

ESIMESE ASTME KOHTU OTSUS (teine koda laiendatud koosseisus)

25. juuni 1998*

Riigiabi – Õhustransport – Raskes finantsseisundis lennuettevõtja – Kapitali suurendamise luba

Liidetud kohtuasjades T-371/94 ja T-394/94,

British Airways plc, Inglise õiguse alusel asutatud äriühing, asukoht Hounslow, Inglismaa,

Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Sweden, Taani, Norra ja Rootsi õiguse alusel asutatud äriühing, asukoht Stockholm,

Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV, Madalmaade õiguse alusel asutatud äriühing, asukoht Amstelveen, Madalmaad,

Air UK Ltd, Inglise õiguse alusel asutatud äriühing, asukoht Stansted, Inglismaa,

EuralAir International, Prantsuse õiguse alusel asutatud äriühing, asukoht Bonneuil, Prantsusmaa,

TAT European Airlines, Prantsuse õiguse alusel asutatud äriühing, asukoht Tours, Prantsusmaa,

esindaja: *solicitor* Romano Subiotto, kohtudokumentide kättetoimetamise aadress Luxembourgis, advokaadibüroo Elvinger, Hoss & Prussen, 15 Côte d’Eich,

hagejad kohtuasjas T-371/94,

ja

British Midland Airways Ltd, Inglise õiguse alusel asutatud äriühing, asukoht Castle Donington, Inglismaa, esindaja: *solicitor* Kevin F. Bodley ja advokaat Konstantinos Adamantopoulos, Ateena, kohtudokumentide kättetoimetamise aadress Luxembourgis, advokaadibüroo Arsène Kronshagen, 12 boulevard de la Foire,

hageja kohtuasjas T-394/94,

keda toetavad:

Rootsi Kuningriik, esindaja: Staffan Sandström,

Norra Kuningriik, esindaja: Margit Tveiten, kohtudokumentide kättetoimetamise aadress Luxembourgis, kuninglik Norra saatkond, 3 boulevard Royal,

Maersk Air I/S, Taani õiguse alusel asutatud äriühing, asukoht Dragøer, Taani,

ja

* Kohtumenetluse keel: inglise.

Maersk Air Ltd, Inglise õiguse alusel asutatud äriühing, asukoht Birmingham, Inglismaa, esindajad: *solicitor* Roderic O'Sullivan ja *solicitor* Philip Wareham, kohtudokumentide kättetoimetamise aadress Luxembourgis, advokaadibüroo Arendt & Medernach, 8–10 rue Mathias Hardt,

menetlusse astujad kohtuasjas T-371/94,

Taani Kuningriik, esindaja: välisministeeriumi osakonnajuhataja Peter Biering, kohtudokumentide kättetoimetamise aadress Luxembourgis, Taani suursaatkond, 4 boulevard Royal,

ja

Suurbritannia ja Põhja-Iiri Ühendkuningriik, esindaja: Treasury Solicitor's Department'i ametnik John E. Collins, ja Richard Plender, *QC*, kohtudokumentide kättetoimetamise aadress Luxembourgis, Suurbritannia suursaatkond, 14 boulevard Roosevelt,

menetlusse astujad mõlemas kohtuasjas,

versus

Euroopa Ühenduste Komisjon, esindajad: õigustalituse ametnikud Nicholas Khan ja Ben Smulders, keda abistas advokaat Ami Barav, Inglismaa ja Wales ning Pariis, kohtudokumentide kättetoimetamise aadress Luxembourgis, c/o komisjoni õigustalituse ametnik Carlos Gómez de la Cruz, Centre Wagner, Kirchberg,

kostja,

keda toetavad:

Prantsuse Vabariik, esindaja: välisministeeriumi õigusosakonna juhataja Marc Perrin de Brichambaut ning sama osakonna asedirektor Edwige Belliard, sama osakonna talituse juhataja Catherine de Salins ja sama osakonna asjur Jean-Marc Belorgey, kohtudokumentide kättetoimetamise aadress Luxembourgis, Prantsusmaa suursaatkond, 8B boulevard Joseph II,

ja

Compagnie Nationale Air France, Prantsuse õiguse alusel asutatud äriühing, asukoht Pariis, esindajad: advokaat Olivier d'Ormesson, Pariis, kohtudokumentide kättetoimetamise aadress Luxembourgis, advokaadibüroo Jacques Loesch, 11 rue Goethe,

menetlusse astujad,

mille esemeks on nõue tühistada komisjoni 27. juuli 1994. aasta otsus 94/653/EÜ, mis käsitleb Air France'i teatamiskohustusega kapitalisuurendamist (EÜT 1994, L 254, lk 73),

EUROOPA ÜHENDUSTE ESIMESE ASTME KOHUS

(teine koda laiendatud koosseisus)

koosseisus: koja esimees C. W. Bellamy, kohtunikud K. Lenaerts, C. P. Briët, A. Kalogeropoulos ja A. Potocki,

kohtusekretär: ametnik J. Palacio González,

arvestades kirjalikus menetluses ning 6. ja 7. mai 1997. aasta kohtuistungil esitatut,

on teinud järgmise

otsuse

Asjaolud ja menetlus

Haldusmenetlus

1. 18. märtsi 1994. aasta kirjaga teatasid Prantsusmaa ametiasutused komisjonile vastavalt EÜ asutamislepingu artikli 93 lõikele 3 kavatsusest teha äriühingule Compagnie Nationale Air France (edaspidi „Air France”) 20 miljardi Prantsuse frangi suurune kapitalisüst. Teatisele oli lisatud ümberkorraldamiskava, mille pealkiri oli „Projet pour l’Enterprise” (edaspidi „kava”).
2. Pärast kohtumist ja kirjavahetust Air France’i ja Prantsuse valitsuse esindajatega alustas komisjon asutamislepingu artikli 93 lõike 2 kohast menetlust. Komisjon teavitas sellest Prantsusmaa ametiasutusi 30. mai 1994. aasta kirjaga, mida käsitleti Euroopa Ühenduste Teatajas avaldatud teatises (3.6.1994, C 152, lk 2) (edaspidi „3. juuni 1994. aasta teatis”).
3. Selles teatises leidis komisjon, et kavakohaste kapitalisüstide puhul on tegemist riigiabiga, osutades samas sellele, et ta peab uurima, kas abikava mõjutaks kaubandust määral, mis oleks vastuolus ühiste huvidega. Seoses sellega leidis komisjon eelkõige, et:
 - tegeliku majandusolukorra tõttu tuleks arvesse võtta kogu Air France’i kontserni majandusseisundit ja väljavaateid;
 - komisjon peab uurima, milline mõju oleks abil Air France’i konkurentsiolukorrale rahvusvahelistel ja riigisisestel liinidel, konkureerides teiste Euroopa lennuettevõtjatega.
4. Prantsusmaa ametiasutused saatsid komisjonile hulga kirju ja võtsid koos Air France’i esindajatega osa mitmest komisjoni korraldatud kohtumisest. 1994. aasta 4. juuliks oli komisjon saanud märkused 23 huvitatud isikult, sh Taani Kuningriigilt, Suurbritannia ja Põhja-Iiri Ühendkuningriigilt, Rootsi Kuningriigilt, Norra Kuningriigilt, Association des Compagnies Aériennes de la Communauté Européenne’ilt (Euroopa Ühenduse lennuettevõtjate ühendus, edaspidi „ACE”) ja paljudelt Euroopa lennuettevõtjatelt, sh hagejatelt.
5. Enamik huvitatud isikuid jagas komisjoni kahtlusi seoses kõnealuse abi seaduslikkusega. Peamiste vastuväidetena toodi välja järgmised:
 - abist ei tõuseks kasu mitte ainult Air France’ile, vaid kogu kontsernile;
 - abi tooks kaasa Air France’i kontserni ülekapitaliseerimise;

- 17 uue õhusõiduki ostmine 11,5 miljardi Prantsuse frangi eest oleks vastuvõetamatu;
 - abi kokkusobivust ühisturuga ei tuleks hinnata üksnes abisaaja arendamise seisukohast;
 - abi lubamise korral tuleks Air France'i veovõimsust suurel määral vähendada.
6. Huvitatud isikute seisukohad edastati Prantsuse ametiasutustele, kes vastasid neile 13. juuli 1994. aasta kirjaga, mis adresseeriti asjaomasele komisjoni talitusele. 14. juulil 1994. aastal saatis Prantsusmaa peaminister nende küsimuste eest vastutavale komisjoni liikmele kirja, milles andis ülevaate Prantsuse valitsuse võetavatest kohustustest juhul, kui kava kiidetakse heaks. 18. juulil 1994. aastal saatis Prantsuse valitsus teate, milles oli ära toodud veel kaks võetud kohustust. 26. juulil 1994. aastal esitasid Prantsusmaa ametiasutused komisjonile lisateavet.

Vaidlustatud otsus

7. 27. juulil 1994. aastal võttis komisjon vastu otsuse 94/653/EÜ, mis käsitleb Air France'i teatamiskohustusega kapitalisuurendamist (EÜT 1994, L 254, lk 73) (edaspidi „vaidlustatud otsus”), mille võib kokku võtta järgmiselt.
8. Pärast Air France'i kontserni (mis tegutseb õhustranspordi, hotellinduse, turismi, toitlustuse, tehnohoolduse ja piloodikoolituse valdkondades) struktuuri kirjeldamist märkis komisjon, et tegemist on ühega Euroopa kolmest suuremast lennuettevõtjast British Airwaysi ja Lufthansa kõrval. Alates 1990. aastate algusest viis Air France ellu teistes lennuettevõtjates (UTA, Air Inter, Sabena ja CSA) osaluse omandamise strateegiat eelkõige eesmärgiga tugevdada oma mõju riigisisel turul ja olla konkurentsivõimeline rahvusvahelistel liinidel. Air France'i kontsern oli alustanud oma sõidukipargi uuendamist ja laiendamist laenude abil, mille finantseerimiskulud mõjutasid negatiivselt kontserni lõppnäitajaid ja tõid 1990. aastal kaasa 717,2 miljoni Prantsuse frangi suuruse esialgse kahjumi. Selle olukorra parandamiseks võttis kontsern vastu mitu ümberkorraldamiskava, millest aga ükski ei olnud edukas.
9. Kokkuvõttes leidis komisjon, et Air France'i kontsern oli väga tõsisel finants- ja majanduskriisis: pärast 1992. aasta 3,2 miljardi Prantsuse frangi suurust kahjumit teenis kontsern neljandat järjestikust aastat kahjumit, mille summa ulatus 1993. aastal 8,4 miljardi frangini. Kontserni olukord oli kolme eelnenud aasta jooksul pidevalt halvenenud. Lõhe Air France'i kontserni ja tema konkurentide vahel oli 1993. aasta kehvade tulemuste tagajärjel suurenenud ja selle põhjus oli peamiselt kehv tulemuslikkus, suured tegevuskulud ja suured finantseerimiskulud.
10. Seejärel andis komisjon ülevaate kavast, mille eesmärk oli „muuta Air France tõeliseks äriühinguks” („*faire d'Air France une véritable entreprise*”) [Siin ja edaspidi on osundatud otsust tsiteeritud mitteametlikus tõlkes.]; tegemist oli eesmärgiga, mis tuli saavutada ajavahemikus 1. jaanuarist 1994 kuni 31. detsembrini 1996 kulude ja finantseerimiskulude vähendamise, teistsuguse tootekontseptsiooni ja parema ressursikasutuse, äriühingu ümberkorraldamise ja töötajate osaluse teel.

11. Selles kontekstis märkis komisjon eelkõige, et ümberkorraldamise perioodil soetatavate uute õhusõidukite arvu tuleb vähendada kahekümne kahelt seitsmeteistkümmeni ning et vastavate investeeringute summa oleks seega 11,5 miljardit Prantsuse franki. Kasutatavate õhusõidukite arvu (145) oli plaanis suurendada vaid ühe võrra ja pakutavate istekohtade arvu oli kavas pisut vähendada. Samuti pidi Air France mitme õhusõiduki võõrandamise teel muutma oma sõidukipargi kasutamise ratsionaalsemaks. Sõidukipargi eriliigiline koosseis (24 eri marki või mudelit) oli üks põhjus, mis tõi kaasa suured tegevuskulud. Lisaks pidi Air France lihtsustama oma võrgustikku, suurendama lendude sagedust kasumlikel liinidel, töötama välja kaugliinid, loobuma marginaalsetest liinidest ja keskendumata hea kasvupotentsiaaliga liinidele. Personali osas nähti kavas ette eelkõige töötajaskonna vähendamist 5000 inimese võrra, palkade külmutamist (tingimusel, et selle võib uuesti läbi vaadata) ja edutamiste peatamist. Samuti nägi kava ette Air France'i ümberkorraldamise 11 tegevuskeskuseks, millest igaüks vastutab ise oma finantstulemuste eest ja millest igaühel on oma varad. Kava elluviimist kavatseti rahastada kapitali suurendamise ja põhitegevusega mitteseotud varade müügi teel.
12. Komisjon märkis, et Prantsuse valitsusega peetud läbirääkimiste käigus võttis viimane mitmeid kava elluviimise ja Air France'ile antud kapitali kasutamisega seotud kohustusi; see hõlmas kapitalisüstide tegemist kolmes osas: 10 miljardit Prantsuse franki 1994. aastal, 5 miljardit 1995. aastal ja 5 miljardit 1996. aastal. Need kohustused sätestati abi saamise tingimustena vaidlustatud otsuse resolutiivosas.
13. Eeltoodu põhjal leidis komisjon, et selle kapitalisüsti puhul on tegemist riigiabiga asutamislepingu artikli 92 lõike 1 ja Euroopa Majanduspiirkonna lepingu (edaspidi „EMP leping“) artikli 61 lõike 1 tähenduses ning et arvestades Air France'i suurt Euroopa võrgustikku ja enamikul selle liinidel valitsevat tihedat konkurentsi, moonutab see riigiabi EMPs konkurentsi. Lisaks mõjutas see tsiviillennunduse rahvusvahelist olemust arvesse võttes EMP riikide vahelist kaubandust.
14. Pärast asutamislepingus ja EMP lepingus sätestatud erandite kohaldamise välistamist uuris komisjon, mil määral vastab abi asutamislepingu artikli 92 lõike 3 punktis c ja EMP lepingu artikli 61 lõike 3 punktis c sätestatud kriteeriumidele.
15. Uurides tsiviillennundussektori hetkeolukorda, leidis komisjon, et see sektor näis olevat 1990. aastatest alates valitsenud raskest majanduskriisist toibunud. Positiivsetest tulemustest (suurenenud reisijatevedu) hoolimata teenisid aga mõningad Euroopa lennuettevõtjad jätkuvalt turu ülevõimsuse tõttu kahjumit. Sellegipoolest olid Euroopa lennunduse väljavaated keskpikas perspektiivis üsna positiivsed. Neid prognoose arvesse võttes näis ülevõimsus olevat ajutine nähtus. Sellest tulenevalt leidis komisjon, et struktuurilisest ülevõimsusest tingitud kriis Euroopa õhutransporditurgu ei mõjuta ning et lennunduse olukord ei nõua üldise võimsuse kärpimist.
16. Pärast kava hindamist sõnastas komisjon seisukoha, et selle edukas elluviimine võib taastada Air France'i majandusliku ja finantsilise elujõu ning et äriühingu tõeline ümberkorraldamine aitaks kaasa Euroopa õhutranspordi arengule, muutes selle konkurentsivõimelisemaks, ja oleks seega ühistes huvides. Seoses sellega viidati

allmärkuses komisjoni tegevuskavale „Tsiiviillennunduse arengusuunad Euroopas” (KOM(94) 218).

17. Hinnates, kas kavandatav abi on proportsionaalne Air France'i ümberkorraldamise vajadustega, leidis komisjon, et see on nii vajalik kui ka proportsionaalne selleks, et äriühing saaks viia oma ümberkorraldamiskava edukalt ellu ja taastada oma elujõulisuse. Seoses sellega vaatas komisjon läbi Air France'i poolt 1989.–1993. aastani emiteeritud erinevad finantsinstrumendid ja leidis, et 1996. aasta lõpuks on finantsvõimenduse (võla ja omakapitali) suhe 1,12 : 1. Air France'i kontserni bilansi struktuur peaks seega olema järgmine: omakapital (*capitaux propres*) = 18,65 miljardit Prantsuse franki; võlg = 20,85 miljardit Prantsuse franki. See suhe oleks tsiiviillennunduses, mille puhul peeti suhet 1,5 : 1 vastuvõetavaks võla ja omakapitali suhteks, üle keskmise. Komisjon märkis seejärel, et ilma abita võiks Air France parandada oma finantsolukorda ka omal jõul, lükates muu hulgas edasi õhusõidukitellimused ja müües varasid. Esimese võimaluse kohta märkis komisjon, et Air France oli juba edasi lükanud mitu õhusõidukitellimust; täiendav edasilükkamine tooks kaasa selle, et õhusõidukite keskmine vanus oleks üle kümne aasta ja see oleks konkurentsivõimet taastada püüdva lennuettevõtja jaoks liiga suur. Mis puutub varade müüki, siis märkis komisjon, et vaid mõningate üksikute varade puhul, näiteks Méridien, Sabena ja Air Inter, tooks müük kaasa märkimisväärse sissetuleku. Sabena ja Air Inter olid Air France'i lennundusäri jaoks kaks olulist põhitegevusega seotud vara. Ülejäänud varade müük oli juba kavaga ette nähtud ja see ei oleks pealegi kaasa toonud abisumma märkimisväärset vähendamist.
18. Kontrollides, ega abi mõjuta kaubandust määral, mis oleks vastuolus ühiste huvidega, viitas komisjon Prantsuse valitsuse poolt haldusmenetluse ajal võetud kohustustele, eriti lubadusele, et Air France oleks ainuke abi saaja, ning järeldas, et võetud kohustused kõrvaldavad mure abi võimaliku mõju pärast, sest need peaaegu välistasid selle, et Air France kasutaks abi Air Interi tegevuse ristsubsideerimiseks. Komisjon piirdus kaubandusele abist tuleneva mõju analüüsimisel seega tegeliku abisaaja Air France'iga.
19. Komisjon leidis, et need kohustused toovad Air France'i veovõimsuse, teenusepakkumise ja hinnakujundusvabaduse osas kaasa ranged piirangud ning takistavad äriühingul kohaldada kõikidel EMPs käitatavatel liinidel agressiivset hinnapoliitikat. Veelgi enam – 1994. aasta esimese nelja kuu jooksul oli Air France juba vähendanud oma teenusepakkumist Euroopa turul 6,4% võrra 1993. aasta sama ajavahemikuga võrreldes, samas kui Euroopa lennuettevõtjate pakkumine oli tervikuna suurenenud keskmiselt 3,8%. Kui Air France'i teenusepakkumist piirata nii, et see on turu kasvust väiksem, väheneks äriühingu turuosa EMPs ja see oleks Air France'i konkurentide huvides. See hoiaks ära abi mõju turule määral, mis oleks vastuolus ühiste huvidega.
20. Komisjon märkis, et analüüsimaks abi mõju EMPs, pidi ta arvesse võtma ka ühenduse õhutranspordisektoris valitsevat suuremat liberaliseeritust, mille tingis mitmete nõukogu määruste, millele viidatakse kui nn kolmandale pakatile, vastuvõtmine 1992. aastal. Seoses sellega leidis komisjon, et Air France'i konkurentsi eest kaitsvate piirangute kõrvaldamine oli sobiv hüvitis ühiste huvidega kokkusobiva abi andmise eest.

21. Lõpetuseks leidis komisjon, et Air France'ile kehtivad ainuõigused või selle eeliskohtlemine ei süvenda abi negatiivset mõju, sest Prantsuse ametiasutused võtsid kohustuse kohandada Pariisi lennujaamasüsteemi lennuliikluse jaotuse eeskirju, et muuta need mittediskrimineerivaks ja tagada, et lennuterminalide Orly Sud ja Orly Ouest kohandamiseks vajalik töö ei halvendaks Orly lennujaamas tegutsevate lennuettevõtjate jaoks konkurentsitingimusi. Komisjon märkis ka, et võttis 27. aprillil 1994. aastal vastu otsuse, mille kohaselt peab Prantsusmaa lubama ühenduse lennuettevõtjail kasutada liiklusõigusi liinidel Pariisist (Orly) Toulouse'i ja Marseille'sse hiljemalt 27. oktoobrist 1994. aastast.
22. Komisjon järeldas, et kõik Prantsusmaa ametiasutuste antud lubadused kõrvaldavad rahuldaval viisil mureküsimumused, mille komisjon oli haldusmenetluse algatamisel tõstatanud.
23. Vaidlustatud otsuse artiklis 1 on märgitud, et ajavahemikus 1994–1996 Air France'ile antav abi kolmes osas makstava 20 miljardi Prantsuse frangi suuruse kapitalisuurendamise näol, mille eesmärk on Air France'i kavakohane ümberkorraldamine, on vastavalt asutamislepingu artikli 92 lõike 3 punktile c ja EMP lepingu artikli 61 lõike 3 punktile c ühisturuga ja EMP lepinguga kokkusobiv, kui Prantsuse valitsus täidab selles artiklis kehtestatud 16 kohustust.
24. Selleks, et tagada abisumma kokkusobivus ühisturuga, nähti vaidlustatud otsuse artikliga 2 abisumma teise ja kolmanda osa maksmise tingimusena ette nende kohustuste täitmine ja kava tegelik elluviimine, samuti kavandatud tulemuste saavutamine. Enne teise ja kolmanda osa maksmist 1995. ja 1996. aastal pidi Prantsuse valitsus esitama komisjonile aruande ümberkorraldamisprogrammi edusammudest ning Air France'i majandus- ja finantsseisundist. Komisjon pidi laskma kava nõuetekohast elluviimist ja abi heakskiitmiseks kehtestatud tingimuste täitmist kontrollida sõltumatutel nõustajatel.

Menetlus Esimese Astme Kohtus

25. Seejärel esitasid hagejad käesolevad hagid, mis registreeriti Esimese Astme Kohtus 21. novembril 1994. aastal ja 22. detsembril 1994. aastal.
26. Kirjalikud menetlused viidi läbi tavalises korras.
27. Esimese Astme Kohtu esimese koja (laiendatud koosseisus) esimehe 10. märtsi 1995. aasta, 8. mai 1995. aasta ja 12. juuni 1995. aasta määrustega anti Taani Kuningriigile, Ühendkuningriigile, Rootsi Kuningriigile, Norra Kuningriigile, äriühingutele Maersk Air I/S ja Maersk Air Ltd (edaspidi „Maerski äriühingud” või „Maersk”) luba astuda menetlusse hagejate nõuete toetuseks.
28. Esimese Astme Kohtu esimese koja (laiendatud koosseisus) esimehe 12. juuni 1995. aasta määrusega anti Prantsuse Vabariigile luba astuda menetlusse kostja nõuete toetuseks.
29. Esimese Astme Kohtu (esimene koda laiendatud koosseisus) 12. juuni 1995. aasta määrusega anti Air France'ile luba astuda menetlusse kostja nõuete toetuseks ja luba pöörduda suulises menetluses kohtu poole prantsuse keeles.

30. Esimese Astme Kohtu otsusega nimetati teise kotta (laiendatud koosseisus), kuhu käesolevad kohtuasjad suunati, ettekandja-kohtunik.
31. Ettekandja-kohtuniku ettekande põhjal otsustas Esimese Astme Kohus (teine koda laiendatud koosseisus) avada suulise menetluse ilma eelnevate uurimistoiminguteta. Esimese Astme Kohus palus siiski pooltel oma väiteid mitme küsimuse kohta täpsustada.
32. Poolte kohtukõned ja vastused Esimese Astme Kohtu küsimustele kuulati ära 6. ja 7. mai 1997. aasta kohtuistungil.
33. Sellega seoses võttis Esimese Astme Kohus oma kodukorra artikli 64 alusel vastu menetlust korraldava meetme, millega palus hagejatel ja neid toetavatel menetlusse astujatel esitada kohtu kantseleisse märkused, mille nad olid haldusmenetluse käigus komisjonile esitanud, sest neid märkuseid kohtutoimikus ei olnud. Äriühingute British Airways plc (edasipidi „British Airways”), TAT European Airlines (edasipidi „TAT”), Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Sweden (edasipidi „SAS”), EuralAir International (edasipidi „Euralair”) ja Air UK Ltd (edasipidi „Air UK”) märkused esitati Esimese Astme Kohtu kantseleisse 8. mail 1997. aastal, kuid Taani Kuningriigi, Ühendkuningriigi, Rootsi Kuningriigi ja Norra Kuningriigi märkused olid esitatud juba kohtuistungil.
34. Olles kohtuistungil poolte argumendid selle punkti kohta ära kuulanud ja arvestades, et pooltel ei olnud selle kohta vastuväiteid, leiab Esimese Astme Kohus (teine koda laiendatud koosseisus), et need kaks kohtuasja tuleb otsuse tegemiseks liita.

Poolte nõuded

35. Hagejad mõlemas kohtuasjas paluvad Esimese Astme Kohtul:
 - tühistada vaidlustatud otsus;
 - mõista kohtukulud välja komisjonilt.Hageja kohtuasjas T-394/94 palub Esimese Astme Kohtul lisaks näha ette menetlust korraldavad meetmed ja uurimistoimingud vastavalt kodukorra artiklitele 64 ja 65 ning kohustada komisjoni esitama kõik tema käsutuses olevad asjakohased toimikud ja dokumendid.
36. Ühendkuningriik palub Esimese Astme Kohtul:
 - tühistada vaidlustatud otsus;
 - mõista kohtukulud, sh Ühendkuningriigi kohtukulud, välja komisjonilt.
37. Taani Kuningriik, Rootsi Kuningriik ja Norra Kuningriik paluvad Esimese Astme Kohtul:
 - tühistada vaidlustatud otsus.
38. Maerski äriühingud paluvad Esimese Astme Kohtul:
 - tühistada vaidlustatud otsus;

– mõista menetlusse astumisega seotud kulud välja komisjonilt, niivõrd kui sellise otsuse tegemine jääb Esimese Astme Kohtu kaalutusõiguse raamesse.

39. Komisjon palub Esimese Astme Kohtul:

- jätta hagid rahuldamata;
- mõista kohtukulud välja hagejatelt;
- kohustada Taani Kuningriiki, Ühendkuningriiki, Rootsi Kuningriiki, Norra Kuningriiki ja Maerski äriühinguid osalema komisjoni kulude tasumises.

40. Prantsuse Vabariik palub Esimese Astme Kohtul:

- jätta hagid rahuldamata;

41. Air France palub Esimese Astme Kohtul:

- jätta hagid rahuldamata;
- mõista kohtukulud, sh Air France'i kohtukulud, välja hagejatelt.

Põhiküsimus

42. Oma hagi toetuseks esitavad hagejad mitmeid väiteid, mida saab liigitada kahte rühma. Esimesse rühma (I) kuuluvate väidetega väidavad hagejad, et komisjon rikkus asutamislepingu artikli 93 lõike 2 alusel ette nähtud haldusmenetlust sellega, et ei hankinud piisavat teavet ja/või andnud asjassepuutuvatele isikutele, sh hagejatele, piisavat teavet, selleks et võimaldada neile piisavat ärakuulamist ja võimalust teostada tõhusalt asutamislepingu artikli 93 lõikega 2 ja EMP lepingu artikli 62 lõike 1 punktiga a neile antud õigusi. Hagejad kritiseerivad komisjoni ka selle pärast, et komisjon ei palunud sõltumatutel ekspertidel hinnata, kas vaidlustatud abi on asutamislepingu artikli 92 lõike 3 punktiga c ja EMP lepingu artikli 61 lõike 3 punktiga c kokkusobiv, ning väidavad, et komisjon ei võtnud kõiki vajalikke meetmeid selleks, et kontrollida, kas Prantsusmaa ametiasutuste ja Air France'i esitatud teave oli põhjendatud.

43. Teise rühma (II) kuuluvate väidetega väidavad hagejad, et komisjon tegi asutamislepingu artikli 92 lõike 3 punkti c ja EMP lepingu artikli 61 lõike 3 punkti c kohaldamisel mitmeid vigu. Seoses sellega väidetakse, et komisjon rikkus riigiabiga seotud küsimustes kohaldatavat proportsionaalsuse põhimõtet sellega, et A) lubas põhjendamatult Air France'il osta 17 uut õhusõidukit, B) lubas põhjendamatult rahastada Air France'i tegevuskulusid ja tegevust puudutavaid meetmeid, C) liigitas ebaõigesti Air France'i poolt ajavahemikus 1989–1993 emiteeritud väärtpaberid, D) tõlgendas vääralt Air France'i võla ja omakapitali suhet ning E) tegi vea, kui ei nõudnud, et Air France müüks vara, mida tal oli võimalik võõrandada. Samuti märgivad hagejad, et komisjon leidis vääralt, et abi eesmärk on edendada majandustegevuse arengut ja see ei mõjuta kaubandustingimusi määral, mis oleks vastuolus ühiste huvidega. Seoses sellega kritiseerivad nad peamiselt 12 tingimust abi andmist lubava otsusega kehtestatud 16 tingimuse seast. Lõpetuseks seavad hagejad mitmes mõttes küsimuse alla selle, kas Air France'i ümberkorraldamiskava on sobiv, ja väidavad, et komisjon järeldas ebaõigesti, et kava taastab Air France'i majandusliku elujõulisuse. Erinevates väidetes märgivad hagejad samuti, et komisjon esitas vaidlustatud otsuse kohta ebapiisava arutluskäigu. Lõpetuseks

väidab hageja kohtuasjas T-394/94 British Midland Airways Ltd (edaspidi „British Midland”), et rikutud on asutamislepingu artiklit 155.

I – Väited, mis puudutavad haldusmenetluse läbiviimisel toimunud rikkumisi

Poolte argumentide kokkuvõte

44. Hageja kohtuasjas T-394/94 väidab sisuliselt, et asutamislepingu artikli 93 lõike 2 kohane haldusmenetlus on võistlev ja et komisjon oleks seega pidanud andma asjassepuutuvatele isikutele piisavat teavet, et neil oleks olnud võimalik põhjalikumalt aru saada, milline mõju võib abil neile olla. Eeltoodut arvestades oli komisjoni 3. juuni 1994. aasta teatis ebapiisav. Eelkõige komisjon:
- ei selgitanud, kuidas jõuti arvutustes summani 20 miljardit Prantsuse franki;
 - ei märkinud 17 uue õhusõiduki omandamise osas ära, millist liiki õhusõidukeid omandatakse või millist liiki õhusõidukitest sõidukipark koosneks;
 - ei esitanud ümberkorraldamiskava koopiat;
 - prognoosis 30% või 33,3% tulemuslikkuse kasvu sellise arvutuse aluseid põhjendamata;
 - ei esitanud andmeid kavandatud vabatahtliku töösuhte lõpetamise kulude kohta;
 - ei esitanud andmeid Air France’i varade kohta ega selgitanud põhitegevusega seotud vara ja põhitegevusega mitteseotud varade vahelist jaotust;
 - ei märkinud ära hotelliketi Méridien maksumust;
 - ei esitanud andmeid selle kohta, milline väärtus on Air France’i osalusel äriühingutes Air Inter, Sabena jt, ega selgitanud, miks neid ei peetud põhitegevusega mitteseotud varadeks;
 - ei esitanud andmeid Air France’i väljapakutud liinivõrgustiku kohta, mis oleks võimaldanud arvestada välja selle võimaliku mõju konkurentsile;
 - ei esitanud andmeid Air France’i viidatud uute väljapakutud toodete kohta, mis oleks võimaldanud hinnata nende mõju konkurentsile;
 - ei omanud enda käsutuses Air France’i raamatupidamise aastaaruannet ajal, mil vaidlustatud otsus vastu võeti;
 - ei selgitanud, miks ta ei nõudnud, et esitataks oluline teave, mis on vajalik abi ühisturuga kokkusobivust käsitleva põhjendatud otsuse vastuvõtmiseks;
 - ei võtnud arvesse tüdarettevõtjaid, eriti Air Interit, sest ümberkorraldamiskava keskendus üksnes Air France’ile; ja
 - ei selgitanud, kuidas Air France’i ettepanekuid jätkata laiendamiskavadega oleks võimalik sobitada asutamislepingu eesmärkidega, eelkõige arvestades kaht varasemat 5,8 miljardi Prantsuse frangi suurust kapitalisüsti.
45. British Midland tõstatas enamiku ülaltoodud punktidest juba haldusmenetluse ajal komisjonile esitatud märkustes, kui palus komisjonil muu hulgas näidata endale

Air France'i ümberkorraldamiskava, põhjendades, et vastasel korral ei ole tal piisavalt teavet, et kavandatud abi usaldusväärselt kommenteerida.

46. Hagejad kohtuasjas T-371/94 on samuti seisukohal, et 3. juuni 1994. aasta teatise sisalduv teave oli ebapiisav. Teatise sisalduda võinud täpsem teave Air France'i kavatsuse kohta suurendada kasumlike liinide sagedust, töötada välja kaugliinid, loobuda marginaalsetest liinidest ja keskenduda hea kasvupotentsiaaliga liinidele oleks võimaldanud hagejatel aidata komisjonil hinnata ümberkorraldamiskava seda aspekti. Hagejad väidavad eelkõige, et komisjon ei ole esitanud Air France'i põhjendusi vajaduse kohta osta 17 uut õhusõidukit ja seega ei saanud hagejad anda vajalikku teavet, mis oleks võimaldanud komisjonil seda aspekti hoolikalt ja erapooletult kaaluda.
47. Samuti märgivad nad, et teatise ei mainita mõõtühikut, millele on viidatud kui läbitud reisijakilomeetri ekvivalendile (*equivalent revenue passenger kilometre*). Vaidlustatud otsuses puutusid hagejad selle ühikuga esimest korda kokku – tegemist oli Air France'i jaoks kasutusele võetud ühikuga, mida kasutati nende enda eeldatava jooksva ja prognoositava tulemuslikkuse kohta.
48. Hagejad väidavad ka, et komisjon oleks pidanud kontrollima teatise prantsuskeelse versiooni lõiku, mis puudutab Air France'i võimalikku ülekapitaliseerimist. Aktsiatega kompenseeritavate võlakirjade (*obligations remboursables en actions*, edaspidi „AKV”) ja tähtajatute teisejärguliste väärtpaberite (*titres subordonnés à durée indéterminée reconditionnés*, TTV) üleminek „*from the side of the debts into the equity*” („võlgade poolelt omakapitali poolele”), nagu see on ingliskeelses versioonis, on prantsuskeelses versioonis tõlgitud „*du passif vers l'actif*” („üleminek passivast aktivasse”). Selle tõlkevea tõttu oli prantsuskeelset versiooni kasutataval kolmandatel isikutel palju raskem asjakohaseid märkusi esitada.
49. Lisaks leiavad nad, et kohtuasja keerukust arvesse võttes oleksid komisjoni pidanud abistama sõltumatud lennundussektori majandus-, rahandus- ja ärieksperdid. Nagu selgub vaidlustatud otsuse artiklist 2, milles nähakse ette sõltumatute nõustajate kaasamine enne abi teise ja kolmanda osa väljamaksmist, tunnistab komisjon ise, kui hädavajalik on väliseksperptide abi selleks, et kontrollida ümberkorraldamiskava nõuetekohast elluviimist. Komisjon tunnistab seega kaudselt, et tal on ebapiisavad teadmised, et seda küsimust ise lahendada.
50. Mõlema kohtuasja hagejad on seisukohal, et komisjon näitas vaidlustatud otsuse vastuvõtmisega üles hooletut kiirustamist, mis ei sobi kokku hagejate või teiste asjassepuutuvate isikute põhiõiguste nõuetekohase austamisega. Vaidlustatud otsus võeti vastu juba 16 tööpäeva pärast kuupäeva, milleks huvitatud isikud pidid esitama oma märkused; see on erakordselt lühike aeg selleks, et uurida kõnealuse kavakohase abiga seotud keerulisi küsimusi, nende üle kaalutleda ja neid lahendada. Ajavahemik kuupäevast, mil asutamislepingu artikli 93 lõikes 2 ette nähtud menetlust alustati (3. juuni 1994), kuupäevani, mil vaidlustatud otsus vastu võeti (27. juuli 1994), oli 37 tööpäeva ja seega oli see palju lühem kui sarnastel juhtudel keskmiselt.

