

II

(Actos cuya publicación no es una condición para su aplicabilidad)

COMISIÓN

DECISIÓN DE LA COMISIÓN

de 27 de julio de 1994

relativa a la suscripción por CDC- Participations de obligaciones emitidas por Air France (93/C 334/04)

(El texto en lengua francesa es el único auténtico)

(Texto pertinente a los fines del EEE)

(94/662/CE)

LA COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea y, en particular, el párrafo primero del apartado 2 de su artículo 93,

Visto el Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo, y, en particular, la letra a) del apartado 1 de su artículo 62 y su Protocolo nº 27,

Después de haber emplazado a los interesados, de conformidad con el artículo 93 del Tratado, para que presenten sus observaciones y vistas dichas observaciones,

Considerando lo que sigue :

I

Por carta de 22 de abril de 1993, inscrita en el registro de la Comisión el 27 de abril de 1993, el Gobierno francés, en respuesta a la petición formulada por la Comisión el 1 de marzo de 1993, notificó con retraso a la Comisión dos emisiones de obligaciones por parte de la empresa de propiedad estatal « Compagnie Nationale Air France » (en lo sucesivo denominada « Air France »), suscritas por la empresa de propiedad estatal « CDC Participation » (en lo sucesivo denominada « CDC-P »), filial de la « Caisse de Dépôts et de Consignations » (en lo sucesivo denominada « la Caisse »).

El 28 de mayo de 1993, representantes de Air France y del Gobierno francés se reunieron en Bruselas con los funcionarios competentes de la Dirección General de

Transportes. Las autoridades francesas suministraron una serie de documentos que se inscribieron en el registro de la Comisión el 1 de junio de 1993.

La ayuda se registró como ayuda no notificada en la Secretaría general de la Comisión el 19 de julio de 1993.

El 10 de noviembre de 1993, la Comisión decidió iniciar el procedimiento previsto en el apartado 2 del artículo 93 del Tratado con respecto a la transacción mencionada entre Air France y CDC-P. Las autoridades francesas fueron informadas de tal decisión por carta de 7 de diciembre de 1993. Dicha carta fue publicada en el *Diario Oficial de las Comunidades Europeas* (1), solicitándose a las partes interesadas que presentaran sus observaciones al respecto.

Se adoptó la decisión de iniciar el procedimiento previsto en el apartado 2 del artículo 93 porque la Comisión tenía algunas reservas sobre la naturaleza de la ayuda y sus posibles efectos perjudiciales sobre el comercio en el mercado común. En particular, la Comisión necesitaba aclarar si la concesión de la ayuda estaba realmente vinculada a un plan de reestructuración. En caso de respuesta positiva, la Comisión necesitaba garantías de que Air France utilizaba y utilizaría los fondos recibidos únicamente para su reestructuración interna. Además, la Comisión necesitaba también garantías de que la ayuda a Air France no afectaría a las condiciones comerciales en forma contraria al interés común. Con el fin de comprobar que el grupo Air France no utilizaría la ayuda para transferir sus dificultades a sus competidores, la Comisión debía estar segura de que la ayuda a Air France no tendría efectos inacepta-

(1) DO nº C 334 de 9. 12. 1993, p. 7.

bles sobre la competencia en la Comunidad, especialmente en las rutas nacionales. A tal efecto, la Comisión solicitó al Gobierno francés que aportase la información necesaria para evaluar estos extremos.

II

Las autoridades francesas respondieron a la Comisión por cartas de 7 de enero y 17 de mayo de 1994. Los argumentos principales de las autoridades francesas pueden resumirse del siguiente modo :

- a) Las autoridades francesas no notificaron la operación a la Comisión antes de que tuviera lugar porque consideraban que tal intervención financiera no constituía una ayuda de Estado.
- b) La Caisse, y por consiguiente CDC-P, son entidades independientes del Gobierno francés. La autonomía de CDC está garantizada por el hecho de que está sometida a la tutela del Parlamento y no del Gobierno. Esta independencia viene también avalada por el estatuto del director general de CDC, que es nombrado por el presidente de la República Francesa y disfruta de particular autonomía. El director general sólo puede ser destituido previa aplicación de un procedimiento excepcional (Decreto de la presidencia de la República Francesa emitido tras una solicitud razonada de la « Commission de surveillance », órgano compuesto por diputados, jueces y un representante del « Ministre de l'Économie et des Finances »). Además, con motivo de su nombramiento, el director general, que es el funcionario encargado de la administración de la Caisse, presta juramento de garantizar la independencia de la Caisse.
- c) El 17 de febrero de 1993, CDC-P decidió invertir en Air France sobre la base de un análisis estratégico completado a finales de 1992. A finales de 1992, la situación de Air France era comparable a la de sus competidores, ya que 1992 había sido un año difícil para el conjunto de la industria de la aviación civil. Además, a finales de 1992 las perspectivas para 1993 eran, en términos generales, optimistas, aunque acontecimientos posteriores vinieran a socavar los fundamentos de este supuesto. En particular, el plan elaborado en octubre de 1992 preveía una recuperación a corto plazo, anunciando para 1993 un aumento del 6,1 % en el tráfico de pasajeros, la estabilización de los ingresos unitarios y un déficit de 1 600 millones de francos franceses. CDC-P decidió invertir en Air France teniendo en cuentas estas perspectivas favorables y los tipos de interés de las dos obligaciones, que estaban en consonancia con los tipos habituales del mercado. Las previsiones mencionadas no se vieron confirmadas por el rumbo que posteriormente tomaron los acontecimientos, ya que la crisis económica de la industria de la aviación civil se agravó en el primer semestre de 1993 y el mercado nacional francés se vio afectado por una recesión específica (en el primer semestre de 1993, las ventas de servicios de transporte aéreo en el mercado nacional francés disminuyeron en un 7,7 % con respecto al período correspondiente de 1992; los mercados nacionales británico y alemán crecieron en más de un 6,3 % y 5,3 % respectivamente). Este retroceso afectó negativamente a los resultados de Air France.
- d) Este análisis queda confirmado por la participación en la operación de inversores privados extranjeros que estaban dispuestos a suscribir hasta 26 millones de francos franceses de las « obligations remboursables en actions » (en lo sucesivo denominadas ORA). Su solicitud no pudo ser totalmente satisfecha (se permitió a los inversores privados suscribir solamente 1,7 millones de francos franceses), pues para ello hubiera sido necesaria una privatización parcial de Air France previa aplicación de unos procedimientos concretos (1). La presencia de los inversores privados demuestra que las condiciones de las obligaciones eran atractivas y respondían a la situación del mercado.
- e) La inversión estaba vinculada al plan de reestructuración establecido en octubre de 1992 (el « Plan de retour à l'équilibre » en lo sucesivo denominado « PRE1 »). No es lógico que la Comisión, a la vista del ulterior deterioro de los resultados de Air France en 1993, llegue a la conclusión de que el PRE1 no era adecuado para superar la crisis a que se enfrentaba la compañía aérea. Además, tampoco puede vincularse válidamente la inversión a otro plan (el « PRE2 ») que Air France propondría en mayo-junio de 1993 (es decir, tras la suscripción de la emisión de obligaciones) para reforzar el PRE1.
- f) El único objetivo de la inversión era contribuir a la reestructuración de Air France. La aportación económica no pudo afectar a la competencia en las rutas comunitarias, cuando Air France, en 1993 perdió cuota de mercado en las rutas comunitarias internacionales (el tráfico aéreo de Air France entre los aeropuertos de París y los otros países comunitarios disminuyó en 1,1 puntos durante los diez primeros meses de 1993 en comparación con igual período de 1992, pasando del 36,7 % al 35,6 %). En lo que se refiere al mercado nacional francés, la posición de Air France no era particularmente relevante. Air France opera rutas entre París/Charles de Gaulle-Niza y París-departamentos de Ultramar. Air Inter, que es el transportista francés que explota las principales rutas nacionales francesas, no recibió ninguna aportación económica de Air France y debe considerarse una compañía independiente de Air France.

