

II

(Nicht veröffentlichungsbedürftige Rechtsakte)

KOMMISSION

ENTSCHEIDUNG DER KOMMISSION

vom 27. Juli 1994

über die angemeldete Kapitalerhöhung von Air France

(Nur der französische Text ist verbindlich)

(Text von Bedeutung für den EWR)

(94/653/EG)

DIE KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN
GEMEINSCHAFTEN —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 93 Absatz 2 erster Unterabsatz, und auf das Abkommen über den Europäischen Wirtschaftsraum, insbesondere auf Artikel 62 Absatz 1 Buchstabe a),

gestützt auf das Protokoll 27 des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum sowie

nach Aufforderung der Beteiligten zur Äußerung gemäß Artikel 93 des Vertrages und gestützt auf diese Äußerungen,

in Erwägung nachstehender Gründe :

I

Am 22. März 1994 ging bei der Kommission ein Schreiben der französischen Regierung vom 18. März 1994 ein, in dem die französische Regierung die Kommission gemäß Artikel 93 Absatz 3 des Vertrages über ihre Absicht unterrichtete, der staatlichen Fluggesellschaft Compagnie Nationale Air France Kapital in Höhe von 20 Milliarden ffrs zur Verfügung zu stellen. Gleichzeitig übermittelte die französische Regierung einen Umstrukturierungsplan mit dem Titel „projet pour l'entreprise“ (nachstehend „der Plan“ genannt). Am 12. April 1994 führte die Generaldirektion VII (Verkehr) der Kommission in Brüssel Besprechungen mit Vertretern von Air France und der französischen Regierung. Dabei legten die französischen Vertreter der Kommission zusätzliche Informationen und ein Antwortschreiben auf das Schreiben der Kommission vom 28. März 1994 vor.

Das Generalsekretariat der Kommission registrierte die Beihilfe als angemeldet und vergab an den Vorgang die Nummer N 258/94.

Die Kommission entschied, hinsichtlich dieser Beihilfe das Verfahren nach Artikel 93 Absatz 2 zu eröffnen, und unterrichtete die französischen Behörden hiervon mit Schreiben vom 30. Mai 1994. Dieses Schreiben wurde im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften*⁽¹⁾ veröffentlicht, und die anderen Beteiligten wurden gebeten, innerhalb eines Monats nach der Veröffentlichung dazu Stellung zu nehmen.

Die französischen Behörden reagierten auf das Kommissionsschreiben mit Schreiben vom 14. Juni 1994 und weiteren Schreiben. Schriftlich und in mehreren Sitzungen, die zwischen der Generaldirektion VII (Verkehr) der Kommission und Vertretern von Air France und der französischen Regierung in Brüssel stattfanden, wurden dann noch weitere Auskünfte erteilt bzw. Bemerkungen gemacht.

Das Vereinigte Königreich, die Niederlande, Irland, Norwegen, Schweden und zahlreiche private Unternehmen, insbesondere europäische Fluggesellschaften, unter anderem British Airways, TAT, AOM, British Midland, sowie die ACE (Vereinigung der Luftfahrtunternehmen der EG) nahmen zu dem Beihilfefall Stellung. Diese Äußerungen wurden ordnungsgemäß an die französischen Behörden weitergeleitet, die darauf mit Schreiben an die zuständigen Kommissionsdienststellen antworteten.

II

Der Air-France-Konzern besteht in seiner gegenwärtigen Form seit dem 12. Januar 1990, als Air France das Unternehmen UTA und so indirekt auch Air Inter — die Fluggesellschaft, die die meisten der innerfranzösischen

⁽¹⁾ ABl. Nr. C 152 vom 3. 6. 1994, S. 2.

Routen bedient — übernahm, an der Air France bereits einen Anteil von 36,5 % hielt. Am 29. Dezember 1992 schlossen sich Air France und UTA zusammen und bildeten das Unternehmen Compagnie Nationale Air France (nachstehend „Air France“ genannt, abgekürzt: AF). Als Folge dieses Zusammenschlusses hält Air France nunmehr direkt 75,84 % des Kapitals von Air Inter. Die Tätigkeiten von AF umfassen neben dem Flugverkehr damit verbundene Aktivitäten wie Hoteldienstleistungen, Organisation von Ferienreisen, Catering, Wartung und Pilotenausbildung. Der Flugverkehr stellt den bei weitem wichtigsten AF-Geschäftsbereich dar (der Umsatz in diesem Bereich betrug im Jahr 1992 79,5 % des Konzern-Gesamtumsatzes).

Neben British Airways und Lufthansa ist AF eine der drei größten europäischen Fluggesellschaften. Zum 31. Dezember 1993 belief sich der Umsatz des Konzerns auf 55,156 Milliarden ffrs (1992 waren es 57,013 Milliarden ffrs bzw. 8,664 Milliarden ECU; der Umsatz von British Airways betrug im selben Jahr 7,323 Milliarden ECU und der von Lufthansa 8,909 Milliarden ECU) bei einem Personalbestand von etwa 64 000 (zum 31. Dezember 1993 hatte Air France noch 39 956 Angestellte: 30 606 als Bodenpersonal, 2 925 als fliegendes technisches Personal und 6 425 als Kabinenpersonal).

Seit Anfang der 90er Jahre verfolgt AF ein Konzept der Unternehmensvergrößerung, mit dem zum einen die Stellung auf dem heimischen Markt gesichert und zum anderen alle Vorbereitungen für die künftige Liberalisierung des gemeinschaftlichen Luftverkehrsmarktes und den Wettbewerb auf anderen internationalen Routen getroffen werden sollen. Neben dem Erwerb von UTA und der dadurch erfolgten indirekten Übernahme von Air Inter erwarb AF im April 1992 37,5 % der belgischen Fluggesellschaft Sabena. Im März desselben Jahres hatte AF bereits 20 % des Kapitals der tschechischen Fluggesellschaft CSA erworben; diese Beteiligung wurde inzwischen jedoch wieder abgegeben. Intern betrieb AF die Modernisierung und Erweiterung ihrer Flotte. Der Erwerb neuer Flugzeuge wurde über Darlehen finanziert, durch die sich das Betriebsergebnis des Konzerns verschlechterte; 1990 wurde zum ersten Mal ein Verlust in Höhe von 717,2 Millionen ffrs ausgewiesen. Angesichts dieser Situation erarbeitete AF im September 1991 ein langfristiges Programm (Cap '93), mit dem die Finanz- und Kostenstruktur des Konzerns an die neuen wirtschaftlichen Rahmenbedingungen angepaßt werden sollte, die durch eine starke Rezession (als Folge des Golfkriegs), verstärkten Wettbewerb, insbesondere auf der Nordatlantikroute, und den Liberalisierungsprozeß innerhalb der Gemeinschaft gekennzeichnet war.

Dieses Programm sah neben etwa 3 500 Stellenstreichungen zwischen 1991 und 1993 eine erste Neufinanzierung der Gesellschaft in Höhe von 5,8 Milliarden ffrs vor, die in drei Schritten erfolgen sollte (Kapitalerhöhung und zwei Anleiheemissionen). Die Kommission bewertete diese Kapitalzufuhr in Anwendung der Vertragsbestimmungen über staatliche Beihilfen in ihren Entscheidungen vom November 1991 und von Juli 1992 (Nrn. N

653/91 und N 291/92). Darin nahm die Kommission die finanziellen Schwierigkeiten und strukturellen Probleme des Konzerns zwischen 1988 und 1991 zur Kenntnis. Allerdings betrachtete sie die Situation der Fluggesellschaft seinerzeit nur als vorübergehende Krise und schätzte die langfristigen Perspektiven und die allgemeine Konzernstruktur trotz einiger kurzfristiger Probleme als relativ gut ein. Die geplante Kapitalzufuhr wurde daher als normale finanzielle Transaktion und nicht als staatliche Beihilfe eingestuft. Im Oktober 1992 verabschiedete der AF-Vorstand angesichts einer weiteren Verschlechterung der Finanzstruktur und des Betriebsergebnisses des Unternehmens einen zweiten Umstrukturierungsplan („plan de retour à l'équilibre“ — nachstehend „PRE 1“ genannt). Der PRE 1 sah eine Erhöhung des Cash-flow um 3 Milliarden ffrs jährlich vor, die durch eine Reihe von Maßnahmen zur Senkung der Betriebskosten, darunter ein nochmaliger Abbau von 1 500 Stellen, erreicht werden sollte. In den ersten Monaten des Jahres 1993 zeigte sich indes, daß der PRE 1 die Lage des Konzerns nicht verbessern konnte; AF machte weiterhin jeden Monat Verluste und büßte Marktanteile ein. Der PRE 1 wurde schließlich aufgegeben. Im September 1993 gab der AF-Vorstand grünes Licht für einen dritten Umstrukturierungsplan (PRE 2), der 4 000 Stellenstreichungen und die Aufgabe bestimmter Flugrouten vorsah. Ziel des PRE 2 war eine Erhöhung des Cash-flow um (1994) zunächst 3,4 Milliarden ffrs und 1995 dann 5,1 Milliarden ffrs. PRE 2 scheiterte jedoch am Widerstand der Gewerkschaften, die Ende Oktober 1993 einen Streik auslösten. Der neue AF-Vorstand zog den PRE 2 zurück und erarbeitete nach einer schriftlichen Befragung der Beschäftigten den „Plan“ zur Umstrukturierung des Konzerns.

Gegenwärtig sieht sich AF einer überaus ernsten finanziellen und wirtschaftlichen Krise gegenüber. Nach einem Verlust in Höhe von 3,2 Milliarden ffrs im Jahr 1992 betrug der Verlust (im vierten aufeinanderfolgenden Jahr) gemäß den am 17. Juni 1994 veröffentlichten Bilanzen im Jahr 1993 8,4 Milliarden ffrs; der Reinverlust der Fluggesellschaft Air France belief sich dabei auf 6,7 Milliarden ffrs. In den zurückliegenden drei Jahren hat sich die Situation des Konzerns kontinuierlich verschlechtert. Der bisherige Tiefpunkt wurde 1993 erreicht, als das Unternehmen nach einem Betriebsgewinn von 213 Millionen ffrs im Jahr 1991 und einem Betriebsverlust von 1,5 Milliarden ffrs im Jahr 1992 einen Betriebsverlust von 3,3 Milliarden ffrs zu verzeichnen hatte. Die Betriebsverluste von AF lagen 1993 mit 3,6 Milliarden ffrs um 295 % über den Betriebsverlusten von 1992 (918 Millionen ffrs). Der Cash-flow der Gesellschaft verringerte sich ständig, während die Nettofinanzierungskosten deutlich anstiegen. Die finanzielle Leistungsfähigkeit des Konzerns liegt seit einiger Zeit unter der seiner Hauptkonkurrenten.

Die Bilanzverluste, die auf geringe Gewinnspannen und hohe Finanzierungskosten zurückzuführen sind, haben das Eigenkapital des Konzerns angegriffen. Auch nach der Neufinanzierung entsprechend dem Umstrukturierungsplan war die Schuldensituation von AF 1992

weiterhin unbefriedigend. Das Verhältnis von Fremd- zu Eigenkapital des Konzerns, ausschließlich Rückstellungen, war 1992 etwas schlechter als das der Hauptkonkurrenten, bei denen keine derartigen Neufinanzierungsprogramme durchgeführt worden waren.

Wegen des schlechten Ergebnisses im Jahr 1993, durch das die Eigenkapitalreserven schwer angegriffen wurden, hat sich die Kluft zwischen AF und ihren Konkurrenten weiter vergrößert.

Gründe für die schlechten Ergebnisse des Konzerns sind neben den hohen Finanzlasten die geringe Produktivität und die hohen Betriebskosten.

Dank der Umstrukturierung und vor allem aufgrund des Stellenabbaus (insgesamt wurde das Personal des AF-Konzerns zwischen 1991 und 1993 um 4 000 Angestellte verringert) konnte der Konzern seine Produktivität 1993 erhöhen: gemessen am Sitzkilometerangebot (ASK) je Beschäftigten ergibt sich für die Fluggesellschaft ein Wert von 1 590 und für den Konzern von 1 617. Trotzdem erscheinen weitere deutliche Personaleinsparungen erforderlich, wenn die Produktivitätswerte der Konkurrenzunternehmen erreicht werden sollen, die bereits umfassende Kostensenkungsprogramme initiiert haben (z.B. Lufthansa).