51. Taani Kuningriik märkis kohtuistungil, et oli haldusmenetluse ajal palunud edutult komisjonil saata teistele liikmesriikidele Prantsuse valitsuse vastus 3. juuni 1994. aasta teatisele, et neil oleks võimalik esitada oma märkused enne, kui komisjon otsuse teeb.
52. Komisjon vastab sellele väites, et asutamislepingu artikli 93 lõike 2 kohane menetlus ei kohusta võistlevaks menetluseks huvitatud kolmandate isikutega. Sellistel isikutel ei ole õigust lõppotsuse adressaadiga samasugusele kohtlemisele. Komisjon viitab konkurentsialasele kohtupraktikale, mille kohaselt ei ole kaebuse esitajate menetluslikud õigused sama laialdased kui komisjoni uurimise objektiks olevate äriühingute kaitseõigus.
53. Artikli 93 lõike 2 kohase menetluse algatamist puudutava teatise osas rõhutab komisjon, et tema ainus eesmärk on saada kõigilt asjassepuutuvatelt isikutelt kogu vajalik teave oma edasiste toimingute jaoks. Antud juhul olid 3. juuni 1994. aasta teatises märgitud kõik aspektid, mille kohta komisjon soovis märkusi saada, selleks et esitada oma seisukohad seoses Prantsuse ametiasutuste teatatud kavandatava abiga. Selles teatises esitas komisjon kogu vajaliku teabe, et asjassepuutuvad isikud saaksid oma seisukohti väljendada.
54. Üldisemalt leiab komisjon, et ta saab esitada ainult teavet, mis oli tema käsutuses teatise väljaandmise ajal, mis on asjakohane ja mis ei ole hõlmatud ameti- või ärisaladuse hoidmise kohustusega. Pealegi ei ole artikli 93 lõike 2 kohase teatise eesmärk väljendada lõplikku seisukohta, vaid tõstatada küsimusi. Mis puutub põhjalikku teabesse, mis oleks hagejate arvates pidanud sisalduma 3. juuni 1994. aasta teatises, märkis komisjon, et enamik selles tõstatatud küsimustest olid kas hõlmatud ärisaladuse hoidmise kohustusega või ei tekitanud kahtlusi, mille tõttu oleks olnud vaja nõuda lisateavet.
55. Mis puudutab juhtumi kaalumiseks võetud aega, juhib komisjon tähelepanu sellele, et kõnealusest abikavast teatati 18. märtsil 1994. aastal ja et vaidlustatud otsus võeti vastu 131 päeva hiljem, 27. juulil 1994. aastal. Nende kahe kuupäeva vaheline aeg oli ligikaudu sama mis analoogiliste juhtumite puhul (komisjoni 24. juuli 1991. aasta otsus 91/555/EMÜ Belgia valitsuse poolt lennuettevõtjale Sabena antava abi kohta (EÜT 1991, L 300, lk 48) (edaspidi „Sabena otsus”), komisjoni 21. detsembri 1993. aasta otsus 94/118/EÜ Iirimaa valitsuse poolt kontsernile Aer Lingus antava abi kohta (EÜT 1994, L 54, lk 30) (edaspidi „Aer Linguse otsus”) ja komisjoni 6. juuli 1994. aasta otsus 94/698/EÜ lennuettevõtja TAP kapitali, krediidigarantii ja maksuvabastuse suurendamise kohta (EÜT 1994, L 279, lk 29) (edaspidi „TAP otsus”). Lisaks kinnitab nõukogu 21. detsembri 1989. aasta määruse (EMÜ) nr 4064/89 kontrolli kehtestamise kohta ettevõtjate koondumiste üle (EÜT 1989, L 395, lk 1, ELT eriväljaanne 08/01, lk 1) (edaspidi „määrus nr 4064/89”) artikli 10 lõige 3, mille kohaselt tuleb otsus koondumise ühisturuga kokkusobivuse kohta teha nelja kuu jooksul, et selline ajavahemik on mõistlik.
56. Lõpetuseks leiab komisjon, et tal puudub juriidiline kohustus otsida enne otsuse tegemist abi välisekspertidelt.

Esimese Astme Kohtu hinnang

Üldised aspektid

57. Esimese kaalutlusena tuleb meeles pidada, et Prantsuse ametiasutused tegid vaidlusaluse abikava ametlikult teatavaks komisjonile, kes, otsustanud avada asutamislepingu artikli 93 lõike 2 alusel ette nähtud menetluse, oli kohustatud enne asja kohta otsuse tegemist asjassepuutuvatelt isikutelt selgitusi küsima.
58. Tuleb märkida, et asutamislepingu artikli 93 lõike 2 selle sätte ülesandeks on Euroopa Kohus pidanud seda, et kohustada komisjoni astuma samme, et tagada kõikide asjassepuutuvate isikute teavitamine ja argumentide esitamise võimalus (14. novembri 1984. aasta otsus kohtuasjas 323/82: *Intermills vs. komisjon*, EKL 1984, lk 3809, punkt 17), ning seda, et komisjon saaks enne otsuse tegemist teada kõik juhtumi asjaolud (20. märtsi 1984. aasta otsus kohtuasjas 84/82: *Saksamaa vs. komisjon*, EKL 1984, lk 1451, punkt 13).
59. Pidades konkreetsemalt silmas komisjoni kohustust teavitada huvitatud isikuid, on Euroopa Kohus otsustanud, et teadaande avaldamine Euroopa Ühenduste Teatajas on sobiv viis teavitamiseks kõiki asjassepuutuvaid isikuid menetluse algatamisest (eespool viidatud kohtuotsus *Intermills vs. komisjon*, punkt 17), osutades samas sellele, et „teatise ainus ülesanne on saada kõigilt asjassepuutuvatelt isikutelt kogu vajalik teave komisjoni edasiste toimingute jaoks” (12. juuli 1973. aasta otsus kohtuasjas 70/72: *komisjon vs. Saksamaa*, EKL 1973, lk 813, punkt 19). Esimese Astme Kohus on järginud seda kohtupraktikat, mis annab asjassepuutuvatele isikutele asutamislepingu artikli 93 lõike 2 alusel algatatud haldusmenetluses eelkõige komisjoni teabeallika rolli (22. oktoobri 1996. aasta otsus kohtuasjas T-266/94: *Skibsværftsforeningen jt vs. komisjon*, EKL 1996, lk II-1399, punkt 256).
60. Sellest järeldub, et omamata üldse samasugust õigust õiglasele asja arutamisele kui see, mida omavad üksikisikud, kelle vastu menetlus on algatatud (vt selle kohta 17. novembri 1987. aasta otsust liidetud kohtuasjades 142/84 ja 156/84: *BAT ja Reynolds vs. komisjon*, EKL 1987, lk 4487, punktid 19 ja 20, mis puudutavad konkurentsi, ja 21. märtsi 1990. aasta otsust kohtuasjas C-142/87: *Belgia vs. komisjon*, EKL 1990, lk I-959, punkt 46), on huvitatud isikutel õigus olla haldusmenetluses kaasatud ainult sel määral, mis on juhtumi asjaolusid arvestades asjakohane.
61. Sellel, miks piiratakse huvitatud isikute õigust osaleda asutamislepingu artikli 93 lõike 2 alusel algatatud haldusmenetluses ja saada selle kohta teavet, võib olla kaks põhjust.
62. Esiteks, kui liikmesriik teavitab nagu antud juhul komisjoni kavandatud abist ja esitab tõendavad dokumendid ning komisjoni asjaomased talitused korraldavad seejärel kõnealuse liikmesriigi ametiisikutega rea koosolekuid, võib komisjoni käsutuses oleva teabe hulk olla juba suhteliselt suur ja vastuseta on võib-olla vaid mõned kahtlused, mille võib kõrvaldada asjassepuutuvate isikute esitatud teave. Kui asi puudutab kavandatud abi üksikasju, abi saava ettevõtja majandus- ja finantsseisundit, konkurentsivõimet ja sisest tegevust, on liikmesriigi ja komisjoni vahelised arutelud paratamatult põhjalikumad kui need, mida viiakse läbi koos asjassepuutuvate isikutega. Andes sellistele isikutele üldist teavet kavandatava abi põhjaluste kohta, võib komisjon seega piirduda sellega, et käsitleb Euroopa Ühenduse Teatajas avaldatavas teadaandes neid kava aspekte, milles tal veel kahtlusi on.

63. Teiseks ei tohi komisjon huvitatud isikutele asutamislepingu artikli 214 kohaselt avalikustada ametisaladuse pidamise kohustuse alla kuuluvat informatsiooni, iseäranis informatsiooni, mis puudutab abi saava ettevõtja sisest tegevust. Selles osas ei ole huvitatud isikute olukord erinev nende konkurentsiasjades kaebuse esitajate omast, kes Euroopa Kohtu praktika kohaselt ei tohi saada ärisaladusi sisaldavaid dokumente (eespool punktis 60 viidatud kohtuotsus BAT ja Reynolds vs. komisjon, punkt 21).
64. Et ülalnimetatud õigused osaleda haldusmenetluses ja saada selle kohta teavet puudutavad üksnes haldusmenetluse kulgu, ei ole selle õiguse piiratud olemus vastuolus komisjonile asutamislepingu artikliga 190 pandud kohustusega esitada oma lõppotsuses, millega lubatakse kavandatud abi anda, piisavad põhjendused, mis puudutavad kõiki olulisi kaebusi, mis sellest otsusest otseselt ja isiklikult puudutatud isikud omal algatusel või komisjoni esitatud teabe tulemusel on esitanud. Seega, isegi eeldusel, et komisjon võib mingi konkreetse juhtumi puhul põhjendatult eelistada teiste teabeallikate kasutamist ja seetõttu kahandada huvitatud isikute osaluse tähtsust, ei vabane komisjon sellega kohustusest lisada oma otsusesse piisavaid põhjendusi (vt punkti 96 allpool).
65. Esimese Astme Kohus peab viidatavaid rikkumisi, mis väidetavalt muudavad haldusmenetluse kulu kehtetuks, uurima just ülalkirjeldatud põhimõtete valguses, kusjuures on mõisteta ja vaieldamatu, et hagejaid, neid toetavaid menetluse astujaid ja ACEd, kes kõik olid komisjoni läbiviidud haldusmenetluse käigus vaidlusaluse abikava lubamise vastu, tuleb käsitada asjassepuutuvate isikutena asutamislepingu artikli 93 lõike 2 tähenduses, nii nagu Euroopa Kohus on seda tõlgendanud eespool punktis 58 viidatud kohtuotsuse Intermills vs. komisjon punktis 16.
3. juuni 1994. aasta teatis
66. Kõigepealt tuleb seoses 3. juuni 1994. aasta teatise väidetava ebapiisavusega märkida, et teatis käsitleb järgmisi aspekte:
- Air France'i majandus- ja finantsseisund enne abikava koostamist, eelkõige varasemad ümberkorraldamiskavad ja kapitalisüstid ning kogukahjum;
 - nn „konkreetsed [...] teemad”, millele uus ümberkorraldamiskava keskendub;
 - 20 miljardi Prantsuse frangi suurune kavandatud abisumma;
 - peamised selles menetluse etapis komisjoni väljendatud kahtlused, mis puudutavad eelkõige Air France'i tulemuslikkuse kasvu, Air France'i kontserni struktuuri, Air France'i konkurentsivõimet ja selle võimalikku ülekapitaliseerimist.
- Esimese Astme Kohus on seisukohal, et selline teave oli piisav, võimaldamaks asjassepuutuvatel isikutel komisjonile oma argumente tõhusalt esitada.
67. Mis puudutab kohtuasjas T-371/94 esitatud hagejate seisukohta, et läbitud reisijakilomeetri ekvivalendi mõõtühik, Air France'i lennuvõrgustik ja selle edasine areng ning 17 uue õhusõiduki omandamise põhjused oleksid samuti pidanud teatises käsitletud olema, on komisjoni sisukoht, mille kohaselt ei olnud tal nende konkreetsete küsimuste puhul kahtlusi, piisav selleks, et põhjendada nende küsimuste käsitlemata jätmist teatises; see ei tähenda siiski seda, et hagejad ei või paluda Esimese Astme Kohtul uurida, kas

komisjoni lõppotsus on nendes küsimustes piisavalt põhjendatud või kas see sisaldab ilmseid hindamisvigu või õigusnormi rikkumisi.

68. Seoses kohtuasja T-394/94 hageja esitatud kaebusega, et mitmed eespool (vt punkti 44) märgitud üksikasjad jäid kajastamata, õigustab komisjoni tegevust ärisaladuse hoidmise kohustus, mis keelas tal Air France'i puudutavat tundlikku äriteavet lennuettevõtja konkurentidele avaldada. Eelkõige sisaldas sellist teavet ümberkorraldamiskava – enne selle heakskiitmist komisjoni poolt ja kuni selle elluviimiseni – ning ilmselgelt ei kuulunud kõigi Air France'i kavandatud ümberkorraldamismeetmete hindamine ja nende võrdlemine oma juhtimismeetmetega ettevõtja konkurentide pädevusse. Kui olukord oleks vastupidine, oleks konkurentidel võimalik sekkuda Air France'i siseümberkorraldustesse ja püüda „dikteerida” Air France'ile meetmeid, mida nad peavad pärast seda äriühingut käsitleva väärtusliku teabe kättesaamist selle äriühingu puhul sobivaks. Sellist analüüsi ei lükka ümber asjaolu, et teised huvitatud isikud, näiteks ACE (tema märkuste lk 27 viimane lõik) on väidetavalt saanud ümberkorraldamiskavaga tutvuda. See asjaolu ei saa viia komisjoni asutamislepingu artikli 214 rikkumiseni.
69. Tuleb lisada, et Air France'i 1993. aasta raamatupidamisaruanne avaldati 17. juunil 1994. aastal väljaande *Bulletin des Annonces Légales Obligatoires* leheküljel 10 207 (Air France'i menetlusse astuja seisukohad kohtuasjas T-371/94, punkt 319) ja oli seega asjassepuutuvatele isikutele kättesaadav. Need isikud ei saa seega kritiseerida komisjoni selle pärast, et too ei avaldanud oma 3. juuni teatises lõplikke näitajaid, ega väita, et komisjon tegi lõpliku otsuse selle teabega tutvumata.
70. Väited, et komisjon ei hankinud olulist teavet enne lõppotsuse tegemist ega kontrollinud piisavalt kõiki kohtuasjaga seotud aspekte, ei kujuta endast enam kui üldisi konkreetsete tõenditega põhjendamata väiteid ja oletusi. Komisjonil oli seega õigus lihtsalt vastata, et ta oli tõepoolest saanud kogu kasuliku ja vajaliku teabe, mida ta omalt poolt üksikasjalikult kontrollis. Veelgi enam, need väited ei puuduta tegelikult 3. juuni 1994. aasta teatise etappi, vaid vaidlustatud otsuse hilisemat etappi. Sama kehtib kohtuasja T-394/94 hageja esitatud kahe viimase kaebuse puhul (vt punkti 44 eespool), mis on tegelikult suunatud vaidlustatud otsuse seaduslikkuse vastu ning puudutavad selles sisalduvaid põhjendusi ja sisulist hindamist. Neid käsitletakse seepärast allpool eraldi.

Juhtumi kaalumiseks võetud aeg

71. Hagejad on seisukohal, et vaidlusaluse abikava keerukust arvesse võttes oli aeg, mille komisjon selle uurimiseks enne vaidlustatud otsuse vastuvõtmist võttis, liiga lühike. Selles osas tuleb kõigepealt märkida, et asutamislepingus või ühenduse õigusaktides puuduvad sätted, millega nõutaks riigiabi puudutavate otsuste puhul, mis võetakse vastu asutamislepingu artikli 93 lõike 2 alusel ette nähtud menetluse tulemusel, kindlaksmääratud aja järgimist. Lisaks, eeldusel, et komisjon tegutses ülemäära kiiresti ega võtnud piisavalt aega vaidlusaluse kava uurimiseks, ei saa selline käitumine iseenesest põhjendada vaidlustatud otsuse tühistamist. Tühistamiseks peaks selline käitumine hõlmama konkreetsete menetlusnormide, põhjendamiskohustuse või vaidlustatud otsuse sisemise seaduslikkuse rikkumist. Seetõttu, ilma et oleks vaja

väljendada seisukohta otsustuspraktika asjakohasuse üle koondumiste korral, tuleb see väide tagasi lükata.

Vajadus välisekspertide järele

72. Kaebus, mille kohaselt ei küsinud komisjon vaidlustatud otsuse koostamisel abi välisekspertidelt, on selgelt alusetu, sest mitte ükski asutamislepingu ega ühenduse õigusakti säte ei pane komisjonile sellist kohustust. Tuleb lisada, et komisjon oli igal juhul enne vaidlustatud otsuse vastuvõtmist õhustranspordisektoriga seonduvast suhteliselt hästi teadlik. Seetõttu oli komisjon juba tutvunud õhustranspordi olukorraga, mida käsitles eelkõige 1994. aasta alguses nn tarkade komitee (Comité des Sages, Committee of Wise Men) avaldatud aruandes pealkirjaga „Expanding Horizons” („Väljavaadete avardamine”), programmis „Tsiviillennunduse areng Euroopas”, ning Rahvusvahelise Lennustranspordi Assotsiatsiooni (IATA) ja Euroopa Lennuettevõtjate Ühenduse (AEA) väljaannetes. Lisaks oli komisjon vastu võtnud teisi õhustranspordisektorit puudutavaid otsuseid, näiteks Sabena, Aer Linguse ja TAP otsused (viidatud eespool punktis 55). Lõpetuseks tuleb märkida, et mitte miski käesolevas kohtuasjas ei viita sellele, et komisjonil oleks olnud vaja välisekspertide abi.

Tõlkeviga

73. 3. juuni 1994. aasta teatise prantsuskeelses tekstis olev viga, millele viitasid hagejad kohtuasjas T-371/94, on nii ilmselge, et õhustranspordisektorit tundvad isikud oleksid seda kindlasti märganud. On selge, et laenukohustusi ei saa raamatupidamis põhimõtete järgi kanda passiva poolelt aktiva poolele (prantsuse keeles „*du passif vers l'actif*” ja teatise ingliskeelses versioonis „*from the side of the debts into the equity*”), vaid tuleb üksnes kanda kohustuste poolele kas omakapitali või võlana.
74. Igale juhul osutas komisjon oma teatise asjakohases lõigus selgelt sellele, et ta peab kõnealuste võlakirjade liigitamist veel põhjalikult uurima. Seega ei olnud komisjoni hinnang selle lõigu kohta, mis sisaldas ülanimetatud viga, veel lõplik. See viga ei saa seetõttu mõjutada haldusmenetluse seaduslikkust, sest olulisim sellega seotud küsimus seisneb üksnes selles, kas see viga mõjutab ka lõplikku otsust, ning hagejad ei ole sellele võimalusele isegi viidanud.

Teiste liikmesriikide osalemine

75. Taani Kuningriigi esitatud väide selle kohta, et komisjon oleks pidanud edastama teistele liikmesriikidele Prantsuse valitsuse vastuse 3. juuni 1994. aasta teatisele, tuleb vastuvõetamatuse tõttu rahuldamata jätta, sest seda väidet ei tõstatanud hagejad. Võttes arvesse, et menetlusse astujad peavad kodukorra artikli 116 lõike 3 kohaselt nõustuma kohtuasja staadiumiga menetlusse astumise ajal, ja seda, et nende väited menetlusse astumise avalduses peavad Euroopa Kohtu põhikirja artikli 37 neljanda lõigu kohaselt piirduma põhikohtuasja ühe peamise poole väidete toetamisega, ei ole Taani Kuningriigil menetlusse astujana õigust seda väidet esitada (vt selle kohta 24. märtsi 1993. aasta otsust kohtuasjas C-313/90: CIFRS jt vs. komisjon, EKL 1993, lk I-1125, punktid 19–22).
76. Igale juhul ei näe asutamislepingu artikkel 93 ette, et komisjon peaks edastama teistele liikmesriikidele abi saamiseks luba taotleval riigil valitsuselt saadud märkused. Vastupidi,

asutamislepingu artikli 93 lõike 2 kolmandast lõigust tuleneb, et teised liikmesriigid võivad abi andmist käsitlevasse konkreetsetesse menetlusse astuda üksnes siis, kui asjassepuutuv riik on esitanud nõukogule sellekohase avalduse.

Järeldus

77. Eespool toodud kaalutlusi silmas pidades ei ole asutamislepingu artikli 93 lõike 2 kohast menetlust, mida antud juhul järgiti, rikutud ühegi veaga ning sellega seotud väited tuleb seega jätta rahuldamata.

II – Väited, mis puudutavad hindamisvigu ja õigusnormi rikkumisi, mida komisjon asutamislepingu artikli 92 lõike 3 punkti c ja EMP lepingu artikli 61 lõike 3 punkti c vastaselt on teinud

Üldised aspektid

78. Vaidlustatud otsuses uuris komisjon vaidlusaluse abi seaduslikkust asutamislepingu artikli 92 lõike 3 punkti c ja EMP lepingu artikli 61 lõike 3 punkti c valguses. Uurimise käigus leidis komisjon, et Air France'i tõeline ümberkorraldamine oleks ühistes huvides, et abi suurus ei ole ülemäära suur ja et abi ei mõjuta kaubandustingimusi määral, mis oleks vastuolus ühiste huvidega.
79. Väljakujunenud kohtupraktika kohaselt on komisjonil ulatuslik kaalutusõigus asutamislepingu artikli 92 lõike 3 kohaldamisel (vt näiteks 17. septembri 1980. aasta otsust kohtuasjas 730/79: Philip Morris vs. komisjon, EKL 1980, lk 2671, punktid 17 ja 24; 24. veebruari 1987. aasta otsust kohtuasjas 310/85: Deufil vs. komisjon, EKL 1987, lk 901, punkt 18, ja 14. veebruari 1990. aasta otsust kohtuasjas C-301/87: Prantsusmaa vs. komisjon, EKL 1990, lk I-307, punkt 49). Et see kaalutusõigus hõlmab keerulisi majanduslikke ja sotsiaalseid hinnanguid, peab kohus selles kontekstis vastuvõetud otsuse läbivaatamisel piirduma sellega, et kontrollida, kas komisjon on järginud menetlust ja põhjenduste esitamist reguleerivaid eeskirju, kas vaidlustatud otsuse aluseks olevad asjaolud on nõuetekohaselt ära märgitud ja kas on tehtud ilmseid hindamisvigu või kuritarvitatud võimu (29. veebruari 1996. aasta otsus kohtuasjas C-56/93: Belgia vs. komisjon, EKL 1996, lk I-723, punkt 11, ja selles viidatud kohtupraktika). Eelkõige ei saa kohus asetada enda majanduslikku hinnangut otsuse autori hinnangu asemele (15. juuni 1993. aasta otsus kohtuasjas C-225/91: Matra vs. komisjon, EKL 1993, lk I-3202, punkt 23). Esimese Astme Kohus on seisukohal, et see kohtupraktika on sama asjakohane EMP lepingu artikli 61 lõike 3 punkti c kohase uurimise korral.
80. Käesolevate juhtumite puhul juhib komisjon tähelepanu sellele, et hagejate väited põhinevad osaliselt sündmustel, mis leidsid aset pärast vaidlustatud otsuse vastuvõtmist. Vastuseks märgivad hagejad, et mõningad nendest otsuse vastuvõtmisele järgnenud sündmustest on osa jätkuvast ja katkematust asjaolude jadast, millest komisjon oleks pidanud teadlik olema. Lisaks on mõningad pärast otsuse vastuvõtmist ilmnunud tõsiasiad selgelt tõestuseks hagejate poolt haldusmenetluse ajal esitatud märkustele.
81. Siinkohal tuleb meeles pidada, et asutamislepingu artikli 173 alusel algatatud tühistamishagi puhul tuleb ühenduse meetme seaduslikkust hinnata selle meetme vastuvõtmise ajal kehtinud faktiliste ja õiguslike asjaolude põhjal (7. veebruari

1979. aasta otsus liidetud kohtuasjades 15/76 ja 16/76: Prantsusmaa vs. komisjon, EKL 1979, lk 321, punkt 7, ja 15. jaanuari 1997. aasta otsus kohtuasjas T-77/95: SFEI jt vs. komisjon, EKL 1997, lk II-1, punkt 74) ning see ei saa sõltuda selle meetme tõhususe tagasiulatuvast käsitlemisest (7. veebruaril 1973. aasta otsus kohtuasjas 40/72: Schroeder vs. Saksamaa, EKL 1973, lk 125, punkt 14). Eelkõige tuleb komisjoni antud keerulisi hinnanguid uurida üksnes komisjonile hinnangute andmise ajal kättesaadav olnud teabe põhjal (10. juuli 1986. aasta otsus kohtuasjas 234/84: Belgia vs. komisjon, EKL 1986, lk 2263, punkt 16, ja 26. septembri 1996. aasta otsus kohtuasjas C-241/94: Prantsusmaa vs. komisjon, EKL 1996, lk I-4551, punkt 33).

82. Ülaltoodud põhimõtetele tuginedes tuleb uurida hagejate poolt käesoleval juhul esitatud sisulisi väiteid ja argumente, milles vaidlustatakse hinnangud selles osas, mis puudutab abi proportsionaalsust, selle mõju EMP tsiviillennundussektorile ja vaidlusaluse abiga kaasneva ümberkorraldamiskava sobivust.

Riigiabi suhtes kohaldatava proportsionaalsuse põhimõtte rikkumisele tuginevad väited

83. Nende väidetega väidavad hagejad ja neid toetavad menetlusse astujad seda, et komisjon lubas abi anda summas, mis on suurem, kui Air France'i ümberkorraldamiseks vajalik on. Need väited tuginevad põhiliselt kohtuotsusele Philip Morris vs. komisjon (punkt 17, viidatud eespool punktis 79), milles Euroopa Kohus otsustas, et liikmesriikidel ei lubata teha makseid, mis parandaksid abi saava ettevõtja finantsseisundit, „kuigi need poleks olnud vajalikud artikli 92 lõikes 3 osutatud eesmärkide saavutamiseks”.

A – Väide, et komisjon tegi vea, lubades Air France'il osta 17 uut õhusõidukit

Poolte argumentide kokkuvõte

84. Hagejad leiavad, et sellise abi heakskiitmine, mille eesmärk oli lubada Air France'il osta 17 uut õhusõidukit, oli ebaproportsionaalne. Nad väidavad, et komisjon tegi vea, kui järeldas, et abi suurus ei saa Air France'i poolt 11,5 miljardi Prantsuse frangi suuruses summas tehtud tellimuste tühistamise või edasilükkamisega vähendada. Kulutused regulaarselt vajalikule sõidukipargi kordaseadmisele, mis tegelikult on investering põhivarasse, on põhimõtteliselt osa lennuettevõtja tegevuskuludest. Selline tegevus peab toimuma ilma riigi sekkumiseta. Igal juhul ei olnud uute õhusõidukite omandamine Air France'i jaoks vältimatu.
85. Hagejad kohtuasjas T-371/94 väidavad samuti, et komisjon esitas selles osas ebapiisavad põhjendused, olgugi et komisjoni teavitati haldusmenetluse ajal sellest, et 17 uue õhusõiduki ostmine ei ole ettevõtja ümberkorraldamiskava vältimatu osa ja et see ost tuleks seetõttu tühistada. Komisjon ei kaalunud tõsiselt kolmandate isikute märkusi, mis esitati vastuseks komisjoni 3. juuni 1994. aasta teatisele. Hageja kohtuasjas T-394/94 ja menetlusse astuja Maerski äriühingud väidavad üldiselt seda, et komisjon ei suutnud esitada piisavaid põhjendusi, sest eelkõige ei käsitletud ta nõuetekohaselt üksikasjalikke väiteid, mille kolmandad isikud haldusmenetluse käigus olid esitatud.
86. Komisjon rõhutab, et Air France'i jaoks oli 17 uue õhusõiduki omandamine vajalik. Seda väites viitab komisjon vaidlustatud otsusele, milles on märgitud, et Air France'i suured tegevuskulud olid osaliselt tingitud erinevustest sõidukipargis, mille ratsionaliseerimine

oli ümberkorraldamiskava raames ette nähtud (vaidlustatud otsus, EÜT, lk 75–76). Püüdmata kaugeltki noorendada sõidukiparki, aitab kava üksnes selle vananemist aeglustada. Uued reaktiivlennukid tarbivad oluliselt kokkuhoidlikumalt kütust, vastavad keskkonnakaitse-eeskirjadele ning nende remondi- ja hoolduskulud on väikesed. Lisaks meeldivad need ka reisijatele rohkem.

87. Mis puutub põhjenduse esitamise kohustusse, on komisjon seisukohal, et vaidlustatud otsus on kooskõlas asutamislepingu artikliga 190. Piisab sellest, et otsuses selgitatakse õiguslike ja faktiliste asjaolude põhipunkte, millele otsus tugineb ja mis on vajalikud selleks, et mõista arutluskäiku, mis viisid komisjoni sellise otsuse tegemiseni (4. juuli 1963. aasta otsus kohtuasjas 24/62: Saksamaa vs. komisjon, EKL 1963, lk 63, punkt 69). Komisjon ei pea arutama kõiki faktilisi ja õiguslikke asjaolusid, mille kõik pooled on haldusmenetluse käigus tõstatanud (vt näiteks 29. oktoobri 1980. aasta otsust liidetud kohtuasjades 209/78 kuni 215/78 ja 218/78: Heintz Van Landewyck jt vs. komisjon, EKL 1980, lk 3125, punkt 66). Lõpetuseks sõltuvad nõuded, millele põhjendused peavad vastama, iga kohtuasja asjaoludest, eelkõige kõnealuse meetme sisust, esitatud põhjuste olemusest ja nende ettevõtjate, kellele meede on adresseeritud, teabe saamise vajadusest. Komisjoni hinnangul olid eespool viidatud kohtupraktikas kehtestatud tingimused vaidlustatud otsuse puhul täielikult täidetud ning selles Euroopa Ühenduse Teataja 17 lehel avaldatud otsuses on esitatud kõnealuse juhtumi kõik asjakohased faktilised ja õiguslikud asjaolud ja kokku võetud kolmandate isikute poolt haldusmenetluse ajal tõstatud vastuväited. Komisjon eitab eelkõige seda, et ta ei võtnud selle menetluse käigus esitatud märkusi arvesse. Neid märkusi võeti nõuetekohaselt arvesse ja need edastati Prantsuse ametiasutustele, et need saaksid esitada oma märkused.

Esimese Astme Kohtu hinnang

88. Pidades silmas hagejate esitatud argumente, tuleb kõigepealt teha kindlaks, kas vaidlustatud otsus sisaldab piisavat põhjendust seoses Air France'ile 17 uue õhusõiduki ostmise loa andmisega. Selles osas tuleb kõigepealt märkida, et tuginedes väljakujunenud kohtupraktikale, mille kohaselt võib põhjenduste puudumise küsimuse tõstatada kohus ise omal algatusel (**20. märtsi 1959. aasta** otsus kohtuasjas 18/57: Nold vs. Ülemamet; EKL 1959, lk 41, punkt 52; 20. veebruari 1997. aasta otsus kohtuasjas C-166/95 P: komisjon vs. Daffix, EKL 1997, lk I-983, punktid 24 ja 25, ja 2. juuli 1992. aasta otsus kohtuasjas T-61/89: Dansk Pelsdyravlerforening vs. komisjon, EKL 1992, lk II-1931, punkt 129), kutsus Esimese Astme Kohus hagejaid ja neid toetavaid menetlusse astujaid üles esitama kohtule märkused, mille nad olid esitanud asjassepuutuvate isikutena asutamislepingu artikli 93 lõike 2 tähenduses haldusmenetluse käigus komisjonile, niivõrd kui need märkused ei olnud veel kohtutoimikusse lisatud (vt punkti 33 eespool).
89. Euroopa Kohtu väljakujunenud kohtupraktika kohaselt peab asutamislepingu artikliga 190 nõutavast põhjendusest selgelt ja ühemõtteliselt selguma meetme vastu võtnud ühenduse asutuse arutluskäik, mis võimaldab asjassepuutuvatel isikutel mõista meetme põhjuseid ja seeläbi võimaldab neil oma õigusi kaitsta ning kohtul oma kontrolli teostada (14. veebruari 1990. aasta otsus kohtuasjas C-350/88: Declare jt vs. komisjon, EKL 1990, lk I-395, punkt 15, ja selles viidatud kohtupraktika).

90. Mõiste „asjassepuutuvad isikud” osas ülnimetatud kohtupraktika tähenduses on Euroopa Kohus otsustanud kohtuasjas, mis käsitles komisjoni otsust, millega keelduti andmast luba liikmesriigi koostatud abikavale riigi kontrolli all oleva ettevõtja kasuks, et põhjendamiskohustust tuleb hinnata eelkõige asutamislepingu artikli 173 tähenduses mõistetud adressaatide „või nende isikute, keda otsus otseselt ja isiklikult puudutab”, võimalikust huvist saada selgitusi (13. märtsi 1985. aasta otsus liidetud kohtuasjades 296/82 ja 318/82: Madalmaad ja Leeuwarder Papierwarenfabrik vs. komisjon, EKL 1985, lk 809, punkt 19).
91. Euroopa Kohus on hiljem otsustanud, et riigiabi saava ettevõtjaga konkureerivat ettevõtjat tuleb käsitada „asjassepuutuva isikuna” asutamislepingu artikli 93 lõike 2 tähenduses ja teda tuleb seetõttu pidada otseselt ja isiklikult puudutatuks komisjoni otsusest, millega lubatakse kõnealust abi maksta. Sellega osutas Euroopa Kohus ka sellele, et asjassepuutuvate isikutena asutamislepingu artikli 93 lõike 2 tähenduses olid juba määratletud isikud, ettevõtjad ja ühendused, kelle huvisid võib kõnealuse abi andmine mõjutada, eelkõige konkureerivad ettevõtjad ja ametiühingud (19. mai 1993. aasta otsus kohtuasjas C-198/91: William Cook vs. komisjon, EKL 1993, lk I-2487, punktid 24–26, ja selles viidatud kohtupraktika).
92. Nõuet esitada riigiabi suhtes tehtud otsuse kohta põhjendused ei saa seega määrata kindlaks üksnes huvi põhjal, mis võib liikmesriigil, kellele see otsus on adresseeritud, teabe saamise suhtes olla. Kui liikmesriik on saanud komisjonilt soovitu, s.t loa anda kavakohast abi, võib selle riigi huvi saavutada endale adresseeritud põhjendatud otsus olla palju väiksem, võrreldes abi saaja konkurentidega, eriti kui liikmesriik on enne loa andmise otsust komisjoniga peetud läbirääkimiste ajal saanud piisavalt teavet, muu hulgas kirjavahetuse teel.
93. Antud juhul on üldteada, et hagejad, menetlusse astunud Maerski äriühingud ja ACE on asjassepuutuvad isikud asutamislepingu artikli 93 lõike 2 tähenduses ja et vaidlustatud otsus puudutab neid otseselt ja isiklikult asutamislepingu artikli 173 neljanda lõigu tähenduses, arvestades et otsuse objektiks olev abi mõjutas oluliselt nende seisundit turul (28. jaanuari 1986. aasta otsus kohtuasjas 169/84: Cofaz jt vs. komisjon, EKL 1986, lk 391, punkt 25).
94. Väljakujunenud kohtupraktika kohaselt tuleb seda, kas otsuse põhjendused vastavad asutamislepingu artikli 190 nõuetele, hinnata mitte üksnes selle sõnastuse, vaid ka selle konteksti ja kõigi asjaomast valdkonda reguleerivate õigusnormide põhjal (vt eespool punktis 89 viidatud kohtuotsust Delacre jt vs. komisjon, punkt 16, ja selles viidatud kohtupraktika). Kuigi komisjonilt ei nõuta otsuse põhjenduses kõikide haldusmenetluse ajal huvitatud isikute poolt tõstatatud faktiliste ja õiguslike asjaolude käsitlemist (**17. jaanuari 1995. aasta** otsus kohtuasjas C-360/92 P: Publishers Association vs. komisjon, EKL 1995, lk I-23, punkt 39), peab komisjon siiski kõiki juhtumi asjaolusid ja sellega seotud tegureid arvesse võtma (24. oktoobri 1996. aasta otsus liidetud kohtuasjades C-329/93, C-62/95 ja C-63/95: Saksamaa jt vs. komisjon, EKL 1996, lk I-5151, edaspidi „Bremer Vulkani kohtuotsus”, punkt 32), et võimaldada ühenduse kohtul selle seaduslikkust kontrollida ning selgitada liikmesriikidele ja asjassepuutuvatele

isikutele asjaolusid, milles komisjon on asutamislepingule tuginenud (vt eespool viidatud kohtuotsust Publishers Association, punkt 39).

95. Tuleb lisada, et komisjon võttis vaidlustatud otsuse vastu vastavalt asutamislepingu artikli 92 lõikele 3 valdkonnas, milles komisjonil on ulatuslik kaalutusõigus (vt punkti 79 eespool). Kuna Euroopa Kohus on otsustanud, et komisjoni kaalutusõigusega kaasneb kohustus uurida igal konkreetsel juhul hoolikalt ja erapooletult kõiki konkreetseid asjaolusid (21. novembri 1991. aasta otsus kohtuasjas C-269/90: Hauptzollamt München-Mitte vs. Technische Universität München, EKL 1991, lk I-5469, punkt 14), nõuab selle kohustuse täitmine piisavalt täpsete põhjenduste andmist, et võimaldada kohtul veenduda selle kohustuse täitmisel.
96. Seega on vaja teha kindlaks, kas vaidlustatud otsuse põhjenduses on selgelt ja üheselt mõistetavalt välja toodud komisjoni arutluskäik, eelkõige pidades silmas komisjonile haldusmenetluse käigus British Airwaysi, TAT, Koninklijke Luchtvaart Maatschappij (edaspidi „KLM”), SASi, Air UK, Euralairi, British Midlandi ja ACE (eelkõige Euralairi ja Maerski nimel), Taani Kuningriigi, Ühendkuningriigi, Rootsi Kuningriigi ja Norra Kuningriigi (edaspidi „asjassepuutuvad isikud”) esitatud olulisi kaebusi, mis puudutavad vaidlustatud abikava hindamist.
97. Esimese Astme Kohtule esitatud märkuste terviklikul lugemisel ilmneb, et mõningad nimetatud isikutest olid eelkõige tungivalt juhtinud komisjoni tähelepanu sellele, et ümberkorraldamiskavas ette nähtud 11,5 miljardi Prantsuse franki eest 17 uue õhusõiduki omandamine on vastuvõetamatu. Et ülevõimsusest tingitud kriisi tõttu olid kõik subsidiume mitte saavad lennuettevõtjad 1990. aastate alguses sunnitud uute õhusõidukite tellimusi tühistama või edasi lükkama, ei saanud äriühing Air France väidetavalt seda kohustust vältida. Otsus investeerida 11,5 miljardit Prantsuse franki õhusõidukite omandamisse suurendaks täiendavate kapitalinõuete mahtu ja seega ka Air France’i võlakoormust. Äriühingu katastroofilist finantsseisundit silmas pidades ei ole teiste varade müügist saadud vahendite kasutamine sellise tegevuse rahastamiseks põhjendatud. Selleks et tagada ümberkorraldamiskavas ette nähtud Air France’i sõidukipargi ühetaolisus, oleks olnud asjakohasem olemasolevaid õhusõidukeid kohandada.
98. Täpsemalt öeldes rõhutasid TAT (tema märkuste lk 18) ja Ühendkuningriik (tema märkuste lk 6), et investering, mida 17 uue õhusõiduki omandamine endast kujutab, puudutab Air France’i äritegevust lühiajalises plaanis, mitte selle ümberkorraldamist. Tegemist olevat tavalise moderniseerimisega, mille eesmärk on säilitada äriühingu konkurentsivõimet. Sellist meedet tuleks rahastada ettevõtja oma vahenditest, mitte riigiabi toel. Antud juhul oli vastupidi kohtupraktikast tulenevatele nõuetele ja komisjoni otsustuspoliitikale vaidlustatud abi kasutamine nende õhusõidukite soetamise rahastamiseks vältimatu. Selline abi tuleks liigitada tegevusabiks, mis ei sobi kokku asutamislepingu artikli 92 lõike 3 punkti c nõuetega. Seoses sellega viidatakse kohtuotsusele Deufil (viidatud eespool punktis 79), 8. märtsi 1988. aasta otsusele liidetud kohtuasjades 62/87 ja 72/87: Exécutif Régional Wallon and Glaverbel vs. komisjon (EKL 1988, lk 1573) ja komisjoni 28. juuni 1989. aasta otsusele 90/70/EMÜ, mis käsitleb

Prantsusmaa poolt teatavatele terase esmatöötlustega tegelevatele ettevõtjatele antavat abi (EÜT 1990, L 47, lk 28).