(1) Decreto previo dictamen de la « Commission d'évaluation des entreprises publiques ».

g) Las cuestiones relacionadas con el acceso al mercado nacional francés planteadas por la Comisión al iniciar el procedimiento previsto en el apartado 2 del artículo 93 no guardan relación directa con el presente caso y deben abordarse independientemente.

III

El Reino Unido, Dinamarca, los Países Bajos y varios de los competidores de Air France, entre ellos British Airways, British Midland y TAT, formularon observaciones al respecto. Todas las observaciones fueron debidamente comunicadas por la Comisión a las autoridades francesas.

En términos generales, los terceros coincidían con la Comisión en considerar que la operación constituía una ayuda y falseaba la competencia y el comercio. Algunos de los competidores de Air France subrayaban que la ayuda era incompatible con el mercado común y no debía autorizarse. Los efectos negativos de la ayuda sobre la competencia y el comercio se verían multiplicados por una serie de medidas adoptadas por el Gobierno francés con el fin de mantener la posición dominante de Air France en el mercado nacional francés. Estas medidas supondrían la limitación del ejercicio de los derechos de tráfico y acceso a las rutas nacionales francesas y la protección del transportista nacional frente a la competencia de las compañías aéreas no pertenecientes al grupo Air France.

IV

A propuesta del consejo de Administración de 17 de febrero de 1993, la junta extraordinaria de accionistas de Air France reunida el 24 de marzo de 1993 decidió emitir 1 877 526 ORA, y 483 456 títulos subordinados de interés progresivo con certificados para comprar acciones (« titres subordonnés à intérêt progressif assortis de bons de souscription d'actions, » en lo sucesivo denominados « TSIP-BSA »). El valor total de la operación ascendía a unos 1 500 millones de francos franceses, de los cuales 749 996 535 correspondían a las ORA y 749 356 800 a los TSIP-BSA. El período en que podía efectuarse la suscripción era del 2 al 28 abril de 1993.

SCDC-P garantizó la suscripción de todas las obligaciones emitidas.

El capital accionarial de Air France pertenece al Estado (99,329 %), a CDC-P (0,538 %) y a unos pocos accionistas privados minoritarios (0,132 %).

El Gobierno francés, como principal accionista de Air France, decidió no suscribir ninguna de las dos emisiones. Las ORA fueron suscritas por algunos accionistas privados en proporción a su participación en el capital de Air France, y el resto por CDC-P (748 080 190 francos fran-

ceses). Casi todos los TSIP fueron suscritos por CDC-P, por un importe de 749 335 100 francos franceses.

Los títulos tienen las siguientes características :

a) ORA

— Precio unitario : 399,46 francos franceses.

— Plazo : seis años y ocho meses.

— Los intereses constan de una parte fija (4 %), que vence el 1 de mayo de cada año, y por primera vez el 1 de mayo de 1994, y una parte variable, pagadera por vez primera el 1 de mayo de 1996. El interés variable depende de los resultados de la empresa, y se calcula sobre la base de la relación entre los beneficios brutos (« excédent brut d'exploitation ») y el volumen de negocios (production). El interés actuarial global esperado, supuesto un margen de beneficio bruto del 15 % a lo largo del período de 1995 a 1999, es del 6,5 %, con unos límites fijos del 5,5 % y el 7,5 % al año.

Las ORA se convertirán obligatoriamente en acciones (una acción por cada ORA) el 1 de enero de 2000 a más tardar. Los titulares de ORA tienen derecho a solicitar la conversión de sus obligaciones en acciones en cualquier momento antes de dicha fecha.

La tasa interna de rendimiento de la inversión calculada por CDC es del 14 %. CDC ha tenido en cuenta el tipo de interés de las ORA y el aumento esperado del valor de las obligaciones tras su conversión en acciones. A mediados de enero, CDC calculó para uso interno el valor implícito de una acción ordinaria de Air France el 1 de enero de 2000 (es decir, cuando las ORA se convertirían en acciones), basándose en proyecciones financieras a largo plazo presentadas por Air France.

b) TSIP-BSA

— Precio unitario : 1 550 francos franceses.

— Plazo : indeterminado.

— Los intereses son fijos y aumentan a lo largo del período de 1993 a 1999 desde el 5,5 % al 8,5 % (el interés actuarial promedio durante este período es del 7 %). El interés pasa a ser variable el 1 de enero de 2000. Dicho interés variable se calculará sobre la base del PIBOR (« Paris interbank rate offered ») a un mes, al que se sumará un tipo progresivo. Dicho tipo será del 1,15 % para el interés pagadero el 1 de enero de 2001 e irá aumentando en 0,15 % cada año a partir de 2006 hasta alcanzar el 2,05 %. El interés será pagadero por primera vez el 1 de mayo de 1993.

Cada BSA permite al poseedor del título suscribir, hasta el 1 de enero de 2000, un máximo de tres acciones de Air France al precio de 517 francos franceses por acción.

Air France podrá reembolsar total o parcialmente los TSIP-BSA el 1 de enero de cada año a partir del 1 de enero de 2000. En caso de liquidación o de disolución voluntaria o forzosa de la empresa, los TSIP se reembolsarán después de todos los acreedores garantizados y no garantizados, pero antes que las obligaciones convertibles en acciones (por esta razón se habla de « titres subordonnés »).

