

II

(Retsakter hvis offentliggørelse ikke er obligatorisk)

KOMMISSIONEN

KOMMISSIONENS BESLUTNING

af 27. juli 1994

om CDC-Participations tegning af obligationslån emitteret af Air France

(Kun den franske udgave er autentisk)

(Tekst af betydning for EØS)

(94/662/EF)

KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE
FÆLLESSKABER HAR —

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 93, stk. 2, første afsnit,

under henvisning til aftalen om Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde, særlig artikel 62, stk. 1, litra a), og protokol 27,

efter i overensstemmelse med traktatens artikel 93 at have givet de interesserede parter en frist til at fremsætte deres bemærkninger samt under henvisning til disse bemærkninger, og

ud fra følgende betragtninger:

I

Efter anmodning fra Kommissionen af 1. marts 1993 underrettede den franske regering ved skrivelse af 22. april 1993, registreret hos Kommissionen den 27. april 1993, forsinket Kommissionen om to emissioner af obligationer foretaget af det statsejede selskab Compagnie nationale Air France (i det følgende benævnt »Air France«) med tegningsgaranti fra det statsejede selskab CDC-Participation (i det følgende benævnt »CDC-P«), der er et datterselskab af Caisse des dépôts et des consignations (i det følgende benævnt »Caisse«).

Den 28. maj afholdt repræsentanter for Air France og den franske regering i Bruxelles et møde med de ansvarlige embedsmænd i Generaldirektoratet for Transport. De

franske myndigheder overleverede en række dokumenter, der registreredes hos Kommissionen den 1. juni 1993.

Støtten registreredes den 19. juli 1993 hos Kommissionens Generalsekretariat som uanmeldt støtte.

Den 10. november 1993 besluttede Kommissionen at indlede proceduren efter artikel 93, stk. 2, med hensyn til nævnte transaktion mellem Air France og CDC-P. De franske myndigheder blev underrettet om beslutningen ved skrivelse af 7. december 1993. Skrivelsen blev offentliggjort i *De Europæiske Fællesskabers Tidende*(¹), og andre interesserede parter blev opfordret til at fremsætte deres bemærkninger til sagen.

Kommissionen besluttede at indlede proceduren efter artikel 93, stk. 2, fordi den havde betænkeligheder angående støttens art og dens mulige virkninger for samhandelen inden for fællesmarkedet. Kommissionen ønskede især at få klarhed over, hvorvidt støtten faktisk blev ydet i forbindelse med en omstrukturingsplan. Hvis dette var tilfældet, ønskede Kommissionen at sikre sig, at Air France brugte og kun ville bruge den tilførte kapital til sin interne omstrukturering. Kommissionen ville desuden sikre sig, at støtten til Air France ikke påvirkede samhandelen på en måde, der strider mod den fælles interesse. For at kunne fastslå, at Air France-koncernen ikke ville bruge støtten til at overføre sine vanskeligheder til konkurrenterne, ville Kommissionen have sikkerhed for,

(¹) EFT nr. C 334 af 9. 12. 1993, s. 7.

at støtten til Air France ikke ville få uacceptable virkninger i konkurrencemæssig henseende inden for Fællesskabet og især på indenrigsruterne. Kommissionen anmodede derfor den franske regering om at fremlægge de oplysninger, der var nødvendige til denne vurdering.

II

De franske myndigheder svarede Kommissionen med skrivelse af 7. januar og 17. maj 1994.

De franske myndigheders hovedargumenter kan resumeres som følger:

- a) De franske myndigheder gav ikke Kommissionen meddelelse om transaktionen i forvejen, da de ikke betragter en sådan finansiel foranstaltning som statsstøtte.
- b) Caisse og dermed CDC-P er organer, der er uafhængige af den franske regering. CDC's uafhængighed er sikret ved, at parlamentet (og ikke regeringen) fører tilsyn med det. Uafhængigheden fremgår yderligere af CDC's generaldirektørs status, idet generaldirektøren udnævnes af Frankrigs præsident og nyder en særlig selvstændighed. Generaldirektøren kan kun afskediges efter en ganske særlig procedure (dekret udstedt af Frankrigs præsident efter begrundet anmodning fra »Commission de surveillance«, der er et organ sammensat af parlamentsmedlemmer, dommere og en repræsentant for »Ministre de l'économie et des finances«). Når generaldirektøren, der er den tjenestemand, der har til opgave at forvalte Caisse, udnævnes, aflægger han desuden ed på at opretholde Caisse uafhængighed.
- c) Den 17. februar 1993 besluttede CDC-P at investere i Air France, og dette på grundlag af en strategisk analyse, der blev afsluttet i slutningen af 1992. I slutningen af 1992 svarede Air Frances situation til konkurrenternes, da 1992 havde været et vanskeligt år for den civile luftfart som helhed. Air Frances gældsforhold var stort set de samme som konkurrenternes. Desuden var udsigterne for 1993 i slutningen af 1992 generelt optimistiske, skønt de blev afkræftede af de senere begivenheder. Planen, der blev fremlagt i oktober 1992, regnede således med en forbedring på kort sigt, idet der for 1993 forventedes en stigning i passagertrafikken på 6,1 %, en stabilisering af indtægterne pr. enhed og en begrænsning af underskuddet til 1,6 mia. ffr. CDC-P besluttede at investere i Air France i betragtning af de gode udsigter og rentesatsen for de to obligationslån, der i øvrigt var i overensstemmelse med markedsvilkårene. Den forventede udvikling blev ikke bekræftet af de efterfølgende begivenheder, fordi den økonomiske krise i den civile luftfartsindustri forværredes i første halvdel af 1993, og det franske hjemmemarked oplevede en særlig tilbagegang (i første halvdel af 1993 faldt salget af luftfartstjenester på det franske hjemmemarked med 7,7 % i forhold til første

halvår i 1992, medens det britiske og tyske hjemmemarked henholdsvis steg med mere end 6,3 og 5,3 point). Denne tilbagegang påvirkede Air Frances resultater negativt.

Trods disse betragtninger på kort sigt besluttede CDC-P at investere i Air France, fordi vækstudsigterne for luftfartssektoren på længere sigt var ret gode. CDC-P tog Air Frances potentiel (en moderne flåde, kvalificeret personale, verdensomspændende markeder osv.) i betragtning og handlede som en rationel investor. På det tidspunkt, beslutningen blev taget, kunne CDC-P ikke have forudset nedgangen i Air Frances aktivitet i 1993.