Ein weiterer Faktor, der die Betriebsleistung von AF beeinträchtigt, ist der Flotten-Mix. Die AF-Flotte besteht aus zu vielen unterschiedlichen Flugzeugtypen (24) — mit ein Grund für die hohen Betriebskosten der Fluggesellschaft (z. B. hohe Wartungskosten aufgrund unterschiedlicher Ersatzteile, unterschiedliche Qualifikationsanforderungen an fliegendes und Bodenpersonal). Zum 31. Dezember 1993 bestand die Flotte des Konzerns aus 208 Flugzeugen (145 bildeten die Einsatzflotte der Air France) mit einem Durchschnittsalter von 8,6 Jahren; die Anzahl von „Flugzeugen nach Kapitel II“ ist mit 47 relativ niedrig. Das geringe Alter der Flotte ist im wesentlichen auf die Modernisierungsbemühungen und -investitionen im Rahmen des Cap '93 zurückzuführen.

Der Plan ist ein von Air France erarbeitetes Papier, in dem die Arbeiten von Lazard Frères et Cie (nachstehend „die Berater“ genannt) berücksichtigt wurden. Die Berater bewerteten die betriebswirtschaftliche Schlüssigkeit der Annahmen des Szenarios 1994/96. Nach einer Analyse der von Air France zur Verfügung gestellten Daten für den Umstrukturierungszeitraum (Gewinn- und Verlustprognosen) legten die Berater auch den Neufinanzierungsbetrag fest, der erforderlich ist, um die Finanzstruktur der Fluggesellschaft wiederherzustellen und ihre Rentabilität zu gewährleisten.

Ziel des Plans ist es, „aus Air France ein echtes Unternehmen zu machen“. Dieses Ziel soll im Zeitraum zwischen dem 1. Januar 1994 und dem 31. Dezember 1996 erreicht werden. Ende 1996 sollen Finanzierungssaldo und Rentabilität der Air France wieder positiv sein. Der Plan sieht während der Umstrukturierung eine Produktivitätserhöhung um 30 % vor. Er betrifft

ausschließlich Air France und berücksichtigt nicht die Auswirkungen der Umstrukturierungsmaßnahmen im Konzern; die Kapitalzufuhr soll gemäß der Notifizierung nur Air France und nicht den anderen Gesellschaften des Konzerns zugute kommen.

Dem Plan zufolge sind insbesondere folgende Maßnahmen vorgesehen:

A) *Senkung der Kosten und finanziellen Aufwendungen*

1. Investitionsabbau

Die Zahl der im Umstrukturierungszeitraum auszuliefernden Flugzeuge wird von 22 auf 17 gesenkt; dadurch verringern sich die Flotteninvestitionen (11,5 Milliarden ffrs) gegenüber der ursprünglichen Planung um etwa 21 %. Ferner sollen 34 alte Flugzeuge verkauft werden, die sich zur Zeit nicht im Einsatz befinden. Dadurch verringert sich die Flotte von 166 Flugzeugen Anfang 1994 auf 149 Ende 1996. Die Einsatzflotte (145 Flugzeuge zum 31. Dezember 1993) wird um ein Flugzeug erweitert, das Sitzplatzangebot leicht gesenkt.

2. Senkung der Betriebskosten und Maßnahmen zur Produktivitätssteigerung

Im Umstrukturierungszeitraum sollen die Betriebsausgaben der Air France (Treibstoff ausgenommen) von 13 Milliarden ffrs (1993) um 2 Milliarden ffrs gesenkt werden.

Der Personalbestand wird von 39 956 Ende 1993 auf 35 000 Ende 1996 um beinahe 5 000 Beschäftigte (ca. 3 700 beim Bodenpersonal und ca. 1 300 beim fliegenden Personal) reduziert, ohne daß Entlassungen vorgenommen werden sollen. Löhne und Gehälter werden während dieses Zeitraums eingefroren. Diese Maßnahme könnte jedoch bei einer Inflation, die höher liegt als erwartet (2,2 % 1994, 2,5 % 1995 und 2,9 % 1996), oder einem positiven Betriebsergebnis überprüft werden. Für 1994 ist ein Beförderungsstopp vorgesehen, für die beiden darauffolgenden Jahre werden eventuelle Beförderungen von der Geschäftslage abhängig gemacht. Von diesen Maßnahmen erwartet sich das Unternehmen jährliche Einsparungen in Höhe von 3 Milliarden ffrs. Des weiteren wird die Gesellschaft Maßnahmen zur besseren Arbeitszeitnutzung treffen (Bildung unabhängiger Profit-Center (siehe unten) und Dezentralisierung der Entscheidungsprozesse) und die Arbeitszeit bis zum gesetzlich zulässigen Höchstmaß verlängern. Durch diese Maßnahmen wird eine Produktivitätssteigerung um etwa 12 % erwartet.

3. Senkung der Finanzierungskosten

Durch Zeitpunkt und Höhe der Kapitalerhöhung werden die Finanzierungskosten deutlich verringert (von 3,2 Milliarden ffrs 1993 auf 1,8 Milliarden ffrs 1996).

B) *Neue Produktkonzeption und besserer Betriebsmitteleinsatz*

1. Marketing

Um die Anforderungen der preisbewußter gewordenen Passagiere erfüllen zu können, wird Air France ihr Leistungsangebot vereinfachen und gleichzeitig flexibler gestalten. Insbesondere werden neue Produkte für Kurz- und Langstreckenflüge (Euroconcept bzw. Première Club) angeboten.

2. Flotten-, Programm- und Ertragsmanagement

Durch eine Verringerung der eingesetzten Flugzeugmuster (um 6 Flugzeugtypen bzw. -versionen) wird die Air-France-Flotte rationalisiert.

Das Programm der Gesellschaft wird stabilisiert; auf jeder Langstreckenroute wird nur ein Flugzeugtyp eingesetzt, und die den einzelnen regionalen Profit-Centern (siehe unten) zugeordneten Flotten werden homogener gestaltet. Ferner sollen Routen nur weiter bedient werden, wenn eine Mindestfrequenz erreicht wird; die Zahl der Flüge mit mehreren Zwischenlandungen wird verringert. Dadurch können die Betriebskosten gesenkt und der durchschnittliche tägliche Flotten- und Personaleinsatz erhöht werden.

Das Netz der Air France wird vereinfacht. Für das europäische Netz wird ein relativ geringes Wachstum erwartet. Das neue Air-France-Konzept umfaßt eine Frequenzerhöhung auf rentablen Routen, einen Ausbau der Langstreckenrouten (vor allem nach Osteuropa; hier soll eine Mindestanzahl von täglichen Flügen gewährleistet werden), die Einstellung des Betriebs auf wenig genutzten Routen und die Konzentration auf Routen mit guten Wachstumsaussichten.

Das Unternehmen wird ein leistungsorientiertes Ertragsmanagementsystem einsetzen, um Einnahmen und Auslastung und somit auch seinen Gewinn zu erhöhen.

C) *Umstrukturierung des Unternehmens*

Air France wird künftig aus 11 Betriebszentren (Profit-Center) bestehen, die ihr eigenes Ergebnis ausweisen. Die Aktivitäten im Flugverkehr erfolgen ab Herbst 1994 von 6 Betriebszentren aus: 1 Zentrum ist für den Frachtverkehr, die 5 anderen Zentren sind für den Passagierverkehr zuständig, wobei jedem einzelnen Zentrum ein bestimmter geographischer Bereich zugeordnet ist: Europa und „Mittelstrecken-Zielorte“, Afrika und Naher Osten, Nord- und Südamerika, Asien/Pazifik und Karibik/Indischer Ozean. Jedes Zentrum besitzt sein eigenes Betriebskapital und ist sowohl für Produktion als auch für kommerzielle und verwaltungsspezifische Aktivitäten

selbst verantwortlich. Die anderen Zentren betreiben die nebengeordneten Bereiche Vertrieb und Wartung (zwei Zentren), Informatik und Telekommunikation sowie die beiden Pariser Flughäfen (CDG und Orly). Transaktionen zwischen den Zentren erfolgen auf der Grundlage interner Preise, die einmal jährlich ausgehandelt werden.

D) *Beteiligung von Angestellten der Air France*

Air France wird Belegschaftsaktien ausgeben; die Mitarbeiter können ihre Anteile als Gegenleistung für Lohn- oder Gehaltskürzungen erhöhen.

Die Umsetzung des Plans wird über die Kapitalerhöhung und den Verkauf von Teilen des Betriebsvermögens finanziert. Von diesem Verkauf erwartet Air France Einnahmen in Höhe von etwa 7 Milliarden ffrs. Im Hinblick auf das Sachvermögen wird in erster Linie ein Flottenabbau angestrebt; dieser Abbau um 17 Flugzeuge erfolgt sowohl in Form von Verkäufen als auch durch das Auslaufen von Leasing-Verträgen. Die Einnahmen aus dem Flugzeugverkauf betragen 4,1 Milliarden ffrs. Zusätzlich wird das Unternehmen Ersatzteile (im Wert von 1,2 Milliarden ffrs), ein Gebäude (0,4 Milliarden ffrs) und die Meridien-Hotelkette veräußern.

Die französische Regierung hat die Kommission von ihrer Absicht unterrichtet, als Mehrheitsaktionär der Fluggesellschaft Air France deren Aktienkapital um 20 Milliarden ffrs zu erhöhen. Der französischen Regierung zufolge

- erfolgt die Kapitalerhöhung in drei Schritten: 10 Milliarden ffrs im Jahr 1994 und je 5 Milliarden ffrs in den Jahren 1995 und 1996. Die erste Kapitalerhöhung soll nach Verabschiedung des Plans erfolgen, wenn sich die Beschäftigten und die Unternehmensleitung geeinigt haben. Die beiden anderen Beträge werden gezahlt, falls die Umstrukturierungsmaßnahmen erfolgreich umgesetzt worden sind;
- kommt die Kapitalerhöhung ausschließlich Air France und nicht den anderen Konzerngesellschaften zugute;
- ist diese Kapitalzufuhr die letzte Maßnahme zur Verbesserung der Unternehmenslage. Sie erfolgt im Hinblick auf eine künftige Öffnung von Air France gegenüber privaten Investoren (Air France gehört zu den französischen Unternehmen, die privatisiert werden sollen);
- könnte die Kapitalerhöhung, wenn die Kommission sie als Beihilfe gemäß Artikel 92 Absatz 1 des Vertrags einschätzt, eventuell entsprechend der Ausnahmeregelung gemäß Artikel 92 Absatz 3 Buchstabe c) als Förderung der Entwicklung gewisser Wirtschaftszweige betrachtet werden. Die französische Regierung macht geltend, daß die Beihilfe an den Plan gekoppelt sei, der wiederum dem Ausgleich der Bilanz der Fluggesellschaft während des Umstrukturierungszeitraums

diene. Die Beihilfe verändere die Handelsbedingungen nicht in einer Weise, die dem gemeinsamen Interesse zuwiderläuft. Größenordnung und Zeitpunkt der Neufinanzierung seien von der französischen Regierung auf der Grundlage der Beratergutachten festgelegt worden. Mit der Neufinanzierung würden die Schulden der Gesellschaft verringert, um ihre Bilanz auszugleichen. Durch die Neufinanzierung werde die Kapazität von Air France nicht zum Nachteil ihrer Konkurrenten erhöht. Im Umstrukturierungszeitraum solle die Einsatzflotte um ein Flugzeug vergrößert und das Sitzplatzangebot geringfügig reduziert werden. Die während des Umstrukturierungszeitraums zu erzielende Kapazitätssteigerung von 8,3 % (gemessen in ASK) ergebe sich allein aus einer besseren Flottennutzung. Die Bedienung von Mittelstrecken, die auch den Gemeinschaftsmarkt einschließen, erhöhe sich lediglich um 2,8 %; die größten Steigerungen seien auf den Langstrecken (10,2 %) zu erwarten. Unter Berücksichtigung der prognostizierten Verkehrszuwächse (jährlich ca. 5,5 % weltweit und ca. 5 % in Europa) verringere sich der Marktanteil der Air France sogar. Eine Auflösung der Fluggesellschaft würde dem gemeinsamen Interesse zuwiderlaufen, da sie sowohl den Wettbewerb auf dem europäischen Luftverkehrsmarkt als auch die Stellung der europäischen zivilen Luftfahrtindustrie gegenüber ihren amerikanischen und asiatischen Konkurrenten schwächen würde. In einer Zeit, in der die Europäische Union bereits in erheblichem Maße unter Arbeitslosigkeit leide, hätte eine solche Auflösung katastrophale Folgen für die Beschäftigungssituation.

