

DECISIÓN DE LA COMISIÓN

de 22 de julio de 1998

relativa a la ampliación de capital notificada de Air France

[notificada con el número C(1998) 2404]

(El texto en lengua francesa es el único auténtico)

(Texto pertinente a los fines del EEE)

(1999/197/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 27,

Después de haber emplazado a los interesados, con arreglo al artículo 93 del Tratado, para que presenten sus observaciones, mediante la apertura del procedimiento el 25 de mayo de 1994 y, vistas dichas observaciones,

Considerando lo que sigue:

I. HECHOS

- (1) Mediante la Decisión 94/653/CE⁽¹⁾ (en lo sucesivo denominada «la Decisión de 1994»), la Comisión autorizó a las autoridades francesas a conceder a la Compagnie nationale Air France (en lo sucesivo denominada «Air France») una ayuda estatal por un importe de 20 000 millones de francos franceses. Los dos primeros artículos de la parte dispositiva de la Decisión rezan así:

«Artículo 1

La ayuda que se concederá a Air France en el período 1994-1996, en forma de una ampliación de capital de 20 000 millones de francos franceses pagaderos en tres tramos, que tiene por fin la reestructuración de la empresa de acuerdo con el Projet, es compatible con el mercado común y el Acuerdo EEE en virtud de la letra c) del apartado 3 del artículo 92 del Tratado y la letra c) del apartado 3 del artículo 61 del Acuerdo EEE, siempre que el Gobierno francés cumpla los siguientes compromisos:

- 1) la totalidad de la ayuda beneficiará exclusivamente a Air France. Por Air France se entenderá la Compagnie nationale Air France, así como toda sociedad que ésta controle en más del 50 %, a excepción de Air Inter. Para evitar cualquier transferencia de la ayuda hacia la compañía Air Inter, antes del 31 de diciembre de 1994 se creará un holding que tendrá una participación

mayoritaria en las compañías Air France y Air Inter. No se efectuará transferencia financiera alguna entre las sociedades del grupo que no se realizaría en el marco de una relación comercial normal, ni antes ni después de la creación efectiva del holding. De este modo, toda prestación de servicios o enajenación de bienes entre las sociedades se llevará a cabo a precios de mercado; en ningún caso Air France podrá aplicar tarifas preferenciales en favor de Air Inter;

- 2) se pondrá en marcha el proceso de privatización de Air France cuando se corrija la situación económica y financiera de la empresa, de conformidad con el plan y teniendo en cuenta la situación de los mercados financieros;
- 3) Air France aplicará el Projet en su integridad, tal como éste fue comunicado a la Comisión el 18 de marzo de 1994, en particular en lo que respecta a los objetivos de productividad siguientes, expresados mediante el coeficiente ERPK/empleado, mientras dure el plan de reestructuración:
- 1994: 1 556 200 ERPK/empleado,
 - 1995: 1 725 500 ERPK/empleado,
 - 1996: 1 829 200 ERPK/empleado;
- 4) el Gobierno francés adoptará con respecto a Air France el comportamiento normal de un accionista, permitirá que la compañía se gestione únicamente según principios comerciales y no interferirá en su gestión por motivos ajenos a los derivados de su condición de accionista;
- 5) no se volverá a conceder a Air France, de conformidad con el Derecho comunitario, nuevas dotaciones ni otras ayudas, cualquiera que sea su naturaleza;
- 6) mientras dure el plan, la ayuda será utilizada exclusivamente por Air France para los fines de reestructuración de la empresa, y no para adquirir nuevas participaciones en otras compañías aéreas;

⁽¹⁾ DO L 254 de 30. 9. 1994, p. 73.

- 7) mientras dure el plan, no se incrementará por encima de 146 el número de aviones de la flota en explotación de la Compagnie nationale Air France;
- 8) mientras dure el plan, no se incrementará la oferta de la Compagnie nationale Air France por encima del nivel alcanzado en 1993 en las rutas siguientes:
- entre París y todos los destinos dentro del Espacio Económico Europeo (7 045 millones de ASK),
 - entre provincias y todos los destinos dentro del Espacio Económico Europeo (1 413,4 millones de ASK).
- Esta oferta podrá incrementarse en un 2,7 % anual, excepto si el índice de crecimiento de cada uno de los mercados correspondientes es inferior a dicho porcentaje.
- No obstante, si el índice de crecimiento anual de estos mercados superase el 5 %, podrá incrementarse la oferta de la compañía en el porcentaje obtenido al sumar el citado 2,7 % a la diferencia entre el índice de crecimiento y ese 5 %;
- 9) se garantizará que Air France no pone en práctica, mientras dure el plan, prácticas consistentes en proponer tarifas inferiores a las practicadas por sus competidores para una oferta equivalente en las rutas que explote en el interior del Espacio Económico Europeo;
- 10) no se concederá trato preferencial a Air France en materia de derechos de tráfico;
- 11) mientras dure el plan, Air France no explotará, entre Francia y los demás países del Espacio Económico Europeo, un número de líneas regulares superior al que explotaba en 1993 (89 líneas);
- 12) mientras dure el plan, la oferta de Air Charter no superará el nivel de 1993 (3 047 plazas y 17 aviones), más un posible incremento anual igual al índice de crecimiento del mercado;
- 13) se garantizará que toda enajenación de bienes y prestación de servicios de Air France en favor de Air Charter refleja los precios de mercado;
- 14) antes de fin de año, Air France enajenará, en las condiciones financieras, comerciales y jurídicas más ventajosas para ella, su participación en la "sociedad de hoteles Méridien";

- 15) se modificarán, a la mayor brevedad posible y en colaboración con Aéroports de Paris, las reglas de distribución del tráfico para el sistema aeroportuario parisino, de conformidad con la Decisión de la Comisión de 27 de abril de 1994 relativa a la apertura de la ruta Orly-Londres;
- 16) se cuidará que ni las obras necesarias para la renovación de las dos terminales de Orly que realiza Aéroports de Paris, ni la eventual saturación de una u otra de dichas terminales perturban las condiciones de la competencia en detrimento de las compañías que allí operan.

Artículo 2

A fin de garantizar que el importe de la ayuda se mantiene compatible con el mercado común, el pago de los tramos segundo y tercero de la ampliación de capital queda supeditado al cumplimiento de los citados compromisos, a la realización efectiva del *Projet pour l'entreprise* y de los resultados previstos (en especial, en lo relativo a los resultados de explotación y los coeficientes de productividad expresados en ERPK/empleado, así como a la venta de activos).

El Gobierno francés presentará a la Comisión un informe sobre la marcha del programa de reestructuración y sobre la situación económica y financiera de Air France. Estos informes serán presentados al menos ocho semanas antes de la liberación de los tramos segundo y tercero de la ayuda en 1995 y 1996.

A la vista de, entre otros aspectos, la evolución del entorno y del mercado, la Comisión hará comprobar la buena aplicación del plan, así como el cumplimiento de las condiciones vinculadas a la aprobación de la ayuda, por parte de consultores independientes seleccionados por ella misma en colaboración con el Gobierno francés.»