99. Seoses sellega märgib Esimese Astme Kohus, et komisjon viitas vaidlustatud otsuses sellele, et üks Air France'i kontserni tegevustulemusi mõjutavaid tegureid oli kontserni sõidukipark, mis sisaldas liiga paljusid eri liiki õhusõidukeid (24 eri marki või mudelit) ja mis seetõttu tingis suured tegevuskulud (näiteks erakordselt suured tehnohoolduskulud, mille tingivad erisuguste varuosade suur arv ning lennukipersonali ja maapealsete töötajate kutseoskuste erinevused). 31. detsembri 1993. aasta seisuga koosnes kontserni sõidukipark 208 õhusõidukist (Air France'i kasutatavate õhusõidukite arv oli 145), mille keskmine vanus oli 8,6 aastat (vaidlustatud otsus, EÜT, lk 75).
100. Mis puutub „konkreetsetesse [...] teemadesse”, millele ümberkorraldamiskava keskendus, osutas komisjon sellele, et ümberkorraldamisperioodi jooksul soetatavate uute õhusõidukite arvu oli kavas vähendada kahekümne kahelt seitsmeteistkümmeni. Vastav investeering oleks seega olnud 11,5 miljardit Prantsuse franki (vaidlustatud otsus, EÜT, lk 75). Mis puutub aga selle investeeringu jaoks vajalikku kapitali, siis selles osas märkis komisjon ära õhusõidukitellimuste edasilükkamise, mis ümberkorraldamisperioodi lõpus suurendaks sõidukiparki keskmist vanust umbes 9,3 aastani. Lisaviivitused sõidukiparki investeerimisel tooksid lihtsalt kaasa selle näitaja halvenemise ning see võib omakorda kahjustada Air France'i konkurentsivõimet ja seada ohtu ümberkorraldamise elujõulisuse (vaidlustatud otsus, EÜT, lk 82).
101. Uurides, kas abi oli ümberkorraldamisvajaduste seisukohast proportsionaalne (vaidlustatud otsus, EÜT, lk 83), leidis komisjon, et kui abi kõrvale jätta, siis oli Air France'il kolm võimalust omal jõul oma finantsolukorda parandada ja esimene võimalus neist oli lükata edasi õhusõidukitellimused. Et äriühing oli juba mitu tellimust edasi lükanud, oleks uus edasilükkamine tinginud selle, et õhusõidukite keskmine vanus oleks ületanud kümnet aastat ja see oleks konkurentsivõimet taastada püüdva lennuettevõtja jaoks olnud liiga kõrge (vaidlustatud otsus, EÜT, lk 85).
102. Seega näitab arutluskäik selgelt ja üheselt, miks komisjon leidis, et Air France'i puhul oli 17 uue õhusõiduki ostmist elutähtis jätkata. Selles sisalduvad põhjendused, mida komisjon pidas kõige põhilisemaks – nimelt see, et Air France'i sõidukipark peaks olema mõistliku keskmise vanusega, asjaolu, et omandatavate õhusõidukite arv moodustaks vaid osa algselt kavandatud arvust, ja et kavandatud investeeringud aitaksid muuta Air France'i sõidukiparki ühetaolisemaks ja tooksid seega kaasa tegevuskulude vähenemise. Komisjon andis seega asjassepuutuvate isikute poolt haldusmenetluse ajal esitatud märkuste esimesele osale piisava vastuse.
103. Märkuste teises osas liigitasid asjassepuutuvad isikud osa vaidlustatud abist tegevusabina kohtupraktika kohaselt keelatuks niivõrd, kuivõrd selle eesmärk on rahastada üksnes Air France'i äritegevust, s.t tema põhitegevusega seotud varade hulka kuuluva õhusõidukiparki uuendamist.
104. Seoses sellega tuleb märkida, et kohtuotsuses Deufil (viidatud eespool punktis 79) kiitis Euroopa Kohus heaks komisjoni arutluskäigu, mille kohaselt tuleks investeerimist tavapärasesse moderniseerimisse, millega püütakse säilitada ettevõtja konkurentsivõimet,

jätkata ettevõtja enda finantsvahendeid, mitte riigiabi kasutades (punktid 16–19). Kohtuotsuses Exécutif Régional Wallon (viidatud eespool punktis 98) leidis Euroopa Kohus, et komisjoni arutluskäik selle kohta, et tootmisliini korrapäraseks uuendamiseks ja tehniliseks moderniseerimiseks kavandatud investeeringuid ei saa pidada abiks teatud majandustegevuse arengu soodustamiseks asutamislepingu artikli 92 lõike 3 punkti c tähenduses, on põhjendatud ja kuulub komisjoni kaalutusõiguse alla (punktid 31, 32 ja 34).

105. Viidates sellele kohtupraktikale, osutasid asjassepuutuvad isikud ohule, mis seisneb selles, et lubatud abi summa võib muutuda ülemääraseks, kui osa sellest ei kasutata Air France'i ümberkorraldamiseks kitsamas tähenduses. Kohtuotsuses Philip Morris (viidatud eespool punktis 79, punkt 17) otsustas Euroopa Kohus, et liikmesriikidel ei lubata teha makseid, mis parandaksid abi saava ettevõtja finantsseisundit, „kuigi need poleks olnud vajalikud artikli 92 lõikes 3 osutatud eesmärkide saavutamiseks”.
106. Asjassepuutuvad isikud tõstasid seega võimaluse, et tegemist on õigusnormi rikkumisega, täpsemalt asutamislepingu artikli 92 lõikes 3 sätestatud proportsionaalsuse põhimõtte rikkumisega konkreetse viitega riigiabile. Esimese Astme Kohus on seisukohal, et kõnealuse abikava hindamisel oli oluline seda väidet kaaluda. Komisjonil oli seega kohustus sellele väitele vaidlustatud otsuse alusel vastata.
107. Seoses sellega leidis komisjon vaidlustatud otsuses, et investeeringud sõidukipargi uuendamisele olid vajalikud Air France'i ümberkorraldamise elujõulisuse tagamiseks (vaidlustatud otsus, EÜT, lk 82), ja et uute õhusõidukite tellimuste edasilükkamine tooks kaasa selle, et Air France'i sõidukipargi keskmine vanus ületab kümnet aastat, mis oleks konkurentsivõimet taastada püüdva lennuettevõtja jaoks liiga kõrge (vaidlustatud otsus, EÜT, lk 85). Komisjon pidas seega 11,5 miljardi Prantsuse franki suurust investeeringut sõidukipargi uuendamisele, mis on üks „konkreetsetest [...] teemadest”, millele ümberkorraldamiskava keskendus (vaidlustatud otsus, EÜT, lk 75), Air France'i ümberkorraldamise lahutamatuks osaks.
108. Komisjon kinnitas seda seisukohta Esimese Astme Kohtus, väites, et 17 uue õhusõiduki omandamine on põhjendatud „kava elluviimise raames” (kohtuasja T-371/94 vasturepliigi punkt 40). Lisaks kujutas õhusõidukite ost vastavalt komisjoni esitatud Ernst & Youngi aruandele (kohtuasjas T-371/94 esitatud kostja vastuse lisa 2) „[...] lahutamatu osa sõidukipargi otstarbekamaks muutmise kavas [...] See investeering on [...] kava lahutamatu osa (punkt 22 aruande leheküljel 22).
109. Mis puutub selle investeeringu finantseerimise üksikasjalikku korda, siis viitab vaidlustatud otsus sellele, et ümberkorraldamiskava elluviimine oli kavas kapitali suurendamise ja põhitegevusega mitteseotud varade müügi teel, millest Air France lootis saada umbes 7 miljardit Prantsuse franki, sh eelkõige mitme õhusõiduki müük, millest loodeti saada umbes 4,1 miljardit Prantsuse franki, varuosade müük (1,2 miljardit franki) ning ühest hoonest (0,4 miljardit franki) ja Méridieni hotellikontsernist loobumine (vaidlustatud otsus, EÜT, lk 76). Vaidlustatud otsuses lisatakse, et Prantsuse ametiasutused lubasid tagada, et kava kestel kasutab abi üksnes Air France ja üksnes äriühingu ümberkorraldamiseks (vaidlustatud otsus, EÜT, lk 78 ja 79).

110. Komisjon märkis ümberkorraldamiskava elujõulisuse hinnangus, et kõnealuse abi eesmärk oli rahastada kava elluviimist ja Air France'i finantsvahendite ümberkorraldamist (vaidlustatud otsus, EÜT, lk 82). Kokkuvõttes oli komisjon veendunud, Air France'ile antud abi on nii vajalik kui ka proportsionaalne selleks, et äriühing saaks edukalt oma ümberkorraldamiskava ellu viia ja taastada oma elujõulisuse (vaidlustatud otsus, EÜT, lk 86). Lõpuks tuleb tõdeda, et loa nr 6 tingimus nägi ette, et Prantsuse ametiasutused peavad tagama „et [...] abi kasutab üksnes Air France äriühingu ümberkorraldamiseks” (vaidlustatud otsus, EÜT, lk 89).
111. Nagu sellest arutluskäigust ilmneb, leiti vaidlustatud otsuses, et kuigi vaidlustatud riigiabi aitab vähendada Air France'i võlgu, on selle abi eesmärk ka ümberkorraldamiskava elluviimise rahastamine, mis toimub osaliselt ka varade võõrandamise teel. Samal ajal leidis komisjon ka, et investeerimine sõidukipargi uuendamisse on iseenesest Air France'i ümberkorraldamises elutähtis tegur. Seega ilmneb, et vaidlustatud otsuses tunnistati, et abi eesmärk oli sõidukiparki tehtava investeeringu, sealhulgas 17 uue õhusõiduki omandamise rahastamine. Igal juhul ei välistanud see otsus võimalust, et seda abi võib vähemalt osaliselt kasutada selle investeeringu rahastamise eesmärgil. Ainus Air France'i käsutuses olev sõltumatu finantseerimisvahend, millega planeeriti seda investeeringut osaliselt rahastada ja milleks oli varade võõrandamine, pidi sisse tooma ainult 7 miljardit Prantsuse franki, samas kui kõnealuse investeeringu summa oli 11,5 miljardit Prantsuse franki.
112. Olgugi et selline ost, millega kaasneb ka vanade õhusõidukite võõrandamine, kujutab endast selgelt Air France'i sõidukipargi moderniseerimist, ei võeta vaidlustatud otsuses seisukohta kohtuotsuse Deufile ja kohtuotsuse Exécutif Régional Wallon (viidatud eespool punktides 79 ja 98) asjakohasuse suhtes, kuigi asjassepuutuvad isikud seda asjakohasust kinnitasid. Komisjon ei ole seega täpsustanud, kas ta annaks erandkorras loa kõnealuse finantseerimise jaoks, sest ta ei leidnud, et see kohtupraktika on konkreetsetel asjaoludel antud kontekstis asjakohane, või kas ta kavatses selles kohtupraktikas sätestatud põhimõtet eirata.
113. Pidades silmas komisjoni otsustuspraktikat, milles avaldub põhimõtteline vastuseis igasugusele tegevusabile, mis on mõeldud rajatiste tavapärase moderniseerimise rahastamiseks, oli komisjoni seisukoht seda vajalikum. Komisjon leiab, et selliseks moderniseerimiseks mõeldud investeeringuid ei saa käsitada ümberkorraldamisena ja seetõttu tuleb neid rahastada asjaomaste ettevõtete enda vahenditest riigi igasuguse sekkumiseta (komisjoni 10. juuli 1985. aasta otsus 85/471/EMÜ Saksamaa Liitvabariigi valitsuse poolt Bergkamenis asuvale polüamiid- ja polüesterlõngade tootjale antava abi kohta (EÜT 1985, L 278, lk 26, 29); komisjoni 30. novembri 1988. aasta otsus 89/228/EMÜ Itaalia valitsuse 7. septembri 1987. aasta dekreetseaduse nr 370/87 kohta, mis hiljem muudeti 4. novembri 1987. aasta seaduseks nr 460 veinisektori toodete tootmise ja turustamise kohta ja mis hõlmas muu hulgas uusi standardeid nende tootmiseks ja turustamiseks (EÜT 1989, L 94, lk 38, 41); komisjoni 25. juuli 1990. aasta otsus 92/389/EMÜ, mis käsitleb riigiabi, mis on ette nähtud 15. mai 1989. aasta dekreetseaduses nr 174 ja 13. juuli 1989. aasta dekreetseaduses nr 254 ja mida käsitleb

nimetatud dekreetseaduste mõju tagamiseks vastu võetud dekreetseadus nr 4230 (EÜT 1992, L 207, lk 47, 51)).

114. Seega ei selgu vaidlustatud otsuse põhjendustest, et komisjon tõepoolest uuris, kas vastupidi ülalnimetatud kohtupraktikale ja oma otsustuspraktikale võiks Air France'i sõidukipargi moderniseerimist osaliselt rahastada abist, mis on ette nähtud äriühingu ümberkorraldamiseks, ja kui võiks, siis mis tingimustel.
115. Seda järeldust ei muuda kehtetuks Prantsuse Vabariigi ja Air France'i poolt Esimese Astme Kohtule esitatud andmed ümberkorraldamiskavas ette nähtud 11,5 miljardi Prantsuse frangi suuruse investeringu kohta. Kuivõrd need menetlusse astujad on osutanud, et 11,5 miljardi Prantsuse frangi suurune summa jagati kolmeks osamakseks – 7,6 miljardit franki 17 uue õhusõiduki ostmiseks, 3 miljardit franki varuosade ostmiseks ja 0,9 miljardit franki lennundusega seotud töödeks –, on selge, et viimased kaks aitavad äriühingut moderniseerida samamoodi kui uute õhusõidukite ostmine.
116. Väidetavasti märkis komisjon seejärel kõnealuse menetluse käigus, et vaidlustatud abi eesmärk oli üksnes vähendada Air France'i võlgu, mitte osta 17 uut õhusõidukit, sest investeringuid sõidukiparki oli kavas rahastada üksnes ettevõtte tegevuskasumist. See arutluskäik, mille komisjoni esindajad Esimese Astme Kohtus esitasid, ei sisaldu vaidlustatud otsuses ja peale selle on vastuolus kõnealuses otsuses esindatud arutluskäiguga, mille kohaselt oli abi mõeldud vähemalt osaliselt selleks, et rahastada ümberkorraldamiskava elluviimist, sealhulgas Air France'i sõidukipargi moderniseerimist. Nagu Euroopa Kohus otsustas kohtuasjas C-137/92 P: komisjon vs. BASF jt (EKL 1994, lk I-2555, punktid 66–68), moodustavad otsuse resolutiivosa ja põhjendused, mis asutamislepingu artikli 190 kohaselt peavad olema põhistatud, lahutamatu terviku, nii et komisjoni liikmete kolleegium võtab need vastavalt kollegiaalsuspõhimõttele vastu üheaegselt ning igasugune põhjenduste muutmine peale puhtortograafiliste ja -grammatiliste paranduste on tema ainupädevuses.
117. Need kollegiaalsuspõhimõttele tuginevad kaalutlused on käesoleval juhul vaidlustatud otsuse jaoks samavõrd asjakohased, sest see otsus pidi samamoodi olema põhistatud asutamislepingu artikli 190 kohaselt ja selle suhtes teostas komisjoni liikmete kolleegium neile antud pädevust, mis on asutamislepingu artikli 92 lõike 3 kohaldamisel jäetud just sellele, mitte mõnele teisele organile. Seega ei saa komisjoni esindajate poolt Esimese Astme Kohtule esitatud argumente pidada põhjendatuks (vt seoses sellega eespool punktis 94 viidatud Bremer Vulkani kohtuotsust, punktid 47 ja 48).
118. Sama kehtib seda enam selgituste puhul, mille Air France ja komisjoni toetuseks menetlusse astunud Prantsuse Vabariik Esimese Astme Kohtule esitasid ja milles nad väitsid, et i) 17 uue õhusõiduki tellimuste tühistamine või edasilükkamine oli võimatu, sest olid võetud kindlad lepingulised kohustused, mille rikkumine oleks toonud kaasa sanktsioonide rakendamise, ii) 34 õhusõidukist, mille edasimüüki ümberkorraldamiskava ette nägi, olid seitse uued ja nende müügist saadud tulu vastaks seitsme veel soetamata uue õhusõiduki maksumusele, iii) 17 uuest õhusõidukist müüdaks 7 kohe edasi neid töövalmis seadmata, ja iv) Air France'i käibevaraks kokku oli ümberkorraldamiskavas määratud 19,2 miljardit Prantsuse franki, millest seega piisas sõidukipargi uuendamise

seotud investeringukulude katmiseks. Nende tõdemusteni ei ole jõutud kollegiaalsuspõhimõtte kohaselt ja seega ei saa nendega vähendada vaidlustatud otsuse arutluskäigu ebapiisavust.

119. Juhul kui on vaja täiendavaid põhjendusi, võib lisaks tõdeda, et Esimese Astme Kohtule esitatud selgitused (eeldusel, et need tunnistatakse vastuvõetavaks) selle kohta, et ümberkorraldamiskavas ette nähtud meetmete rakendamise oodatavaks tulemuseks oli saavutada rahavoog, mis aitaks Air France'il katta oma tegevus- ja investeerimiskulud, on igal juhul vastuolus vaidlustatud otsuses esitatud arutluskäiguga, millest selgub, et Air France'i finantsilise stabiilsuse ja kasumlikkuse taastumist ei prognoositud enne 1996. aasta lõppu (vaidlustatud otsus, EÜT, lk 75).
120. Kõigist ülaltoodud kaalutlustest ilmneb, et vaidlustatud otsuses esitatud põhjendused ei vasta asutamislepingu artiklis 190 sätestatud tingimustele selles osas, mis puudutab 17 uue õhusõiduki soetamist.

B – Väide, et komisjon tegi vea, kui lubas Air France'i tegevuskulude ja tegevust puudutavate meetmete rahastamist

Poolte argumentide kokkuvõte
121. Hagejad kohtuasjas T-371/94 väidavad, et komisjon ei kaalunud, kas abi on Air France'i ümberkorraldamiseks hädavajalik või on see pigem lihtsalt vajalik selleks, et laiendada ettevõtte tegevust ja moderniseerida selle seadmeid. Nende arvates ei luba asutamislepingu artikli 92 lõike 3 punkt c anda tegevusabi, mille eesmärk on moderniseerida abisaaja tegevust.
122. Hagejad väidavad, et ainukesed ümberkorraldamiskava elluviimisest tulenevad struktuurikulud on seotud 5000 inimese vabatahtliku töösuhte lõpetamisega, mille täpne summa on veel lahtine, sest vaidlustatud otsus ei sisalda selle kohta mingit teavet. Kulused, mis võivad tuleneda teistest ümberkorraldamiskavas ette nähtud meetmetest, tuleb käsitada tegevuskuludena, eelkõige kuuluvad selliste kulude alla turunduspoliitika klientide tagasivõitmiseks ning programmide „Euroconcept” ja „Première Club” käivitamine. Näib tõenäoline, et Air France kasutab abi ka muude tegevust puudutavate meetmete rahastamiseks, mida ei ole sõnaselgelt ümberkorraldamiskavas ette nähtud. Eelkõige kavatakse Air France piletihinnad märkimisväärselt alla lüüa EMP ja kolmandate riikide vahelistel liinidel.
123. Nimetatud hagejad märgivad, et neil on tõendeid selle kohta, et Air France'i uue reisijateklassi kasutuselevõtmine keskmise pikkusega liinidel ja uue reisijateklassi kasutuselevõtmine kaugliinidel 1995. aasta sügiseks läheb maksma vastavalt 150 miljonit Prantsuse franki ja 500 miljonit franki, nagu ilmneb kahest 1995. aasta märtsis avaldatud ajaleheartiklist. Seda silmas pidades on hagejad seisukohal, et enne 1996. aasta lõppu näiteks kahe uue reisijateklassi kasutuselevõtu tõttu kantud tegevuskulusid rahastati vaidlustatud abist.
124. Hageja kohtuasjas T-394/94 leiab samuti, et kõnealust abi kasutatakse Air France'i uutesse toodetesse, näiteks programmi „Classe Club” suurte investeringute tegemiseks. Seoses sellega märgivad hagejad kohtuasjas T-371/94, et Air France'il on nn kindlusvaru

(vaidlustatud otsus, EÜT, lk 85), mida ta saab kasutada oma tegevuse toetamiseks ja moderniseerimiseks. Abi on piisavalt ülemäärane, et Air France saaks kaaluda oma tütaretevõtja Jet Tours rekapitalizeerimist või abi osalist ülekandmist oma tütaretevõtjale Air Charter.

125. Mõlema kohtuasja hagejad vaidlustavad komisjoni argumendi, nagu oleks vaidlustatud abi mõeldud üksnes Air France'i finantseerimiskulude vähendamiseks selle ettevõtja võla määra vähendamise teel, mitte selle tegevuskulude rahastamiseks. Nad väidavad, et ainuüksi võimalus, et abi kasutatakse Air France'i tegevuse säilitamiseks ja moderniseerimiseks, on piisav, et see ei sobiks kokku asutamislepingu artikli 92 lõike 3 punktiga c. Selle argumendi toetuseks viitavad nad otsusele kohtuasjas C-303/88: Itaalia vs. komisjon (EKL 1991, lk I-1433, punktid 10 ja 14), mille kohaselt ei ole vaja kindlaks teha, kas eraldatud riigiabi on spetsiifiliselt ja selgesõnaliselt mõeldud mingi konkreetse eesmärgi saavutamiseks; piisab, kui tõdeda selles osas, et igal juhul võimaldas selle abi saamine vabastada muud vahendid sama tulemuse saavutamiseks.
126. Hagejad kohtuasjas T-371/94 lisavad, et komisjon ei selgitanud vaidlustatud abi summa erinevust sellest summast, mis oleks olnud vajalik eelmise ümberkorraldamisprogrammi „PRE 2” elluviimiseks, või 8 miljardi Prantsuse frangi suuruselt summast, mida märgiti enne vaidlustatud otsuse vastuvõtmist ümberkorraldamiskava elluviimiseks vajaliku summana. Nende väite kohaselt ei kaalunud komisjon, kas ja mil määral näitab teiste lennuretevõtjate poolt ilma riigi rahalise abita läbi viidud ümberkorraldamine seda, et turu vaba toimimise tulemusel oleks Air France oma tegevuse ilma ametiasutuste sekkumiseta ümber korraldanud.
127. Kohtuistungil viitasid nimetatud hagejad sellele, et ümberkorraldamisabi peab olema seotud iga ettenähtud meetmega. Komisjon oleks pidanud kehtestama tingimused selle kohta, kuidas abi tohib kasutada. Nende sõnul on lubamatu arvata, nagu oleks „Air France'i vajadusteks” üldiselt antud abi puhul olemas üldine tasakaal.
128. Komisjon märgib, et hindas ümberkorraldamiskava järjepidevust ja tõhusust ning hindas Air France'ile selle kava edukaks elluviimiseks vajamineva abi suuruse sobivust. Seejuures ei pea komisjon käsitlema küsimusi, mis ei ole seotud kava oluliste aspektidega, veel vähem siis teiste lennuretevõtjate kogemusi.
129. Komisjon lisab, et lubatud abi eesmärk oli üksnes vähendada Air France'i finantseerimiskulusid tema võlataseme vähendamise teel. Vastupidi hagejate väitele ei olnud see mõeldud Air France'i tegevuskulude rahastamiseks. Ümberkorraldamiskavas ette nähtud jõuliste meetmete, sh varade müügi elluviimine pidi tagama rahavoo, mis võimaldaks Air France'il kanda oma tegevus- ja investeerimiskulusid. Sellest ei oleks aga piisanud Air France'i finantseerimiskulude katmiseks. Võlataseme vähendamiseta ei suudaks Air France ellu jääda. Prognooside kohaselt pidi Air France 1996. aasta lõpuks suutma kanda kõiki oma kulusid, nii tegevus- kui ka finantseerimiskulusid.
130. Komisjon juhib tähelepanu sellele, et ümberkorraldamiskava pidi ootuste kohaselt parandama äriühingu äritegevuse tulusid kava kestuse ajal 5 miljardi Prantsuse frangi võrra. See summa võimaldaks Air France'il kanda oma tegevuskulud, kuid mitte maksta põhisummat ja intresse. Tänu abile pidid Air France'i finantseerimiskulud prognooside

kohaselt vähenema 1993. aasta 3,2 miljardilt Prantsuse frangilt 1996. aastaks 1,8 miljardi frangini (vaidlustatud otsus, EÜT, lk 75). Viidates Ernst & Youngi aruandele (kohtuasjas T-371/94 esitatud kostja vastuse lisa 2), märgib komisjon, et Air France'i võlg pidi vähenema 18,9 miljardi Prantsuse frangi võrra, ning lisab, et ilma abita oleks Air France'i 1996. aastaks prognoositud puhaskahjum olnud 694 miljonit franki, samas kui abi toel pidi äriühing prognooside kohaselt saavutama rekordilise 457 miljoni frangi suuruse puhaskasumi. Ülekapitaliseerimise ohtu oli kavas vältida sellega, et heakskiidetud abi pidi välja makstama kolmes osas.

131. Komisjoni arvates ei toeta kohtuotsus Itaalia vs. komisjon (viidatud eespool punktis 125) hagejate argumenti. Nimetatud kohtuotsuses sedastas Euroopa Kohus, et riigi kapitalisüsti võis pidada abiks, võttes arvesse kõnealuse ettevõtja pidevaid tegevuskulusid, mida pidi kandma asjaomane riik, olgugi et ettevõtjal ei olnud mitte mingisugust ümberkorraldamiskava. Euroopa Kohus vastas nimetatud otsusega kõnealuse riigi valitsuse väitele, mille kohaselt kõnealused vahendid ei kujutanud endast riigiabi. Lõigud, millele hagejad viitasid, puudutavad üksnes seda ühte küsimust, samas kui käesoleval juhul tuginevad hagejad kohtuotsusele selleks, et toetada hoopis teistsugust väidet, mille kohaselt kohaldas komisjon abi hädavajalikkust Air France'i jaoks kindlaks tehes vale õiguslikku kriteeriumi.
132. Prantsuse Vabariik ja Air France vaidlustavad seisukoha, mille kohaselt aitab vaidlustatud abi – hoolimata sellest, et selle eesmärk on vähendada Air France'i võlakooormust, mitte katta osa selle tegevuskulusid – sellegipoolest kaasa Air France'i äritegevusele. Sellise seisukoha heakskiitmine oleks samaväärne, kui keelustada igasugune ümberkorraldamiseks antav abi, sest alati on võimalik väita, et mingi konkreetse ümberkorraldusliku eesmärgiga abi korvaks käibevarad, mida oleks abi andmata jätmise korral muidu sel eesmärgil kasutatud. Nende väitel on vaja tõmmata selge piir sellise ümberkorraldamiseks antava abi, mis aitab kaasa asjaomaste ettevõtjate tegevustingimuste parandamisele ja mis võib olla ühisturuga täiesti kokkusobiv, ning lihtsalt tegevusabina või pikaajalise päästmisabina antava abi vahel, mis üldjuhul sellega kokku ei sobi.

Esimese Astme Kohtu hinnang

133. Mis puutub sellesse, et hagejad väidavad, et komisjon on võimaldanud Air France'il kanda abi üle teatavatele oma tüdrettevõtjatele, ja peavad võimalikuks, et Air France rahastab üldiselt riigiabiga oma tegevuskulusid, leiab Esimese Astme Kohus, et nende argumendid on liiga ebamäärased, et neid põhjendatuks pidada, sest tegemist on pelgalt oletustega, mille tõenduseks ei ole esitatud konkreetseid fakte.
134. Samuti ei saa heaks kiita argumenti, mis tugineb eelmisele ümberkorraldamiskavale „PRE 2”. Sellele kavale sai osaks ametiühingute ja Air France'i töötajate vastuseis ning sel põhjusel ei olnud võimalik seda ellu viia. Neil asjaoludel puudus komisjonil kohustus võtta võrdlemise eesmärgil arvesse selle ümberkorraldamiskava aspekte, mida ei saanud edu. Sama kehtib 8 miljardi Prantsuse frangi suuruse summa kohta, mis märgiti enne vaidlustatud otsuse vastuvõtmist ära ümberkorraldamiskava elluviimiseks vajaliku summana. Et Prantsusmaa ametiasutused ei teinud seda arvu ümberkorraldamiskava

ametliku esitamise ajal komisjonile ametlikult teatavaks, ei olnud komisjonil mingit kohustust seda arvesse võtta.

135. Kuigi ei saa olla mingit alust eitada, et komisjonil oli õigus võrrelda Air France'i kavandatud ümberkorraldamismeetmeid nendega, mille teised lennuettevõtjad on läbi viinud, tuleb tõdeda, et äriühingu ümberkorraldamise siht peab olema tema enda konkreetsete probleemide lahendamine ja et teiste ettevõtjate kogemused – teistsugustes majanduslikes ja poliitilistes kontekstides ning muul ajal – ei pruugi olla asjakohased.
136. Mis puutub sellesse, et hagejad väidavad veel, et abi oleks pidanud olema jaotatud eri osamakseteks, millest igaüks on seotud konkreetse ümberkorraldamismeetmega, leiab Esimese Astme Kohus, et sellise lähenemisviisi korral oleks kindlasti avaldatud iga konkreetse meetme maksumus ja seeläbi avalikustatud Air France'i sisese tegevuse ülesehitus. Selline teave on vähemalt teatud aja jooksul konfidentsiaalne ja seda tuleb hoida avalikkuse, eelkõige Air France'i konkurentide eest salajas. Neil asjaoludel tuleb vaidlustatud otsuse artikliga 2 sätestatud järelkontrolli mehhanismi, eelkõige koos loa tingimusega nr 6, pidada piisavaks, tagamaks, et Air France'i puhul ei toimuks ülekapitaliseerimist abi kasutamise tõttu muul otstarbel kui ümberkorraldamiseks.
137. Mis puutub hagejate argumenti, et vaidlusaluse kava ainus tõeline ümberkorraldamisvahend on see, mis on seotud Air France'i töötajate arvu vähendamisega (5000 vabatahtlikku töösuhte lõpetamist), ja et kõik teised meetmed on tegelikult üksnes seotud äritegevusega, tuleb meeles pidada, et nii nagu on leitud eespool punktides 110, 111, 116 ja 117, on vaidlustatud abi mõeldud selleks, et rahastada vähemalt osaliselt Air France'i ümberkorraldamist, ning väidet, et seda abi kasutati üksnes Air France'i võlgade kõrvaldamiseks, ei saa arvesse võtta seetõttu, et seda ei ole vaidlustatud otsuse tekstis mingilgi moel mainitud. Seetõttu tuleb uurida hagejate viidatud eri meetmete ülesehituslikku olemust.
138. Tuleb rõhutada, et nagu kohtutoimikust ilmneb, ei ole Air France'il vabrikuid ega tööstusrajatisi, milles rakendataks tootmisprotsesse, mida on võimalik tehniliselt ümber struktureerida. Sellise äriühingu tegevus on keskendunud põhiliselt reisijate- ja kaubaveoteenuse pakkumisele ning sellise teenusepakkumisega seotud vahenditele. Ümberkorraldamine on seega tõeliselt võimalik ainult sellise teenusepakkumise struktuuris ja seda toetavas äriühingu töökorralduses.
139. Sellest tulenevalt võis komisjon põhjendatult pidada 5000 töökoha kärpimist koos Air France'i ümberkorraldamisega 11 tegevuskeskuseks, mis vastutavad ise oma finantstulemuste eest, struktuurilisteks meetmeteks. Sama selge ei ole asi kaubanduslike algatuste („Euroconcept”, „Classe Club” ja „Première Club”) ja liinivõrgustiku muudatuste puhul, arvestades, et Air France järgib nendes vaid turusuundumusi, ilma et teeks reaalseid muutusi äriühingu tegelikes struktuurides. Sellised meetmed näivad seega olevat üksnes äritegevuslikku laadi ja puudutavad üksnes Air France'i toimimist.
140. Ilma et oleks vaja otsustada, kas eespool punktides 98 ja 113 viidatud kohtupraktika ja otsustuspraktika on asjakohased, tuleb siiski meeles pidada, et Air France'i ümberkorraldamiskava oli plaanis rahastada kapitali suurendamise, abi andmise ja varade võõrandamise teel, millest Air France lootis „saada umbes 7 miljardit Prantsuse franki”

(vaidlustatud otsus, EÜT, lk 76). Pidades silmas kohtuasja T-371/94 hagejate poolt sellega seoses mainitud suhteliselt tagasihoidlikke näitajaid (150 miljonit ja 500 miljonit Prantsuse franki), on Esimese Astme Kohus seisukohal, et komisjonil on õigus nõustuda nende meetmete katmisega Air France'i enda varade müügist saadud tuludest ja jooksvast põhitegevustulust.

141. Sellega seoses tuleb tagasi lükata kohtuotsusele Itaalia vs. komisjon (viidatud eespool punktis 125) tuginev argument, mille kohaselt oli selle abi mõju samaväärne selles mõttes, et abi saamine võimaldas Air France'il vabastada teised käibevarad, mida olnuks võlgade tagasimaksmiseks kasutamise asemel võimalik kasutada ülalnimetatud meetmete rahastamiseks. Et kõnealusel juhul on tegemist investeerimis- ja äritegevusega tavapärasel ulatuses, mida iga lennuettevõtja peab paratamatult tegema selleks, et säilitada oma äritegevuse taset turukonkurentsi tingimustes, oli Prantsuse Vabariigil ja Air France'il õigus märkida, et sellise nn samaväärsuse teooria tulemus oleks tegelikult igasuguse ümberkorraldamisabi ärakeelamine ja see sunniks lõppkokkuvõttes abi saavaid ettevõtjaid oma äritegevust peatama.
142. On tõsi, et 11,5 miljardi Prantsuse frangi suuruse investeeringu puhul, mida on vaidlustatud otsuses nimetatud „investeeringuks sõidukiparki” (vaidlustatud otsus, EÜT, lk 75), võib järeldus olla erinev. Esimese Astme Kohtul ei ole siiski võimalik selle probleemi aluseks olevaid aspekte uurida, sest vaidlustatud otsuses ei ole seda sisulist aspekti põhjendatud (vt punkte 111–120 eespool). Mis puutub Air France'i hinnakujundustavadesse EMP-välistel liinidel, mida väidetavalt rahastatakse riigiabist, eeldab seda küsimust puudutavate argumentide uurimine Air France'i konkurentsiolukorra analüüsimist nende liinide puhul. See analüüs tehakse teistsuguses kontekstis (vt punkte 259 ja 280 allpool).
143. Sellest tuleneb, et kui hilisema käsitlemise käigus ei otsustata teisiti, tuleb väide, et komisjon tegi tegevuskulude ja tegevust puudutavate meetmete rahastamise lubamisel vea, jätta rahuldamata.

C – Väide, et Air France'i poolt ajavahemikus 1989–1993 emiteeritud väärtpaberid olid valesti liigitatud

Poolte argumentide kokkuvõte

144. Hagejad kohtuasjas T-371/94 väidavad, et proportsionaalsuse põhimõtte kohaselt ei saa riigiabi olla nii märkimisväärne, et abi saajale tagatakse parem võla ja omakapitali suhe kui konkurentidel. Antud juhul liigitas komisjon 1996. aastal Air France'i võla ja omakapitali suhte arvutamisel valesti Air France'i poolt ajavahemikul 1989–1993 emiteeritud AKVd, TTVd ja progresseeruva intressimääraga optioonivõlakirjad (*titres subordonnés à intérêts progressifs assortis de bons de souscription d'actions*, edaspidi „PIO”). Hagejate arvates oleks nende väärtpaberite õige liigitamine näidanud, et Air France'i võla ja omakapitali suhe on kaugelt parem kui ühelgi teisel lennuettevõtjal.
145. Nende väitel järeldas komisjon vaidlustatud otsuses, et Air France'i võla ja omakapitali suhte arvutamisel esindavad AKVd kvaasikapitali; komisjon eeldas samas aga valesti, et 1993. aastal emiteeritud AKVd ja samamoodi PIOd asendatakse tavalise võlaga, sest need võlakirjad tuli keelatud riigiabina hüvitada vastavalt komisjoni 27. juuli 1994. aasta

otsusele 94/662/EÜ, mis käsitleb Air France'i emiteeritud võlakirjade märkimist äriühingu CDC-Participations poolt (EÜT 1994, L 258, lk 26). Kuid Air France ei olnud kohustatud asendama ega olnud võtnud endale kohustust asendada 1993. aastal emiteeritud AKVd tavalise võlaga. Veelgi enam – pärast riigiabi saamist oli Air France'i käsutuses nii palju sularaha, et tegelikult puudus igasugune vajadus asendada 1993. aastal emiteeritud AKVdest ja PIOdest saadud tulu täiendava likviidsusega.