La tasa interna de rendimiento de la inversión a lo largo del período de 1993 a 1999 calculada por CDC es del 11,5 %. CDC ha tenido en cuenta los intereses de los TSIP-BSA durante este período y el aumento esperado del valor de las obligaciones (a 1 de enero de 2000) calculado sobre la base del valor esperado de la compañía en ese momento.

V

La Comisión examinó la situación financiera y económica de Air France y sus dos decisiones de noviembre de 1991 sobre la ampliación de capital de Air France y de julio de 1992 sobre las emisiones de ORA y TSDI (Asuntos nº N653/91 y nº N291/91). El total de estas aportaciones de capital fue de 5 840 millones de francos franceses. En sus decisiones, la Comisión reconoció que la compañía aérea se enfrentaba a algunos problemas financieros: la capacidad de Air France para autofinanciar sus inversiones empeoró significativamente durante el período de 1988 a 1991 y la comparación con otros transportistas comunitarios indicaba un sensible deterioro de la estructura financiera global de Air France. La Comisión atribuyó dicho deterioro al hecho de que la compañía aérea se había visto afectada negativamente por las complicaciones económicas de la crisis del Golfo, la absorción de UTA y el aumento de las cargas financieras debido al aumento del gasto en nuevos planes de inversión. Sin embargo, la Comisión consideró que, a pesar de algunos problemas a corto plazo, las perspectivas a largo plazo y la estructura global de Air France eran buenas. En consecuencia, la ampliación de capital y las emisiones de ORA y TSDI se consideraron operaciones financieras normales y no ayudas de Estado tal y como se definen en el artículo 92 del Tratado.

Las decisiones de la Comisión se basaron también en el hecho de que el 1 de agosto de 1991 las autoridades francesas habían aprobado un documento general (el « Contrat de plan ») que establecía un programa de reestructuración (CAP 93) y perseguía diversos objetivos económicos que deberían cumplirse en el período de 1991 a 1993. Entre dichos objetivos figuraban, en particular, los siguientes compromisos financieros:

- la reestructuración financiera de Air France, cuyos flujos de caja deberían hacer posible la financiación de al menos el 50 % de sus inversiones, reduciendo así la necesidad de nuevos endeudamientos,
- la mejora del margen de beneficios brutos de la compañía.

En consecuencia, la Comisión concluyó en ambos casos, de acuerdo con el denominado « principio del inversor en la economía de mercado » (véase más adelante), que no sería descabellado para un inversor privado invertir en capital de Air France.

A pesar del plan de reestructuración CAP 93 y de la aportación de casi 6 000 millones de francos franceses a finales de 1991 y principios de 1992, la situación de Air France siguió deteriorándose.

Air France (incluida UTA) sólo consiguió aumentar su tráfico de pasajeros en 1992 en alrededor del 4,2 % (frente a un promedio del 14 % de las compañías aéreas de la AEA). Los ingresos del grupo en conjunto disminuyeron en un 1,2 % y los resultados de explotación (« excédent brut d'exploitation », en lo sucesivo denominado « EBE ») del grupo experimentaron un acusado descenso de 1 640 millones de francos franceses⁽¹⁾.

Los objetivos fijados por el plan CAP 93 en cuanto a resultados de explotación brutos del grupo (EBE) no pudieron alcanzarse: en lugar de 8 100 millones de francos franceses, el EBE fue, en 1992, de 3 000 millones.

Los resultados de explotación netos, que Air France (grupo) había conseguido mantener positivos en el año anterior, pasaron claramente a números rojos en 1992 (– 1 500 millones de francos franceses). Los resultados netos corrientes que, de acuerdo con el plan, deberían haber sido positivos en 1992, fueron claramente negativos (– 3 600 millones de francos franceses). Hay que tener en cuenta la carga cada vez mayor representada por los gastos financieros (2 100 millones de francos franceses en 1992) y los gastos e ingresos extraordinarios negativos (– 699,8 millones de francos franceses); los resultados excepcionales se habían beneficiado en los dos años anteriores de las ventas de activos inmobiliarios.

Todos estos factores llevaron a Air France en 1992 al tercer resultado neto negativo consecutivo, que fue con mucho el mayor (– 3 200 millones de francos franceses).

Los indicadores de rentabilidad de Air France reflejan los resultados negativos de 1992, que muestran que Air France se encontraba en peor situación que otras compañías aéreas europeas importantes (igualmente afectadas por la recesión económica).

En el caso de Air France, el año 1993 no comenzó mucho mejor. En los primeros cuatro meses de dicho año, el tráfico de pasajeros de Air France se contrajo en un 2,7 %, debido principalmente a la escasa demanda interior, lo que contrasta notablemente con los resultados de la AEA, que en el primer trimestre señalaron un aumento de 9 % del tráfico intracomunitario.

(1) Todas las cifras referentes al grupo Air France están tomadas del informe anual correspondiente a 1992. Estas cifras difieren ligeramente de las indicadas en la Decisión que iniciaba el procedimiento previsto en el apartado 2 del artículo 93, en el que figuraban las cifras provisionales proporcionadas por las autoridades francesas.

Debido a las pérdidas de 1992, la situación financiera de Air France se deterioró gravemente. A finales de 1992, el balance de situación del grupo mostraba un desequilibrio temporal hacia las deudas a corto plazo; la situación se corrigió gracias a la emisión de dos obligaciones a largo plazo, en marzo y junio de 1993, por un total de 3 000 millones de francos franceses, así como de las ORA y TSIP-BSA objeto del presente examen.

Lo que es más grave, no fue posible cumplir los objetivos financieros del programa CAP 93. El coeficiente de endeudamiento, que debía haberse mantenido al nivel de 1990 (1,2 para la deuda a largo plazo) no dejó de empeorar. La situación del flujo de caja experimentó un acusado deterioro en 1992. No fue posible conseguir los objetivos que el plan CAP 93 fijaba en cuanto a la « *capacité d'auto-financement* » (flujo de caja más ventas de activos).

El grupo se encontraba muy lejos del objetivo fijado en el CAP 93, de financiar el 50 % de sus inversiones a través del flujo de caja.

La productividad de Air France siguió siendo relativamente baja en los primeros meses de 1993. Air France necesitaba un número relativamente elevado de personas por aeronave y transportaba menos pasajeros por empleado que sus principales competidores. También es interesante observar que las mejoras en la productividad medidas en asientos-kilómetro disponibles (ASK) o en pasajeros-kilómetro de pago (RPK) por empleado habían estado por detrás de las conseguidas por sus principales competidores.