III

Die Kommission eröffnete das Verfahren nach Artikel 93 Absatz 2, weil sie bezüglich folgender Aspekte gewisse Zweifel hegte:

1. Beihilfe und Plan betreffen ausschließlich Air France; angesichts der wirtschaftlichen Realitäten muß ein Umstrukturierungsplan jedoch die wirtschaftliche Lage und die Aussichten des gesamten Konzerns berücksichtigen. Die Kommission mußte daher prüfen, welche Auswirkungen Beihilfe und Plan auf die Ergebnisse der Fluggesellschaft und des Konzerns insgesamt haben, um ermitteln zu können, ob sich die wirtschaftliche Lebensfähigkeit mit Hilfe des Plans wiederherstellen läßt.
2. Würden der Plan und dessen sektorale Umsetzung, einschließlich der Sozialmaßnahmen, wirksam durchgeführt werden?
3. Würde die Beihilfe die Handelsbedingungen auf den Strecken, auf denen die zum AF-Konzern gehörigen Fluggesellschaften mit anderen europäischen Fluggesellschaften konkurrieren, nicht doch beeinträchtigen?
4. Steht die Beihilfe in einem angemessenen Verhältnis zu den Umstrukturierungserfordernissen, oder führt sie zu einer Überkapitalisierung? Hierzu mußte die Kommission einige von dem Konzern emittierte Anleihen (TSDI, ORA und TSIP) daraufhin untersuchen, ob es sich dabei um Eigen- oder um Fremdkapital handelt.
5. Wird die Beihilfe tatsächlich die letzte zugunsten des Konzerns sein, und wird sie nicht dazu verwendet werden, zusätzliche Anteile an anderen europäischen Luftverkehrsunternehmen zu erwerben?
6. Wird sich die französische Regierung — außer aus kommerziellen Gründen — tatsächlich aus der Konzernleitung heraushalten?

IV

Hinsichtlich der von den Beteiligten gemachten Äußerungen ist hervorzuheben, daß keiner den Beihilfecharakter der geplanten Kapitalzufuhr zugunsten des Air-France-Konzerns in Frage stellte. Die meisten teilen die Bedenken der Kommission, ob sich Artikel 92 Absatz 3 Buchstabe c) des Vertrags bzw. Artikel 61 Absatz 3 Buchstabe c) des EWR-Abkommens auf die fragliche Beihilfe anwenden läßt. Ihre Hauptbedenken lassen sich folgendermaßen zusammenfassen:

- Die Beihilfe werde doch zugunsten des Konzerns und nicht ausschließlich zugunsten von AF gewährt, da diese die Gelder an ihre Tochterunternehmen weiterleiten könnte. Eine Trennung zwischen AF einerseits sowie Air Inter und Air Charter andererseits wäre unnatürlich, weil die einzelnen zum Konzern gehörigen Unternehmen nach wie vor eine koordinierte kommerzielle Strategie verfolgen könnten.
- Die französischen Behörden hätten unzureichende Informationen zu dem Plan und insbesondere zum künftigen Netz geliefert.
- Angesichts der kontinuierlichen Umstrukturierungsanstrengungen der Wettbewerber von Air France sei der Plan, insbesondere die geplante (Personal-)Kosten- und Investitionssenkung, nicht ausreichend, um die wirtschaftliche Lebensfähigkeit innerhalb von drei Jahren wiederherzustellen. Ohnehin werde der Konzern nicht umstrukturieren dürfen, weil sich die französische Regierung ständig in die Unternehmensführung einschalte.
- Die Beihilfe sei dem Umstrukturierungsbedarf nicht angemessen und werde zu einer Überkapitalisierung des Konzerns führen, der somit im Vergleich zur Konkurrenz stark bevorteilt werde. Im übrigen benötige der Konzern einen solch hohen Beihilfebetrug gar nicht, da er seine Umstrukturierung durch den Verkauf von nicht zum Kernbereich zählenden Vermögenswerten (z. B. Meridien und Servair), durch die Reduzierung seiner Beteiligung an anderen Gesellschaften (Sabena), durch die Zurückstellung von Flotteninvestitionen oder durch die Aufgabe unrentabler Strecken selbst finanzieren könnte.

- Die Voraussetzungen für eine Freistellung gemäß Artikel 92 Absatz 3 Buchstabe c) seien nicht erfüllt, da die Bewertung, inwieweit die Beihilfe mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar ist, aus Gemeinschaftsicht erfolgen müsse. Die Gemeinschaft müsse dabei die Entwicklung des gesamten Wirtschaftszweiges und nicht lediglich die Entwicklung des Beihilfeempfängers berücksichtigen.
 - Die Beihilfe werde stark wettbewerbsverzerrende Wirkungen zeitigen und die Handelsbedingungen in einem dem gemeinsamen Interesse zuwiderlaufenden Maße beeinträchtigen, da die Schwierigkeiten des Air-France-Konzerns auf dessen Konkurrenten abgewälzt würden. Die französische Regierung dürfe dem Air-France-Konzern keine Vorzugsbehandlung zuteil werden lassen bzw. die Wettbewerber nicht länger insbesondere im Zusammenhang mit der Mehrfachbenennung und mit dem Zugang zu Flughafeneinrichtungen (z. B. in Orly-West) benachteiligen. Der Konzern dürfe seine Kapazitäten nicht aufstocken und seine Tarife nicht unter den Gestehungskosten festlegen; auf bestimmten innereuropäischen, hart umkämpften Strecken und auf bestimmten außereuropäischen Strecken (z. B. französische Antillen) solle die Kapazität des Air-France-Konzerns begrenzt und der Konzern nicht die Preisführerschaft übernehmen dürfen. Ferner solle der französische Inlandsmarkt, insbesondere vor dem Hintergrund der beiden Kommissionsentscheidungen vom 27. April 1994 über den Zugang zum Flughafen Paris-Orly, für den Wettbewerb geöffnet werden.
 - Falls die Kommission die Beihilfe als mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar einstuft, müsse der Air-France-Konzern daran gehindert werden, Anteile an anderen Luftverkehrsunternehmen zu erwerben; außerdem müsse die Beihilfe die letzte zugunsten des Konzerns sein.
 - Die Kommission müsse die „kommerziellen Gründe“ definieren, die ein staatliches Eingreifen in die Unternehmensführung rechtfertigen könnten.
 - Erforderlich sei eine strenge Kontrolle, und die Zahlung der übrigen Beihilfetranchen müsse an das Erreichen bestimmter Ziele geknüpft werden.
- 50 % beteiligt ist — mit Ausnahme von Air Inter —, zu verstehen.
1. Die französischen Behörden versichern, daß die gesamte Beihilfe ausschließlich Air France zugute kommt. Um einen Transfer der Beihilfe an Air Inter auszuschließen, wird bis 31. 12. 1994 eine Holding gegründet, die an den Fluggesellschaften Air France und Air Inter Mehrheitsbeteiligungen halten wird. Die französische Regierung versichert außerdem, daß zwischen den Unternehmen des Konzerns weder vor noch nach der tatsächlichen Gründung der Holding finanzielle Transfers stattfinden werden, die den Rahmen normaler geschäftlicher Beziehungen sprengen. Alle Dienstleistungen und Veräußerungen zwischen den Gesellschaften werden daher zu marktüblichen Preisen erfolgen (unter anderem Wartung, Bodenabfertigungsdienste, computergestützte Reservierungs- und sonstige Systeme, Programmaufstellung, Vertretung in anderen Ländern); keinesfalls wird Air France Air Inter Vorzugstarife einräumen.
 2. Die französische Regierung bekräftigt ihre Absicht, Air France zu privatisieren. Der Privatisierungsprozeß wird eingeleitet, sobald sich die wirtschaftliche und finanzielle Lage des Unternehmens entsprechend dem Plan wieder normalisiert hat. Der Beschluß, Air France effektiv aus dem öffentlichen in den privaten Sektor zu überführen, wird auch unter Berücksichtigung der Lage auf den Kapitalmärkten gefaßt werden, so daß dieser Verkauf von Aktiva nicht zum Schaden des Staatsvermögens erfolgt.
 3. Die französische Regierung teilt der Kommission mit, daß sich dank der Beratungen, die seit dem 11. April 1994 über die Einzelheiten der Anwendung des Plans geführt werden, und angesichts der Verhandlungen mit den Vertretungen des Boden- und des fliegenden Personals alle in dem Umstrukturierungsplan enthaltenen Maßnahmen werden durchführen lassen.

Anzumerken ist insbesondere, daß die Rahmenvereinbarung, die am 31. März 1994 zunächst von sechs Gewerkschaften und am 6. April 1994 dann von einer siebten Gewerkschaft unterzeichnet worden ist, am 9. Juni 1994 auch die Zustimmung der drei Berufsverbände des fliegenden technischen Personals gefunden hat.

In diesem Zusammenhang bekräftigt die französische Regierung, daß Air France die vollständige Durchführung des Plans in seiner der Europäischen Kommission am 18. März 1994 übermittelten Fassung fortsetzen wird; dies gilt insbesondere für die Produktivitätsvorgaben in der dreijährigen Laufzeit des Umstrukturierungsprogramms:

1994 : 1 556 200 ERPK je Beschäftigten,
 1995 : 1 725 500 ERPK je Beschäftigten,
 1996 : 1 829 200 ERPK je Beschäftigten.

Die französischen Behörden geben außerdem folgende Zusagen:

V

In Beantwortung des Schreibens, mit dem die Kommission die französischen Behörden von der Einleitung des Verfahrens nach Artikel 93 Absatz 2 unterrichtetete, gingen letztere insbesondere auf den Plan und die Neufinanzierung von AF ein. Ein Schreiben der französischen Regierung vom 14. Juli 1994 enthielt weitere Erläuterungen und Zusicherungen:

Die von den französischen Behörden in diesem Schreiben eingegangenen Verpflichtungen betreffen Air France.

„Unter Air France sind die Compagnie Nationale Air France und alle Gesellschaften, an denen sie mit mehr als

4. Sie werden gegenüber Air France ein normales Aktionärsverhalten an den Tag legen, eine Unternehmensführung nach rein kommerziellen Grundsätzen zulassen und sich in das Management außer aus Gründen, die mit ihrem Status als Aktionär in Verbindung stehen, nicht einmischen.
 5. Sie werden Air France während der Laufzeit des Umstrukturierungsprogramms weder weitere Zuwendungen noch weitere Beihilfen gewähren (vorbehaltlich eventueller Ausgleichsleistungen für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen gemäß Artikel 4 der Verordnung (EWG) Nr. 2408/92).
 6. Die Beihilfe wird von Air France während der Laufzeit des Programms ausschließlich zu Umstrukturierungszwecken und nicht zum Erwerb neuer Anteile an anderen Luftverkehrsunternehmen verwendet werden.
 7. Die Zahlung der zweiten und dritten Tranche der Kapitalerhöhung wird von der effektiven Umsetzung des Plans und von der Erreichung der prognostizierten Ergebnisse (insbesondere hinsichtlich der Betriebsergebnisse und der in ERPK je Beschäftigten ausgedrückten Produktivitätskennziffern) abhängig gemacht.
 8. Der Kommission wird spätestens acht Wochen vor der Freigabe der zweiten und dritten Beihilfetranche in den Jahren 1995 bzw. 1996 ein Bericht über den Fortgang des Umstrukturierungsprogramms sowie über die wirtschaftliche und finanzielle Lage von Air France vorgelegt.
 9. Die Kommission darf, wenn sie dies für notwendig hält, unter Berücksichtigung unter anderem der Entwicklung des wirtschaftlichen Umfeldes und des Marktes die ordnungsgemäße Durchführung des Plans sowie die Einhaltung der an die Genehmigung der Beihilfe geknüpften Bedingungen durch unabhängige Sachverständige, die die Kommission zusammen mit der französischen Regierung auswählt, überprüfen lassen.
 10. Die Zahl der von Air France betriebenen Flugzeuge wird während der Laufzeit des Plans nicht auf mehr als 146 erhöht.
 11. Das Sitzplatzangebot von Air France steigt während der Laufzeit des Plans auf den folgenden Strecken nicht über das 1993 erreichte Niveau :
 - Paris—Europäischer Wirtschaftsraum (7,045 Milliarden ASK);
 - übriges Frankreich—Europäischer Wirtschaftsraum (1,4134 Milliarden ASK).
 12. Air France wird während der Laufzeit des Plans keine Praktiken anwenden, die darin bestehen, für gleichwertige Leistungen auf Verbindungen innerhalb des Europäischen Wirtschaftsraums niedrigere Tarife als ihre Konkurrenten anzubieten.
 13. Air France wird bei den Verkehrsrechten keine Vorzugsbehandlung zuteil.
 14. Air France wird während der Laufzeit des Plans zwischen Frankreich und den übrigen Ländern des Europäischen Wirtschaftsraums nicht mehr Linienverbindungen betreiben als im Jahr 1993 (89 Linienverbindungen).
 15. Während der Laufzeit des Plans wird das Angebot von Air Charter auf dem Stand von 1993 eingefroren (3 047 Sitzplätze und 17 Flugzeuge); jährliche Angebotsaufstockungen entsprechend der Marktzuwachsrates sind jedoch möglich.
 16. Bei der Übertragung von Sachwerten bzw. der Erbringung von Dienstleistungen durch Air France an Air Charter werden marktübliche Preise zugrunde gelegt.
 17. Air France wird unter den für sie günstigsten finanziellen, kommerziellen und rechtlichen Bedingungen vor Jahresende ihren Anteil an dem Hotelunternehmen Meridien verkaufen.“
- Mit Schreiben vom 18. Juli 1994 machte die französische Regierung noch zwei weitere Zusagen :
18. „Entsprechend der Kommissionsentscheidung vom 27. April 1994 betreffend die Eröffnung der Strecke Orly—London wird die französische Regierung die Regeln für die Aufteilung des Verkehrs auf das Pariser Flughafensystem in Zusammenarbeit mit der Flughafengesellschaft Aéroports de Paris so bald wie möglich ändern.