146. Hagejad leiavad, et pärast vaidlustatud otsuse vastuvõtmist toimunud sündmused illustreerivad nende väidet. 5. aprilli 1995. aasta pressiteate järgi nõudis komisjon, et Prantsusmaa (mitte Air France) kannaks 1,5 miljardi Prantsuse frangi suuruse tagatise kinnisele pangakontole kuni otsuse 94/662 tühistamist puudutava Euroopa Kohtu ja Esimese Astme Kohtu menetluse tulemuste selgumiseni. Selle tulemusel saab Air France jätkuvalt kasu 1993. aastal emiteeritud AKVde ja PIOde tuludest vähemalt kuni Euroopa Kohtu või Esimese Astme Kohtu otsuseni, s.t valdava osa ümberkorraldamisperioodi jooksul.
147. Hagejad väidavad, et AKVd ja PIOd koos osaga TTVde emiteerimisest saadud tuludega oleks tegelikult tulnud lisada Air France'i võla ja omakapitali suhte omakapitali poolele, sest tegemist on vahenditega, mis on äriühingu asutamisest saati alaliselt selle käsutuses.
148. Hagejad rõhutavad eelkõige TTVde osas, et tagasimaksed nende märkijatele tehakse usalduskontolt, kuhu Air France on paigutanud osa (25%) TTVde emiteerimisest saadud algsest tulust, samas kui märkimisväärne osa sellest tulust (75%) on pidevalt Air France'i käsutuses. Erinevalt võlast, mis kustutatakse laenaja tehtava tagasimaksega, jäävad TTVd juriidiliselt alles ka pärast põhisumma tagasimaksmist. Lisaks on komisjon ise märkinud oma 3. juuni 1994. aasta teatises (EÜT 1994, C 152, lk 8), et TTVde „automaatne” tagasimaksmine tagatakse pangas hoitavatest vahenditest, et tagasimaksekohustus jõustub Air France'i suhtes ainult lennuettevõtja likvideerimise korral, ja et Air France'i 1992. aasta finantsseisundit käsitlevas komisjoni analüüsis kuulusid TTVd Prantsuse valitsuse heakskiidul omakapitali hulka. Hagejad on seisukohal, et TTVde puhul on tegemist vahenditega, mis on Air France'ile pidevalt kättesaadavad ja seega annavad talle konkureerivate lennuettevõtjatega võrreldes konkurentsieelise. Nad lisavad, et kui omakapitaliks oleks peetud vaid osa Air France'i pidevas käsutuses olevate TTVde emiteerimisest saadud tulust, oleks sellel olnud 1996. aasta võla ja omakapitali suhtele märkimisväärne mõju ning see suhe oleks olnud 0,76 : 1, mitte 1,12 : 1.
149. Samuti väidavad hagejad, et komisjon mõistis kõnealuste finantsinstrumentide liigitamisega seotud rahandusmõisteid valesti. Seoses sellega märgivad nad, et nii TTVde kui ka PIOde puhul on intressimaksed allutatud Air France'i tulemustele ning need võib peatada. Hagejad lisavad, et vahendite konverteeritavusega seotud kriteerium on ebapiisav niivõrd, kuivõrd komisjon viitab sellele, et PIOd arvatakse sobival ajal ümber omakapitaliks, „kui turutingimused võimaldavad märkijatel vahetada optsoonitunnistused ümber aktsiateks”. Seega ei mõistnud komisjon, et optsoonitunnistus on eraldiseisev, täiendav, eraldatav ja sõltumatu õigus, mille omanik võib, kuid ei pruugi olla progresseeruva intressimääraga väärtpaberi (PIV) omanik. Viimane ei ole konverteeritav, sest tegemist on tähtajatu väärtpaberiga. Konverteeritavuse mõistet ei saa ka TTVde suhtes kohaldada, sest tegemist on tähtajatute

väärtpaberitega, mille puhul saab tagasimakseid teha Air France'i likvideerimise korral. Lõpetuseks väidavad hagejad, et komisjoni käsitus sellest, milliseid õigusi AKVd, TTVd ja PIOd omanikele annavad, ei ole asjakohane.

150. Komisjon juhib kõigepealt tähelepanu sellele, et rõhutas vaidlustatud otsuses instrumentide endi ebaselget finantsilist iseloomu (vaidlustatud otsus, EÜT, lk 84) Seejärel märgib komisjon, et otsuse 94/662 kohaselt peab summad, mis on makstud 1993. aasta aprillis emiteeritud AKVde ja PIOde märkimiseks, tasuma Air France ning et nende vahendite väärtust tuleks seega käsitada võlana. 1991. aastal emiteeritud AKVsid tuleks käsitada omakapitalina, sest need konverteeritakse sobival ajal aktsiateks, samas kui 1989. ja 1992. aastal emiteeritud TTVsid tuleks käsitada võlana, sest need kompenseeritakse pärast 15 aastat ja neid aktsiateks ei konverteerita (vaidlustatud otsus, EÜT, lk 85).
151. Mis puutub hagejate viitese 5. aprilli 1995. aasta otsuse (vt punkti 146 eespool) kohta, juhib komisjon tähelepanu sellele, et see otsus, mis tehti pärast vaidlusaluse otsuse vastuvõtmist, ei ole kuidagi seotud kõnealuste väärtpaberite liigitamisega. Komisjon lisab, et seni kuni on olemas seaduslik kohustus maksta tagasi AKVde ja PIOde summad, on põhjendatud ka komisjoni seisukoht, et need summad asendatakse tavalise võlaga.
152. TTVde puhul tõstab komisjon esile nende hoidmist hoiuasutustes. Asjaolul, et osa TTVde emiteerimisest saadud tulust on Air France'i käes, ei ole nende liigitamise seisukohast mingit tähtsust. Seda seisukohta kinnitab ka Prantsusmaa vannutatud audiitorite juhtorgani Conseil Supérieur de l'Ordre Français des Experts-Comptables arvamus. Oluline aspekt on kohustus põhisumma tagasi maksta. Komisjon juhib tähelepanu sellele, et netofinantsvoog Air France'i ja fondi vahel, millesse osa vahenditest paigutatakse, on 15. aasta lõpuks nulltasemel. TTVdes väljenduv laen makstakse tegelikult tagasi fondi tegevuse lõppemise ja sellest tuleneva Air France'i kohustuse lõppemisega. Air France maksab kogu summa, mis on saadud hoiustatud TTVde emiteerimisel, seega tagasi 15 aasta pikkuse ajavahemiku lõpuks. TTVde emiteerija ei jäta emiteerimisest saadud tulu summat, mida ei hoita fondis, alatiseks enda kätte. See summa on võrdne summaga, mida emiteerija peab maksma 15 aasta jooksul igal aastal intressina TTVde kogusummalt. Komisjon on seisukohal, et hagejate väide, mille kohaselt emiteerija jätab osa hoiustatud TTVde emiteerimisega saadud tulust alatiseks endale, tugineb subjektiivsele analüüsile, mille kohaselt saaks igasugust laenu käsitada omakapitali tehtud süstina.
153. Komisjon on seisukohal, et isegi kui nii TTVde kui ka PIOde puhul saaks intresside tasumist edasi lükata, säiliks Air France'il ikkagi kohustus nendelt summadelt kogunenud intressi tasuda. Teisisõnu oleks intressi maksmine üksnes edasi lükatud. Mis puutub hagejate väitesse õiguste osas, mida eri finantsinstrumendid omanikele annavad, juhib komisjon tähelepanu sellele, et vaidlustatud otsuses ei omistatud erilist tähtsust nende õiguste iseloomule, mida need finantsinstrumendid oma omanikele andsid või ei andnud. Kaalukaks põhjuseks peeti võlakirjade kohustuslikku konverteerimist aktsiateks.
154. Hoiustatud TTVde osas märgib Air France, et raamatupidamisspetsialistid pöörasid nende iseloomu kindlakstegemisele tähelepanu 1991. aasta lõpus. Prantsuse

börsikomisjon Commission des Opérations de Bourse oli 6. märtsil 1992. aastal välja antud avalduses vastu sellele, et TTVd moodustaksid osa omakapitalist (*capitaux propres*). Selle valdkonna asjatundjad olid 1993. aasta lõpust alates teadlikud Prantsusmaa Ordre Français des Experts-Comptables'i arvamuse eelnõust, mille kohaselt tuleb TTVsid liigitada võlana. Ordre Français des Experts-Comptables'i juhatuse sellekohane seisukoht vormistati lõplikult 7. juulil 1994.

Esimese Astme Kohtu hinnang

155. Kõigepealt tuleb märkida, et vaidlustatud otsuses osutas komisjon abi proportsionaalsusele hinnangut andes sellele, et Air France'i võla ja omakapitali suhet mõjutas tugevasti mitmete äriühingu emiteeritud võlakirjade liigitamine ning suhe varieerus märkimisväärselt sõltuvalt sellest, kas need võlakirjad olid liigitatud omakapitaliks või võlaks (vaidlustatud otsus, EÜT, lk 83). Seejärel kirjeldas komisjon vaidlustatud otsuse vastuvõtmisele eelnenud viie aasta jooksul Air France'i poolt emiteeritud finantsinstrumentide summasid ja iseärasusi, eelkõige 1991. aasta detsembris ja 1993. aasta aprillis emiteeritud AKVsid, 1989. aasta juunis ja 1992. aasta mais emiteeritud TTVsid ning 1993. aasta aprillis väljastatud PIOsid (vaidlustatud otsus, EÜT, lk 83 ja 84). Viimasena märkis komisjon ära kriteeriumid, mis eristavad omakapitali laenukapitalist, eelkõige tuginedes Prantsuse õiguses kohaldatavatele sätetele, neljandale ühenduse direktiivile raamatupidamisaruannete iga-aastase esitamise kohta ja Professionnel de Doctrine Comptable'i (raamatupidamispoliitika kutsekomisjon) arvamusele (vaidlustatud otsus, EÜT, lk 84 ja 85).
156. Kõik pooled on nõus AKVde liigitamisega omakapitaliks (*capitaux propres* või *fonds propres*), sest neid väärtpäbereid ei hüvitata, vaid need konverteeritakse aktsiateks. Peale selle liigitaski komisjon need vaidlustatud otsuses tõepoolest selliselt (vaidlustatud otsus, EÜT, lk 85).
157. Kui vaadelda konkreetsemalt Air France'i poolt 1993. aasta aprillis emiteeritud AKVsid, mille märkis äriühing CDC-Participations, tuleb meelde tuletada, et komisjon nõudis otsuses 94/662 nende tagasimaksmist sellepärast, et tegemist oli ebaseadusliku riigiabiga. Olgugi et Prantsuse Vabariik vaidlustas selle otsuse Euroopa Kohtus (kohtuasi C-282/94) ja Air France algatas menetluse Esimese Astme Kohtus (kohtuasi T-358/94), ei olnud menetluse alustamisel peatavat toimet, mille tulemusel oleks Air France'lt nõutud AKVdele vastavas summas vahendite tagasimaksmist. Lisaks on kõnealune komisjoni otsus muutunud lõplikuks, sest tähtaeg, mille jooksul sai esitada kaebust Esimese Astme Kohtu 12. detsembri 1996. aasta otsuse vastu kohtuasjas T-358/94: Prantsusmaa vs. komisjon (EKL 1996, lk II-2109), millega jäeti nimetatud otsuse suhtes algatatud hagi rahuldamata, on möödas ja kohtuasi C-282/94 kustutati 17. aprilli 1997. aasta määrusega Euroopa Kohtu registrist.
158. Selles kontekstis ei ole kuidagi asjakohane, et Air France võis AKVdest saadud tulu kuni praeguse otsuse tegemiseni oma kasutusse saada. Omakapitali ja võla vahelist erinevust ei saa määratleda kapitali kättesaadavuse järgi teatud perioodil. Kogu ettevõtja käsutuses olev kapital peab alati olema kantud ettevõtja bilanssi kohustuste kirje all võlana, juhul kui see tuleb tagasi maksta, või omakapitalina, juhul kui see jääb alatiseks ettevõtja

käsitlusse. Võttes arvesse, et kõnealused AKVd tuli alates 27. juulist 1994 hüvitada, käitus komisjon neid võlana liigitades õigesti.

159. Sama kehtib 1993. aasta aprillis emiteeritud PIOde puhul, mille suhtes kohaldati samuti otsust 94/662. Seetõttu ei ole Esimese Astme Kohtul vaja teha otsust nende liigitamise kohta.
160. Mis puudutab hoiustatud TTVsid, on pooled esitanud mitmeid spetsialistide koostatud finants- ja raamatupidamisaruandeid TTVde liigitamise kohta. Hagejad viitavad professor Pene koostatud aruandele (hagi lisa 40 ja menetlusse astujate seisukohtade peale esitatud märkuste lisa 16), samas kui komisjon ja Air France tuginevad vastavalt Ernst & Youngi aruandele (kostja vastuse lisa 2 koos märkusega, mis käsitleb just hoiustatud TTVsid, lisa A, ja vasturepliigi lisa) ja professor Vermaeleni aruandele (Air France'i menetlusse astuja seisukohtade lisa 7). Komisjon viitab ka Conseil Supérieur de l'Ordre des Experts-Comptables'i arvamusele, mis kiideti heaks 7. juulil 1994. aastal (kostja vastuse lissasse 2 kuuluva Ernst & Youngi aruande lisa B, lk 18 ja 19).
161. Ekspertiaruannetest, millele mõlemad pooled tuginevad, ilmneb, et hoiustatud TTVde liigitus hõlmab keeruliste majanduslike ja finantsiliste hinnangute andmist. Komisjonil on sel põhjusel sellistes küsimustes ulatuslik kaalutusõigus ning Esimese Astme Kohus võib kritiseerida komisjoni sellekohast otsust üksnes siis, kui tuvastatakse ilmne hindamisviga. Antud juhul ei näi siiski, nagu oleks komisjon eksinud, kui leidis, et TTVde hüvitamise mehhanism on lisaks tõsiasjale, et TTVsid ei saa aktsiateks konverteerida, otsustav tegur selleks, et määratleda need võlana.
162. Seda järeldust ei muuda kehtetuks tõsiasi, et nendelt TTVdelt intressi maksmise võib Air France'i kehvade finantstulemuste korral peatada. Finantstehingu liigitamist laenuna ei saa seada küsimuse alla sellega, et intressi tasumise tingimused on ühest konkreetsest küljest märkija jaoks ebasoodsad.
163. Samuti ei kummuta seda tõsiasi, et komisjon kavatses algselt TTVd liigitada omakapitalina (3. juuni 1994. aasta teatis, EÜT 1994, C 152, lk 8). Nagu Air France on Esimese Astme Kohtus osutanud, peegeldab see seisukohamuutus muutust TTVde liigitamises ajavahemikus 1991–1994 raamatupidamisspetsialistide endi hulgas. Seoses sellega tuleb meeles pidada, et Conseil Supérieur de l'Ordre Français des Experts-Comptables võttis oma 7. juuli 1994. aasta arvamuses – seega vahetult enne vaidlustatud otsuse vastuvõtmist – kindla seisukoha, et hoiustatud TTVd kujutavad endast võlga. Esimese Astme Kohus leiab, et komisjoni ei saa kritiseerida selle eest, et ta on aktsepteerinud kõnealuste Prantsuse väärtpaberite liigitamisel selles valdkonnas pädevaid spetsialiste esindava Prantsuse ametiasutuse lõplikku arvamust.
164. Et komisjon ei ole Air France'i emiteeritud väärtpaberite liigitamisel teinud ühtegi ilmset hindamisviga, tuleb see väide tagasi lükata.
D – Väide, et Air France'i võla ja omakapitali suhet tõlgendati vääralt
Poolte argumentide kokkuvõte
165. Hagejad kohtuasjas T-371/94 on seisukohal, et Air France'i 1996. aasta võla ja omakapitali suhte prognoos näitas, et võlakoorem väheneb konkurentide omast palju

madalama tasemeni. Arvestades suhteks 1,12 : 1 ja märkides, et see on tsiviillennunduses, kus suhet 1,5 : 1 peetakse aktsepteeritavaks, üle keskmise, tõlgendas komisjon vääralt rahvusvahelise nõustamisfirma KPMG ja IATA koostatud aruannet, millele vaidlustatud otsuses viidatakse (vaidlustatud otsus, EÜT, lk 85). Aruandest selgub tegelikult, et võla ja omakapitali prognoositud suhe oli Air France'i puhul alla optimaalseks peetava taseme ja märkimisväärselt madalam kui aruandes märgitud tegelik keskmine 1992. aastal (sõltuvalt arvutusmeetodist 2,3 : 1 või 2,1 : 1). Abi ülemäärane suurus on veelgi selgem siis, kui võrrelda Air France'i võla ja omakapitali suhet (1,12 : 1) keskmiste võla ja omakapitali suhetega (2,57 : 1 aastal 1992 ja 3,17 : 1 aastal 1993), mis registreeriti IATA väljaandes „Airline Economic Results and Prospects” („Lennuettevõtja majandustulemused ja väljavaated”, repliigi lisa 12).

166. Hagejad väidavad, et Air France'ile antud abi ülemäärast mahtu ei saa pidada proportsionaalseks, viidates pelgalt teistele finantssuhtarvudele, näiteks intressimaksete kattevarade suhtarvule. Vaidlustatud otsuses sisalduv komisjoni järeldus, et Air France'i 1996. aasta intressimaksete kattevarade suhteks prognoositi 2,44 : 1, mis on seega väga lähedal konkurentide poolt 1993. aastal saavutatud keskmisele suhtele 2,42 : 1 (vaidlustatud otsus, EÜT, lk 85), ei ole seetõttu asjakohane. Lisaks ei ole see suhtarv täielik, sest peegeldab üksnes ettevõtja suutlikkust kasutada oma tegevuskasumit intressi maksmiseks; samuti puudub selgus kriteeriumis, mida komisjon jätkuvalt kohaldas selleks, et valida välja lennuettevõtjad, kellega Air France'i 1996. aasta suhtarvu võrrelda.
167. Hagejad lisavad, et Ernst & Youngi aruandes (kostja vastuse lisa 2), millele komisjon tugineb, on märgitud, et Air France oleks võinud saavutada teoreetiliselt optimaalse võla ja omakapitali suhte 1,5 : 1 üksnes kuni 15,25 miljardi Prantsuse frangi suuruse abisummaga. Seetõttu on üllatav, et samas aruandes püütakse õigustada seda, et Air France saab 20 miljardit Prantsuse franki, sellega, et pole mingit konkreetset põhjust, miks Air France'il peaks olema „keskmine” võla ja omakapitali suhe.
168. Lisaks on igasugune võla ja omakapitali suhete võrdlus küsitava väärtusega. Selles osas on KPMG ja IATA koostatud aruandes öeldud, et võla ja omakapitali suhte arvutamises on märkimisväärsed erinevusi ja seetõttu on lennuettevõtjate sisuline võrdlemine keeruline. Lõpetuseks ei ole ka selge, kas komisjoni arvutus Air France'i võla ja omakapitali suhte määramiseks põhineb bruto- või netoväärtustel, ning pole selgitatud, millest neid näitajaid koosnevad.
169. Peale selle tegi komisjon vea, kui piirdus oma analüüsis väga lühikese ajaga, aastaga 1996, mil abi veel maksti, ilma et oleks kaalunud selle mõju Air France'i finantsseisundile pärast abi saamise perioodi, mil Air France on abi tulemusel muutunud finantsiliselt oma konkurentidest tugevamaks. Hagejad on seisukohal, et komisjon oleks pidanud otsustamisel, kas abi on ülemäärane või mitte, põhjalikult analüüsima abi mõju Air France'i konkurentsivõimele konkurentidega võrreldes ka pikema aja ulatuses kui ümberkorraldamisperiood. Hagejate prognoosid viitasid sellele, et abi aitab viia Air France'i konkurentidega võrreldes palju tugevamasse finantsseisundisse, kui vihjavad need suhtarvud, millele komisjon vaidlustatud otsuses tugineb.

170. Viidates Ernst & Youngi aruandele, leiab komisjon, et vaidlustatud kapitalisüsti arvestati miinimumsummana, mida Air France vajab oma finantsilise tasakaalu taastamiseks. Võla ja omakapitali suhte arvutamisel kasutatud võlanäitaja osas kinnitab komisjon, et vastavalt finantsanalüüsis kohaldatavale kindlakskujunenud tavale kasutati netoväärtust. Koguvõla näitaja ei paisutanud seega võla ja omakapitali suhet.
171. Komisjon juhib tähelepanu sellele, et võla ja omakapitali suhe 1,12 : 1 ei olnud ainus tegur, mida võeti vaidlustatud otsuses arvesse, et teha kindlaks abi suuruse proportsionaalsus Air France'i ümberkorraldamisvajadusega, sest oluline oli ka intressimaksete kattevarade suhtarv. Selle kohta, et Air France'i 1996. aasta võla ja omakapitali suhe oleks pidanud olema tsiviillennundussektori keskmine suhe, nõue puudus. Komisjoni väitel piisas sellest, et see oleks olnud suhtele 1,5 : 1 mõistlikult lähedal.
172. Komisjon märgib, et ei kasutanud intressimaksete kattevarade suhtarvu selleks, et muuta proportsionaalseks abi, mis oli Air France'i võla ja omakapitali suhte põhjal väidetavalt ebaproportsionaalne. Intressimaksete kattevarade suhtarvu asjakohasuses ei saa komisjoni arvates kahelda. Tegemist on näitajaga, mis väljendab äriühingu suutlikkust tasuda oma finantseerimiskulusid, ja vaidlusaluse abi eesmärk ongi konkreetselt Air France'i finantseerimiskulude koormuse leevendamine. Komisjon lisab, et vaidlustatud otsuses sisalduvat viidet Air France'i konkurentide 1993. aasta intressimaksete kattevarade suhtarvule on kasutatud pelgalt illustreeriva näitena elujõuliste lennuettevõtjate vastavast suhtarvust.
173. Komisjon rõhutab lõpetuseks, et kaalus ka teisi finantssuhtarve. Omakapitali tootluse osas juhib komisjon tähelepanu, et Ernst & Youngi aruandes viidati üksnes sellele, et see suhtarv on täiendav näitaja, mis aitab teha kindlaks Air France'ile majandusliku elujõulisuse taastamiseks vajaliku abi taseme. See, et lubatud abi summa oli nõutav miinimum, tehti kindlaks eri finantssuhtarvude prognooside põhjal.
174. Air France viitab Sabena ja Aer Linguse otsustele (viidatud eespool punktis 55) ja komisjoni 7. oktoobri 1994. aasta otsusele 94/696/EÜ Kreeka riigi poolt äriühingule Olympic Airways antud abi kohta (EÜT 1994, L 273, lk 22, edaspidi „Olympic Airwaysi otsus”), millega komisjon lubas anda riigiabi tsiviillennundussektoris. Air France juhib tähelepanu sellele, et nende kahe äriühingu võla ja omakapitali suhe pidi ümberkorraldamiskavade lõpuleviimisel olema eelduste kohaselt samasugune kui Air France'i oma või sellest isegi parem. Seetõttu peegeldasid need suhtarvud omakapitali proportsiooni, mis on Air France'i omaga võrdne või sellest isegi suurem. Komisjon nõustus seega järgmiste suhetega: 1,25 : 1 (Sabena), 0,75 : 1 ja 0,41 : 1 (Aer Lingus) ja 0,78 : 1 (Olympic Airways).

Esimese Astme Kohtu hinnang

175. Tuleb rõhutada, et Air France'i finantssuhtarvudega seotud probleemid, eriti võla ja omakapitali suhe, tõstatavad väga tehnilised finantsilised ja raamatupidamisega seotud küsimused, mida kinnitavad ka poolte viited seitsmele nende väiteid toetavale eksperdiaruandele, täpsemalt Ernst & Youngi (kostja vastuse lisa 2 ja vasturepliigi lisa), professor Pene (hagi lisa 40 ning repliigi lisa 9 ja 10), professor Vermaeleni (Air France'i

menetlusse astuja seisukohtade lisa 7), ja dr Weinsteini (Ühendkuningriigi menetlusse astuja seisukohtade lisa 1) aruannetele.

176. Seoses sellega tuleb märkida, et nõustamisfirma Lazard Frères määras Air France'i restruktureerimise raames rekapitalizeerimiseks vajaliku summa kindlaks ettevõtte prognoositud tulusid ja kulusid ning selle tegevuse edaspidist tasuvust (vaidlustatud otsus, EÜT, lk 75) arvesse võttes ning komisjon kiitis selle summa kaalutusõigust teostades heaks. Tuleb lisada, et viimatinimetatud teave oli vähemalt ümberkorraldamiskava koostamise ja elluviimise ajal äärmiselt tundlik ja konfidentsiaalne, eelkõige seoses Air France'iga konkureerivate lennuettevõtjatega. Seetõttu ei ole hagejate ega ka Esimese Astme Kohtu pädevuses seada kahtluse alla põhimõttelist küsimust, kas Air France'il on vaja saada 20 miljardit Prantsuse franki ümberkorraldamise ja võlgade vähendamise eesmärkide saavutamiseks.
177. Et 20 miljardi Prantsuse frangi suuruse summa arvutust tuleb aktsepteerida abi suuruse proportsionaalsuse hindamisel lähtekohana, on see, kas rahasüstil oli mingi seos Air France'i finantssuhtarvudega, põhimõtteliselt matemaatilise tehte küsimus.
178. Seoses sellega tuleb märkida, et nõustamisfirma Lazard Frères analüüsis vaidlusaluse abi mõju Air France'i finantssuhtarvudele, rõhutades vajadust võtta arvesse kapitalistruktuuri näitajaid, võlgade teenindamise suutlikkust ja omakapitali tootlust (vaidlustatud otsus, EÜT, lk 84). Pärast nende arvude uurimist jõudis komisjon võla ja omakapitali suhteni 1,12 : 1, märkides, et „see suhe näib olevat tsiviillennunduses, kus võla ja omakapitali suhet 1,5 : 1 peetakse aktsepteeritavaks, üle keskmise” (vaidlustatud otsus, EÜT, lk 85).
179. Selline kahe võla ja omakapitali suhte võrdlus tugineb KPMG poolt koos IATAgagi läbi viidud uuringul. See uuring (kohtuasjas T-371/94 esitatud hagi lisa 45), mis koostati 1992. aasta augustis, sisaldab järgmist lõiku (lk 26 ja 27):
- „Võla ja omakapitali suhe
- [...]
- Lennuettevõtjate juhtivtöötajatel paluti esitada seisukoht lennuettevõtja võla ja omakapitali optimaalse suhte kohta. Vastuste vahemik oli 0,5 : 1 kuni 4 : 1; samas oli siiski ebaselge, kas nendes vastustes sisaldasid võlasummad pikaajalist kasutusrenti või mitte. Saadud vastuste keskmine viitas, et võla ja omakapitali optimaalne suhe oli 1,5 : 1.
- Seejärel paluti juhtivtöötajatel ära märkida oma ettevõtte võla ja omakapitali suhe nii juhul, kui võlasumma sisaldab pikaajalist kasutusrenti, kui ka juhul, kui see ei sisalda seda. Vastanud lennuettevõtjate võla ja omakapitali suhe oli 2,3 : 1, kui võlasumma sisaldas pikaajalist kasutusrenti, ja 2,1 : 1, kui ei sisaldanud.
- [...]
- Selle suhte arvestamise viis varieerub lennuettevõtjate lõikes väga suurel määral ja seetõttu on lennuettevõtjaid raske sisuliselt võrrelda. [...]
180. Nagu sellest tekstist ilmneb, ei ole tsiviillennunduses läbi viidud uurimisel saadud näitajad väga esinduslikud. Võttes arvesse võla ja omakapitali suhte arvutamise meetodis tuvastatud „suurt varieerumist”, ei saa lahknevusi suhtarvude 1,12 : 1, 1,5 : 1, 2,1 : 1 ja

2,3 : 1 vahel iseenesest kirjeldada märkimisväärse tõendina sellest, et komisjon ei saanud õigesti aru Air France'i finantsseisundist, võrreldes tsiviillennundussektoris tuvastatud keskmise olukorraga.

181. Sellest tulenevalt ei näi 1996. aasta lõpuks prognoositud suhe 1,12 : 1 ebaoproportsionaalne, võttes arvesse ülalnimetatud näitajaid vahemikus 0,5 : 1 kuni 4,1 : 1 ja komisjoni Sabena, Olympic Airwaysi ja Aer Linguse otsustes (viidatud eespool punktides 55 ja 174) heakskiidetud suhteid 1,25 : 1, 0,78 : 1, 0,75 : 1 ja 0,41 : 1. Sama kehtib Air France'i intressimaksete kattevarade suhtarvu puhul, mis komisjoni hinnangul on 1996. aastal 2,44 : 1, seega väga lähedal konkurentide 1993. aastal saavutatud keskmisele suhtele 2,42 : 1 (vaidlustatud otsus, EÜT, lk 85).
182. Eespool punktis 176 esitatud põhjustel ei saa pidada põhjendatuks väidet, et Ernst & Youngi aruandes peeti Air France'ile võla ja omakapitali suhte 1,5 : 1 saavutamiseks piisavaks 15,25 miljardit Prantsuse franki. Juhul kui on vaja täiendavaid põhjendusi, võib lisada, nagu komisjon märkis, et selles aruandes sisalduv lõik, millele hagejad viitavad (lk 21, allmärkus 21), pelgalt korrigeerib nende arvutatud summat, mis on vajalik suhte 1,5 : 1 saavutamiseks ja mis on Ernst & Youngi aruande kohaselt 15,25 miljardit, mitte 13,9 miljardit Prantsuse franki. Nimetatud aruandes on veel märgitud, et igal juhul puuduvad igasugused erilised põhjused selleks, et Air France'i võla ja omakapitali suhe peaks olema 1,5 : 1.
183. Komisjon märgib väga õigesti, et hagejate viidatud IATA aruandes, mille pealkiri on „Airline Economic Results and Prospects” („Lennuettevõtja majandustulemused ja väljavaated”), on ära toodud võla ja omakapitali keskmised suhted enam kui 30 maailma lennuettevõtja kohta, sh Iran Air, Royal Air Maroc ja Tunis Air, mis ei ole oma tööstusliku ja finantsstruktuuri poolest Air France'iga kaugeltki sarnased ja mis tegelikult Air France'iga ei konkureerigi. Komisjonil ei olnud seega kohustust võrrelda Air France'i võla ja omakapitali suhet selles aruandes hõlmatud lennuettevõtjate omaga.
184. Mis puutub sellesse, et hagejad väljendasid oma hagiavalduses ebakindlust, kas Air France'i võla ja omakapitali suhe tugines bruto- või netoväärtusele, piisab, kui märkida, et komisjon osutas kostja vastuses – ja hagejad ei lükanud seda ümber –, et ta võttis arvesse netoväärtust, s.t et võla ja omakapitali suhet ei paisutanud koguvõla hõlmamine. Lõpetuseks ei olnud komisjonil mingit kohustust arvutada Air France'i võla ja omakapitali suhet välja ümberkorraldamisperioodist pikemaks ajaks, sest see periood oli ainuke võrdlusperiood, mille jooksul pidid Prantsuse Vabariik ja Air France täitma suurema osa abi lubamisega seotud tingimustest.
185. Et komisjon ei teinud vaidlustatud otsuses nimetatud finantsnäitajate arvutamisel ja kaalumisel ilmseid hindamisvigu, tuleb käesolev väide tagasi lükata.
E – Väide, et komisjon tegi vea, kui ei nõudnud, et Air France müüks vara, mida tal oli võimalik võõrandada
Poolte argumentide kokkuvõte
186. Hagejad väidavad, et komisjon tegi ilmse vea, järeldades, et vaidlustatud abi taset ei ole võimalik vähendada ümberkorraldamiskavaga hõlmamata varade võõrandamise teel

Air France'i poolt. Nende väite kohaselt näeb proportsionaalsuse põhimõtte ette, et ümberkorraldamist kavandav ettevõtja peab kasutama enne riigiabile tuginemist ära kõik oma vahendid. Seetõttu oleks komisjon pidanud nõudma Air France'ilt likviidsuse suurendamist kogu oma põhitegevusega mitteseotud varade võõrandamise teel, olenemata sellest, milline summa selle eest saadakse. Kui komisjon oleks seda nõudnud, oleks abi summa võinud olla palju väiksem.

187. Hagejad rõhutavad seoses sellega, et Air France'i kontsern hõlmab 103 äriühingut, mis tegutsevad õhustranspordist erinevates reisimisega seotud valdkondades, näiteks puhkusereiside, toitlustuse, õhusõidukite tehnohoolduse, infosüsteemide ja ekspediitorteenuste vallas, sh nii olulised äriühingud nagu Groupe Servair ja Jet Tours, mille käive oli 1993. aastal vastavalt 2,6 miljardit ja 2,4 miljardit Prantsuse franki. Hagejate sõnul hõlmavad kontserni huvid õhustranspordist isegi nii kaugel olevat tegevust nagu juustutoomine. Nende sõnul tuleneb enam kui 20% Air France'i käibest tegevusest, mis ei ole õhustranspordiga seotud. Lisaks on Air France'il osalus 20 lennuettevõtjas.
188. Hagejad usuvad, et Air France'i mitme osaluse müümine teistes äriühingutes, eriti Air Interis ja Sabenas, oleks olnud piisav, et hoida ära nii suure abi vajadust. Vaidlusaluse abita oleks Air France, nii nagu iga kahjunit teeniv emettevõtja, pöördunud oma tütarettevõtjate, sh Air Interi poole, et need aitaksid kahjunit vähendada. Oma väite illustreerimiseks on hagejad arvutanud kokku Air France'i osaluse väärtuse kaheksas lennuettevõtjas (Air Charter, Air Inter, Sabena, MEA, Austrian Airlines, Tunis Air, Air Mauritius ja Royal Air Maroc) ja ühes muus äriühingus (Servair). Hagejate arvates võib nende osaluste koguväärtus jääda vahemikku 3,1–6 miljardit Prantsuse franki.
189. Mis puutub Air Interisse, siis juhtisid hagejad kohtuistungil tähelepanu sellele, et Air Interi väidetav kasulikkus Air France'i jaoks oli tegelikult väga piiratud. Nende väitel piirdus Air Interi roll reisijate meelitamisega rahvusvaheliste lendude jaoks Prantsusmaa provintsidest Air France'i keskusesse Charles de Gaulle'i lennujaama. Air France oleks võinud sama tulemuse saavutada oma õhusõidukeid kasutades või sõlmides koostöölepinguid teiste ettevõtjatega, sh Air Interiga. Hagejad on seega seisukohal, et Air Inter ei ole Air France'i tegevuse jaoks hädavajalik vara.
190. Hagejad väidavad, et Air France'ile äriühingus Sabena kuuluva 37,5% osaluse väärtus võib olla 6 miljardit Belgia franki. See osalus osteti 1992. aastal ja see viitab hagejate arvates sellele, et nimetatud osalust ei saa pidada Air France'i jaoks elutähtsaks, sest ettevõtja oli ilma selleta palju aastaid tegutsenud. Lisaks teatas Sabena juhatuse esimees 1994. aasta septembris avalikult, et Air France peaks oma osaluse võõrandama. Hagejad juhivad tähelepanu sellele, et nad teavitasid komisjoni haldusmenetluse etapis oluliste tõendite olemasolust selle kohta, et Air France'i ja Sabena vahelise liidu järele ei ole enam vajadust. Seoses sellega viitavad nad 1994. aasta juunis ilmunud ajaleheartiklile (hagi lisa 46), mis näitas, et Belgia äriühing soovis, et Air France loobuks oma osalusest.
191. Lisaks väidavad hagejad, et mõni päev pärast vaidlustatud otsuse vastuvõtmist maksis Air France veerandi summast, mida nõuti osaluse eest Sabenas. Oli selge, et Air France kasutab oma likviidsusvaeguse tõttu abi selleks, et tehtud makset kompenseerida.

Komisjon oleks pidanud takistama Air France'i seda tasumata summat maksmast, sest ümberkorraldamiseks antud abi ei tohi kasutada osaluse omandamiseks teistes äriühingutes. Kui komisjon oleks selle makse tegemist takistanud, oleks Air France kahtlemata pidanud vajalikuks võõrandada ümberkorraldamiseks tehtavate jõupingutuste raames oma osalus nimetatud äriühingus.

192. Hagejad rõhutavad, et nad ei nõua Air France'ilt nende varade võõrandamist, mis on kahtlusteta selle ettevõtja põhitegevuse osa. Samas väidavad nad, et Air France oleks pidanud olema kohustatud müüma eelkõige need varad, mida ta ise kirjeldas oma 1993. majandusaasta aruandes põhitegevusega mitteseotud varadena. Ajaleheartiklile viidates lisavad hagejad, et Air France kaalus 1994. aasta septembris tõenäoliselt mõningate varade müüki, mida komisjon oli kuu aega varem pidanud võõrandamiseks sobilikuks, näiteks osalus äriühingus Groupe Servair või arvutipõhises ettetellimissüsteemis Amadeus. Ainuüksi see tõsiasi muudab kehtetuks komisjoni seisukoha, et Air France ei pea muid varasid müüma, sest ükski neist ei suudaks olulisi rahasummasid sisse tuua.
193. Vastuseks komisjoni väitele, et konfidentsiaalsuse kaalutlustel ei olnud võimalik avalikustada, milliste muude varade võõrandamist Air France kavandas, väidavad hagejad, et komisjonil on tegelikult tavaks selline teave avalikuks teha, kui ta nõuab ettevõtjalt varade müüki näiteks määruse nr 4064/89 (viidatud eespool punktis 55) kohaste koondumiste heakskiitmise tingimusena. Nii nõudis komisjon kindlaksmääratud varade müüki 29. mai 1991. aasta otsuses 91/403/EMÜ, millega kuulutatakse koondumine ühisturuga kooskõlas olevaks (juhtum nr IV/M043 – Magneti Marelli/CEAc) (EÜT 1991, L 222, lk 38), ja 22. juuli 1992. aasta otsuses 92/553/EMÜ määruse (EMÜ) nr 4064/89 kohaldamise menetluse kohta (juhtum nr IV/M.190 – Nestlé/Perrier) (EÜT 1992, L 356, lk 1). Isegi kui Air France'i põhitegevusega mitteseotud varasid ei oleks saanud müüa enne abi andmise lubamist, oleks komisjon võinud nõuda müüdavate varade paigutamist usaldusisiku, näiteks investeerimispanga kätte, kes oleks saanud varade müügi korraldada. Hagejad toovad näiteks Crédit Lyonnaisi juhtumi (EÜT 1995, C 121, lk 4), mille puhul loodi Crédit Lyonnaisi täielikus omandis olev tütarettevõtja – Consortium de Réalisations –, mis pidi ostma emaettevõtja müüdavad või likvideeritavad varad. Samamoodi oleks antud juhul võinud Air France'i osaluse äriühingus võõrandada mõnele pangale, mis oleks saanud enne osaluse müümist kolmandale isikule raha Air France'ile ette ära maksta.
194. Kohtuistungil rõhutasid hagejad ka seda, et kuivõrd vaidlustatud otsus ei näinud ette konkreetsete varade müüki, ei olnud Air France'il mingit huvi ümberkorraldamisperioodil varasid müüa, sest see oleks toonud kaasa lubatud abi vähenemise. Seda seisukohta on nende hinnangul kinnitanud edasised sündmused, mis on võimaldanud Air France'il mõnes mõttes tasakaalustada Sabena osaluse müüki kavandatust väiksema arvu õhusõidukite müügist tingitud sissetuleku vähenemisega. Hagejate arvates tõestas see, et komisjon oleks pidanud põhitegevusega mitteseotud varade müüki hindama juba alguses.
195. Taani Kuningriik märgib, et Aer Linguse otsuses (viidatud eespool punktis 55) nõudis komisjon Aer Linguselt transpordiga mitteseotud varade võõrandamist, et aidata

ümberkorraldamisele kaasa summaga, mis ületab saadud abi summat. Taani Kuningriik juhib tähelepanu ka sellele, et Air France müüs tegelikult oma osaluse Tšehhi äriühingus CSA. Taani Kuningriik ei mõista, miks Air France ei saanud müüa ka oma osalust Sabenas või Air Interis.