En conclusión, todos estos factores indican que la situación de Air France, examinada por la Comisión en sus dos decisiones de noviembre de 1991 y julio de 1992, siguió deteriorándose posteriormente.

VI

Las dificultades obvias que experimentó Air France en 1992 al intentar cumplir los objetivos de su plan CAP 93 obligaron a la compañía a revisar sustancialmente dicho plan. En otoño de 1992, presentó al Gobierno un nuevo plan (el PRE1) que preveía un ahorro o un aumento de los ingresos de 1 370 millones de francos franceses en 1993 y de 3 000 millones en 1994 (véase más adelante).

VII

El apartado 1 del artículo 92 del Tratado y el apartado 1 del artículo 61 del Acuerdo EEE establecen que serán incompatibles con el mercado común y con el Acuerdo, en la medida en que afecten a los intercambios comerciales entre los Estados miembros y las partes contratantes, las ayudas otorgadas por los Estados miembros o mediante fondos estatales, bajo cualquier forma, que falseen o amenacen falsear la competencia, favoreciendo a determinadas empresas o producciones.

En este caso, Air France recibió a través de CDC-P 1 500 millones de francos franceses para fortalecer su propio capital. En el momento de efectuarse las emisiones, el Gobierno francés renunció a su derecho de suscripción en beneficio de los demás accionistas, que podían suscribir todas las emisiones proporcionalmente a sus acciones en Air France. CDC-P suscribió por valor de 748 080 190 francos franceses, lo que representa el 99,7 % de las ORA (1 873 010 ORA de un total de 1 877 526) y el 99,9 % de los TSIP-BSA por un valor de 749 335 100 francos franceses (483 442 TSIP-BSA de un total de 483 456).

El Gobierno francés ha indicado que los accionistas privados minoritarios de Air France solicitaron suscribir estas emisiones por un importe más elevado que el importe proporcional a sus acciones existentes, aunque no se atendió su solicitud, ya que habría sido imposible, en ausencia de una autorización legal específica, proceder a una privatización de Air France. Esto significa que habría sido imposible permitir a los accionistas privados de Air France suscribir las emisiones por un importe mayor del proporcional a sus participaciones existentes.

1) *La Comisión ha examinado si la aportación de capital a Air France fue otorgada por el Estado francés o mediante fondos estatales.*

En este contexto, hay que recordar el Tribunal de Justicia dictaminó que « la prohibición del artículo 92 abarca todas las ayudas concedidas por un Estado miembro o mediante recursos estatales y no cabe distinguir entre aquellos casos en que el Estado concede directamente la ayuda y aquellos otros en los que la ayuda la conceden organismos públicos o privados que el Estado instituye o designa para gestionar la ayuda »⁽¹⁾. Además, en el asunto Van der Kooy y otros contra la Comisión, al decidir si una tarifa preferencial aplicada por una sociedad anónima en los Países Bajos (Gasunie) era consecuencia de una acción del Estado neerlandés, el Tribunal declaró que « la composición del accionariado de Gasunie es tal que el Estado neerlandés controla, directa o indirectamente, el 50 % de las acciones y dispone de la mitad de los consejeros que ocupan el consejo de administración, órgano que, entre otras competencias, establece las tarifas que deben aplicarse ... » y concluyó que « estos elementos, globalmente considerados, demuestran que, en relación con el establecimiento de las tarifas del gas, Gasunie no dispone de ninguna manera de una autonomía plena, sino que actúa bajo control de los poderes públicos, y siguiendo las directrices de éstos. Queda probado, por lo tanto, que Gasunie no podía fijar la tarifa que nos ocupa sin atender las exigencias de los poderes públicos »⁽²⁾.

⁽¹⁾ Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas, Comisión contra Francia, asunto 290/83, Rec. 1985, p. 449, considerando 14.

⁽²⁾ Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas, Van der Kooy y otros contra Comisión, asuntos acumulados 67/85, 68/85 y 70/85, Rec. 1988, p. 219, considerandos 36 y 37, p. 272.

La Caisse es una entidad pública francesa (« établissement public ») creada por ley de 18 de abril de 1816, cuyos directores y personal directivo son nombrados por decreto a propuesta del Ministerio de Hacienda. La Caisse posee el 100 % de las acciones de CDC-P, nombra a todos los directores de CDC-P, puede determinar la política de inversión de su filial mediante sus derechos de voto y proporciona fondos para sus operaciones financieras. CDC-P (que se encarga, desde diciembre de 1991, de la tenencia de todas las acciones de la Caisse), es el instrumento de que se sirve para adquirir participación en terceras compañías. Además, como señalaban las autoridades francesas, se eligió a CDC-P por ser una institución pública perteneciente al Estado; por ello, no se infringían las leyes francesas sobre privatización al ampliar el capital de Air France a través de CDC-P.

Al margen de estas consideraciones jurídicas, el hecho de que el Estado controla la actividad inversora de la Caisse y de sus filiales se puso de manifiesto ante el Senado (¹).

Aunque la Comisión reconoce que CDC-P es una sociedad anónima según el Derecho francés cuyo fin social consiste principalmente en gestionar un fondo de inversiones, se dan todas las condiciones para relacionar la concesión de la ayuda objeto de la presente con la intención del Estado. Los factores antes mencionados demuestran ampliamente que CDC-P no es una entidad autónoma de la Caisse, que está sometida al control de los poderes públicos franceses. Por consiguiente, la aportación de capital es un acto imputable al Estado francés a efectos de la jurisprudencia del Tribunal con respecto al apartado 1 del artículo 92 (²).

- 2) *La Comisión ha examinado si la operación constituye una ayuda con arreglo al apartado 1 del artículo 92 del Tratado y el apartado 1 del artículo 61 del Acuerdo EEE.*

Para determinar si existe una ayuda de Estado, la Comisión basa su evaluación en el denominado « principio del inversor en la economía de mercado ». Según este principio, no existe una ayuda de Estado si se

aporta capital nuevo en circunstancias que serían admisibles para un inversor privado que operase en las condiciones normales de la economía de mercado (³).