- (2) La Decisión de 1994 fue impugnada ante el Tribunal de Primera Instancia de las Comunidades Europeas por las compañías British Airways, SAS, KLM, Air UK, Euralair y TAT, demandantes en el asunto T-371/94 por una parte, y por la compañía British Midland, demandante en el asunto T-394/94, por otra. Mediante sentencia de 25 de junio de 1998, el Tribunal de Primera Instancia se pronunció sobre estos dos recursos y anuló la Decisión de 1994. Las conclusiones de la motivación del Tribunal son las siguientes (apartado 454 de la sentencia):

«El examen de la totalidad de los motivos formulados en los presentes litigios ha mostrado que la Decisión impugnada adolece de falta de motivación en dos puntos, relativos, respectivamente, a la compra de diecisiete

nuevos aviones que representa la cantidad de 11 500 millones de francos franceses (véanse los apartados 84 a 120 *supra*) y a la competitividad de Air France en la red de sus líneas extra EEE con el correspondiente tráfico aéreo de enlace (véanse los apartados 238 a 280 *supra*). El Tribunal de Primera Instancia estima que estos dos puntos tienen una importancia fundamental en el sistema general de la Decisión impugnada. Por consiguiente, procede anular dicha Decisión.»

- (3) En lo que se refiere en concreto a la falta de motivación relativa a la compra de diecisiete nuevos aviones, el Tribunal recordó ante todo la jurisprudencia del Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas⁽²⁾, citada por las partes interesadas durante el procedimiento administrativo previo a la Decisión de 1994, por la que las inversiones destinadas a garantizar la renovación o la modernización, de forma regular o normal, de las capacidades de producción de una empresa, no pueden financiarse con una ayuda estatal. Además, en opinión del Tribunal, la Decisión de 1994 «reconoce que la ayuda tiene la finalidad de financiar la inversión en la flota que supone la compra de diecisiete nuevos aviones» y «en cualquier caso, la Decisión no prohíbe que la ayuda se utilice, por lo menos parcialmente, para financiar esa inversión», dado que «el único medio financiero autónomo de Air France para contribuir a financiar dicha inversión, a saber, la venta de activos, sólo podría aportar unos ingresos de 7 000 millones de francos franceses, mientras que el coste de la inversión de que se trata asciende a 11 500 millones de francos franceses» (apartado 111). El Tribunal considera que la compra de los diecisiete aviones «constituye evidentemente una modernización de la flota de Air France» y que, en la motivación de la Decisión de 1994, la Comisión se abstuvo de especificar si toleraba, con carácter excepcional, la financiación de esta compra mediante la ayuda estatal por considerar que la jurisprudencia mencionada anteriormente «no era pertinente en las circunstancias específicas de este caso o si pretendía no seguir el principio mismo sentado por esa jurisprudencia.» (apartado 112). El Tribunal observó que la propia práctica decisoria de la Comisión refleja la oposición de principio a todas las ayudas de funcionamiento, destinadas a financiar la modernización normal de las instalaciones, antes de concluir:

«De ello se desprende que los motivos de la Decisión impugnada no muestran que la Comisión efectivamente examinara si la modernización de la flota de Air France podía ser parcialmente financiada mediante una ayuda destinada

a la reestructuración de la compañía, en contra de la jurisprudencia mencionada y de sus propias Decisiones en la materia.» (apartado 114).

- (4) El Tribunal añadió no poder admitir las observaciones presentadas por los agentes de la Comisión durante el procedimiento jurisdiccional, según las cuales la ayuda en cuestión sólo se destinaba a reducir el endeudamiento y no a comprar diecisiete nuevos aviones, en la medida en que eran contradictorias con los motivos de la Decisión de 1994 y en que corresponde exclusivamente al órgano colegiado de los miembros de la Comisión adoptar una modificación de dichos motivos. El Tribunal consideró asimismo contradictorias las explicaciones según las cuales el plan de reestructuración debía dejar un margen bruto de autofinanciación que permitiese a Air France hacer frente a sus gastos de explotación y de inversión con los motivos de la Decisión de 1994, de los que se deduce que Air France no recuperaría su equilibrio financiero y su rentabilidad hasta finales de 1996 (apartado 119).
- (5) Por otra parte, en lo que se refiere a la situación competitiva de Air France fuera del Espacio Económico Europeo (EEE) con el tráfico aéreo de enlace correspondiente, el Tribunal, tras recordar que esta cuestión ya había sido planteada por algunas de las partes demandantes durante el procedimiento administrativo previo a la adopción de la Decisión de 1994, observa que «la exposición de motivos de la Decisión impugnada no contiene la menor indicación sobre la competitividad de Air France extra EEE» (apartado 270). El Tribunal subraya que falta un análisis de la red internacional de Air France y que las condiciones de autorización de la ayuda en cuanto a oferta y a tarifas sólo se refieren a las rutas dentro del EEE, mientras que la Comisión, en un asunto relacionado con la aplicación del Reglamento (CEE) n° 4064/89 del Consejo, de 21 de diciembre de 1989, sobre el control de las operaciones de concentración entre empresas⁽³⁾, procedió a un examen del mercado relevante, introduciendo el concepto de sustituibilidad de los vuelos y que el plan de reestructuración de Air France prevé explícitamente el desarrollo de los vuelos de larga distancia. El Tribunal deduce que «a la luz de lo dispuesto en estas Decisiones y habida cuenta de las observaciones hechas al respecto por las partes interesadas, la Comisión estaba obligada a pronunciarse sobre la problemática de las rutas aéreas extra EEE en las que opera Air France, beneficiaria de la ayuda autorizada, compitiendo con otras compañías situadas dentro del EEE» (apartado

⁽²⁾ Sentencias del Tribunal de las Comunidades Europeas de 24 de febrero de 1987, en el asunto 310/85: Deufil contra Comisión (Recopilación 1987, p. 901), y de 8 de marzo de 1988, en los asuntos acumulados 62/87 y 72/87: Exécutif régional wallon y SA Glaverbel contra Comisión (Recopilación 1988, p. 1573).

⁽³⁾ DO L 395 de 30. 12. 1989, p 1; Rectificado en el DO L 257 de 21. 9. 1990, p. 13.

273) y que, de no ampliar las condiciones mencionadas a las rutas del EEE en las que opera Air France, «la Comisión estaba obligada a evaluar —en el marco de su examen del mercado relevante— la posible sustituibilidad de los vuelos extra EEE operados, por ejemplo, a partir de París, Londres, Roma, Francfort, Copenhague, Amsterdam o Bruselas y, por tanto, la posible situación de competencia, en lo que se refiere a esos vuelos, entre las compañías aéreas cuya plataforma esté situada en alguna de esas ciudades» (apartado 274).

(6) El Tribunal añade que el comportamiento de Air France en las rutas extra EEE con salida del aeropuerto de París-(Charles de Gaulle) puede tener repercusiones en el tráfico aéreo de enlace hacia esa plataforma, en detrimento, en su caso, del tráfico aéreo de enlace hacia las demás plataformas, por lo que la Comisión también debería haberse pronunciado, en la motivación de su Decisión, sobre la situación de las pequeñas compañías aéreas que en muchos casos dependen de algunas rutas específicas.