19. Die französische Regierung wird dafür Sorge tragen, daß die von der Flughafengesellschaft Aéroports de Paris durchgeführten Umbauarbeiten an den zwei Abfertigungsgebäuden in Orly und eine eventuelle Saturierung eines dieser Abfertigungsgebäude die Wettbewerbsverhältnisse nicht zu Ungunsten der den Flughafen Orly anfliegenden Gesellschaften verfälschen.“

VI

In Artikel 92 Absatz 1 des Vertrages und in Artikel 61 Absatz 1 des EWR-Abkommens ist festgelegt, daß staatliche oder aus staatlichen Mitteln gewährte Beihilfen gleich welcher Art, die durch die Begünstigung bestimmter Unternehmen oder Produktionszweige den Wettbewerb verfälschen oder zu verfälschen drohen, mit dem Gemeinsamen Markt bzw. dem Abkommen unvereinbar sind, soweit sie den Handel zwischen Mitgliedstaaten bzw. Vertragsparteien beeinträchtigen.

Sowohl im Vertrag von Rom als auch im EWR-Abkommen sind der Grundsatz der Neutralität der Eigentumsordnung in den verschiedenen Mitgliedstaaten (Artikel 222 EG-Vertrag und Artikel 125 EWR-Abkommen) und das Prinzip der Gleichheit zwischen öffentlichen und privaten Unternehmen niedergelegt. Auf dieser Grundlage dürfen öffentliche Körperschaften durch Maßnahmen der Kommission weder benachteiligt noch bevorzugt werden, wenn sie einem Unternehmen Kapital zuführen. Allerdings ist die Kommission verpflichtet, derartige Kapitalzufuhren zu prüfen, um einen eventuellen Verstoß der Mitgliedstaaten gegen die Vertragsbestimmungen über staatliche Beihilfen zu verhindern.

Bei der Prüfung der Frage, ob eine staatliche Beihilfe vorliegt, wird die Kommission das sogenannte Prinzip des marktwirtschaftlich handelnden Kapitalanlegers zugrunde legen. Danach liegt keine staatliche Beihilfe vor, wenn die Kapitalzufuhr unter Umständen erfolgt, unter denen auch ein privater Kapitalanleger in einer Marktwirtschaft normalerweise eine solche Entscheidung hätte treffen können⁽¹⁾.

Die Kommission ist der Ansicht, daß bei einem Erwerb von Anteilen an öffentlichen Unternehmen eine staatliche Beihilfe vorliegt, „wenn es unter Berücksichtigung der Finanzlage des Unternehmens, insbesondere der Struktur und des Ausmaßes der Verschuldung, nicht gerechtfertigt erscheint, innerhalb einer angemessenen Frist eine normale Rendite (in Form von Dividende oder Wertzuwachs) der angelegten Kapitalmittel zu erwarten“⁽²⁾. Im Hinblick auf das Prinzip des marktwirtschaftlich handelnden Kapitalanlegers hat der EuGH betont, daß das Verhalten eines privaten Kapitalanlegers, an dem das Anlageverhalten des Staates zu messen ist,

⁽¹⁾ Siehe Mitteilung der Kommission an die Mitgliedstaaten vom 17. September 1984 zu Beteiligungen der öffentlichen Hand am Kapital von Unternehmen, Bulletin EG 9-1984, und Gerichtshof der Europäischen Gemeinschaften, verbundene Rechtssachen 296/82 und 318/82, Königreich der Niederlande und Leeuwarder Papierwarenfabrik BV gegen Kommission, Slg. 1985, Seite 809, Randnummer 17, Seite 823.

⁽²⁾ Mitteilung an die Mitgliedstaaten zu Beteiligungen der öffentlichen Hand am Kapital von Unternehmen, Bulletin EG 9-1984.

zumindest das einer privaten Holding oder eines privaten Konzerns sein muß, der eine strukturelle, globale oder sektorale Politik verfolgt und sich von langfristigen Gewinnaussichten leiten läßt⁽³⁾. Macht das Unternehmen Verlust, so würde ein langfristig denkender Kapitalanleger seine Entscheidung auf einen durchdachten Umstrukturierungsplan stützen. Die Kommission hat die französische Regierung zur erwarteten Investitionsrendite befragt. Die französische Regierung gibt an, daß der Beschluß einer Kapitalerhöhung bei Air France ein vernünftiges Konzept des Mehrheitseigners reflektiert und aus finanzieller Sicht besser ist als eine Liquidation des Unternehmens. Sie führt weiter aus, daß die Kosten einer solchen Liquidation, unter Berücksichtigung der großen sozialen Belastungen, der hohen Darlehen und des geringen Liquidationswertes des Betriebsvermögens der Gesellschaft, etwa 30 Milliarden ffrs betragen und somit über der Kapitalzufuhr in Höhe von 20 Milliarden ffrs liegen würden.

Die französische Regierung hat allerdings keine Angaben dazu gemacht, auf welchen Basisdaten und auf welcher Berechnungsmethode dieser Betrag von 30 Milliarden ffrs beruht. Ebenso wenig wurde gesagt, ob der Liquidationswert der Gesellschaft (der unmittelbar realisierbare Wert des Betriebsvermögens abzüglich aller rechtlichen Verpflichtungen) tatsächlich negativ ist oder gar bei minus 30 Milliarden ffrs liegt. In diesem Zusammenhang muß darauf hingewiesen werden, daß ein Aktionär bei der Liquidation einer Aktiengesellschaft normalerweise nicht dazu verpflichtet ist, mehr zu zahlen, als er gezeichnet hat. In jedem Fall ist die Kommission der Auffassung, daß ein vernünftiger privater Kapitalanleger angesichts der hohen Schulden, des negativen Cash-flow und der fortgesetzt hohen Verluste von AF sowie unter Berücksichtigung der geringen Gewinnaussichten innerhalb der gesamten Branche auch langfristig keine angemessene Kapitalrendite erwarten könnte. Ebenso erscheint es äußerst unwahrscheinlich, daß Air France, deren erstes positives Betriebsergebnis den Prognosen der Berater zufolge 1996 mit 400 Millionen ffrs zu erwarten ist, ausreichend hohe Erträge erwirtschaften wird, um die finanziellen Aufwendungen der Regierung zu kompensieren.

Die Kommission ist daher der Auffassung, daß die angemeldete Kapitalzufuhr zugunsten von Air France eine staatliche Beihilfe darstellt.

Unter Berücksichtigung des großen Europa-Netzes von Air France und des starken Wettbewerbs auf den meisten von Air France bedienten Routen verzerrt die Beihilfe den Wettbewerb innerhalb des EWR. Wegen des internationalen Charakters der zivilen Luftfahrtindustrie beeinträchtigt sie außerdem den Handel zwischen den EWR-Ländern.

Die Kommission ist daher der Auffassung, daß die geplante Kapitalzufuhr zugunsten von Air France eine Beihilfe gemäß Artikel 92 Absatz 1 des Vertrages und Artikel 61 Absatzes 1 des EWR-Abkommens ist.

⁽³⁾ Siehe Rechtssache 305/89, Italienische Republik gegen Kommission, Slg. 1991, S. 1603, Randnummer 24, S. 1641.

Angesichts der gegenwärtigen Struktur des Air-France-Konzerns dürfte die Erhöhung des Kapitals des Mutterunternehmens (AF) als Beihilfe zugunsten des gesamten Konzerns einzustufen sein. Aufgrund der von den französischen Behörden erteilten Informationen über die künftige Struktur des Konzerns und aufgrund der Zusicherung Nr. 1, daß die Beihilfe nicht auch Air Inter zugute kommen werde, betrachtet die Kommission jedoch nur AF und ihre Tochtergesellschaften, einschließlich Air Charter, als Beihilfeempfänger (siehe Punkt 4).

Die Kommission kann die Beihilfe für Air France nicht gemäß Artikel 92 Absatz 2 des Vertrages bzw. Artikel 61 Absatz 2 des EWR-Abkommens als mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar ansehen, da die Beihilfe keine der Bedingungen dieser Artikel erfüllt.

In Artikel 92 Absatz 3 des Vertrages und in Artikel 61 Absatz 3 des EWR-Abkommens sind die Arten von Beihilfen aufgeführt, die als mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar angesehen werden können.

Eine Ausnahme kann nach Artikel 92 Absatz 3 Buchstaben a) und c) des Vertrages bzw. Artikel 61 Absatz 3 Buchstaben a) und c) des EWR-Abkommens für Beihilfen gemacht werden, die zur Förderung der wirtschaftlichen Entwicklung bestimmter Gebiete dienen. Die Beihilfe für Air France dürfte nicht hierunter fallen, weil sie keine Regionalhilfe ist, und die französischen Behörden haben für die geplante Beihilfe auch keine regionalpolitischen Argumente geltend gemacht.

Die Beihilfe ist auch nicht zur Förderung eines wichtigen Vorhabens von gemeinsamem europäischen Interesse gemäß Artikel 92 Absatz 3 Buchstabe b) des Vertrages und Artikel 61 Absatz 3 Buchstabe b) des EWR-Abkommens gedacht und soll auch keine beträchtliche Störung im französischen Wirtschaftsleben beheben. Zudem haben die französischen Behörden diese Ausnahmebestimmung auch nicht geltend gemacht.

Gemäß Artikel 92 Absatz 3 Buchstabe c) des Vertrages und Artikel 61 Absatz 3 Buchstabe c) des EWR-Abkommens, wonach „für Beihilfen zur Förderung der Entwicklung gewisser Wirtschaftszweige“ eine Ausnahme möglich ist, kann die Kommission Umstrukturierungshilfen als mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar ansehen, wenn sie eine Reihe von Bedingungen erfüllen⁽¹⁾.

Diese Bedingungen müssen im Zusammenhang mit den beiden Grundsätzen von Artikel 92 Absatz 3 Buchstabe c) des Vertrages bzw. Artikel 61 Absatz 3 Buchstabe c) des EWR-Abkommens gesehen werden: Die Beihilfe muß aus der Sicht der Gemeinschaft für die Entwicklung eines Wirtschaftszweigs notwendig sein und darf nicht die Handelsbedingungen in einer Weise verändern, die dem gemeinsamen Interesse zuwiderläuft⁽²⁾.

Diese Kriterien sind für einen Wirtschaftszweig (in diesem Fall die Zivilluftfahrt) im Memorandum Nr. 2 dahin gehend interpretiert worden, daß die Kommission in gewissen Fällen nach Artikel 92 entscheiden kann, daß

eine Beihilfe für ein einzelnes Luftfahrtunternehmen, das sich in ersten finanziellen Schwierigkeiten befindet, gewährt werden darf, wenn folgende Voraussetzungen gegeben sind:

- a) Die Beihilfe muß Teil eines von der Kommission genehmigten Umstrukturierungsprogramms mit gezielten Maßnahmen zur Wiederherstellung der finanziellen Leistungs- und Wettbewerbsfähigkeit der Gesellschaft innerhalb eines angemessenen Zeitraums sein.
- b) Durch die Beihilfe dürfen die Schwierigkeiten eines Mitgliedstaats nicht der übrigen Gemeinschaft aufgebürdet werden.
- c) Die Beihilfe muß so strukturiert sein, daß sie transparent ist und ihre Auswirkungen überprüft werden können.

