciso evitar, y, por último, los que tenían que ver con actividades estrechamente relacionadas con el funcionamiento de una gran compañía aérea. Según se desprende de los autos, la Comisión consideró como tales activos inalienables, entre otros, Air Charter, Air Inter, Sabena, Amadeus y Jet Tours.
- 213 En cuanto a la compañía Air Charter, basta con señalar que opera, al igual que Air France, en el sector aéreo propiamente dicho. Por lo tanto, tiene las mismas actividades básicas que Air France. Si bien es cierto que Air Charter está especializada en el transporte aéreo chárter, es decir, un mercado específico con respecto al del transporte aéreo regular, se trata sólo de dos aspectos de una misma actividad aérea cuya división en dos compañías separadas no refleja, en definitiva, más que un reparto interno de funciones. De ello resulta que la Comisión podía legítimamente considerar que Air Charter constituía un elemento esencial de la actividad aérea de Air France.
- 214 En lo que se refiere a la compañía Air Inter, debe recordarse que, en la Decisión impugnada, la Comisión indica que el Gobierno francés se comprometió a que Air

France fuese el único beneficiario de la ayuda en cuestión y a crear para ello un holding que controlaría tanto a Air Inter como a Air France (compromiso nº 1). La Comisión considera que ese compromiso atenúa sus preocupaciones en cuanto a los efectos secundarios de la ayuda porque impide a Air France utilizar ésta para subvencionar las actividades de Air Inter. Basándose en las informaciones recibidas acerca de la estructura futura del holding y sobre el compromiso correspondiente de las autoridades francesas, la Comisión estima que el beneficiario de la ayuda es la compañía nacional Air France y sus filiales, entre ellas Air Charter (DO L 254, pp. 81 y 86).

- 215 Pues bien, es sabido que Air France, en contra de lo que ocurre con Lufthansa y British Airways, no disponía de red nacional antes de hacerse con el control de Air Inter en 1990. Por lo tanto, la Comisión actuó acertadamente al considerar que dicho control —adaptado, durante el período de reestructuración, mediante el mecanismo del holding descrito anteriormente— era esencial para el funcionamiento actual y futuro de Air France, ya que su pérdida podía perjudicar gravemente al tráfico aéreo de enlace (feeder traffic) de Air France del que se encargaba Air Inter. En efecto, las actividades de esta última se concentran básicamente en el transporte aéreo dentro del territorio francés. Pues bien, este mercado interior francés aporta un número sustancial de pasajeros a la plataforma de Air France en el aeropuerto de París Charles de Gaulle [en lo sucesivo, «París (CDG)»]. En tales circunstancias, es evidente que Air France no puede correr el riesgo de que, tras vender Air Inter, ésta pase a manos de una compañía competidora y de perder así el control de una parte sustancial de su tráfico aéreo de enlace.
- 216 La vinculación directa de Air Inter a Air France tampoco podía ser válidamente sustituida por la transmisión de Air Inter a un banco y por la correspondiente celebración de acuerdos comerciales, con Air Inter o con otras compañías, sobre el referido tráfico aéreo de enlace. En efecto, las demandantes no han demostrado que esa solución podía excluir el riesgo de que Air Inter fuera absorbida por una compañía competidora poniendo así en peligro el funcionamiento del tráfico aéreo de enlace de Air France. En cuanto a la celebración de tales acuerdos con otras compañías aéreas, basta con señalar que, en julio de 1994, la competitividad de Air Inter en el mercado nacional francés era tan sólida que no se podía exigir a Air France, deseosa de reestructurarse y de recuperar su rentabilidad, que sustituyese sus bien establecidas relaciones con Air Inter por contratos con compañías que aún

no disponían de infraestructuras en el mercado francés comparables a las de Air Inter.

- 217 En respuesta a la alegación de las demandantes de que la propia Air France podría hacerse cargo de su propio tráfico aéreo de enlace, especialmente en la red nacional francesa, es preciso señalar que el plan de reestructuración de Air France prevé una flota en explotación de ciento cuarenta y seis aviones, sin destinarla específicamente a ese tráfico aéreo de enlace. Por el contrario, es sobre todo en las rutas de larga distancia donde dicho plan prevé un crecimiento de la oferta de Air France, lo que presupone una intensificación del uso de su flota en ese ámbito. Desde esta perspectiva, el servicio del mercado nacional corresponde fundamentalmente a Air Inter, que debe utilizar sus propios aviones para ello. Pues bien, no incumbía a la Comisión ordenar a Air France que se concentrara en el mercado nacional, ya que tal medida implicaba el riesgo de provocar una pérdida de su capacidad en los vuelos internacionales.
- 218 En cuanto a la participación de Air France en el capital de Sabena, debe reconocerse que, a la sazón, Air France sólo poseía una participación minoritaria (el 37,58 %) en el capital de la compañía belga. Sin embargo, esto no excluye que esa participación constituyese un elemento estratégico importante de la actividad aérea de Air France. En efecto, procede recordar la Decisión de 5 de octubre de 1992 mediante la cual la Comisión declaró que no se oponía al protocolo de acuerdo firmado por Air France, Sabena y el Estado belga, que confirió a Air France, a través de la sociedad Finacta, una participación del 37,58 % en el capital de Sabena (el 37,5 % de los derechos de voto).
- 219 Dicha Decisión, accesible a cualquier interesado (véase la comunicación en el *Diario Oficial de las Comunidades Europeas*; DO 1992, C 272, p. 5), menciona, entre otras cosas, que

— Finacta, controlada por Air France, debe aprobar el nombramiento del presidente y del vicepresidente de Sabena (derecho de veto) y puede bloquear las

decisiones del Consejo de Administración de Sabena que impliquen un cambio de estrategia, del «business plan», del plan de inversiones y del plan de cooperación industrial;

- los presidentes de Air France y de Sabena se pondrán de acuerdo en caso de dificultad importante sobre el funcionamiento de los órganos o sobre la aplicación de la estrategia;
- Air France intervino en la decisión sobre los elementos fundamentales de la estrategia futura de Sabena.

220 En dicha Decisión de 1992, la Comisión califica fundamentalmente a Sabena de empresa en participación controlada conjuntamente por el Estado belga y Air France, disponiendo esta última de derechos, que van mucho más allá de los normalmente reconocidos a los accionistas minoritarios, y de medios para controlar el comportamiento de Sabena en el mercado. En cuanto al objetivo del acuerdo, la Comisión señala que éste pretende fomentar la cooperación entre Air France y Sabena, utilizar todas las sinergias posibles de ambos socios y, especialmente, crear una red intracomunitaria centrada en el aeropuerto de Bruselas-Zaventem.

221 Por lo tanto, habida cuenta de dicha Decisión de 5 de octubre de 1992, que se supone que las partes interesadas conocen, la Comisión podía razonablemente considerar que era preciso evitar que la participación de Air France en el capital de Sabena, participación que constituye un instrumento de alianza estratégico para Air France, fuese abandonada de modo que un competidor pudiera situarse en el lugar privilegiado que hasta entonces ocupara Air France.

222 En cuanto a la tesis del Reino Unido según la cual dicha participación habría podido ser sustituida por acuerdos de cooperación, basta con señalar que no tiene en cuenta el carácter especial de la referida participación, que, aun siendo minoritaria, concedía a Air France un poder de control sobre el comportamiento comercial de Sabena y, por tanto, tenía una influencia mayor que la que un cocontratante puede ejercer normalmente. El Reino Unido no ha demostrado que Air France

habría podido también acceder a tal posición privilegiada sin participación en el capital de Sabena. El carácter específico de la alianza entre Air France y Sabena impide, además, cualquier comparación con la venta, que tuvo lugar en marzo de 1994, de la participación de Air France en el capital de la compañía checa CSA.

223 Es cierto que, poco después de adoptarse la Decisión impugnada, Air France pagó 170 millones de FF para cubrir el último tramo del precio de adquisición de su participación en el capital de Sabena. Sin embargo, nada permite considerar que la ayuda controvertida se destinase y utilizase para ello. Por una parte, como han señalado la República Francesa y Air France, ese pago resultaba de obligaciones contractuales que databan de 1992, anteriores por tanto a la autorización de la ayuda (véase la Decisión de la Comisión de 5 de octubre de 1992, citada en los apartados 218 y 219). Como recordó el Gobierno francés ante el Tribunal de Primera Instancia, dichas obligaciones preveían un calendario de pagos que debía efectuar Air France en 1992, 1993 y, por lo que respecta al último tramo, entre el 15 y el 31 de julio de 1994. La existencia de esta última obligación de pago por parte de Air France no podía razonablemente producir el efecto, por sí sola, de bloquear, aunque sólo fuese parcialmente, una ayuda destinada al desendeudamiento y reestructuración de Air France. Por otra parte, teniendo en cuenta el importe relativamente modesto, dicho pago no rebasaba los límites de una inversión normal. Por consiguiente, la Comisión podía admitir que sería cubierto con los recursos procedentes de la venta de los activos de Air France y con los ingresos de su explotación normal (véanse los apartados 140 y 141 *supra*).

224 Resulta también que la participación de Air France en el capital de Sabena fue vendida posteriormente por 680 millones de FF (Comunicación de la Comisión relativa al tercer tramo de la ayuda a la reestructuración de Air France, aprobada por la Comisión el 27 de julio de 1994; DO 1996, C 374, pp. 9 y ss., especialmente p. 14). No obstante, como han señalado la República Francesa y Air France, sin que se las contradiga sobre este punto, hasta octubre de 1994 el Gobierno belga, accionista mayoritario de Sabena, no decidió que era necesaria una recapitalización de esta última, lo que significaba de hecho la exclusión de Air France que no podía seguir dicha recapitalización. Además, no terminó de desprenderse de las acciones de Sabena hasta julio de 1995. Así pues, el Tribunal de Primera Instancia constata que, en la fecha de la adopción de la Decisión impugnada, nada indicaba a la Comisión que Air France se proponía seriamente poner fin a su alianza con Sabena

y vender sus acciones. En tales circunstancias, la Comisión no estaba obligada a inferir de los rumores de prensa invocados por las demandantes, y que hablaban de la inminente adquisición por Swissair de las referidas acciones, que, desde julio de 1994, Air France ya no consideraba su participación en el capital de Sabena como un elemento estratégico importante de su actividad aérea.

- 225 Debe añadirse que la Comisión indicó expresamente, en su Decisión de 21 de junio de 1995 por la que se autorizaba el pago del segundo tramo de la ayuda controvertida (comunicación publicada en el DO C 295, pp. 2 y 5), que la repercusión financiera de una venta de dicha participación se tendría en cuenta en el marco de su Decisión sobre el pago del tercer tramo de la ayuda. Pues bien, la legalidad de dichas Decisiones, posteriores a la Decisión impugnada en el presente asunto, no puede examinarse en el marco de los presentes litigios que se refieren a la legalidad de la Decisión de 27 de julio de 1994, únicamente.
- 226 Por lo que respecta a la posible venta de Amadeus, debe precisarse que ese activo constituye el sistema de reservas informatizado de Air France. A este respecto, esta última explicó que había confiado a Amadeus toda la actividad de reservas para sus billetes, que ella dependía totalmente de dicho sistema para la distribución de éstos y que un sistema de ese tipo era indispensable para el desarrollo de la actividad aérea, por lo que la inmensa mayoría de las compañías aéreas tenía uno. El Tribunal de Primera Instancia estima que, en estas circunstancias, la Comisión podía razonablemente considerar que ese activo de Air France no podía ser vendido en la medida en que se trataba de una actividad estrechamente relacionada con el funcionamiento de una gran compañía aérea.
- 227 Lo mismo puede decirse de la participación de Air France en el capital de la sociedad Jet Tours, que opera en el sector del turismo. Es éste un sector económico conexo, por lo menos parcialmente, al sector aéreo. Por tanto, la Comisión podía considerar Jet Tours como un activo destinado a llevar clientes turistas tanto a Air France como a Air Charter. Por consiguiente, estaba justificada su conclusión de que no debía forzarse a Air France a separarse de Jet Tours.

- 228 Las demandantes tampoco pueden reprochar a la Comisión no haber exigido a Air France la venta global de sus participaciones minoritarias en otras compañías aéreas tales como Tunis Air, Air Mauritius, Royal Air Maroc y Austrian Airlines. En efecto, dado el carácter más bien insignificante de tal venta, el hecho de que Air France se desprendiera totalmente de sus acciones en esas compañías no habría tenido una relación directa esencial con su plan de reestructuración.
- 229 En cuanto a la afirmación hecha por Air France en la vista, según la cual la venta de otros activos no designados nominalmente en la Decisión impugnada, como la del grupo Servair, estaba prevista en su plan de reestructuración, y en lo que respecta también al eventual carácter confidencial de dichos datos, debe señalarse que los ingresos obtenidos de tales ventas, si bien estaban destinados a cofinanciar la aplicación del plan de reestructuración, no debían automáticamente deducirse del importe de ayuda de 20.000 millones de FF considerado necesario y autorizado por la Decisión impugnada. Además, incluso los 7.000 millones de FF que Air France esperaba obtener de la venta de Méridien, de un edificio y de treinta y cuatro aviones se destinaban únicamente a limitar la ayuda a 20.000 millones y no a reducir ese importe. Sólo a partir del momento del pago de los tramos segundo y tercero de la ayuda la Comisión se reservó el derecho de considerar la situación financiera global de Air France, teniendo en cuenta las ventas de activos que habían tenido lugar mientras tanto. El Tribunal de Primera Instancia estima que las cuestiones financieras suscitadas con respecto a dichas ventas, incluidas las de su proporcionalidad y carácter confidencial, sólo pueden, por tanto, examinarse a la luz de las Decisiones relativas a dichos tramos segundo y tercero. Ahora bien, los presentes litigios no se refieren a la legalidad de esas Decisiones.
- 230 La argumentación de las demandantes según la cual la propia Air France definió, en su informe anual para el ejercicio 1993, una serie de sus activos como «non core activities» (actividades no básicas), para exigir su venta, carece de fundamento fáctico. En efecto, sólo la traducción inglesa de dicho informe contiene el pasaje invocado por las demandantes, mientras que el texto francés habla de «activités non aériennes» (actividades no aéreas) y no contiene, por tanto, ningún juicio de valor sobre los activos de que se trata. Pues bien, al ser Air France una compañía francesa, es evidente que su informe anual de referencia es el redactado en francés.

- 231 Dado que la Comisión no incurrió en error manifiesto al no exigir que Air France vendiera los activos designados por las demandantes y las partes que intervienen en apoyo de sus pretensiones, el motivo debe desestimarse.
- 232 De todo cuanto precede resulta que, sin perjuicio de lo considerado en los apartados 84 a 120 de la presente sentencia, deben desestimarse todos los motivos basados en una violación del principio de proporcionalidad aplicable en materia de ayudas de Estado. Se desprende también que, en esa medida, las demandantes y las partes que intervienen en apoyo de sus pretensiones han tenido la posibilidad de defender sus derechos y este Tribunal de Primera Instancia ha podido ejercer su control jurisdiccional. Por consiguiente, y salvo en lo que respecta a la autorización de compra de diecisiete nuevos aviones, la Decisión impugnada es, a este respecto, conforme a las exigencias del artículo 190 del Tratado, por lo que el motivo basado en una insuficiencia de motivación debe desestimarse.

En cuanto a las alegaciones basadas en errores en que incurrió la Comisión al considerar que la ayuda está destinada a facilitar el desarrollo de determinada actividad económica, sin alterar las condiciones de los intercambios en forma contraria al interés común

A. Sobre la alegación relativa a que la Comisión autorizó erróneamente una ayuda cuyo objetivo no es el desarrollo de determinada actividad económica, sino el de una empresa específica

Resumen de la argumentación de las partes

- 233 En su demanda, la demandante en el asunto T-394/94 mantiene que la ayuda controvertida beneficia a una empresa específica y no contribuye al desarrollo de una actividad económica. Al autorizarla, la Comisión concedió evidentemente una importancia primordial a la supervivencia de Air France, en vez de ponderar ese

objetivo con los efectos negativos de la ayuda sobre sus competidores y sobre el mercado del transporte aéreo comunitario.

- 234 La Comisión considera que las alegaciones de la demandantes carecen manifiestamente de todo fundamento. En la Decisión impugnada recalcó que debía tener en cuenta la evolución de un sector en su conjunto y no sólo la evolución del beneficiario de la ayuda. Además, añade, trató abundantemente la cuestión de si podía aplicarse a la ayuda la excepción prevista por la letra c) del apartado 3 del artículo 92 del Tratado.

Apreciación del Tribunal de Primera Instancia

- 235 Debe constatar que, en el caso de una empresa de la envergadura de Air France, una de las tres mayores compañías aéreas de Europa, una verdadera reestructuración producirá el efecto de favorecer el desarrollo económico del sector de la aviación civil europea (véanse, en este sentido, las conclusiones del Abogado General Sr. Van Gerven en el asunto en el que recayó la sentencia del Tribunal de Justicia de 21 de marzo de 1991, Italia/Comisión, C-305/89, Rec. pp. I-1603 y ss., especialmente p. I-1630, apartado 17). Por consiguiente, el motivo no puede ser acogido.
- 236 Por otra parte, la demandante reconoció expresamente, en su réplica, que no quería decir que una ayuda pagada a una sola empresa fuese ilegal de por sí y añadió que muchas ayudas concedidas a empresas individuales están justificadas porque benefician a sectores en su totalidad.
- 237 En la medida en que la demandante reprocha a la Comisión haber favorecido unilateralmente a Air France al tener en cuenta sólo los elementos positivos de su reestructuración sin considerar sus efectos negativos, estos motivos se examinarán más adelante en el contexto correspondiente.

B. Sobre la alegación relativa a que la Comisión autorizó erróneamente una ayuda que altera las condiciones de los intercambios en forma contraria al interés común

Resumen de la argumentación de las partes

- 238 Las demandantes consideran que la ayuda altera las condiciones de los intercambios en forma contraria al interés común. Según ellas, la ayuda sirve para reducir artificialmente los costes de Air France y, por consiguiente, transfiere la carga de la reducción de costes a las compañías aéreas no subvencionadas. A este respecto, las demandantes recuerdan que la propia Comisión estimó, en el asunto Francia/Comisión (mencionado en el apartado 79 *supra*, apartado 44), que el hecho de mantener artificialmente a una empresa en actividad debilitaba la competitividad de otros productores que habían tenido que llevar a cabo su reorganización sin contar con una ayuda estatal. En su sentencia en ese mismo asunto (apartado 50), el Tribunal de Justicia confirmó, según las demandantes, la Decisión de la Comisión por la que se denegaba la autorización de la ayuda de Estado porque había debilitado la competitividad de otros fabricantes comunitarios, con el riesgo de obligarles a retirarse del mercado, aun cuando hasta entonces habían podido proseguir sus actividades gracias a una reestructuración financiada con sus propios recursos. Las demandantes hacen referencia también a las conclusiones del Abogado General Sir Gordon Slynn en el asunto en el que recayó la sentencia Alemania/Comisión (citada en el apartado 58), así como a la sentencia Philip Morris/Comisión (citada en el apartado 79, apartado 26), de las que se desprende que, al aplicar la letra c) del apartado 3 del artículo 92 del Tratado, la Comisión debe tener en cuenta el marco comunitario y, especialmente, la situación global del sector de que se trata.
- 239 La demandante en el asunto T-394/94 señala que la Decisión impugnada confirma que la ayuda en cuestión falsea la competencia en el EEE. Recuerda que, en las observaciones presentadas ante la Comisión en el procedimiento administrativo, ella había sugerido que la Comisión analizase cada mercado geográfico afectado por la ayuda, a saber, las rutas concretas en las que las compañías aéreas interesadas mantienen una competencia directa. Según ella, esta tesis es apoyada por la sentencia Francia/Comisión (citada en el apartado 79, apartado 50), en la que el Tribunal de Justicia indicó que procedía examinar el efecto de la ayuda sobre todos los com-

petidores de la empresa beneficiaria. La demandante precisa que ella es competidora de Air France en las líneas Londres-Niza, Londres-París y Glasgow-París. No obstante, la Comisión consideró que todos los efectos negativos sobre las condiciones de los intercambios eran aceptables. De ese modo, la Comisión favoreció a Air France, empresa que pertenece al sector público, con respecto a la demandante, empresa independiente que pertenece al sector privado. Así pues, añade la demandante, la Comisión hizo una discriminación que falseó la competencia en forma contraria al interés común (sentencia del Tribunal de Justicia de 24 de febrero de 1987, Falck/Comisión, 304/85, Rec. p. 871, apartado 27).

240 En este contexto, la demandante en el asunto T-394/94 reprocha además a la Comisión haber infringido el artículo 190 del Tratado al no motivar de manera adecuada su afirmación de que la ayuda no afecta a las condiciones de los intercambios en forma contraria al interés común y al no responder válidamente a las observaciones presentadas por la demandante en el procedimiento administrativo. Las demandantes en el asunto T-371/94 alegan también que la Comisión no examinó seriamente los comentarios presentados en respuesta a su Comunicación de 3 de junio de 1994 por los terceros. Ante el Tribunal de Primera Instancia, dichas demandantes presentaron ejemplos numéricos señalando líneas concretas con las cuotas de mercado estimativas de las distintas compañías aéreas que mantienen una competencia en esas líneas.