196. Ühendkuningriik märgib, et komisjon oleks pidanud tõsiselt kaaluma võimalust, et Air France võiks oma osaluse Sabenas võõrandada. Osaluse müük ei oleks tingimata välistanud nende kahe ettevõtja vahelise ühise turundustegevuse jätkamist. Mitmetel lennuettevõtjatel on ühine turundustegevus, ilma et peetaks vajalikuks, et mõlemal lennuettevõtjal oleks teises oluline vähemusosalus. Samuti ei selgita komisjon seda, miks Air France ei saa võõrandada oma osalust Air Interis, seda enam, et Air France'i osalus Air Interis on suhteliselt hiljutise omandamise tulemus. Lisaks on mõningad Air France'i kontserni kuuluvad äriühingud, näiteks Groupe Servair, väga kasumlikud ning seega oleks võinud nende müügist teenida märkimisväärse summa. Teised kontserni kuuluvad äriühingud teenivad aga kahjumit ning nende müük või nende tegevuse lõpetamine oleks tõenäoliselt kaasa toonud Air France'i kontserni kahjumi märkimisväärse vähenemise ja vajamineva abi vastava vähenemise.
197. Norra Kuningriik leiab, et komisjon ei nõudnud Air France'ilt kogu põhitegevusega mitteseotud varade müümist. Selline võõrandamine ei ole ümberkorraldamiskava oluline osa mitte üksnes sellepärast, et see aitab suurendada asjaomase äriühingu likviidsust, vaid ka sellepärast, et see aitab vähendada äriühingu kulusid, taastada selle identiteeti ja kavandada ümber tegevust. Norra Kuningriigi hinnangul on antud juhul paljud Air France'i tegevusalad lennuettevõtjate põhitegevuse seisukohast kõrvalised. British Airways, SAS, KLM ja teised rahvusvahelised lennuettevõtjad on võtnud meetmed, et osutada teenuseid allhangetena, mida on võimalik sõltumatutel kolmandatel isikutel odavamalt sisse osta. Need lennuettevõtjad on võõrandanud mitmesugust vara, mis ei ole seotud põhitegevusega, olgugi et üksikust müügist saadud tulud võisid olla ebaolulised.
198. Komisjon eitab, et ta jättis Air France'i võimalused loobuda mõningatest oma osalustest arvesse võtmata. Uurinud mitmeid Air France'i osalusi, jõudis komisjon järeldusele, et kavaga ettenähtud varde müük oleks ümberkorraldamiskava raames olnud ebapiisav. Air France'i osalust Sabenas või Air Interis aga ei hinnatud, sest nende müük ei kuulunud ümberkorraldamiskavasse ja neid osalusi on võimalik käsitada Air France'i põhitegevusega seotud varana.
199. Kohtuistungil juhtis komisjon tähelepanu sellele, et kuna Air France'i ja Air Interi tegevuse põhiosa on õhustransport, ei ole mingit kahtlust, et Air Inter on Air France'i jaoks oluline vara. Air Interi tähtsus Air France'i jaoks tuleneb tõsiasiast, et erinevalt teistest lennuettevõtjatest puudub viimasel riigisisene võrgustik. Sel põhjusel nõustus komisjon sellega, et Air Inter on tõepoolest Air France'i jaoks oluline vara ja nii ei peaks riskima sellega, et Air Inter läheks konkurentide kontrolli alla. Air France lisas, et äriühing Air Interiga on püsijäämiseks eluliselt tähtis, sest kontrolli omamine riigisisese võrgustiku üle on suure lennuettevõtja jaoks väga oluline. Air France'il oli Air Interit vaja selleks, et kasutada riigisisese võrgustiku lennuühendusi, mida on vaja kaugliinilendude jaoks. Lisaks tuleb märkida, et kõigil suurematel Euroopa

lennuettevõtjatel on kontroll riigisiseste võrgustike üle ja pigem eelistavad nad omada neis enamusosalust kui sõlmida nendega ärilisi kokkuleppeid.

200. Komisjon rõhutab, et Air France'i varade võõrandamist kaaluti äriühingu üldiseid huvisid ja strateegiat asjakohaselt arvesse võttes. Seetõttu oli komisjon veendunud, et Air France'i kavandatud varade võõrandamine oli piisav. Selles osas ei ole käsitluses, milliseid varasid peaks Air France võõrandama, varade müük teiste lennuettevõtjate poolt, teistel asjaoludel ja teisel ajal asjakohane. Eri lennuettevõtjate huvide olemus ja ulatus muudab võrdlemise mõttetuks.
201. Komisjon lisab, et seda, milliste muude varade ja huvide võõrandamist Air France kavandas, ei olnud võimalik avalikustada, sest see oleks seganud nende varade üle toimuvate läbirääkimiste läbiviimist ja võib-olla seda kahjustanud. Peale selle ei keelanud vaidlustatud otsus teisi varasid võõrandada. Turutingimused võivad muutuda ning tingida selliste varade ja osaluste võõrandamise vajaduse, mida ei ole ümberkorraldamiskavas ette nähtud, või mõjutada nende varade hinda, mille võõrandamine oli kavas ette nähtud. Kontrollides, kas abi oli ümberkorraldamise vajaduste seisukohast proportsionaalne, rõhutas komisjon (vaidlustatud otsus, EÜT, lk 86), et makstavaid summasid oli võimalik vajaduse korral kohandada, et võtta arvesse Air France'i finantsseisundi muutusi muu hulgas pärast varade müüki.
202. Hagejate viide komisjonile koondumismäärusega antud pädevusele ei ole asjakohane, sest koondumised mõjutavad asjaomase turu struktuuri ennast. Samuti ei kinnita hagejate väiteid nende viide võimalusele anda müüdavavad varad usaldusisiku käsutusse, kelle ülesanne on korraldada varade müüki. Monopolivastastes asjades on äriühingu üle kontrolli omamine keskne küsimus, samas kui antud juhul see nii ei ole. Mis puutub Crédit Lyonnaisi asutatud tütarettvõtjasse Consortium de Réalisations, juhib komisjon tähelepanu sellele, et tegemist on 100% emaettevõtja omanduses oleva tütarettvõtjaga ja seega tuleb seda süsteemi pidada kontsernisiseseks ümberkorraldamiseks.
203. Igal juhul ei kavatsenud Air France kasutada mitte mingit osa vaidlustatud abist selleks, et tasuda viimane osamakse osaluse eest Sabenas. Abi andmist lubati eesmärgiga vähendada Air France'i finantseerimiskulude koormust. Lisaks oleks olnud ebaseaduslik sundida Air France'i mitte austama oma lepingulisi kohustusi Sabena suhtes ja seega innustada Air France'i lepingut rikkuma.
204. Prantsuse Vabariik ja Air France märgivad, et viimase osalus Sabena aktsiakapitalis oli üks äriühingu peamisi strateegilisi varasid. 1994. aasta juulis viitas kõik sellele, et uued läbirääkimised osaluse omandamise lepingu üle tooksid Air France'ile kaasa väga suure kahjumi ja paneksid Sabena väga keerulisse olukorda. Menetluse astujate hinnangul tegi Belgia valitsus oma otsuse Sabena rekapitalizeerimise kohta teatavaks alles 1994. aasta oktoobris. 1994. aasta juulis ei teadnud ei Air France ega Prantsuse valitsus, mida Belgia valitsus selles osas teha kavatses. Et Air France ei suutnud osaleda Belgia valitsuse soovitatud kapitali suurendamises, tegi viimane ettepaneku Air France'i osalus ära osta, samas kui Sabena ja Swissairi vahel kaaluti uut partnerlust.
205. Air France märgib, et mitmed põhitegevusega mitteseotud varad müüdi juba varem kava elluviimise esimese etapi raames. 25. märtsil 1994. aastal müüdi osalus Tšehhi

lennuettevõtjas CSA. Samamoodi loobuti Servairi (75% Air France'i omanduses) osalusest äriühingu Saresco aktsiakapitalis ja seejärel selle tütarettvõtjas, mis tegutseb juustutootmise valdkonnas. Hotellikontserni Méri dien müük, mis tegelikult vahepeal aset leidis, hõlmas kontserni 103 äriühingust kahtkümme nd. Vaidlustatud otsuse põhjal on selge, et kava alusel on planeeritud ka teisi müüke. Kõikide põhitegevusega mitteseotud olulise väärtusega varade müügi eeldatav ajakava ja sellest oodatav summa tehti komisjonile teatavaks. Neid varasid ei olnud siiski konfidentsiaalsuse kaalutlustel vaidlustatud otsuses sõnaselgelt nimetatud.

206. Air France rõhutas kohtuistungil, et olgugi et tegemist ei ole õhustranspordiga seotud tegevusega, on arvutipõhine ettetellimissüsteem Amadeus kontserni põhitegevuse seisukohast väga oluline. Vastupidi hagejate vihjetele ei ole Air France'i osalust süsteemis Amadeus müüdnud ja Air France'il ei ole ka kavatsust seda müüa.
207. Mis puutub Servairi, kinnitas Air France kohtuistungil, et ümberkorraldamiskava raames oli selle müük ette nähtud. Servairi müügist saadud tulu oli lisatud rahastamiskavadesse ja seega oli neid rekapitalizeerimise summa vähendamise eemärgil arvesse võetud. Selline teave pidi aga jääma konfidentsiaalseks ühelt poolt selleks, et Servairi müügi üle saaks läbirääkimisi pidada parima võimaliku hinnaga, ja teiselt poolt seetõttu, et sellekohane uudis oleks Servairi jaoks kindlasti kaasa toonud sotsiaalsete rahutuste ohu; viimane aga oleks omakorda seadnud tõsisesse ohtu Air France'i lennuteenuse kvaliteedi, mis juba niigi sõltus väga palju selle peamise lennutoitlustuse pakkuja teenustest. Komisjon kontrollis koos oma ekspertidega Servairi müüki üksikasjalikult hiljem, siis, kui anti luba teise ja kolmanda osamakse jaoks.
208. Muude varade, sh Air Charteri ja Jet Toursi osas märkis Air France samas, et need moodustavad kahtlemata osa äriühingu strateegilistest varadest. Lisaks ei oleks Jet Toursi ja Air Charteri müük toonud märkimisväärset tulu. Lõpuks tuleb tõdeda, et komisjon uuris üksikasjalikult Air France'i vähemusosalust äriühingutes Royal Air Maroc, Austrian Airlines, Tunis Air, Air Mauritius ja Aéropostale. Nende äriühingute müük ei oleks toonud märkimisväärset tulu ega omanud mingit mõju rekapitalizeerimise summale.

Esimese Astme Kohtu hinnang

209. Vaidlusaluse abi uurimisel kujundas komisjon seisukoha, et Prantsuse suurima lennuettevõtja ja Euroopa kolme suurema lennuettevõtja hulka kuuluva Air France'i ümberkorraldamine aitaks kaasa Euroopa õhustranspordi arengule, muutes selle konkurentsivõimelisemaks ja teenides seega ühiseid huve (vaidlustatud otsus, EÜT, lk 83). Komisjon sedastas, et ei ole seadnud endale eesmärgiks Air France'i kontserni lammutamist, vaid eelistab pigem aidata Air France'il säilitada oma koht ühe suurema Euroopa lennuettevõtjana Lufthansa ja British Airwaysi kõrval. Et komisjonile asutamislepingu artikli 92 lõike 3 punkti c alusel antud kaalutusõiguse teostamine, mille tulemusena vaidlustatud otsus vastu võeti, hõlmab keerukat majanduspoliitilist hinnangut, võib seda antud kontekstis laita üksnes juhul, kui tegemist on ilmse hindamisvea või õigusnormi rikkumisega; seda eelkõige seetõttu, et komisjon on taganud Air France'i finantsseisundi kontrollimise seeläbi, et abi makstakse kolme osamaksena, mis omakorda

võimaldab vajaduse korral makstavaid summasid kohandada (vaidlustatud otsus, EÜT, lk 86).

210. Just oma kaalutusõiguse raames täpsustas komisjon vaid mõned üksikud põhitegevusega mitteseotud varad – hotellikontsern Méridien, üks hoone, vana lennuk ja varuosad (vaidlustatud otsus, EÜT, lk 75 ja 76) –, mille võõrandamist Air France'ilt nõuti, et abi summa oleks võimalik piirata 20 miljardi Prantsuse frangiga.
211. Sellest tulenevalt ei ole Taani Kuningriigi argument, mis tugineb Aer Linguse otsusele (viidatud eespool punktis 55), milles komisjon nõudis abi saajalt kogu oma põhitegevusega seotud vara müümist, ega Norra Kuningriigi viide äriühingutele British Airways, SAS ja KLM ning teistele rahvusvahelistele lennuettevõtjatele, kes võõrandasid oma ümberkorraldamise käigus mitmeid õhustranspordiga mitteseotud varasid, kumbki asjakohane. Ümberkorraldamise asjaolusid mõjutab üksnes kõnealuse ettevõtja konkreetne olukord. Asjaolu, et nimetatud äriühinguid veendi nende ümberkorraldamise raames võõrandama mitmeid oma varasid või neilt nõuti sellist võõrandamist, ei saa seega iseenesest seada kahtluse alla komisjoni poolt 1994. aasta juulis valitsenud konkreetses olukorras tehtud otsust püüda säilitada Air France'i kohta Euroopa kolme suurema lennuettevõtja hulgas ja lubada äriühingul alles jätta suurema osa oma varadest.
212. Sellest tulenevalt oli komisjonil õigus käsitada kolme alljärgnevat kategooriat varadena, mida Air France'il ei olnud võimalik võõrandada: esiteks varad, mis on vajalikud äriühingu praeguseks ja tulevaseks tegevuseks lennuettevõtjana; teiseks varad, mida kasutatakse koostöös ja mille üle kontrolli omamine on vajalik selleks, et need ei läheks konkurendi kontrolli alla; ning lõpuks varad, mis on seotud suure lennuettevõtja toimimisega tihedalt seotud tegevusega. Nagu kohtutoimikust ilmneb, liigitas komisjon need varad, eelkõige Air Charteri, Air Interi, Sabena, Amadeuse ja Jet Toursi varadeks, mida ei saa võõrandada.
213. Tuleb vaid märkida, et Air Charter tegutseb nagu ka Air France õhustranspordisektoris. Seega moodustab see osa Air France'i põhitegevusest. Kuigi on õige, et Air Charter on spetsialiseerunud tellimuslendudele, s.t regulaarlennuliiklusest erinevale turule, on siiski tegemist vaid ühe ja sama õhustransporditegevuse aspektiga, mille teostamine kahe eri äriühingu kaudu peegeldab lõppkokkuvõttes vaid kontsernisest ülesannete jaotust. Sellest järeldub, et komisjonil oli õigus leida, et Air Charter on oluline osa Air France'i õhustransporditegevusest.
214. Mis puudutab Air Interit, tuleb meeles pidada, et vaidlustatud otsuses viitas komisjon Prantsuse valitsuse võetud kohustusele tagada, et kõnealuse abi ainus saaja on Air France, ning kohustusele luua sel eesmärgil valdusühing, mis omaks kontrolli nii Air Interi kui Air France'i üle (kohustus nr 1). Komisjon leidis, et see kohustus vähendas tema kahtlusi abi teiseste mõjude pärast, sest see takistas Air France'il kasutada abi Air Interi tegevuse subsideerimiseks. Tuginedes teabele, mis oli saadud valdusühingu tulevase struktuuri kohta ja Prantsuse ametiasutuste võetud vastava kohustuse kohta, leidis komisjon, et abi saaja oli Air France koos oma tüdarettevõtjatega, sh Air Charteriga (vaidlustatud otsus, EÜT, lk 81 ja 86).

215. On üldteada, et erinevalt Lufthansast ja British Airwaysist ei olnud Air France'il enne Air Interi üle kontrolli võtmist 1990. aastal riigisisest võrgustikku. Komisjonil oli seega täiesti õigus leida, et see kontroll, mida ülalkirjeldatud valdusühingu kaudu ümberkorraldamisperioodil teostati, oli Air France'i tollase ja edasise tegevuse seisukohast elutähtis, sest selle kaotamisel oleks olnud tõsised tagajärjed Air France'i ühenduslendudele, mis kuuluvad Air Interi pädevusse. Air Interi tegevus keskendub sisuliselt õhustranspordile Prantsuse emamaal. See Prantsusmaa-sisene turg tagab märkimisväärse reisijateveo Air France'i tegevuskeskusesse Pariisi Charles de Gaulle'i lennujaamas (edaspidi „CDG”). Neil asjaoludel on selge, et Air France ei saanud riskida sellega, et Air Inter satuks võõrandamise tagajärjel konkureeriva äriühingu mõju alla, ega ka sellega, et ta kaotaks sellega märkimisväärse osa oma ühenduslendudest.
216. Samuti ei oleks Air Interi otsest seost Air France'iga olnud võimalik tõeliselt asendada selle üleminekuga pangale ja samas ühenduslende käsitlevate ärikokkulepete sõlmimisega Air Interi või teiste äriühingutega. Hagejad ei ole tõendanud, et selline lahendus oleks välistanud ohu, et mõni konkureeriv äriühing võinuks Air Interi alla neelata ja seada sellega ohtu Air France'i ühenduslennud. Mis puutub selliste kokkulepete sõlmimisse teiste lennuettevõtjatega, siis piisab, kui märkida, et 1994. aasta juulis oli Air Interi konkurentsivõime Prantsusmaa-sisesel turul nii tugev, et Air France'ilt, kes püüdis oma tegevust ümber korraldada ja kasumlikkust taastada, ei oleks saanud nõuda Air Interiga välja kujunenud suhete asendamist lepingute sõlmimisega äriühingutega, kellel puudus Prantsusmaa turul Air Interiga võrreldav infrastruktuur.
217. Mis puudutab hagejate argumenti, et Air France võiks ise korraldada oma ühenduslende, eelkõige Prantsusmaa-siseses võrgustikus, tuleb märkida, et Air France'i ümberkorraldamiskava nägi ette 146 õhusõidukist koosneva sõidukipargi käitamist, kuid selles ei nähtud sellist sõidukiparki ette spetsiaalselt selliste ühenduslendude jaoks. Vastupidi, kavas nähti Air France'i teenusepakkumise kasvu ette eelkõige kaugliinidel ja selle eelduseks oli õhusõidukite aktiivsem kasutus selles sektoris. Sellises olukorras oli riigisisel turul teenuste osutamine sisuliselt Air Interi pädevuses ja viimane pidi selleks kasutama omaenda õhusõidukeid. Komisjon ei saanud käskida Air France'il keskenduda riigisisesele turule, sest selline meede oleks võinud nõrgendada Air France'i seisundit rahvusvahelistel lendudel.
218. Mis puutub Air France'i osalusse Sabenas, tuleb tõdeda, et sel ajal oli Air France'il selles Belgia äriühingus vaid vähemusosalus (37,58%). See tõsiasi ei tähenda siiski, et see osalus ei kujutaks endast olulist strateegilist osa Air France'i õhustransporditegevuses. Arvesse tuleks võtta 5. oktoobri 1992. aasta otsust (hagejate poolt kohtuasjas T-371/94 menetlusse astujate seisukohtade peale esitatud märkuste lisa 24), milles komisjon märkis, et ei ole vastu Air France'i, Sabena ja Belgia riigi allkirjastatud esialgsele kokkuleppele, mis andis Air France'ile äriühingu Finacta kaudu 37,58% osaluse Sabenas (37,5% hääleõigustest).
219. Selles otsuses, mis oli kättesaadav kõikidele huvitatud isikutele (vt teatist 21. oktoobri 1992. aasta Euroopa Ühenduste Teatajas, EÜT 1992, C 272, lk 5), oli muu hulgas märgitud järgmist:

- Air France'i kontrolli all olev Finacta pidi heaks kiitma Sabena esimehe ja aseesimehe ametisemääramise (vetoõigusega) ning võis tõkestada Sabena juhatuse otsuseid, mis puudutavad strateegia, äritegevuse planeerimise, investeerimiskavade ja tööstuskoostöö kavade muudatusi;
 - Air France'i ja Sabena esimehed peavad tegutsema koos suurte raskuste korral, mis hõlmavad nende äriühingute juhtorganite toimimist või strateegia elluviimist;
 - Sabena tulevase strateegia põhijooned on lepitud kokku koos Air France'iga.
220. Selles 1992. aasta otsuses liigitas komisjon Sabena sisuliselt Belgia riigi ja Air France'i kontrolli all olevaks ühissettevõtteks, kusjuures viimasel on märkimisväärselt suuremad õigused kui vähemusosanikel tavaliselt ja võimalus kontrollida Sabena käitumist turul. Selle kokkuleppe eesmärgi osas märkis komisjon, et see oli kavandatud Air France'i ja Sabena koostöö arendamiseks ning selleks, et edendada partnerite vahel maksimaalset sünergiat, eelkõige selleks, et luua ühendusesisene võrgustik, mille keskus on Brüsseli lennujaamas (Zaventem).
221. Pidades silmas seda 5. oktoobri 1992. aasta otsust, millest asjassepuutuvaid isikuid peetakse teadlikuks, võis komisjon põhjendatult leida, et Air France'i oli vaja takistada loobumast osalusest Sabenas, mis oli Air France'i jaoks strateegilise partnerluse vahend, nii et selle tulemusel võiks mõni konkurent võtta üle eelisseisundi, mis oli enne Air France'i käes.
222. Mis puudutab Ühendkuningriigi seisukohta, et koostöölepingud oleksid võinud osalust asendada, piisab, kui märkida, et selles ei võeta arvesse kõnealuse osaluse erilist iseloomu, mis, olgugi et tegemist on vähemusosalusega, andis Air France'ile kontrolli Sabena äritegevuse üle ja oli seega midagi enam kui mõju, mida lepingupartner tavaliselt omab. Ühendkuningriik ei ole suutnud tõestada, et Air France oleks võinud saavutada samaväärse eelisseisundi Sabenas osalust omamata. Air France'i ja Sabena vahelise liidu eriline iseloom välistab ka võrdluse Air France'i osaluse müügiga Tšehhi äriühingus CSA, mis tegelikult leidis aset 1994. aasta märtsis.
223. On tõsi, et vahetult pärast vaidlustatud otsuse vastuvõtmist maksis Air France 170 miljonit Prantsuse franki viimase osamaksena ostuhinnast, mis tuli tasuda osaluse eest Sabenas. Mitte miski ei õigusta siiski seisukohta, et vaidlusalust abi eraldati ja kasutati sellel eesmärgil. Nagu Prantsuse Vabariik ja Air France on märkinud, oli kõnealune makse 1992. aastast pärinevate lepinguliste kohustuste tulemus ja seega lepidi selles kokku enne abi andmise lubamist (vt eespool punktides 218 ja 219 viidatud komisjoni 5. oktoobri 1992. aasta otsust). Nagu Prantsuse valitsus on Esimese Astme Kohtus märkinud, nägid need kohustused ette Air France'i maksed 1992. ja 1993. aastal ning viimase osamakse ajavahemikus 15. juulist 31. juulini 1994. Air France'i viimase makse tegemise kohustus ei oleks loogiliselt võttes saanud üksinda – kas või osaliselt – tähendada seda, et selle abi eesmärk oli vabastada Air France võlgadest ja korraldada äriühingu tegevus ümber. Veelgi enam, võttes arvesse, et tegemist oli suhteliselt tagasihoidliku summaga, ei ületanud see osamakse tavalisi investeerimispiire. Komisjonil oli seega õigus nõustuda, et see osamakse tasutakse vahenditest, mis saadakse

Air France'i varade müügist ja jooksvast tegevusest saadud tulust (vt punkte 140 ja 141 eespool).

224. Samuti on tehtud kindlaks, et Air France'i osalus Sabenas müüdi seejärel 680 miljoni Prantsuse frangi eest (komisjoni teatis komisjoni poolt 27. juulil 1994. aastal heaks kiidetud Air France'ile antava ümberkorraldamisabi kolmanda osamakse kohta (EÜT 1996, C 374, lk 9, 14)). Nagu aga Prantsuse Vabariik ja Air France on rõhutanud – ning nende väiteid ei ole ümber lükatud –, tegi äriühingu Sabena enamusosanik Belgia valitsus otsuse Sabena rekapitalizeerimise vajalikkuse kohta alles 1994. aasta oktoobris ning see välistas *de facto* Air France'i kaasamise, sest too ei oleks suutnud selles osaleda. Lisaks vormistas Air France Sabena osaluse võõrandamise alles 1995. aasta juulis. Esimese Astme Kohus leiab seega, et vaidlustatud otsuse vastuvõtmise kuupäeval ei olnud komisjonil mingeid tõendeid selle kohta, et Air France kaalus tõsiselt oma liidu lõpetamist Sabenaga ja osaluse võõrandamist. Nendel asjaoludel puudus komisjonil kohustus järeldada ajakirjanduses avaldatud kuuldustest, mis puudutasid kõnealuse osaluse peatset omandamist Swissairi poolt ja millele hagejad on viidanud, et Air France ei pidanud osalust Sabenas enam oma õhutransporditegevuse oluliseks strateegiliseks osaks.
225. Tuleb lisada, et komisjon viitas oma 21. juuni 1995. aasta otsuses, millega lubati maksta vaidlusaluse abi teine osa (teatis, mis on avaldatud EÜT 1995, C 295, lk 2 ja 5), sõnaselgelt sellele, et nimetatud osaluse müügi finantstagajärgi võetakse arvesse abi kolmanda osa maksmist käsitleva otsuse vastuvõtmisel. Pärast käesoleval juhul vaidlustatud otsuse vastuvõtmist tehtud otsuste seaduslikkust ei saa käesolevas kohtuvaidluses uurida, sest viimane puudutab üksnes 27. juuli 1994. aasta otsuse seaduslikkust.
226. Amadeuse võimaliku müügi osas tuleb osutada sellele, et tegemist on Air France'i arvutipõhise ettetellimissüsteemiga. Air France on selgitanud, et on andnud piletite ettetellimisega seotud toimingud Amadeuse vastutada, samuti, et ta sõltub piletite levitamisel sellest süsteemist täielikult ning et selline süsteem on lennutegevuse arendamiseks elutähtis ja seetõttu kasutab valdav enamik lennuettevõtjatest sarnast süsteemi. Esimese Astme Kohus leiab, et neil asjaoludel oli komisjonil põhjendatult õigus leida, et Amadeus oli Air France'i jaoks vara, mida ei saa võõrandada, sest see hõlmas tegevust, mis on tihedalt seotud igasuguse suure lennuettevõtja tegevusega.
227. Sama kehtib Air France'i osaluse kohta äriühingus Jet Tours, mis tegutseb turismisektoris. Turism on majandussektor, mis on vähemalt osaliselt seotud õhutranspordisektoriga. Komisjonil oli seega õigus pidada äriühingut Jet Tours varaks, mille eesmärk on tuua turistidest kliente nii Air France'ile kui ka Air Charterile, ning seega oli komisjonil õigus järeldada, et Air France'i ei peaks sundima seda vara võõrandama.
228. Samuti ei või hagejad kritiseerida komisjoni selle pärast, et too ei nõudnud Air France'ilt kõigi oma teistes lennuettevõtjates, näiteks Tunis Air, Air Mauritius, Royal Air Maroc ja Austrian Airlines, omatava vähemusosaluse müüki. Nende varade müügi suhtelist

tähtsusetust silmas pidades ei oleks osaluse täielikul võõrandamisel nendes äriühingutes olnud olulist ega otsest mõju Air France'i ümberkorraldamiskavale.

229. Mis puutub kohtuistungil ajal esitatud Air France'i väitesse, et muude vaidlustatud otsuses konkreetselt nimetatud varade, näiteks Groupe Servairi võõrandamine oli ümberkorraldamiskavas ette nähtud, ning samuti sellise teabe võimalikku konfidentsiaalsusesse, siis tuleb märkida, et nende varade müügist saadavat tulu, mis pidi küll plaanide kohaselt kaasatama ümberkorraldamiskava elluviimise rahastamisse, ei olnud kavas 20 miljardi Prantsuse frangi suuruselt vajalikuks peetavast ja vaidlustatud otsusega lubatud abisummast automaatselt maha arvata. Pealegi oleks 7 miljardi Prantsuse frangi suurune summa, mille Air France lootis teenida Méridieni, ühe hoone ja 34 õhusõiduki müügist, üksnes piiranud abi summat 20 miljardi frangiga, mitte seda vähendanud. Komisjon jättis endale õiguse kaaluda alles abi teise ja kolmanda osamakse tegemise ajaks Air France'i üldist finantsseisundit, võttes selleks arvesse vahepeal toimunud varade müüki. Esimese Astme Kohus leiab, et seoses nende müükidega tõstatatud finantsküsimusi, sh nende proportsionaalsuse ja konfidentsiaalsuse küsimusi võib seega uurida üksnes teist ja kolmandat osamaket puudutavate otsuste valguses. Käesolev kohtuvaidlus ei puuduta nende otsuste seaduslikkust.
230. Hagejate argument, mille kohaselt määratles Air France oma 1993. majandusaasta aruandes ise mitmed oma varad põhitegevusega mitteseotud varadena ja mis esitati seoses nende väitega selle kohta, et varad oleks tulnud ära müüa, on faktiliselt vale. Sõnastus, millele hagejad tuginevad, sisaldub vaid aruande ingliskeelses tõlkes (kohtuasjas T-371/94 esitatud hagi lisa 4, lk 26 ja 27), samas kui prantsuskeelses tekstis viidatakse Air France'i tegevusele, mis ei ole seotud lennuliiklustegevusega („*activités non aériennes*”), ja seega ei ole sellel kõnealuste varade suhtes mingit väärtuslikku tähendust. Et Air France on Prantsuse äriühing, on ilmne, et selle majandusaasta aruande prantsuse keeles koostatud versioon on autoriteetne.
231. Kuna komisjon ei ole sellega, et ei nõudnud Air France'ilt nende varade võõrandamist, millele hagejad ja neid toetavad menetlusse astujad viitasid, teinud ühtegi ilmset viga, tuleb see väide tagasi lükata.
232. Kõigist eeltoodud kaalutlustest tuleneb, et vastavalt ülaltoodud punktidele 84–120 tuleb kõik väited riigiabi proportsionaalsuse põhimõtte rikkumise kohta tagasi lükata. Hagejad ja neid toetavad menetlusse astujad on suutnud kaitsta oma õigusi ning Esimese Astme Kohtul on olnud võimalik teostada oma kohtuliku läbivaatamise õigust. Tulenevalt sellest ja jättes kõrvale 17 uue õhusõiduki ostmise loa, on vaidlustatud otsus selles osas asutamislepingu artikli 190 nõuetega kooskõlas ja väide arutluskäigu ebapiisavuse kohta tuleb tagasi lükata.

Väited, et komisjon eksis, kui leidis, et abi eesmärk on edendada majandustegevuse arengut ja see ei kahjusta kaubandustingimusi määral, mis oleks vastuolus ühiste huvidega

A – Väide, et komisjon tegi vea, kiites heaks abi, millega püütakse edendada ühe konkreetse ettevõtja arengut, mitte majandustegevuse arengut

Poolte argumentide kokkuvõte

233. Hageja kohtuasjas T-394/94 väidab oma hakis, et vaidlusalune abi toob kasu ühele konkreetsele ettevõtjale ega aita kaasa majandustegevuse arengule. Abi andmist lubades püüdis komisjon ilmselgelt esmajoones tagada Air France'i püsिमajäämist, selle asemel et kaaluda seda eesmärki koos kahjulike mõjudega, mis abil oleks Air France'i konkurentidele ja ühenduse õhustransporditurule.
234. Komisjon leiab, et hageja väited on ilmselgelt alusetud. Vaidlustatud otsuses rõhutas komisjon, et pidi võtma arvesse sektori arengut tervikuna, mitte ainult abisaaja arengut. Komisjon uuris põhjalikult, kas abi suhtes võib kohaldada asutamislepingu artikli 92 lõike 3 punktis c sätestatud erandit.

Esimese Astme Kohtu hinnang

235. Kui tegemist on nii suure ettevõtjaga nagu Air France, kes on üks kolmest Euroopa suuremast lennuettevõtjast, aitab tema tõeline ümberkorraldamine kaasa Euroopa tsiviillennundussektori majanduslikule arengule (vt selle kohta kohtujurist Van Gerven'i ettepanekut 21. märtsi 1991. aasta otsuses kohtuasjas C-305/89: Itaalia vs. komisjon, EKL 1991, lk I-1603, punkt 17). Sellest tulenevalt ei saa seda väidet heaks kiita.
236. Lisaks tunnistas hageja sõnaselgelt oma repliigis, et ei väitnud, nagu oleks ühele ettevõtjale makstav abi iseenesest ebaseaduslik, lisades, et arvukatel juhtudel on konkreetsetele ettevõtjatele antud abi põhjendatud sellega, et see tuleb kasuks tervele sektorile.
237. Mis puutub hageja väidetesse, et komisjon eelistas ühepoolselt Air France'i, kui võttis arvesse üksnes ümberkorraldamise positiivseid külgi ja jättis tähelepanuta selle negatiivsed küljed, vaadeldakse hageja argumente alljärgnevalt nende õiges kontekstis.

B – Väide, et komisjon tegi vea, kui lubas anda abi, mis kahjustas kaubandustingimusi määral, mis on vastuolus ühiste huvidega

Poolte argumentide kokkuvõte

238. Hagejad on seisukohal, et abi mõjutab kaubandustingimusi määral, mis on vastuolus ühiste huvidega. Abi vähendab Air France'i kulusid kunstlikult ja seega kandub kulude kohandamise koorem üle subsideerimata lennuettevõtjatele. Hagejad osutavad sellele, et komisjon ise leidis kohtuasjas Prantsusmaa vs. komisjon (punkt 44, viidatud eespool punktis 79), et äriühingu kunstlik käigushoidmine nõrgendab teiste tootjate konkurentsivõimet, kes on pidanud oma tegevust ilma riigiabita vajalikul määral ümber korraldama. Selles kohtuasjas tehtud otsuses (punkt 50) toetas Euroopa Kohus komisjoni otsust keelduda abi andmise lubamisest seetõttu, et see oli vähendanud teiste ühenduse tootjate konkurentsivõimet ja võis sundida neid turult lahkuma, olgugi et nad olid seni suutnud oma tegevust jätkata omaenda vahenditest rahastatud ümberkorraldamisega. Hagejad viitavad ka kohtujurist Sir Gordon Slynni ettepanekule kohtuasjas Saksamaa vs. komisjon (viidatud eespool punktis 58) ja kohtuotsuse Philip Morris (viidatud eespool punktis 79) punktile 26 selle kohta, et komisjon peab asutamislepingu artikli 92 lõike 3 punkti c kohaldamisel arvesse võtma ühenduse konteksti, eelkõige kõnealuse sektori üldist olukorda.