Um festzustellen, ob die Beihilfe mit dem Gemeinsamen Markt zu vereinbaren ist, prüfte die Kommission, ob die Voraussetzungen gemäß Artikel 92 Absatz 3 Buchstabe c) des Vertrages bzw. Artikel 61 Absatz 3 Buchstabe c) des EWR-Abkommens erfüllt sind:

1. Hierzu untersuchte die Kommission zunächst die gegenwärtige Lage im zivilen Luftfahrtgewerbe.

Im ersten Halbjahr 1994 hat sich die Luftfahrtindustrie offensichtlich von der wirtschaftlichen Krise erholt, die mit dem Golfkrieg in der zweiten Hälfte 1990 eingesetzt hatte. Im Passagierverkehr waren 1992 und 1993 Zuwächse von 14 bzw. 9 % zu verzeichnen (Quelle: AEA). Dieser deutliche Aufwärtstrend setzte sich in den Monaten Januar bis Mai 1994 fort: Das Passagieraufkommen lag um 9,1, 9,9, 14,1, 5,9 bzw. 6,1 % über dem Aufkommen im vergleichbaren Vorjahreszeitraum. Obwohl die Gesamtwachsraten im April und im Mai hinter denen im ersten Quartal des Jahres zurückblieben, konnte im innereuropäischen Verkehr (mit 8,8 % im Mai) ein gleichbleibend starkes Wachstum im Vergleich zum entsprechenden Vorjahresmonat verzeichnet werden. Trotz alledem fliegen einige europäische Luftfahrtunternehmen Verluste ein. Einer der Hauptgründe ist die weltweite Rezession, die die Auswirkungen der Golfkrise noch verstärkt hat und die für den auf gesamtwirtschaftliche Veränderungen besonders empfindlich reagierenden Luftverkehrssektor deutlich spürbare Folgen hatte. Viele Passagiere, die üblicherweise in der hohen Erträge abwerfenden Business Class reisen, wechseln in günstigere Tarifklassen, was zu dem schlechten finanziellen Abschneiden der Fluggesellschaften noch beiträgt. Hinzu kommen Luftfahrzeuginvestitionen, die Ende der 80er Jahre auf der Grundlage optimistischer kommerzieller Programme getätigt wurden. Die Auslieferung dieser Flugzeuge hat Überkapazitäten geschaffen, da dem deutlichen Angebotszuwachs keine entsprechend gestiegene Nachfrage gegenübersteht. Der Ladefaktor ist bei vielen Fluggesellschaften noch zu niedrig, um einen kommerziell lebensfähigen Betrieb sicherzustellen; um ihre Flugzeuge auszulasten, müssen die Fluggesellschaften deshalb sogar in der Wintersaison Sondertarife anbieten.

⁽¹⁾ Achter Bericht über die Wettbewerbspolitik, Randnummer 176.

⁽²⁾ EuGH vom 17. September 1980 in der Rechtssache 730/79, Philip Morris gegen Kommission, Slg. 1980, S. 2671.

Die Aussichten für das europäische Luftverkehrsgewerbe sind mittelfristig (1994/97) jedoch recht positiv. (Laut IATA-Jahresbericht 1993 ist mit einem jährlichen Verkehrszuwachs von 6 % zu rechnen.) Vor diesem Hintergrund dürften Überkapazitäten nur von begrenzter Dauer und bis 1995 überwunden sein. (Siehe auch Mitteilung der Kommission „Die Zivilluftfahrt in Europa auf dem Weg in die Zukunft“, KOM(94) 218 endg., S. 7.) Auch der stetige Anstieg bei den Ladefaktoren in den ersten Monaten des Jahres 1994 (im April und Mai lagen sie bei 65,2 bzw. 65,7 %) bestätigt diese Entwicklung.

Die Kommission ist zusammenfassend der Ansicht, daß der europäische Luftverkehrsmarkt nicht in einer strukturellen, durch Überkapazitäten gekennzeichneten Krise steckt und daß deshalb auch keine generellen Kapazitätskürzungen erforderlich sind.

2. Die Kommission unternahm des weiteren eine Bewertung der Tragfähigkeit des „Plans“.

Die fragliche Beihilfe dient der Finanzierung der Durchführung des Plans sowie der finanziellen Neuordnung von Air France. In der Mitteilung betreffend die Eröffnung des Verfahrens nach Artikel 93 Absatz 2 wertete die Kommission den Umstand, daß der Plan einzig und allein die Fluggesellschaft Air France betraf und die wirtschaftliche Lage und Zukunft des Gesamtkonzerns oder zumindest der wichtigsten Tochtergesellschaften außer acht ließ, angesichts der gegenwärtigen Struktur des Air-France-Konzerns als einen Schwachpunkt. Die Kommission benötigte daher weitere Informationen über die Strategien und Pläne für die wichtigsten Tochterunternehmen.

Im Laufe des Verfahrens haben die französischen Behörden die Kommission davon unterrichtet, daß sie bis 31. Dezember 1994 ein Holding-Unternehmen gründen werden, das Mehrheitsaktionär bei Air France (und ihren Tochterunternehmen) sowie bei Air Inter werden wird⁽¹⁾. Außerdem sollen sämtliche Kapitaltransfers zwischen den beiden Gesellschaften zu marktüblichen Bedingungen erfolgen. Die Kommission betont, daß es im Zuge dieser Umorganisation als Gegenleistung für die Übertragung von Air-Inter-Anteilen von der Air France an die Holding keine Transfers staatlicher Mittel geben darf.

Darüber hinaus haben die französischen Behörden erklärt, daß Air France in Kürze ihre wichtigsten Tochtergesellschaften (z. B. die Meridien-Hotelkette) abstoßen werde, um so zur Finanzierung des Umstrukturierungsplans beizutragen und sich auf den Kernbereich — nämlich das Luftverkehrsgeschäft — zu konzentrieren. Nachdem es diesbezügliche Anmerkungen gegeben hat, begrüßt die Kommission die von den französischen Behörden gemachte Zusage, daß Air France ihren Anteil an Meridien noch vor dem 31. Dezember 1994 zu den für die Fluggesellschaften günstigsten finanziellen, kommerziellen und rechtlichen Bedingungen verkaufen wird (Zusicherung Nr.

17). Dadurch, daß die französische Regierung beschlossen hat, daß Air France Meridien zum höchstmöglichen Preis verkaufen wird, verringert sich der Rekapitalisierungsbedarf für den Staat.

In diesem Zusammenhang nimmt die Kommission mit Genugtuung zur Kenntnis, daß, abgesehen von den geplanten Verkäufen, keine weiteren, nicht zum Kernbereich zählenden Vermögenswerte mehr zu veräußern sind, mit denen nennenswerte Geldbeträge aufgebracht werden könnten.

Was die für die Flotteninvestitionen notwendigen Mittel anbelangt, so nimmt die Kommission zur Kenntnis, daß bestimmte Flugzeugbestellungen zurückgestellt worden sind. Die Aufträge sind im übrigen bereits um 21 % verringert worden, und es werden nach wie vor Anstrengungen unternommen, um die Bestellungen den Gegebenheiten weiter anzupassen. Das Durchschnittsalter der Flotte wird sich somit bis zum Ende des Umstrukturierungszeitraums von rund 7,9 auf rund 9,3 Jahre erhöhen. Eine erneute Zurückstellung von Investitionen in Fluggerät würde eine weitere Verschlechterung dieses Wertes bedeuten, was die Wettbewerbsfähigkeit von Air France beeinträchtigen und die Erfolgsaussichten der Umstrukturierung schmälern könnte.

Die von den französischen Behörden bereitgestellten Informationen entkräften die Bedenken, die die Kommission bei der Einleitung des Verfahrens geäußert hat. Die künftige Struktur von Air France und die Erläuterungen, die zur Veräußerung der wichtigsten nicht zum Kernbereich gehörigen Vermögenswerte gegeben wurden, beweisen die Kohärenz des Plans. Beides untermauert die künftige Unternehmensstrategie, die auf die Lösung der Probleme der Fluggesellschaft abzielen wird.

Die Durchführbarkeit des Plans wird von der Kommission folgendermaßen bewertet: Der Plan enthält eine Reihe von Maßnahmen, die echte Anstrengungen zu einer Umstrukturierung der Fluggesellschaft darstellen. Insbesondere erkennt die Kommission die großen Anstrengungen an, die die Unternehmensleitung von Air France zur Entwicklung eines tragfähigen Programms, gerade auch im sozialen Bereich, unternommen hat. Löhne und Gehälter werden während des Umstrukturierungszeitraums eingefroren; 1994 und, je nach der wirtschaftlichen Lage von Air France, vielleicht auch 1995 und 1996 wird es einen Beförderungsstopp geben. Die Arbeitszeit soll besser genutzt und bis zu dem gesetzlich zulässigen Maß ausgedehnt werden. Darüber hinaus wird Air France zum Ausgleich von Lohnkürzungen Aktien an die Belegschaft ausgeben. Das betroffene Personal hat das Programm in einer Abstimmung gebilligt. Aufgrund der Auskünfte, die die französischen Behörden zur Billigung des Plans durch die Gewerkschaften erteilt haben, ist die Kommission inzwischen davon überzeugt, daß die im Plan vorgesehenen sozialen Maßnahmen in vollem Umfang angenommen werden können und sich der Umstrukturierungsplan insgesamt erfolgreich umsetzen läßt.

⁽¹⁾ Die Compagnie Nationale Air France und ihre Tochterunternehmen werden nachstehend als „Air France“ bezeichnet.

Zu den Stärken des Plans zählt zweifellos die geplante Umstrukturierung der Fluggesellschaft (Aufbau von Profit-Centern, Straffung der Unternehmenshierarchie), mit der das Unternehmen von Grund auf rationalisiert werden soll.

Dank dem im Plan vorgesehenen Produktivitätssteigerungen wird Air France, verglichen mit anderen europäischen Fluggesellschaften, „guter Durchschnitt“ sein. Die Kommission stützt sich bei ihrer Analyse auf eine Gegenüberstellung der in ERPK/Beschäftigter ausgedrückten Effizienzindikatoren verschiedener Fluggesellschaften. ERPK (Equivalent Revenue Passenger Kilometre) ist ein aus verkauften Passagier- und verkauften Tonnenkilometern zusammengesetzter Wert (der auf der Grundlage 1 tkm = 3,5 pkm so umgerechnet wird, daß er mit dem Passenger Revenue Yield vergleichbar ist). Mit Hilfe dieses Indikators läßt sich die Nachfrage nach den Passage- und Frachtleistungen einer Fluggesellschaft vollständiger darstellen; dies gilt insbesondere, wenn der Luftfrachtbereich, wie dies bei Air France der Fall ist, breiten Raum einnimmt. Gleichzeitig lassen sich an diesem Indikator Verbesserungen bei den Schwachpunkten von Air France — niedriger Ladefaktor und zu dünnes Netz — ablesen. (Letzteres wäre nicht möglich, wenn die Effizienzvorgabe auf dem in ASK (verfügbare Sitzplatzkilometer) ausgedrückten Angebot beruhen würde.)

Die Produktivität von Air France wird sich während des Umstrukturierungszeitraums um 33,3 % erhöhen (von 1,372 Millionen (1993) auf 1,829 Millionen ERPK (1996)).

Diese von Air France für 1996 angestrebten Werte liegen über den voraussichtlichen Durchschnittswerten der sieben anderen großen europäischen Fluggesellschaften (Lufthansa, British Airways, KLM, Alitalia, Iberia, SAS, Swissair), die im Mittel 1,807 Millionen ERPK erreichen werden. Dies verdient, besonders erwähnt zu werden, weil der Durchschnittswert der genannten Fluggesellschaften 1993 mit 1,547 Millionen ERPK über dem von Air France erzielten Wert (1,372 Millionen ERPK) lag.

Die Kommission ist der Ansicht, daß sich die wirtschaftliche und finanzielle Leistungsfähigkeit von Air France, dem größten französischen und einem der drei großen europäischen Luftverkehrsunternehmen, wiederherstellen lassen wird. Es sei daran erinnert, daß Air France bereits erfolgreich mit der Verwirklichung des Plans begonnen hat. Ende Mai 1994 erzielte Air France einen Rohertrag (excédant brut d'exploitation — EBE), der um 10 Millionen ffrs über dem prognostizierten Wert lag, und dies, obwohl die Erträge weiterhin recht niedrig waren.

Die Kommission nimmt im übrigen mit Genugtuung zur Kenntnis, daß Air France nach kaufmännischen Grundsätzen geführt werden soll (Zusicherung Nr. 4). Dies heißt, daß sich die französische Regierung als Mehrheitsaktionär von Air France so verhalten muß, wie es das kommerzielle Interesse der Fluggesellschaft erfordert. Im übrigen hat sich die französische Regie-

rung außer aus Gründen, die mit ihrer Rolle als Aktionär zusammenhängen, nicht in die Unternehmensführung einzuschalten. Hieraus ergibt sich, daß die französische Regierung Air France insbesondere hinsichtlich der Gewährung von Verkehrsrechten und der Inanspruchnahme von Flughafeneinrichtungen wie ein normales Unternehmen behandeln muß (siehe Zusicherung Nr. 13).

Eine wirkliche Umstrukturierung von Air France wird zur Entwicklung des europäischen Luftverkehrsgebietes beitragen, indem sie dessen Wettbewerbsposition im Luftfahrtbereich stärken wird, und liegt somit im gemeinsamen Interesse⁽¹⁾.

3. Die Kommission prüfte, ob die Beihilfe in einem angemessenen Verhältnis zum Umstrukturierungsbedarf steht.

Die französische Regierung hatte die Kommission von ihrer Absicht unterrichtet, Air France 20 Milliarden ffrs in einer Tranche von 10 Milliarden ffrs (1994) und zwei Tranchen von je 5 Milliarden ffrs (1995 und 1996) zuzuführen.