241 Asimismo, las sociedades Maersk consideran que la Comisión debería haber concedido más atención al efecto de la ayuda sobre las pequeñas y medianas compañías aéreas que ejercen su actividad en las líneas nacionales. Imputan así a la Comisión el no haber examinado el efecto negativo de la ayuda controvertida sobre la competencia en los servicios aéreos regionales. A este respecto, afirman que ellas explotan la línea Lyon-Birmingham y querrían explotar, a partir del 16 de octubre de 1995, la línea Billund-París (CDG). Estiman que los efectos de una ayuda de Estado se manifiestan no sólo en el mercado limitado en el que opera la compañía aérea beneficiaria, definido mediante referencia a rutas interurbanas, sino también en un mercado más amplio de transportes aéreos y en rutas indirectamente competidoras.

- 242 Los efectos indirectos de la Decisión impugnada en pequeñas compañías aéreas que explotan, ya sea líneas secundarias hacia los principales centros, a partir de los cuales operan las grandes compañías, ya sea rutas indirectamente en competencia, son ilustrados por la ruta, explotada por Maersk, entre Birmingham y Lyon. Esta ruta hace competencia indirectamente a la que une Londres (Heathrow) y París, así como a la que une Birmingham y París, y sufre la competencia de esas dos rutas. Pues bien, el nivel de ocupación de Air France en la ruta Birmingham-París, según cifras relativas al año 1992, fue sólo del 32 %, mientras que sus competidores llegaron al 61 %. Compañías aéreas eficazmente gestionadas podrían verse obligadas a abandonar determinadas rutas, incluso verse impedidas a desarrollar otras nuevas, si la presencia de una compañía subvencionada mediante fondos públicos ocasionase una disminución de los coeficientes de rendimiento.
- 243 Añaden que la Comisión no examinó suficientemente la incidencia de la ayuda controvertida sobre la competencia potencial en el sector del transporte aéreo. Según ellas, esta afirmación es ilustrada por la ruta Copenhague-París, en la que el nivel de ocupación de Air France, según cifras relativas al año 1992, sólo llegaba al 49 %, mientras que las compañías competidoras alcanzaban el 61 %. Si bien el efecto sobre la competencia potencial no puede medirse totalmente, queda demostrado por la decisión, tomada por Maersk al adoptarse la Decisión impugnada, de diferir sus planes de crear un servicio entre Billund y París (CDG).
- 244 El Reino de Suecia considera también que la ayuda controvertida acentúa la presión sobre las compañías regionales competidoras tendiendo a hacerles abandonar sus líneas periféricas. La posición de esas compañías podría resultar muy afectada incluso por medidas globalmente limitadas adoptadas por uno de los mayores operadores del mercado, mientras que las otras grandes compañías no resultan afectadas en la misma medida.
- 245 En la vista, los Gobiernos sueco y noruego precisaron que las compañías aéreas escandinavas que compiten con Air France en rutas entre Francia y las mayores ciudades de Escandinavia, tienen también rutas internas que son poco frecuentes

debido a una densidad de población extremadamente baja, pero que son necesarias en interés del desarrollo económico de las regiones periféricas. Según ellos, estas rutas son muy vulnerables a cualquier distorsión de la competencia producida mediante ayudas de Estado concedidas a un fuerte competidor como Air France. Las grandes compañías raramente tienen interés en las líneas periféricas. Por tanto, las distorsiones de competencia en las líneas de tráfico intenso podrían dar lugar a una reducción o a una desaparición de la comunicación con las regiones periféricas. Eso perjudicaría al interés común que consiste en ofrecer rutas aéreas suficientes incluso en la periferia del EEE.

²⁴⁶ La demandante en el asunto T-394/94 señala que ningún elemento de la Decisión impugnada prueba que la Comisión cumpliera su obligación de ponderar el interés en garantizar la supervivencia de Air France y los efectos negativos que inevitablemente debe tener sobre la competencia la inyección, en concepto de ayuda, del exorbitante importe de 20.000 millones de FF. La Comisión nunca explicó por qué considera que los efectos positivos bastan para compensar los efectos negativos del plan de reestructuración, sino que se limitó al mero análisis de los efectos positivos de la ayuda para su beneficiario.

²⁴⁷ Dicha demandante recuerda que Air France ha acumulado considerables pérdidas durante los últimos años, a pesar de la inyección de 5.800 millones de FF autorizada por la Comisión. A la luz de las continuas y crecientes pérdidas de Air France, la Comisión debería haberse dado cuenta retrospectivamente de que sus investigaciones, basadas entonces en informaciones facilitadas por Air France, habían sido fundamentalmente defectuosas. A diferencia de Air France, la mayoría de sus competidoras, compañías aéreas no subvencionadas e independientes, tuvieron que adoptar rigurosas medidas de reducción de costes y de reestructuración para poder adaptarse a un entorno comercial que evolucionaba rápidamente dentro del mercado liberalizado. Esas medidas necesarias para su supervivencia sólo pudieron ser adoptadas gracias a fuertes reducciones de personal, al abandono de rutas no rentables, a la anulación de pedidos de nuevos aviones, al retiro de inversiones efectuadas en otras compañías aéreas y a la venta de activos no básicos. La demandante añade que, por ejemplo, ella lanzó una importante campaña de reducción de costes que incluía, entre otras cosas, una supresión de puestos de trabajo y el abandono de rutas no rentables, incluidas las de Edimburgo-París, que Air France sigue explotando.

- 248 El Reino de Dinamarca y el Reino Unido añaden que la Comisión debería haber hecho una comparación entre Air France y las demás sociedades que llevaron a cabo una reestructuración con o sin ayuda del Estado. Sólo así la Comisión habría podido hacerse una idea del mercado y de las sociedades que operan en ese mercado, lo que constituye un requisito previo para que pueda ejercer correctamente su facultad discrecional. La experiencia adquirida por determinadas compañías competidoras de Air France muestra lo que se puede hacer para que una gran compañía aérea internacional recupere su viabilidad sin ayudas de Estado. Así, añaden, British Airways dejó de explotar dieciséis rutas internacionales, vendió gran número de aeronaves y suprimió trece mil quinientos puestos de trabajo en los años ochenta. En el caso de Lufthansa, la reestructuración ha exigido una reducción del 17 % de sus empleados, desde 1992.
- 249 Las demandantes, el Reino de Dinamarca y el Reino Unido consideran que las dieciséis condiciones a las que la Comisión ha supeditado la aprobación de la ayuda son ineficaces y, por tanto, no pueden impedir que la ayuda tenga efectos nefastos sobre las condiciones de los intercambios en forma contraria al interés común. Señalan que el alcance de dichas condiciones está limitado a la duración del plan de reestructuración, es decir, que caducarán al término del año 1996, mientras que la ayuda seguirá produciendo sus efectos en Air France y en el mercado de los transportes aéreos más allá de esa fecha. El error cometido al limitar la aplicación de las condiciones a la duración del plan se demuestra por la circunstancia de que está prevista la fusión de las actividades en Europa de Air France con las de Air Inter a principios de 1997. El hecho de haber fijado la Comisión tales condiciones para ser cumplidas por el Gobierno francés, en lugar de haber sometido el plan de reestructuración a un examen detallado, se contradice con las normas que se aplican a la facultad de apreciación de la Comisión en la materia. La Comisión, añaden, no puede dejar de proceder a la apreciación exigida por el Derecho comunitario fijando, en vez de ello, algunas condiciones.
- 250 Las demandantes y las partes que intervienen en apoyo de sus pretensiones señalan, en particular, la posibilidad de que Air France soslaye las condiciones de autorización impuestas al Estado francés por la Decisión impugnada. Así pues, la sociedad holding que controla a Air France y a Air Inter podría permitir a esta última, no sujeta a tales condiciones, adoptar medidas que están prohibidas a Air France. Si la Decisión impugnada no se anulase, cualquier destinatario de una ayuda de

Estado podría crear filiales o sociedades hermanas para sustraerse a las condiciones de autorización y para seguir actuando en el mercado sin ninguna restricción.

- 251 La Comisión considera que las demandantes mezclan erróneamente las ayudas que falsean la competencia y afectan a los intercambios comerciales entre Estados miembros, en el sentido del apartado 1 del artículo 92 del Tratado, y las que alteran las condiciones de los intercambios en forma contraria al interés común, en el sentido de la letra c) del apartado 3 del artículo 92. Afirma no haber estimado nunca que la ayuda controvertida no falsearía la competencia o no afectaría a los intercambios comerciales. No obstante, una ayuda de estas características no constituye necesariamente una ayuda que altere las condiciones de los intercambios en forma contraria al interés común. En opinión de la Comisión, las demandantes parten del principio de que todo esfuerzo de Air France para sobrevivir perjudicará a sus competidores. Pues bien, añade, ese punto de vista es indefendible a la luz de una interpretación correcta de la letra c) del apartado 3 del artículo 92 del Tratado y de la letra c) del apartado 3 del artículo 61 del Acuerdo EEE.
- 252 En el asunto Francia/Comisión (citado en el apartado 79 *supra*), la Comisión consideró, según ella, que la ayuda autorizada era una medida de salvamento que, además, no se ajustaba a los criterios definidos para ese tipo de ayuda. Recalca que esas consideraciones no caben en el presente asunto. La ayuda controvertida no es una medida de salvamento, sino que está efectivamente vinculada a un verdadero plan de reestructuración. La Comisión opina, por tanto, que no hay ninguna incompatibilidad entre la postura que adoptó en dicho asunto y su postura en el caso de autos.
- 253 La Comisión añade que el pasaje de las conclusiones del Abogado General Sir Gordon Slynn en el asunto Comisión/Alemania (citado en el apartado 58 *supra*) se refería a la cuestión de si la ayuda de que se trataba podía considerarse una ayuda destinada a facilitar el desarrollo de determinadas actividades económicas, y no a la cuestión de si alteraba las condiciones de los intercambios en forma contraria al interés común. Del mismo modo, también el extracto de la sentencia Philip Morris/Comisión (citada en el apartado 79 *supra*) se refería al primer requisito de la letra c) del apartado 3 del artículo 92 del Tratado, y no al efecto perjudicial sobre las condiciones de los intercambios.

- 254 La Comisión señala que examinó si la ayuda podía considerarse compatible en el sentido de la letra c) del apartado 3 del artículo 92 del Tratado y de la letra c) del apartado 3 del artículo 61 del Acuerdo EEE. Por las razones indicadas en su Decisión pudo llegar a la conclusión de que la ayuda podía disfrutar de la excepción prevista y que era compatible con el mercado común, siempre que se respetasen ciertos compromisos y se cumpliesen determinadas condiciones. Añade que en la Decisión impugnada explicó que, al analizar los efectos de la ayuda en el EEE, había tenido en cuenta la mayor liberalización del sector del transporte aéreo tras la aplicación del «tercer paquete» y se había asegurado de que los efectos negativos de la ayuda no se añadirían al disfrute de derechos exclusivos o a un trato privilegiado en favor de Air France.
- 255 La Comisión mantiene que algunos de los compromisos que obtuvo del Gobierno francés no tienen precedentes o son de una severidad sin igual. Ningún otro Gobierno se ha comprometido a privatizar una empresa beneficiaria de una ayuda (compromiso nº 2) y nunca se habían impuesto restricciones a la libertad de fijar los precios (compromiso nº 9). La Comisión quiere también señalar que sólo la mitad del importe total de la ayuda pudo pagarse inmediatamente, quedando supeditado el pago del resto en dos tramos al cumplimiento de varios requisitos y a su autorización (artículo 2 de la Decisión impugnada). Además, el Gobierno francés asumió el compromiso de no conceder a Air France nuevas dotaciones ni otras ayudas, cualquiera que sea su naturaleza (compromiso nº 5), y de no interferir en su gestión por motivos ajenos a los derivados de su condición de accionista (compromiso nº 4).
- 256 En la medida en que las sociedades Maersk le reprochan haber excluido de su análisis la función que desempeñan las pequeñas y medianas compañías aéreas, la Comisión señala que su apreciación no se limitaba a las grandes compañías europeas. Para asegurarse de que la ayuda no afectase a las condiciones de los intercambios en forma contraria al interés común, la Comisión debía especialmente cerciorarse de que la ayuda no se utilizaría para fijar precios por debajo de los costes y de que la capacidad no se incrementaría a un ritmo superior al del crecimiento del mercado. Según la Comisión, esta preocupación era válida para todos los competidores de Air France y para el sector de la aviación civil europea en su totalidad.

257 En cuanto a la alegación basada en que no examinó el efecto negativo de la ayuda sobre la competencia en los servicios aéreos regionales, la Comisión mantiene que las partes coadyuvantes no aportan la menor prueba de su alegación según la cual la ayuda no fomenta el desarrollo de los servicios con destino a aeropuertos regionales o procedentes de éstos. En cuanto a los supuestos efectos de la ayuda sobre un mercado más amplio que el efectivamente cubierto por Air France, sobre las líneas en competencia indirecta y sobre la competencia potencial, la Comisión afirma que las alegaciones relativas a estos extremos carecen de fundamento. Ignora lo que significa el aplazamiento del proyecto de las partes coadyuvantes Maersk de crear una ruta Billund-París. Las vacilaciones de éstas se deben, probablemente, a la llegada de British Airways a la línea Copenhague-París en 1993, en la que inmediatamente se hizo con el 18 % del mercado. En general, la Comisión considera que la Decisión impugnada cumple las exigencias del artículo 190 del Tratado en cuanto a la evaluación de la repercusión de la ayuda sobre las condiciones de los intercambios.

258 Air France estima que en la Decisión impugnada todo indica que los efectos de la ayuda fueron apreciados en un contexto comunitario. Opina que la Comisión analizó la situación y la evolución del sector del transporte aéreo europeo, así como los efectos de la ayuda sobre la situación de Air France en el ámbito de la competencia, teniendo en cuenta la mayor liberalización de dicho sector. Por último, todo el objeto de los compromisos suscritos por el Gobierno francés es precisamente evitar que la ayuda pueda ser utilizada por Air France en detrimento de sus competidores.

Apreciación del Tribunal de Primera Instancia

1. Sobre la motivación

259 A la luz de los motivos formulados por las partes demandantes y por las partes que intervienen en apoyo de las pretensiones de éstas, el Tribunal de Primera Instancia considera que debe comprobarse, en primer lugar, si la Decisión impugnada está suficientemente motivada en lo que respecta a la apreciación de los efectos de la ayuda sobre las compañías competidoras de Air France y sobre las rutas aéreas

pertinentes. A este respecto, el Tribunal de Primera Instancia recuerda que instó a las referidas partes demandantes y coadyuvantes a que aportaran las observaciones que habían presentado ante la Comisión durante el procedimiento administrativo como interesados, en el sentido del apartado 2 del artículo 93 del Tratado (véase el apartado 33 *supra*).

- 260 Por lo tanto, como ya se ha señalado anteriormente (apartados 89 a 96), procede que este Tribunal examine si la motivación de la Decisión impugnada muestra, de manera clara e inequívoca, el razonamiento de la Comisión especialmente a la luz de los motivos esenciales para la evaluación del proyecto de ayuda desde el punto de vista de sus efectos, que las partes interesadas comunicaron a la Comisión en el procedimiento administrativo.
- 261 De la lectura de todas las observaciones presentadas ante el Tribunal de Primera Instancia resulta que algunas de dichas partes habían insistido especialmente, ante la Comisión, en la necesidad de que ésta evaluara los efectos de la ayuda sobre las compañías aéreas competidoras de Air France y sobre las diferentes rutas aéreas afectadas. Se afirmó que la ayuda permitiría a las compañías pertenecientes al grupo Air France seguir explotando su posición dominante en el mercado nacional francés. Por otra parte, dado que el mercado geográfico relevante en el sector aéreo está constituido por las rutas que los usuarios consideran sustituibles, es decir, las líneas interurbanas, la cuestión de la sustituibilidad debería ser analizada. En efecto, otras compañías más competitivas podían hacerse cargo de las rutas en las que hasta entonces operase Air France. Además, la Comisión debería estar atenta a los efectos de la ayuda sobre la situación de las pequeñas compañías aéreas, que a menudo dependen de algunas rutas específicas. El hecho de que una gran compañía aérea como Air France obtenga una ayuda de Estado podría afectar al equilibrio de la competencia en esas líneas.
- 262 Algunas de las partes interesadas han señalado la repercusión de la ayuda controvertida en la competencia que existe en las líneas internacionales ajenas al EEE. Según ellas, Air France practicó una publicidad agresiva en los Países Bajos aplicando tarifas muy reducidas para vuelos vía París con destino principalmente a Hong-Kong, Singapur, Yakarta, Tokyo, El Cabo y Johannesburgo. Air France compite en ocho de las veinte líneas internacionales en las que la competencia es

más encarnizada. Las otras compañías comunitarias que operan en las líneas extracomunitarias resultan afectadas debido a la posible sustituibilidad, por ejemplo, entre Roma y Londres para un vuelo con destino a Nueva York. Existe, por tanto, una situación de competencia en todas las líneas entre Europa y Norteamérica, por un lado, y Extremo Oriente, por otro. Así pues, añaden las referidas partes interesadas, British Airways mantiene una competencia con otras compañías en lo que respecta a los vuelos Roma-Nueva York y París-Nueva York. Para muchas compañías europeas, el mercado nacional es demasiado pequeño. Por consiguiente, las líneas extracomunitarias son vitales para su servicio a largo plazo, razón por la que muchas se basan, en gran medida, en el tráfico transatlántico.

263 En lo que se refiere a la Comisión, procede recordar que sus propios servicios eran conscientes de los problemas creados en relación con los efectos de la ayuda sobre la competitividad de Air France, hasta tal punto que ya habían afirmado, en la Comunicación de 3 de junio de 1994, que debían examinar dichos efectos en relación con las rutas internacionales y nacionales, en las que Air France compite con otras líneas aéreas europeas, añadiendo que el plan de reestructuración de Air France no incluía un análisis de la red ni de su desarrollo futuro (DO L 254, p. 8).

264 En cuanto a la Decisión impugnada, procede constatar que, al comprobar si la ayuda no afecta a las condiciones de los intercambios en forma contraria al interés común, la Comisión recuerda haber declarado, al comienzo del procedimiento administrativo, que tenía que analizar los efectos de la ayuda sobre la competitividad de Air France tanto en las líneas internacionales como nacionales en las que compite con otras compañías europeas. A continuación, la Comisión señala que el Gobierno francés se ha comprometido, mientras dure el plan de reestructuración, a:

— no incrementar por encima de ciento cuarenta y seis el número de aviones de la flota en explotación de Air France (condición nº 7);

- no incrementar la oferta de Air France por encima del nivel alcanzado en 1993 en las rutas entre Francia y los demás países del EEE (condición nº 8);
- garantizar que Air France no llevará a cabo prácticas consistentes en proponer tarifas inferiores a las practicadas por sus competidores para una oferta equivalente en las rutas que explote en el interior del EEE (condición nº 9);
- no conceder un trato preferencial a Air France en materia de derechos de tráfico (condición nº 10);
- velar por que Air France no explote, entre Francia y los demás países del EEE, un número de líneas regulares superior al que explotaba en 1993, a saber, ochenta y nueve líneas (condición nº 11);
- limitar la oferta de Air Charter al nivel de 1993 (condición nº 12) (DO L 254, pp. 79, 86, 88 y 89).

²⁶⁵ La Comisión considera que estos compromisos, transformados en condiciones para la autorización de la ayuda, imponen importantes limitaciones a la libertad de Air France en materia de capacidad, oferta y precios, necesarias para impedir que la ayuda sirva para trasladar las dificultades de la compañía a sus competidores. Según ella, los compromisos impedirán que Air France practique una política de precios agresiva en todas las líneas que explota dentro del EEE (DO L 254, p. 86).

²⁶⁶ En lo que se refiere más concretamente a los efectos de la ayuda en el mercado interior francés, la Comisión indica además que:

- las autoridades francesas se comprometieron a modificar, de conformidad con la Decisión 94/290/CE de la Comisión, de 27 de abril de 1994, relativa a un

procedimiento de aplicación del Reglamento (CEE) n° 2408/92 del Consejo [Asunto VII/AMA/II/93-TAT-París (Orly)-Londres] (DO L 127, p. 22), las reglas de distribución del tráfico para el sistema aeroportuario para hacerlas no discriminatorias (condición n° 15);

- las autoridades francesas se comprometieron a cuidar que las obras de renovación de la terminal Orly Sur, reservada al tráfico internacional, y de la terminal Orly Oeste, reservada al tráfico nacional, no perturben las condiciones de competencia en detrimento de las compañías aéreas que operan en el aeropuerto de Orly (condición n° 16);
- el 27 de abril de 1994 adoptó una Decisión por la que se obligaba a Francia a autorizar a las compañías aéreas de la Comunidad a ejercer sus derechos de tráfico en las rutas entre París (Orly) y Toulouse, así como entre París (Orly) y Marsella, a más tardar desde el 27 de octubre de 1994 (DO L 254, pp. 87 y 88).