239. Hageja kohtuasjas C-394/94 rõhutab, et vaidlustatud otsus kinnitab seda, et kõnealune abi moonutab konkurentsi Euroopa Majanduspiirkonnas. Hageja juhib tähelepanu sellele, et komisjonile haldusmenetluse käigus esitatud märkustes tegi ta ettepaneku, et komisjon peaks analüüsima igat abist mõjutatud geograafilist turgu, s.t konkreetseid liine, millel asjaomased lennuettevõtjad otseselt konkureerivad. Hageja leiab, et seda argumenti toetab kohtuotsus Prantsusmaa *vs.* komisjon (punkt 50, viidatud eespool punktis 79), milles Euroopa Kohus märkis, et uurida tuleb abi mõju kõikidele abi saava ettevõtja konkurentidele. Hageja märgib, et konkureerib Air France'iga Londoni ja Nice'i, Londoni ja Pariisi ning Glasgow' ja Pariisi vahelistel liinidel. Komisjon järeldas siiski, et võimalik kahjulik mõju kaubandustingimustele on vastuvõetav. Seda tehes eelistas komisjon Air France'i, s.t avaliku sektori ettevõtjat, hagejale, kelle näol on tegemist sõltumatu erasektori ettevõtjaga. Seetõttu on komisjon süüdi diskrimineerimises, mis hõlmas konkurentsi moonutamist määral, mis on vastuolus ühiste huvidega (24. veebruari 1987. aasta otsus kohtuasjas 304/85: Falck *vs.* komisjon, EKL 1987, lk 871, punkt 27).
240. Samas kontekstis väidab hageja kohtuasjas T-394/94, et komisjon rikkus asutamislepingu artiklit 190, sest ei esitanud piisavat arutluskäiku, toetamaks oma seisukohta, et abi ei mõjuta kaubandust määral, mis oleks vastuolus ühiste huvidega, ega vastanud nõuetekohaselt hageja poolt haldusmenetluse käigus esitatud märkustele. Hagejad kohtuasjas T-371/94 väidavad samuti, et komisjon ei võtnud tõsiselt arvesse kolmandate isikute märkusi, mis esitati vastukaaluks komisjoni 3. juuni 1994. aasta teatisele. Esimese Astme Kohtus on hagejad esitanud üksikasjalikud näited konkreetsetest liinidest koos nendel liinidel konkureerivate lennuettevõtjate hinnangulise turuosaga (kohtuasjas T-371/94 esitatud hagi punkt 21 ja allmärkused 33–42).
241. Maerski äriühingud on samuti seisukohal, et komisjon oleks pidanud rohkem kaaluma, milline mõju on abil piirkondlikel liinidel tegutsevatele väikestele ja keskmise suurusega lennuettevõtjatele. Seega ei käsitletud komisjon Maerski hinnangul vaidlusaluse abi kahjulikku mõju konkurentidele piirkondlike lennuteenuste sektoris. Seoses sellega märgib Maersk, et ta tegutseb Lyoni ja Birminghami vahelisel liinil ning soovis alates 16. oktoobrist 1995. aastast tegutseda Billundi ja Pariisi (CDG) vahelisel liinil. Maerski arvates ei ilmne riigiabi mõju mitte üksnes kitsas turusektoris, mida teenindab abi saanud lennuettevõtja ja mis on määratletud linnadevaheliste liinidena, vaid ka laiemal reisijateveoturul ja kaudsemalt konkureerivatel liinidel.
242. Vaidlustatud otsuse kaudseid mõjusid väiksematele lennuettevõtjatele, kes teevad ühenduslende põhikeskustesse, kust edasi osutavad teenuseid suured lennuettevõtjad, või kaudselt konkureerivatele liinidele illustreerib viide teenusele, mida Maersk Birminghami ja Lyoni vahel osutab. See lennuliin konkureerib kaudselt Londoni (Heathrow) ja Pariisi ning ka Birminghami ja Pariisi liinil ning kannatab nendest liinidest tulenevat konkurentsipurvet. Air France'i täituvus Birminghami ja Pariisi liinil oli 1992. aasta näitajate järgi vaid 32%, seevastu konkurentidel oli see näitaja 61%. Kui riigi subsideeritud lennuettevõtja kohalolek toob turul kaasa kahaneva tulumäära, võib juhtuda, et tõhusalt toimivad lennuettevõtjad sunnitakse liinidest loobuma või neil ei ole võimalik isegi uusi liine välja töötada.

243. Maersk lisab ka, et komisjon ei kaalunud piisavalt mõju, mis oleks vaidlusalusel abil võimalikule konkurentsile õhustranspordisektoris. Selle seisukoha tõestuseks on Kopenhaageni ja Pariisi lennuliin, millel Air France'i täituvus oli 1992. aasta andmete põhjal vaid 49%, samas kui konkurentidel on see näitaja 61%. Olgugi et täielikku mõju võimalikule konkurentsile ei ole võimalik mõõta, on selle tõestuseks Maerski poolt vaidlustatud otsuse vastuvõtmise ajal tehtud otsus lükata edasi plaanid tulla turule Billundi ja Pariisi (CDG) vahelise liiniga.
244. Rootsi Kuningriik on samuti seisukohal, et vaidlusalune abi suurendab konkureerivatele piirkondlikele lennuettevõtjatele survet loobuda marginaalsetest liinidest. Sellistele äriühingutele võivad ühe suurema turuosalise võetud meetmed kaasa tuua väga kahjulikud tagajärjed, isegi siis, kui need on tervikuna piiratud, samas kui teisi suuremaid äriühinguid ei pruugi need samamoodi mõjutada.
245. Kohtuistungil väitsid Rootsi ja Norra valitsus, et Prantsusmaa ja Skandinaavia peamiste linnade vahelistel liinidel Air France'iga konkureerivatel Skandinaavia lennuettevõtjatel on samuti riigisiseseid liine, kus lennused on väga hõreda rahvastiku tõttu väike, kuid need on vajalikud ääremaade majandusliku arengu huvides. Sellised liinid on erakordselt haavatavad igasugustest konkurentsimoontustest, mis on tingitud sellistele suurtele konkurentidele nagu Air France antavast riigiabist. Suured äriühingud on vaid harva huvitatud ääremaliinidest. Konkurentsimoontused suure tihedusega liinidel võivad seega tuua kaasa ääremaadel osutatavate teenuste vähenemise või isegi kadumise. See kahjustaks hagejate sõnul ühiseid huve, milleks on tagada piisav lennuühendus isegi EMP ääremaadel.
246. Hageja kohtuasjas T-394/94 märgib, et vaidlustatud otsus ei anna mingit tõestust sellest, et komisjon loobus oma kohustusest võrrelda soovi tagada Air France'i püsijäämine selle paratamatu kahjuliku mõjuga, mida 20 miljardi Prantsuse frangi suuruse hiigelabi süst konkurentsile avaldab. Komisjon ei ole selgitanud, miks ta pidas ümberkorraldamiskava kasulikke mõjusid piisavalt suureks, et need kaaluksid üles selle kahjulikud mõjud, piirdudes üksnes abi kasulike mõjude hindamisega abisaaja jaoks.
247. Hageja juhib tähelepanu sellele, et Air France on viimastel aastatel teeninud suuri kahjumeid, hoolimata komisjoni lubatud 5,8 miljardi Prantsuse frangi suurusest abist. Pidades silmas Air France'i pidevat ja järjest suurenevat kahjumit, oleks komisjon hageja väitel pidanud tagantjärele märkama, et tema läbiviidud uuringud, mis põhinesid Air France'i esitatud teabel, olid olemuslikult ekslikud. Vastupidi Air France'ile on enamik selle äriühingu konkurentidest, kelleks on subsideerimata ja sõltumatud lennuettevõtjad, pidanud kulusid äärmiselt palju kärpima ja võtma ümberkorraldamismeetmeid, et kohaneda kiiresti muutuva ärikeskkonnaga liberaliseeritud turul. Neid vajalikke ellujäämismeetmeid saab võtta üksnes sellega, et tehakse märkimisväärseid tööjõukärpeid, loobutakse mittekasumlikest liinidest, tühistatakse uute õhusõidukite tellimusi, tühistatakse investeeringud teistesse lennuettevõtjatesse ja müüakse põhitegevusega mitteseotud varad. Näiteks alustas hageja põhjalikku kulude kärpimise kampaaniat, mis hõlmas muu hulgas töökohtade vähendamist ja loobumist liinidest, mis ei too kasumit, sh Edinburghi ja Pariisi vahelisest liinist, mida Air France endiselt teenindab.

248. Taani Kuningriik ja Ühendkuningriik lisavad, et komisjon oleks pidanud võrdlema Air France'i teiste äriühingutega, mis on riigiabi toel või ilma selleta ümberkorraldusi läbi viinud. Vaid nii oleks komisjon saanud ettekujutuse turust ja seal tegutsevatest äriühingutest, mis on kaalutusõiguse nõuetekohase teostamise eeltingimus. Mõningate Air France'i konkurentide kogemused näitavad, mida on võimalik suure rahvusvahelise lennuettevõtja elujõulisuse taastamisel ilma riigiabita saavutada. Näiteks British Airways loobus 1980. aastatel kuueteistkümnest rahvusvahelisest liinist, müüs ära mitu õhusõidukit ja vähendas tööjõudu 13 500 inimese võrra. Lufthansas tingis ümberkorraldamine vajaduse vähendada töötajate arvu 17% võrra alates 1992. aastast.
249. Hagejad, Taani Kuningriik ja Ühendkuningriik on seisukohal, et 16 tingimust, millest komisjon seadis abi heakskiitmise sõltuvusse, on ebatõhusad ja seega ei saa need ära hoida kaubandustingimustele tulenevat kahjulikku mõju määral, mis oleks vastuolus ühiste huvidega. Nad rõhutavad, et need tingimused on ajaliselt piiratud ümberkorraldamiskavaga, s.t need kehtivad kuni 1996. aasta lõpuni, samas kui abi mõjutab Air France'i ja õhustransporditurgu ka pärast selle perioodi lõppu. Viga, mida kujutab endast tingimuste kohaldamine üksnes kava kestuse ajal, näitab ilmekalt Air France'i Euroopa-suunaliste ja Air Interi tegevuse liitmine, mida kavandati 1997. aasta alguses. Hagejad väidavad, et komisjoni tegevus Prantsuse valitsusele tingimuste kehtestamisel, selle asemel et uurida üksikasjalikult ümberkorraldamiskava, on vastuolus reeglitega, mis reguleerivad komisjoni kaalutusõiguse teostamist selles valdkonnas. Komisjon ei oleks tohtinud vältida ühenduse õigusega ette nähtud hindamist ja asendada seda mitmesuguste tingimuste kehtestamisega.
250. Hagejad ja neid toetavad menetlusse astujad rõhutavad eelkõige, et Air France'il on võimalik vaidlustatud otsusega Prantsuse riigile kehtestatud loatingimuste täitmisest kõrvale hoida. Näiteks võiks Air France'i ja Air Interi valdusühing võimaldada viimasel, kelle suhtes need tingimused ei kehti, võtta meetmeid, mida Air France'il on keelatud võtta. Kui vaidlustatud otsust ei tühistata, võiksid kõik riigiabi saajad luua omale tüürettevõtjaid või ühte ühendusse kuuluvaid ettevõtjaid, et vältida loatingimuste täitmist ja jätkata turul piiranguteta tegutsemist.
251. Komisjon leiab, et hagejad eksivad, kui võrdsustavad abi, mis moonutab konkurentsi ja mõjutab liikmesriikidevahelist kaubandust asutamislepingu artikli 92 lõike 1 tähenduses, abiga, mis kahjustab kaubandustingimusi määral, mis on vastuolus ühiste huvidega artikli 92 lõike 3 punkti c tähenduses. Komisjon ei ole oma sõnul mingil hetkel arvanud, et vaidlusalune abi ei moonuta konkurentsi ega mõjuta kaubandust. Selline abi ei kujuta aga endast ilmtingimata abi, mis kahjustab kaubandustingimusi määral, mis on vastuolus ühiste huvidega. Komisjoni arvates lähtuvad hagejad eeldusest, et kõik Air France'i katsed ellu jääda kahjustavad selle äriühingu konkurente. Komisjoni väitel on see väide asutamislepingu artikli 92 lõike 3 punkti c ja EMP lepingu artikli 61 lõike 3 punkti c õige tõlgendamise korral vastuvõetamatu.
252. Eespool punktis 79 viidatud kohtuasjas Prantsusmaa vs. komisjon leidis komisjon, et lubatud abi näol on tegemist päästemeetmega, mis pealegi ei vastanud sellist liiki abi suhtes kehtestatud kriteeriumidele. Komisjon rõhutab, et sellised kaalutlused on antud kontekstis puudu. Vaidlustatud abi näol ei ole tegemist päästemeetmega, vaid see abi on

tõhusalt seotud tõelise ümberkorraldamiskavaga. Seetõttu ei ole komisjoni seisukoht kohtuasjas Prantsusmaa vs. komisjon käesoleva seisukohaga vastuolus.

253. Komisjon lisab, et lõik kohtujurist Sir Gordon Slynni ettepanekust kohtuasjas komisjon vs. Saksamaa (viidatud eespool punktis 58) viitas küsimusele, kas kõnealust abi võib käsitada abina, mille eesmärk on hõlbustada teatud majandustegevuse arengut, mitte küsimusele, kas see kahjustab kaubandustingimusi määral, mis on vastuolus ühiste huvidega. Samamoodi puudutas katkend kohtuotsusest Philip Morris (viidatud eespool punktis 79) asutamislepingu artikli 92 lõike 3 punkti c esimest tingimust, mitte kahjulikku mõju kaubandustingimustele.
254. Komisjon märgib, et uuris tõepoolest seda, kas abi võiks pidada asutamislepingu artikli 92 lõike 3 punktiga c ja EMP lepingu artikli 61 lõike 3 punktiga c kokkusobivaks. Otsuses kirjeldatud põhjustel oli komisjonil võimalik järeldada, et abi puhul võiks sätestatud erandit kohaldada, ning et juhul kui teatud kohustusi järgitakse ja teatud tingimusi täidetakse, on abi ühisturuga kokkusobiv. Komisjon selgitas vaidlustatud otsuses, et analüüsid abi mõju EMPs, võttis ta arvesse „kolmanda paketi” vastuvõtmisest tulenevat õhustranspordituru suuremat liberaliseeritust, ning oli kindel, et Air France’i puhul kehtivate ainuõiguste kasutamine või selle äriühingu eeliskohtlemine ei süvenda abi negatiivseid mõjusid.
255. Komisjon väidab, et mõningad kohustused, mille Prantsusmaa valitsus komisjoni ees võttis, olid enneolematult või erakordselt ranged. Mitte ükski valitsus ei olnud seni võtnud endale kohustust erastada abi saav äriühing (kohustus nr 2) ja mitte kunagi varem ei olnud piiranguid kehtestatud hinnakujundusvabadusele (kohustus nr 9). Komisjon juhib tähelepanu ka sellele, et vaid poole abisumma maksmine oli võimalik kohe, ülejäänud summa maksmine kahes osas oli seotud sõltuvusse mitmesuguste tingimuste täitmisest ja komisjoni loa saamisest (vaidlustatud otsuse artikkel 2). Lisaks võttis Prantsusmaa valitsus kohustuse mitte teha Air France’ile uusi assigneeringuid või anda talle mingis muus vormis abi (kohustus nr 5), samuti kohustuse mitte sekkuda äriühingu juhtimisse muudel kaalutlustel kui need, mis on seotud äriühingus osanikuks olemisega (kohustus nr 4).
256. Vastuseks Maerski äriühingute tõstatatud kriitikale, mis käsitles väikeste ja keskmise suurusega lennutevõtjate väljajätmist analüüsist, rõhutab komisjon, et ei piirdunud oma uurimises üksnes suurte Euroopa lennutevõtjatega. Tuvastamisel, ega abi ei kahjusta kaubandustingimusi määral, mis oleks vastuolus ühiste huvidega, pidi komisjon tagama eelkõige, et abi ei kasutata hindade allalöömiseks ja et veovõimsust ei suurendata määral, mis ületab turukasvu. Nimetatud küsimus puudutas komisjoni sõnul kõiki Air France’i konkurente ja tsiviillennundussektorit tervikuna.
257. Mis puutub argumenti, et komisjon ei uurinud abi kahjulikku mõju konkurentsile piirkondlike lennuteenuste puhul, väidab komisjon, et menetlusse astujad ei ole suutnud esitada mitte mingisuguseid tõendeid, mis kinnitaksid nende väidet, et abi pidurdab piirkondlike lennujaamade suunal osutatavate teenuste arengut. Mis puudutab abi väidetavat mõju laiemale turule kui see, millel Air France tegutseb, samuti kaudselt konkureerivatele liinidele ja võimalikule konkurentsile, märgib komisjon, et need väited

on alusetud. Komisjon ei tea, mida tõendab see, et Maersk lükkas edasi oma plaani tulla turule Billundi ja Pariisi vahelise liiniga. Kõnealuse äriühingu kahtlus on komisjoni väitel tõenäolisemalt tingitud äriühingu British Airways sisenemistest Kopenhaageni ja Pariisi vahelisele liinile 1993. aastal, mille tulemusel võttis viimane enda kätte 18% turust. Üldisemas plaanis on komisjon seisukohal, et vaidlustatud otsus vastab asutamislepingu artikli 190 tingimustele, mis puudutavad abi mõju hindamist kaubandustingimustele.

258. Air France leiab, et vaidlustatud otsus tervikuna näitab, et abi mõju hinnati ühenduse kontekstis. Komisjon analüüsis Euroopa lennunduse olukorda, selle väljavaateid ja abi mõju Air France'i konkurentsiolekordale, võttes arvesse õhutranspordisektoris valitsevat suuremat liberaliseeritust. Kõigele lisaks oli Prantsusmaa valitsuse võetud kohustuste konkreetne eesmärk takistada Air France'il kasutamast abi konkurentide kahjuks.

Esimese Astme Kohtu hinnang

1. Põhjendused

259. Pidades silmas hagejate ja neid toetavate menetlusse astujate väiteid, on kõigepealt asjakohane teha kindlaks, kas vaidlustatud otsus on piisavalt põhjendatud selles osas, mis puudutab hindamist, kuidas abi mõjutab Air France'iga konkureerivaid äriühinguid ja asjaomaseid lennuliine. Esimese Astme Kohus palus hagejatel ja menetlusse astujatel esitada märkused, mille nad esitasid haldusmenetluse ajal komisjonile asjassepuutuvate isikutena asutamislepingu artikli 93 lõike 2 tähenduses (vt punkt 33 eespool).
260. Kooskõlas eespool punktides 89–96 käsitletuga peab Esimese Astme Kohus seega uurima, kas vaidlustatud otsuse põhjendustes on komisjoni arutluskäik selgelt ja üheselt mõistetavalt esitatud, eelkõige pidades silmas komisjonile haldusmenetluse käigus esitatud asjassepuutuvate isikute olulisi kaebusi, mis puudutavad vaidlustatud abikava mõjude hindamist.
261. Esimese Astme Kohtu nõudel esitatud märkuste käsitlemisel tervikuna ilmneb, et mõningad nendest isikutest väitsid eelkõige, et komisjon peaks hindama abi mõju Air France'iga konkureerivatele lennuettevõtjatele ja erinevatele asjassepuutuvatele lennuliinidele. Väideti, et abi võimaldaks Air France'i kontserni kuuluvatel äriühingutel jätkuvalt ära kasutada oma valitsevat seisundit Prantsusmaa-sisesel turul. Et õhutranspordisektori asjaomane geograafiline turg koosneb lennuliinidest, mida kasutajad peavad asendatavateks, s.t tegemist on linnadevaheliste liinidega, tuleb lisaks analüüsida asendatavuse küsimust. Teised konkurentsivõimelisemad äriühingud oleksid võib-olla suutelised võtma enda teenindada lennuliinid, mida enne käitis Air France. Väidetavalt oleks komisjon pidanud pöörama tähelepanu ka abi mõjule väikestele lennuettevõtjatele, mis sõltuvad sageli mitmest spetsiifilisest lennuliinist. Sellise suure lennuettevõtja riigiabi saamine võib mõjutada nende lennuliinide konkurentsitasakaalu.
262. Mitmed asjassepuutuvad isikud tõstsid esile mõju, mis oleks vaidlustatud abil konkurentsile rahvusvahelistel liinidel väljaspool EMPd. Nad väitsid, et Air France oli teinud agressiivset reklaami Madalmaades, pakkudes seal väga madalaid hindu Pariisi kaudu Hongkongi, Singapuri, Jakartasse, Tokyosse, Kaplinna ja Johannesburgi lendamisel (KLMi märkused, lk 1). Air France konkureeris teiste äriühingutega kaheksal rahvusvahelisel liinil kahekümnest, mille puhul oli konkurents kõige tihedam

(Ühendkuningriigi märkused, lk 6). Teisi ühenduse äriühinguid, kes tegutsevad ühendusevälistel liinidel, mõjutas seevastu liinide võimalik asendatavus, näiteks Rooma ja Londoni asendatavus New Yorgi liinil. Seega valitses konkurents kõikidel Euroopa ja Põhja-Ameerika ning Euroopa ja Kaug-Ida vahelistel lennuliinidel. British Airways näiteks konkureeris teiste äriühingutega lendudel Roomast New Yorki ja Pariisist New Yorki. Riigisisene turg oli paljude Euroopa äriühingute jaoks liiga väike. Sellest tulenevalt olid ühendusevälised lennuliinid nende äriühingute pikaajaliseks püsimajäämiseks elutähtsad ja paljud neist rajasid oma lootused suuresti Atlandi-ülestele lendudele (lk ii, 57 ja 58, Lexecon'i aruanne riigiabi mõjude kohta konkurentsile Euroopa lennutööstuses, mille British Airways esitas haldusmenetluse ajal ja mis on kohtuasjas T-371/94 esitatud hagi lisas 17).

263. Tuleb meeles pidada, et komisjon oli teadlik probleemidest, mis olid tingitud abi mõjust Air France'i konkurentsivõimele, ning oli tõepoolest oma 3. juuni 1994. aasta teatises ka teatanud, et on vaja uurida neid mõjusid rahvusvahelistele ja riigisisestele lennuliinidele, millel Air France teiste Euroopa lennuettevõtjatega konkureeris, lisades, et Air France'i ümberkorraldamiskava ei sisaldanud selle võrgustiku ega selle tulevase arengu analüüsi (EÜT 1994, C 152, lk 8).
264. Kaaludes, kas abi mõjutab kaubandustingimusi määral, mis on vastuolus ühiste huvidega, juhtis komisjon vaidlustatud otsuses tähelepanu sellele, et oli haldusmenetluse algatamise ajal märkinud ära, et peab analüüsima abi mõju Air France'i konkurentsivõimele nii rahvusvahelistel kui ka riigisisestel lennuliinidel, kus nimetatud äriühing teiste Euroopa lennuettevõtjatega konkureeris. Komisjon rõhutab lisaks, et Prantsuse valitsus võttis ümberkorraldamiskava perioodiks kohustuse:
- mitte suurendada õhusõidukite arvu Air France'i sõidukipargis üle 146 (kohustus nr 7);
 - mitte suurendada Air France'i teenusepakkumist üle 1993. aastal Prantsusmaa ja EMP riikide vahelistel liinidel saavutatud taseme (kohustus nr 8);
 - tagada, et Air France ei kohalda madalamaid tariife kui need, mida konkurendid kohaldavad samaväärsete teenuste pakkumisel EMPs käitatud liinidel (kohustus nr 9);
 - mitte anda Air France'ile eeliseid liiklusõiguste valdkonnas (kohustus nr 10);
 - tagada, et Air France ei käitaks rohkem regulaarlennuliine Prantsusmaa ja teiste EMP riikide vahel kui 1993. aastal, s.t 89 regulaarlennuliini (kohustus nr 11);
 - piirata Air Charteri teenusepakkumist 1993. aasta tasemega (kohustus nr 12) (vaidlustatud otsus, EÜT, lk 79, 86, 88 ja 89).
265. Komisjon leiab, et need kohustused, mis on esitatud abi andmise loa tingimustena, tõid Air France'ile kaasa rangeid veomahtude, teenusepakkumise ja hinnakujundusvabaduse piiranguid ning et sellised piirangud olid vajalikud, et takistada abi kasutamist lennuettevõtja raskuste ülekandmiseks konkurentidele. Need kohustused ei lasknud Air France'il kasutada agressiivset hinnapoliitikat kõigil oma EMPs käitatavatel lennuliinidel (vaidlustatud otsus, EÜT, lk 86).

266. Konkreetsemalt abi võimaliku mõju kohta Prantsusmaa-sisesel turul märgib komisjon ka järgmist:
- Prantsuse ametiasutused võtsid kohustuse kohandada kooskõlas 27. aprilli 1994. aasta otsusega 94/290/EÜ (nõukogu määruse (EMÜ) nr 2408/92 (juhtum nr VII/AMA/II/93 – TAT – Pariis (Orly) – London) kohaldamise korra kohta (EÜT 1994, L 127, lk 22)) Pariisi lennujaamasüsteemi lennuliikluse jaotuse eeskirju selliselt, et muuta need mittediskrimineerivaks (kohustus nr 15);
 - Prantsuse ametiasutused võtsid kohustuse tagada, et terminalide kohandamise tööd rahvusvaheliste lendude terminalis Orly Sud ja riigisiseste lendude terminalis Orly Ouest ei halvenda seal tegutsevate lennuettevõtjate konkurentsitingimusi (kohustus nr 16);
 - ta võttis 27. aprillil 1994. aastal vastu otsuse, mille kohaselt peab Prantsusmaa lubama ühenduse lennuettevõtjatel teostada oma liiklusõigust Pariisi (Orly) ja Toulousi ning Pariisi (Orly) ja Marseille' vahelistel liinidel hiljemalt 27. oktoobril 1994 (vaidlustatud otsus, EÜT, lk 87 ja 88).
267. Komisjoni selliselt väljendatud arutluskäigu käsitlemisel ilmneb, et komisjon ei uurinud konkurentsivõimet lennuliinide lõikes, olgugi et asjassepuutuvad isikud pakkusid sellise uurimise läbiviimise välja ja seda kavandas ka komisjon ise. Selle asemel, et uurida üksikasjalikult abi mõju erinevatele Air France'i teenindatavatele lennuliinidele, otsustas komisjon kehtestada Prantsuse riigi suhtes 16 tingimust, mida kohaldatakse vaidlustatud otsuse artiklis 1 kehtestatud abi lubamiseks. Seega leidis komisjon, et need tingimused on asjakohased ja piisavad, tagamaks, et abi mõju asutamislepingu artikli 92 ja EMP lepingu artikli 61 reguleerimisalasse kuuluvale tsiviillennundussektorile ei oleks vastuolus ühiste huvidega.
268. Tuleb märkida, et tingimused, mis puudutavad Air France'i õhusõidukite maksimumarvu (tingimus nr 7), keeldu kohelda Air France'i liiklusõiguste valdkonnas eelistatult (tingimus nr 10) ja Air Charteri teenusepakkumise piiramist (tingimus nr 12), ei ole geograafiliselt piiritletud ning need hõlmavad seega igal juhul EMP riike. Tingimused, mis puudutavad Air France'i teenusepakkumist (tingimus nr 8), hinnakujundustavasid (tingimus nr 9), käitatavate lennuliinide maksimaalset arvu (tingimus nr 11), Pariisi lennujaamasüsteemi lennuliikluse jaotuse eeskirju (tingimus nr 15) ja renoveerimistöid kahes Orly terminalis (tingimus nr 16), hõlmavad konkreetselt EMPsse jäävat geograafilist turgu, sh Prantsusmaa-sisest turgu. Komisjon märkis selgelt, et tema arvates piirasid need tingimused Air France'i tegevusvabadust ega lasknud Air France'il rakendada kõigil oma EMPs käitatavatel lennuliinidel agressiivset hinnapoliitikat (vaidlustatud otsus, EÜT, lk 86).
269. Otsuses esitatud arutluskäigu kontekstis leiab Esimese Astme Kohus, et probleemi selline käsitlemine viitab, et komisjon keskendus tõepoolest konkurentsiolukorrale EMPs; seda, kas ülalnimetatud loa andmist reguleerivad tingimused on selleks tegelikult piisavad ja asjakohased, tuleb hinnata sisulise käsitluse raames. Isegi kui põhjendustes ei jõuta seisukohale asjassepuutuvate isikute märkuste suhtes, milles viimased tegid ettepaneku viia läbi liinipõhine analüüs, näitavad need selgelt, et komisjon pidas asjakohaseks

kasutada sellise uurimise asemel Prantsuse riigi suhtes kohaldatavat 16 tingimusest koosnevat mehhanismi, mille järgimine oleks loa andmise eelduseks. Asjassepuutuvad isikud saavad seega kindlaks teha, kuidas komisjon nende märkustele reageeris, määrata kindlaks, kas komisjoni lähenemisviis oli põhjendatud, ja kaitsta oma huve ühenduse kohtus, seades kahtluse alla, kas 16 tingimusest koosnev mehhanism on piisava ulatusega ja eesmärgipärane EMPs saavutatava konkurentsivõime seisukohast.

270. Tuleb siiski kinnitada, et vaidlustatud otsuse põhjendused ei sisalda mitte mingisugust viidet Air France'i konkurentsivõimele väljaspool EMPd. Esiteks puudub analüüs Air France'i rahvusvahelise võrgustiku kohta, milles oleks arvesse võetud lennuliine, millel Air France konkureerib teiste EMPs asuvate lennuettevõtjatega. Teiseks ei hõlma loa andmise tingimused, mis puudutavad Air France'i teenusepakkumise taset (tingimus nr 8), hinnakujundustavasid (tingimus nr 9) ja käitatavate lennuliinide maksimumarvu (tingimus nr 11), neid lennuühendusi, mida Air France teenindab või kavatseb teenindada EMP-välistes riikides, s.t kaugliinilende ja eelkõige Atlandi-üleseid lende. Komisjoni seisukohast oli Air France'il, mille seisundit heakskiidetud riigiabiga rahaliselt tugevdati, täielik vabadus laiendada oma veovõimsust, suurendada oma lennuühenduste arvu ja kohaldada rahvusvahelistel liinidel väljaspool EMPd nii madalaid lennutariife, kui ta heaks arwab.
271. Air France'i ümberkorraldamiskavas nähti siiski selgelt ette kaugliinilendude arendamine ja kasumlikel liinidel lennusageduse suurendamine; samuti olid Prantsuse ametiasutused välja kuulutanud Air France'i teenusepakkumise 10,2% kasvu kaugliinilendudel (vaidlustatud otsus, EÜT, lk 76 ja 77). Lisaks olid asjassepuutuvad isikud juhtinud komisjoni tähelepanu kõigepealt õhustranspordi puudutava asjaomase turu määratlemise probleemile – nende arvates koosnes see spetsiifilistest liinidest, mida kasutajad peavad asendatavateks; teiseks tõsiasjale, et Air France oli Madalmaades püüdnud reklaamikampaaniaga meelitada kliente lendama Pariisi kaudu EMP-välistes riikides asuvatesse sihtkohtadesse, ning et Air France tõestas seega ise, et sellised lennud olid suurel määral sobivate ühenduslendudega asendatavad; ning kolmandaks selliste lendude elutähtsale rollile mitmete Euroopa lennuettevõtjate pikaajaliseks püsijäämiseks.
272. Tuleb lisada, et oma 5. oktoobri 1992. aasta otsuses (Air France/Sabena, viidatud eespool punktides 218 ja 219) määratles komisjon asjaomast turgu kui kaht geograafilist piirkonda ühendavat regulaarset õhustranspordi, s.t lennuliinide võrgustikku, tingimusel, et selles võrgustikus olevad liinid on asendatavad; selline asendatavus on tingitud mitmesugustest teguritest, sh eelkõige liini pikkus, võrgustiku liinide mõlemas otsas asuvate lennujaamade vaheline kaugus või iga liini lendude sagedus (punkt 25). Sellest tulenevalt järeldas komisjon Euroopa ja Alam-Sahara Aafrika prantsuse keelt kõnelevate riikide vaheliste lennuühenduste osas, et asjaomast turgu võiks seevastu määratleda kui kõikide EMP riikides asuvate lähtepunktide ja kõikide Aafrikas asuvate sihtpunktide vaheliste liinide võrgustikku (punkt 39).
273. Esimese Astme Kohus on seisukohal, et võttes arvesse ülalnimetatud otsustuspraktikat ja pidades silmas seoses sellega esitatud asjassepuutuvate isikute märkusi, oli komisjon kohustatud esitama oma seisukohad probleemi suhtes, mis puudutab EMP-väliseid lennuliine, mida lubatud abi saaja Air France teiste EMP äriühingutega konkureerides

teenindab. Nagu Euroopa Kohus Bremer Vulkani kohtuasjas otsustas (punktid 53 ja 54, viidatud eespool punktis 94), on teave olukorra kohta kõnealustel turgudel ning eelkõige abi saava ettevõtja ja konkureerivate ettevõtjate seisukohtade kohta olulise kaaluga sellise otsuse arutluskäigus, mis puudutab kavandatud abi kokkusobivust ühisturuga asutamislepingu artikli 92 tähenduses. Olgugi et selle otsuse puhul kohaldati artikli 92 lõiget 1, on Esimese Astme Kohus seisukohal, et sellised põhjendused tuleb esitada asutamislepingu artikli 92 lõike 3 punkti c ja EMP lepingu artikli 61 lõike 3 punkti c alusel ka selle kohta, kas abi kahjustab kaubandustingimusi määral, mis on vastuolus ühiste huvidega.

274. Et komisjon ei laiendanud loa tingimusi nr 8, 9 ja 11 Air France'i teenindatavatele EMP-väliste liinidele, oleks ta pidanud asjaomase turu hindamisel uurima nende EMP-väliste lendude võimalikku asendatavust, mida teenindatakse näiteks Pariisist, Londonist, Roomast, Frankfurdist, Kopenhaagenist, Amsterdamist või Brüsselist, ja seega ka võimalikku konkurentsi nendel lendudel lennuettevõtjate vahel, kelle keskused asuvad mõnes nimetatud linnas.
275. Selliste põhjenduste olulisust illustreerivad kohtuasja T-371/94 hagejate poolt Esimese Astme Kohtule esitatud näitajad, mida ei ole vaidlustatud ja mis tõendavad, et suur osa British Airwaysi, SASi ja KLMi käibest ja tegevuskasumist tuleb lennuliinidelt EMP-välistesse sihtkohtadesse, eelkõige lennuühendustest Ameerika Ühendriikidesse, Kanadasse, Aafrikasse, ja Lähis-Idasse, Indiasse ja Kaug-Idasse (hagiavalduse punkt 212 ja allmärkus 282). Nagu Euroopa Kohus Bremer Vulkani kohtuotsuses (punkt 34, viidatud eespool punktis 94) nõustus, võib selliseid tegureid, mis ilmnevad pärast vaidlustatud otsuse vastuvõtmise kuupäeva, arvesse võtta näidetena komisjoni põhjendamiskohustusest. Igal juhul olid mitmed asjassepuutuvad isikud juba juhtinud komisjoni tähelepanu sellele, et ühendusevälised liinid, eelkõige Atlandi-ülesed liinid olid paljude Euroopa lennuettevõtjate püsijäämise seisukohast elutähtsad ja et konkurents nendel liinidel oli kõige tihedam.
276. Pealegi on ilmne, et Air France'i veovõimsuse kasv ja selle madalaid hindu dikteeriv tegevus kõnealusel EMP-välisel liinil Air France'i keskusest Pariisi (CDG) lennujaamas võib tuua kaasa tagasilööke ühenduslendudel sellesse keskusesse. Kui Pariisi keskuse majanduslik tähtsus suureneb teiste EMP riikides asuvate keskuste arvelt, suureneb Pariisi suunduvate ühenduslendude arv proportsionaalselt ja seega nendesse teistesse keskustesse suunduvate ühenduslendude arvelt. Asjassepuutuvate isikute argument seoses väikeste lennuettevõtjate olukorraga, mis sõltub sageli väiksest arvust konkreetsetest liinidest, näib seega olevat põhjapanev ning komisjon oleks pidanud seega selle kohta samuti oma seisukohad esitama. Illustreeriva näitena tuleks lisada, nagu äriühing British Midland Esimese Astme Kohtu istungil osutas – ja seda ei vaidlustatud –, et 30% äriühingu reisijatest on ühenduslendude kasutajad, kes reisivad kaugliinidel teistesse sihtkohtadesse. Sellest tulenevalt ei olnud komisjonil õigus ühenduslende tegevate väikeste lennuettevõtjate seisukohta eirata.
277. Probleemi, mida kujutavad endast EMP-välised liinid ja nendega seotud ühenduslennud, ei saa pidada lahendamatuks loa tingimuste nr 7 (Air France'i õhusõidukite arvu piiramine) ja nr 9 (Air France'i hindu dikteeriva tegevuse piiramine EMP riikides tehtavate

ühenduslendude puhul) koosmõjus ega ka Air France'i kohustusega saavutada ümberkorralduse eesmärgid. Kui on tõsi, et just EMP-välised liinid on kõige kasumlikumad, on Air France'i huvides kasutada kõige rohkem õhusõidukeid just kõige kasumlikumatel rahvusvahelistel liinidel, seadmata mingilgi moel ohtu ümberkorraldamise õnnestumist. Mis puutub ühenduslendudesse, siis piisab, kui märkida, et mitte miski ei kohusta Air France'i nende eest vastutust võtma, sest selliseid lende Pariisi keskusesse võib tagada ükskõik milline muu Air France'st eraldiseisev lennuettevõtja, näiteks Air Inter, kelle suhtes ei kohaldata komisjoni kehtestatud loa andmise tingimusi (vt punkti 215 eespool); tingimuse nr 9 majanduslik tähtsus näib EMP-välistest liinidest tingitud üleilmse probleemi seisukohast ebaoluline, kuivõrd see hõlmab Air France'i tagatud ühenduslende EMPs.