In ihrer Entscheidung zur Eröffnung des Verfahrens nach Artikel 93 Absatz 2 hatte die Kommission zu bedenken gegeben, daß die Beihilfe zu einer Überkapitalisierung der Fluggesellschaft führen könnte. Die Frage, wie hoch Air France verschuldet ist, hängt sehr davon ab, ob die von der Gesellschaft im Zeitraum 1991—1993 ausgegebenen Anleihen als Eigen- oder Fremdkapital eingestuft werden.

Air France hat in den zurückliegenden fünf Jahren folgende Anleihen ausgegeben:

- 1) ORA (obligations remboursables en actions — Obligationen, die in Aktien zu tilgen sind)

Dezember 1991	1 250 000 000 ffrs,
April 1993	749 996 536 ffrs.

Die Verzinsung umfaßt einen festverzinslichen Teil und einen variablen Teil, der sich nach der Ertragslage des Unternehmens richtet. Eine Umwandlung in Aktien kann ab 1. Juni 1993 beantragt werden. Spätestens am 1. Januar 2000 werden die ORA im Verhältnis eins zu eins in Aktien umgewandelt.

- 2) TSDI (titres subordonnés à durée indéterminée reconditionnés — nachrangige neukonditionierte Schuldverschreibungen mit unbestimmter Laufzeit)

Juni 1989	2 500 000 000 ffrs,
Mai 1992	2 600 000 000 ffrs.

Ein Teil des Anleihewertes wird bei einem Dritten („Trust“) in Form einer Nullcoupon-Anleihe plziert, die nach fünfzehn Jahren denselben Wert wie der Nominalbetrag der nicht getilgten Anleihen haben wird. Die Zeichner verpflichten sich, die TSDI nach fünfzehn Jahren an den Trust zu verkaufen. Die Verzinsung der TSDI endet nach fünfzehn Jahren.

⁽¹⁾ KOM(94) 218, a.a.O.

- 3) TSIP-BSA (titres subordonnés à intérêts progressifs assortis de bons de souscription d'action — nachrangige Schuldverschreibungen mit steigendem Zins und einem Zeichnungsrecht für Aktien)

April 1993 749 355 800 ffrs.

Allen Anleihen ist ein Coupon beigefügt, der auf Wunsch des Inhabers bis 1. Januar 2000 jederzeit in Aktien umgewandelt werden kann. Ab 1. Januar 2000 kann Air France die Anleihen tilgen. Die Verzinsung der Anleihen ist progressiv, um einen Anreiz dafür zu bieten, sie erst nach dem Jahr 2000 zu tilgen. Air France kann die Zinszahlung aussetzen, wenn der Konzern einen konsolidierten Verlust von über 30 % des Eigen- und Quasieigenkapitals macht. In diesem Fall wird die Zinszahlung zurückgestellt und bringt so eigene Zinsen ein.

Was die mögliche Überkapitalisierung von Air France und die finanzielle Charakteristik der von Air France emittierten Anleihen betrifft, so prüfte die Kommission zwei Gutachten von Lazard Frères und eines von Cabinet Constantin. In den Berichten von Lazard Frères, die sich mit den Auswirkungen der Beihilfe auf die Finanzkennziffern von Air France auseinandersetzen, wird die Notwendigkeit unterstrichen, nicht nur die Kapitalstrukturkennziffern (ratios de structure financière), sondern auch die Fähigkeit, Schulden zu bedienen (ratio de couverture des frais financière) und die Investitionsrendite (ratio de rentabilité des fonds propres) zu berücksichtigen. Die Kapitalstrukturdaten ergeben, daß Air France 1996 im Vergleich zu effizienteren Fluggesellschaften wie British Airways mehr als zufriedenstellend dastehen wird. Weniger günstig sieht es bei der Eigenkapitalrendite und beim Verhältnis zwischen Gewinn und Zinsaufwand aus; hier schneidet Air France schlechter ab als British Airways.

Das Papier von Cabinet Constantin betrifft die finanziellen Merkmale und die Einstufung der von Air France ausgegebenen ORA, TSDI und TSIP-BSA. Nach Ansicht dieses Consultant-Büros besteht eine zentrale Voraussetzung dafür, eine Anleihe als Eigenkapital einzustufen, darin, daß bei unzureichendem Gewinn keine Zinsen gezahlt werden müssen. Keine der Air-France-Anleihen erfüllt diese Bedingung vor ihrer Fälligkeit. Darüber hinaus wurden die TSDI „neukonditioniert“ (d. h. Air France wird sie im fünfzehnten Jahr nach der Ausgabe mit einer Nullcoupon-Anleihe zurückzahlen, die mit einem Teil des durch die TSDI aufgebrauchten Geldes erworben wurde. Im 15. Jahr wird der Wert der Nullcoupon-Anleihe dem Wert der gesamten TSDI-Emission entsprechen). Die TSDI werden jährlich abgeschrieben und am Ende des 15jährigen Zeitraums aus den Bilanzen von Air France verschwinden. Die TSDI sind folglich als in 15 Jahren zu tilgende Anleihen zu werten. Hingegen werden die TSIP-BSA (sofern die Marktbedingungen es dem Inhaber ermöglichen, sein Zeichnungsrecht

auszuüben) und die ORA zum entsprechenden Zeitpunkt zu Eigenkapital.

Zwischen Eigenkapital und Fremdkapital bestehen bezüglich der damit verbundenen Rechte erhebliche Unterschiede. Eigenkapitalinhaber dürfen die Restgewinne des Unternehmens unter sich aufteilen, wenn alle Forderungen (einschließlich der Zinsen auf Fremdkapital) erfüllt sind. Bei einem Konkurs des Unternehmens haben sie außerdem Anspruch auf das Restvermögen, sobald alle übrigen Gläubiger befriedigt worden sind. Ferner haben sie Stimmrecht bei Beschlüssen, die die Unternehmensleitung betreffen.

Demgegenüber erhalten Fremdkapitalinhaber eine im voraus festgesetzte Rendite (deren Höhe sich nach der Ertragslage des Unternehmens richten kann). Sie haben Anspruch auf Zinsen, ganz gleich, ob das Unternehmen genügend Gewinn macht oder nicht. Darüber hinaus werden sie bei einer Liquidation des Unternehmens bevorrechtigt abgefunden.

Artikel 248 Absatz 8 Buchstabe h) des französischen Dekrets vom 23. März 1967, das die Grundregeln für die Gestaltung von Unternehmensbilanzen enthält, liefert klare Hinweise für die Einstufung von Fremdkapital. Sinngemäß heißt es dort, daß Kapital, welches durch eine Anleiheemission aufgebracht wird, in der weder die Rückzahlung auf Initiative des Zeichners noch die Zahlung von Zinsen bei Verlust oder bei unzureichenden Gewinnen vorgesehen ist, in der Bilanz in der Spalte „Eigene Mittel“ auszuweisen ist. Im Umkehrschluß bedeutet dies, daß eine Anleihe, die auch ohne Gewinn einen Anspruch auf Zinszahlung begründet, nicht als Eigenkapital gelten kann.

Darüber hinaus schreibt Artikel 9 der Vierten EG-Richtlinie „über den Jahresabschluß von Gesellschaften bestimmter Rechtsformen“ vor, daß konvertible Anleihen in der Bilanz gesondert vom Eigenkapital des Unternehmens auszuweisen sind, und zwar unter dem Posten „Verbindlichkeiten“ Unterabschnitt 1 „Anleihen, davon konvertibel“.

Die Einstufung der von Air France emittierten Kapitalanleihen als Fremd- und nicht als Eigenkapital ist somit scheinbar korrekt. Indes erfordert eine transparente Gestaltung des Jahresabschlusses von Unternehmen zwar die Anwendung strenger Kriterien für die Rechnungslegung, doch läßt sich hierbei der nicht eindeutigen Natur der entsprechenden Kapitalinstrumente nicht voll Rechnung tragen.

Der bereits erwähnte Artikel 248 Absatz 8 Buchstabe h) des französischen Dekrets enthält Kriterien, die eine Einstufung bestimmter Kapitalinstrumente als Eigenkapital („fonds propres“) verbieten, sagt aber nichts über deren mögliche Behandlung als Quasieigenkapital („autres fonds propres“) aus. Dieser Zwischenform ist Artikel 13 des französischen Dekrets vom 29. November 1983 gewidmet. Um allerdings zu

vermeiden, daß es bei der Einstufung der Kapitalinstrumente zu Verwirrung mit dem Begriff Eigenkapital kommt, schlägt das Comité professionnel de doctrine comptable vor, den Begriff „autres dettes à caractéristiques particulières“ (sonstige Verbindlichkeiten mit besonderen Merkmalen) oder „titres non remboursables et assimilés“ (nicht rückzahlende und ähnliche Papiere) zu verwenden.

Dennoch könnte der Umstand, daß sowohl die ORA als auch die TSIP-BSA konvertibel sind, für eine Einstufung dieser Papiere als Quasieigenkapital sprechen, da eine implizite Vereinbarung besteht, daß der Zeichner die Anleihe zu einem in der Zukunft liegenden Zeitpunkt in Eigenkapital umwandeln wird. Bei den ORA muß dies im Verhältnis 1 : 1 geschehen. Bei den TSIP-BSA nimmt der Zeichner einen niedrigeren Zinssatz in Kauf, weil er hofft, daß der Kupon, der ihm das Recht zur Zeichnung von Aktien des Air-France-Konzerns zu einem bestimmten Satz verleiht, einen angemessenen Ausgleich bietet. Hätte der Zeichner nicht die Absicht, von dieser Umwandlungsmöglichkeit Gebrauch zu machen, wäre er nicht bereit gewesen, sein Kapital zu dem niedrigeren Zinssatz bereitzustellen.

Es steht außer Zweifel, daß die Zeichner der ORA-Anleihe sich voll und ganz darüber im klaren waren, daß ihre Anleihen mit der Zeit in Eigenkapital umgewandelt und nicht in irgendeiner anderen Form zurückgezahlt würden. Zur Berechnung der finanziellen Kennziffern und insbesondere des Verhältnisses Eigen- zu Fremdkapital ist es daher eher angebracht, die ORA als Quasieigenkapital einzustufen. Bei den TSIP-BSA besteht für den Zeichner hingegen keinerlei Verpflichtung zur Umwandlung, weswegen das Vorhandensein einer solchen Absicht hier auch weniger eindeutig festzustellen ist. Wenn die TSIP-BSA der einen oder der anderen Kategorie zugerechnet werden müßten, dann wohl eher dem Fremdkapital.

Dies gilt zweifelsfrei auch für die TSDI, bei denen eine Umwandlungsmöglichkeit nicht besteht.

Es sei daran erinnert, daß die Kommission im November 1993 das Verfahren nach Artikel 93 Absatz 2 bezüglich der von Air France im April 1993 emittierten ORA und TSIP-BSA durch CDC-P eingeleitet hat (ABl. Nr. C 334 vom 9. Dezember 1993). Die Kommission hat heute entschieden, diese Zeichnung, die der Kommission nicht vorschriftsgemäß mitgeteilt worden war, als Beihilfe zugunsten von Air France einzustufen. Die Beihilfe wurde unrechtmäßig gewährt und ist mit dem Gemeinsamen Markt sowie mit dem EWR-Abkommen nicht zu vereinbaren; sie muß daher zurückgezahlt werden.

— Da die Kapitalzufuhr durch CDC-P in Höhe von 748 Millionen ffrs (ORA) und 749 Millionen ffrs (TSIP-BSA) zurückzuzahlen ist und die entsprechenden Beträge deshalb zu gewöhnlichen Verbindlichkeiten werden und

— da die übrigen ORA im Wert von 1,250 Milliarden ffrs als Quasieigenkapital einzustufen sind,

ergibt sich für die Bilanz des Air-France-Konzerns Ende 1996 folgendes Bild :

Eigenkapital 17,4 + 1,25 (ORA) = 18,65
Milliarden ffrs,

Fremdkapital 22,1 - 1,25 (ORA) = 20,85
Milliarden ffrs ;

Verschuldungsgrad (Fremd-/Eigenkapital) = 1,12.

Dieser Wert liegt über dem Durchschnitt im zivilen Luftfahrtgewerbe, wo 1,5 als akzeptabler Wert gilt (siehe Accounting policies, disclosure and financial trends in the international airline industry, Erhebung der KPMG in Zusammenarbeit mit der IATA, S. 26, August 1992).