267 De la lectura de esta exposición de motivos, resulta que la Comisión no examinó la competitividad «línea por línea», cuando tal examen había sido sugerido por las partes interesadas y previsto por la propia Comisión. En vez de analizar con detalle los efectos de la ayuda sobre las diferentes líneas en que operaba Air France, la Comisión prefirió imponer al Estado francés las dieciséis condiciones para la autorización de la ayuda que se recogen en el artículo 1 de la Decisión impugnada. De ello se deduce que la Comisión considera que dichas condiciones son adecuadas y suficientes para garantizar que los efectos de la ayuda en el sector de la aviación civil que entran dentro del ámbito de aplicación de los artículos 92 del Tratado CE y 61 del Acuerdo EEE no sean contrarios al interés común.

268 Debe especificarse que las condiciones relativas al número máximo de aviones de Air France (n° 7), a la prohibición de conceder a ésta un trato preferencial en materia de derechos de tráfico (n° 10) y a la limitación de la oferta de Air Charter (n° 12), cuyo alcance no tiene límites geográficos, cubren, en cualquier caso, la superficie del EEE. En cuanto a las condiciones sobre el nivel de la oferta de Air France (n° 8), a las prácticas de Air France en materia de tarifas (n° 9), al número máximo de líneas explotadas (n° 11), a las reglas de distribución del tráfico para el sistema aeroportuario parisino (n° 15) y a la renovación de las dos terminales de

Orly (n° 16), se refieren específicamente al mercado geográfico en el interior del EEE, incluido el mercado nacional francés. La Comisión indica expresamente que, en su opinión, estas condiciones limitan la libertad de Air France y le impiden practicar una política de precios agresiva en todas las líneas que explota dentro del EEE (DO L 254, p. 86).

- 269 El Tribunal de Primera Instancia estima que, en lo que respecta a la motivación, esta manera de abordar la problemática muestra que la Comisión efectivamente examinó la situación en lo que se refiere a la competencia dentro del EEE, entendiéndose que la cuestión de si las referidas condiciones de autorización son realmente suficientes y adecuadas para ello corresponde al marco del examen en cuanto al fondo. Aun cuando dicha motivación no se atiene a las observaciones de las partes interesadas que habían sugerido que se efectuara un examen «línea por línea», demuestra claramente que la Comisión consideró oportuno sustituir tal examen por el mecanismo de las dieciséis condiciones de autorización impuestas al Estado francés. Esto permite a las partes interesadas identificar la reacción de la Comisión a sus observaciones, comprobar la procedencia del enfoque elegido por la Comisión y defender sus intereses ante el Juez comunitario, cuestionando el carácter completo y adecuado del mecanismo de las dieciséis condiciones en cuanto a la situación existente dentro del EEE en lo que se refiere a la competencia.
- 270 No obstante, debe señalarse que la exposición de motivos de la Decisión impugnada no contiene la menor indicación sobre la competitividad de Air France extra EEE. Por un lado, falta un análisis de la red internacional de Air France, que tenga en cuenta las rutas aéreas en las que dicha compañía compite con otras compañías aéreas que tienen su domicilio social dentro del EEE. Por otro lado, las condiciones de autorización relativas al nivel de la oferta de Air France (n° 8), a sus prácticas en materia de tarifas (n° 9) y al número máximo de líneas explotadas (n° 11) no cubren las rutas que Air France explota o pretende explotar hacia los países exteriores al EEE, es decir, los vuelos de larga distancia, especialmente transatlánticos. Desde el punto de vista de la Comisión, Air France —financieramente fortalecida por la ayuda autorizada— es, por tanto, totalmente libre para incrementar sus capacidades, para aumentar el número de sus rutas y para practicar tarifas tan bajas como desee en las líneas internacionales extra EEE.

- 271 Pues bien, el plan de reestructuración de Air France prevé expresamente el desarrollo de los vuelos de larga distancia, así como el aumento de las frecuencias en las rutas rentables, y las autoridades francesas anunciaron un crecimiento de la oferta de Air France del 10,2 % en el transporte de larga distancia (DO L 254, pp. 76 y 77). Además, las partes interesadas habían señalado a la Comisión, en primer lugar, la problemática de la delimitación del mercado relevante en materia aérea que, en su opinión, está constituido por las líneas específicas que los usuarios consideran sustituibles, en segundo lugar, el hecho de que Air France, mediante una campaña publicitaria, trataba de atraer clientes de los Países Bajos para vuelos con destino extra EEE vía París, con lo que la propia Air France demostraba que esos vuelos son ampliamente sustituibles por medio de un tráfico aéreo de enlace adecuado, y, en tercer lugar, la necesidad vital de dichos vuelos para la supervivencia a largo plazo de muchas compañías europeas.
- 272 Debe añadirse que, en su Decisión de 5 de octubre de 1992 (Air France/Sabena, citada en los apartados 218 y 219 *supra*), la Comisión definió el mercado relevante como el transporte aéreo regular que permite comunicar dos zonas geográficas, es decir, un conjunto de rutas aéreas, que deben ser sustituibles entre sí, resultando este carácter sustituible de diferentes factores tales como la longitud de las rutas, la distancia que separa a los distintos aeropuertos situados en las extremidades de cada una de las rutas que componen el conjunto o el número de frecuencias en cada ruta (apartado 25). En consecuencia, la Comisión llegó a la conclusión, en materia de rutas entre Europa y el Africa negra francófona, de que el mercado relevante podía definirse como un conjunto de rutas entre todos los puntos de partida del EEE, por un lado, y cada uno de los destinos en Africa, individualmente, por otro lado (apartado 39).
- 273 El Tribunal de Primera Instancia estima que, a la luz de lo dispuesto en estas Decisiones y habida cuenta de las observaciones hechas al respecto por las partes interesadas, la Comisión estaba obligada a pronunciarse sobre la problemática de las rutas aéreas extra EEE en las que opera Air France, beneficiaria de la ayuda autorizada, compitiendo con otras compañías situadas dentro del EEE. En efecto, como estimó el Tribunal de Justicia en su sentencia Bremer Vulkan/Comisión (citada en el apartado 94 *supra*, apartados 53 y 54), las indicaciones sobre la situación de los mercados de que se trata, especialmente la posición de la empresa beneficiaria de una ayuda y la de las empresas competidoras, constituyen un elemento esencial de la motivación de una Decisión relativa a la compatibilidad de un proyecto de

ayuda con el mercado común, en el sentido del artículo 92 del Tratado. Si bien la referida sentencia fue dictada con arreglo al apartado 1 de dicho artículo, el Tribunal de Primera Instancia estima que tal motivación es necesaria también en el marco de la letra c) del apartado 3 del artículo 92 del Tratado y de la letra c) del apartado 3 del artículo 61 del Acuerdo EEE en lo que respecta a la cuestión de si la ayuda altera las condiciones de los intercambios en forma contraria al interés común.

- 274 De no ampliar las condiciones de autorización n^{os} 8, 9 y 11 a las líneas extra EEE en las que opera Air France, la Comisión estaba obligada a evaluar —en el marco de su examen del mercado relevante— la posible sustituibilidad de los vuelos extra EEE operados, por ejemplo, a partir de París, Londres, Roma, Frankfurt, Copenhague, Amsterdam o Bruselas y, por tanto, la posible situación de competencia, en lo que se refiere a esos vuelos, entre las compañías aéreas cuya plataforma esté situada en alguna de esas ciudades.
- 275 La importancia de tal motivación está ilustrada por las cifras que las demandantes en el asunto T-371/94 presentaron ante el Tribunal de Primera Instancia, sin que se les contradijera sobre este punto, para demostrar que gran parte de los volúmenes de negocios y de los beneficios de British Airways, de SAS y de KLM se realiza en las líneas extra EEE, especialmente en las rutas a Estados Unidos, Canadá, África, Oriente Medio, India y Extremo Oriente. Como admitió el Tribunal de Justicia en la sentencia Bremer Vulkan/Comisión (citada en el apartado 94 *supra*, apartado 34), estos elementos posteriores a la fecha de la adopción de la Decisión impugnada pueden tenerse en cuenta a título de ejemplo del deber de motivación que incumbe a la Comisión. En cualquier caso, algunas de las partes interesadas ya habían señalado, ante la Comisión, que las líneas extracomunitarias y en particular transatlánticas eran vitales para la supervivencia de muchas compañías europeas y que la competencia en esas líneas era la más fuerte.
- 276 Además, es evidente que un crecimiento de las capacidades de Air France y su liderazgo en materia de tarifas reducidas en una línea determinada extra EEE a partir de su plataforma en el aeropuerto de París (CDG) puede tener repercusiones en el tráfico aéreo de enlace hacia esa plataforma. En efecto, en la medida en que la importancia económica de la plataforma de París aumente a costa de otras plata-

formas situadas dentro del EEE, el tráfico aéreo de enlace hacia París aumentará proporcionalmente y, como consecuencia, a costa del tráfico aéreo de enlace hacia las otras plataformas. Por tanto, la argumentación de las partes interesadas relativa a la situación de las pequeñas compañías aéreas, que a menudo dependen de algunas líneas específicas, parece esencial, de modo que la Comisión debería haberse pronunciado también a este respecto. A título ilustrativo, procede añadir que, como señaló British Midland en la vista ante el Tribunal de Primera Instancia sin que se le contradijera sobre este punto, el 30 % de sus pasajeros eran pasajeros «entre líneas», que iban a otros destinos en líneas de larga distancia. Por consiguiente, la Comisión no podía pasar en silencio la situación de las pequeñas compañías que operan en el tráfico aéreo de enlace.

277 La problemática relativa a las líneas extra EEE y al correspondiente tráfico aéreo de enlace no puede considerarse solucionada por el efecto combinado de las condiciones de autorización nº 7 (limitación del número de aviones de Air France) y nº 9 (restricción del liderazgo en materia de tarifas de Air France en lo que se refiere al tráfico aéreo de enlace en el interior del EEE), así como del deber de Air France de alcanzar los objetivos de su reestructuración. En efecto, si es verdad que son las líneas extra EEE las que proporcionan los mayores beneficios, Air France tendrá mucho interés en utilizar el mayor número posible de sus aviones en las líneas internacionales más remuneradoras, sin comprometer, en absoluto, el éxito de su reestructuración. En cuanto al tráfico aéreo de enlace, basta con señalar que nada obliga a Air France a que sea ella misma quien preste ese servicio, ya que cualquier compañía aérea distinta de Air France, como Air Inter, no sujeta a las condiciones de autorización impuestas por la Comisión, puede hacerse cargo de ese tráfico hacia la plataforma de París (véase el apartado 215 *supra*); por tanto, la importancia económica de la condición nº 9, en la medida en que cubre el tráfico aéreo de enlace efectuado por Air France en el interior del EEE, parece insignificante a la luz de la problemática global de las líneas extra EEE.

278 Por último, si bien la condición de autorización nº 12 impone a Air Charter límites de oferta absolutos, que, por tanto, se refieren también a las líneas extra EEE, su importancia económica con diecisiete aviones es tan mínima en comparación con la de Air France que la existencia de esa condición no puede, por sí sola, subsanar la falta de motivación sobre la situación de Air France en dichas líneas. Lo mismo puede decirse de la condición de autorización nº 10 que prohíbe a las autoridades francesas conceder a Air France un trato preferencial en materia de derechos de tráfico. En efecto, si esta condición se refiere también a los derechos relativos a las

líneas extra EEE, podrá beneficiar únicamente a las compañías aéreas que puedan disfrutar de ellos. Estas son, fundamentalmente, compañías de países terceros y compañías francesas tales como Air France, Air Inter, Air Charter, Air Liberté, Corsair, AOM, TAT y Euralair, en el supuesto en que pretendan operar en tales líneas desde y hacia Francia. En cambio, las demás compañías europeas que, en competencia con Air France, operan en las líneas extra EEE fundamentalmente a partir de sus propias plataformas situadas fuera de Francia sólo se benefician de la condición n° 10 de manera insignificante.

279 Es verdad que la Comisión, así como las partes coadyuvantes, Air France y la República Francesa, alegaron, en el marco del presente procedimiento, que los derechos de tráfico en las rutas extra EEE, especialmente transatlánticas, estaban regulados por acuerdos bilaterales y que una restricción impuesta en cuanto al sistema de tarifas, a la capacidad y al número de líneas habría sido perjudicial para Air France, reduciendo su competitividad en los mercados exteriores. Mantuvieron que tal restricción habría favorecido únicamente a las compañías ajenas al EEE y, por tanto, habría sido manifiestamente contraria al interés común. No obstante, debe señalarse que este razonamiento, expuesto por los Agentes de la Comisión y de las partes coadyuvantes ante el Tribunal de Primera Instancia, no figura en la Decisión impugnada. De ello se deduce que esta argumentación no está cubierta por el principio de colegialidad y, por tanto, no puede ser acogida. Por consiguiente, no puede paliar la falta de motivación de la que la Decisión impugnada adolece sobre este punto (véanse los apartados 116 a 118 *supra*).

280 De cuanto precede resulta que la motivación de la Decisión impugnada no cumple los requisitos del artículo 190 del Tratado en lo que respecta a la evaluación de los efectos de la ayuda sobre la competitividad de Air France en lo que respecta a su red de líneas extra EEE y al correspondiente tráfico aéreo de enlace. Esta falta de motivación no permite al Tribunal de Primera Instancia examinar la procedencia de las alegaciones formuladas sobre estos extremos (véanse los apartados 238 y siguientes *supra*). Además, este Tribunal no puede pronunciarse sobre la argumentación relativa a las prácticas en materia de tarifas de Air France en su red extra EEE, supuestamente financiadas mediante la ayuda, como medidas de funcionamiento (véanse los apartados 142 y 143 *supra*).

281 En cambio, el Tribunal de Primera Instancia puede examinar si la apreciación por parte de la Comisión de los efectos de la ayuda sobre la competitividad de Air France en el interior del EEE resiste a las alegaciones de fondo formuladas por las demandantes y por las partes que intervienen en apoyo de sus pretensiones.

2. Sobre la procedencia

282 En primer lugar, debe recordarse que las apreciaciones económicas en la aplicación de la letra c) del apartado 3 del artículo 92 del Tratado, con respecto a las cuales la Comisión goza de una amplia facultad discrecional, deben efectuarse en un contexto comunitario (sentencia Philip Morris/Comisión, citada en el apartado 79, apartado 24), lo que significa que la Comisión tiene la obligación de examinar el impacto de una ayuda en la competencia y el comercio intracomunitario (sentencia del Tribunal de Primera Instancia de 6 de julio de 1995, AITEC y otros/Comisión, asuntos acumulados T-447/93, T-448/93 y T-449/93, Rec. p. II-1971, apartado 136). Dado que en el presente asunto la Decisión impugnada se adoptó también sobre la base del artículo 61 del Acuerdo EEE, el Tribunal de Primera Instancia señala que el contexto de examen definido por la jurisprudencia mencionada debe ampliarse al EEE.

283 Procede añadir que, en su sentencia de 25 de junio de 1970, Francia/Comisión (47/69, Rec. p. 487), apartado 7, el Tribunal de Justicia consideró que, para apreciar si una ayuda altera las condiciones de los intercambios de una forma contraria al interés común, es necesario examinar, especialmente, si no existe un desequilibrio entre, por un lado, las cargas que van a sufrir las empresas interesadas y, por otro lado, los beneficios resultantes de la concesión de la ayuda de que se trate. El Tribunal de Primera Instancia deduce de ello que incumbe a la Comisión, en el marco de su examen del impacto de una ayuda de Estado, como ella misma señaló en su XIV Informe sobre la política de competencia (1984, p. 143, n° 202), ponderar los efectos beneficiosos de la ayuda con sus efectos negativos sobre las condiciones de los intercambios y sobre el mantenimiento de una competencia no falseada.

- 284 En cuanto a la cuestión de si la Comisión efectuó, en el presente asunto, tal ponderación, debe recordarse, en primer lugar, que la Decisión impugnada hace una relación de los diferentes planes de reestructuración adoptados por Air France desde 1991 para hacer frente a sus problemas financieros: el CAP 93, en cuyo marco se concedieron a Air France 5.800 millones de FF, el PRE 1 y el PRE 2 (DO L 254, p. 74). Así pues, la Comisión tuvo en cuenta los antecedentes del *Projet* controvertido, especialmente los 5.800 millones de FF ya pagados en concepto de ayuda, cuando evaluó los efectos beneficiosos y negativos de la ayuda objeto de los presentes litigios.
- 285 Al constatar que el Gobierno francés es accionista mayoritario de Air France (DO L 254, p. 76) y al exigir a las autoridades francesas que pongan en marcha el proceso de su privatización (nº 2 del artículo 1 de la Decisión impugnada; DO L 254, p. 88), la Comisión también tuvo en cuenta la circunstancia de que Air France pertenece al sector público. Pues bien, el hecho de que la Comisión apruebe una ayuda pagada a una empresa pública no equivale, por sí solo, a discriminar a las empresas privadas competidoras del beneficiario de la ayuda. En efecto, como se desprende de la sentencia Italia/Comisión (citada en el apartado 125 *supra*, apartado 19), la Comisión debe respetar, incluso en materia de ayudas de Estado, el principio de igualdad de trato entre empresas públicas y privadas. De ello se desprende que la Comisión podía autorizar la ayuda de Estado controvertida sin discriminar a las competidoras privadas de Air France, siempre que la ayuda no alterase las condiciones de los intercambios en forma contraria al interés común.
- 286 La Comisión tampoco estaba obligada a comparar, en el presente contexto, las medidas de reestructuración previstas por Air France con las adoptadas por otras compañías aéreas ni, con mayor razón, a exigir que la reestructuración de Air France fuese calcada a la de otra compañía (véanse los apartados 135 y 211 *supra*). En efecto, el carácter adecuado de las medidas de reestructuración de una empresa depende de su función individual y del contexto económico y político en el que se inscribe la adopción de las medidas de que se trate. En el presente asunto, la Comisión señaló, en la fecha de la adopción de la Decisión impugnada en julio de 1994, cierta reactivación económica en el sector de la aviación civil europea, la llegada de perspectivas bastante favorables para este sector y la inexistencia de una crisis estructural de excesos de capacidad (DO L 254, pp. 81 y 82). Estos datos podían justificar que las medidas de reestructuración previstas por Air France y aceptadas por la Comisión fuesen menos severas que las llevadas a cabo por otras compañías teniendo en cuenta su situación y contexto específicos.

- 287 Si bien, como se ha señalado anteriormente (apartado 267), la Comisión se abstuvo de comprobar, en su examen del impacto de la ayuda sobre la competencia y el comercio en el interior del EEE, la competitividad «línea por línea» y por tanto no apreció en lo que respecta a cada una de las rutas en las que real o potencialmente opera Air France, las condiciones de una competencia directa o indirecta con otras compañías aéreas, impuso al Estado francés una serie de condiciones destinadas a limitar el margen de acción de Air France, especialmente en materia de capacidad, de oferta y de fijación de las tarifas (véanse los apartados 264 a 268 *supra*).
- 288 El Tribunal estima que esta elección de principio entra dentro de la facultad de apreciación de que dispone la Comisión en este ámbito. Por un lado, la Comisión es competente en principio para supeditar una Decisión por la que se autoriza una ayuda en virtud de la letra c) del apartado 3 del artículo 92 del Tratado a condiciones destinadas a garantizar que la ayuda autorizada no altere las condiciones de los intercambios en forma contraria al interés común (sentencia del Tribunal de Primera Instancia de 13 de septiembre de 1995, TWD/Comisión, asuntos acumulados T-244/93 y T-486/93, Rec. p. II-2265, apartado 55). Por otro lado, Air France, una de las tres grandes compañías europeas, opera dentro de todo el EEE. Por lo tanto, la Comisión podía considerar que los efectos de la ayuda debían evaluarse, no en relación con una ruta individual o región específica, sino con relación al EEE en su totalidad. No parece erróneo cubrir, para tal fin, todo ese territorio de acción de Air France mediante una red de obligaciones que tengan como objetivo la protección de la totalidad de sus competidores reales y potenciales contra toda política agresiva que ésta pudiera verse tentada a seguir, tanto más por cuanto la Comisión reforzó el mecanismo de las condiciones de autorización exigiendo, en el párrafo tercero del artículo 2 de la Decisión impugnada, que consultores independientes comprueben su cumplimiento.
- 289 Esta conclusión no se contradice con el enfoque aplicado por la Comisión especialmente en sus decisiones Aer Lingus (citada en el apartado 55; DO L 254, p. 39) y Olympic Airways (citada en el apartado 174; DO L 254, pp. 30 y 35), en las que efectivamente evaluó determinadas líneas específicas explotadas por las compañías aéreas de que se trataba. En efecto, para esas dos compañías, de una magnitud relativamente modesta en comparación con Air France, una línea determinada puede tener una importancia primordial en sus actividades, lo que justifica que el examen

del impacto de una ayuda concedida a una de estas compañías se concentre de ese modo, mientras que la red aérea en que opera Air France en el interior del EEE tiene un carácter más homogéneo.