- d) Denne analyse bekræftes af, at udenlandske private investorer deltog i transaktionen og ønskede at tegne ORA (obligations remboursables en actions, i det følgende benævnt »ORA«) for 26 mio. ffr. Deres ønske kunne ikke imødekommes fuldstændigt (de private investorer fik kun lov til at tegne ORA for 1,7 mio. ffr.), da dette ellers ville have indebåret delvis privatisering af Air France, hvilket ville have krævet, at man havde fulgt særlige procedurer⁽¹⁾. De private investoreres tilstedeværelse viser, at tegningsvilkårene var tiltrækkende og således stemte overens med markedsvilkårene.
- e) Investeringen blev foretaget i forbindelse med den omstrukturingsplan, der blev fremlagt i oktober 1992 (Plan de retour à l'équilibre, herefter kaldet »PRE 1«). Kommissionen ville således på baggrund af den yderligere forværring af Air Frances resultater i 1993 ikke have kunnet drage den konklusion, at planen var utilstrækkelig til at overvinde den krise, selskabet stod overfor. Desuden kunne investeringen heller ikke være knyttet til en anden plan (»PRE 2«), foreslået af Air France i maj/juni 1993 (dvs. efter emission af værdipapirerne) for at styrke PRE 1.
- f) Det eneste mål med investeringen var at bidrage til omstruktureringen af Air France. Kapitaltilførslen kunne ikke påvirke konkurrencen på fællesskabsruterne, da Air France i 1993 mistede markedsandele på de internationale fællesskabsruter (Air Frances lufttrafik mellem lufthavnene i Paris og de andre medlemsstater faldt med 1,1 point i de første ti måneder af 1993 sammenlignet med samme periode i 1992, nemlig fra 36,7 % til 35,6 %). Med hensyn til det franske hjemmemarked var Air Frances stilling ikke specielt relevant. Air France flyver på ruterne mellem Paris-Charles-de-Gaulle-Nice og Paris-oversøiske departementer. Air Inter, der er det franske flyselskab, som flyver på de vigtigste franske indenrigsruter, modtog ikke noget finansielt bidrag fra Air France og bør betragtes som et selskab, der er uafhængigt af Air France.

⁽¹⁾ Dekret efter udtalelse fra Commission d'évaluation des entreprises publiques.

g) De spørgsmål vedrørende adgangen til det franske hjemmemarked, som Kommissionen rejste ved indledningen af proceduren efter artikel 93, stk. 2, har ikke direkte forbindelse med nærværende tilfælde og skal behandles særskilt.

III

Det Forenede Kongerige, Danmark, Nederlandene og en række af Air Frances konkurrenter, bl.a. British Airways, British Midland og TAT, har fremsat forskellige bemærkninger til sagen, som Kommissionen har videresendt behørigt til de franske myndigheder.

De andre interesserede parter var generelt af samme opfattelse som Kommissionen og betragtede transaktionen som en støtte, der udøver en forstyrrende indflydelse på konkurrencen og samhandelen. En del af Air Frances konkurrenter understregede, at støtten er uforenelig med fællesmarkedet og ikke bør tillades. De hævdede også, at støttens negative virkninger på konkurrencen og samhandelen ville blive forstærket af en række foranstaltninger, som den franske regering har truffet for at bevare Air Frances dominerende stilling på det franske hjemmemarked, fordi disse foranstaltninger ville føre til en begrænsning af udøvelsen af trafikrettighederne og adgangen til de franske indenrigsruter og beskyttelse af det nationale selskab mod konkurrence fra selskaber, der ikke indgår i Air France-koncernen.

IV

Efter forslag fra bestyrelsen af 17. februar 1993 vedtoges det på Air Frances ekstraordinære generalforsamling den 24. marts 1993 at udstede 1 877 526 obligationer, der skal indfries ved ombytning til aktier (ORA), og 483 456 efterstillede værdipapirer med voksende forrentning og warrants (titres subordonnés à intérêt progressif assortis de bons de souscription d'actions, i det følgende benævnt "TSIP-BSA"). Emissionens samlede værdi var ca. 1,5 mia. ffr., de fordelte sig med henholdsvis 749 996 535 ffr. for ORA og 749 356 800 ffr. for TSIP-BSA. Tegningsperioden løb fra den 2. april til den 28. april 1993.

CDC-P garanterede tegning af samtlige udstedte værdipapirer.

Air Frances aktiekapital ejes af staten (99,329 %), CDC-P (0,538 %) og nogle private minoritetsaktionærer (0,132 %).

Som Air Frances hovedaktionær besluttede den franske regering ikke at deltage i tegningen af nogen af de emissioner. ORA tegnedes således af nogle private aktionærer i forhold til deres andel i Air Frances kapital samt

af CDC-P for den resterende dels vedkommende (748 080 190 ffr.). Næsten hele TSIP-BSA-emissionen tegnedes af CDC-P med et samlet beløb på 749 335 100 ffr.

Værdipapirerne har følgende karakteristika:

a) ORA:

- enhedspris: 399,46 ffr.
- løbetid: seks år og otte måneder
- renten er sammensat af en fast del (4 %), der forfalder den 1. maj hvert år og første gang den 1. maj 1994, og en variabel del, der forfalder første gang den 1. maj 1996. Den variable rente afhænger af selskabets resultater og beregnes på grundlag af forholdet mellem bruttofortjenesten (excédent brut d'exploitation) og omsætningen (production). Den forventede samlede aktuarmæssige rente er, under forudsætning af en bruttofortjenestmargin på 15 % i perioden 1995-1999, 6,5 %, inden for faste grænser på 5,5 % og 7,5 % pr. år.

ORA vil obligatorisk blive indfriet ved ombytning til aktier (én aktie for én ORA) senest den 1. januar 2000. ORA-ejerne kan til enhver tid inden denne dato forlange deres obligationer ombyttet til aktier.

Investeringsens interne forrentning, som beregnet af CDC, er 14 %. CDC har taget hensyn til renterne af ORA og den forventede stigning i obligationernes værdi, efter at de er ombyttet til aktier. I midten af januar beregnede CDC til eget brug den værdi, som Air Frances ordinære aktie således måtte have pr. 1. januar 2000 (dvs. når ORA indfries ved ombytning til aktier) på grundlag af langfristede økonomiske fremskrivninger foretaget af Air France.

b) TSIP-BSA:

- enhedspris: 1 550 ffr.
- løbetid: ubestemt
- renten er fast og stiger i løbet af perioden 1993-1999 fra 5,5 % til 8,5 % (den gennemsnitlige aktuarmæssige rente i perioden er 7 %); renten bliver variabel pr. 1. januar 2000. Den variable rente vil blive beregnet på grundlag af én-månedens PIBOR (Paris Interbank Offered Rate) plus en gradvis stigende sats. Denne sats er 1,15 % for den rente, der forfalder den 1. januar 2001, og stiger med 0,15 % hvert år fra 2006, indtil den udgør 2,05 %. Renten forfalder til betaling første gang den 1. maj 1993.