Grundsätzlich bieten sich Air France, abgesehen von der Beihilfe, drei Möglichkeiten, ihre finanzielle Lage aus eigener Kraft zu verbessern : Effizienzsteigerungen zur Verbesserung des Cash-flow, Zurückstellung von Flugzeugbestellungen und Verkauf von Vermögenswerten. Wie bereits erwähnt, erkennt die Kommission die Anstrengungen an, die Air France zur Verbesserung der Produktivität unternommen hat und mit deren Hilfe die Gesellschaft am Ende des Umstrukturierungszeitraums ein ausreichendes Effizienzniveau erreichen wird. Auch Bestellungen sind bereits aufgeschoben worden ; durch ein weiteres Abwarten würde sich das Durchschnittsalter der Flotte auf über zehn Jahre erhöhen, was für eine Fluggesellschaft, die ihre Wettbewerbsstärke wiedererlangen möchte, zu hoch sein dürfte. Was schließlich den Verkauf von Vermögenswerten anbelangt, so gibt es nur einige wenige Vermögenswerte, deren Verkauf nennenswerte Erlöse einbrächte ; zu nennen sind hier u. a. Meridien, Sabena und Air Inter. Die zwei letztgenannten bilden zentrale Bausteine im Luftverkehrsgeschäft von Air France. Der Verkauf der übrigen Vermögenswerte ist bereits im Plan vorgesehen. Dabei handelt es sich meist um kleine und/oder unrentable Teile des Vermögens, deren Verkauf den Umfang der Beihilfe nicht nennenswert senken würde. Die Höhe der Beihilfe erscheint somit im Verhältnis zu dem, was erforderlich ist, um Air France finanziell zu sanieren, nicht überzogen. Das zivile Luftfahrtgewerbe arbeitet mit geringen Gewinnspannen und ist kapitalintensiv. Vor diesem Hintergrund erscheint ein Verschuldungsgrad von 1,12 nicht als übervorsichtig. Hinzu kommt, daß Air France 1996 ein Zinsdeckungsverhältnis (Bruttogewinn vor Abschreibung und Leasinggebühren/ Zinsen und Gebühren aus Betriebsleasingverträgen) von 2,44 erzielen und damit nahe an den von ihren Konkurrenten (SAS, American Airlines, Swissair, Lufthansa, British Airways, KLM und Finnair) 1993 erreichten Wert von 2,42 herankommen wird. Dank der Rekapitalisierung wird Air France über eine angemessene Finanzstruktur verfügen, um Schulden mit einer ausreichenden Sicherheitsspanne bedienen und ohne staatliche Hilfe Kredite aufnehmen zu können.

Die Kommission gelangt daher zu dem Schluß, daß die Beihilfe sowohl notwendig als auch angemessen ist, um das Unternehmen in die Lage zu versetzen, seinen Umstrukturierungsplan erfolgreich durchzuführen und seine Leistungsfähigkeit zurückzuerlangen. Da die Beihilfe in drei Tranchen gezahlt werden soll, wird die Kommission die Durchführung des Plans einmal jährlich sorgfältig überprüfen und hierbei insbesondere die Entwicklung der finanziellen Lage von Air France u. a. nach dem Verkauf von Vermögensteilen berücksichtigen; gegebenenfalls kann die Kommission die zu zahlenden Beträge anpassen, um sicherzustellen, daß die Höhe der Beihilfe nach wie vor in einem angemessenen Verhältnis zu den Zielen des Plans steht.

4. Die Kommission prüfte, ob die Beihilfe den Handel in einem dem gemeinsamen Interesse zuwiderlaufenden Maße beeinträchtigt.

Bei Eröffnung des Verfahrens hat die Kommission erklärt, daß sie die Auswirkungen der Beihilfe auf die Wettbewerbsposition von Air France auf den internationalen und innerstaatlichen Strecken überprüfen müsse, auf denen Air France mit anderen europäischen Fluggesellschaften im Wettbewerb steht. Angesichts der gegenwärtigen Konzernstruktur hatte die Kommission vermutet, daß sich die Beihilfe an Air France indirekt auch zugunsten ihrer Tochtergesellschaften (insbesondere Air Inter und Air Charter) auswirken könnte.

Nun hat die französische Regierung aber, wie bereits erwähnt, zugesichert (Zusicherung Nr. 1), daß einzig Air France Begünstigte der Beihilfe sein wird und daß zu diesem Zweck ein Holding-Unternehmen geschaffen werden soll, das sowohl Air Inter als auch Air France kontrollieren wird. Alle finanziellen Transaktionen sowie alle Übertragungen von Sachwerten und alle Dienstleistungen zwischen den beiden Unternehmen werden sowohl vor als auch nach Gründung der Holding unter marktüblichen Bedingungen stattfinden. Für Air Inter werden keine Vorzugstarife gelten.

Die Kommission betrachtet diese Zusicherung als eine gewisse Garantie dafür, daß die Beihilfe keine Nebenwirkungen haben wird, da es Air France praktisch unmöglich gemacht wird, die Beihilfe zur Quersubventionierung von Air-Inter-Aktivitäten einzusetzen.

Aufgrund der Informationen über die künftige Struktur der Holding und der entsprechenden Zusicherung der französischen Behörden hat die Kommission ihre Analyse der Folgen der Beihilfe für den Handel auf den tatsächlich Begünstigten der Beihilfe, nämlich Air France, beschränkt. Damit die Beihilfe die Handelsbedingungen nicht in einer dem gemeinsamen Interesse zuwiderlaufenden Weise beeinträchtigt, darf sie nicht dazu verwendet werden, Preise zu unterbieten und somit Überkapazitäten zu verschleiern; in jedem

Fall darf die Kapazität höchstens parallel zum Marktzuwachs aufgestockt werden.

Im Verlauf des Verfahrens nach Artikel 93 Absatz 2 machte die französische Regierung folgende Zusicherungen:

- Air France wird die Zahl der von ihr betriebenen Flugzeuge auf nicht mehr als 146 erhöhen (Zusicherung Nr. 10).
- Air France wird ihr Angebot auf sämtlichen Strecken zwischen Paris und allen Zielorten innerhalb des EWR (außer in Frankreich) sowie auf sämtlichen Strecken zwischen den übrigen französischen Flughäfen und allen Zielorten innerhalb des EWR auf dem Stand von 1993 einfrieren. Air France darf ihr Angebot nur erhöhen, wenn das Verkehrsaufkommen zunimmt; die Angebotsaufstockung muß jedoch stets hinter dem Marktzuwachs zurückbleiben (Zusicherung Nr. 11).
- Air France darf auf den Strecken innerhalb des EWR nicht die Preisführerschaft übernehmen (Zusicherung Nr. 12). Die Kommission ist der Ansicht, daß diese Zusicherung (wonach Air France für gleichwertige Leistungen auf Verbindungen innerhalb des EWR keine niedrigeren Tarife als ihre Konkurrenten anbieten darf) es Air France unmöglich machen wird, sich innerhalb des EWR so zu verhalten, wie es ein preisführendes Unternehmen üblicherweise täte. Dies bedeutet, daß Air France bei ihren kommerziellen Entscheidungen die Hände in gewissem Maße gebunden sind und sie keine Tarife anbieten können, die unter den von ihren Wettbewerbern im allgemeinen angebotenen Tarifen liegen. In diesem Zusammenhang ist der Begriff „gleichwertige Leistungen“ im Hinblick auf die Merkmale des jeweiligen Produkts der Konkurrenten im weiten Sinne auszulegen.
- Air France wird zwischen Frankreich und den übrigen EWR-Ländern nicht mehr Linienverbindungen betreiben als im Jahr 1993 (Zusicherung Nr. 14).
- Air Charter wird ihr Angebot auf dem Stand von 1993 einfrieren; jährliche Angebotsaufstockungen entsprechend der Marktzuwachsrates sind jedoch möglich (Zusicherung Nr. 15).
- Bei der Übertragung bzw. der Erbringung von Dienstleistungen zwischen Air France und Air Charter werden marktübliche Preise zugrunde gelegt (Zusicherung Nr. 16).

Nach Auffassung der Kommission schränken diese Zusicherungen den Spielraum von Air France bei der Festlegung der Angebotskapazität und der Preise so sehr ein, daß die Beihilfe nicht dazu mißbraucht werden kann, die Schwierigkeiten dieser Fluggesellschaft auf ihre Wettbewerber zu verlagern. Aufgrund der Zusicherungen wird Air France auf den von ihr

innerhalb des EWR befliegenen Strecken keine aggressive Preispolitik verfolgen können. Im Einklang mit dem Plan hat Air France übrigens in den ersten vier Monaten des Jahres 1994 ihr Angebot auf dem europäischen Markt verkleinert (das Angebot von Air France ist gegenüber dem entsprechenden Vorjahreszeitraum um 6,4 % geschrumpft, während das der europäischen Fluggesellschaften durchschnittlich um 3,8 % gestiegen ist; bei British Airways beispielsweise um 5,7 % und bei KLM um 7,3 %). Aufgrund der Auflage, daß das Angebot von Air France hinter dem Marktzuwachs zurückbleiben muß, wird sich ihr Marktanteil innerhalb des EWR zugunsten ihrer Wettbewerber weiter verkleinern. Hierdurch ist ausgeschlossen, daß die Beihilfe den Handel in einem dem gemeinsamen Interesse zuwiderlaufenden Maße beeinträchtigen wird.

Dies gilt gleichermaßen für die Charteraktivitäten von Air France. Die Zusicherungen der französischen Regierung bezüglich Air Charter laufen darauf hinaus, daß Air France den Gelegenheitsverkehr ihres Tochterunternehmens Air Charter nicht quersubventionieren kann. In jedem Fall ist die Zusicherung, daß das Angebot von Air Charter nicht schneller steigen wird als das tatsächliche Verkehrsaufkommen, ausreichend, um die wettbewerbsverfälschenden Auswirkungen der Beihilfe auf dem europäischen Chartermarkt auszugleichen.

Bei ihrer Analyse der Auswirkungen der Beihilfe im EWR muß die Kommission dem Stand der Liberalisierung des Luftverkehrsgewerbes nach Verabschiedung des „Dritten Paketes“⁽¹⁾ Rechnung tragen.

Die Kommission ist der Meinung, daß die Aufhebung von Vorschriften, durch die Air France vor Wettbewerb geschützt wird, eine angemessene Gegenleistung für die Genehmigung der Beihilfe darstellt, die dem gemeinsamen Interesse gemäß Artikel 92 Absatz 3 Buchstabe c) des Vertrages bzw. Artikel 61 Absatz 3 Buchstabe c) des EWR-Abkommens dient⁽²⁾.

Die Kommission muß in diesem Zusammenhang prüfen, ob die negativen Auswirkungen der staatlichen Beihilfe nicht noch durch die Vergabe von Exklusivrechten an den Empfänger der Beihilfe oder dessen Vorzugsbehandlung verstärkt werden. Hierzu sind mehrere Aspekte zu untersuchen:

a) Am 27. April 1994 erließ die Kommission eine Entscheidung, mit der die gegenwärtige Regelung zur Aufteilung des Verkehrs innerhalb des Pariser Flughafensystems als nicht mit dem Dritten Luftverkehrspaket zu vereinbaren erklärt wird⁽³⁾. Das für die meisten Luftverkehrsunternehmen der Gemeinschaft geltende Landeverbot auf dem Flughafen Orly, das sich aus diesen Aufteilungsregeln ergab, verschaffte Air France einen Wettbewerbsvor-

teil. Diese Regeln müssen nun vor der Wintersaison 1994/95 so geändert werden, daß Air France keine Wettbewerbsvorteile mehr genießt, durch die die wettbewerbswidrigen Auswirkungen der Beihilfe zum Schaden des gemeinsamen Interesses noch verstärkt würden. In diesem Zusammenhang begrüßt die Kommission die Zusicherung der französischen Behörden, die Verkehrsaufteilungsregeln für das Pariser Flughafensystem gemäß der Kommissionsentscheidung vom 27. April 1994 zu ändern und so zu gestalten, daß diese Regeln nicht-diskriminierend, objektiv und kohärent sind (Zusicherung Nr. 18).

b) Der Pariser Flughafen Orly besteht aus zwei Abfertigungsgebäuden (Terminals): Orly-Süd für internationale und Orly-West für Inlandsflüge. Orly-Süd ist moderner und für den innerfranzösischen Verkehr besser ausgestattet als Orly-Süd. Im Mai 1994 hat die französische Regierung beschlossen, die Verkehrsaufteilung zwischen den beiden Terminals dahin gehend zu ändern, Orly-West ab 1. November 1995 dem Air-France-Konzern vorzubehalten und die anderen Fluggesellschaften, die zur Zeit in Orly-West untergebracht sind, nach Orly-Süd zu verlegen. Um den Erfordernissen des internationalen bzw. des nationalen Verkehrs zu genügen, müssen beide Terminals umgebaut werden. Diese Vorzugsbehandlung, von Air France verschafft dieser Fluggesellschaft einen Wettbewerbsvorteil gegenüber ihren Konkurrenten und ist für deren Kunden mit erheblichen Nachteilen verbunden. Die Kommission befürchtet, daß die Verlegung stattfinden wird, bevor Orly-Süd entsprechend umgebaut ist. Darüber hinaus sind die Expansionsmöglichkeiten in Orly-Süd sehr viel geringer als in Orly-West (die Kapazität von Orly-Süd beträgt derzeit 10 Millionen, die von Orly-West 20 Millionen Passagiere; im Jahr 1993 wurden in den beiden Terminals 9,5 bzw. 15,1 Millionen Passagiere abgefertigt). Die französischen Behörden sollten daher die Aufteilung der Fluggesellschaften auf die beiden Terminals rechtzeitig, d. h. bevor Orly-Süd tatsächlich saturiert ist, nochmals überprüfen.