El Tratado y el Acuerdo EEE establecen el principio de neutralidad con respecto al régimen de propiedad existente en los Estados miembros (artículos 222 del Tratado y 125 del Acuerdo EEE) y el principio de igualdad entre empresas públicas y privadas. Como resultado de estos principios, la actuación de la Comisión no puede perjudicar ni favorecer a las entidades públicas que aporten capitales a las empresas. No obstante, la Comisión debe investigar las aportaciones de fondos a las empresas para impedir que los Estados miembros infrinjan las normas del Tratado sobre ayudas de Estado. Como norma general, la Comisión considera que, en el caso de una aportación de capital procedente de fondos públicos, no existe ayuda de Estado si algunos accionistas privados minoritarios importantes participan en la transacción proporcionalmente a las acciones que poseen, aunque la participación de estos inversores privados debe tener un peso económico significativo (⁴). En el caso que nos ocupa, algunos accionistas privados, entre los que se encuentran empleados de Air France junto con el Bank of New York/London, el Bankers Trust INT. PLC y Granite Capital LP, suscribieron las ORA y, en menor medida, los TSIP (ningún banco suscribió los TSIP).

Sin embargo, la participación de los accionistas privados representa sólo un 0,132 % del capital de Air France, y la parte de las ORA y los TSIP que suscribieron, 4 516 ORA de 1 877 526 y 14 TSIP de 483 456, resulta insignificante. Por tanto, la participación de inversores privados en la suscripción de ORA y TSIP-BSA no excluye la posibilidad de que la aportación de capital constituya una ayuda de Estado con arreglo al artículo 92 del Tratado y al artículo 61 del Acuerdo EEE. En lo que se refiere a las ORA, la Comisión no puede atribuir una importancia decisiva al hecho de que, según alegan las autoridades francesas, las solicitudes formuladas por los inversores privados extranjeros no pudieran satisfacerse totalmente por razones jurídicas (se permitió a los tres bancos suscribir solamente ORA por valor de 1,7 millones de francos franceses, frente a los 25,9 millones solicitados: el Bank of New York/London solicitó 9,9 millones, el Bankers Trust, 7,9 millones y Granite Capital, 7,9 millones). El número de ORA que los tres bancos

(¹) Informe sobre la Caisse del senador Roger Chinaud en representación de la « Commission des Finances du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la Nation » al Senado francés, anejo a las actas de la reunión de 9 de junio de 1992.

(²) Véase Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas, Steinike 8c Weinling contra Alemania, asunto 78/76, Rec. 1977, p. 595, considerando 21, p. 611; Comisión contra Francia *op. cit.* Rec. 1985, p. 439, considerando 12, p. 448; van der Kooy, *op. cit.*, Rec. 1988, p. 263, considerandos 35 a 37, p. 272.

(³) Véanse « Comunicación de la Comisión a los Estados miembros sobre participación pública en el capital de las empresas », de 17 de septiembre de 1984, Boletín CE n° 9-1984; Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas, asuntos acumulados 296/82 y 318/82, Países Bajos y Leeuwarder Papierwarenfabriek BV contra Comisión, Rec. 1985, p. 809, considerando 17, p. 823.

(⁴) Véase la « Comunicación de la Comisión sobre la aplicación de los artículos 92 y 93 a las aportaciones de capital procedente de fondos públicos », Boletín CE n° 9 de 1984.

pretendían suscribir (65 025) representa un pequeño porcentaje (3,3 %) del número total de ORA que pretendía suscribir el total de inversores (1 942 760). Para diversificar su cartera, un banco de inversiones puede decidirse a efectuar algunas inversiones de riesgo. Las cantidades de 9,9 y 7,9 millones de francos franceses no representan un desembolso importante si se tiene presente la cartera de inversiones total de un banco y, por consiguiente, no suponen un riesgo importante. El riesgo de los inversores privados es, dada la pequeña cuantía de su inversión en Air France, muy limitado, y la inversión relativamente pequeña de los inversores extranjeros no puede considerarse un testimonio de peso que excluya la posibilidad de que exista una ayuda de Estado.

La suscripción de las ORA por parte de CDC-P puede compararse a una inversión participativa que tiene por objetivo fortalecer el capital propio de la compañía aérea. Las ORA son obligaciones convertibles obligatoriamente en acciones y, desde un punto de vista financiero, representan una ampliación de capital diferida. En el caso de las ORA, el rendimiento de la inversión depende, como ya se ha explicado, de los resultados financieros de la compañía y del valor de las acciones en el momento de efectuarse la conversión. Estas consideraciones son también válidas para los TSIP-BSA. Los TSIP-BSA, sin embargo, no se convierten obligatoriamente en acciones, y cada BSA permite a su titular suscribir, hasta el 1 de enero de 2000, tres acciones de Air France al precio predeterminado de 517 francos franceses por acción. El titular puede no ejercer su derecho de suscripción y decidir continuar recibiendo intereses después del 1 de enero de 2000 hasta que la compañía decida reembolsar las acciones. El inconveniente de los TSIP-BSA es que, en caso de disolución de la compañía, se reembolsará a los titulares después de la totalidad de los acreedores. Por este motivo este tipo de obligaciones no son muy comunes en los mercados de capitales. Estas consideraciones sobre la naturaleza de estas obligaciones se ven confirmadas por el prospecto de Air France (Emission de valeurs mobilières composées, publicado en abril de 1993 en el momento de la emisión de las obligaciones), en el que se afirma que la finalidad de las dos emisiones es reforzar los recursos propios de la compañía a largo plazo.

En la aplicación del « principio del inversor en la economía de mercado », la Comisión debe determinar en qué momento fue otorgada la ayuda (es decir, adoptó CDC-P la decisión definitiva de invertir en el capital de Air France). El momento en que se produjo dicha decisión resulta importante para valorar si CDC-P, basándose en datos objetivos, podía esperar razonablemente un rendimiento adecuado de su inversión. Según las autoridades francesas, CDC-P tomó la decisión de invertir en Air France a finales de 1992. CDC-P tomó dicha decisión a la luz del « plan de retour à l'équilibre » y en un momento en que no cabía esperar el acusado descenso que en 1993 iba a experimentar el tráfico de pasajeros de Air France.

De acuerdo con la información proporcionada por las autoridades francesas, el consejo de administración de

Air France fijó, previa negociación con CDC-P, los detalles de la emisión de obligaciones y propuso a los accionistas que aprobaran dicha emisión el 17 de febrero de 1993. La junta extraordinaria de accionistas aprobó la emisión de las obligaciones el 24 de marzo de 1993, así como la forma definitiva que iba a revestir la operación. De acuerdo con la práctica habitual, debe considerarse que la decisión de invertir de CDC-P tuvo lugar en el momento en que se suscribieron las obligaciones (es decir, abril de 1993). Las autoridades francesas no han demostrado que CDC-P estuviera obligada legalmente a suscribir la emisión antes de dicha fecha. En ausencia de acto jurídico vinculante, cualquier manifestación de CDC-P previa a la fecha de suscripción debe considerarse una mera declaración de intenciones. En cualquier caso, aun suponiendo que CDC-P tomara la decisión de invertir antes de abril de 1993, y que no pudiera volverse atrás de dicha decisión, la fecha relevante sería, como muy pronto, el 17 de febrero de 1993 (es decir, la fecha en que el consejo de administración propuso emitir las obligaciones). Antes de dicha fecha, no estaba fijada la forma definitiva que revistiría la emisión y, por consiguiente, CDC-P no disponía de información suficiente para adoptar una decisión definitiva ni para adquirir ningún compromiso.