Hver BSA giver ejeren ret til indtil den 1. januar 2000 at tegne indtil tre aktier i Air France for 517 ffr. pr. aktie.

Air France kan indfri alle eller en del af TSIP-BSA den 1. januar hvert år fra den 1. januar 2000. I tilfælde af likvidation eller frivillig eller tvungen opløsning af selskabet vil TSIP-BSA blive indfriet efter alle privilegerede og upriviligerede fordringer (deraf betegnelsen »titres subordonnés«), men forud for ORA.

Investeringsens interne forrentning i perioden 1993-1999, som beregnet af CDC-P, er 11,5 %. CDC-P har taget hensyn til renterne af TSIP-BSA i denne periode og den forventede stigning i obligationernes værdi (pr. 1. januar 2000), der er beregnet på grundlag af selskabets forventede værdi til den tid.

V

Kommissionen undersøgte Air Frances økonomiske og finansielle situation i de to beslutninger fra henholdsvis november 1991 om forhøjelse af Air Frances kapital og juli 1992 om ORA- og TSDI-emissioner (sag N 653/91 og N 291/91). Disse kapitaltilførsler beløb sig til i alt 5,84 mia. ffr. Kommissionen erkendte i sine beslutninger, at luftfartsselskabet havde finansielle problemer. Air Frances evne til selv at finansiere sine investeringer svækkedes betydeligt i perioden 1988-1991. Sammenligninger med andre EF-luftfartsselskaber tydede på en stærk forringelse af Air Frances finansielle struktur. Kommissionen mente, at dette skyldtes, at selskabet led under de negative følger af Golfkrisens økonomiske virkninger, UTA-overtagelsen og de øgede finansielle byrder som følge af øgede udgifter til nye investeringsprojekter. Det var imidlertid Kommissionens opfattelse, at trods nogle problemer på kort sigt var udsigterne for Air France lovende på lang sigt, og selskabets overordnede struktur god. Kapitalforhøjelsen og ORA- og TSDI-emissionerne betragtedes derfor som normale finansielle transaktioner og ikke som statsstøtte efter traktatens artikel 92.

Kommissionens beslutninger blev også truffet på grundlag af den omstændighed, at de franske myndigheder den 1. august 1991 havde godkendt et dokument (»Contrat de plan«), der omfattede et omstrukturingsprogram (CAP '93) og forskellige økonomiske mål, der skulle nås i perioden 1991-1993. Disse mål byggede bl.a. på følgende finansielle forpligtelser:

- finansiell omstrukturering af Air France, hvis cash flow skulle have været tilstrækkelig til at finansiere mindst 50 % af dets investeringer og dermed mindske behovet for yderligere gældsætning
- forbedring af selskabets bruttoavance.

Kommissionen konkluderede derfor i begge tilfælde efter det såkaldte markedsøkonomiske investorprincip (jf.

nedenfor), at en privat investor ikke ville have fundet det ufornuftigt at investere i Air Frances kapital.

Trods omstrukturingsplanen, CAP '93, og kapitaltilførsler på næsten 6 mia. ffr. i slutningen af 1991 og begyndelsen af 1992 blev Air Frances situation til stadighed værre.

Air France (inklusive UTA) formåede i 1992 kun at øge sin passagertrafik med ca. 4,2 % (sammenholdt med et gennemsnit på 14 % for AEA-luftfartsselskaberne). Den samlede koncerns indtægter faldt med 1,2 %, og koncernen oplevede en kraftig nedgang i bruttodriftsresultatet (excédent brut d'exploitation — EBE) på 1,64 mia. ffr.⁽¹⁾.

CAP '93-planens mål for koncernens bruttodriftsresultat (EBE) kunne ikke nås, og EBE blev i 1992 3 mia. ffr. i stedet for 8,1 mia. ffr.

Mens Air Frances (koncernens) nettodriftsresultat det foregående år endnu havde været positivt, udviste det et betydeligt underskud i 1992 (minus 1,5 mia. ffr.). Det ordinære nettoresultat, der efter planen skulle have været positivt i 1992, blev i høj grad negativt (minus 3,6 mia. ffr.). Der må også tages hensyn til den øgede finansielle udgiftsbyrde (2,1 mia. ffr. i 1992) og det negative resultat på de ekstraordinære poster (minus 699,8 mio. ffr.); i de to foregående år havde især salg af fast ejendom haft en positiv indflydelse på de usædvanlige resultater.

Alle disse faktorer var medvirkende til, at Air Frances nettoresultat i 1992 blev negativt for tredje gang i træk og langt mere negativt end tidligere (minus 3,2 mia. ffr.).

Air Frances overskudsindikatorer afspejler de negative resultater i 1992, der viser, at Air France var i en værre situation end andre store europæiske luftfartsselskaber (der ligeledes er berørt af den økonomiske recession).

For Air France startede 1993 ikke bedre. I årets første fire måneder gik Air Frances passagertrafik tilbage med 2,7 %, hovedsagelig som følge af en svag indenlandsk efterspørgsel. Dette står i skarp kontrast til AEA-selskabernes resultat, der viste en stigning på 9 % i trafikken inden for Fællesskabet i årets første kvartal.

⁽¹⁾ Alle de finansielle tal vedrørende Air France-koncernen er hentet fra årsberetningen for 1992. Disse tal afviger lidt fra tallene i beslutningen om indledningen af proceduren efter artikel 93, stk. 2, der var foreløbige tal opgivet af de franske myndigheder.

Air Frances finansielle situation blev alvorligt forværret på grund af tabene i 1992. Ved udgangen af 1992 udviste koncernbalancen en midlertidig uligevægt med for megen kortfristet gæld; der blev rettet op på denne situation ved optagelse af to langfristede obligationslån i marts og juni 1993 på i alt 3 mia. ffr. samt ved de ORA- og TSIP-BSA-emissioner, som er genstand for denne undersøgelse.

Det er imidlertid mere alvorligt, at det ikke lykkedes at nå CAP '93-programmets finansielle mål. Forholdet mellem gæld og egenkapital, der skulle have været bevaret på 1990-niveauet (1,2 for langfristet gæld), forværredes til stadighed. Cash flow-situationen udviste en stærk forværing i 1992. CAP '93-planens mål for »selvfinansieringsniveau« (dvs. cash flow plus salg af aktiver) kunne ikke nås.

Koncernen var ingenlunde ved at nå CAP '93-målet om finansiering af 50 % af dens investeringer med egne midler.

I de første måneder af 1993 syntes Air Frances produktivitet stadig forholdsvis lav; Air France behøvede et ret stort personale pr. fly og transporterede færre passagerer pr. ansat end dets vigtigste konkurrenter. Det skal også bemærkes, at produktivetsforbedringerne målt i udbudte sædekilometer eller indtægtsgivende passagerkilometer pr. ansat i de senere år har været lavere end dem, Air Frances vigtigste konkurrenter har opnået.