(7) El Tribunal hace valer asimismo que ninguna de las condiciones impuestas por la Comisión incluidas en la Decisión de 1994 puede remediar la falta de motivación de dicha Decisión en lo que se refiere a las rutas extra EEE. El Tribunal también ha descartado, por no estar amparada por el principio de colegialidad, la argumentación desarrollada por la Comisión y por las partes intervinientes, según la cual las restricciones impuestas a Air France en rutas extra EEE, reguladas por acuerdos bilaterales, sólo habrían beneficiado a las compañías extra EEE y hubiesen sido por tanto obviamente contrarias al interés común. El Tribunal concluye que no puede pronunciarse sobre la procedencia de las alegaciones formuladas sobre los efectos de la ayuda en la competitividad de Air France con respecto a su red de líneas extra EEE y al tráfico aéreo de enlace correspondiente, y que tampoco puede «pronunciarse sobre la argumentación relativa a las prácticas en materia de tarifas de Air France en su red extra EEE, supuestamente financiadas mediante la ayuda, como medidas de funcionamiento» (apartado 280).

(8) Es importante indicar que todos los demás medios presentados por las partes demandantes, tanto sobre el desarrollo incorrecto del procedimiento administrativo como sobre errores de apreciación y de derecho, especialmente la supuesta infracción del principio de proporcionalidad en cuanto al importe de la ayuda, el falseamiento de las condiciones del comercio en una medida contraria al interés común o la incapacidad del plan de reestructuración para

restablecer la viabilidad económica de Air France, fueron rechazados por el Tribunal, que consideró que carecían de fundamento.

II. VALORACIÓN JURÍDICA

(9) En virtud de lo dispuesto en el artículo 176 del Tratado, «la institución o las instituciones de las que emane el acto anulado, o cuya abstención haya sido declarada contraria al presente Tratado, estarán obligadas a adoptar las medidas necesarias para la ejecución de la sentencia del Tribunal de Justicia».

(10) Estas disposiciones fueron explicadas por el Tribunal del modo siguiente: «Para adecuarse a la sentencia y dar plena ejecución a la misma, la institución está obligada a respetar no sólo el fallo de la sentencia, sino también los motivos que han conducido a aquél y que constituyen su sustento necesario, en el sentido de que son indispensables para determinar el significado exacto de lo que ha sido resuelto en el fallo. Esos motivos, en efecto, identifican por una parte la concreta disposición considerada ilegal, y revelan por otra parte las causas precisas de la ilegalidad declarada en el fallo, que la institución afectada habrá de tener en cuenta a la hora de sustituir el acto anulado»⁽⁴⁾. El Tribunal subrayó asimismo que corresponde a la institución de la que emana el acto anulado determinar las medidas que comporta la ejecución de la sentencia de anulación⁽⁵⁾.

(11) En este caso, para tener debidamente en cuenta la sentencia del Tribunal, corresponde a la Comisión adoptar una nueva Decisión que incluya la motivación de los dos puntos en los que el Tribunal observó una falta de motivación. Además, dado que la Decisión de 1994 se anuló por vicio de forma, el artículo 176 no impone a la Comisión la reapertura del procedimiento que desembocó en dicha Decisión ni la repetición íntegra del procedimiento antes de adoptar una nueva Decisión. En efecto, en virtud de la jurisprudencia reiterada, cuando la anulación de un acto se basa en un vicio de forma o de procedimiento, la institución responsable puede reanudar el procedimiento a partir de la fase en que se produjo dicho vicio⁽⁶⁾. Dado que, tal como indicó el Tribunal en su sentencia de 25 de junio de 1988 (apartado 81, la presente Decisión debe basarse en los elementos de hecho existentes en la fecha en que se adoptó la Decisión de 1994, y dado que los Estados miembros y las demás partes interesadas ya tuvieron la oportunidad de expresar sus

⁽⁴⁾ Sentencia del Tribunal de 26 de abril de 1988 asuntos acumulados 97/86, 193/86, 99/86 y 215/86: Astéris y otros contra Comisión (Recopilación 1988, p. 2181), apartado 27.

⁽⁵⁾ Sentencia del Tribunal de 5 de marzo de 1980 en el asunto 76/79: (Recopilación 1980, p. 665), apartados 13 a 15.

⁽⁶⁾ Sentencia del Tribunal de 13 de noviembre de 1990 en el asunto C-331/88: Fedesa e.a. (Recopilación 1990 p. I-4023), y de 17 de octubre de 1991 en el asunto T-26/89: de Compte contra Parlamento Europeo (Recopilación 1991 p. II-781), apartado 70.

opiniones en el marco del procedimiento administrativo previo a la adopción de la Decisión de 1994 y que, por consiguiente, se han respetado los derechos procesales, la Comisión puede adoptar una nueva Decisión sin reabrir el procedimiento previsto en el apartado 2 del artículo 93 del Tratado.

- (12) Tal como recordó el Tribunal en su sentencia de 25 de junio de 1998, la motivación exigida por el artículo 190 del Tratado debe mostrar, de forma clara e inequívoca, el razonamiento de la autoridad comunitaria de la que emane el acto impugnado, de manera que los interesados puedan conocer las razones de la medida adoptada con el fin de defender sus derechos y que la justicia comunitaria pueda ejercer su control⁽⁷⁾. Además, es reiterada jurisprudencia que la cuestión de saber si la motivación de una decisión cumple los requisitos del artículo 190 del Tratado debe apreciarse en relación no sólo de su tenor literal, sino también de su contexto, así como del conjunto de normas jurídicas que regulan la materia de que se trate⁽⁸⁾. A este respecto, si la Comisión no tiene la obligación, en la motivación de una decisión, de responder a todos los puntos de hecho y de derecho invocados por los interesados durante el procedimiento administrativo, debe no obstante tener en cuenta todas las circunstancias y todos los elementos pertinentes del caso de autos para que el Tribunal de Justicia pueda ejercer su control de legalidad y dar a conocer, tanto a los Estados miembros como a los nacionales interesados, las condiciones en las que aplica el Tratado⁽⁹⁾.