- 290 En la medida en que la eficacia de las condiciones impuestas al Estado francés fue cuestionada ante el Tribunal de Primera Instancia, especialmente en cuanto a las posibilidades de Air France de eludir dichas condiciones, debe señalarse que la utilidad jurídica y práctica de tales condiciones de autorización reside en que, si la empresa beneficiaria no las respeta, correspondería al Estado miembro en cuestión velar por el cumplimiento de la Decisión de autorización y a la Comisión apreciar si procedía reclamar la devolución de la ayuda (sentencia del Tribunal de Primera Instancia de 12 de diciembre de 1996, *AIUFFASS y AKT/Comisión*, T-380/94, Rec. p. II-2169, apartado 128). A este respecto, procede recordar que, en su sentencia de 4 de febrero de 1992, *British Aerospace y Rover/Comisión* (C-294/90, Rec. p. I-493, apartado 11), el Tribunal de Justicia estimó que, si el Estado no respeta las condiciones a las que la obligación supedita una Decisión de aprobación de una ayuda, la Comisión puede, en virtud del párrafo segundo del apartado 2 del artículo 93, recurrir inmediatamente al Tribunal de Justicia, no obstante lo dispuesto en los artículos 169 y 170 del Tratado.
- 291 Teniendo en cuenta este sistema de funcionamiento de las condiciones en las que se basa una Decisión por la que se autoriza una ayuda, la mera afirmación de que no se cumplirá alguna de esas condiciones no puede cuestionar la legalidad misma de dicha Decisión (sentencia *AIUFFASS y AKT/Comisión*, citada en el apartado 290 *supra*, apartado 128). En efecto, en general, la legalidad de un acto comunitario no puede depender de eventuales posibilidades de soslayarlo, ni de consideraciones retrospectivas sobre su nivel de eficacia (sentencia *Schröder*, citada en el apartado 81 *supra*, apartado 14).
- 292 Procede, por tanto, excluir del examen, por ser inoperantes, todos los motivos basados, en contra de la legalidad de la Decisión impugnada, en que el control de la aplicación de las condiciones de autorización impuestas al Estado francés será ineficaz o en que Air France tendrá posibilidades de eludir tales condiciones. Si después resulta que dichas condiciones no han sido respetadas totalmente o que Air France ha conseguido efectivamente sustraerse de manera abusiva a su aplica-

ción, correspondería a la Comisión examinar, en su caso, en el momento del pago de los tramos segundo y tercero de la ayuda, una posible reducción del importe autorizado o determinar si procede exigir a la República Francesa la recuperación total o parcial de la ayuda pagada.

- 293 Por consiguiente, sólo los motivos relativos a la naturaleza intrínseca y manifiestamente inadecuada de las condiciones de autorización, especialmente a su alcance jurídicamente suficiente, podrían cuestionar la legalidad de la Decisión impugnada.
- 294 El Tribunal de Primera Instancia estima que, en contra del motivo formulado, en este contexto, por la demandante en el asunto T-394/94, la Comisión no incurrió en error alguno al limitar el alcance de la mayor parte de dichas condiciones a la duración del plan de reestructuración. En efecto, es evidente que las restricciones impuestas para limitar el impacto de la ayuda no podían durar indefinidamente. En las circunstancias del caso de autos, no resulta arbitrario hacer que el término de la duración de las condiciones de que se trata coincida con el final de la aplicación del plan de reestructuración.
- 295 A la luz de las consideraciones expuestas procede examinar, a continuación, los motivos formulados contra algunas condiciones de autorización específicas. Este examen mostrará en definitiva si la Comisión, en lugar de autorizar la ayuda y de vincular su Decisión a varias condiciones de autorización, debería haber decidido que la ayuda alteraba las condiciones de los intercambios de forma contraria al interés común.
- 296 Sin perjuicio de ello, el motivo basado en el carácter erróneo del método utilizado por la Comisión para examinar el impacto de la ayuda sobre el interés común no puede ser acogido.

a) Sobre la condición de autorización nº 1

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

Resumen de la argumentación de las demandantes

- 298 La demandantes mantienen que la Comisión, al no incluir a Air Inter en su apreciación, cometió un error que privó de su contenido a las condiciones de autorización de la ayuda. Por ejemplo, el hecho de que Air Inter tenga posibilidades ilimitadas de proceder a un aumento de capacidad facilita mucho la reducción de capacidad mínima exigida a Air France. La Comisión consideró erróneamente que la estructura de holding prevista impediría a Air Inter beneficiarse de algún modo de la ayuda. Air France y Air Inter constituyen una unidad económica, por lo que deben considerarse como una sola empresa a efectos de la aplicación de las normas comunitarias que regulan las ayudas de Estado. El cambio de relación entre Air France y Air Inter, que ya no sería el de sociedad matriz/filial, sino el de dos compañías controladas por un mismo holding, no cambia en nada esta conclusión. Al mismo tiempo, añaden, la competencia entre Air France y Air Inter es inconcebible, dado que tienen los mismos intereses económicos.

- 299 En este contexto, las demandantes en el asunto T-371/94, basándose en artículos de prensa publicados en agosto y septiembre de 1994, afirman que el presidente del holding será el Sr. Christian Blanc, que conservará su puesto de presidente de Air France; otros catorce directores serán elegidos entre los directores y empleados de Air France y Air Inter. El presidente de Air Inter también formará parte del consejo de administración del holding y, por otra parte, ha sido nombrado presidente del nuevo centro de Air France para sus actividades europeas, el «Centre de Résultat Europe». Air Inter se fusionará con el «Centre de Résultat Europe» de Air France desde el final del plan de reestructuración, es decir, desde el 1 de enero de 1997. Mientras tanto, Air Inter empezará a explotar algunas líneas europeas de Air France en lugar de ésta. Además, Air France y Air Inter poseen participaciones en las mismas empresas y han reforzado su cooperación en varios ámbitos. Por otra parte, la propia Comisión consideró que Air Inter constituía un activo relacionado con las actividades básicas de Air France que no podía ser vendido.
- 300 Según estas demandantes, el hecho de que Air Inter pertenezca al mismo grupo que Air France y la afirmación de que ambas compañías se fusionarán permiten a Air Inter «contar» con la ayuda. Así pues, Air Inter podría dar a los bancos la seguridad de que su financiación implica relativamente pocos riesgos y que, tras la fusión, sus obligaciones serían cumplidas por la nueva compañía.
- 301 En la medida en que la Comisión exigió, en la Decisión impugnada, que entre las compañías del grupo sólo podrá haber relaciones comerciales normales, dichas demandantes estiman que esa condición no puede impedir a Air Inter beneficiarse de la ayuda controvertida. En efecto, según ellas, hay muchas maneras en que dos compañías del mismo grupo, especialmente cuando tienen actividades y filiales conjuntas, pueden intercambiar bienes y servicios en condiciones que no tienen ninguna relación con las del mercado, sin ninguna posibilidad de comprobación.
- 302 En este contexto, señalan que el Derecho fiscal francés, en especial la teoría fiscal del «acto anormal de gestión» relativa a los gastos deducibles de los beneficios

dentro de un grupo de sociedades, no proporciona ningún medio de comprobar que Air Inter no se beneficiará, ni directa ni indirectamente, de la ayuda concedida a Air France. En efecto, unas transferencias directas, así como la concesión de ventajas financieras mediante comisiones o precios preferenciales de Air France a Air Inter, anticipándose a la fusión entre ambas compañías, no pueden considerarse actos anormales de gestión.

- 303 Las demandantes añaden que el ámbito de aplicación de la condición impuesta es limitado, en la medida en que no cubre la transferencia por Air France a Air Inter de las rutas europeas y de las franjas horarias rentables.
- 304 En lo que respecta a los intercambios de franjas horarias entre Air France y Air Inter, estas demandantes precisan que tales intercambios se producen frecuentemente entre compañías aéreas. En efecto, una franja horaria de aeropuerto es un activo esencial que permite a una compañía aérea explotar una línea determinada. Así pues, existe un mercado en el que se intercambian las franjas horarias. No obstante, no existe ningún «precio de mercado». Las compañías aéreas que forman parte de un mismo grupo pueden intercambiar franjas para aplicar una estrategia de grupo. Pues bien, la estrategia del grupo Air France consiste en ampliar las operaciones de Air Inter fuera de las fronteras francesas hacia Europa y más allá, en espera de la fusión prevista para el 1 de enero de 1997. Por lo tanto, Air France podría muy bien ofrecer a Air Inter una franja horaria punta muy rentable para la explotación de una ruta concreta. Por esta razón, añaden dichas demandantes, la condición impuesta por la Comisión destinada a mantener la separación entre Air France y Air Inter es inoperante.
- 305 En lo que se refiere al conjunto de las rutas, la posibilidad para Air Inter de conocer de antemano, a través de Air France, las rutas que ésta tiene intención de abandonar le daría una ventaja considerable con respecto a los competidores independientes. En efecto, Air Inter podría así preparar su entrada en una ruta determinada para estar preparada, cuando Air France anuncie públicamente que deja esa línea. Por otra parte, la posibilidad para Air Inter de aprovechar la infraestructura de Air France en los aeropuertos y en los países de que se trate supone otra ventaja importante con respecto a las compañías competidoras que deseen establecerse en tales rutas.

- 306 Según las demandantes, éstas son las razones por las que Air France puede efectivamente transferir sus rutas a Air Inter. Esta afirmación es ilustrada por artículos de prensa publicados en septiembre de 1994 que reproducen declaraciones oficiales de Air France. Las demandantes señalan, además, que un acuerdo que data de 1992 entre Air France y Air Inter prevé la transferencia del personal de vuelo de Air France a Air Inter para todas las rutas europeas que esta última empiece a explotar. Se trata de un tipo de acuerdo que no habrían podido celebrar dos compañías aéreas independientes en el marco del EEE.
- 307 Con el fin de demostrar la estrategia de grupo seguida por Air France y Air Inter, las demandantes se remiten a la «ABC World Airways Guide» de junio de 1994, que reproduce los horarios de muchas compañías aéreas que operan en todo el mundo. Esta publicación agrupa los vuelos de Air Inter bajo un código «AF». Pues bien, esta utilización del código «AF» permite presentar una ruta compuesta por un vuelo interior de Air Inter y un vuelo internacional de Air France como un solo vuelo sin escala, razón por la que se concede a ese vuelo una prioridad en el sistema de reservas por ordenador.
- 308 Las sociedades Maersk añaden que el comportamiento posterior de Air France y de su grupo demuestra el incumplimiento de la condición referente a que Air Inter conserve su autonomía comercial y financiera. En efecto, los números de vuelo de Air Inter recogen, a efectos de coordinación de los sistemas electrónicos de reservas, el código informático de Air France; Air Inter adopta el nombre de la futura compañía europea del grupo y propone su producto simplificado y sus bajas tarifas en muchas líneas europeas, sobre todo con salida de Orly. Además, la baja de precios practicada por Air Inter puede explicarse sólo por la circunstancia de que, en poco años, todas sus pérdidas serán absorbidas en las de Air France que, mientras tanto, habrá obtenido la ayuda y, por tanto, estará mejor situada para soportar tales pérdidas.
- 309 Las partes coadyuvantes señalan, además, que Air France y Air Inter pusieron en servicio, el 2 de enero de 1995, el primer avión dentro de un nuevo servicio común, regional y de enlace, denominado «Air France Air Inter Express». Según la propia documentación de Air France, este nuevo enfoque conjunto es la expresión de una

política común con miras a la fusión de las dos compañías. El hecho de que ya se haya producido cierto nivel de integración de las flotas demuestra, no sólo el error cometido por la Comisión al considerar que Air Inter no se beneficiaría de la ayuda, sino también las insuficiencias de las medidas destinadas a impedir todas las repercusiones de dicha ayuda.

- 310 Por otra parte, las compañías aéreas en vías de reestructuración introducen normalmente programas de reducción de costes en todo su grupo para contribuir así a una reducción de las pérdidas. Gracias a la ayuda objeto de litigio, añaden las coadyuvantes, Air France puede evitar tener que reclamar tal contribución a Air Inter. En consecuencia, ésta puede financiar el desarrollo actual de sus actividades, mientras que, sin ayuda, se habría visto en la obligación de aplicar medidas de austeridad. Por lo tanto, Air Inter es, por lo menos, un beneficiario indirecto de la ayuda.
- 311 En la vista, las demandantes en el asunto T-371/94 recordaron que, según la condición nº 1, la ayuda controvertida era para Air France y para cualquier sociedad en la que ésta tuviese una participación superior al 50 %. Así pues, se supone que estas sociedades deberían disfrutar de la ayuda. No obstante, ninguna de ellas necesitaba ser reestructurada o, si lo necesitaban, no habían presentado ningún plan de reestructuración. Por lo tanto, añaden, la autorización de la ayuda en favor de Air France y de sus ochenta filiales es manifiestamente ilegal, sobre todo en lo que respecta a las filiales que operan en sectores no aéreos.
- 312 La Comisión, la República Francesa y Air France niegan que los motivos formulados sean procedentes.

Apreciación del Tribunal de Primera Instancia

- 313 En cuanto a las alegaciones relativas al carácter intrínsecamente inadecuado de la condición de autorización nº 1, por el motivo de que la exclusión de Air Inter del

ámbito de aplicación de la Decisión impugnada no tiene en cuenta las realidades económicas, en particular la unión económica constituida por Air France y Air Inter, debe recordarse que la ayuda controvertida perseguía la doble finalidad de contribuir al desendeudamiento de Air France y a la financiación de su plan de reestructuración que expiraba el 31 de diciembre de 1996. Al autorizar la ayuda, la Comisión debía, por tanto, velar por que la consecución de esos objetivos no fuese puesta en peligro por las relaciones existentes entre la compañía nacional Air France y la compañía Air Inter dentro del grupo Air France, especialmente por la transferencia directa o indirecta a Air Inter de parte de la ayuda. Además, como ya se ha dicho (apartados 214 a 216 *supra*), la Comisión debía tener en cuenta que Air Inter constituía un activo estratégico importante de Air France, por lo que no se podía exigir a las dos compañías que se separasen total y definitivamente.

314 En tales circunstancias, este Tribunal estima que la Comisión, en el ejercicio de su amplia facultad de apreciación, podía legítimamente considerar que, una vez establecido el mecanismo de holding, Air France y Air Inter constituirían compañías jurídica y financieramente autónomas, a efectos de la aplicación del régimen específico de las ayudas de Estado. En efecto, dado que este mecanismo —junto con el sistema de verificación por consultores independientes y con el fraccionamiento del pago de la ayuda en tres tramos, con arreglo al artículo 2 de la Decisión impugnada— podía calificarse de medio suficiente y adecuado para garantizar que Air France fuese el único beneficiario de la ayuda y para transformar la estructura jurídica de Air France y de Air Inter, que pasaban del régimen de dependencia entre filial y sociedad matriz al de sociedades hermanas independientes.

315 La separación jurídica y financiera de ambas compañías, en el sentido del régimen de ayudas de Estado, no se ve cuestionada por el hecho de que tengan en común filiales y miembros de sus equipos directivos, ni por sus intereses aéreos concordantes. Estos son elementos meramente fácticos que pueden, como máximo, inducir a la Comisión y a los consultores independientes a estar especialmente atentos en su control, previsto en el artículo 2 de la Decisión impugnada, de la aplicación correcta del plan de reestructuración y del cumplimiento de las condiciones a las que está vinculada la aprobación de la ayuda.

- 316 Lo mismo puede decirse en lo que respecta a la fusión de las dos compañías, prevista para el 1 de enero de 1997. Con independencia del hecho de que en julio de 1994 la Comisión no disponía de un proyecto específico y detallado de dicha fusión, que hubiese podido tener en cuenta en la Decisión impugnada, procede señalar que la posibilidad de unirse al grupo Air France al término del período de reestructuración no se limitaba en absoluto a la compañía Air Inter. A este respecto, ésta no se diferenciaba de cualquier otra compañía aérea independiente de Air France en el sentido del régimen de ayudas de Estado. Por otra parte, es evidente que Air France, como toda empresa que ha recibido una ayuda de Estado, debía poder recuperar su libertad de maniobra, una vez completada la fase de reestructuración acompañada de las restricciones impuestas por la Comisión.
- 317 Si bien es cierto que la motivación misma de la Decisión impugnada no se refiere ni a la interdependencia de hecho de Air France y de Air Inter ni a las perspectivas de una eventual fusión de ambas compañías, el Tribunal de Primera Instancia estima, no obstante, que la mención del holding, cuya consecuencia era garantizar la independencia jurídica de dichas compañías, hizo superflua cualquier otra motivación al respecto. Efectivamente, en el sistema general de la Decisión, Air Inter constituye una compañía autónoma que no se beneficia de la ayuda. De ello se desprende que debe ser tratada, mientras dure esa autonomía, como cualquier otra compañía aérea no beneficiaria de la ayuda e independiente de Air France.
- 318 En lo que se refiere a los intercambios de líneas y de franjas horarias entre Air France y Air Inter, procede señalar que tales transacciones no constituyen una particularidad de las relaciones entre esas dos compañías. Se trata más bien de una práctica corriente seguida por todas las compañías aéreas. Así pues, como declaró el Gobierno francés en la vista sin ser discutido sobre este extremo, en 1996, Air France intercambió, en el aeropuerto de París (CDG), cincuenta franjas horarias con unas treinta compañías ajenas al grupo Air France, dos de ellas con British Airways, una con British Midland y una con KLM. Con Air Inter no hubo ningún intercambio durante la temporada de invierno 1994/1995; en la temporada de verano 1995 tuvo lugar un solo intercambio y en la temporada de invierno 1995/1996 se produjeron cuatro. En cuanto a los intercambios de líneas, el Gobierno francés indicó que Lufthansa se había hecho cargo de la línea París-Dresde después de que Air France la abandonase, mientras que Jersey Air European se ocupó de la línea París-Glasgow y Crossair, de la línea Burdeos-Ginebra.

- 319 En este contexto, procede añadir que la eventual transferencia por Air France a Air Inter de las líneas y franjas horarias rentables, a cambio de líneas y franjas horarias no rentables, iría en contra de la reestructuración, tal como la propia Air France la concibió en su *Projet*, y pondría en peligro el logro de los objetivos de explotación y de productividad fijados en la Decisión impugnada. Por tanto, la Comisión podía considerar que el mecanismo de control establecido por el artículo 2 de la Decisión impugnada era suficiente para arrostrar ese supuesto poco probable.
- 320 En cuanto a la alegación de que Air Inter era, por lo menos, beneficiaria indirecta de la ayuda, sin la que Air France debería haberle exigido una contribución financiera a su reestructuración, debe recordarse que la Comisión podía válidamente considerar justificado, en el ejercicio de su amplia facultad de apreciación, que la compañía Air France reestructurada se mantuviera al nivel de las otras dos mayores compañías de Europa (véase el apartado 209 *supra*) y que Air Inter constituía un activo estratégico importante, y por tanto inalienable, de Air France (véanse los apartados 214 a 216 *supra*). Por consiguiente, la Comisión podía estimar que esa posición de Air France se vería debilitada si, en lugar de la autorización de la ayuda acompañada de la creación del holding antes descrito, Air Inter hubiese tenido que movilizar fondos propios o endeudarse ella misma para contribuir a la financiación de la reestructuración de Air France. En tales circunstancias, Air Inter no puede calificarse de beneficiaria indirecta de la ayuda.
- 321 Las alegaciones relativas a la ineficacia de un control del cumplimiento de la condición de autorización n° 1 o a su eventual elusión por Air France no pueden afectar a la legalidad misma de la Decisión impugnada puesto que se refieren sólo a la fase posterior a la adopción de dicha Decisión o incluso posterior al período de reestructuración de Air France (véase el apartado 292 *supra*). Por la misma razón, procede excluir todas las referencias que las demandantes y las partes que intervienen en apoyo de sus pretensiones han hecho al comportamiento de Air France y/o Air Inter posterior a la adopción de la Decisión impugnada (véase el apartado 81 *supra*).
- 322 En cuanto a los problemas de control planteados a la luz del Derecho fiscal francés, basta con señalar que los consultores independientes —responsables, en virtud del artículo 2 de la Decisión impugnada, de comprobar la aplicación correcta del

plan de reestructuración y el cumplimiento de las condiciones a las que está vinculada la aprobación de la ayuda—, lejos de estar limitados a los conceptos del Derecho fiscal francés, son libres de controlar la estanqueidad de la separación jurídica y financiera de Air France y Air Inter según los métodos económicos, financieros y contables que consideren adecuados. Dado que el cumplimiento del acuerdo de 1992 prevé la transferencia del personal de vuelo de Air France a Air Inter, durante el período de validez de las condiciones de autorización impuestas por la Decisión impugnada, deberá evidentemente respetar dichas condiciones, especialmente la n° 1, según la cual toda prestación de servicios entre Air France y Air Inter se llevará a cabo a precios de mercado, ya que el control del cumplimiento de esta condición entra dentro de la fase posterior a la Decisión impugnada.