Som helhed synes alle disse faktorer at tyde på, at Air Frances situation, som Kommissionen gennemgik i de to beslutninger af november 1991 og juli 1992, er blevet forværret siden da.

VI

De vanskeligheder, Air France havde i 1992 med at nå CAP '93-planens mål, har tvunget selskabet til at foretage en radikal revision af planen. I efteråret 1992 fik regeringen forelagt en ny plan (PRE 1), ifølge hvilken der skulle opnås besparelser eller øgede indtægter på i alt 1,37 mia. ffr. i 1993 og 3 mia. ffr. i 1994 (se nedenfor).

VII

Ifølge traktatens artikel 92, stk. 1, og EØS-aftalens artikel 61, stk. 1, er statsstøtte eller støtte, som ydes ved hjælp af statsmidler under enhver tænkelig form, og som fordrejer eller truer med at fordreje konkurrencevilkårene ved at begunstige visse virksomheder eller visse produktioner, uforenelig med fællesmarkedet i det omfang, den påvirker samhandelen mellem medlemsstaterne.

I det foreliggende tilfælde har Air France gennem CDC-P modtaget 1,5 mia. ffr. til styrkelse af Air Frances egenkapital. Den franske regering gav på emissionstidspunktet afkald på sin tegningsret til fordel for de øvrige aktionærer, der kunne tegne begge emissionerne i forhold til deres aktiebesiddelser i Air France. CDC-P tegnede med 748 080 190 ffr. 99,7 % af ORA (1 873 010 ORA ud af 1 877 526) og med 749 335 100 ffr. 99,9 % af TSIP-BSA (483 442 TSIP-BSA ud af 483 456).

Den franske regering har anført, at Air Frances private minoritetsaktionærer ønskede at tegne et beløb, der var højere end det beløb, deres forholdsmæssige aktiebesiddelser gav dem adgang til. Deres anmodninger blev imidlertid ikke imødekommet, da en delvis privatisering af Air France ikke kunne lade sig gøre uden en særlig bemyndigelse ved lov. Det vil sige, at det ville have været umuligt at give Air Frances private aktionærer tilladelse til at tegne et beløb, der var højere end det beløb, deres forholdsmæssige aktiebesiddelser gav dem adgang til.

- 1) *Kommissionen har vurderet, om kapitaltilførsel til Air France blev ydet af den franske stat eller ved hjælp af statsmidler.*

I den forbindelse skal det bemærkes, at Domstolen har fastslået, at »forbuddet i artikel 92 omfatter enhver statsstøtte eller støtte, som ydes ved hjælp af statsmidler, uden at der er anledning til at sondre mellem, om støtten ydes direkte af staten eller gennem offentlige eller private organer, som staten opretter eller udpeger til at forvalte støtten«⁽¹⁾. I Van der Kooy-sagen udtalte Domstolen ved afgørelsen af, om en præferencetarif, som et aktieselskab i Nederlandene (Gasunie) anvendte, var et resultat af den nederlandske stats adfærd, desuden, at »... strukturen i aktiebesiddelsen i Gasunie er således, at den nederlandske stat direkte eller indirekte besidder 50 % af aktierne og råder over halvdelen af pladserne i bestyrelsen, som bl.a. skal fastsætte de tariffer, der skal anvendes ...«, og Domstolen konkluderede, at »de nævnte oplysninger viser, betragtet i deres helhed, at Gasunie ved fastsættelsen af gastarifferne på ingen måde handler selvstændigt, men handler under de offentlige myndigheders kontrol og efter deres direktiver. Det er følgelig fastslået, at Gasunie ikke kunne fastsætte denne tarif uden at tage hensyn til det offentlige krav«⁽²⁾.

(1) Domstolen, Kommissionen mod Frankrig, sag 290/83, Sml. 1985, s. 439, præmis 14, s. 449.

(2) Domstolen, Van der Kooy m.fl. mod Kommissionen, forenede sager 67, 68 og 70/85, Sml. 1988, s. 219, præmis 36 og 37, s. 272.

Caisse er et fransk offentligt organ (établissement public), der blev oprettet ved lov af 18. april 1816, og hvis bestyrelsesmedlemmer og direktion udnævnes af den franske regering efter forslag fra finansministeren. Caisse ejer samtlige aktier i CDC-P, udpeger alle CDC-P's bestyrelsesmedlemmer og kan i kraft af sin stemmeret fastlægge datterselskabets politik og fremskaffe de nødvendige midler til CDC-P's finansielle transaktioner. CDC-P (hvor alle Caisse's aktiebeholdninger er blevet anbragt siden december 1991) er et instrument til erhvervelse af kapitalandele i andre selskaber. Desuden blev CDC-P, som understreget af de franske myndigheder, valgt, fordi det er en offentlig institution, der tilhører staten; den franske privatiseringslovgivning blev således ikke overtrådt ved forølgelsen af Air Frances kapital gennem CDC-P.

Ud over disse juridiske betragtninger er statens kontrol med Caisse og dens datterselskabers investeringsaktivitet også blevet godtgjort over for Senatet⁽¹⁾.

Selv om Kommissionen erkender, at CDC-P er et aktieselskab efter fransk ret, som er oprettet med det hovedformål at forvalte en investeringsfond, er alle betingelser til stede for at etablere en solid forbindelse mellem den pågældende støtte og statens hensigter. De nævnte omstændigheder viser tilstrækkelig tydeligt, at CDC-P ikke er en selvstændig enhed i forhold til Caisse, der selv er underlagt de franske offentlige myndigheders kontrol. Kapitaltilførslen er derfor en handling, der kan tilskrives den franske stat efter Domstolens retspraksis vedrørende artikel 92, stk. 1⁽²⁾.

- 2) Kommissionen har undersøgt, om transaktionen er en støtte, der henhører under traktatens artikel 92, stk. 1, og EØS-aftalens artikel 61, stk. 1.

For at fastslå, om der er tale om statsstøtte, baserer Kommissionen sin vurdering på det markedsøkonomiske investorprincip. Efter dette princip er der ikke tale om statsstøtte, når der tilføres ny kapital på betingelser, som ville være acceptable for en privat investor,

der driver virksomhed på normale markedsøkonomiske vilkår⁽³⁾.