- (13) Para cumplir las obligaciones mencionadas respecto de los dos puntos en los que el Tribunal observó una falta de motivación, la Comisión insiste ante todo en el hecho de que la ayuda concedida a Air France constituye una ayuda para la reestructuración de la empresa. De conformidad con la letra c) del apartado 3 del artículo 92 del Tratado, la Comisión considera que las ayudas para la reestructuración de empresas en crisis pueden contribuir al desarrollo de determinadas actividades económicas sin alterar las condiciones del comercio en forma contraria al interés común. Por consiguiente, corresponde a la Comisión, bajo el control del Tribunal de Justicia, garantizar la disciplina necesaria para que las intervenciones de los Estados miembros no se produzcan en detrimento de las actividades económicas apreciadas desde el punto de vista del interés común. En este ejercicio, la

Comisión dispone de la facultad de apreciación imprescindible para determinar y especificar las condiciones en las que las intervenciones nacionales en favor de empresas individuales no suponen una transferencia de las dificultades de un Estado miembro a otro y pueden considerarse en el marco del interés común que constituye el desarrollo de las actividades de un sector económico. La Comisión ya expuso su práctica decisoria al respecto en 1978, en el octavo informe sobre la política de competencia: las ayudas a las empresas en crisis pueden justificarse a la luz del Tratado si están supeditadas a la aplicación de un programa de reestructuración bien articulado, destinado a sanear la situación de forma duradera y a restablecer la competitividad de las empresas interesadas, y siempre que se limiten a lo estrictamente necesario para garantizar el equilibrio de la empresa durante el período transitorio inevitable antes de que dé frutos dicho programa⁽¹⁰⁾. Este enfoque quedó confirmado por la Comunicación de la Comisión relativa a las ayudas estatales en el sector de la aviación⁽¹¹⁾, que recoge la práctica seguida por la Comisión, especialmente en sus Decisiones 94/118/CE (Aer Lingus)⁽¹²⁾, 94/698/CE (TAP)⁽¹³⁾ y 94/696/CE (Olympic Airways)⁽¹⁴⁾. Este enfoque ha quedado expuesto de forma más general en las directrices comunitarias sobre ayudas estatales de salvamento y de reestructuración de empresas en crisis⁽¹⁵⁾.

- (14) En este último documento, la Comisión recuerda que una reestructuración «forma parte de un plan factible, coherente y de amplio alcance destinado a restablecer la viabilidad a largo plazo de una empresa. Normalmente, contiene uno o más de los siguientes elementos: la reorganización y racionalización de las actividades de la empresa para hacerlas más rentables, lo que, por lo general, implica el abandono de aquellas que ya no resultan viables o que generan pérdidas, la reestructuración de aquellas que puedan recuperar su competitividad y, posiblemente, el desarrollo de nuevas actividades o la diversificación de la producción. La reestructuración física debe complementarse generalmente con una reestructuración financiera (aportaciones de capital, reducción de la deuda). Los planes de reestructuración toman en consideración, entre otras cosas, las circunstancias que originaron las dificultades de la empresa, la oferta y la demanda del mercado de los productos de que se trate y su prevista evolución, así como las desventajas específicas de la empresa. Permiten una transición ordenada de la empresa hacia una nueva

⁽⁷⁾ Sentencia del Tribunal de 14 de febrero de 1990 en el asunto C-350/88: Delacre contra Comisión (Recopilación 1990 p. I-395), apartado 15.

⁽⁸⁾ *Ibidem* apartado 16. Véase asimismo la sentencia del Tribunal de 2 de abril de 1998 en el asunto C-367/95: Comisión contra Sytraval (Recopilación 1998, p. I-1719), apartado 63.

⁽⁹⁾ Sentencias del Tribunal de 24 de octubre de 1996 en los asuntos acumulados C-329/93, C-62/95 y C-63/95: Bremer Vilkan contra Comisión (Recopilación 1996, p. I-5151), apartado 32, y de 17 de enero de 1995 en el asunto C-360/92 P: Publishers Association contra Comisión (Recopilación 1995, p. I-23), apartado 39.

⁽¹⁰⁾ Véanse los apartados 227, 228 y 177 del octavo informe sobre la política de competencia.

⁽¹¹⁾ DO C 350 de 10. 12. 1994, p. 5.

⁽¹²⁾ DO L 54 de 25. 2. 1994, p. 30.

⁽¹³⁾ DO L 279 de 28. 10. 1994, p. 29.

⁽¹⁴⁾ DO L 273 de 25. 10. 1994, p. 22.

⁽¹⁵⁾ DO C 368 de 23. 12. 1994, p. 12.

estructura que le dé perspectivas de viabilidad a largo plazo y le permita operar solo con sus propios recursos, sin necesidad de más apoyo estatal» (punto 2.1). Al examinar, a la luz de lo dispuesto en el artículo 92 del Tratado, una operación de reestructuración que comporta una ayuda estatal, la Comisión debe ante todo determinar si la recuperación de la empresa puede considerarse un objetivo de su política comunitaria. A continuación, ha de comprobar, por una parte, que la ayuda permite garantizar el restablecimiento de la viabilidad y, por otra, que la ayuda es proporcional con los costes y beneficios de la reestructuración y no supone un falseamiento indebido de la competencia. Por consiguiente, la Comisión puede supeditar una decisión de autorización al cumplimiento de determinadas condiciones.

- (15) Así pues, en el caso de autos, la Comisión consideró en la Decisión de 1994 que correspondía al interés de la Comunidad favorecer el éxito de la reestructuración de Air France y garantizar su viabilidad a largo plazo, sin que el Tribunal pusiese en tela de juicio esta apreciación (apartado 235 de la sentencia).

En lo que se refiere al motivo relacionado con la financiación de la renovación de la flota

- (16) En el marco mencionado anteriormente, y en lo que se refiere más concretamente a la compra de nuevos aviones por Air France durante la fase de reestructuración, conviene subrayar que la reestructuración de la compañía se basa en un programa global y autónomo, que debe permitir a la empresa recuperar la viabilidad en un plazo razonable sin la concesión de nuevas ayudas⁽¹⁶⁾. La reestructuración incluye la reorganización y la racionalización de las actividades de Air France, la reducción de los costes programados, la renuncia a la explotación de determinadas rutas deficitarias, la mejora de la eficacia y de la productividad, la cesión de activos, la reducción de las cargas financieras considerables de la compañía: se trata de medidas sin las que el restablecimiento de la viabilidad se vería condenado al fracaso. El conjunto de estas operaciones se financia en parte por medio de la ampliación de capital de la empresa, por un importe total de 20 000

millones de francos franceses. Esta aportación constituye por tanto un elemento imprescindible e indisoluble de la reestructuración global de la compañía, tal como se desprende del informe elaborado por la agencia de consultores Lazard Frères.

- (17) Habida cuenta de la globalidad de la operación de reestructuración y del carácter imprescindible de la ampliación de capital, el importe total de la ayuda sirve para financiar el conjunto de las medidas de reestructuración. Dichas medidas pueden ser de distinta índole: meramente «estructural», como las medidas de reorganización de la actividad; de índole social⁽¹⁷⁾, como las que se reflejan en reducciones de plantilla (despidos, jubilación anticipada, etc.); de índole financiera, por ejemplo la supresión de las pérdidas acumuladas de la empresa o incluso la cobertura de las pérdidas realizadas durante el período de reestructuración⁽¹⁸⁾. También puede tratarse de medidas correspondientes a la actividad corriente o al funcionamiento normal de la empresa. En definitiva, la naturaleza de la medida cofinanciada por la ayuda no reviste un carácter determinante si se incluye en un plan de reestructuración que permita restablecer la viabilidad de la empresa y si se cumplen las condiciones de proporcionalidad mencionadas, así como la ausencia de falseamiento indebido de la competencia⁽¹⁹⁾. En el caso de autos, la compra de nuevos aviones constituye una parte integrante del plan de reestructuración de Air France y la falta de renovación de la flota podría comprometer la viabilidad de dicha reestructuración, tal como indicó la Comisión en su Decisión de 1994. El Tribunal ha reconocido que la motivación de la Decisión respecto de este último punto era suficiente (apartado 102 de la sentencia). Por consiguiente, la Comisión considera que ningún obstáculo se opone a que la ayuda recibida por Air France sirva para financiar la renovación de la flota.