Diese Bedenken werden freilich durch die Zusicherung der französischen Regierung entkräftet, daß die notwendigen Umbauarbeiten an den beiden Terminals von Orly und auch die mögliche Überlastung von Orly-Süd die Wettbewerbsbedingungen nicht zu Lasten der in Orly operierenden Fluggesellschaften verändern werden. Die Kommission interpretiert diese Zusicherung insbesondere dahin gehend, daß die Aktivitäten von Flugverkehrsunternehmen in Orly-Süd nicht beeinträchtigt werden und daß eine EWR-Fluggesellschaft, die gemäß den geänderten Verkehrsverteilungsregeln für das Pariser Flughafensystem Flugdienste von und nach Orly aufnehmen möchte, in ihrer Entwicklung nicht benachteiligt werden wird; dies gilt insbesondere, solange Orly-West noch über freie Kapazitäten verfügt.

⁽¹⁾ Verordnungen (EWG) Nr. 2407/92, (EWG) Nr. 2408/92 und (EWG) Nr. 2409/92 des Rates, ABl. Nr. L 240 vom 24. 8. 1992, S. 1, 8 und 15.

⁽²⁾ S. Entscheidung der Kommission in der Sache C15/94 (TAP); noch nicht veröffentlicht.

⁽³⁾ Entscheidung 94/290/EG der Kommission in der Sache VII/AMA/II/93 (TAT), Paris (Orly)-London, ABl. Nr. L 127 vom 19. 5. 1994, S. 22.

c) Die meisten Beteiligten, die im Rahmen des Verfahrens Stellung genommen haben, verweisen darauf, daß die wettbewerbswidrigen Auswirkungen der Beihilfe dadurch verstärkt würden, daß der französische Inlandsmarkt, insbesondere die Strecken Orly-Toulouse und Orly-Marseille, weiterhin für den Wettbewerb geschlossen blieben.

Hierzu ist anzumerken, daß die Kommission ebenfalls am 27. April 1994 entschieden hat⁽¹⁾, daß Frankreich den Luftverkehrsunternehmen der Gemeinschaft spätestens ab 27. Oktober 1994 die Ausübung von Verkehrsrechten auf den beiden genannten Strecken genehmigen muß. Der Umstand, daß die französische Regierung diese Entscheidung vor dem Europäischen Gerichtshof anfechtet, hat gemäß dem Vertrag keine aufschiebende Wirkung. Frankreich muß der Entscheidung somit spätestens am 27. Oktober 1994 nachkommen und ab diesem Zeitpunkt den hierum ersuchenden Flugverkehrsunternehmen der Gemeinschaft auf der Grundlage der Verordnung (EWG) Nr. 2408/92 Verkehrsrechte einräumen. Sollten diese Strecken bis zu jenem Zeitpunkt nicht eröffnet werden, können sich alle Interessenten vor den entsprechenden nationalen Behörden auf die unmittelbare Anwendbarkeit des Gemeinschaftsrechts berufen, um so ihr Recht auf Bedienung dieser Strecken ausüben zu können. Aufgrund der Vorrangstellung des Gemeinschaftsrechts sind einzelstaatliche Regeln, die die Ausübung von Grundrechten untersagen, ungültig. Diese grundlegenden Prinzipien des Gemeinschaftsrechts, deren Einhaltung die Kommission als Hüterin der Verträge zu überwachen hat, gelten für sämtliche Behörden, einschließlich Verwaltungsstellen, in einem Mitgliedstaat.

Die übrigen Bedenken, die die Kommission bei Eröffnung des Verfahrens nach Artikel 93 Absatz 2 geäußert hatte, werden durch die folgenden Zusicherungen der französischen Behörden entkräftet:

- Die französische Regierung wird sich außer aus kommerziellen Gründen nicht in die Unternehmensführung einmischen (Zusicherung Nr. 4).
- Die Beihilfe wird die letzte zugunsten von Air France sein (Zusicherung Nr. 5) und nicht zum Erwerb zusätzlicher Anteile an anderen Luftverkehrsunternehmen verwendet werden (Zusicherung Nr. 6).

Die Kommission hält dafür, daß die vorstehenden Überlegungen die durchaus gerechtfertigten Bedenken der Beteiligten bezüglich dieses wichtigen Aspektes ausräumen.

Auf die Beihilfe, die die französischen Behörden Air France in Form einer Kapitalerhöhung um 20 Milliarden ffrs gewähren wollen, kann somit unter der

Voraussetzung, daß bestimmte Zusagen eingehalten und mehrere Auflagen erfüllt werden, die Ausnahmeregelung gemäß Artikel 92 Absatz 3 Buchstabe c) des Vertrages und gemäß Artikel 61 Absatz 3 Buchstabe c) des EWR-Abkommens angewendet werden —

HAT FOLGENDE ENTSCHEIDUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Die Beihilfe, die der Fluggesellschaft Air France zu deren Umstrukturierung entsprechend dem Plan im Zeitraum 1994/96 in Form einer in drei Tranchen zu zahlenden Kapitalerhöhung von 20 Milliarden ffrs gewährt werden soll, ist gemäß Artikel 92 Absatz 3 Buchstabe c) des Vertrages und gemäß Artikel 61 Absatz 3 Buchstabe c) des EWR-Abkommens mit dem Gemeinsamen Markt bzw. dem EWR-Abkommen vereinbar, sofern die französische Regierung folgende Zusicherungen einhält:

1. Die gesamte Beihilfe kommt ausschließlich Air France zugute. Unter Air France sind die Compagnie Nationale Air France und alle Gesellschaften, an denen sie mit mehr als 50 % beteiligt ist — mit Ausnahme von Air Inter —, zu verstehen. Um einen Transfer der Beihilfe an Air Inter auszuschließen, wird bis zum 31. Dezember 1994 eine Holding gegründet, die an den Fluggesellschaften Air France und Air Inter Mehrheitsbeteiligungen halten wird. Zwischen den Unternehmen des Konzerns finden weder vor noch nach der tatsächlichen Gründung der Holding finanzielle Transfers statt, die den Rahmen normaler geschäftlicher Beziehungen sprengen. Alle Dienstleistungen und Übertragungen von Sachwerten zwischen den Gesellschaften werden daher zu marktüblichen Preisen erfolgen; keinesfalls wird Air France Air Inter Vorzugstarife einräumen.
2. Der Privatisierungsprozeß wird eingeleitet, sobald sich die wirtschaftliche und finanzielle Lage des Unternehmens entsprechend dem Plan wieder normalisiert hat; hierbei wird auch die Lage auf den Kapitalmärkten berücksichtigt werden.
3. Air France wird die vollständige Durchführung des Plans in seiner der Europäischen Kommission am 18. März 1994 übermittelten Fassung fortsetzen; dies gilt insbesondere für die Produktivitätsvorgaben in der dreijährigen Laufzeit des Umstrukturierungsprogramms:
 - 1994: 1 556 200 ERPK je Beschäftigten,
 - 1995: 1 725 500 ERPK je Beschäftigten,
 - 1996: 1 829 200 ERPK je Beschäftigten.
4. Die französischen Behörden werden gegenüber Air France ein normales Aktionärsverhalten an den Tag legen, eine Unternehmensführung nach rein kommerziellen Grundsätzen zulassen und sich in das Management außer aus Gründen, die mit ihrem Status als Aktionär in Verbindung stehen, nicht einmischen.

⁽¹⁾ Entscheidung 94/291/EG der Kommission in der Sache VII/AMA/IV/93 (TAT), Paris (Orly) — Marseille und Paris (Orly) — Toulouse, ABl. Nr. L 127 vom 19. 5. 1994, S. 22.

5. Sie werden Air France im Einklang mit dem Gemeinschaftsrecht während der Laufzeit des Umstrukturierungsprogramms weder weitere Zuwendungen noch weitere Beihilfen gewähren.
6. Die Beihilfe wird von Air France während der Laufzeit des Programms ausschließlich zu Umstrukturierungszwecken und nicht zum Erwerb weiterer Anteile an anderen Luftverkehrsunternehmen verwendet werden.
7. Die Zahl der von Air France betriebenen Flugzeuge wird während der Laufzeit des Plans nicht auf mehr als 146 erhöht.
8. Das Sitzplatzangebot von Air France steigt während der Laufzeit des Plans auf den folgenden Strecken nicht über das 1993 erreichte Niveau :
 - Paris-Europäischer Wirtschaftsraum (7,045 Milliarden ASK);
 - übriges Frankreich-Europäischer Wirtschaftsraum (1,4134 Milliarden ASK).

Angebotssteigerungen um 2,7 % jährlich sind möglich, sofern die Wachstumsrate auf den einzelnen Märkten nicht geringer ist. Liegt die jährliche Wachstumsrate auf diesen Märkten allerdings über 5 %, so kann das Angebot außer um 2,7 % auch um den Zuwachs jenseits von 5 % vergrößert werden.
9. Air France wird während der Laufzeit des Plans keine Praktiken anwenden, die darin bestehen, für gleichwertige Leistungen auf Verbindungen innerhalb des Europäischen Wirtschaftsraums niedrigere Tarife als ihre Konkurrenten anzubieten.
10. Air France wird bei den Verkehrsrechten keine Vorzugsbehandlung zuteil.
11. Air France wird während der Laufzeit des Plans zwischen Frankreich und den übrigen Ländern des Europäischen Wirtschaftsraums nicht mehr Linienverbindungen betreiben als im Jahr 1993 (89 Linienverbindungen).
12. Während der Laufzeit des Plans wird das Angebot von Air Charter auf dem Stand von 1993 eingefroren (3 047 Sitzplätze und 17 Flugzeuge); jährliche Angebotsaufstockungen entsprechend der Marktzuwachsrates sind jedoch möglich.
13. Bei der Übertragung von Sachwerten bzw. der Erbringung von Dienstleistungen durch Air France an Air Charter werden marktübliche Preise zugrunde gelegt.
14. Air France wird unter den für sie günstigsten finanziellen, kommerziellen und rechtlichen Bedingungen

vor Jahresende ihren Anteil an dem Hotelunternehmen Meridien verkaufen.

15. Entsprechend der Kommissionsentscheidung vom 27. April 1994 betreffend die Öffnung der Strecke Orly-London wird die französische Regierung die Regeln für die Aufteilung des Verkehrs auf das Pariser Flughafensystem in Zusammenarbeit mit der Flughafengesellschaft Aéroports de Paris so bald wie möglich ändern.
16. Die französische Regierung wird dafür Sorge tragen, daß die von der Flughafengesellschaft Aéroports de Paris durchgeführten Umbauarbeiten an den zwei Abfertigungsgebäuden in Orly und eine eventuelle Saturierung eines dieser Abfertigungsgebäude die Wettbewerbsverhältnisse nicht zu Ungunsten der den Flughafen Orly anfliegenden Gesellschaften verfälschen.

Artikel 2

Damit die Höhe der Beihilfe mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar bleibt, wird die Zahlung der zweiten und dritten Tranche davon abhängig gemacht, daß die vorstehenden Zusagen eingehalten, der „Plan“ effektiv umgesetzt und die angestrebten Ergebnisse tatsächlich erzielt werden (u. a. hinsichtlich der Betriebsergebnisse, der Produktivitätsvorgaben (ERP/ Beschäftigter) und des Verkaufs der Aktiva).

Die französische Regierung legt der Kommission spätestens acht Wochen vor der Freigabe der zweiten und dritten Beihilfetranche in den Jahren 1995 bzw. 1996 einen Bericht über den Fortgang des Umstrukturierungsprogramms sowie über die wirtschaftliche und finanzielle Lage von Air France vor.

Die Kommission darf, wenn sie dies für notwendig hält, unter Berücksichtigung unter anderem der Entwicklung des wirtschaftlichen Umfeldes und des Marktes die ordnungsgemäße Durchführung des Plans sowie die Einhaltung der an die Genehmigung der Beihilfe geknüpften Bedingungen durch unabhängige Sachverständige, die die Kommission zusammen mit der französischen Regierung auswählt, überprüfen lassen.

Artikel 3

Diese Entscheidung ist an die Französische Republik gerichtet.

Brüssel, den 27. Juli 1994

Für die Kommission

Hans VAN DEN BROEK

Mitglied der Kommission