- 323 Por último, en la medida en que se ha mantenido que la condición de autorización n° 1 permitiría el pago de la ayuda a filiales de Air France que no estaban sujetas a ninguna obligación de reestructuración, basta con señalar que la condición de autorización n° 6 exige que la ayuda sea utilizada exclusivamente por Air France «para los fines de reestructuración de la empresa», lo que le prohíbe hacer que se beneficien de ella filiales no sujetas a reestructuración. En cuanto a Air Charter, a la que se refieren las condiciones de autorización n°s 12 y 13, procede especificar que el sector chárter de Air France es contemplado por el plan de reestructuración controvertido. El Tribunal de Primera Instancia estima que la Comisión, en el ejercicio de su amplia facultad de apreciación, podía limitarse a esta reglamentación general, reforzada por el mecanismo de control previsto en el artículo 2 de la Decisión impugnada, y considerar que sólo las cuestiones esenciales relativas a la propia Air France, a Air Inter y a Air Charter requerían una reglamentación más detallada.
- 324 De ello se desprende que los motivos formulados contra la condición de autorización n° 1 deben desestimarse.

b) Sobre la condición de autorización n° 3

- 325 Procede recordar que esta condición obliga a las autoridades francesas a garantizar que «Air France aplicará el Projet en su integridad, tal como éste fue comunicado a la Comisión el 18 de marzo de 1994, en particular en lo que respecta a los obje-

tivos de productividad siguientes, expresados mediante el coeficiente ERPK/ empleado, mientras dure el plan de reestructuración:

— 1994: 1.556.200 ERPK/empleado,

— 1995: 1.725.500 ERPK/empleado,

— 1996: 1.829.200 ERPK/empleado».

- 326 Se debe añadir que la Comisión precisó que el indicador de eficiencia ERPK representa los pasajeros/kilómetros de pago y las toneladas/kilómetros de pago (a efectos de la comparación, se considera que los ingresos por tonelada/kilómetro equivalen a los de 3,5 pasajeros/kilómetro) por miembro del personal. Según la Comisión, este indicador es representativo del nivel total de la demanda de transporte, tanto de viajeros como de carga (DO L 254, p. 83).

Resumen de la argumentación de las demandantes

- 327 Las demandantes estiman que el ERPK no es una unidad de medida fiable. Dada la diversidad de las actividades de las compañías aéreas, es muy difícil poner a punto una unidad de medida compuesta única que pueda tener válidamente en cuenta todos los parámetros. Por consiguiente, lo ideal sería utilizar una amplia gama de indicadores para medir el rendimiento en diversos ámbitos específicos del sector del transporte aéreo. Según las demandantes, la Comisión violó esta norma elemental al evaluar la productividad actual y futura de Air France por medio de una sola unidad de medida, el ERPK, que, por lo que las demandantes saben, nunca se utiliza en el mercado de los transportes aéreos.
- 328 Las demandantes señalan que, en lo que a ellas respecta, normalmente miden su productividad sobre las base de las «toneladas/kilómetros transportadas» (en lo

sucesivo, «TKT») por empleado o de los «pasajeros/kilómetros transportados» (en lo sucesivo, «PKT») por empleado, sin combinar las dos unidades. Una unidad de medida como el ERPK, que mezcla los pasajeros/kilómetros y las toneladas/kilómetros, dobla el número de pasajeros. Además, añaden las demandantes, esa unidad de medida combina prestaciones de servicios totalmente diferentes, como son el transporte de mercancías y el de pasajeros. Cuanto más alto sea el porcentaje de carga transportado, más bajos son los costes unitarios, en particular cuando una compañía explota aeronaves que sólo transportan carga. Esto contribuye a hacer que una compañía que transporte carga parezca ser extremadamente eficaz en comparación con una compañía que transporte viajeros.

329 Por otra parte, el ERPK representa simplemente la multiplicación del número de pasajeros transportados (incluida la carga convertida en número de pasajeros) por el número de kilómetros recorridos, un modo simple de inflar la cifra de los ERPK es operar en líneas de larga distancia, lo que aumenta el número de kilómetros recorridos. Según las demandantes, las estadísticas disponibles hacen pensar que eso es precisamente lo que Air France está haciendo en las líneas transatlánticas: aumenta su capacidad, a pesar de que todas las demás compañías aéreas disminuyen la suya. Además, dicha unidad de medida no da ninguna indicación sobre la rentabilidad de las actividades de una compañía aérea, porque la multiplicación del número de pasajeros por el número de kilómetros recorridos no dice nada sobre los ingresos obtenidos ni sobre el coste de transporte de los pasajeros. Por consiguiente, añaden, Air France puede presentar resultados satisfactorios desde el punto de vista del número de pasajeros multiplicado por los kilómetros recorridos, pero no por ello sus ingresos son menos desastrosos.

330 Por último, aun cuando el ERPK fuese una unidad de medida adecuada, hay varios factores que hacen dudar de su fiabilidad. En primer lugar, en su Comunicación de 3 de junio de 1994, la Comisión hizo referencia a la productividad de Air France sólo en términos de «asientos/kilómetro disponibles» (en lo sucesivo, «ASK»). En segundo lugar, en su Decisión 94/662/CE (citada en el apartado 145 *supra*), la Comisión midió la productividad de Air France sólo en términos de personas por aeronave, de pasajeros transportados por empleado, de asientos/kilómetro disponibles por empleado y de pasajeros/kilómetro de pago por empleado. Por último, no hay ningún consenso sobre un criterio de equivalencia «correcto» entre los rendimientos de las operaciones de transporte de mercancías y de pasajeros.

331 Las demandantes señalan también que las cifras de productividad de Air France no tienen en cuenta las prestaciones de servicios efectuadas por las tripulaciones de aeronaves en «wet leasing», es decir, arrendamientos de aeronaves con sus tripulaciones, ni las del personal subcontratado. En efecto, la productividad medida por «empleado» resultaría artificialmente inflada si personas que no forman parte de los efectivos de Air France contribuyesen de hecho a su productividad. Actualmente, Air France alquila aviones en «wet leasing» de varias compañías. Los umbrales de ERPK/empleado exigidos para el pago de los tres tramos del pago de la ayuda bien podrían alcanzarse aumentando simplemente los arrendamientos de tipo «wet leasing» o las subcontrataciones, ya que los compromisos impuestos por la Comisión no prohíben esa posibilidad. En este contexto, las demandantes precisan que Air France arrendaba de TAT aviones y tripulaciones completas, es decir, no sólo el personal técnico de vuelo. Además, Air France ha arrendado y sigue arrendando aviones y tripulaciones completas de Air Littoral y de Brit'Air.

332 Las demandantes consideran, por último, que los objetivos de productividad establecidos por la condición n° 3 son muy bajos en comparación con los que alcanzan otras compañías aéreas. En este contexto, reprochan a la Comisión haberse limitado a comparar la productividad de Air France con la que se suponía que alcanzarían en 1996 otras siete compañías aéreas (DO L 254, p. 83). Este grupo incluye Alitalia e Iberia, que atraviesan por graves dificultades y cuyo futuro es incierto. La Comisión incluyó también entre las siete compañías aéreas otras dos empresas, SAS y Swissair, que ofrecen, por término medio, rutas mucho más cortas que Air France y cuya productividad parece, por tanto, inusualmente baja. Según las demandantes, sólo estaría justificada una comparación con compañías que tengan actividades y cubran distancias parecidas a las de Air France. Para medir la eficacia de Air France en el mercado de los transportes aéreos, habría sido más útil comparar su productividad futura con la de compañías aéreas «sanas», tales como KLM, British Airways, SAS y Lufthansa. En cualquier caso, dicha comparación sería necesariamente una aproximación, dado que la Comisión no podía tener una idea precisa de las medidas de reestructuración aplicadas por ese grupo de compañías.

- 333 La Comisión, la República Francesa y Air France niegan que estos motivos sean precedentes.

Apreciación del Tribunal de Primera Instancia

- 334 Debe señalarse que la condición n° 3 no se limita a exigir el logro de objetivos de productividad expresados en ERPK, sino que obliga a las autoridades francesas a hacer que Air France aplique el plan de reestructuración en su integridad, y que los objetivos en términos de ERPK se indican sólo como ejemplo concreto. Asimismo, en virtud del artículo 2 de la Decisión impugnada, el pago de los tramos segundo y tercero de la ayuda queda supeditado, entre otras cosas, a la realización efectiva del *Projet pour l'entreprise* y de los resultados previstos «(en especial, en lo relativo a los resultados de explotación y los coeficientes de productividad expresados en ERPK/empleado [...])». De ello se deduce que el aumento de la productividad global de Air France no se medirá exclusivamente en ERPK, sino que también deberá apreciarse a la luz de los otros objetivos de aumento de la productividad mencionados en el plan de reestructuración, especialmente los relativos a la reducción del personal y de las inversiones, al ahorro en las compras, a la mejora de la utilización del tiempo de trabajo y al bloqueo de los salarios.
- 335 Reducido así a sus dimensiones reales el significado de la unidad ERPK/empleado, procede señalar que dicha unidad constituye un indicador de productividad física que contabiliza tanto los pasajeros como la carga transportados, teniendo en cuenta —mediante el uso del coeficiente de conversión 3,5— la realidad económica según la cual los costes del transporte de una tonelada de carga y los efectivos necesarios para ello son muy inferiores a los correspondientes al transporte de pasajeros, mientras que sucede lo contrario en lo que respecta a los ingresos obtenidos mediante esos dos tipos de transporte. Por lo tanto, esta unidad de medida, lejos de doblar el número de pasajeros, permite comprobar si una compañía, con un número igual de empleados, transporta más pasajeros y carga que antes en distancias globalmente idénticas o si los transporta en igual número y cantidad con menos empleados, mejorando así su productividad física.

- 336 Es cierto, y la propia Comisión lo ha reconocido ante este Tribunal, que el ERPK no es un criterio infalible en cualquier circunstancia. Así pues, es posible que el coeficiente de conversión 3,5 varíe durante el período de reestructuración de Air France. No obstante, es también un hecho que el ERPK es especialmente adecuado para medir la productividad de una compañía como Air France cuyo transporte de carga constituye un componente esencial de la actividad aérea, hasta el 40 % de la carga mercante global. Por otra parte, Air France utiliza tradicionalmente desde 1978 esta unidad de medida. En tales circunstancias, está justificado que la Comisión utilizara el ERPK, entre los demás factores pertinentes en cuanto a la productividad de la empresa, para medir el aumento de productividad de Air France.
- 337 Esta conclusión no resulta invalidada por ninguno de los elementos presentados por las demandantes y las partes que intervienen en apoyo de sus pretensiones.
- 338 En cuanto a la falta de coherencia reprochada a la Comisión, en la medida en que el indicador ERPK no figura en la Decisión 94/662/CE (citada en el apartado 145 *supra*), adoptada el mismo día que la Decisión objeto de los presentes litigios, basta con señalar que la Decisión 94/662/CE, en contra de lo que ocurre con la impugnada en el caso de autos, se pronunció por la incompatibilidad, en el sentido del apartado 1 del artículo 92 del Tratado, de la ayuda concedida a Air France en una época anterior y se negó a aplicar el apartado 3 de dicho artículo al no haber un verdadero plan de reestructuración de Air France. En tales circunstancias, no cabía fijar, en la Decisión 94/662/CE, objetivos de productividad expresados en ERPK que debiese alcanzar Air France.
- 339 En cuanto a la posibilidad de una ampliación artificial de la cifra de ERPK mediante un simple aumento de los kilómetros recorridos, la Comisión señaló acertadamente que resulta irracional que Air France, con el único objetivo de hacer kilómetros, opere con aviones insuficientemente llenos y ponga así en peligro, bajo el control de la Comisión y de los consultores independientes que prevé el artículo 2 de la Decisión impugnada, el éxito de su plan de reestructuración en su totalidad. Por otra parte, los indicadores utilizados por las compañías demandantes para

medir su propia productividad, las TKT y los PKT, están expuestos al mismo riesgo de manipulación, en la medida en que su multiplicador es también el número de kilómetros recorridos.

- 340 Lo mismo puede decirse del motivo referente al «wet leasing». Si bien es cierto que el hecho de fletar aviones con sus tripulaciones permite mejorar el coeficiente ERPK/empleado, en la medida en que esos aviones contribuyen a aumentar el ERPK sin que sus tripulaciones se cuenten en el denominador del coeficiente, ese falseamiento existe cualquiera que sea la unidad de medida, siempre que en la relación figure el número de empleados (ASK, TKT y PKT), y, por tanto, no es privativa del ERPK. Además, el «wet leasing» es una práctica corriente en el sector del transporte aéreo, de modo que la situación de Air France no se diferencia fundamentalmente, a este respecto, de la de otras compañías aéreas europeas. Por último, si Air France realmente hubiese celebrado muchos contratos de «wet leasing», pondría en peligro, bajo el control de la Comisión y de los consultores independientes, la realización de su propio plan de reestructuración que prevé precisamente una reducción de personal, una mejor utilización de su flota y de las tripulaciones y una disminución de los costes. Por consiguiente, estaba justificado que la Comisión no tuviese en cuenta, en este contexto, el impacto de posibles operaciones de «wet leasing».
- 341 En lo que respecta al motivo formulado contra la elección de las siete compañías aéreas utilizadas para comparar su productividad con la de Air France, el Tribunal de Primera Instancia estima que la Comisión podía válidamente efectuar dicha comparación con un número relativamente alto de compañías, para obtener, en la medida de lo posible, una verdadera media característica del sector. Al hacerlo, no estaba obligada a elegir únicamente las compañías de mayor rendimiento o especializadas en vuelos de larga distancia, sino que también podía incluir en la comparación otras compañías como Alitalia, Iberia, SAS y Swissair, considerando que tal enfoque tenía en cuenta la complejidad de la actividad del transporte aéreo en su totalidad. Por consiguiente, no se ha demostrado ningún error manifiesto de apreciación en la elección de las siete compañías aéreas.
- 342 Lo mismo puede decirse, por último, de la tesis según la cual los objetivos de productividad fijados por la condición nº 3 eran demasiado bajos. Se trata de una mera

afirmación no apoyada por elementos concretos que puedan demostrar un error manifiesto de la Comisión sobre este extremo. En tales circunstancias, la Comisión podía limitarse a contradecir dicha afirmación precisando que, según su apreciación, los objetivos de productividad eran razonables, suficientes y realizables.

- 343 De cuanto precede resulta que los motivos formulados contra la condición de autorización nº 3 no pueden ser acogidos.

c) Sobre la condición de autorización nº 6

- 344 Procede recordar que esta condición obliga a las autoridades francesas a garantizar que «mientras dure el plan, la ayuda será utilizada exclusivamente por Air France para los fines de reestructuración de la empresa, y no para adquirir nuevas participaciones en otras compañías aéreas».

Resumen de la argumentación de las demandantes

- 345 Las demandantes opinan que esta condición es intrínsecamente deficiente, ya que la ayuda se utilizará fundamentalmente para apoyar las diferentes operaciones de Air France. El alcance de la condición es limitado también por la interpretación que le ha dado Air France. Según ésta, la prohibición de adquirir participaciones en el capital de otras compañías aéreas no se aplica al pago de adquisiciones celebradas antes de la adopción de la Decisión impugnada, ni al aumento de una participación ya adquirida en otras compañías aéreas, tales como Sabena. Por otra parte, el requisito previsto en la letra c) del apartado 3 del artículo 92 del Tratado, según el cual la ayuda de Estado debe utilizarse únicamente para la reestructuración del beneficiario, implica, en sí misma, que este último no está autorizado a adquirir participaciones en compañías aéreas. En efecto, añaden las demandantes, no puede

considerarse en ningún caso que la adquisición de participaciones en otras compañías constituya una medida de reestructuración.

346 La Comisión niega que estos motivos sean procedentes.

Apreciación del Tribunal de Primera Instancia

347 Debe constatar que, como la Comisión señaló ante este Tribunal, el texto de esta condición prohíbe que se utilice la ayuda tanto para adquirir nuevas participaciones como para aumentar las ya existentes. En cuanto a la argumentación relativa a la financiación ilegal de actividades de funcionamiento, así como del último tramo del precio de adquisición de la participación en el capital de Sabena, basta con recordar que los motivos formulados a este respecto han sido ya desestimados (véanse los apartados 137 a 141 y 223 *supra*).

348 Por último, en lo que se refiere al carácter supuestamente superfluo de la condición nº 6, debe señalarse que, aun suponiendo que la prohibición de utilizar una ayuda para la adquisición de participaciones figure ya en la letra c) del apartado 3 del artículo 92 del Tratado, la utilidad de dicha condición consiste en permitir a la Comisión recurrir directamente al Tribunal de Justicia, en virtud del párrafo segundo del apartado 2 del artículo 93, sin estar obligada a incoar previamente el procedimiento previsto en el párrafo primero del apartado 2 del artículo 93, o el contemplado en el artículo 169 (véase la sentencia *British Aerospace y Rover/Comisión*, citada en el apartado 290 *supra*, apartado 11). Por otra parte, la condición nº 6 no se limita a prohibir la adquisición de participaciones, sino que exige también la utilización exclusiva de la ayuda para las finalidades de reestructuración de Air France.

349 Por tanto, los motivos formulados contra la condición de autorización nº 6 no deben ser acogidos.

d) Sobre la condición de autorización nº 7

- 350 Procede recordar que esta condición exige de las autoridades francesas que «mientras dure el plan, no se incrementará por encima de ciento cuarenta y seis el número de aviones de la flota en explotación de la Compagnie nationale Air France».

Resumen de la argumentación de las demandantes

- 351 Las demandantes estiman que la Comisión se equivocó al considerar que esta condición será operante. Según ellas, no cubre las actividades de «wet leasing», por medio de las cuales Air France podría aumentar el número de aparatos efectivamente a su disposición. Además, la Comisión no tuvo en cuenta el hecho de que Air France puede seguir encargando nuevas aeronaves y ampliando su flota a través de Air Inter, no sólo porque la presencia de esta última en el grupo de Air France significa que ambas compañías tienen en común importantes intereses económicos, sino también debido a su fusión, prevista para el comienzo de 1997. Todos los nuevos aviones pedidos y recibidos por Air Inter pasarán a Air France en 1997. Por otra parte, añaden, nada prohíbe a Air France financiar la adquisición de aparatos para Air Inter. La estrategia del grupo Air France es hacer de Air Inter una compañía aérea europea. A este respecto, la explotación de determinadas líneas en las que operaba Air France está siendo transferida a Air Inter. Un mecanismo de este tipo equivale en la práctica a permitir a Air France aumentar su flota en explotación más allá de la cifra de ciento cuarenta y seis aviones recurriendo a la flota de su sociedad hermana, cuya expansión no está limitada por compromiso alguno.

- 352 La Comisión niega que estos motivos sean procedentes.

Apreciación del Tribunal de Primera Instancia

- 353 En cuanto a las eventuales operaciones de «wet leasing», procede constatar que, como la Comisión afirmó ante este Tribunal, la condición nº 7 se aplica también a los aviones fletados con sus tripulaciones. En efecto, al imponer un límite al

número de aviones de la flota «explotada» por Air France, esta condición se refiere no sólo a los aviones propios de Air France, sino también a aquellos que otra compañía haya puesto a su disposición para que los explote. Por otra parte, dicha condición debe leerse conjuntamente con el plan de reestructuración de Air France que, bajo el control de la Comisión y de los consultores independientes que prevé el artículo 2 de la Decisión impugnada, establece que el número de asientos disponibles disminuirá ligeramente con respecto a 1993 (DO L 254, p. 75).

354 En cuanto a las referencias a Air Inter, es suficiente con señalar que, mientras dure la reestructuración de Air France, Air Inter debe ser considerada una compañía autónoma, que las relaciones comerciales entre ambas compañías están reguladas por la condición de autorización nº 1, que una posible elusión a través de Air Inter de las condiciones impuestas a Air France, si bien puede hacer que la Comisión reclame la devolución de la ayuda pagada, no afecta a la legalidad de la Decisión impugnada y que la eventual fusión de Air France con Air Inter concierne a esta última como a cualquier compañía aérea independiente de Air France (véanse los apartados 292 y 313 a 315).