En la tramitación del procedimiento previsto en el artículo 93, la Comisión ha examinado a fondo los particulares de las dos emisiones para comprobar si se ajustaban a la situación del mercado. Los rendimientos de los dos instrumentos dependen por completo del comportamiento de la compañía. Antes de su conversión, las ORA tienen un componente fuertemente relacionado con los beneficios, ya que los tipos de interés varían en función de los márgenes de flujo de caja registrados por la compañía (los tipos de interés actuarial varían entre un 5,5 % y un 7,42 %). Los intereses (4 %) se pagaban por vez primera el 1 de mayo de 1994. Con posterioridad a su conversión, las ORA se convierten en acciones y su rendimiento depende exclusivamente de los beneficios. Los tipos de interés de los TSIP-BSA no están directamente relacionados con los beneficios, pero si, en cualquier ejercicio, Air France experimentara una pérdida consolidada superior al 30 % de los recursos propios, podría suspenderse el pago de los intereses correspondientes a dicho ejercicio. Además, en caso de liquidación o disolución, los titulares de TSIP-BSA disfrutarían de una protección muy limitada, porque el reembolso de estas obligaciones tiene lugar después del de los demás acreedores. La Comisión ha señalado que existe ayuda de Estado « cuando la posición financiera de una compañía, y en particular la estructura y el volumen de sus deudas, es tal que no cabe esperar una rentabilidad normal (en dividendos o en aumento del capital) del capital invertido » en un plazo razonable (1).

(1) Comunicación a los Estados miembros sobre participación pública en el capital de las empresas, Boletín CE nº 9 de 1984.

En el caso que nos ocupa, la Comisión considera que cuando se tomó la decisión de invertir (es decir, como muy pronto el 17 de febrero de 1993), CDC-P conocía (o por lo menos debía conocer) el acusado deterioro de la estructura financiera de Air France. CDC-P conocía ciertamente el aumento de las pérdidas experimentadas por la compañía en 1992 (3 200 millones de francos franceses en 1992, frente a 685 millones en 1991 y 717 millones en 1990), pese a la adopción del plan de restructuración CAP 93. CDC-P hubiera debido sentirse gravemente preocupada por el crítico endeudamiento de la compañía, al que sólo podía ponerse remedio mediante un aumento significativo de la rentabilidad. La capacidad de Air France para hacer frente de sus deudas a partir de su flujo de caja propio parecía problemática; su beneficio de explotación no había cubierto los gastos por intereses durante los últimos tres años (la tasa de cobertura de los intereses fue de -0,71 en 1992, 0,10 en 1991 y -0,78 en 1990). El endeudamiento de Air France era muy elevado, incluso para lo que es normal dentro de la industria aérea. Los coeficientes de endeudamiento de Air France, pese al importante programa de inversiones CAP 93, y sin tener en cuenta los alquileres de explotación capitalizados, aumentaron en 1992 con respecto al año precedente.

En lo que se refiere a las tasas internas de rendimiento de las obligaciones, hay que recordar que CDC-P las calculó teniendo en cuenta el tipo de interés y el valor implícito de las acciones de Air France en el momento de efectuar la conversión. De acuerdo con las autoridades francesas, CDC-P había efectuado sus propios cálculos con respecto al valor futuro de Air France a mediados de enero de 1993. Dichos cálculos reflejaban las hipótesis de CDC-P y ciertamente hubieran dado por resultado unas tasas de rendimiento inferiores si se hubieran manejado unas cifras prudentes. Prueba de que estos cálculos eran demasiado optimistas, al menos en lo que se refiere a las ORA, es que en el momento de producirse la emisión, la previsión de rendimiento más elevado efectuada por Air France era inferior a la previsión de CDC-P. En el prospecto de Air France publicado en abril de 1993, figuraba un cuadro en el que se daban los valores de las acciones de Air France en una escala de posibles rendimientos de las ORA. El rendimiento más elevado era del 13,12 %, que es inferior en 0,88 puntos al rendimiento esperado por CDC-P (14 %). Un elemento importante para el cálculo de la tasa interna de rendimiento de los TSIP-BSA es el rendimiento esperado del cupón BSA. Vista la debilidad de las perspectivas financieras de Air France a medio y largo plazo, CDC-P debería haber llegado a la conclusión de que el valor de las acciones subyacentes era nulo. Por consiguiente, la tasa de rendimiento de los TSIP en solitario no hubiera sido suficiente para justificar la participación de CDC-P con arreglo al principio del inversor en la economía del mercado. Esta conclusión se ve confirmada cuando se tiene en cuenta el carácter subordinado del préstamo. Por ello, el hecho de que la tasa interna de rendimiento de las obligaciones estuviera, según los cálculos de CDC-P, en consonancia con las tasas

prevalentes en el mercado no resulta por sí solo convincente para excluir que la operación examinada tenga carácter de ayuda.

Visto el deterioro de la estructura financiera de Air France, la Comisión no cree que un inversor privado en una situación comercial normal hubiera estado dispuesto a suscribir un acuerdo económico importante con Air France como lo hizo CDC-P.

Por lo que se refiere al principio del inversor en la economía de mercado, el Tribunal de Justicia ha hecho hincapié en el hecho de que el comportamiento del inversor privado con el que debe compararse la intervención del inversor público debe ser, como mínimo el de un holding privado o un grupo privado que siga una política estructural, global o sectorial y esté guiado por perspectivas de rentabilidad a largo plazo⁽¹⁾.