Rom-traktaten og EØS-aftalen fastslår princippet om neutralitet over for de ejendomsretlige ordninger i medlemsstaterne (traktatens artikel 222 og EØS-aftalens artikel 125) samt princippet om ligebehandling af offentlige og private virksomheder. Som følge af disse principper må Kommissionens foranstaltninger hverken være til skade for eller begunstige offentlige organer, når de tilfører virksomheder kapital. Kommissionen skal imidlertid undersøge kapitaltilførsler til virksomheder for at forhindre, at medlemsstaterne overtræder traktatens statsstøtteregler. Normalt er det Kommissionens opfattelse, at der ved kapitaltilførsler foretaget med offentlige midler ikke er tale om statsstøtte, hvis et betydeligt antal private minoritetsaktionærer deltager i transaktionen på grundlag af deres forholdsmæssige aktiebesiddelser. De private investoreres aktiebesiddelse skal imidlertid være af reel økonomisk betydning⁽⁴⁾. I det foreliggende tilfælde har flere private aktionærer (nogle af Air Frances ansatte samt Bank of New York/London, Bankers Trust INT. PLC og Granite Capital LP) tegnet ORA og i mindre omfang TSIP (ingen banker tegnede TSIP).

De private aktionærers aktiebesiddelser i Air France udgør imidlertid kun 0,132 % af Air Frances kapital, og den andel af ORA og TSIP, de har tegnet, er ubetydelig (4 516 ORA ud af 1 877 526 og 14 TSIP ud af 483 456). De private investorers deltagelse i tegningen af ORA og TSIP-BSA kan derfor ikke udelukke muligheden af, at kapitaltilførslerne er statsstøtte efter traktatens artikel 92 og EØS-aftalens artikel 61. Med hensyn til ORA kan Kommissionen i modsætning til den franske regering ikke tillægge det nogen betydning, at anmodningerne fra de store private udenlandske investorer af juridiske årsager ikke blev imødekommet fuldt ud (de tre banker fik kun lov til at tegne ORA for 1,7 mio. ffr. i stedet for de ønskede 25,9 mio. ffr.: Bank of New York/London anmodede om ORA for 9,9 mio. ffr., Bankers Trust for 7,9 mio. ffr. og Granite Capital for 7,9 mio. ffr.). Det antal ORA, de tre banker ønskede at tegne (65 025), udgør en lille procentdel (3,3 %) af det samlede antal ORA, som alle investorer ønskede at tegne (1 942 760). For at differentiere porte-

⁽¹⁾ Informationsrapport om Caisse fra senator Roger Chinaud på vegne af «Commission des Finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la Nation» til det franske Sénat, bilag til referatet af mødet den 9. juni 1992, s. 180.

⁽²⁾ Domstolen, Steinike og Weinlig mod Forbundsrepublikken Tyskland, sag 78/76, Sml. 1977, s. 595, præmis 21, s. 611; Kommissionen mod Frankrig, Sml. 1985, s. 439, præmis 12, s. 448; van der Kooy, Sml. 1988, s. 263, præmis 35 til 37, s. 272.

⁽³⁾ Se «Kommissionens meddelelse til medlemsstaterne om offentlige myndigheders erhvervelse af kapitalinteresser i virksomheder» af 17. september 1984, EF-Bull. 9-1984; Domstolen, de forenede sager 296 og 318/82, Nederlandene og Leeuwarder Papierwarenfabriek BV mod Kommissionen, Sml. 1985, s. 809, præmis 17, s. 823.

⁽⁴⁾ Se Kommissionens meddelelse om anvendelse af artikel 92 og 93 på kapitaltilførsler foretaget med offentlige midler, EF-Bull. 9-1984.

føljen kan en investeringsbank beslutte at foretage nogle risikobetonede investeringer. 9,9 mio. ffr. og 7,9 mio. ffr. er ikke betydelige beløb i forhold til en banks samlede investeringsportefølje og indebærer således ikke risiko af betydning. De private investorers risiko er alt i alt meget begrænset, da deres investering i Air France kun repræsenterer et lille beløb, og de private investorers relativt lille investering kan derfor ikke betragtes som noget seriøst argument, der udelukker muligheden af statsstøtte.

CDC-P's tegning af ORA kan sammenlignes med en aktieinvestering, der tager sigte på at styrke luftfartsselskabets egenkapital. ORA er værdipapirer, som obligatorisk konverteres til aktier, og de repræsenterer ud fra et finansielt synspunkt en udskudt forhøjelse af kapitalen. For så vidt angår ORA afhænger forrentningen af investeringen, som tidligere anført, af selskabets finansielle resultater og værdien af Air Frances aktier på ombytningstidspunktet. Tilsvarende betragtninger gælder for TSIP-BSA. TSIP-BSA konverteres dog ikke obligatorisk til aktier; hver BSA giver ejeren mulighed for indtil den 1. januar 2000 at tegne tre Air France-aktier til en forud fastsat kurs på 517 ffr. pr. aktie. Ejeren kan også undlade at bruge sin tegningsret og kan vælge fortsat at modtage rente efter den 1. januar 2000, indtil selskabet beslutter at indfri værdipapirerne. Ulempen ved TSIP-BSA er, at ejerne i tilfælde af, at selskabet opløses, først får deres tilgodehavende tilbagebetalt efter de øvrige kreditorer. Derfor er sådanne værdipapirer heller ikke særlig almindelige på kapitalmarkederne. Ovenstående betragtninger om obligationernes art bekræftes af Air Frances tegningsindbydelse (*«Emission de valeurs mobilières composées»*, som blev offentliggjort i april 1993, da obligationerne blev udstedt), hvori formålet med de to udstedelser blev beskrevet som en metode til at styrke virksomhedens egenkapital på lang sigt.

For at anvende det markedsøkonomiske investorprincip må Kommissionen fastslå tidspunktet for ydelse af støtte (eller med andre ord det tidspunkt, hvor CDC-P traf beslutningen om at investere i Air Frances kapital). Beslutningstidspunktet er vigtigt, fordi det gør det muligt at vurdere, hvorvidt CDC-P på grundlag af objektive data med rimelighed kunne påregne et passende afkast af investeringen. Ifølge de franske myndigheder traf CDC-P sin beslutning om at investere i Air France sidst i 1992. CDC-P skal således have truffet beslutningen på baggrund af *«plan de retour à l'équilibre»* og på et tidspunkt, hvor man endnu ikke forudså det bratte fald i Air Frances passagertrafik, der indtrådte i 1993.

med CDC-P, de nærmere bestemmelser for investeringen og foreslog aktionærene at godkende emissionen den 17. februar 1993. På den ekstraordinære generalforsamling, der blev afholdt den 24. marts 1993, blev de definitive bestemmelser for obligationsemisjonen godkendt. Ifølge almindelig forretningspraksis må CDC-P's investeringsbeslutning formodes at være truffet på tidspunktet for tegningen af obligationerne (dvs. april 1993). De franske myndigheder har ikke godtgjort, at CDC-P var juridisk forpligtet til tegning af emissionen før denne dato. Da der ikke foreligger noget retligt bindende dokument, må enhver erklæring fra CDC-P's side før tegningsdatoen betragtes som en simpel hensigtserklæring. Under alle omstændigheder, og selv hvis det formodes, at CDC-P traf investeringsbeslutningen før april 1993, og at denne beslutning ikke kunne tilbagekaldes, kan den relevante dato tidligst sættes til den 17. februar 1993 (dvs. datoen for bestyrelsens forslag om at udstede obligationerne). Før denne dato var de endelige emissionsbestemmelser endnu ikke fastsat, og CDC-P havde således ikke tilstrækkelige oplysninger til rådighed til at træffe en endelig beslutning eller at forpligte sig på nogen måde.