- (18) Es exacto, tal como lo recuerda el Tribunal (apartado 113 de la sentencia), que las ayudas de funcionamiento destinadas a financiar la modernización normal de las instalaciones y a liberar a la empresa de los costes que normalmente hubiera debido soportar en el marco de su gestión corriente no pueden, en principio, acogerse a una excepción de la prohibición que figura en el apartado 1 del artículo 92, salvo si sus efectos falseadores se

⁽¹⁷⁾ *Ibidem*.

⁽¹⁸⁾ Véase el apartado 228 del octavo informe sobre la política de competencia.

⁽¹⁹⁾ Sentencia de 5 de noviembre de 1997 en el asunto T-149/95: Ducros contra Comisión (Recopilación 1997, p. II-2031), apartado 65. Véanse asimismo las Decisiones de la Comisión publicadas íntegramente: ABB (DO L 309 de 13.12.1993, p. 21), Papelera Española (DO C 123 de 5. 5. 1993, p. 7), Bull (DO L 386 de 31. 12. 1994, p. 1), Iritecna (DO L 330 de 13. 12. 1995, p. 23), Seda de Barcelona (DO L 298 de 21. 11. 1996, p. 14), SEAT (DO L 88 de 5. 4. 1996, p. 7), Compagnie Générale Maritime (DO L 5 de 9. 1. 1997, p. 40), Aircraft Services Lemverder (DO L 306 de 11. 11. 1997, p. 19) y las abundantes decisiones de la Comisión de no presentar objeciones, publicadas en forma de cartucho: por ejemplo, Bayerische Zellstoff [SG(93)D/18262], Polte [SEC(97) 1055], Magdeburger Stahlbau [SEC(97) 1271], Koenitz [SEC(97) 546/2], etc.

⁽¹⁶⁾ Véase la nota 11, punto V.2.38.

compensan con uno de los objetivos de interés común enunciados en los apartados 2 y 3 del mismo artículo⁽²⁰⁾. La referencia a las jurisprudencias Deufil y Glaverbel realizada por las partes interesadas durante el procedimiento administrativo se sitúa en este contexto. No obstante, en el caso presente, aunque la renovación de la flota no constituye una inversión inicial y no se refiere a equipos adicionales o nuevos⁽²¹⁾, se inscribe en el marco general de una operación de reestructuración que incluye los elementos detallados anteriormente, a diferencia de la situación que prevalecía en las dos jurisprudencias invocadas.

- (19) Además, las inversiones de que se trata en estos dos asuntos se inscribían en un contexto de importante exceso de capacidad en los mercados de referencia y, en el asunto Deufil, la inversión permitió a la empresa doblar su capacidad de producción. En el caso presente, por el contrario, la compra de nuevos aviones no supone un aumento de la oferta de asientos de Air France. Además, el mercado europeo del transporte aéreo en 1994 no estaba afectado por una crisis estructural de exceso de capacidad, tal como se indica a continuación.
- (20) Por otra parte, en la notificación que remitieron a la Comisión el 18 de marzo de 1994, las autoridades francesas indicaron que el endeudamiento de Air France se reduciría de 34 000 a 15 000 millones de francos franceses entre el final del año 1993 y el final del año 1996, gracias a la aportación de capital. El informe de la agencia de consultores Lazard Frères, adjunto a la notificación, prevé de hecho la siguiente evolución de los fondos propios y de las deudas netas de Air France en el transcurso de dicho período:

(en miles de millones de francos franceses)

	1993	1994	1995	1996
Fondos propios	(0,4)	7,1	11,7	17,4 ⁽¹⁾
Deudas netas	34,1	25,1	20,7	15,2 ⁽¹⁾

(1) Excluidos los alquileres capitalizados, que representan 6 900 millones de francos franceses y antes del pago de las ORA (Obligaciones reembolsables en acciones), que representan 1 250 millones de francos franceses.

Se deduce de este cuadro que el endeudamiento neto de Air France debería disminuir en 18 900 millones de francos franceses entre finales de 1993 y finales de 1996. Si se tiene en cuenta el endeudamiento adicional de la compañía durante la primera mitad del año 1994, la Comisión considera que la totalidad de la ayuda concedida a Air France

se destina a reducir el endeudamiento de la compañía, de forma correlativa al aumento de los fondos propios, y no a financiar la compra de nuevos aviones. Además, el cuadro de financiación que figura en el informe de la agencia de consultores Lazard Frères demuestra asimismo que los recursos de explotación procedentes de las cesiones de activos (7 000 millones de francos franceses) y de la capacidad de autofinanciación (12 100 millones de francos franceses), que incluye no sólo los resultados de la empresa sino también las dotaciones para las provisiones y las amortizaciones, son ampliamente suficientes para cubrir las necesidades de explotación (14 000 millones de francos franceses), entre las que figuran las inversiones aeronáuticas por un importe de 11 500 millones de francos franceses. Por último, conviene señalar que los gastos netos en inversiones aeronáuticas no ascienden a 11 500 millones de francos franceses durante el programa de reestructuración, sino a 6 200 millones, de los que 3 500 corresponden exclusivamente a las inversiones en aviones, ya que el plan notificado a la Comisión prevé recursos de 4 100 y 1 200 millones de francos franceses procedentes, respectivamente, de la cesión de aviones y de la venta de piezas de recambio aeronáuticas durante el período 1994-1996.

En lo que se refiere al motivo relacionado con la situación competitiva de Air France en las rutas extra EEE

- (21) Por lo que se refiere, en segundo lugar, a la situación competitiva de Air France en su red de rutas hacia países extra EEE, cabe indicar ante todo que los mercados relevantes definidos por la Comisión en un asunto de ayuda estatal son más amplios que los que examina en los asuntos de competencia que ha de conocer en virtud de los artículos 85 y 86 del Tratado o del Reglamento (CEE) n° 4064/89. La Comunicación de la Comisión sobre las ayudas estatales en el sector de la aviación establece que el mercado geográfico que ha de tenerse en cuenta para limitar los efectos de la ayuda en las empresas competidoras puede ser el mercado del EEE en su conjunto o un mercado regional específico que se caracterice por su grado de competencia⁽²²⁾, mientras que la Comisión procede en parte a un análisis de cada ruta al aplicar los artículos 85 y 86 del Tratado a los mercados de la aviación civil⁽²³⁾.
- (22) La sentencia del Tribunal de 25 de junio de 1998 confirma la validez de este enfoque. En efecto, en la Decisión de 1994, la Comisión se abstuvo de proceder a un análisis de cada ruta dentro del EEE,

⁽²²⁾ Véase la nota 11, punto V.2.38.4.