355 Por consiguiente, los motivos formulados contra la condición de autorización nº 7 deben desestimarse.

e) Sobre la condición de autorización nº 8

356 Procede recordar que esta condición exige de las autoridades francesas que «mientras dure el plan, no se incrementará la oferta de la Compagnie nationale Air France por encima del nivel alcanzado en 1993 en las rutas [...] entre París y todos los destinos dentro del Espacio Económico Europeo (7.045 millones de ASK) [y] entre provincias y todos los destinos dentro del Espacio Económico Europeo (1.413,4 millones de ASK). Esta oferta podrá incrementarse en un 2,7 % anual, excepto si el índice de crecimiento de cada uno de los mercados correspondientes es inferior a dicho porcentaje. No obstante, si el índice de crecimiento anual de estos mercados superase el 5 %, podrá incrementarse la oferta de la compañía en el porcentaje obtenido al sumar el citado 2,7 % a la diferencia entre el índice de crecimiento y ese 5 %.»

Resumen de la argumentación de las demandantes

- 357 La demandante en el asunto T-394/94 reprocha a la Comisión haber incurrido en error manifiesto de apreciación al considerar, en la Decisión impugnada, que el sector del transporte aéreo europeo no padece una crisis estructural de exceso de capacidad. De este modo, la Comisión no tuvo aparentemente en cuenta la existencia pasada y actual de un exceso de capacidad, a pesar de que haya sido expresamente confirmada por el «Comité de sabios» en su informe anual sobre la aviación civil europea, elaborado en enero de 1994 a petición de la propia Comisión. El «Comité de sabios» consideró, en particular, que el exceso de capacidad era en parte imputable a las ayudas de Estado que se habían concedido. Por tanto, según dicha demandante, la tesis de la Comisión de que el exceso de capacidad no es sino un «fenómeno temporal» es invalidada por las propias fuentes de la Comisión.
- 358 Las demandantes consideran que, en un sector que padece un exceso de capacidad, la contrapartida de una ayuda de Estado debe ser una reducción de la oferta del beneficiario, incluso si el mercado está en expansión. Según ellas, esta obligación sigue existiendo aun cuando el exceso de capacidad sea sólo un fenómeno temporal. Las demandantes en el asunto T-371/94 estiman que el concepto de «justificación compensatoria» ocupa un lugar central en numerosas Decisiones de la Comisión, incluidas las relativas a las ayudas de Estado concedidas a fabricantes de automóviles que datan de los años ochenta, época en la que el mercado del automóvil sufría un exceso de capacidad, pero experimentaba un gran crecimiento (véase especialmente la Decisión 89/661/CEE de la Comisión, de 31 de mayo de 1989, relativa a la ayuda otorgada por el Gobierno italiano a la empresa Alfa Romeo; DO L 394, p. 9). Añaden que la justificación compensatoria no puede evitarse simplemente porque el mercado crezca, dado que nunca se puede excluir el riesgo de una reaparición del exceso de capacidad. El Reino de Dinamarca considera que una comparación con las Decisiones Sabena, TAP, Aer Lingus y Olympic Airways (citadas en los apartados 55 y 174) demuestra que en todos esos asuntos se imponían reducciones de capacidad al beneficiario de la ayuda de Estado.

- 359 Por otra parte, según las demandantes, la Comisión no estaba en lo cierto al afirmar —sobre la base de las estadísticas de la IATA que prevén un aumento anual del tráfico del 6 %— que el exceso de capacidad en el mercado de los transportes aéreos podría desaparecer para 1995. En efecto, añaden, las estadísticas de la IATA son poco sólidas y las estimaciones de ésta son a menudo falsas. Además, el crecimiento del tráfico no podría examinarse sin tener en cuenta los factores que constituyen su causa. En el mercado de los transportes aéreos, el crecimiento que experimenta actualmente el tráfico se obtuvo en gran parte mediante una reducción de las tarifas y, por tanto, bajando el rendimiento más allá del nivel necesario para la supervivencia de muchas compañías aéreas.
- 360 Las demandantes afirman que Air France podría utilizar a Air Inter para aumentar su capacidad y su cuota de mercado sin restricciones hasta su fusión en 1997. En este contexto, las demandantes recuerdan que, si bien es poco probable que Air France explote un número mayor de líneas interiores, ello es debido a su plan estratégico en cuyo marco la explotación de la red nacional y de algunas líneas europeas ha sido confiada a Air Inter.
- 361 Las demandantes señalan que las limitaciones de capacidad se aplican sólo a las rutas entre Francia y los destinos en el interior del EEE que no sean franceses. Con excepción de la ruta París (CDG)-Niza, Air France no explota en el interior del EEE más que las rutas entre Francia y otros países del EEE. Desde la entrada en vigor del Reglamento (CEE) n° 2408/92 del Consejo, de 23 de julio de 1992, relativo al acceso de las compañías aéreas de la Comunidad a la rutas aéreas intracomunitarias (DO, L 240, p. 8; en lo sucesivo, «Reglamento n° 2408/92»), las compañías aéreas del EEE pueden explotar libremente cualquier ruta entre dos Estados miembros del EEE y ofrecer servicios limitados de cabotaje en el interior de cualquier Estado miembro que no sea el suyo. De ello resulta que Air France es totalmente libre en lo que respecta a la capacidad que puede ofrecer en sus rutas entre dos Estados miembros del EEE distintos de Francia, así como en las rutas en el interior de un Estado miembro del EEE que no sea Francia.
- 362 Las demandantes opinan que la condición n° 8 no pretende cubrir la capacidad ofrecida por Air France sólo dentro de Francia. Además, las limitaciones de capa-

idad tienen poca importancia, ya que, en 1993 —el año de referencia— la oferta de Air France había llegado a un nivel récord. Además, la condición sólo se aplica al tráfico de pasajeros. La Comisión no explica por qué no se ha impuesto ningún límite a la capacidad de Air France en materia de carga. Por último, el compromiso relativo a los aumentos de capacidad no impide a Air France recurrir al «wet leasing» para incrementar su capacidad.

- 363 Las demandantes reprochan también a la Comisión haber incurrido en error manifiesto de apreciación al establecer una relación entre la limitación de la capacidad de Air France y una baja de su cuota de mercado en el EEE. Según ellas, la Comisión afirmó, en la Decisión impugnada, que, al limitar la oferta de Air France por debajo incluso del crecimiento del mercado, «la cuota de mercado de esta empresa [en el EEE]» disminuiría en beneficio de sus competidores (DO L 254, p. 87). Pues bien, según las demandantes, aun cuando se aplicase la limitación máxima al 2,3 % (es decir, 5 % - 2,7 %) del índice de crecimiento de la capacidad de Air France, ésta podría conservar su cuota de mercado aumentando simplemente su coeficiente de ocupación en un poco más del 1 %. El Reino Unido señala ese mismo error manifiesto de apreciación añadiendo que de un aumento del 3,8 % del coeficiente de ocupación (DO L 254, p. 87) y de un aumento autorizado del 2,7 % de la capacidad resulta que el número de pasajeros de Air France debía incrementarse en un 6,6 % (es decir, $1,038 \times 1,027 = 1,066$), siendo esta cifra superior a las previsiones de aumento del mercado del 5,5 % anual (DO L 254, p. 77).

- 364 La Comisión, la República Francesa y Air France niegan que estos motivos sean procedentes.

Apreciación del Tribunal de Primera Instancia

- 365 Al afirmar, en la Decisión impugnada, que el sector europeo de la aviación civil no padecía de un exceso de capacidad estructural, dado que el exceso de capacidad existente no debía ser más que un fenómeno temporal, la Comisión se basó

fundamentalmente en estadísticas de la IATA de 1993 que prevén para el tráfico aéreo un aumento anual del 6 % (DO L 254, p. 82). Pues bien, la IATA es un organismo internacional de renombre mundial del que forman parte casi todas las compañías aéreas y que publica regularmente previsiones de tráfico reconocidas en la profesión. Por tanto, la Comisión podía, sin incurrir en error manifiesto, basarse en las cifras publicadas por dicho organismo para llegar a la conclusión de que no había un exceso de capacidad estructural.

366 Este enfoque no está en contradicción con el informe del «Comité de sabios» que, si bien recomienda, en términos generales, prever una reducción de capacidad, no se pronuncia sobre el carácter estructural o temporal del exceso de capacidad existente. Por otra parte, como señaló Air France ante el Tribunal de Primera Instancia sin que se le contradijera sobre este extremo, la evolución del transporte aéreo ha confirmado el punto de vista de la Comisión, ya que el exceso de capacidad ha sido reabsorbido mientras tanto.

367 El Tribunal de Primera Instancia estima también que la comprobación de que no había exceso de capacidad estructural autorizaba a la Comisión a considerar que la situación del sector de la aviación no justificaba una reducción global de las capacidades (DO L 254, p. 82). De ello resulta necesariamente que la Comisión no incurrió en ningún error manifiesto de apreciación al no imponer una reducción de las capacidades de Air France o de Air Charter. Por tanto, desde esta perspectiva, la Comisión no estaba obligada a efectuar un análisis, sobre la base de la situación de las capacidades, de las rutas aéreas en las que Air France y sus filiales competían con otras compañías europeas, sino que podía limitarse a fijar unos límites a la expansión de Air France, siempre que esos límites no comprometiesen las posibilidades de la compañía de recuperar su viabilidad financiera y su competitividad. Estas consideraciones se aplican también al sector de la carga que, como se ha señalado (apartado 336 *supra*), constituye una actividad importante de Air France.

368 Habida cuenta de la situación específica de Air France, una de las tres mayores compañías de Europa, la referencia a eventuales reducciones de capacidad, efectuadas por otras compañías de magnitud mucho más modesta, como Aer Lingus, TAP, Sabena u Olympic Airways, carece de pertinencia. Lo mismo puede decirse

de la referencia al mercado del automóvil de los años ochenta, ya que no se ha aportado ningún elemento que pueda demostrar la pertinencia específica de ese mercado para el análisis del sector de la aviación civil de los años 1992 a 1994, y de sus perspectivas a medio plazo (1994 a 1997). En cuanto al riesgo de utilizar a Air Inter para aumentar la capacidad de Air France, basta con recordar que las dos compañías deben ser consideradas independientes mientras dure la reestructuración de Air France. Por último, en lo que respecta al «wet leasing», la Comisión declaró ante este Tribunal que todo vuelo de una aeronave fletada con su tripulación se tendría en cuenta como un vuelo Air France a efectos de la condición nº 8. Las demandantes tomaron nota de dicha declaración sin discutirla.

369 En cuanto al carácter supuestamente demasiado restringido de la condición nº 8, debe admitirse que cubre únicamente las rutas entre Francia y los demás países del EEE y, por tanto, no limita la oferta de Air France en las líneas entre dos países del EEE distintos de Francia, en las líneas dentro de un país del EEE que no sea Francia y en las líneas nacionales francesas. Con todo, al limitarse a la red Francia-EEE, la Comisión no rebasó los límites de su amplia facultad de apreciación.

370 En efecto, la Comisión podía no tener en cuenta el mercado interior francés porque Air France explotaba sólo una línea nacional, ya que la compañía aérea nacional francesa era —y sigue siendo a medio plazo— la compañía Air Inter, de modo que la exclusión de las líneas interiores francesas sólo podía tener una repercusión económica insignificante. Lo mismo se aplica a las líneas en el interior de cualquier país del EEE que no sea Francia, dado que los Estados del EEE no estaban obligados —en virtud del apartado 2 del artículo 3 del Reglamento nº 2408/92 y del punto 64. A, Capítulo VI, del Anexo XIII del Acuerdo EEE (Transporte — Lista correspondiente al artículo 47; DO 1994, L 1, p. 422), modificado por la Decisión nº 7/94 del Comité mixto del EEE, por la que se modifica el Protocolo 47 y determinados anexos del Acuerdo EEE (DO 1994, L 160, pp. 1 a 87)— a autorizar, antes del final del período de reestructuración de Air France, el ejercicio de derechos de cabotaje. Por consiguiente, la explotación de tales líneas podía considerarse excepcional y, desde el punto de vista económico, insignificante. Esta consideración es igualmente pertinente en lo que respecta a la explotación de las líneas entre dos países del EEE distintos de Francia, ya que la Comisión podía válidamente no tener en cuenta la importancia económica de una actividad de ese tipo sin ninguna relación con la plataforma de Air France en París.

- 371 En cuanto al motivo basado en el hecho de no tener en cuenta los efectos de una limitación de la capacidad de Air France en la evolución de su cuota de mercado, debe admitirse que la frase que figura en la Decisión impugnada, según la cual «al limitar la oferta de Air France por debajo incluso del crecimiento del mercado, la cuota de mercado de esta empresa [en el EEE] disminuirá en beneficio de sus competidores» (DO L 254, p. 87), puede parecer errónea en la medida en que la cuota de mercado de una empresa no depende del volumen de sus capacidades, sino de su nivel de utilización. No obstante, procede recordar que la oferta de Air France, es decir, las capacidades de la compañía, se expresa, según la condición n° 8, en número de asientos disponibles. Por tanto, al prever que esta oferta se mantendría por debajo del crecimiento pronosticado del mercado, la Comisión quiso limitar únicamente la facultad de Air France de participar en dicho crecimiento, es decir, su cuota de mercado potencial expresada en número de asientos disponibles. En efecto, la Comisión declaró expresamente, ante el Tribunal de Primera Instancia, que las limitaciones de oferta impuestas a Air France no tenían en modo alguno la finalidad de impedir la realización de su plan de reestructuración, que prevé el aumento de la productividad de la compañía, dado que dicha productividad, así como su cuota de mercado efectiva, puede aumentar gracias a la mejora del coeficiente de ocupación. Situada en el contexto de las finalidades de reestructuración de Air France, la frase controvertida no expresa, por consiguiente, ningún error manifiesto de la Comisión.
- 372 En la medida en que, por último, se reprocha a la Comisión haber permitido a Air France superar las previsiones de crecimiento del tráfico del 5,5 %, basta con señalar que la Comisión afirmó, sin que se le contradijera sobre este extremo, que el aumento previsto del 3,8 % del coeficiente de ocupación de Air France se refería al período de los tres años de reestructuración y no constituía un porcentaje anual, siendo este último aproximadamente del 1,2 %. Por consiguiente, aplicando el método de cálculo propuesto por el Reino Unido, el número de pasajeros de Air France debería aumentar en un 3,9 % ($1,012 \times 1,027 = 1,039$), cifra que es inferior al crecimiento previsto del 5 % anual.
- 373 De cuanto precede resulta que los motivos formulados contra la condición de autorización n° 8 deben desestimarse.

f) Sobre la condición de autorización n° 9

- 374 Procede recordar que esta condición obliga a las autoridades francesas a garantizar «que Air France no pone en práctica, mientras dure el plan, prácticas consistentes en proponer tarifas inferiores a las practicadas por sus competidores para una oferta equivalente en las rutas que explote en el interior del Espacio Económico Europeo».

Resumen de la argumentación de las demandantes

- 375 Las demandantes consideran ineficaces los límites impuestos a Air France en materia de fijación de precios. El texto de esta condición hace pensar que se aplica sólo a las líneas de Air France ya existentes, es decir, a las líneas que explota actualmente entre París y las provincias francesas, por un lado, y los demás destinos dentro del EEE, por otro lado. Las demandantes afirman que Air France ofrece toda una gama de tarifas de promoción. Como estas tarifas ya existían en el momento de la adopción de la Decisión impugnada, puede suponerse que la condición no se les aplica. Después de la Decisión impugnada, Air France siguió ofreciendo promociones similares. De cualquier manera, añaden, las compañías aéreas ajustan sus tarifas medias no tanto aumentando o reduciendo su nivel como controlando el acceso de los pasajeros a las diferentes categorías de tarifas. Por lo tanto, Air France podría romper los precios aumentando el número de asientos disponibles a esas tarifas de promoción. Por otra parte, es muy poco frecuente que un tercero pueda conocer las tarifas aplicadas por un competidor, puesto que son secretas. Además, los productos ofrecidos por las compañías aéreas en una misma ruta son tan variados y tan poco aptos para ser comparados entre sí que es muy difícil, en la mayor parte de los casos, demostrar que una tarifa determinada es inferior a otra.
- 376 Según las demandantes, no se impide a Air France ejercer una presión a la baja sobre los precios inundando una línea específica con una oferta excedentaria, siempre y cuando disminuya su capacidad en otros destinos. Por último, la condición

considerada no cubre su política de tarifas en lo que respecta a los productos o prestaciones de servicios en otros ámbitos relacionados con los transportes aéreos, como el mantenimiento de las aeronaves. Asimismo, es imposible saber si la expresión «en las rutas que explote en el interior del EEE» abarca los servicios ofrecidos por Air Charter.

- 377 Las sociedades Maersk añaden que, debido a la imprecisión de la condición nº 9, Air France puede utilizar la ayuda para crear y financiar servicios más costosos, ofrecidos bajo la apariencia de una «oferta equivalente». El reciente anuncio hecho por Air France de una modernización de su servicio de rutas de larga distancia, cuyo coste se estima en 500 millones de FF, es un ejemplo típico de ello. En consecuencia, los competidores que no disfrutaban de una ayuda de Estado deberían reaccionar, ya sea introduciendo niveles de servicio más elevados, ya sea bajando los precios. El Reino de Suecia señala también el amplísimo carácter de los conceptos «price leadership» (liderazgo en materia de precios) y «oferta equivalente», que son fuentes de incertidumbre jurídica. Según él, estos conceptos no pueden impedir que Air France aumente la oferta de precios de saldo gracias a los aumentos de capacidades en determinadas líneas específicas.
- 378 La Comisión niega que estos motivos sean procedentes.

Apreciación del Tribunal de Primera Instancia

- 379 Debe señalarse, en primer lugar, que en el texto de la condición nº 9 no hay nada que autorice la interpretación de que dicha condición se aplica sólo a la líneas en que Air France operaba en el momento de la adopción de la Decisión impugnada. De dicho texto resulta más bien que la prohibición del liderazgo en materia de tarifas se refiere a todas las líneas explotadas por Air France «mientras dure el plan», lo que cubre también las nuevas líneas abiertas después de la adopción de la Decisión impugnada.

380 Procede señalar también que, a través de la condición de autorización n° 1, la condición n° 9 se aplica también a Air Charter, como sociedad controlada por Air France en más del 50 %.

381 En lo que se refiere a las supuestas posibilidades de que Air France suavice las condiciones relativas al acceso a tarifas de promoción o inunde determinadas líneas con una oferta excedentaria, el Tribunal de Primera Instancia estima que la Comisión podía legítimamente considerar que tales posibilidades eran poco realistas, dado que Air France estaba obligada a aplicar íntegramente, bajo el control de la Comisión y de los consultores independientes previstos por el artículo 2 de la Decisión impugnada, su plan de reestructuración, que preveía especialmente el aumento de su rendimiento.

382 Los demás motivos invocados se limitan a cuestionar únicamente la aplicabilidad eficaz de la condición n° 9 y, por tanto, no pueden tenerse en cuenta en el presente contexto (véase el apartado 292 *supra*).

383 Por consiguiente, los motivos formulados contra la condición de autorización n° 9 deben desestimarse.

g) Sobre la condición de autorización n° 10

384 Procede recordar que esta condición exige de las autoridades francesas que «no se concederá trato preferencial a Air France en materia de derechos de tráfico».

Resumen de la argumentación de las demandantes

- 385 Las demandantes estiman que la Comisión actuó erróneamente al considerar operante esta condición. Añaden que, después de la entrada en vigor, el 1 de enero de 1993, del Reglamento n° 2408/92, la concesión de derechos de tráfico carece ya de objeto en lo que respecta a las rutas internacionales en el interior de la Comunidad y, desde el 1 de julio de 1994, en el interior del EEE. Las compañías aéreas del EEE adquieren automáticamente estos derechos. Por otra parte, las demandantes acusan a las autoridades francesas de no aplicar correctamente las disposiciones del Reglamento n° 2408/92 y de proteger los intereses de Air France y de Air Inter.
- 386 Afirman que, de hecho, la condición sólo se aplica a la explotación de las líneas interiores. Incluso en ese caso, dicha condición carece en gran medida de pertinencia, ya que Air France no explota más que una línea nacional y las compañías aéreas no francesas del EEE no están obligadas a obtener derechos de tráfico para el mercado interior francés. En cualquier caso, el acceso de estas compañías aéreas a ese mercado está limitado hasta el 1 de abril de 1997. Por otra parte, añaden, los derechos de Air Inter están protegidos en la mayor parte de las rutas lucrativas por las autoridades francesas sobre la base del artículo 5 del Reglamento n° 2408/92, que prevé que las concesiones exclusivas en las rutas nacionales pueden seguir existiendo temporalmente.
- 387 Las demandantes señalan que, aun cuando la condición fuese válida, sería inoperante, ya que las personas en las que se delegó la concesión de los derechos de tráfico forman parte del consejo de administración de Air France o del consejo de administración del holding. En su opinión, eso crea un riesgo de discriminación para las compañías aéreas competidoras que una simple condición no puede evitar.
- 388 En este contexto, las demandantes precisan que los Estados miembros pueden pedir a compañías aéreas que presenten su programa de explotación para una ruta determinada antes de la apertura del servicio en cuestión. En Francia, la aceptación o la denegación de dichos programas incumbe a la direction générale de l'aviation

civile y al service du trafic aérien. Estas autoridades pueden efectivamente impedir a una compañía aérea ampararse en sus derechos de tráfico automáticos negándose ilegalmente a autorizar sus programas de explotación. Los hechos que dieron lugar y que siguieron a la Decisión 94/290/CE de la Comisión (citada en el apartado 266) ilustran este punto. A este respecto, las demandantes hacen referencia a varios escritos de las autoridades mencionadas en los que se expresan tales denegaciones de aprobación.