Al tratarse de empresas que están experimentando pérdidas, este inversor a largo plazo basaría su decisión en un plan de restructuración coherente. En el caso de Air France, la Comisión considera que la ayuda no estaba directamente vinculada al PRE1. Ni en el PRE1, ni en el prospecto publicado en relación con la emisión de las dos obligaciones, ni en las actas de la reunión del consejo de administración se menciona siquiera que estas inversiones estuvieran destinadas a financiar la aplicación del plan. Aun suponiendo que las aportaciones de capital, al reforzar el capital propio de Air France, estuvieran relacionadas indirectamente con la aplicación del PRE1, la Comisión ha llegado a la conclusión de que el plan no era suficiente, ni siquiera a largo plazo, para garantizar la viabilidad económica y financiera de la compañía aérea. El objetivo del PRE1 era, mediante la adopción de una serie de medidas encaminadas a reducir los costes, mejorar los flujos de caja («capacité d'autofinancement») en 3 000 millones de francos franceses en el año 1994 y 1 400 millones el año 1993. Gracias al PRE1, los resultados de Air France deberían haber mejorado significativamente en 1993, y en 1994 se hubieran registrado beneficios. El acento del plan recaía en la reducción de los costes. Las medidas de restructuración consistían en:

- la reducción de los gastos externos (por ejemplo, control de la facturación interlínea, renegociación de las tasas de aeropuerto, actividad hotelera, etc.);
- la racionalización de la flota y la organización (fin de la explotación de los aviones B-727, aprovechamiento de las sinergias del grupo, etc.);
- la reducción de los costes relativos al personal de vuelo y el aumento de la productividad del personal de tierra;
- la reducción de los costes relativos al resto del personal;
- la reducción de los gastos financieros relacionados con la flota;

(1) Véase el asunto C-305/89, Italia contra Comisión, Rec. 1991, p. I-1603, considerando 24, p. I-1641.

- la reorganización del sistema de reserva de billetes ;
- establecimiento de un centro nodal en el aeropuerto Charles De Gaulle, París (a partir de abril de 1993).

El objetivo fundamental del PRE1 era reducir los costes de explotación y, en menor medida, los gastos financieros, pero no tenía suficientemente en cuenta los demás elementos económicos, que se suponía permanecerían constantes. El PRE1 reconocía la disminución del rendimiento unitario pero, si exceptuamos la creación de un centro nodal en el aeropuerto CDG de París, no contenía ninguna otra medida destinada a incrementar los ingresos. Pese a la inminente entrada en vigor del tercer paquete de liberalización (1 de enero de 1993), en el PRE1 no se analizaban la evolución y las perspectivas futuras del mercado, sino que se suponía, sin remitirse a ningún estudio ni estadística, que el tráfico de larga y media distancia de Air France aumentaría respectivamente en un 5 % y un 2,5 % en los 4 años siguientes. En el PRE1 se dejaba constancia de la sobrecapacidad temporal que afectaba a la industria del transporte aéreo, pero no se preveía adaptación alguna de la política comercial de Air France sino, bien al contrario, el mantenimiento de una estrategia de inversiones.

En el PRE1 tampoco se preveían nuevas medidas de reestructuración caso de continuar el deterioro de la situación económica. A tal respecto, se afirmaba en el PRE1 que : « toute dégradation supplémentaire du contexte compromettrait la réalisation de cet objectif » (la mejora del flujo de caja). « La Compagnie ... s'engagerait alors dans un effort supplémentaire d'amélioration de son économie, effort dont on ne peut exclure totalement l'éventualité aujourd'hui ». El PRE1 presentaba ciertas deficiencias, ya que contemplaba diversas opciones sin llegar en unos casos a decantarse definitivamente por una de ellas o, cuando así lo hacía, sin indicar de qué manera podía alcanzarse el objetivo.

A la luz de las consideraciones expuestas, la Comisión entiende que el PRE1 era insuficiente para garantizar, incluso a largo plazo, la viabilidad económica y la rentabilidad de la compañía. La Comisión considera que, en el momento en que se adoptó la decisión de invertir, CDC-P tenía que ser consciente de la debilidad estructural del PRE1. Además, CDC-P tenía que saber que Air France, con posterioridad a la aprobación del PRE1 en octubre de 1992, había aumentado su capacidad a nivel mundial por encima del incremento del tráfico (en octubre de 1992 los ASK de Air France aumentaron en un 8,2 % mientras que el incremento del tráfico de Air France fue de un 4,3 % ; en noviembre, un 1,8 % y un 1,5 % respectivamente, en diciembre, un 0,9 % y una reducción del 1,7 % respectivamente, en enero de 1993, un 3,3 % frente a un crecimiento del tráfico del 0,7 %, y en febrero, un 0 % frente a una reducción del tráfico de un 4,1 %).

Por consiguiente, la Comisión considera que un inversor privado razonable no hubiera invertido 1 500 millones de francos franceses en Air France, teniendo en cuenta que su comportamiento reciente, tanto financiero como de explotación, había sido malo, que hasta el momento no había sido capaz de llevar a cabo

el programa de reestructuración CAP '93 y que no parecía que el PRE1 fuera suficiente para poner remedio a la situación.

Por consiguiente, la aportación de fondos constituye una ayuda a la explotación cuyo objetivo es contribuir a que el transportista nacional francés consiga superar temporalmente su crisis financiera.

3) *La Comisión ha examinado si la ayuda falsea la competencia y afecta a los intercambios comerciales.*

Vista la fuerte competencia que existe en diversas rutas europeas explotadas por Air France, esta ayuda, que refuerza la posición financiera de Air France frente a sus competidores, falsea la competencia en Europa. Este hecho resulta especialmente grave si se tienen en cuenta :

- la envergadura de Air France, que es uno de los mayores transportistas europeos y, con mucho, el mayor transportista francés ;
- la situación de sobrecapacidad que, por lo menos temporalmente, afecta a la industria del transporte aéreo y que reviste especial gravedad en el momento de concederse la ayuda ;
- el hecho de que la ayuda se concediera pocos meses después de la entrada en vigor del tercer paquete de liberalización del mercado comunitario del transporte aéreo (1).

La ayuda afecta a los intercambios comerciales europeos porque afecta a una compañía cuya actividad en el ámbito del transporte, que por su misma naturaleza afecta directamente a los intercambios comerciales, cubre todo el Espacio Económico Europeo.

Por consiguiente, la Comisión cree que la suscripción por CDC-P de las dos emisiones de obligaciones constituye una ayuda con arreglo al apartado 1 del artículo 92 del Tratado y al apartado 1 del artículo 61 del Acuerdo EEE.

VIII

La ayuda, que no está incluida en el ámbito de un régimen de ayuda aprobado, debería haber sido notificada a la Comisión de acuerdo con lo dispuesto en el apartado 3 del artículo 93 del Tratado. El Gobierno francés, al no haber notificado esta ayuda por adelantado, es decir, antes de ejecutarla, ha incumplido sus obligaciones de acuerdo con lo establecido en el apartado 3 del artículo 93. Por consiguiente, la ayuda ha sido otorgada ilegalmente y es ilegítima.

IX

La Comisión no puede considerar la ayuda concedida a Air France compatible con el mercado común de acuerdo con lo establecido en el apartado 2 del artículo 92 del Tratado o en el apartado 2 del artículo 61 del Acuerdo EEE, ya que no corresponde a ninguna de las hipótesis previstas en dichos apartados.