⁽²³⁾ Sentencia del Tribunal de 11 de abril de 1989, Ahmed Saeed Flugreisen y Silver Line Reisebüro contra Zentrale zur Bekämpfung unlauteren Wettbewerbs en el asunto 66/86: (Recopilación 1989, p. 803), apartados 40 a 46. Sentencia del Tribunal de 19 de mayo de 1994 en el asunto T-2/93: Air France contra Comisión: (Recopilación 1994, p. II-323), apartados 45 y 80 a 85. Decisiones de la Comisión 92/213/CEE, British Midland contra Aer Lingus (DO L 96 de 10. 4. 1992, p. 34), de 5 de octubre de 1992, Air France contra Sabena, (DO C 272 de 21. 10. 1992), de 27 de noviembre de 1992, British Airways contra TAT, (DO C 326 de 11. 12. 1992); de 20 de julio de 1995, Swissair contra Sabena (DO C 200 de 4. 8. 1995, p. 10 y Decisión 96/180/CE, LH contra SAS (DO L 54 de 5. 3. 1996, p. 28).

⁽²⁰⁾ Sentencia del Tribunal de 15 de mayo de 1997 en el asunto C-278/95P: Siemens contra Comisión (Recopilación 1997, p. I-2507), apartado 23, por la que se confirma la sentencia del Tribunal en el asunto T-459/93 (Recopilación 1995, p. II-1675), apartado 48.

⁽²¹⁾ Cabe observar que el concepto de ayuda de funcionamiento ampliado a las inversiones de sustitución, tal como figura en las jurisprudencias Glaverbel y Deufil no es necesariamente idéntico al que desarrolla la teoría económica.

abordando de forma general la situación competitiva de Air France en el conjunto del mercado. El Tribunal aceptó la postura adoptada por la Comisión, en lo que se refiere tanto a la motivación (apartado 269) como al principio que la sustenta (apartado 288). La Comisión considera por tanto que puede proceder a un análisis global similar en lo que se refiere a las rutas extra EEE.

- (23) Por otra parte, en lo que se refiere a las posibles restricciones que deban imponerse para limitar el falseamiento derivado de la ayuda o la afectación del comercio entre los Estados miembros, las directrices de la Comisión sobre ayudas estatales de salvamento y de reestructuración de empresas en crisis establecen que el plan de reestructuración debe incluir una reducción de las capacidades de producción si existe un exceso de capacidad estructural en el mercado relevante comunitario. La situación es distinta si no se observa dicho exceso de capacidad: «Por otro lado, cuando no exista exceso de capacidad productiva en un mercado en el ámbito de la Comunidad Europea en el que opere la empresa destinataria de la ayuda, la Comisión, por lo general, no exigirá una reducción de la capacidad como contrapartida de la ayuda. No obstante, la ayuda deberá ser utilizada exclusivamente para restablecer la viabilidad de la empresa, y no se permitirá al destinatario, mientras no haya finalizado el plan de reestructuración, aumentar su capacidad de producción, salvo en la medida en que sea esencial para restablecer la viabilidad, siempre y cuando no falsee indebidamente la competencia»⁽²⁴⁾. Este enfoque queda confirmado por la jurisprudencia que considera que la reducción de la capacidad es un remedio aceptable al falseamiento de la competencia⁽²⁵⁾. Sin embargo, en lo que se refiere a la proporcionalidad de los posibles mecanismos de contención que convenga imponer, la jurisprudencia, admite que no debe establecerse ninguna relación cuantitativa precisa entre los importes de las ayudas y la importancia de las capacidades de producción que han de ser eliminadas. La apreciación de la Comisión al respecto no se limita a un control basado únicamente en criterios económicos, sino que también puede «tener en cuenta una amplia gama de consideraciones de orden político, económico o social», en el marco del ejercicio de su facultad discrecional⁽²⁶⁾.

- (24) En el caso de autos, para evitar un falseamiento del comercio en una medida contraria al interés común, la Comisión supedita su decisión de autorización de la ayuda al cumplimiento de las condiciones principales siguientes: compromiso de que Air France utilice la ayuda exclusivamente para los fines de la reestructuración; limitación a 146 del número de aviones de Air France mientras dure el plan; limitación de la oferta de Air France en

términos de «asientos/kilómetro disponibles» dentro del EEE mientras dure el plan; prohibición a Air France de adoptar un comportamiento de líder en materia de tarifas (*price leader*) mientras dure el plan dentro del EEE; ausencia de trato preferente en favor de Air France en materia de derechos de tráfico; limitación a 89 del número de líneas regulares explotadas por Air France entre Francia y los demás países del EEE. Entre estas condiciones, la ausencia de trato preferente en materia de derechos de tráfico y la limitación a 146 del número de aviones se aplican al conjunto de las rutas, incluidas las rutas hacia terceros países. En el marco de su facultad de apreciación global, la Comisión ha optado por no ampliar a las rutas extra EEE las demás condiciones mencionadas, especialmente la prohibición del comportamiento de líder en materia de tarifas y la limitación del número de asientos/kilómetro disponibles, por los tres motivos siguientes:

- la existencia de garantías sustanciales en lo que se refiere al conjunto de rutas,
- en 1994, las condiciones de la competencia y los intercambios intracomunitarios estuvieron mucho más afectados por el desarrollo de las rutas dentro del EEE que por el de las rutas extra EEE,
- la ampliación de las condiciones mencionadas a las rutas extra EEE redundaría esencialmente en beneficio de las compañías de los terceros países.

- (25) En lo que se refiere al primer punto, la Comisión considera que el compromiso de utilizar la ayuda exclusivamente para los fines de la reestructuración de Air France y la limitación del número de aviones, medidas que se aplican plenamente a las rutas extra EEE, constituyen de por sí contrapartidas sustanciales a la ayuda recibida por Air France. En efecto, tal como se ha demostrado anteriormente, debe considerarse que la aportación de capital de 20 000 millones de francos franceses se emplea únicamente para la reducción del endeudamiento, con exclusión de una utilización destinada a recurrir a prácticas de tarifas o de otra índole que pueden provocar pérdidas. Además, el plan de reestructuración notificado limita el número de aviones a 146 durante su aplicación, cifra que se acompaña, por añadidura, de una ligera disminución del número total de asientos disponibles. En su Comunicación sobre las ayudas estatales en el sector de la aviación, la Comisión especifica que el programa financiado mediante ayuda estatal no debe tener «como objetivo incrementar la capacidad y la oferta de la compañía aérea en cuestión en detrimento de sus competidores europeos directos» y que «en cualquier caso, el programa no debe dar lugar a un crecimiento superior al del mercado, tanto en el número de aeronaves como en la capacidad ofrecida en los mercados correspondientes»⁽²⁷⁾.

⁽²⁴⁾ Véase la nota 15.

⁽²⁵⁾ Véase la nota 19, apartado 67.

⁽²⁶⁾ Sentencia del Tribunal, de 24 de octubre de 1997 en el asunto T-244/94: *Wirtschaftsvereinigung Stahl* contra Comisión (Recopilación 1997, p. II-1963), apartado 111, en la que se hace referencia a la Sentencia del Tribunal de Justicia de 3 de octubre de 1985 en el asunto 214/83: *Alemania* contra Comisión (Recopilación 1985, p. 3053), apartado 33.

⁽²⁷⁾ Véase la nota 11, punto V.2.38.4.