278. Kokkuvõtteks – kuigi loa tingimusega nr 12 on Air Charteri teenusepakkumisele kehtestatud absoluutsed piirangud, mis on seega seotud ka EMP-väliste liinidega, on 17 õhusõidukiga Air Charteri majanduslik tähtsus Air France'iga võrreldes nii minimaalne, et selle tingimuse olemasolu ei ole iseenesest piisav, et korvata arutluskäigu puudumist Air France'i seisundi kohta nendel liinidel. Sama kehtib loa tingimuse nr 10 kohta, millega keelatakse Prantsuse ametiasutustel anda Air France'ile eeliseid liiklusõiguste valdkonnas. Kuigi see tingimus on samuti suunatud EMP-väliste liinidega seotud õigustele, saab sellest tulu olla üksnes nendel lennuettevõtjatel, kes suudavad selle enda kasuks pöörata. Sellisteks äriühinguteks on peamiselt EMP-väliste riikide äriühingud ja Prantsuse äriühingud, näiteks Air France, Air Inter, Air Charter, Air Liberté, Corsair, AOM, TAT ja Euralair, juhul kui nad soovivad neid Prantsusmaasuunalisi liine teenindada. Seevastu teised Euroopa äriühingud, kes tegutsevad Air France'iga konkureerides EMP-välistel liinidel, mis lähtuvad peamiselt nende endi keskustest väljaspool Prantsusmaad, saavad tingimusest nr 10 kasu ainult ebaolulisel määral.
279. On tõsi, et komisjon, Air France ja Prantsuse Vabariik on käesoleva kohtumenetluse ajal väitnud, et liiklusõigused EMP-väliste ühenduste puhul, eelkõige Atlandi-üleste ühenduste puhul, on reguleeritud kahepoolsete kokkulepetega ja et hinnakujunduse, veomahtude ja lennuliinide arvuga seotud piirangud oleksid kahjustanud Air France'i selliselt, et oleksid vähendanud tema konkurentsivõimet EMP-välistel turgudel. Nad on väitnud, et selline piirang oleks toonud kasu üksnes EMP-välistele äriühingutele ja oleks seega olnud ilmselgelt vastuolus ühiste huvidega. See arutluskäik, mille komisjoni esindajad ja hagejad Esimese Astme Kohtus esitasid, vaidlustatud otsuses aga ei sisaldu. Seega on tegemist põhjendustega, milleni ei ole jõutud kollegiaalsuspõhimõtte kohaselt, ja neid ei saa heaks kiita. Sellest tulenevalt ei saa nendega parandada vaidlustatud otsuse arutluskäigu ebapiisavust selles küsimuses (vt eespool punkte 116–118).
280. Kõigest ülaltoodust ilmneb, et vaidlustatud otsuses esitatud põhjendused ei vasta asutamislepingu artiklis 190 sätestatud nõuetele selles osas, mis puudutab hinnangu andmist abi mõju kohta Air France'i konkurentsivõimele seoses tema EMP-väliste liinide võrgustikuga ja nendega seotud ühenduslendudega. Selle põhjendustes sisalduva puuduse tõttu ei saa Esimese Astme Kohus uurida, kas nende aspektide kohta esitatud argumendid on põhjendatud (vt eespool punkti 238 ja sellele järgnevaid punkte). Samuti ei ole

Esimese Astme Kohtul pealegi õigust otsustada argumendi üle, mis puudutab Air France'i hinnakujundustavasid EMP-välises võrgustikus, mida hagejate väitel rahastatakse tegevust puudutavate meetmetena abi toel (vt eespool punkte 142 ja 143).

281. Esimese Astme Kohtul on siiski võimalik uurida, kas hagejate ja neid toetavate menetlusse astujate esitatud sisulised väited peavad paika komisjoni hinnangu puhul abi mõju kohta Air France'i konkurentsivõimele EMPs.
2. Arutluskäigu põhjendus
282. Kõigepealt tuleb meeles pidada, et asutamislepingu artikli 92 lõike 3 punkti c kohased majanduslikud hinnangud, mille osas on komisjonil ulatuslik kaalutusõigus, peavad hõlmama tervet ühenduse konteksti (eespool punktis 79 viidatud kohtuotsus Philip Morris, punkt 24); see tähendab, et komisjonil on kohustus uurida abi mõju konkurentsile ja ühendusesisesele kaubandusele (6. juuli 1995. aasta otsus liidetud kohtuasjades T-447/93, T-448/92 ja T-449/93: AITEC jt vs. komisjon, EKL 1995, lk II-1971, punkt 136). Et vaidlustatud otsus võeti samuti vastu EMP lepingu artikli 61 kohaselt, tuleb antud juhul uuritavat konteksti, nagu ülalnimetatud kohtupraktikas on määratletud, laiendada Euroopa Majanduspiirkonnale.
283. Tuleb lisada, et Euroopa Kohus leidis 25. juuni 1970. aasta otsuses kohtuasjas C-47/69: Prantsusmaa vs. komisjon (EKL 1970, lk 487, punkt 7), et selleks, et määrata kindlaks, kas abi kahjustab kaubandustingimusi määral, mis on vastuolus ühiste huvidega, on vaja eelkõige kaaluda, kas asjaomastele ettevõtjatele kehtestatud maksude ja kõnealusest abist saadava kasu vahel puudub tasakaal. Esimese Astme Kohus järeldeb, et riigiabi mõju hindamisel peab komisjon võrdlema abi kasulikku mõju selle kahjulike mõjudega kaubandustingimustele ja moonutamata konkurentsi jätkumisele, nagu komisjon on seda lisaks oma konkurentsipoliitikat käsitlevas XIV aruandes (1984, lk 130, punkt 202) esile tõstnud.
284. Mis puutub sellesse, kas komisjon kaalus neid tegureid käesoleval juhul, siis tuleb kõigepealt märkida, et vaidlustatud otsus käsitleb mitmesuguseid ümberkorraldamiskavasid, mida Air France on alates 1991. aastast finantsprobleemidega toimetulemiseks vastu võtnud: „CAP '93”, mille raames anti Air France'ile 5,8 miljardit Prantsuse franki, „PRE 1” ja „PRE 2” (vaidlustatud otsus, EÜT, lk 74). Komisjon võttis seega vaidlustatud abi võimalike positiivsete ja negatiivsete mõjude hindamisel arvesse vaidlusaluse kava tausta ja eelkõige juba abina makstud 5,8 miljardit Prantsuse franki.
285. Märkides ära, et Prantsusmaa valitsus on Air France'i enamusosanik (vaidlustatud otsus, EÜT, lk 76), ja nõudes, et Prantsuse ametiasutused alustaksid Air France'i erastamist (vaidlustatud otsuse artikli 1 lõige 2, EÜT, lk 88), võttis komisjon seega arvesse asjaolu, et Air France on avalikku sektorisse kuuluv äriühing. See, et komisjon kiidab heaks avaliku sektori ettevõtjale makstava abi, ei kujuta veel iseenesest abi saajaga konkureerivate eraõiguslike ettevõtjate diskrimineerimist. Nagu selgub kohtuotsuse Itaalia vs. komisjon (viidatud eespool punktis 125) punktist 19, peab komisjon isegi riigiabi küsimuses austama avaliku sektori ja erasektori ettevõtjate võrdse kohtlemise põhimõtet. Sellest tulenevalt võis komisjon lubada anda vaidlusalust riigiabi, ilma et ta oleks sellega diskrimineerinud Air France'i erasektoris kuuluvaid konkurente,

tingimusel, et abi ei kahjusta kaubandustingimusi määral, mis on vastuolus ühiste huvidega.

286. Samuti ei olnud komisjonil kohustust antud kontekstis võrrelda Air France'i kavandatud ümberkorraldamismeetmeid teiste lennuettevõtjate võetutega, samuti ei olnud komisjonil seda enam kohustust nõuda, et Air France'i ümberkorraldamine põhineks mõne teise äriühingu ümberkorraldamismeetmel (vt selle kohta punkte 135 ja 211 eespool). Ettevõtja ümberkorraldamismeetmete asjakohasus sõltub tema konkreetsest olukorrast ning majanduslikust ja poliitilisest kontekstist, milles need meetmed võeti. Antud juhul leidis komisjon, et vaidlustatud otsuse vastuvõtmise ajal 1994. aasta juulis oli Euroopa tsiviillennundussektoris toimunud mõningane majanduslik taastumine, et sektori väljavaated olid tol hetkel piisavalt soodsad ning et struktuurilisest ülevõimsusest tingitud kriisi ei olnud (vaidlustatud otsus, EÜT, lk 81 ja 82). Nendele asjaoludele tuginedes võivad Air France'i kavandatud ja komisjoni heakskiidetud ümberkorraldamismeetmed olla põhjendatult leebemad kui need, mida rakendasid teised lennuettevõtjad oma konkreetset olukorda ja konteksti arvestades.
287. Kuigi komisjon, nagu ka eespool (punktis 267) öeldud, ei hinnanud oma analüüsis, mis puudutas abi võimalikku mõju konkurentsile ja kaubandusele EMPs, konkurentsivõimet lennuliinide lõikes ning seega ei analüüsinud tingimusi, mille alusel Air France otseselt ja kaudselt teiste lennuettevõtjatega reaalselt või potentsiaalselt enda teenindatavatel liinidel konkureeris, kehtestas komisjon siiski Prantsuse riigile teatud tingimused, mille eesmärk oli piirata Air France'i tegevusvabadust, eelkõige selle veomahtude, teenusepakkumise ja hinnakujunduse osas (vt punkte 264–268 eespool).
288. Esimese Astme Kohus on seisukohal, et komisjoni peamine valik jääb seega tal selles valdkonnas oleva kaalutusõiguse raamesse. Esiteks võib komisjon põhimõtteliselt teha otsuse, millega lubatakse asutamislepingu artikli 92 lõike 3 punkti c alusel abi anda tingimusel, et tagatakse, et lubatud abi ei muuda kaubandustingimusi määral, mis oleks vastuolus üldiste huvidega (13. septembri 1995. aasta otsus liidetud kohtuasjades T-244/93 ja T-486/93: TWD vs. komisjon, EKL 1995, lk II-2265, punkt 55). Teiseks tegutseb Air France, mis on üks kolmest Euroopa suuremast lennuettevõtjast, terves EMPs. Komisjonil oli seetõttu õigus kujundada seisukoht, et abi mõjusid ei tule hinnata mitte ühe konkreetse lennuühenduse või piirkonna, vaid EMP osas tervikuna. Seega ei näi sel eesmärgil olevat ekslik hõlmata kogu Air France'i tegevuspiirkond n-ö kohustuste võrgustikuga, mille eesmärk on kaitsta kõiki tema olemasolevaid ja tulevasi konkurente agressiivsete hinnakujundustavade eest, mille kohaldamine võib Air France'ile tunduda ahvatlev; seda eelkõige seetõttu, et komisjon kinnitas loa andmise tingimusi sellega, et nõudis vaidlustatud otsuse artikli 2 kolmandas lõigus, et nende tingimuste täitmist kontrolliksid sõltumatud nõustajad.
289. See järeldus ei kummuta komisjoni lähenemisviisi muu hulgas tema Aer Linguse otsuses (viidatud eespool punktis 55, EÜT 1994, L 54, lk 39) ja Olympic Airwaysi otsuses (viidatud eespool punktis 174, EÜT 1994, L 273, lk 33 ja 35), milles komisjon hindas teatavaid kõnealuste lennuettevõtjate teenindatavaid konkreetseid lennuliine. Nende kahe äriühingu puhul, mis on Air France'iga võrreldes suhteliselt tagasihoidliku suurusega, võib üks konkreetne lennuliin olla tegevuse jaoks väga olulise kaaluga ning seetõttu on

õigustatud uurida abi mõju selliselt spetsialiseerunud äriühingule, samas kui Air France'i EMPs teenindatav võrgustik on oma olemuselt ühtsem.

290. Mis puutub Prantsuse Vabariigi suhtes kehtestatud tingimuste tõhususse, mis on Esimese Astme Kohtus vaidlustatud eelkõige seoses sellega, et Air France'il on võimalik nende tingimuste täitmisest kõrvale hoida, siis tuleb märkida, et selliste loa andmise tingimuste õiguslik ja praktiline kasutegur seisneb selles, et kui abi saav ettevõtja ei suuda neid tingimusi täita, peab asjaomane liikmesriik tagama loa andmise otsuse nõuetekohase elluviimise ning komisjon peab otsustama, kas abi tagasimaksmise nõudmine on asjakohane (12. detsembri 1996. aasta otsus kohtuasjas T-380/94: AIUFFASS ja AKT vs. komisjon, EKL 1996, lk II-2169, punkt 128). Tuleb meeles pidada, et 4. veebruari 1992. aasta otsuses kohtuasjas C-294/90: British Aerospace ja Rover vs. komisjon (EKL 1992, lk I-493, punkt 11) otsustas Euroopa Kohus, et kui riik ei järgi komisjoni poolt abi lubamise otsusega kehtestatud tingimusi, võib komisjon asutamislepingu artikli 93 lõike 2 teise lõigu alusel anda asja erandina asutamislepingu artiklite 169 ja 170 sätetest otse Euroopa Kohtusse.
291. Võttes arvesse seda, kuidas abi lubamise otsuses kehtestatud tingimused toimivad, ei saa pelgalt väide, et ühte nendest tingimustest ei täideta, seada kahtluse alla otsuse seaduslikkust (eespool punktis 290 viidatud kohtuotsus AIUFFASS ja AKT vs. komisjon, punkt 128). Üldiselt ei saa ühenduse õigusakti seaduslikkus sõltuda võimalustest selle täitmisest kõrvale hoida ega tagasiulatuvatest kaalutlustest selle tõhususe astme kohta (eespool punktis 81 viidatud kohtuotsus Schroeder vs. Saksamaa, punkt 14).
292. Kõik argumendid, milles seatakse vaidlustatud otsuse seaduslikkus kahtluse alla kaalutlusel, et Prantsuse Vabariigi kontroll loa andmise tingimuste täitmise üle oleks ebatõhus või et Air France'il oleks võimalik nende tingimuste täitmisest kõrvale hoida, tuleb seega Esimese Astme Kohtu uuritavate aspektide hulgast välistada, sest need ei ole selle küsimusega kuidagi seotud. Kui hiljem ilmneb, et neid tingimusi ei ole täielikult täidetud või et Air France'il on tõepoolest õnnestunud nendest tahtlikult kõrvale hoida, peab komisjon sellisel juhul ette nägema lubatud abisumma vähendamise võimaluse abi teise ja kolmanda osamakse tasumise ajal või kaaluma, kas Prantsuse Vabariigilt tuleks nõuda makstud abisumma täielikku või osalist tagastamist.
293. Seetõttu saab vaidlustatud otsuse seaduslikkust küsimuse alla seada vaid nende argumentidega, mille kohaselt olid loa andmise tingimused sisuliselt ja ilmselgelt sobimatud ning eelkõige juriidiliselt ebapiisava ulatusega.
294. Esimese Astme Kohus leiab, et vastupidi argumendile, mille sellega seoses esitas hageja kohtuasjas T-394/94, ei teinud komisjon viga, kui piiras enamiku tingimuste kehtivust Air France'i ümberkorraldamiskava kestusega. On selge, et abi mõju piiramiseks kehtestatud piirangud ei saa kehtida lõputult. Antud asjaoludel ei näi tingimuste kohaldamise kestuse lõppemine ümberkorraldamiskava elluviimisega olevat meelevaldne.
295. Eeltoodud kaalutluste valguses tuleb nüüd uurida mitme konkreetse loa andmise tingimuse vastu esitatud argumente. See uurimine näitab lõplikult, kas komisjon oleks

pidanud oma otsuses abi lubamise ja selle mitme tingimusega sidumise asemel otsustama, et abi kahjustab kaubandustingimusi määral, mis on vastuolus ühiste huvidega.

296. Seetõttu ei saa pidada põhjendatuks argumenti, et komisjoni valis vale meetodi, et uurida abi võimalikku mõju ühiste huvidele.

a) Loa tingimus nr 1

297. Selle tingimuse kohaselt peavad Prantsuse ametiasutused tagama, et „kogu abi summast saaks kasu üksnes Air France. Air France'i all mõeldakse äriühingut Compagnie Nationale Air France ja samuti iga äriühingut, mille kapitalist kuulub Air France'ile üle 50%, välja arvatud Air Inter. Et hoida ära abi üleminek Air Interile, luuakse 31. detsembriks 1994 valdusühing, millel on enamusosalus nii Air France'is kui ka Air Interis. Kontserni kuuluvate äriühingute vahel ei tehta enne ega pärast valdusühingu tegelikku asutamist mitte mingisuguseid finantsülekandeid, mis ei kuulu tavaliste kaubandussuhete alla. Sellest tulenevalt viiakse kõik nende äriühingute vahelised kaupade ja teenuste ülekanded läbi turuhindadega ning Air France ei või mitte mingil juhul kohaldada Air Interi suhtes soodustariife.”

Hagejate argumentide kokkuvõte

298. Hagejad väidavad, et jättes Air Interi oma hinnangust välja, tegi komisjon vea, mis muutis abi andmise loa tingimused sisutühjaks. Näiteks hõlbustas nende väitel Air France'ile ette nähtud veomahu minimaalset vähendamist see, et Air Interil olid piiramatud võimalused oma veomahtu suurendada. Komisjon tegi vea, kui leidis, et kavandatud valdusühing takistab Air Interil mis tahes moel abist kasu saamast. Air France ja Air Inter moodustavad ühe majandusüksuse ning seega tuleb neid riigiabi reguleerivate ühenduse eeskirjade kohaldamisel käsitada ühe ettevõtjana. Seda järeldust ei muuda Air France'i ja Air Interi struktuurimuutus, milles emaettevõtja ja tütarvõtja suhe asendub ühe valdusühingu kontrolli all oleva kahe äriühingu suhtega. Samas on Air France'i ja Air Interi konkurents mõeldamatu, sest neil on ühesugused majanduslikud huvid.

299. Selles kontekstis märgivad hagejad kohtuasjas T-371/94, viidates 1994. aasta augustis ja septembris avaldatud ajaleheartiklitele, et valdusühingu juhatuse esimeheks pidi saama Christian Blanc, kes pidi samas jääma ka Air France'i juhatuse esimeheks; samuti pidi Air France'i ja Air Interi juhatuse liikmete ja töötajate hulgast valdusühingusse valitama veel 14 juhatuse liiget. Air Interi juhatuse esimees pidi samuti kuuluma valdusühingu juhatusse ja määrati lisaks ka Air France'i Euroopa tegevuskeskuse Centre de Résultat Europe juhatuse esimeheks. Air Inter oli kavas liita Air France'i Centre de Résultat Europe'iga alates ümberkorraldamiskava lõpust, s.t 1. jaanuarist 1997. Vahepeal pidi Air Inter hakkama käitama Air France'i asemel mõningaid selle Euroopa liine. Lisaks pidi Air France'il ja Air Interil olema osalus samades ettevõtjates ning nad olid süvendanud oma koostööd mitmes valdkonnas. Nende väitel oli komisjon ise määratlenud Air Interit Air France'i põhitegevusega seotud varana, mida ei saa ära müüa.

300. Need hagejad väidavad, et Air Interi kuulumine Air France'iga samasse kontserni ja selle väljakuulutatud liitumine Air France'iga oleks võimaldanud Air Inter'il abile panustada.

Seega oleks Air Inter saanud pankadele kinnitada, et tema rahastamine oleks suhteliselt riskivaba, ja et pärast liitumist täidab Air Interi kohustusi uus äriühing.

301. Mis puutub sellesse, et komisjon kehtestas vaidlustatud otsuses tingimuse, et kontserni sees võivad äriühingute vahel jätkuda üksnes tavalised kaubandussuhted, väidavad need hagejad, et see tingimus ei saanud takistada Air Interil vaidlustatud abist kasu saamast. Nende sõnul on palju viise, kuidas kaks ühte kontserni kuuluvat ettevõtet saavad – eriti siis, kui neil on ühiseid tegevusvaldkondi ja tütarettevõtjaid – vahetada tooteid ja teenuseid tingimustel, mis ei ole kooskõlas turul valitsevate tingimustega, ilma et seda oleks võimalik tõestada.
302. Seoses sellega märgivad hagejad, et Prantsuse maksuõigus, eelkõige ebatavalisi äritoiminguid käsitlev maksunduspõhimõte „*acte anormal de gestion*”, mis puudutab maksude mahaarvamist kontserni kasumist, ei näe ette mingeid vahendeid, mille abil kontrollida, et Air Inter ei saaks ei otseselt ega kaudselt kasu Air France’ile antavast abist. Sellisteks ebatavalisteks äritoiminguteks ei saanud pidada otseülekannete ega vahendustasude või soodushindade näol Air France’i poolt Air Interile kahe äriühingu liitumise ootuses pakutavaid finantseeliseid.
303. Hagejad lisavad, et kehtestatud tingimuse kohaldamisala oli piiratud, sest see ei hõlmanud Air France’i Euroopa liinide ja väärtuslike teenindusaegade üleminekut Air Interile.
304. Mis puutub Air France’i ja Air Interi teenindusaegade vahetamisse, märgivad need hagejad, et sellised vahetused on lennuettevõtjate vahel sagedased. Lennujaama teenindusaeg on oluline tegur lennuettevõtja suutlikkuses liini käitada. Seega on olemas turg, kus kaubeldakse teenindusaegadega. Turuhinda siiski ei ole. Ühte kontserni kuuluvad lennuettevõtjad võivad teenindusaegu vahetada selleks, et viia ellu kontserni strateegiat. Air France’i kontserni strateegia seisnes selles, et Air Inter pidi oma tegevust laiendama Prantsusmaalt Euroopasse ja kaugemale enne 1. jaanuariks 1997 kavandatud liitumist. Air France’il oli seega täiesti võimalik tagada Air Interile väärtuslik tippturni teenindusaeg mingi konkreetse liini käitamiseks. Seega oli komisjoni kehtestatud tingimus, millega püüti hoida Air France’i tegevust Air Interi omast eraldi, nende väitel ebatõhus.
305. Mis puutub lennuliinidesse tervikuna, siis andis Air Interile märkimisväärse eelise sõltumatute konkurentide ees see, et tal oli võimalus saada Air France’ilt eelteavet liinide kohta, millest viimane kavatses loobuda. Seetõttu oli Air Interil võimalik valmistada minek konkreetsele liinile ette ajaks, mil Air France teeb oma tagasitõmbumise sellelt liinilt avalikult teatavaks. Veelgi enam, Air Interi võimalus lõigata kasu Air France’i olemasolevast lennujaamade ja asjaomaste riikide infrastruktuurist kujutas endast veel üht olulist eelist konkureerivate lennuettevõtjate ees, kes soovivad hakata neid liine käitama.
306. Hagejate väitel näitavad ülaltoodud põhjendused, kuidas Air France’il oli võimalik tõhusalt oma lennuliinid Air Interile üle anda. Nende sõnul illustreerivad seda väidet 1994. aasta septembris avaldatud ajaleheartiklid, kus on esitatud Air France’i ametlikud teadaanded (hagi lisa 33). Lisaks väidavad hagejad, et 1992. aastal Air France’i ja

Air Interi vahel sõlmitud kokkulepe nägi ette Air France'i lennumeeskonna liikmete ülemineku Air Interile kõigil Euroopa liinidel, millel Air Inter kavatses tegevust alustada. Nende väitel ei olnud tegemist kokkuleppega, mille sõlmiksid kaks sõltumatut EMPs tegutsevat lennuettevõtjat.

307. Et kirjeldada Air France'i ja Air Interi järgitavat kontserni strateegiat, viitavad hagejad 1994. aasta juuni väljaandele „ABC Word Airways Guide”, milles on loetletud paljude maailma lennuettevõtjate lennugraafikud. Selles käsiraamatus on Air Interi lennud tähistatud koodiga „AF”. Koodi „AF” kasutamine võimaldab tähistada Air Interi pakutavat riigisisest lendu ja Air France'i pakutavat rahvusvahelist lendu n-ö katkematu lennuna ning selle tulemusel saab see lennuliin arvutipõhises ettetellimissüsteemis eelispaigutuse.
308. Maerski äriühingud lisavad, et Air France'i ja kontserni hilisem käitumine näitab, et kohustust hoida Air Interi tegevus äriuliselt ja finantsiliselt sõltumatusena ei täidetud. Air Interi lennunumbrite puhul pidi arvutipõhise ettetellimissüsteemi kooskõlastamise eesmärgil hakatama kasutama Air France'i arvutikoode; Air Inter pidi võtma kasutusele kontserni tulevase Euroopa äriühingu nime ning hakkama pakkuma oma lihtsustatud tooteid ja madalaid lennutariife mitmel Euroopa liinil, mille lähtekoht oli peamiselt Orly lennujaam. Lisaks olid Air Interi madalamad hinnad seletatavad ainult teadmisega, et mõne aasta jooksul läheb Air Interi kahjum Air France'i oma hulka, samas kui viimane on vahepeal saanud abist kasu ja on seega sellise kahju kandmiseks paremini valmis.
309. Menetlusse astujad juhivad tähelepanu ka sellele, et Air France ja Air Inter võtsid 2. jaanuaril 1995. aastal oma uue ühise piirkondlike lendude ja ühenduslendude teenuse raames kasutusse esimese õhusõiduki, tutvustades seda nime Air France Air Inter Express all. Nagu Air France'i enda dokumentatsioonis on märgitud, väljendas see uus ühine lähenemisviis ühtset poliitikat, mille puhul peeti silmas kahe äriühingu liitumist. Tõsiasi, et õhusõidukite sidumine oli osaliselt juba alanud, ei näita mitte üksnes komisjoni viga, kui ta järeldas, et Air Inter ei ole abi saaja, vaid ka abi mõju edasikandumise takistamiseks kavandatud meetmete ebapiisavust.
310. Lisaks võtavad oma tegevust ümber korraldavad lennuettevõtjad tavaliselt kulude vähendamise programmid kasutusele terves kontsernis, et see saaks kahjumi vähendamisele kaasa aidata. Air France'il oli vaidlustatud abi tõttu võimalik Air Interilt sellises kahjumi vähendamises osalemist mitte nõuda. Seega oli Air Interil võimalik rahastada oma tegevuse parasjagu toimuvat laiendamist, samas kui ilma vaidlustatud abita oleks Air Inter pidanud võtma kokkuhoiumeetmeid. Seega oli Air Inter vähemalt kaudselt kõnealuse abi saaja.
311. Kohtuistungil osutasid hagejad kohtuasjas T-371/94 sellele, et vastavalt abi tingimusele nr 1 oli vaidlustatud abi mõeldud Air France'i jaoks ja iga sellise äriühingu jaoks, milles Air France'il oli suurem kui 50% osalus. Neid äriühinguid loetakse seega abisaajateks. Ükski nendest ei vajanud aga tegevuse ümberkorraldamist, või kui vajasid, siis ei esitanud need äriühingud mingeid ümberkorraldamiskavasid. Air France'ile ja selle 80 tütarettevõtjale abi andmise luba oli seega ilmselgelt ebaseaduslik, eelkõige mis

puudutab neid tütarettevõtjaid, kes tegutsevad õhustranspordiga mitteseotud valdkondades.

312. Komisjon, Prantsuse Vabariik ja Air France väidavad, et esitatud argumendid on põhjendamatud.

Esimese Astme Kohtu hinnang

313. Mis puutub argumentidesse, et loa tingimus nr 1 on sisuliselt sobimatu, sest suutmatus hõlmata Air Interit vaidlustatud otsuse kohaldamisalasse tingis majandusliku reaalsuse eiramise, eelkõige Air France'i ja Air Interi majandusliku ühtsuse eiramise, tuleb osutada sellele, et vaidlustatud otsusel oli kaks eesmärki – aidata kaasa Air France'i võlgade katmisele ja rahastada selle 31. detsembril 1996 lõppevat ümberkorraldamiskava. Abi andmise lubamisel oleks komisjon pidanud seega tagama, et nende eesmärkide saavutamist ei seaks ohtu Compagnie Nationale Air France'i ja Air Interi vahelised suhted Air France'i kontsernis, eelkõige abi otsene või kaudne ülekandmine Air Interile. Peale selle, nagu ka eespool (punktides 214–216) on märgitud, oli komisjon kohustatud võtma arvesse tõsiasja, et Air Inter oli Air France'i jaoks strateegiliselt oluline vara, ja seetõttu ei saanud komisjon nõuda neilt kahelt äriühingult täielikku ja lõplikku eraldumist.
314. Neid asjaolusid arvestades leiab Esimese Astme Kohus, et komisjonil oli oma ulatuslikku kaalutlusõigust teostades õigus leida, et pärast valdusühingu mehhanismi loomist on Air France ja Air Inter riigiabi reguleerivate konkreetsete eeskirjade kohaldamise seisukohast kaks juriidiliselt ja finantsiliselt sõltumatut äriühingut. Seda mehhanismi – koos sõltumatute nõustajate tehtava kontrolli süsteemiga ja maksete tegemisega kolmes osas vaidlustatud otsuse artikli 2 alusel – võib pidada piisavaks ja sobivaks vahendiks, mille abil tagada, et Air France oleks ainuke abisaaja, ning mille abil muuta Air France'i ja Air Interi juriidilist struktuuri sellisel, et tütarettevõtja sõltuvussuhe emettevõtjast asenduks kahe sõltumatu ühte ühendusse kuuluva äriühingu suhtega.
315. Kahe äriühingu iseseisvat juriidilist ja finantsseisundit ei sea riigiabi reguleerivate eeskirjade seisukohast küsimuse alla see, et neil on ühised tütarettevõtjad ja juhtkond, ega ka nende ühesugused õhustranspordiga seotud huvid. Tegemist on pelgalt faktiliste asjaoludega, mis oleksid võinud parimal juhul sundida komisjoni ja sõltumatuid nõustajaid erilisele valvsusele, kui nad kontrollisid vaidlustatud otsuse artikli 2 kohaselt, kas ümberkorraldamiskava viiakse ellu nõuetekohaselt ja kas abi heakskiitmiseks kehtestatud tingimusi täidetakse.
316. Sama kehtib kahe äriühingu 1. jaanuariks 1997 kavandatud liitumise suhtes. Hoolimata tõsiasjast, et komisjon ei olnud 1. juuliks 1994 saanud mingit konkreetset ja üksikasjalikku kava selle liitumise kohta, mida ta oleks saanud vaidlustatud otsuses arvesse võtta, tuleb tõdeda, et Air Inter ei olnud sugugi mitte ainuke äriühing, millel oli võimalus Air France'i kontserniga ümberkorraldamisperioodi lõppedes liituda. Selles osas ei eristunud Air Inter riigiabi reguleerivate eeskirjade kohaldamise seisukohast teistest Air France'ist sõltumatutest lennurettevõtjatest. Lisaks on selge, et Air France'il pidi nii nagu ka igal teisel riigiabi saaval ettevõtjal olema võimalik saada oma

tegevusvabadus tagasi niipea, kui ümberkorraldamise etapp, millega kaasnesid komisjoni kehtestatud piirangud, on läbi.

317. Kuigi on tõsi, et vaidlustatud otsuses esitatud tegelikud põhjendused ei käsitle Air France'i ja Air Interi omavahelist *de facto* sõltuvust ega ka nende kahe äriühingu võimaliku liitumise väljavaateid, on Esimese Astme Kohus siiski seisukohal, et viide valdusühingule, mille eesmärk oli tagada nende kahe äriühingu juriidiline sõltumatus teineteisest, muudab edasise arutluskäigu selles osas ülearuseks. Selle otsuse üldises raamistikus on Air Inter autonoomne äriühing, mis ei saa vaidlustatud abist kasu. Seetõttu tuleb Air Interit seni, kuni selle autonoomia kestab, kohelda samamoodi nagu kõiki teisi lennuettevõtjaid, kes ei saa abi ja kes on Air France'ist sõltumatud.
318. Mis puutub Air France'i ja Air Interi liinide ja teenidusaegade vahetamisse, tuleb märkida, et selline tegevus ei ole nende äriühingute suhte iseäralik tunnus. Pigem on tegemist tavalise tegevusega, mida harrastavad kõik lennuettevõtjad. Seega, nagu Prantsuse valitsus kohtuistungil väitis – ja seda väidet ei ole vaidlustatud –, vahetas Air France 1996. aastal Pariisi (CDG) lennuväljal 50 teenidusaega umbes 30 äriühinguga, mis ei kuulu Air France'i kontserni, sh kaks teenidusaega British Airwaysiga, ühe British Midlandiga ja ühe KLMiga. Teenidusaegu ei vahetatud Air Interiga talvehooajal 1994/95; vaid üks vahetus tehti suvehooajal 1995 ja neli vahetust tehti talvehooajal 1995/96. Mis puutub lennuliinide vahetusse, siis märkis Prantsusmaa valitsus, et Pariisi ja Dresdeni vahelise liini võttis üle Lufthansa pärast seda, kui Air France sellest loobus, samas kui Jersey Air European võttis üle Pariisi ja Glasgow vahelise liini ning Crossair võttis üle Bordeaux' ja Genfi vahelise liini.
319. Seoses sellega tuleb lisada, et kasumlike liinide ja teenidusaegade võimalik üleminek Air France'ilt Air Interile mittekasumlike liinide ja teenidusaegade vastu oleks olnud vastuolus Air France'i enda poolt kavas seatud eesmärkidega ning need oleksid seadnud ohtu vaidlustatud otsuses sisalduvate tegevuse ja tulemuslikkusega seotud eesmärkide saavutamise. Komisjonil oli seega õigus leida, et vaidlustatud otsuse artikliga 2 kehtestatud kontrollimehhanism oli piisav, et selle ebatõenäolise stsenaariumiga toime tulla.
320. Mis puutub argumenti, et Air Inter sai vähemasti kaudselt kasu abist, ilma milleta oleks Air France olnud sunnitud paluma Air Interil anda oma rahaline panus Air France'i tegevuse ümberkorraldamisse, on oluline meeles pidada, et komisjonil oli oma ulatuslikku kaalutusõigust teostades õigus pidada põhjendatuks, et ümberkorraldatud Air France'i tuleks hoida samal tasemel kui kaht ülejäänud suuremat Euroopa lennuettevõtjat (vt punkti 209 eespool) ja et Air Inter kujutab endast Air France'i jaoks olulist strateegilist vara, mida ei saa seega võõrandada (vt punkte 214–216 eespool). Sellest tulenevalt oli komisjonil õigus leida, et Air France'i seisund nõrgeneks, kui ülalkirjeldatud valdusühingu loomise ja loa andmise asemel oleks nõutud, et Air Inter kaasaks oma kapitali või kataks ise oma võlad, et aidata kaasa Air France'i tegevuse ümberkorraldamise rahastamisele. Sellistel asjaoludel ei saa Air Interit kirjeldada kaudse abisaajana.

321. Argumendid, mis põhinevad loa tingimuse nr 1 täitmise kontrolli ebatõhususel või võimalusel, et Air France'il on võimalik selle täitmisest kõrvale hoida, ei mõjuta vaidlustatud otsuse tegelikku seaduslikkust, sest need on seotud üksnes otsuse vastuvõtmisele järgnenud ajaga või isegi perioodiga, mis järgnes Air France'i tegevuse ümberkorraldamisele (vt eespool punkti 292). Samal põhjusel tuleb jätta arvesse võtmata kõik hagejate ja neid toetavate menetlusse astujate viited Air France'i ja/või Air Interi käitumisele pärast vaidlustatud otsuse vastuvõtmist (vt eespool punkti 81).
322. Mis puutub Prantsuse maksuõigusega seotud kontrolliprobleemi, piisab, kui öelda, et sõltumatud nõustajad, kelle tegevus ei ole mingil moel piiritletud Prantsuse maksuõiguse põhimõtetega ja kelle ülesanne oli vaidlustatud otsuse artikli 2 kohaselt kontrollida, kas ümberkorraldamiskava viiakse ellu asjakohaselt ja kas abi heakskiitmiseks kehtestatud tingimusi täidetakse, võivad vabalt kontrollida, kas Air France'i ja Air Interi juriidiline ja finantsiline eraldatus on tõeline, kasutades selleks majanduslikke, finantsilisi ja raamatupidamisalaseid meetmeid, mida nad peavad sobivaks. Air France'i lennumeeskonna liikmete üleminekut Air Interile käsitleva 1992. aasta kokkuleppe elluviimine vaidlustatud otsusega kehtestatud loa tingimuste kehtivusajal peab ilmselgelt olema kooskõlas nimetatud tingimustega, eelkõige tingimusega nr 1, mille kohaselt peab Air France'i ja Air Interi vahel teenuseid osutama turuhindadega, sest selle tingimuse järgimise kontroll toimub vaidlustatud otsuse vastuvõtmisele järgnevas etapis.
323. Lõpetuseks piisab, kui nende argumentide osas, mille kohaselt võimaldas tingimus nr 1 abi maksta Air France'i tütarettevõtjatele, kellel puudub tegevuse ümberkorraldamise kohustus, osutada sellele, et abi heakskiitmise tingimus nr 6 nägi ette, et abi kasutaks üksnes Air France „äriühingu ümberkorraldamiseks”, keelates seega abist kasu saada tütarettevõtjatel, kelle tegevust ümber ei korraldatud. Mis puudutab Air Charterit, kelle suhtes kohaldati abi andmise tingimusi nr 12 ja 13, tuleb märkida, et Air France'i tellimuslendude valdkond oli vaidlustatud ümberkorraldamiskavaga hõlmatud (kava lk 22). Esimese Astme Kohus on seisukohal, et oma ulatusliku kaalutusõiguse teostamisel oli komisjonil õigus piirduda selle üldreegliga, mida toetas vaidlustatud otsuse artiklis 2 sätestatud kontrollimehhanism, ja leida, et üksikasjalikumad eeskirjad olid vajalikud üksnes nendes olulistest küsimustes, mis puudutasid Air France'i ennast, Air Interit ja Air Charterit.
324. Sellest tulenevalt tuleb loa tingimuse nr 1 vastu esitatud argumendid tagasi lükata.
- b) Loa tingimus nr 3
325. Selle tingimuse kohaselt pidid Prantsuse ametiasutused tagama, et „Air France jätkaks komisjonile 18. märtsil 1994. aastal teatavaks tehtud kava täielikku elluviimist, eelkõige selles osas, mis puudutab järgmisi ümberkorraldamiskava kestuse ajaks seatud tulemuslikkusega seotud eesmärgi, mida on väljendatud reisijakilomeetri ekvivalendiga töötaja kohta:
- 1994: 1 556 200 läbitud reisijakilomeetri ekvivalenti töötaja kohta,
 - 1995: 1 725 500 läbitud reisijakilomeetri ekvivalenti töötaja kohta,
 - 1996: 1 829 200 läbitud reisijakilomeetri ekvivalenti töötaja kohta.”

326. Tuleb lisada, et komisjon täpsustas, et läbitud reisijakilomeetri ekvivalent kui tõhususe näitaja väljendab läbitud reisijakilomeetreid ja läbitud tonnkilomeetreid (mis on ümber arvutatud, et neid saaks võrrelda kogutuluga reisija kohta, ja kus üks tonnkilomeeter võrdub 3,5 reisijakilomeetriga) töötaja kohta. See näitaja väljendab kogunõudlust lennuettevõtja teenuste järele nii reisijate kui ka kauba osas (vaidlustatud otsus, EÜT, lk 83).