(1) Reglamentos (CEE) n.ºs 2407/92, 2408/92 y 2409/92 del Consejo, DO n.º L 240 de 24. 8. 1992, p. 1, 8 y 15 respectivamente.

El apartado 3 del artículo 92 del Tratado y el apartado 3 del artículo 61 del Acuerdo EEE enumeran las ayudas que podrán considerarse compatibles con el mercado común. Esta compatibilidad debe evaluarse en el contexto de la Comunidad, y no en el de un único Estado miembro.

Las letras a) y c) del apartado 3 del artículo 92 del Tratado y las letras a) y c) del apartado 3 del artículo 61 del Acuerdo EEE establecen excepciones para las ayudas destinadas a favorecer o facilitar el desarrollo de determinadas regiones. No parece que la ayuda concedida a Air France pueda acogerse a las excepciones establecidas en las letras a) o c) del apartado 3 del artículo 92, en lo que se refiere a ayudas regionales, ni tampoco han presentado las autoridades francesas argumentos relativos al desarrollo regional en apoyo de la ayuda propuesta.

En cuanto a la letra b) del apartado 3 del artículo 92 del Tratado y la letra b) del apartado 3 del artículo 61 del Acuerdo, los hechos demuestran que la ayuda en cuestión no está destinada a fomentar la realización de un proyecto importante de interés común europeo ni a poner remedio a una grave perturbación en la economía francesa. Además, las autoridades francesas no se han acogido a esta disposición.

Por lo que se refiere a la excepción establecida por la letra c) del apartado 3 del artículo 92 del Tratado y la letra c) del apartado 3 del artículo 61 del Acuerdo EEE para « las ayudas destinadas a facilitar el desarrollo de determinadas actividades económicas », la Comisión podría considerar que algunas ayudas a la reestructuración son compatibles con el mercado común siempre que cumplan una serie de condiciones (1).

Estas condiciones deben considerarse en el contexto de los dos principios enunciados en la letra c) del apartado 3 del artículo 92 del Tratado y en la letra c) del apartado 3 del artículo 61 del Acuerdo EEE: la ayuda deberá ser necesaria para desarrollar las actividades desde el punto de vista de la Comunidad, y la ayuda no deberá alterar las condiciones de intercambio en medida tal que resulte contraria del interés común (2). Estos criterios son interpretados en un contexto sectorial (aviación) en el memorándum n° 2, que precisa que la Comisión podrá, en determinados casos, decidir, de acuerdo con lo establecido en el artículo 92, que puede concederse una ayuda a una compañía aérea concreta que padezca graves dificultades financieras siempre que se cumplan determinadas condiciones:

- a) la ayuda deberá formar parte de un programa, que deberá aprobar la Comisión, destinado a sanear la compañía aérea, de forma que en un plazo razonablemente corto pueda esperarse que funcione de forma viable sin necesidad de más ayudas;

- b) la ayuda en cuestión no deberá transferir las dificultades de un Estado miembro al resto de la Comunidad;
- c) cualquier ayuda de este tipo deberá estar estructurada de forma que sea transparente y pueda ser verificada.

Como se ha señalado anteriormente, las aportaciones de fondos aquí examinadas no estaban relacionadas con ninguno de los objetivos establecidos en el PRE1, sino que constituían ayudas a la explotación destinadas a garantizar la supervivencia de una empresa que experimentaba una grave crisis. Aun suponiendo que dichas aportaciones formaran parte indirectamente del PRE1, la Comisión ha demostrado que este plan era patentemente inadecuado para el saneamiento de Air France.

X

En el caso de que una ayuda sea incompatible con el mercado común, la Comisión está facultada con arreglo al apartado 2 del artículo 93 del Tratado, confirmado por el Tribunal de Justicia en su sentencia de 12 de julio de 1973 relativa al caso 70/72 (3), y en la posterior sentencia de 24 de febrero de 1987 relativa al asunto 310/85 (4), a exigir a los Estados miembros que obliguen a los beneficiarios a devolver la ayuda otorgada. Por consiguiente, las autoridades francesas deberán, en el plazo de dos meses, recuperar la ayuda ilícita otorgada a Air France por CDC-P (es decir, 1 497 415 290 francos franceses, menos los intereses ya pagados por Air France a CDC-P). La devolución de la ayuda deberá producirse de acuerdo con las disposiciones nacionales aplicables, incluidas las disposiciones referentes a la devolución de los intereses de demora en el caso de deudas con el Estado, intereses devengados a partir de la fecha de concesión de la ayuda.

Esta medida resulta necesaria para restablecer la situación previa mediante la eliminación de todas las ventajas económicas de que ha disfrutado indebidamente el beneficiario de la ayuda otorgada ilegalmente desde la fecha en que fue concedida dicha ayuda,

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

La suscripción por CDC-Participations por importe de 1 497 415 290 francos franceses, de las ORA y los TSIP-BSA emitidos por Air France en abril de 1993 constituye una ayuda de Estado ilegal por haber sido concedida a la empresa incumpliendo lo dispuesto en el apartado 3 del artículo 93 del Tratado CE. La ayuda es incompatible con el mercado común con arreglo al artículo 2 del Tratado CE y al artículo 61 del Acuerdo EEE.

(1) Octavo informe sobre la política de competencia, punto 176.

(2) Véase la sentencia del Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas de 17 de septiembre de 1980 en el asunto n° 730/79, Philip Morris contra Comisión, Rec. 1980, p. 2671.

(3) Comisión contra Alemania, Rec. 1973, p. 813.

(4) Deufil contra Comisión, Rec. 1987, p. 901.

Artículo 2

En consecuencia, se requiere a Francia para que ordene que dicha ayuda sea reembolsada en el plazo de dos meses a partir de la publicación de la presente Decisión mediante la devolución de 1 497 415 290 francos franceses, deducidos, en su caso, los intereses ya abonados por Air France a CDC-Participations. La restitución de la ayuda deberá producirse con arreglo a las disposiciones nacionales aplicables, incluidas las referidas al pago de intereses de demora en el caso de deudas con el Estado, devengándose los intereses a partir de la fecha de concesión de la ayuda.

Artículo 3

Francia informará a la Comisión, en el plazo de dos meses a partir de su publicación, de las medidas que haya adoptado para ajustarse a la presente Decisión.

Artículo 4

El destinatario de la presente decisión será la República Francesa.

Hecho en Bruselas, el 27 de julio de 1994.

Por la Comisión

Hans VAN DEN BROEK

Miembro de la Comisión