(26) Sin embargo, en la Decisión de 1994, la Comisión consideró que el mercado del transporte aéreo europeo no estaba afectado por una crisis estructural de exceso de capacidad y que la situación del sector de la aviación no justificaba una reducción global de las capacidades. El razonamiento de la Comisión en estos dos aspectos fue aceptado por el Tribunal (apartados 365 y 367 de la sentencia). Cabe añadir aquí que la aviación civil es uno de los sectores en los que el crecimiento a largo plazo ha sido mayor en los últimos cincuenta años. Dicho crecimiento se mantuvo incluso durante el período 1990-1994, en el que el transporte aéreo atravesó la crisis más grave de su historia. Tal como indicó la Comisión en la Decisión de 1994, las perspectivas de crecimiento a largo plazo son del orden de un 6 % al año. En este contexto, la ligera disminución del número total de asientos ofrecidos por Air France durante la aplicación del programa, equivalente a una congelación de sus capacidades de producción, supone de por sí una limitación muy seria, especialmente a falta de un proyecto de alianza con otras grandes compañías aéreas. De hecho, las previsiones de evolución del tráfico de Air France en las rutas extra EEE durante el período 1994-1996, comunicadas a la Comisión en abril de 1994, recogen, para cada una de las regiones principales del mundo, un crecimiento del tráfico de Air France sensiblemente inferior al del conjunto del tráfico, medido en equivalente de pasajeros/kilómetro de pago (por ejemplo, [...] frente a [...] para América del Norte, [...] frente a [...] para América del Sur, [...] frente a [...] para la zona Asia/Pacífico, etc.)⁽²⁸⁾. Por último, el riesgo de que Air France aproveche la ayuda para ofrecer más capacidad y poner a disposición más aviones en las rutas hacia los terceros países resulta mínimo en la práctica, ya que, por una parte, las capacidades que puede ofrecer Air France hacia los terceros países se inscriben en acuerdos bilaterales cuya modificación supone el consentimiento del Estado tercero afectado, tal como se indica a continuación, y por otra, los aviones de corto y medio recorrido utilizados en las líneas dentro del EEE tiene poca capacidad de sustitución de los aviones de largo recorrido empleados en las rutas intercontinentales, que representan una parte muy importante de las rutas extra EEE.

(27) En lo que se refiere al segundo punto, conviene ante todo recordar, de forma general, que la Comisión concentra lógicamente las limitaciones impuestas a Air France en las rutas dentro del EEE, en las que el efecto de la ayuda será mayor, con diferencia, ya que su deber consiste en velar por que dicho efecto no falsee las condiciones del comercio en una medida contraria al interés de la

Comunidad. Asimismo, cabe subrayar que el «tercer paquete aéreo», que entró en vigor el 1 de enero de 1993, concede plena libertad a las compañías aéreas comunitarias a la hora de proponer tarifas, frecuencias y asientos en todas las rutas dentro del EEE. En cambio, las condiciones de explotación de las rutas entre los distintos países miembros del EEE, por una parte, y los países extra EEE, por otra, siguen estando reguladas, en la mayor parte de los casos, por acuerdos bilaterales que, salvo en algunas rutas transatlánticas, limitan estrictamente las cantidades ofrecidas y las posibilidades de variaciones en las tarifas. Los riesgos de utilización de una ayuda estatal para financiar las prácticas anticompetitivas en las rutas dentro del EEE son por tanto mucho mayores que en las rutas extra EEE. De hecho, en su Comunicación sobre las ayudas estatales en el sector de la aviación, la Comisión indicó explícitamente, en lo que se refiere a las relaciones con los terceros países, que «las condiciones de acceso al mercado y limitación de la competencia, que figuran en la mayor parte de acuerdos bilaterales con terceros países, son económicamente mucho más importantes que las posibles ayudas estatales»⁽²⁹⁾.

(28) Uno de cada tres acuerdos bilaterales vigentes en 1994 entre Francia y los países extra EEE contiene una cláusula de designación única que limita a uno el número de compañías que pueden ser designadas por parte francesa. Casi todos estos acuerdos incluyen cláusulas que limitan una parte o la totalidad de la oferta (en términos de frecuencias, asientos disponibles, etc.) de la(s) compañía(s) designada(s) por cada una de las partes. Los acuerdos bilaterales suscritos por Francia que no incluyen una disposición precisa por la que se limita la oferta representan una cuota muy marginal. El caso de las relaciones bilaterales entre Francia y Estados Unidos de América es particular, ya que, desde que en 1992 se denunció el acuerdo aéreo que regulaba dichas relaciones, las capacidades que ofrece cada compañía deben ser objeto, para cada temporada aeronáutica, de una aprobación por ambas partes. En cuanto a las tarifas, se inscriben plenamente en los acuerdos bilaterales suscritos por Francia, ya que están sujetos, casi sistemáticamente, al sistema de doble aprobación por los Estados interesados⁽³⁰⁾. Por último, todos estos acuerdos bilaterales restringen las posibilidades de designación a las compañías «sustancialmente poseídas y efectivamente controladas» por nacionales franceses.

(29) Del conjunto de rutas extra EEE cuya explotación podría verse afectada por la ayuda concedida a Air France, cabe establecer una distinción entre, por

⁽²⁸⁾ La presente versión de la Decisión ha sido adaptada para no divulgar informaciones confidenciales.

⁽²⁹⁾ Véase la nota 11, punto II.2.11.

⁽³⁰⁾ Véase la recopilación de los acuerdos bilaterales de transporte aéreo publicada por la Organización de la Aviación Civil Internacional.

una parte, los vuelos directos entre Francia y los países extra EEE y, por otra, los vuelos entre otros países miembros del EEE y los países que no lo son, explotados de forma indirecta por medio de la plataforma de enlaces del aeropuerto de París-CDG.

- (30) En los mercados que constituyen los vuelos entre Francia y los países extra EEE, Air France no se encuentra, en la práctica, en competencia directa con otras compañías comunitarias no francesas, habida cuenta de las restricciones impuestas por los acuerdos bilaterales en materia de nacionalidad de la compañía. Además, la cláusula de designación única inscrita en muchos acuerdos se opone a la designación de compañías francesas competidoras de Air France. En cualquier caso, incluso si otra compañía francesa se presentara en el mercado como consecuencia, en particular, de la condición que prohíbe el trato preferente en favor de Air France, las demás restricciones impuestas por los acuerdos bilaterales en materia de precios y de cantidades ofrecidas limitan de forma muy considerable las condiciones de la competencia. Cabe observar, en particular, que el régimen de la doble aprobación de las tarifas excluye, de hecho, los riesgos de prácticas de tarifas depredadoras por parte de una de las compañías designadas en una ruta extracomunitaria, lo que anula la utilidad de una prohibición de liderazgo en materia de precios. Una limitación de las capacidades ofrecidas por Air France en las rutas extracomunitarias apenas presentaría más utilidad, ya que las restricciones en materia de precios limitan el interés que pudiera tener una compañía en realizar un aumento importante de su oferta de asientos en estas rutas, aun suponiendo que los acuerdos bilaterales autorizaran dicho incremento. En el mercado del Atlántico Norte, en particular, que es, con diferencia, el mercado intercontinental más importante con salida de Francia, el objeto del control que ejercen las autoridades francesas y norteamericanas desde 1992 es, en la práctica, limitar la evolución al alza de las capacidades ofrecidas.