Under proceduren efter artikel 93, stk. 2, har Kommissionen grundigt undersøgt forholdene i forbindelse med de to emissioner for at verificere, hvorvidt de er forenelige med markedsforholdene. Forrentningen af værdipapirerne afhænger af selskabets resultater. Før konverteringen har ORA et betydeligt udbytteorienteret element, da rentesatsen varierer i forhold til de cash flow-margener, der registreres af selskabet (aktuarrenten varierer fra 5,5 % til 7,42 %). Renten (4 %) udbetales første gang den 1. maj 1994. Efter konverteringen bliver ORA aktier, og indtjeningen afhænger derefter udelukkende af udbyttet. TSIP-BSA-renter er ikke direkte udbytterelaterede, men hvis Air France i et givet år har et konsolideret tab på over 30 % af egenkapitalen, kan betaling af rente for dette år suspenderes. Endvidere har indehavere af TSIP-BSA i tilfælde af likvidation eller opløsning kun en meget begrænset beskyttelse, da de tilbagebetales efter alle andre kreditorer. Kommissionen har med hensyn hertil erklæret, at der er tale om statsstøtte, *«når virksomhedens finansielle situation, navnlig gældens struktur og størrelse, er af en sådan art, at det ikke synes berettiget at forvente et normalt afkast (i form af udbytte eller værdistigninger) af den investerede kapital inden for en rimelig frist»* (1).

I henhold til oplysninger fra de franske myndigheder fastsatte Air Frances bestyrelse, efter forhandlinger

(1) Meddelelse til medlemsstaterne om offentlige myndigheders erhvervelse af kapitalinteresser i virksomhederne, EF-Bull. 9-1984.

I det foreliggende tilfælde er det Kommissionens opfattelse, at da investeringsbeslutningen blev truffet (dvs. tidligst den 17. februar 1993), var CDC-P klar over (eller burde i hvert fald have været klar over) den klare forværring af Air Frances finansielle struktur. CDC-P vidste i hvert fald besked med virksomhedens øgede tab i 1992 (3,2 mia. ffr. i 1992 efter 685 mio. ffr. i 1991 og 717 mio. ffr. i 1990) trods vedtagelsen af omstrukturierungsplanen CAP '93. CDC-P burde have været alvorlig bekymret med hensyn til selskabets kritiske gældsstruktur, som, hvis den skulle genoprettes, ville kræve en betydelig forbedring af rentabiliteten. Air Frances evne til at betale sin gæld ved hjælp af sin egen cash flow syntes ringe. Air Frances driftsoverskud havde ikke dækket renteudgifterne i de sidste tre år (rentedækningsgraden var $-0,71$ i 1992, $0,10$ i 1991, og $-0,78$ i 1990). Air Frances gælds niveau var meget højt, selv for en sektor som luftfartssektoren, hvor gælds niveauet normalt er meget højt. Forholdet mellem Air Frances gæld og egenkapital (debt/equity ratio) steg i 1992 sammenlignet med det foregående år trods det store investeringsprogram CAP '93 og uden hensyntagen til kapitalværdien af driftsleasing.

Med hensyn til værdipapirernes interne rente skal det bemærkes, at den blev beregnet af CDC-P under hensyntagen til renten og den forventede værdi af Air Frances aktier på konverteringstidspunktet. Ifølge de franske myndigheder var CDC-P nået frem til sin egen vurdering af Air Frances fremtidige værdi midt i januar 1993. Denne vurdering afspejlede CDC-P's formodninger, og ville utvivlsomt have ført til andre resultater, hvis man havde anvendt mere forsigtige tal. Eksempelvis synes vurderingen, i alt fald hvad angår ORA, helt klart for optimistisk, da et højeste afkast beregnet af Air France for ORA på emissionstidspunktet var lavere end det af CDC-P beregnede. Den tegningsindbydelse, Air France udsendte i april 1993, indeholdt en tabel over værdien af Air Frances aktier i forhold til det mulige afkast af ORA. Det højeste afkast var $13,12\%$, hvilket er $0,88\%$ mindre end det afkast, der forventedes af CDC-P (14%). Det forventede afkast fra BSA-kuponen repræsenterer et vigtigt element i beregningen af det interne afkast af TSIP-BSA. I betragtning af svagheden af Air Frances finansielle udsigter på mellem- og lang sigt burde CDC-P have konkluderet, at de underliggende aktiers værdi var lig nul. Afkastet af TSIP alene ville derfor ikke have været tilstrækkeligt til at berettiggende CDC-P's deltagelse ud fra det markedsøkonomiske investorprincip. Denne konklusion bestyrkes, når man tager lånets efterstillede karakter i betragtning. Den omstændighed, at den interne rente af de to værdipapirer, som beregnet af CDC-P, ligger på linje med de herskende markedssatser, er derfor ikke i sig selv tilstrækkelig til at slutte, at transaktionen ikke har nogen som helst karakter af støtte.

I betragtning af forværringen af Air Frances finansielle struktur mener Kommissionen ikke, at en privat investor, der handler under normale kommercielle betingelser, ville have været villig til at indgå i en betydningsfuld finansiell transaktion med Air France på samme måde som CDC-P.

Hvad angår det markedsøkonomiske investorprincip har Domstolen understreget, at en privat investors optræden, som en offentlig investors intervention må sammenlignes med, i hvert fald skal være som et privat holdingselskab eller en privat concerns, som følger en global eller sektorbestemt strukturpolitik, og som lader sig lede af mere langsigtede rentabilitetsudsigter⁽¹⁾.