- 389 En cualquier caso, Air France, la direction générale de l'aviation civile y el service du trafic aérien están todos bajo la tutela general del ministre des transports. La jurisprudencia del Tribunal de Justicia confirma que una relación orgánica entre una empresa que compite en un mercado con otras empresas y los organismos que regulan ese mercado es contraria a lo dispuesto conjuntamente en los artículos 90 y 86 del Tratado, precisamente debido al riesgo de discriminación inherente a tal situación (sentencias de 19 de marzo de 1991, Francia/Comisión, C-202/88, Rec. p. I-1223, apartados 51 y 52, y de 27 de octubre de 1993, Decoster, C-69/91, Rec. p. I-5335, apartados 12 a 22).
- 390 La Comisión niega que estos motivos sean procedentes.

Apreciación del Tribunal de Primera Instancia

- 391 En cuanto a los motivos basados en que la condición nº 10 es demasiado limitada, debe señalarse que las compañías aéreas europeas siempre necesitan obtener derechos de tráfico para las rutas entre el EEE y los destinos exteriores a éste, no cubiertas por el Reglamento nº 2408/92. Como señaló la Comisión ante este Tribunal, Air France compite, en estas líneas con otras compañías aéreas francesas como TAT, Euralair, Corsair, AOM y Air Liberté. De ello se desprende que la condición nº 10 es pertinente en lo que se refiere a este ámbito del tráfico aéreo. Lo mismo puede decirse en lo que respecta al tráfico cubierto por el Reglamento nº 2408/92, en la medida en que las autoridades nacionales, con independencia de los derechos de tráfico propiamente dichos, deciden, al término de un procedimiento de autorización formal, determinadas modalidades de aplicación del refe-

rido Reglamento. Por otra parte, las demandantes y las partes que intervienen en apoyo de sus pretensiones han reprochado expresamente a las autoridades francesas haber aplicado incorrectamente las disposiciones de dicho Reglamento con el fin de proteger los intereses de Air France y de Air Inter.

392 Procede añadir que, si bien las autoridades francesas están obligadas en virtud del principio de no discriminación a no conceder un trato preferencial a Air France, la utilidad de la condición n° 10 consiste, como ya se ha expuesto (apartado 348 *supra*), en permitir a la Comisión recurrir directamente al Tribunal de Justicia, sin estar obligada a incoar previamente el procedimiento previsto en el párrafo primero del apartado 2 del artículo 93 o el contemplado en el artículo 169 del Tratado.

393 Los demás motivos invocados se refieren al riesgo de que las autoridades francesas, a causa de sus estrechas relaciones con Air France, impidan a otras compañías ampararse en sus derechos de tráfico. Así pues, dichos motivos se limitan a cuestionar la aplicabilidad eficaz de la condición n° 10 y, por tanto, no pueden tenerse en cuenta en el presente contexto (véase el apartado 292 *supra*).

394 De ello se desprende que los motivos formulados contra la condición de autorización n° 10 deben desestimarse.

h) Sobre la condición de autorización n° 11

395 Procede recordar que esta condición obliga a las autoridades francesas a garantizar que «mientras dure el plan, Air France no explotará, entre Francia y los demás países del Espacio Económico Europeo, un número de líneas regulares superior al que explotaba en 1993 (ochenta y nueve líneas)».

Resumen de la argumentación de las demandantes

- 396 Las demandantes consideran que esta condición es inoperante en la medida en que indica una cifra máxima que no prohíbe a Air France abrir nuevas rutas y cerrar otras. Además, Air France podría aumentar el número de los destinos que comunica por encima del límite impuesto de ochenta y nueve, mediante el «wet leasing», y el número de las rutas explotadas hacia o desde Francia, introduciendo rutas indirectas que pasen por otros Estados miembros como prolongación de ciertas líneas ya existentes, convirtiéndose, por ejemplo la línea Londres-París en la línea Londres-París-Roma. Según las demandantes, Air Inter comienza ya a comunicar destinos europeos explotados hasta entonces por Air France, con miras a la fusión prevista para 1997. Por consiguiente, Air France podría abrir nuevas líneas dentro del límite de las ochenta y nueve. Cada vez que deseara abrir una nueva línea, le bastaría con transferir una de las que explota a Air Inter, sabiendo que, de cualquier modo, todas sus actividades europeas se fusionarían en 1997.
- 397 En cuanto a la transferencia de líneas de Air France a Air Inter, las demandantes recuerdan la opinión expresada por el director del grupo Air France que figura en un artículo de prensa publicado en septiembre de 1994. Según dicha opinión, Air Inter recuperaría varias líneas de Air France durante los dos años siguientes: Air Inter debería explotar bajo su bandera los vuelos al Magreb, a la península Ibérica, a Gran Bretaña y a Irlanda. Añaden que los dirigentes del grupo consideran que tienen toda la libertad para hacer tales cambios de banderas, ya que esas limitaciones de capacidades no afectan a Air Inter.
- 398 Las demandantes señalan, por último, que las estadísticas recogidas por la Official Airline Guide revelan que, en mayo de 1994, Air France explotaba sólo sesenta y cuatro líneas en el EEE. Por consiguiente, el hecho de que la Comisión aceptara una limitación de la red de Air France a ochenta y nueve rutas permite a la compañía abrir veinticinco líneas más entre Francia y otros Estados del EEE. Por otra parte, añaden las demandantes, la condición nº 11 no cubre las rutas en el interior de Francia ni entre otros dos Estados del EEE.

- 399 La Comisión, la República Francesa y Air France niegan que estos motivos sean procedentes.

Apreciación del Tribunal de Primera Instancia

- 400 En cuanto al «wet leasing» y a la prolongación de las líneas existentes, procede constatar que la Comisión declaró, ante este Tribunal, que esos dos tipos de medida estaban incluidos en la condición n° 11. Las demandantes tomaron nota de esta interpretación sin discutirla.
- 401 En lo que respecta a la referencia a Air Inter, basta con recordar que el comportamiento de esta compañía, independiente de Air France mientras dure su reestructuración, carece de pertinencia en el presente asunto, tanto más por cuanto las alegaciones expuestas acerca de una transferencia de líneas entre Air France y Air Inter se basan en un artículo de prensa de fecha posterior a la de adopción de la Decisión impugnada.
- 402 En cuanto a la exclusión de las líneas nacionales francesas y de las líneas entre Estados del EEE distintos de Francia, es suficiente con recordar que la Comisión tenía razones para considerar que el impacto económico de esas líneas era insignificante hasta el punto de que podía no tenerse en cuenta en este contexto (véase el apartado 370 *supra*).
- 403 En lo que se refiere a la posibilidad de que Air France abriese nuevas rutas y cerrase otras, respetando la cifra máxima de ochenta y nueve líneas, la Comisión declaró, acertadamente, ante el Tribunal de Primera Instancia que no podía tener la intención de impedir a Air France reaccionar a la demanda del mercado, siempre que se respetase la totalidad de las condiciones de autorización. En efecto, la realización del plan de reestructuración destinado a que Air France recupere su viabilidad financiera y su competitividad se vería en peligro si no existiese esa flexibilidad.

- 404 Por último, en la medida en que se ha mantenido que en mayo de 1994 Air France explotaba sólo sesenta y cuatro líneas en el EEE, de modo que el hecho de que la Comisión aceptara una red de ochenta y nueve líneas permitía a Air France abrir otras veinticinco, el Tribunal de Primera Instancia estima que la Comisión no rebasó los límites de su amplia facultad de apreciación al tomar como referencia el número de líneas que Air France había explotado en 1993, del mismo modo que limitó, en virtud de las condiciones de autorización n^{os} 8 y 12, la oferta respectiva de Air France y de Air Charter al nivel alcanzado en 1993.
- 405 De ello se desprende que los motivos formulados contra la condición de autorización n^o 11 no pueden ser acogidos.

i) Sobre la condición de autorización n^o 12

- 406 Procede recordar que esta condición exige de las autoridades francesas que «mientras dure el plan, la oferta de Air Charter no superará el nivel de 1993 (tres mil cuarenta y siete plazas y diecisiete aviones), más un posible incremento anual igual al índice de crecimiento del mercado».

Resumen de la argumentación de las demandantes

- 407 Las demandantes mantienen que la limitación de la oferta de Air Charter es ineficaz. Según ellas, Air Charter no es una compañía aérea, sino más exactamente una agencia comercial cuya actividad es fletar chárteres para los operadores turísticos. Pues bien, de los diecisiete aviones explotados por Air Charter en 1993, sólo ocho pertenecían al grupo Air France y nueve fueron alquilados. Los contratos de arrendamiento expiraron durante el año 1995. La limitación de la oferta fue propuesta por la autoridades francesas y aceptada por la Comisión en una época en la que Air Charter había ya comunicado a los arrendadores que no renovarían sus contratos de arrendamiento. Así pues, se permitiría a Air Charter introducir hasta nueve aviones

de sustitución en su flota y, por tanto, potencialmente, aumentar su capacidad entre un 20% y un 25 % en un mercado ya muy competitivo. Los arrendadores, al recuperar nueve aviones, competirían necesariamente con Air Charter, la cual, como beneficiaria de la ayuda, podría arrendar sus aviones a operadores turísticos a precios artificialmente bajos.

- 408 Las demandantes añaden que el Projet no contempla medidas de reestructuración de Air Charter y que, a pesar de ello, ésta recibirá parte de la ayuda. En consecuencia, la limitación de la oferta fue una invitación hecha a una sociedad subvencionada por el Estado, no sujeta a medidas de reestructuración, para utilizar la ayuda con el fin de doblar su flota y, en todo caso, para aumentar la oferta en el mercado de los chárteres franceses.
- 409 El Reino Unido estima que Air France o Air Charter deberían haberse comprometido a que esta última compraría sólo el número de aviones necesarios para sustituir la capacidad perdida por no renovarse los contratos de arrendamiento.
- 410 La Comisión, la República Francesa y Air France niegan que estos motivos sean procedentes.

Apreciación del Tribunal de Primera Instancia

- 411 En cuanto al riesgo de que Air Charter practique precios artificialmente bajos, basta con recordar que esta compañía, controlada por Air France en más del 50 %, debe respetar la condición de autorización n° 9 que le prohíbe proponer tarifas inferiores a las practicadas por sus competidores para una oferta equivalente. Por

tanto, la Comisión podía considerar que Air Charter gestionaría su oferta, como cualquier otra empresa comercial, únicamente en función de las necesidades del mercado.

- 412 Debe señalarse también que la condición nº 12, en la medida en que prohíbe cualquier ampliación de la oferta de Air Charter por encima del nivel de 1993, sin contar el crecimiento del mercado, no tiene por efecto permitir que se doble la flota en explotación de la compañía. Como señaló la Comisión ante el Tribunal de Primera Instancia, nada la obligaba a exigir a Air Charter que renovase los contratos de arrendamiento que acababa de resolver por razones comerciales y financieras o que no sustituyese los aviones cuyos contratos de arrendamiento expiraban, lo que habría penalizado a Air Charter reduciendo en más del 50 % su flota en explotación.
- 413 En la medida en que se ha afirmado que Air Charter recibiría una parte de la ayuda, a pesar de que el Projet no prevé ninguna medida de reestructuración para esta empresa, basta con señalar que el plan de reestructuración de Air France se refiere efectivamente al sector chárter del grupo Air France y que, en cualquier caso, la condición de autorización nº 6 prohíbe toda utilización de la ayuda para fines que no sean de reestructuración.
- 414 Por consiguiente, los motivos formulados contra la condición de autorización nº 12 deben desestimarse.

j) Sobre la condición de autorización nº 13

- 415 Procede recordar que esta condición obliga a las autoridades francesas a garantizar «que toda enajenación de bienes y prestación de servicios de Air France en favor de Air Charter refleja los precios de mercado».

Resumen de la argumentación de las demandantes

- 416 Las demandantes consideran que esta condición es ineficaz. Por un lado, es imposible aplicarla porque el concepto de «precio de mercado» es impreciso y requiere que Air France trate a una de sus filiales —cuyo presidente ha sido nombrado director de las operaciones francesas de Air France— como si no estuviera asociada a ella, concediéndole al mismo tiempo una parte de la ayuda. Además, esta condición no tiene la finalidad de controlar la venta de bienes y la prestación de servicios por Air Charter a Air France. Por tanto, no es necesario que éstas reflejen los precios de mercado.
- 417 La Comisión niega que estos motivos sean procedentes.

Apreciación del Tribunal de Primera Instancia

- 418 Dado que estos motivos se limitan a cuestionar la aplicabilidad eficaz de la condición n° 13, basta con recordar que deben excluirse del presente contexto (véase el apartado 292 *supra*).
- 419 En la medida en que se ha recalcado que esta condición no se refería ni a la venta de bienes ni a la prestación de servicios por Air Charter a Air France, procede señalar que la Comisión declaró ante este Tribunal, sin que se le contradijera sobre este extremo, que Air Charter no suministraba bienes ni servicios importantes a Air France. Por otra parte, las propias demandantes en el asunto T-371/94 han reconocido, en el marco de la condición de autorización n° 12, que Air Charter no era una compañía aérea, sino más exactamente una agencia comercial cuya actividad era fletar chárteres para los operadores turísticos y que disponía de un efectivo de unos cuarenta empleados, sin mecánicos ni personal de vuelo. En tales circuns-

tancias, la Comisión podía válidamente no tener en cuenta el impacto económico de tales cesiones o prestaciones de servicios.

420 Por tanto, los motivos formulados contra la condición de autorización nº 13 no pueden ser acogidos.

k) Sobre las condiciones de autorización nºs 15 y 16

421 Procede recordar que estas condiciones exigen de las autoridades francesas que

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

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

Resumen de la argumentación de las demandantes

422 Las demandantes señalan que la condición nº 15 no es más que un simulacro, dado que las autoridades francesas no tienen, evidentemente, la intención de respetar la Decisión de 27 de abril de 1994 como lo prueba la adopción, ya en mayo de 1994, de reglas de concesión de los derechos de tráfico en el interior del sistema aero-

portuario de París, lo que constituye una flagrante violación de la legislación comunitaria. Añaden que, mientras la Decisión impugnada autorizaba a Air France a recibir el primer tramo de la ayuda inmediatamente, la condición n° 15 exigía que la ventaja competitiva de Air France resultante de las reglas de distribución del tráfico en el sistema aeroportuario parisino fuese suprimida en una época que se define sólo con la expresión «a la mayor brevedad posible».

- 423 Las demandantes recalcan el carácter ilusorio de la condición n° 16, que fue incumplida antes incluso de haber sido impuesta, debido a las condiciones discriminatorias que regulan la transferencia de todas las compañías francesas no pertenecientes al grupo Air France de Orly Oeste a Orly Sur y la agrupación de Air France y Air Inter en Orly Oeste, que fueron fijadas antes de la adopción de la Decisión. En efecto, añaden, tanto el establecimiento Aéroports de Paris como Air France están bajo la tutela del ministre des transports. Pues bien, tales vínculos orgánicos son contrarios a las disposiciones conjuntas de los artículos 90 y 86 del Tratado a causa del riesgo inherente de discriminación a que dan lugar. El proyecto de renovación de las terminales de Orly fue concebido de tal manera que hacía difícil y costoso para los competidores de Air Inter poner en marcha nuevos servicios a partir de Orly Sur. En consecuencia, sólo una modificación radical del plan habría podido evitar una discriminación contra los competidores de Air France.
- 424 De manera general, las demandantes mantienen, en lo que se refiere a estas condiciones, que no puede considerarse que un compromiso cuyo objeto es respetar la legislación sea una contrapartida adecuada a los efectos secundarios de la ayuda, dado que las autoridades francesas deben, de todos modos, respetar la Ley.
- 425 La Comisión niega que estos motivos sean procedentes.

Apreciación del Tribunal de Primera Instancia

- 426 Procede constatar que los motivos formulados contra las condiciones n°s 15 y 16 se limitan a señalar tanto la ineficacia como la inutilidad de estas condiciones. Así pues, basta con señalar, por un lado, que los motivos cuya finalidad es cuestionar

únicamente la aplicabilidad eficaz de una condición de autorización de la ayuda deben excluirse del presente contexto (véase el apartado 292 *supra*) y, por otro lado, que, aun suponiendo que las autoridades francesas estén ya obligadas, en virtud de otras disposiciones del Derecho comunitario, a respetar las obligaciones que figuran en las condiciones de autorización n^{os} 15 y 16, la utilidad de estas condiciones consiste en permitir a la Comisión recurrir directamente al Tribunal de Justicia, sin verse obligada a iniciar previamente un procedimiento administrativo (véase el apartado 348 *supra*).

427 Por consiguiente, los motivos formulados contra las condiciones de autorización n^{os} 15 y 16 deben desestimarse.

428 Al no haberse acogido ninguno de los motivos formulados contra las condiciones de autorización, procede desestimar definitivamente el motivo basado en el carácter erróneo del método utilizado por la Comisión para examinar el impacto de la ayuda sobre el interés común (véanse los apartados 295 y 296 *supra*).

429 De todo lo expuesto resulta que, sin perjuicio de lo dispuesto en los apartados 238 a 280 de la presente sentencia, deben desestimarse todos los motivos basados en errores cometidos por la Comisión al considerar que la ayuda está destinada a facilitar el desarrollo de determinada actividad económica, sin alterar las condiciones de los intercambios de forma contraria al interés común. En esta medida, las demandantes y las partes que intervienen en apoyo de sus pretensiones han tenido la posibilidad de defender sus derechos y este Tribunal ha podido ejercer su control jurisdiccional. Por consiguiente, y salvo en lo que respecta a la evaluación de los efectos de la ayuda sobre la competitividad de Air France en cuanto a su red de líneas extra EEE y al correspondiente tráfico aéreo de enlace, la Decisión impugnada es, a este respecto, conforme a las exigencias del artículo 190 del Tratado, por lo que el motivo basado en una insuficiencia de motivación debe desestimarse.

En cuanto a los motivos basados en errores cometidos por la Comisión al considerar que el plan de reestructuración puede hacer que Air France recupere su viabilidad económica

Sobre la supuesta insuficiencia general del plan de reestructuración

— Resumen de la argumentación de las partes

- 430 Las demandantes y las partes que intervienen en apoyo de sus pretensiones critican, de manera general, la insuficiencia y la imprecisión del plan de reestructuración. En este contexto, la demandante en el asunto T-394/94 mantiene que la Comisión no indicó adecuadamente, en la Decisión impugnada, hasta qué punto la ayuda era necesaria para la financiación de las vagas e inadecuadas propuestas contenidas en el plan y le reprocha no haber insistido para obtener un plan que contuviese detalles precisos en cuanto a las medidas necesarias para la recuperación de la viabilidad de Air France. Las demandantes en los dos asuntos imputan a la Comisión no haber provisto a la Decisión impugnada de una motivación suficiente, ya que, según ellas, no tuvo en cuenta las observaciones presentadas por los terceros en el procedimiento administrativo.
- 431 La Comisión considera, en cambio, que la Decisión impugnada está suficientemente motivada sobre este punto. En cuanto al fondo, afirma haber evaluado la coherencia y la eficacia del plan de reestructuración considerado intrínsecamente, sin cometer errores de apreciación o de Derecho.

— Apreciación del Tribunal de Primera Instancia

- 432 Este Tribunal considera que debe comprobarse, en primer lugar, si la Decisión impugnada está suficientemente motivada en lo que respecta al plan de reestructuración elaborado y presentado por Air France, y ello especialmente a la luz de las

alegaciones esenciales que las partes interesadas formularon en el procedimiento administrativo (véase el apartado 96 *supra*).