- (31) En los mercados que constituyen los vuelos indirectos, vía París-CDG, entre otros países miembros del EEE y los países que no lo son, existe cierta forma de competencia entre Air France y sus principales competidores que también explotan plataformas de enlace. Ahora bien, las condiciones de esta competencia también están restringidas por las cláusulas restrictivas contenidas en los acuerdos bilaterales suscritos entre los países miembros del EEE y los que no lo son. Los efectos de estas cláusulas se han explicado previamente. Por lo general, estos acuerdos no permiten a una compañía «de la sexta libertad» actuar como líder en materia de tarifas. Además, los servicios de que se trata sólo son sustituibles entre sí parcialmente, dado que un enlace directo difícilmente puede

compararse con un vuelo indirecto, que supone un tiempo de espera en tránsito, a menudo un cambio de avión y a veces un cambio de aeropuerto, con el riesgo correspondiente para el equipaje. La Comisión considera que existe cierta sustituibilidad entre la plataforma de enlaces de París-CDG y otras plataformas de enlace situadas en la Comunidad en los mercados considerados para el segmento de la clientela principalmente interesada en tarifas atractivas, es decir, esencialmente, los turistas. En cambio, esta sustituibilidad es muy escasa para la clientela de negocios, a la que interesa ante todo la duración del trayecto, el cumplimiento de los horarios y la calidad del servicio. Este segmento de la clientela de negocios es precisamente el que permite mayores márgenes para las compañías y mayores riesgos de falseamiento de la competencia mediante un empleo abusivo de la ayuda.

- (32) Cabe asimismo recordar que el aeropuerto de París-CDG no constituía en 1994 una plataforma de enlaces eficaz que combinara de forma óptima las llegadas y las salidas de aviones. El tiempo medio de enlace era de 2 horas y 48 minutos para los pasajeros de Air France en 1992 y el programa de la compañía a principios del año 1994 ofrece un promedio de 16 enlaces posibles (con un plazo razonable) para cada vuelo, frente a 23 para Lufthansa en Francfort y 29 para KLM en Amsterdam. Además, los enlaces interiores franceses suelen llegar al aeropuerto de París-Orly que se sitúa a unos cuarenta kilómetros de París-CDG, con el que está mal comunicado. Esta doble desventaja perjudica al carácter «sustituible» de la plataforma de París-CDG. El número de pasajeros de Air France en tránsito entre países miembros del EEE (salvo Francia) y países que no lo son representó tan sólo un 4 y un 5 % aproximadamente del tráfico de la compañía en 1991 y 1993, respectivamente. Por consiguiente, puede considerarse muy escaso el efecto de la ayuda en el tráfico aéreo de enlace hacia la plataforma de París-CDG. La situación de las pequeñas compañías aéreas que prestan sus servicios en el aeropuerto de París-CDG y en las demás plataformas importantes de enlace europeas se verá por tanto poco afectada.

- (33) En lo que se refiere al tercer punto, se deduce de lo expuesto anteriormente sobre las restricciones impuestas por los acuerdos bilaterales en materia de designación que cualquier limitación de capacidad o de precios impuesta a Air France en las rutas entre Francia y los países que no son miembros del EEE beneficiaría esencialmente a las compañías que residen fuera del EEE en el caso de que los acuerdos bilaterales permitan algún margen de maniobra. En el mercado de las rutas transatlánticas entre Francia y Estados Unidos de América, en el que Air France lleva varios años experimentando dificultades frente a compañías estadounidenses más rentables que, en 1993, ocupaban dos tercios

del mercado, una limitación de la capacidad ofrecida por la compañía francesa sería incluso directamente favorable para las compañías estadounidenses, ya que las obligaciones impuestas a Air France no podrían ser impuestas en las mismas proporciones por las autoridades francesas a las compañías estadounidenses. Esta situación iría en detrimento del interés comunitario, que requiere por el contrario el desarrollo del sector de la aviación civil en la Comunidad.

- (34) Si, además de las limitaciones de los acuerdos bilaterales, se limitan las posibilidades dadas a Air France de adaptar su oferta en términos de precios o de capacidad en las rutas intercontinentales con salida de Francia, podría comprometerse el restablecimiento de la viabilidad de la empresa. En efecto, cabe recordar que Air France, con KLM, British Airways y Lufthansa, es una de las cuatro compañías comunitarias que disponen de una red internacional hacia el mundo entero con salida de su país de residencia. La existencia de esa red y la marca «Air France» constituyen dos de las principales bazas de la empresa, que se enfrenta a una competencia cada vez mayor por parte de las compañías de los países que no son miembros del EEE, especialmente en las rutas transatlánticas.

III. CONCLUSIÓN

- (35) Con los elementos expuestos anteriormente se cumplen los requisitos de motivación de los dos puntos en los que la Decisión de 1994 adolecía de una falta de motivación. Para los demás puntos, la Comisión se remite a los considerandos del texto de la Decisión de 1994, que deben considerarse una parte integrante de la presente Decisión, sin que sea necesario repetirlos aquí íntegramente.
- (36) La Comisión observa asimismo que la anulación de la Decisión de 1994 ha tenido por efecto privar de fundamento jurídico las tres Decisiones que adoptó el 21 de junio de 1995, el 24 de julio de 1996 y el 16 de abril de 1997, en lo que se refiere al pago de los tramos segundo y tercero de la ayuda a Air

France. En estas condiciones, procede no oponerse una vez más al pago de dichos tramos. La Comisión se remite a este respecto a la motivación de las cartas que dirigió a las autoridades francesas el 5 de julio de 1995⁽³¹⁾, el 31 de julio de 1996⁽³²⁾ y el 10 de junio de 1997⁽³³⁾, motivación que también debe considerarse una parte integrante de la presente Decisión,

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

La ayuda concedida a Air France por el Estado francés durante el período 1994-1996, en forma de ampliación de capital de 20 000 millones de francos franceses, pagaderos en tres tramos, es compatible con el mercado común y el Acuerdo EEE en virtud de la letra c) del apartado 3 del artículo 92 del Tratado y la letra c) del apartado 3 del artículo 61 del Acuerdo EEE, habida cuenta de los compromisos y de las condiciones que figuran en los artículos 1 y 2 de la Decisión 94/653/CE, que se recogen en la parte I de la presente Decisión.

Artículo 2

La Comisión no se opone al pago de los tramos segundo y tercero de la ampliación de capital de Air France efectuada en 1995 y 1996.

Artículo 3

El destinatario de la presente Decisión será la República Francesa.

Hecho en Bruselas, el 22 de julio de 1998.

Por la Comisión

Neil KINNOCK

Miembro de la Comisión

⁽³¹⁾ DO C 295 de 10. 11. 1995, p. 2.

⁽³²⁾ DO C 374 de 11. 12. 1996, p. 9.

⁽³³⁾ DO C 374 de 10. 12. 1997, p. 6 (incorporación al capital del importe de 1 000 millones de francos franceses bloqueado hasta entonces).