Når det drejer sig om tabsgivende selskaber, ville en sådan investor, som investerer på lang sigt, basere sin beslutning på en sammenhængende omstrukturierungsplan. Med hensyn til Air France mener Kommissionen, at støtten ikke direkte var knyttet til PRE1. Hverken PRE1, den tegningsindbydelse, der blev udsendt i forbindelse med de to emissioner, eller referatet fra bestyrelsens møde angav, at disse investeringer skulle finansiere planens gennemførelse. Selv hvis man formoder, at kapitaltilførslerne ved at styrke Air Frances egenkapital indirekte var forbundet med gennemførelsen af PRE1, er Kommissionen dog nået til den konklusion, at planen end ikke på lang sigt var tilstrækkelig til at genoprette selskabets finansielle og økonomiske levedygtighed. PRE1 sigtede ved hjælp af en række foranstaltninger på at reducere omkostningerne og forbedre cash flow med 3 mia. ffr. i 1994 og 1,4 mia. ffr. i 1993. Ved hjælp af PRE1 burde Air France have forbedret sine resultater meget betydeligt i 1993 og haft overskud i 1994. Denne plan, der tilsigtede en reduktion af omkostningerne, omfattede følgende omstrukturierungsforanstaltninger:

- reduktion af de eksterne udgifter (f. eks. kontrol med interline-fakturering, genforhandling af luft-havnsafgifter, hotelaktiviteter osv.)
- rationalisering af luftflåden og af organisationen (ophør med anvendelsen af B 727-fly, udnyttelse af gruppens synergier osv.)
- reduktion af omkostninger i forbindelse med flypersonalet og øget produktivitet hos personalet på jorden
- reduktion af omkostningerne i forbindelse med andet personale
- reduktion af de finansielle omkostninger i forbindelse med flyflåden

⁽¹⁾ Se sag C-305/89, Italien mod Kommissionen, Sml. 1991, s. I-1603, præmis 24, s. I-1641.

- omorganisering af billetreservationssystemet
- oprettelse af et knudepunkt i Charles-de-Gaulle-lufthavnen i Paris fra april 1993.

PRE1 sigtede primært på at reducere driftsomkostningerne og i mindre grad de finansielle udgifter, men behandlede ikke tilstrækkeligt de andre finansielle parametre, som formodedes at forblive konstante. PRE1 tog hensyn til nedgangen i afkast pr. enhed, men bortset fra oprettelse af et knudepunkt i Charles-de-Gaulle-lufthavnen i Paris, indeholdt den ikke andre foranstaltninger med henblik på at forøge indtægterne. Til trods for at den tredje liberaliseringspakke snart skulle træde i kraft (1. januar 1993), analyserede PRE1 ikke den påregnelige markedsudvikling, og uden at henholde sig til nogen form for undersøgelser eller statistikker formodede den, at Air Frances langdistance- og mellemdistancetrafik i løbet af de følgende fire år ville stige med henholdsvis 5 % og 2,5 %. PRE1 tog den midlertidige overkapacitet inden for lufttransportindustrien til efterretning, men indeholdt intet om en tilpasning af Air Frances kommercielle politik, og fulgte tværtimod en investeringsstrategi.

Der indgik heller ikke andre omstrukturingsforanstaltninger i PRE1 i tilfælde af yderligere forværring af selskabets økonomiske situation. Med hensyn til dette angav PRE1, at: »enhver yderligere forværring af situationen vil bringe gennemførelsen af dette mål (forbedring af cash flow) i fare«. »La Compagnie... vil i så fald foretage yderligere bestræbelser på at forbedre sin økonomi, nødvendigheden af sådanne bestræbelser kan ikke udelukkes fuldt ud i dag«. PRE1 udviste også visse mangler, for så vidt som den anførte flere muligheder uden reelt at vælge en, og planen angav intet om, hvilke midler der skulle anvendes for at gennemføre de mål, planen opstillede.

Under disse omstændigheder mener Kommissionen, at PRE1 var utilstrækkelig til at genoprette selskabets økonomiske levedygtighed og rentabilitet, selv på længere sigt. Kommissionen mener, at CDC-P på det tidspunkt, hvor investeringsbeslutningen blev truffet, burde have været klar over PRE1's strukturelle svagheder. Endvidere burde CDC-P have været klar over, at Air France siden vedtagelsen af PRE1 i oktober 1992 havde øget sin kapacitet i et forhold, der oversteg den forholdsmæssige trafiktilvækst (Air Frances ASK steg med 8,2 % i oktober 1992, medens Air Frances trafiktilvækst var 4,3 %; de tilsvarende tal for november var 1,8 % og 1,5 %, i december 0,9 % med en trafikreduktion på 1,7 %, i januar 1993 3,3 % med en trafiktilvækst på 0,7 %, i februar 0 % med en trafikreduktion på 4,1 %).

Kommissionen mener derfor, at en fornuftig privat investor ikke ville have investeret 1,5 mia. ffr. i Air France i betragtning af selskabets dårlige resultater både i driftsmæssig og finansiell henseende i den senere tid, samt i betragtning af at selskabet havde

været ude af stand til at gennemføre omstrukturingsprogrammet CAP '93, og den omstændighed at det var klart, at PRE1 ikke var tilstrækkeligt til at genoprette situationen.

Kapitaltilførslen er derfor en driftsstøtte, som har til formål at hjælpe det nationale franske luftfartsselskab til midlertidigt at overvinde sin finansielle krise.

3. Kommissionen har undersøgt, hvorvidt støtten fordrejer konkurrencen og påvirker samhandelen.

I betragtning af den stærke konkurrence på flere af de ruter, Air France beflyver inden for Fællesskabet, fordrejer en sådan støtte, der styrker Air Frances finansielle stilling i forhold til dets konkurrenter, konkurrencen i Europa. Konkurrencefordrejningen er særlig alvorlig i betragtning af følgende omstændigheder:

- Air Frances størrelse, idet selskabet er et af Europas største og langt det største franske selskab
- overkapaciteten, som var særlig alvorlig på det tidspunkt, hvor støtten blev ydet, og som i hvert fald midlertidigt belastede den europæiske lufttransportsektor
- støtten blev givet få måneder efter ikrafttrædelse af Fællesskabets tredje liberaliseringspakke for lufttransportmarkedet⁽¹⁾.

Støtten påvirker den europæiske samhandel, fordi den begunstiger et selskab, som udfører transport — og således udøver en aktivitet, der i kraft af selve sin karakter påvirker samhandelen direkte — inden for hele det europæiske økonomiske samarbejdsområde.

Kommissionen mener derfor, at CDC-P's tegning af de to emissioner udgør støtte efter traktatens artikel 92, stk. 1, og artikel 61, stk. 1, i EØS-aftalen.

VIII

Støtten, der ikke falder ind under anvendelsesområdet for de godkendte støtteordninger, skulle have været anmeldt til Kommissionen i overensstemmelse med traktatens artikel 93, stk. 3. Ved ikke at anmelde denne støtte på forhånd, dvs. før den blev sat i værk, har den franske regering overtrådt de forpligtelser, der påhviler den efter artikel 93, stk. 3. Støtten er derfor blevet givet på ulovlig vis og er retsstridig.