- 433 A este respecto, procede señalar que dichas partes declararon, en el procedimiento administrativo, que el plan de reestructuración, por ser inadecuado, insuficiente y demasiado vago, no podía hacer que Air France recuperase su viabilidad. Según ellas, era aún menos riguroso que el plan anterior, el «PRE 2», que en agosto de 1992 ya fue considerado insuficiente. No representa lo que es necesario para Air France, sino sólo lo que es aceptable para Francia, dado que el «PRE 2», más estricto que el plan objeto de litigio, fue retirado a causa de la protesta social. Por otra parte, añaden, la Comisión debería tener en cuenta, en este contexto, todos los planes de reestructuración lanzados anteriormente por Air France, planes que fracasaron todos a causa de la situación política y del poder de los sindicatos.
- 434 Las partes interesadas señalaron que el plan de reestructuración no tendría ninguna posibilidad de éxito si no era posible despedir el exceso de trabajadores, reducir los salarios e imponer al personal aumentos de productividad. Pues bien, la única manera realista de reducir los costes de Air France, a saber, un aumento de la productividad del personal, se prevé sobre una base voluntaria. Por tanto, es muy poco probable que se alcance el aumento de productividad esperado del 30 %. El plan no propugna ninguna reducción de las ventajas adquiridas de los empleados de Air France. Sólo se refiere a una reducción de cinco mil puestos de trabajo en tres años, mientras que Lufthansa ha suprimido ocho mil en dos años y British Airways, cuatro mil en un año. Además, añaden, el plan no tiene en cuenta la crisis de exceso de capacidad en el sector comunitario del transporte aéreo; incluso prevé un aumento de la flota y de las capacidades.
- 435 Las partes interesadas añadieron que el importe de 20.000 millones de FF previstos en el plan como ayuda de Estado no estaba claro. Remitiéndose a un artículo de prensa, señalaron que había indicios de falta de claridad en la contabilidad de Air France. La Comisión debería velar por que las cuentas de Air France no oculten nada a este respecto. Por otra parte, el presidente de Air France declaró en febrero

de 1994, en un artículo de prensa, que la compañía debía obtener 8.000 millones de FF al final del mes de marzo; en el contexto del PRE 2, se discutió la suma de 5.000 millones de FF.

- 436 Por último, según ellas, el plan de reestructuración no menciona nunca al grupo Air France y no impone ninguna restricción a todo el grupo. Únicamente se refiere a Air France y no menciona las futuras intenciones del grupo con respecto a Air Inter. Pues bien, Air Inter también tenía necesidad de ser reestructurada. Por tanto, la Comisión debería exigir que el plan cubriese también las operaciones de Air Inter y de Air Charter.
- 437 Ante estas observaciones, el Tribunal de Primera Instancia recuerda que, en la Decisión impugnada, la Comisión hace una relación histórica de los diferentes planes de reestructuración adoptados por Air France para hacer frente a sus problemas financieros. Así, en septiembre de 1991, Air France adoptó un primer plan de reestructuración (CAP' 93) que preveía, entre otras cosas, una aportación de capital de 5.800 millones de FF. En octubre de 1992, tras haber constatado un nuevo deterioro de su situación financiera, el grupo Air France adoptó un segundo plan de reestructuración (PRE 1), que, no obstante, en los primeros meses de 1993 se reveló inadecuado para sanear la situación del grupo y, por tanto, fue abandonado. En septiembre de 1993, se lanzó un tercer plan (PRE 2) que, luego, a causa de su rechazo por parte de los sindicatos, fue retirado siendo sustituido por el Projet (DO L 254, p. 74). En cuanto al plan de reestructuración controvertido, la Comisión indica que fue elaborado por Air France sobre la base de un documento redactado por un consultor, Lazard Frères, que también fijó el importe de la recapitalización necesaria para el saneamiento de la estructura financiera y de la rentabilidad de Air France. La Comisión expone que el plan, cuyo objetivo debería alcanzarse entre el 1 de enero de 1994 y el 31 de diciembre de 1996, prevé un aumento de la productividad de Air France del 30 % (DO L 254, p. 75).
- 438 A continuación, la Comisión describe y precisa las «grandes lignes de force» del plan [temas sobre los que éste se centra], a saber, la reducción de costes y gastos financieros (mediante una disminución de las inversiones, una reducción de los costes de explotación y un aumento de la productividad, así como una disminución de las cargas financieras), una noción distinta del producto y una mejor utilización de los medios (principalmente mediante iniciativas comerciales y en lo que respecta a la flota y a la red), la reorganización de la compañía y la participación de sus empleados. La Comisión añade que la realización del plan se financiará por medio

de una ampliación de capital y de la venta de activos no básicos (DO L 254, pp. 75 y 76).

- 439 En cuanto a la evaluación de la viabilidad del plan de reestructuración, la Comisión considera que se han propuesto una serie de medidas que representan un auténtico esfuerzo de reestructuración de la compañía. En particular, reconoce el enorme esfuerzo llevado a cabo en el aspecto social (congelación de salarios, suspensión de los ascensos, mejor utilización de la jornada laboral y distribución de acciones gratuitas a los empleados como compensación por el descenso de sus niveles salariales). Según ella, el personal afectado aprobó el programa mediante referéndum. Tras la aprobación del plan por los sindicatos, la Comisión afirma que está convencida de que las medidas sociales previstas en él pueden aplicarse plenamente y llevarse a cabo con éxito (DO L 254, p. 82).
- 440 Además, la Comisión considera que la reestructuración de la compañía en centros de rentabilidad destinados a racionalizar su funcionamiento constituye uno de los puntos fuertes del plan. Estima que los aumentos de productividad previstos por el plan situarán a Air France en una posición «media alta» en relación con otras líneas aéreas y especifica que para llegar a esa conclusión utilizó el indicador de eficiencia ERPK. Tras explicar el funcionamiento de esta unidad de medida, la Comisión señala que la productividad de Air France aumentará en un 33,3 % durante el período de reestructuración. El coeficiente alcanzado en 1996 será superior a la media estimada de las otras siete grandes compañías europeas (Lufthansa, British Airways, KLM, Alitalia, Iberia, SAS y Swissair). En resumen, la Comisión estima que el plan puede hacer que Air France recupere su viabilidad económica y financiera, tanto más por cuanto el Gobierno francés asumió los compromisos de que Air France sería dirigida según los principios comerciales y tratada como una empresa normal (DO L 254, p. 83).
- 441 El Tribunal de Primera Instancia estima que esa exposición de motivos responde de manera adecuada a las observaciones de las partes interesadas y muestra suficientemente el razonamiento de la Comisión en lo que se refiere a los aspectos generales del plan de reestructuración. En efecto, demuestra que la Comisión tuvo en cuenta los planes de reestructuración anteriores, que no habían permitido restable-

cer la situación de Air France. En particular, la Comisión menciona que el «PRE 2» había fracasado porque no había sido aceptado ni por el personal de Air France ni por los sindicatos, mientras que el nuevo plan recibió su aprobación. Pues bien, es evidente que sólo un plan de reestructuración realizable, aun cuando sea menos riguroso que un plan anterior no realizable, puede tener probabilidades de éxito. Por lo tanto, la Comisión no estaba obligada a motivar más detalladamente este extremo.

- 442 En cuanto a la cuestión de si las medidas que figuran en el plan de reestructuración son suficientes para lograr los objetivos de racionalización y desendeudamiento perseguidos, la descripción de las medidas previstas y el establecimiento del dispositivo de control que la Comisión puede utilizar en virtud de los artículos 1 y 2 de la Decisión impugnada bastan para mostrar, en lo que se refiere a la motivación, que la Comisión, por un lado, cree en la posibilidad de la realización del plan de reestructuración de que se trata y, por otro lado, se reserva los medios que considera adecuados en caso de que se ponga en peligro dicha realización. En efecto, de no respetarse las condiciones enumeradas en el artículo 1, la Comisión podría recurrir directamente al Tribunal de Justicia en virtud del párrafo segundo del apartado 2 del artículo 93 del Tratado (véase el apartado 348 *supra*). Además, el artículo 2 prevé que la realización efectiva del plan de reestructuración es un requisito necesario para el pago de los tramos segundo y tercero de la ayuda.
- 443 Habida cuenta de esta delimitación del plan de reestructuración, la Comisión no estaba obligada a dar explicaciones específicas comparando el plan de Air France con los planes de reestructuración de otras compañías aéreas como Lufthansa y British Airways. En efecto, esos planes se referían a otras compañías reestructuradas en otras épocas.
- 444 El motivo basado en una supuesta falta de claridad en la contabilidad de Air France no está apoyado por ningún dato de hecho. Se limita a hacer referencia a un artículo de prensa, pidiendo a la Comisión que se ocupe de que las cuentas de Air France no oculten nada en este sentido. Así pues, la Comisión no estaba obligada a pronunciarse explícitamente sobre este aspecto, indicando si había o no atendido dicha petición.

- 445 En la medida en que se ha alegado que el plan de reestructuración objeto del litigio no podía limitarse a la compañía Air France, sino que debería haber cubierto a otras compañías del grupo, basta con señalar que la Comisión no puede exigir a un Estado miembro que cree un plan de reestructuración para una sociedad que, en opinión de ese Estado, no necesita ser reestructurada. Sin embargo, la cuestión de si, y hasta qué punto, la Comisión, al examinar y autorizar un plan para la reestructuración de una sociedad que es parte de un grupo, debe eventualmente tener en cuenta a las demás sociedades del grupo no es pertinente para la motivación de la Decisión impugnada referente a la suficiencia del plan de reestructuración, que se limita a la compañía Air France. Las cuestiones relativas a la implicación de todo el grupo han sido abordadas anteriormente en un contexto diferente (apartados 298 a 324). Lo mismo puede decirse en cuanto a la cuestión concreta de las capacidades de Air France, que también ha sido objeto de un examen específico anteriormente (apartados 357 a 373).
- 446 Por consiguiente, debe considerarse que la motivación de esa parte de la Decisión impugnada es conforme a las exigencias del artículo 190 del Tratado.
- 447 En cuanto a los motivos referentes, en general, a la insuficiencia y a la imprecisión del plan de reestructuración, basta con recordar que la Comisión goza de una amplia facultad discrecional en la evaluación de un plan para la reestructuración de una empresa en dificultades económicas y financieras y que, además, dicha evaluación implica a menudo datos confidenciales no accesibles a competidores de la empresa de que se trate. Por consiguiente, sólo en el caso de que la Comisión incurriera en un error especialmente manifiesto y grave en la apreciación de dicho plan el Tribunal de Primera Instancia podría censurar la autorización de una ayuda de Estado destinada a financiar esa reestructuración. Pues bien, en el presente asunto no se ha demostrado que exista tal error. No obstante, este Tribunal recuerda que no ha podido examinar los objetivos de productividad que Air France debe alcanzar en lo que respecta concretamente a sus líneas aéreas extra EEE, puesto que la Decisión impugnada adolece de falta de motivación sobre ese punto (véase el apartado 280 *supra*).
- 448 Sin perjuicio de esta última consideración, los motivos formulados contra la aprobación, por la Comisión, del plan de reestructuración de Air France deben desestimarse.

- 449 En tales circunstancias, la alegación mediante la cual las demandantes en el asunto T-371/94 mantienen que, en realidad, la finalidad de este plan no es restablecer la viabilidad de Air France sino responder a objetivos gubernamentales carece de fundamento fáctico y jurídico.

Sobre los demás motivos

- 450 Procede constatar que las demandantes y las partes que intervienen en apoyo de sus pretensiones alegan que el plan de reestructuración de Air France excluye erróneamente la consideración de la compañía Air Inter, la venta por Air France de un máximo de activos no aéreos y una reducción global de las capacidades. Además, dicho plan se basa, en gran medida, en el indicador ERPK destinado a medir la productividad de Air France, a pesar de que esta unidad de medida es inadecuada para ello. Por otra parte, según ellas, las medidas previstas por el plan de reestructuración de Air France son mucho menos severas que las adoptadas por otras compañías aéreas.
- 451 A este respecto, es suficiente con remitirse a lo expuesto anteriormente, en el marco del examen de otras alegaciones, para llegar a la conclusión de que ninguna de las alegaciones antes mencionadas que se formulan contra el plan de reestructuración de Air France puede ser acogida.
- 452 En la medida en que las demandantes y las partes que intervienen en apoyo de sus pretensiones reprochan a la Comisión haber autorizado indebidamente la compra de diecisiete nuevos aviones como elemento del plan de reestructuración, el Tribunal de Primera Instancia recuerda que, debido a la falta de motivación sobre la financiación de esa inversión y sobre su naturaleza jurídica, no puede examinar dicha alegación.

III. Sobre el motivo basado en una infracción del artículo 155 del Tratado

- 453 En la medida en que la demandante en el asunto T-394/94 mantiene que la Comisión, al no aplicar correctamente los artículos 92 y 93 del Tratado, también infringió el artículo 155 del Tratado, debe señalarse que el examen de los motivos de fondo formulados por las demandantes y las partes que intervienen en apoyo de sus pretensiones no ha mostrado ningún error de apreciación o de Derecho en la aplicación de los artículos 92 y 93. Por otra parte, el artículo 155 del Tratado tiene por objeto fijar, de manera general, las competencias de la Comisión. Por tanto, no se puede pretender que, cada vez que la Comisión infrinja una disposición específica del Tratado, esa infracción acarree la de la disposición general del artículo 155. De ello se desprende que, en cualquier caso, este motivo debe desestimarse.

IV. Conclusiones

- 454 El examen de la totalidad de los motivos formulados en los presentes litigios ha mostrado que la Decisión impugnada adolece de falta de motivación en dos puntos, relativos, respectivamente, a la compra de diecisiete nuevos aviones que representa la cantidad de 11.500 millones de FF (véanse los apartados 84 a 120 *supra*) y a la competitividad de Air France en la red de sus líneas extra EEE con el correspondiente tráfico aéreo de enlace (véanse los apartados 238 a 280 *supra*). El Tribunal de Primera Instancia estima que estos dos puntos tienen una importancia fundamental en el sistema general de la Decisión impugnada. Por consiguiente, procede anular dicha Decisión. En tales circunstancias, ya no es necesario pronunciarse sobre la solicitud de la demandante en el asunto T-394/94 de que se exija la presentación de todos los expedientes y documentos pertinentes que obran en poder de la Comisión.

Costas

- 455 A tenor del apartado 2 del artículo 87 del Reglamento de Procedimiento, la parte que pierda el proceso será condenada en costas si así se hubiere solicitado. Dado que han sido desestimadas las pretensiones de la Comisión y que las demandantes y las partes coadyuvantes Maersk así lo han solicitado, procede condenar en costas a la Comisión.
- 456 En virtud del apartado 4 del artículo 87 del Reglamento de Procedimiento, la República Francesa, el Reino de Dinamarca, el Reino Unido, el Reino de Suecia, el Reino de Noruega y Air France cargarán con sus propias costas.

En virtud de todo lo expuesto,

EL TRIBUNAL DE PRIMERA INSTANCIA (Sala Segunda ampliada)

decide:

- 1) Acumular los asuntos T-371/94 y T-394/94 a efectos de la sentencia.**
- 2) Anular la Decisión 94/653/CE de la Comisión, de 27 de julio de 1994, relativa a la ampliación de capital notificada de Air France.**

- 3) **La Comisión cargará con las costas, incluidas las de las partes coadyuvantes Maersk Air I/S y Maersk Air Ltd.**
- 4) **La Compagnie nationale Air France, la República Francesa, el Reino de Dinamarca, el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, el Reino de Suecia y el Reino de Noruega cargarán con sus propias costas.**

Bellamy

Lenaerts

Briët

Kalogeropoulos

Potocki

Pronunciada en audiencia pública en Luxemburgo, a 25 de junio de 1998.

El Secretario

El Presidente

H. Jung

A. Kalogeropoulos

Índice

Hechos que originaron los recursos y procedimientos	II - 2416
Procedimiento administrativo	II - 2416
La Decisión impugnada	II - 2418
Procedimientos jurisdiccionales	II - 2424
Pretensiones de las partes	II - 2426
Sobre el fondo	II - 2428
I. Sobre los motivos basados en el desarrollo incorrecto del procedimiento administrativo	II - 2429
Resumen de la argumentación de las partes	II - 2429
Apreciación del Tribunal de Primera Instancia	II - 2434
Generalidades	II - 2434
La Comunicación de 3 de junio de 1994	II - 2437
El plazo de examen	II - 2439
Los expertos independientes	II - 2439
El error de traducción	II - 2440
La participación de los demás Estados miembros	II - 2441
Conclusiones	II - 2441
II. Sobre los motivos referentes a errores de apreciación y a errores de Derecho en que supuestamente incurrió la Comisión en contra de lo previsto en la letra c) del apartado 3 del artículo 92 del Tratado y en la letra c) del apartado 3 del artículo 61 del Acuerdo EEE	II - 2442
Generalidades	II - 2442
En cuanto a las imputaciones basadas en una violación del principio de proporcionalidad aplicable en materia de ayudas de Estado	II - 2443
A. Sobre la alegación relativa a que la Comisión autorizó erróneamente la compra por Air France de diecisiete nuevos aviones	II - 2444
Resumen de la argumentación de las partes	II - 2444
Apreciación del Tribunal de Primera Instancia	II - 2446
B. Sobre la alegación relativa a que la Comisión autorizó erróneamente la financiación de gastos de explotación y de medidas de funcionamiento de Air France	II - 2456
Resumen de la argumentación de las partes	II - 2456
Apreciación del Tribunal de Primera Instancia	II - 2460
C. Sobre la alegación referente a la clasificación errónea de los títulos emitidos por Air France entre 1989 y 1993	II - 2463
Resumen de la argumentación de las partes	II - 2463
Apreciación del Tribunal de Primera Instancia	II - 2467
	II - 2567

D. Sobre la alegación basada en una apreciación errónea del coeficiente de endeudamiento de Air France	II - 2470
Resumen de la argumentación de las partes	II - 2470
Apreciación del Tribunal de Primera Instancia	II - 2473
E. Sobre la alegación relativa a que la Comisión se abstuvo erróneamente de exigir la venta de activos de Air France que podían ser enajenados	II - 2477
Resumen de la argumentación de las partes	II - 2477
Apreciación del Tribunal de Primera Instancia	II - 2485
En cuanto a las alegaciones basadas en errores en que incurrió la Comisión al considerar que la ayuda está destinada a facilitar el desarrollo de determinada actividad económica, sin alterar las condiciones de los intercambios en forma contraria al interés común	II - 2493
A. Sobre la alegación relativa a que la Comisión autorizó erróneamente una ayuda cuyo objetivo no es el desarrollo de determinada actividad económica, sino el de una empresa específica	II - 2493
Resumen de la argumentación de las partes	II - 2493
Apreciación del Tribunal de Primera Instancia	II - 2494
B. Sobre la alegación relativa a que la Comisión autorizó erróneamente una ayuda que altera las condiciones de los intercambios en forma contraria al interés común	II - 2495
Resumen de la argumentación de las partes	II - 2495
Apreciación del Tribunal de Primera Instancia	II - 2502
1. Sobre la motivación	II - 2502
2. Sobre la procedencia	II - 2512
a) Sobre la condición de autorización nº 1	II - 2517
Resumen de la argumentación de las demandantes	II - 2517
Apreciación del Tribunal de Primera Instancia	II - 2521
b) Sobre la condición de autorización nº 3	II - 2525
Resumen de la argumentación de las demandantes	II - 2526
Apreciación del Tribunal de Primera Instancia	II - 2529
c) Sobre la condición de autorización nº 6	II - 2532
Resumen de la argumentación de las demandantes	II - 2532
Apreciación del Tribunal de Primera Instancia	II - 2533
d) Sobre la condición de autorización nº 7	II - 2534
Resumen de la argumentación de las demandantes	II - 2534

Apreciación del Tribunal de Primera Instancia	II - 2534
c) Sobre la condición de autorización nº 8	II - 2535
Resumen de la argumentación de las demandantes	II - 2536
Apreciación del Tribunal de Primera Instancia	II - 2538
f) Sobre la condición de autorización nº 9	II - 2542
Resumen de la argumentación de las demandantes	II - 2542
Apreciación del Tribunal de Primera Instancia	II - 2543
g) Sobre la condición de autorización nº 10	II - 2544
Resumen de la argumentación de las demandantes	II - 2545
Apreciación del Tribunal de Primera Instancia	II - 2546
h) Sobre la condición de autorización nº 11	II - 2547
Resumen de la argumentación de las demandantes	II - 2548
Apreciación del Tribunal de Primera Instancia	II - 2549
i) Sobre la condición de autorización nº 12	II - 2550
Resumen de la argumentación de las demandantes	II - 2550
Apreciación del Tribunal de Primera Instancia	II - 2551
j) Sobre la condición de autorización nº 13	II - 2552
Resumen de la argumentación de las demandantes	II - 2553
Apreciación del Tribunal de Primera Instancia	II - 2553
k) Sobre las condiciones de autorización nºs 15 y 16	II - 2554
Resumen de la argumentación de las demandantes	II - 2554
Apreciación del Tribunal de Primera Instancia	II - 2555
En cuanto a los motivos basados en errores cometidos por la Comisión al considerar que el plan de reestructuración puede hacer que Air France recupere su viabilidad económica	II - 2557
Sobre la supuesta insuficiencia general del plan de reestructuración	II - 2557
— Resumen de la argumentación de las partes	II - 2557
— apreciación del Tribunal de Primera Instancia	II - 2557
Sobre los demás motivos	II - 2563
III. Sobre el motivo basado en una infracción del artículo 155 del Tratado	II - 2564
IV. Conclusiones	II - 2564
Costas	II - 2565