IX

Kommissionen kan ikke betragte støtten til Air France som forenelig med fællesmarkedet efter traktatens artikel 92, stk. 2, eller EØS-aftalens artikel 61, stk. 2, da støtten ikke er omfattet af nogen af de undtagelser, der er anført i disse bestemmelser.

⁽¹⁾ Rådets forordning (EØF) nr. 2407/92, (EØF) nr. 2408/92 og (EØF) nr. 2409/92, EFT nr. L 240 af 24. 8. 1992, s. 1, 8 og 15.

I traktatens artikel 92, stk. 3, og artikel 61, stk. 3, i EØS-aftalen anføres det, hvilke former for støtte der kan betragtes som forenelige med fællesmarkedet. Foreneligheden skal vurderes i forhold til Fællesskabet og ikke i forhold til en enkelt medlemsstat.

Traktatens artikel 92, stk. 3, litra a) og c), og EØS-aftalens artikel 61, stk. 3, litra a) og c), fastsætter undtagelser for støtte til fremme af udviklingen i bestemte områder. Støtten til Air France synes ikke at kunne falde ind under de undtagelser, der er fastsat i artikel 92, stk. 3, litra a) eller c), for så vidt angår regionalstøtte, og de franske myndigheder har da heller ikke anført argumenter af denne art for at begrunde den påtænkte støtte.

Hvad traktatens artikel 92, stk. 3, litra b), og aftalens artikel 61, stk. 3, litra b), angår, fremgår det af omstændighederne, at den pågældende støtte ikke skulle tjene til at fremme virkeliggørelsen af et vigtigt projekt af fælleseuropæiske interesse eller afhjælpe en alvorlig forstyrrelse i den franske økonomi. De franske myndigheder har heller ikke påberåbt sig denne bestemmelse.

Med hensyn til undtagelsen i traktatens artikel 92, stk. 3, litra c), og aftalens artikel 61, stk. 3, litra c), vedrørende støtte til fremme af udviklingen af visse erhvervsgrøner kan Kommissionen betragte en del af støtten til omstrukturering som forenelig med fællesmarkedet, hvis den opfylder en række kriterier⁽¹⁾.

Disse kriterier skal ses i sammenhæng med de to principper, der er anført i traktatens artikel 92, stk. 3, litra c), og EØS-aftalens artikel 61, stk. 3, litra c): støtten skal være påkrævet til udvikling af den pågældende erhvervsgrøn ud fra et fællesskabssynspunkt, og støtten må ikke ændre samhandelsvilkårene på en måde, der strider mod den fælles interesse⁽²⁾. Disse kriterier er blevet fortolket i en sektormæssig sammenhæng (luftfart) i memorandum nr. 2, ifølge hvilket Kommissionen i visse tilfælde og under overholdelse af artikel 92 kan beslutte, at der kan ydes støtte til et luftfartsselskab, der har alvorlige finansielle vanskeligheder, såfremt visse betingelser er opfyldt:

- a) Støtten skal indgå i et program, der er godkendt af Kommissionen, og som tager sigte på at genoprette luftfartsselskabets sundhed, således at det inden for en rimelig frist kan forventes at være levedygtigt uden yderligere støtte.
- b) Støtten må ikke resultere i, at vanskelighederne overføres fra den berørte medlemsstat til resten af Fællesskabet.

- c) Støtten skal være struktureret på en sådan måde, at den er gennemsigtig og kan efterprøves.

Som nævnt var de pågældende finansielle tilførsler ikke forbundet med nogen af de målsætninger, der beskrives i PRE1, men var driftsstøtte, som havde til formål at sikre, at et selskab, som befandt sig i en alvorlig krise, overlevede. Selv hvis det formodes, at disse tilførsler indirekte udgjorde en del af PRE1, har Kommissionen påvist, at denne plan ganske klart var utilstrækkelig til at genskabe Air Frances sundhed.

X

Når det drejer sig om støtte, der er uforenelig med fællesmarkedet, er Kommissionen i henhold til traktatens artikel 92, stk. 2, som bekræftet af Domstolen ved dens dom af 12. juli 1993⁽³⁾ og dens dom af 24. februar 1987⁽⁴⁾, beføjet til at kræve, at medlemsstaterne pålægger modtagerne at tilbagebetale støtten. De franske myndigheder skal derfor inden for to måneder inddrive den af CDC-P ulovligt ydede støtte til Air France (dvs. 1 497 415 290 ffr. med fradrag af de renter, der allerede er betalt af Air France til CDC-P). Inddrivelsen af støtten skal finde sted i overensstemmelse med de nationale retsregler, herunder reglerne for betaling af morarenter på gæld til staten, idet renterne løber fra datoen for ydelse af støtten.

Denne foranstaltning er nødvendig for at genetablere den tidligere eksisterende situation ved at eliminere alle de finansielle fordele, som modtageren af den ulovligt ydede støtte uretmæssigt har nydt godt af siden datoen for ydelsen af støtten —

VEDTAGET FØLGENDE BESLUTNING:

Artikel 1

CDC-Participations tegning for et beløb på 1 497 415 290 ffr. af ORA og TSIP-BSA udstedt af Air France i april 1993 er en ulovlig statsstøtte, fordi den er ydet til virksomheden i strid med EF-traktatens artikel 93, stk. 3. Støtten er uforenelig med fællesmarkedet efter EF-traktatens artikel 92 og EØS-aftalens artikel 61.

⁽¹⁾ Ottende beretning om konkurrencepolitikken, præmis 176.
⁽²⁾ Se Domstolens dom af 17. september 1980 i sag 730/79, Philip Morris, Sml. 1980, s. 2671.

⁽³⁾ Sag 70/72, Kommissionen mod Tyskland, Sml. 1973, s. 813.

⁽⁴⁾ Sag 310/85, Deufil mod Kommissionen, Sml. 1987, s. 901.

Artikel 2

Det pålægges Den Franske Republik at kræve tilbagebetaling inden for to måneder efter offentliggørelsen af denne beslutning af denne støtte på 1 497 415 290 ffr. efter fradrag af de renter, som Air France allerede måtte have betalt til CDC-Participations. Tilbagebetaling af støtten finder sted i henhold til de relevante nationale retsregler, herunder reglerne for betaling af morarenter på gæld til staten, idet renterne løber fra datoen for ydelsen af støtten.

Artikel 3

Den Franske Republik underretter senest to måneder efter offentliggørelsen af denne beslutning Kommissionen om de foranstaltninger, den har truffet for at efterkomme den.

Artikel 4

Denne beslutning er rettet til Den Franske Republik.

Udfærdiget i Bruxelles, den 27. juli 1994.

På Kommissionens vegne

Hans VAN DEN BROEK

Medlem af Kommissionen