Hagejate argumentide kokkuvõte

327. Hagejad on seisukohal, et läbitud reisijakilomeetri ekvivalent on ekslik mõõtühik. Lennuettevõtjate erineva olemuse tõttu on väga raske leida üks terviklik mõõtühik, milles oleks mõttekalt arvesse võetud kõiki tegevuse erinevusi. Seetõttu tuleks ideaalis lennunduse arvukate ärivaldkondade tulemuslikkuse mõõtmisel arvesse võtta väga paljusid näitajaid. Hagejate väitel rikkus komisjon seda põhireeglit, hinnates Air France'i tollast ja oodatavat tulemuslikkust vaid ühe mõõtühiku, s.t läbitud reisijakilomeetri ekvivalendi alusel, mida hagejate teada ei ole kunagi õhutranspordisektoris kasutatud.

328. Hagejad ütlevad, et nad mõõdavad tulemuslikkust tavaliselt läbitud tonnkilomeetri või läbitud reisijakilomeetri põhjal töötaja kohta neid kaht mõõtühikut kombineerimata. Selline mõõtühik nagu läbitud reisijakilomeetri ekvivalent, milles on ühendatud nii reisijakilomeetrid kui ka tonnkilomeetrid, kahekordistab hagejate sõnul reisijate tähtsust. Lisaks on tegemist mõõtühikuga, milles ühendatakse täiesti erinevad teenused, s.t kaubavedu ja reisijatevedu. Mida suurem on veetud kauba protsent, seda madalam on ühikuhind, eelkõige siis, kui lennuettevõtja käitab kaubalennukeid. Selle tulemusel näib kaupa vedav lennuettevõtja reisijaid vedava lennuettevõtjaga võrreldes erakordselt tõhus.

329. Lisaks – et läbitud reisijakilomeetri ekvivalendi puhul lihtsalt korrutatakse veetud reisijate arv (sh last, mis on arvestatud ümber reisijate arvuks) lennatud kilomeetrite arvuga, siis on lihtne võimalus suurendada seda näitajat nii, et käitatakse kaugliine ja tagatakse seega suurem läbitud kilomeetrite arv. Hagejate sõnul viitavad olemasolevad statistilised andmed sellele, et just seda Air France Atlandi-ülestel lendudel teebki – suurendab oma veomahtusid, vaatamata sellele, et teised lennuettevõtjad oma veomahtusid vähendavad. Lisaks ei anna kõnealune mõõtühik mingit teavet lennuettevõtjate tegevuse kasumlikkuse kohta, sest reisijate arvu korrutamine lennatud kilomeetrite arvuga ei viita mingil moel reisijateveost saadavale tulule ja selle kulule. Selle tulemusel oli Air France'il võimalik hagejate sõnul esitada rahuldavaid tulemusi lennatud kilomeetritega korrutatud reisijate arvu kohta, samas kui tulud olid sellest hoolimata katastroofilised.

330. Lõpetuseks väidavad hagejad, et isegi kui läbitud reisijakilomeetri ekvivalent oleks asjakohane mõõtühik, muudavad mitmed tegurid selle usaldusväärsuse küsitavaks. Esiteks viitas komisjon oma 3. juuni 1994. aasta teatise Air France'i tulemuslikkusele üksnes läbitud kilomeetritena. Seejärel mõõtis komisjon otsuses 94/662 (viidatud eespool punktis 145) Air France'i tulemuslikkust selliselt, et võttis üksnes aluseks töötajate arvu ühe lennuki kohta, veetavate reisijate arvu ühe töötaja kohta, läbitud kilomeetrite arvu ühe töötaja kohta ja läbitud reisijakilomeetrid ühe töötaja kohta. Kõigele lisaks puudub üksmeel selles, milline on kaubaveost ja reisijateveost saadava tulu n-ö õige suhe.

331. Hagejad juhivad tähelepanu ka sellele, et Air France'i tulemuslikkusnäitajates ei võeta arvesse teenuseid, mis on osutatud Air France'ile renditud meeskonnaga (s.t siis, kui Air France rendib õhusõiduki koos meeskonnaga) või allhankijate meeskonnaga. Nende väitel on „töötaja kohta” mõõdetav tulemuslikkus kunstlikult paisutatud, kui isikud, kes ei kuulu Air France'i töötajate hulka, osalevad tegelikult selle tulemuslikkuses. Air France rendib hetkel õhusõidukeid koos meeskonnaga mitmelt äriühingult. Töötaja kohta arvestatava läbitud reisijakilomeetri ekvivalendi künnised saab abi kolme osamakse tasumiseks täita pelgalt sellega, et renditakse rohkem õhusõidukeid koos meeskonnaga või kasutatakse allhankeid, sest komisjoni kehtestatud kohustused selliseid võimalusi ei hõlma. Seoses sellega ütlevad hagejad, et Air France rentis lennuettevõtjalt TAT õhusõiduki ja kogu meeskonna, mitte üksnes lennumeeskonna liikmed. Nende sõnul on Air France rentinud õhusõidukeid ja meeskondi ka Air Littoralilt ja Brit'Airilt ning jätkab sellist tegevust.
332. Hagejad väidavad lõpetuseks, et tingimusega nr 3 kehtestatud tulemuslikkusega seotud eesmärgid olid liiga väikesed, võrreldes teiste lennuettevõtjate poolt juba saavutatud tulemuslikkusega. Seoses sellega kritiseerivad nad komisjoni seepärast, et see võrdles pelgalt Air France'i tulemuslikkust näitajaga, mille seitse Euroopa lennuettevõtjat pidid prognooside kohaselt 1996. aastal saavutama (vaidlustatud otsus, EÜT, lk 83). Nende lennuettevõtjate hulka kuulusid ka Alitalia ja Iberia, mis on suurtes raskustes ja mille tulevik on ebakindel. Komisjon lisas nende seitsme lennuettevõtja hulka ka kaks äriühingut – SASi ja Swissairi –, kes teevad lende keskmiselt palju lühematel liinidel kui Air France ja kelle tulemuslikkus näib seega ebatavaliselt väike. Hagejate sõnul on asjakohane vaid võrdlus nende äriühingutega, mille tegevus ja lennukaugused on sarnased Air France'i omadega. Selleks, et mõõta Air France'i tõhusust õhustranspordisektoris, oluaks mõistlikum võrrelda äriühingu eeldatavat tulemuslikkust selliste heal järjel olevate lennuettevõtjatega nagu KLM, British Airways, SAS ja Lufthansa. Igal juhul oli selline võrdlus paratamatult ligikaudne, sest komisjonil ei saanud olla täpset ettekujutust, milliseid pidevaid ümberkorraldusi kõnealused kontserni kuuluvad äriühingud rakendavad.
333. Komisjon, Prantsuse Vabariik ja Air France väidavad, et esitatud argumendid on põhjendamatud.
- Esimese Astme Kohtu hinnang
334. Tingimuses nr 3 ei piiratud sellega, et nõuda läbitud reisijakilomeetrite ekvivalendis töötaja kohta väljendatud tulemuslikkusega seotud eesmärkide saavutamist, vaid nõuti Prantsuse ametiasutustelt, et nad jätkaksid ümberkorraldamiskava elluviimist; eesmärgid läbitud reisijakilomeetri ekvivalendina olid märgitud vaid ühe konkreetse näitena. Samuti on vaidlustatud otsuse artikli 2 alusel abi teise ja kolmanda osamakse tegemise tingimuseks muu hulgas ettevõtja kava tegelik elluviimine ja planeeritud tulemuste saavutamine „(eelkõige mis puudutab kasumi ja tasuvuse suhet, mis on väljendatud reisijakilomeetri ekvivalendina töötaja kohta [...])”. Sellest tuleneb, et Air France'i üldise tulemuslikkuse parandamist ei mõõdetud üksnes läbitud reisijakilomeetri ekvivalendiga, vaid seda hinnati ka teiste ümberkorraldamiskavas viidatud tulemuslikkuse parandamise eesmärkide valguses, eelkõige nende eesmärkidenä, mis puudutavad töötajate ja

investeeringute vähendamist, kokkuhoidu hangetelt, töötaja paremat kasutamist ja palkade külmutamist.

335. Kui läbitud reisijakilomeetri ekvivalent töötaja kohta on mõõtühikuna paigutatud õigetes proportsioonidesse, on seda võimalik vaadelda kui materiaalse tulemuslikkuse näitajat, millesse on hõlmatud nii veetud reisijad kui ka kaup, võttes ümberarvestuskoefitsiendi 3,5 abil arvesse majanduslikku tegelikkust, milles ühe kaubatonni veokulud ja veoks vajalik töötajate arv on märkimisväärselt väiksemad kui reisijateveol, kus olukord on nendest kahest transpordivormist saadava tulu osas vastupidine. Sellise mõõtühiku puhul ei arvestata reisijate osakaalu kahekordselt, vaid selle abil on võimalik teha kindlaks, kas äriühing veab sama töötajate arvuga varasemast rohkem reisijaid ja kaupa üldiselt samade vahemaade puhul või kas ta veab sama arvu reisijaid ja kaupa väiksema töötajate arvuga, suurendades seega oma n-ö materiaalselt tulemuslikkust.
336. Väidetavalt, nagu ka komisjon ise Esimese Astme Kohtus tunnistas, ei ole läbitud reisijakilomeetri ekvivalent kõikide asjaolude korral eksimatu kriteerium. Seega on võimalik, et ümberarvestuskoefitsient 3,5 võis Air France'i ümberkorraldamise ajal varieeruda. Samas on siiski ka õige, et läbitud reisijakilomeetri ekvivalent sobib eriti hästi selleks, et mõõta tulemuslikkust sellise äriühingu puhul nagu Air France, kelle moodustab kaubavedu olulise osa õhustransporditegevusest, moodustades kuni 40% selle kogutäituvusest. Lisaks on tegemist mõõtühikuga, mida Air France on traditsiooniliselt kasutanud alates 1978. aastast. Nendel asjaoludel oli komisjonil õigus hõlmata läbitud reisijakilomeetri ekvivalent teiste äriühingu tulemuslikkuse seisukohast asjakohaste tegurite hulka, et mõõta Air France'i tulemuslikkuse paranemist.
337. Seda järeldust ei muuda kehtetuks ükski hagejate või neid toetavate menetlusse astujate tõstatatud aspekt.
338. Mis puutub väitesse komisjoni ebajärjepidevuse kohta, mille kohaselt ei kajastu läbitud reisijakilomeetri ekvivalent otsuses 94/662 (viidatud eespool punktis 145), mis võeti vastu samal päeval kui käesoleval juhul käsitletav otsus, piisab, kui märkida, et otsuses 94/662 järeldati erinevalt vaidlustatud otsusest, et Air France'ile varasemal ajavahemikul antud abi ei olnud kokkusobiv asutamislepingu artikli 92 lõike 1 tähenduses, ja selles keelduti kohaldamast asutamislepingu artikli 92 lõiget 3 Air France'i nõuetekohase ümberkorraldamiskava puudumise tõttu. Neil asjaoludel ei olnud selle otsuse puhul mingit vajadust kehtestada läbitud reisijakilomeetri ekvivalendina väljendatud tulemuslikkusega seotud eesmärged, mida Air France pidi saavutama.
339. Mis puutub võimalusse, et läbitud reisijakilomeetri ekvivalendi näitajat on võib-olla kunstlikult paisutatud lennatud kilomeetrite arvu suurendamisega, on komisjon väga õigesti märkinud, et Air France'i puhul oleks olnud ebaloogiline hoida pelgalt suurema arvu lennukilomeetrite läbimiseks õhusõidukeid töös ebapiisava täituvusega ja seega seada ohtu oma ümberkorraldamiskava üldine edu, olles vastavalt vaidlustatud otsuse artiklile 2 komisjoni ja sõltumatute nõustajate järelevalve all. Lisaks on hagejatest äriühingute poolt tulemuslikkuse mõõtmiseks kasutatud näitajate puhul, s.t läbitud

tonnkilomeeter ja läbitud reisijakilomeeter, olemas samasugune manipuleerimisvõimalus, sest need korrutatakse samuti lennatud kilomeetrite arvuga.

340. Sama kehtib väite puhul, mis käsitleb õhusõiduki rentimist koos meeskonnaga. Kuigi on tõsi, et õhusõiduki rentimine koos meeskonnaga võimaldab parandada läbitud reisijakilomeetri ekvivalenti töötaja kohta sellega, et asjaomane õhusõiduk aitab suurendada nimetatud ekvivalenti, ilma et äriühingu enda meeskonda oleks selle suhte nimetajas arvesse võetud, eksisteerib sellise moonutuse võimalus kasutatud mõõtühikust olenemata, juhul kui see on seotud töötajate arvuga (läbitud kilomeetrite arv ühe töötaja kohta, läbitud tonnkilomeetrid, läbitud reisijakilomeetrid) ja seega ei ole see iseloomulik üksnes läbitud reisijakilomeetri ekvivalentile. Lisaks on õhusõiduki rentimine koos meeskonnaga õhutranspordisektoris tavaline ja Air France'i olukord ei erine selles osas olemuslikult teiste Euroopa lennuettevõtjate omast. Lõpetuseks – kui Air France oleks tõepoolest kasutanud korduvalt õhusõidukite rentimist koos meeskonnaga, oleks ta komisjoni ja sõltumatute nõustajate järelevalve all olles seadnud ohtu oma ümberkorraldamiskava elluviimise, milles oli konkreetselt ette nähtud töötajate arvu vähendamine, sõidukipargi ja meeskondade parem rakendamine ning kulude kärpimine. Järelikult oli komisjonil õigus seoses sellega õhusõidukite rentimist koos meeskonnaga mitte arvesse võtta.
341. Mis puutub Air France'i tulemuslikkuse võrdlemiseks välja valitud seitsme lennuettevõtja valiku kohta esitatud väitesse, on Esimese Astme Kohus seisukohal, et komisjonil oli õigus tugineda oma võrdluses suhteliselt paljudele lennuettevõtjatele, et saavutada lennundussektori võimalikult tõene ja esinduslik keskmine tulemus. Sellise valiku tegemisel ei olnud komisjon kohustatud valima üksnes kõige tõhusamalt tegutsevaid või kaugliinivedudele spetsialiseerunud äriühinguid, vaid võis võrdlevas analüüsis hõlmata ka teisi äriühinguid, näiteks Alitalia, Iberia, SAS ja Swissair, põhjendades seda seisukohaga, et sellise lähenemisviisiga võeti arvesse õhutranspordisektori kui terviku keerukust. Sellest tulenevalt ei ole seitsme lennuettevõtja valikus kindlaks tehtud ilmset hindamisviga.
342. Sama kehtib väite suhtes, mille kohaselt olid tingimusega nr 3 kehtestatud tulemuslikkusega seotud eesmärgid liiga leebed. Tegemist on pelgalt väitega, mille kohta ei ole esitatud mingeid konkreetseid fakte, mis võiksid aidata teha kindlaks, et komisjoni tegi selles osas ilmse vea. Nendel asjaoludel oli komisjonil õigus piirduda selle väite ümberlükkamisega, kinnitades, et tema arvates olid tulemuslikkusega seotud eesmärgid mõistlikud, piisavad ja saavutatavad.
343. Sellest tulenevalt ei saa loa tingimuse nr 3 vastu esitatud argumente pidada põhjendatuks.
- c) Loa tingimus nr 6
344. Selle tingimuse kohaselt peavad Prantsuse ametiasutused tagama, et „kava elluviimise ajal kasutab Air France abi üksnes äriühingu ümberkorraldamiseks, mitte teistes lennuettevõtjates uute osaluste omandamiseks”.

Hagejate argumentide kokkuvõte

345. Hagejate hinnangul on see tingimus olemuslikult ekslik, sest abi oleks kasutatud peamiselt Air France'i tegevuse toetamiseks. Selle tingimuse kohaldamisala piiras ka Air France'i tõlgendus. Nimelt arvas Air France, et teistes lennuettevõtjates osaluse omandamise keeld ei kehtinud enne vaidlustatud otsuse vastuvõtmist juba kokku lepitud osaluste eest tasumise suhtes ega teistes lennuettevõtjates, näiteks Sabenas juba omatava osaluse suurendamise suhtes. Air France arvas samuti, et asutamislepingu artikli 92 lõike 3 punkti c kohane nõue, et abi tuleb kasutada üksnes abisaaja tegevuse ümberkorraldamiseks, tähendas iseenesest seda, et abisaajal takistatakse aktsiate omandamist lennuettevõtjates. Teistes lennuettevõtjates aktsiate omandamist ei saa kuidagi pidada ümberkorraldamismeetmeks.
346. Komisjon väidab, et need argumendid on põhjendamatud.
- Esimese Astme Kohtu hinnang
347. Nagu komisjon on Esimese Astme Kohtus rõhutanud, keelas selle tingimuse sõnastus abi kasutamise nii uute osaluste omandamiseks kui ka olemasolevate osaluste suurendamiseks. Seoses argumendiga, mis puudutab nii äritegevuse kui ka Sabena aktsiakapitali osaluse eest tasutava ostuhinna viimase osamakse ebaseaduslikku rahastamist, piisab, kui meenutada, et selle kohta esitatud väited on juba tagasi lükatud (vt punkte 137–141 ja 223 eespool).
348. Viimasena – mis puutub tingimuse nr 6 väidetavasse tarbetusse olemusse, tuleb märkida, et isegi eeldusel, et keeld kasutada abi osaluse omandamiseks sisaldub juba asutamislepingu artikli 92 lõike 3 punktis c, peitub selle tingimuse kasulikkus selles, et see võimaldab komisjonil asutamislepingu artikli 93 lõike 2 teise lõigu alusel anda asja otse Euroopa Kohtusse, ilma et ta peaks enne algatama menetluse artikli 93 lõike 2 esimese lõigu või artikli 169 alusel (vt eespool punktis 290 viidatud kohtuotsust *British Aerospace ja Rover vs. komisjon*, punkt 11). Lisaks ei piiranud tingimus nr 6 mitte ainult ettevõtjates osaluse omandamist, vaid nägi ette ka seda, et abi kasutataks üksnes Air France'i ümberkorraldamiseks.
349. Sellest tulenevalt tuleb loa tingimuse nr 6 vastu esitatud argumendid tagasi lükata.
- d) Loa tingimus nr 7
350. Selle tingimuse kohaselt pidid Prantsuse ametiasutused tagama, et „kavaga hõlmatud ajavahemikul ei suurenda Compagnie Nationale Air France oma sõidukipargis olevate õhusõidukite arvu üle 146”.
351. Hagejate väitel tegi komisjon vea, kui pidas seda tingimust tõhusaks. Nimelt ei hõlmanud see tingimus õhusõidukite rentimist koos meeskonnaga, mis läbi oli Air France'il võimalik tõhusalt oma käsutuses olevate õhusõidukite arvu suurendada. Samuti ei võtnud komisjon arvesse tõsiasja, et Air France sai jätkata uute õhusõidukite tellimist ja oma sõidukipargi laiendamist Air Interi kaudu, seda mitte üksnes seetõttu, et viimase kuulumine Air France'i kontserni tähendas kahe äriühingu majandushuvides esinevat märkimisväärset ühisosa, vaid ka seetõttu, et nende kahe äriühingu liitmine oli kavandatud 1997. aasta algusesse. Kõik Air Interi tellitud ja saadud uued õhusõidukid pidi seega 1997. aastal üle minema Air France'ile. Lisaks ei takistanud mitte miski

Air France'i rahastamast uute õhusõidukite soetamist Air Interi jaoks. Hagejate sõnul oli Air France'i kontserni strateegia muuta Air Inter Euroopa lennuettevõtjaks. Seoses sellega anti varem Air France'i käitatud konkreetsete liinide käitamine üle Air Interile. Selline mehhanism tähendas tegelikult seda, et Air France'il oli võimalik suurendada oma sõidukiparki üle 146 sõiduki piiri, kasutades selleks samasse kontserni kuuluva äriühingu õhusõidukiparki, mille laiendamine ei olnud mingite tingimustega piiratud.

352. Komisjon väidab, et need argumendid on põhjendamatud.

Esimese Astme Kohtu hinnang

353. Mis puutub võimalusse rentida õhusõidukeid koos meeskonnaga, siis nagu ka komisjon on Esimese Astme Kohtus märkinud, kohaldatakse tingimust nr 7 ka koos meeskonnaga renditud õhusõidukite suhtes. Kehtestades Air France'i kasutatavasse sõidukiparki kuuluvate õhusõidukite arvule piiri, ei hõlmanud see tingimus mitte ainult Air France'i enda õhusõidukeid, vaid ka neid, mida mõni teine äriühing võis Air France'ile käitamiseks kasutusse anda. Lisaks tuleb seda tingimust vaadelda koos Air France'i ümberkorraldamiskavaga, mis nägi ette, et vaidlustatud otsuse artikli 2 kohaselt komisjoni ja sõltumatute nõustajate järelevalve all tuleb pakutavate istekohtade arvu 1993. aastaga võrreldes veidi vähendada (vaidlustatud otsus, EÜT, lk 75).

354. Mis puutub viidetes Air Interi kohta, piisab, kui meenutada, et Air France'i ümberkorraldamise ajal tuli Air Interit käsitada sõltumatu äriühinguna, et nende kahe äriühingu vahelisi ärisuhteid reguleeris loa tingimus nr 1, et Air France'ile kehtestatud tingimustest kõrvalehoidmine Air Interi vahenditega – kuigi see võis tuua kaasa makstud abi tagasinõudmise komisjoni poolt – on vaidlustatud otsuse seaduslikkuse seisukohast ebaoluline, ja et Air Interi võimalik liitumine Air France'iga puudutas Air Interit samamoodi, kui see oleks puudutanud ükskõik millist Air France'ist sõltumatut lennuettevõtjat (vt punkte 292 ja 313–315 eespool).

355. Seega tuleb loa tingimuse nr 7 vastu esitatud argumendid tagasi lükata.

e) Loa tingimus nr 8

356. See tingimus nägi ette, et Prantsuse ametiasutused „ei suurenda kavaga hõlmatud ajavahemikul Compagnie Nationale Air France'i teenusepakkumise mahtu üle 1993. aastal saavutatud taseme [...] liinidel [...] Pariisi ja kõikide Euroopa Majanduspiirkonna sihtkohtade vahel (7 045 000 000 läbitud kilomeetrit) [ning] maakondade lennujaamade ja kõikide Euroopa Majanduspiirkonna sihtkohtade vahel (1 413 400 000 läbitud kilomeetrit). Teenusepakkumist võib suurendada 2,7% aastas, juhul kui iga vastava turu kasvumäär ei ole väiksem. Kui aga nende turgude aastane kasvumäär ületab 5%, võib teenusepakkumist suurendada kehtestatud 2,7% määrast rohkem, 5% ületava määra võrra.”

Hagejate argumentide kokkuvõte

357. Hageja kohtuasjas T-394/94 väidab, et komisjon tegi ilmse hindamisvea, järeldades vaidlustatud otsuses, et Euroopa õhustranspordisektor ei kannatanud struktuurilisest ülevõimsusest tingitud kriisi all. Nõnda järeldades ei võtnud komisjon ilmselgelt arvesse tõsiasja, et turul oli ja on ülevõimsus – hoolimata sellest, et nn tarkade komitee seda oma

1994. aasta jaanuaris komisjoni enda palvel koostatud aruandes Euroopa tsiviillennunduse kohta sõnaselgelt kinnitas. Eelkõige leidis nimetatud komitee, et ülevõimsus oli osaliselt tingitud antud riigiabist. Komisjoni väide, et ülevõimsus on pelgalt „ajutine nähtus”, on seetõttu vastuolus komisjoni enda allikatega.

358. Hagejad on seisukohal, et sektoris, kus valitseb ülevõimsus, tuleb riigiabi saamist tasakaalustada abisaaja võimsuse vähendamisega, isegi siis, kui turg on tõusuteel. Selline kohustus kehtib ka siis, kui ülevõimsus on vaid ajutine nähtus. Hagejad kohtuasjas T-371/94 leiavad, et n-ö tasakaalustamise õigustuse mõiste on keskne paljudes komisjoni otsustes, sh nendes, mis käsitlevad autotootjatele antavat riigiabi alates 1980ndatest, ajast, mil autotööstus kannatas ülevõimsuse all, kuid samas kasvas märkimisväärselt (vt muu hulgas komisjoni 31. mai 1989. aasta otsust 89/661/EMÜ, mis käsitleb Itaalia valitsuse poolt Alfa Romeole antavat abi; EÜT 1989, L 394, lk 9). Hagejad lisavad, et tasakaalustamise õigustust ei saa vältida pelgalt turu kasvamise kaalutlusel, sest ülevõimsuse kordumise ohtu ei saa kunagi välistada. Taani Kuningriik on seisukohal, et võrdlus Sabena, TAP, Aer Linguse ja Olympic Airwaysi otsustega (viidatud eespool punktides 55 ja 174) näitab ilmekalt, et nendel teistel juhtumitel tõi riigiabi saamine abisaajatele kaasa võimsuse vähendamise kohustuse.
359. Hagejate väitel tegi komisjon vea ka väites, et õhutranspordisektoris võib ülevõimsus 1995. aastaks kaduda, tuginedes IATA esitatud statistilistele andmetele, milles prognoositi liikluse kasvu 6% aastas. IATA statistilised andmed on ebausaldusväärsed ja selle prognoosid sageli väärad. Lisaks ei saa liikluse kasvu vaadelda eraldi teguritest, mis seda põhjustavad. Õhutransporditurul on liikluse praegune kasv saavutatud suuresti hindade alandamisega ja seega ka langetades tulu allapoole sellest, mis on mitme lennuettevõtja püsijäämiseks vajalik.
360. Hagejad väidavad, et Air France'il oli võimalik kasutada Air Interit selleks, et suurendada ilma piiranguteta oma võimsust ja turuosa kuni enda ja Air Interi liitumiseni 1997. aastal. Seoses sellega märgivad nad, et kui riigisiseste liinide suurem käitamine Air France'i poolt oli ebatõenäoline, oli see tingitud tema strateegilisest kavast, mille kohaselt läksid riigisisene võrgustik ja teatud Euroopa liinid üle Air Interile.
361. Hagejad juhivad tähelepanu sellele, et võimsuse piiranguid kohaldati üksnes Prantsusmaa ja EMPs asuvate sihtkohtade (v.a Prantsusmaa) vahelistel liinidel. Kui Pariisi (CDG) ja Nice'i vaheline liin välja arvata, käitab Air France praegu EMPs üksnes Prantsusmaa ja teiste EMP riikide vahelisi liine. Alates nõukogu 23. juuli 1992. aasta määruse nr 2408/92 (ühenduse lennuettevõtjate juurdepääsu kohta ühendusesisestele lennuliinidele; EÜT 1992, L 240, lk 8, ELT eriväljaanne 07/01, lk 420) jõustumisest on EMP lennuettevõtjatel olnud vabadus käitada kõiki kaht EMP liikmesriiki ühendavaid liine ja osutada piiratud määral kabotaažiteenust kõikides liikmesriikides, v.a nende enda oma. Hagejate väitel ei kohaldatud Air France'i suhtes selle tulemusel mitte mingeid piiranguid võimsuses, millega ta tohtis tegutseda kaht EMP liikmesriiki (v.a Prantsusmaa) ühendaval liinil ja riigisisestel liinidel EMP liikmesriigis (v.a Prantsusmaa).
362. Hagejatele näib, et tingimuse nr 8 eesmärk ei ole hõlmata Air France'i poolt Prantsusmaal tervikuna pakutavat veomahtu. Veomahu piirangud olid pealegi

vähetähtsad, sest võrdlusaastaks oleval 1993. aastal oli Air France'i pakutav veomaht tipus. Lisaks kehtis see tingimus üksnes reisiliikluse kohta. Komisjon ei selgitanud, miks ei piiratud Air France'i veomahtu lastilendudel. Lõpetuseks ei oleks veomahu suurenemist puudutav kohustus takistanud Air France'il tugineda veomahtude suurendamiseks õhusõidukite rentimisele koos meeskonnaga.

363. Hagejad väidavad samuti, et komisjon tegi ilmse hindamisvea, kui sidus Air France'i veomahu piiramise selle turuosa kahanemisega EMPs. Komisjon teatas vaidlustatud otsuses, et Air France'i teenusepakkumise piiramine nii, et see oleks turu kasvust väiksem, tooks kaasa „Air France'i turu vähenemise EMPs”, mis oleks tema konkurentide huvides (vaidlustatud otsus, EÜT, lk 87). Hagejate sõnul oli Air France'il isegi olukorras, kus tema veomahu suurenemise määra suhtes kohaldati maksimaalselt 2,3% piirangut (s.t 5% miinus 2,7%), võimalik säilitada oma turuosa, suurendades selleks oma täituvust pisut üle 1% võrra. Sellelesamale ilmsele hindamisveale viitab ka Ühendkuningriik, lisades, et kuna täituvus suureneb 3,8% (vaidlustatud otsus, EÜT, lk 87) ja veomahu lubatud kasv on 2,7%, kasvab Air France'i reisijate arv prognooside kohaselt 6,6% (s.t $1,038 \times 1,027 = 1,066$) ehk prognoositavast 5,5-protsendilisest aastasest turukasvust rohkem (vaidlustatud otsus, EÜT, lk 77).
364. Komisjon, Prantsuse Vabariik ja Air France väidavad, et need argumendid on põhjendamatud.

Esimese Astme Kohtu hinnang

365. Märkides vaidlustatud otsuses, et struktuuriline ülevõimsus ei mõjuta Euroopa tsiviillennundussektorit seetõttu, et valitsev ülevõimsus on tõenäoliselt vaid ajutine nähtus, tugines komisjon põhiliselt IATA statistilistele andmetele, mis pärinesid 1993. aastast ja milles prognoositi õhutranspordi kasvu 6% aastas (vaidlustatud otsus, EÜT, lk 82). IATA on mainekas rahvusvaheline organisatsioon, mis hõlmab peaaegu kõiki lennuettevõtjaid ja mis avaldab regulaarselt selle kutseala jaoks vajalikke liiklusprognoose. Tegemata ühtegi ilmset hindamisviga, oli komisjonil seega õigus tugineda selle asutuse avaldatud näitajatele, järeldades, et struktuurilist ülevõimsust ei eksisteeri.
366. See käsitlus ei lähe vastuollu nn tarkade komitee aruandega, mis, olenemata sellest, et selles soovitati üldjoontes kaaluda veomahu vähendamist, ei väljendanud seisukohta selle suhtes, kas valitsev ülevõimsus oli struktuuriline või ajutine (kohtuasjas T-394/94 esitatud hagi lisa 13, lk 18 ja 22). Veelgi enam, nagu Air France Esimese Astme Kohtus märkis – ja seda ei ole vaidlustatud –, on õhutranspordis toimunud muutused komisjoni analüüsi kinnitanud, sest ülevõimsus on vahepeal taandunud.
367. Sellest tulenevalt võimaldas seisukoht, et struktuurilist ülevõimsust ei eksisteerinud, komisjonil järeldada, et lennunduse olukord ei tinginud vajadust teha veomahtude üldisi kärpeid (vaidlustatud otsus, EÜT, lk 82). Sellest omakorda järeldub, et komisjon ei teinud ilmset hindamisviga, kui jättis Air France'i või Air Charteri veomahtude piirangud kehtestamata. Seega järeldub sellest, et komisjon ei olnud veovõimsuse osas kohustatud analüüsima neid lennuliine, millel Air France ja selle tütarettevõtjad konkureerisid teiste Euroopa lennuettevõtjatega, vaid võis põhjendatult piirduda Air France'i laienemisele

piirangute kehtestamisega, tingimusel, et need piirangud ei sea ohtu äriühingu väljavaateid taastada oma finantsiline elujõud ja konkurentsivõime. Need kaalutlused kehtivad ka kaubaveosektoris, mis nagu eespool (punktis 336) kinnitatud, on Air France'i jaoks oluline tegevusala.

368. Võttes arvesse Air France'i erilist kohta Euroopa kolme suurema lennuettevõtja hulgas, ei ole viited teiste ja palju väiksemate lennuettevõtjate, nt Aer Linguse, TAP, Sabena või Olympic Airwaysi veomahu kärbetaele asjakohased. Sama kehtib viidete kohta 1980. aastate mootorsõidukiturule, sest ei ole esitatud mingeid tõendeid sellel turul toimunu asjakohasuse kohta tsiviillennundussektori analüüsimiseks aastatel 1992–1994 ja selle väljavaadete kohta keskmise pikkusega ajavahemikul (1994–1997). Mis puutub ohtu, et Air Interit võidakse kasutada Air France'i veomahu suurendamiseks, piisab, kui meenutada, et Air France'i tegevuse ümberkorraldamise ajal tuli neid kaht äriühingut käsitada üksteisest sõltumatutena. Mis puutub aga õhusõidukite rentimisse koos meeskonnaga, siis selles osas on komisjon Esimese Astme Kohtus märkinud, et kõiki meeskonnaga renditud õhusõidukeid võetakse tingimuse nr 8 kohaldamisel arvesse Air France'i lendudena. Hagejad võtsid selle väite teadmiseks, kuid ei vaidlustanud seda.
369. Mis puutub väitesse, et tingimus nr 8 oli liiga piiratud, siis tuleb tunnistada, et see hõlmas üksnes Prantsusmaa ja teiste EMP riikide vahelisi liine ega piiranud seega Air France'i teenusepakkumist liinidel kahe EMP riigi vahel (v.a Prantsusmaa), liinidel ühe EMP riigi piires (v.a Prantsusmaa) või Prantsusmaa-sisestel liinidel. Kuigi komisjon piirdus hinnangus Prantsusmaa ja EMP võrgustikuga, ei ületanud ta siiski oma ulatusliku kaalutusõiguse piire.
370. Komisjonil oli õigus mitte võtta arvesse Prantsusmaa-sisest turgu põhjendusel, et Air France käitas vaid ühte riigisisest liini; nimelt oli Prantsusmaa-sisene lennuettevõtja siis ja ka keskpikas perspektiivis Air Inter ning Prantsusmaa-siseste liinide väljajätmisel oleks seega olnud vaid väheoluline majanduslik mõju. Sama kehtib liinide kohta kõikides EMP riikides (v.a Prantsusmaa), sest määruse nr 2408/92 artikli 3 lõikega 2 ja EMP lepingu XIII lisa (Transport – Artiklis 47 sätestatud loetelu) VI peatüki punktiga 64.A (EÜT 1994, L 1, lk 422) (muudetud EMP Ühiskomitee otsusega nr 7/94, millega muudeti EMP lepingu protokoll nr 47 ja teatavaid lisasid, EÜT 1994, L 160, lk 1, leheküljel 87) ei nõutud EMP liikmesriikidelt kabotaažiõiguste andmist enne Air France'i ümberkorraldamisperioodi lõppu. Sellest tulenevalt võis selliste liinide käitamist pidada erandlikuks ja majanduslikult ebaoluliseks. See kaalutus on samavõrd asjakohane kahe EMP riigi (v.a Prantsusmaa) vaheliste liinide käitamise puhul, sest komisjonil oli õigus mitte võtta arvesse sellise tegevuse majanduslikku tähtsust, millel puudub igasugune seos Air France'i keskusega Pariisis.
371. Mis puutub väitesse, et komisjon ei hinnanud Air France'i veomahu piiramise mõju äriühingu turuosa muutumisele, tuleb tõdeda, et vaidlustatud otsuses sisalduv fraas „Air France'i teenusepakkumise piiramisega nii, et see on turu kasvust väiksem, väheneb äriühingu turg Euroopa Majanduspiirkonnas ja see oleks tema konkurentide huvides” (vaidlustatud otsus, EÜT, lk 87) võib näida ekslik, sest ettevõtja turuosa ei sõltu üksnes selle veomahust, vaid ka selle rakendamise määrast. Tuleks siiski meeles pidada, et Air France'i teenusepakkumine, s.t selle veomaht oli tingimuses nr 8 väljendatud

olemasolevate istekohtade arvuna. Täpsustades, et äriühingu teenusepakkumist tuli piirata prognoositud turukasvuga, püüdis komisjon seega piirata üksnes Air France'i väljavaateid saada osa turukasvust – teisisõnu soovis komisjon piirata Air France'i võimalikku turuosa väljendatuna olemasolevate istekohtade arvuna. Komisjon on Esimese Astme Kohtus selgelt öelnud, et Air France'i suhtes kehtestatud teenusepakkumise piirangute eesmärk ei olnud mingilgi moel takistada sellel äriühingul viia ellu oma ümberkorraldamiskava, mis nägi ette tulemuslikkuse kasvu; seda seetõttu, et nii tulemuslikkust kui ka tõhusat turuosa on võimalik suurendada täituvuse parandamisega. Vaadeldes vaidlustatud fraasi Air France'i ümberkorraldamise eesmärkide raamistikus, ei ilmne selles mingit komisjoni ilmset viga.

372. Mis puhtub aga väitesse, et komisjon andis Air France'ile võimaluse ületada prognoositud liikluskasvu (5,5%), piisab, kui märkida, et komisjon on selles osas öelnud – ja seda ei ole vaidlustatud –, et Air France'i täituvuse prognoositud 3,8% kasv oli seotud kolme aasta pikkuse ümberkorraldamisperioodiga ning tegemist ei olnud aastamääraga, mis on ligikaudu 1,2%. Kasutades Ühendkuningriigi väljapakutud arvutusmeetodit, oleks Air France'i reisijate arv seega pidanud kasvama 3,9% ($1,012 \times 1,027 = 1,039$), s.t näitajani, mis jääb prognoositud aastakasvust (5%) väiksemaks.
373. Sellest tulenevalt tuleb loa tingimuse nr 8 vastu esitatud argumendid tagasi lükata.
- f) Loa tingimus nr 9
374. Selle tingimuse kohaselt pidid Prantsuse ametiasutused „tagama, et kavaga hõlmatud ajavahemikul ei kohalda Air France madalamaid tariife kui need, mida konkurendid kohaldavad, samaväärsete teenuste pakkumisel EMPs käitavatel liinidel”.
- Hagejate argumentide kokkuvõte
375. Hagejad leiavad, et Air France'i hinnakujundusvabadusele kehtestatud piirang oli ebatõhus. Selle tingimuse sõnastus viitab, et see kehtis ainult Air France'i olemasolevate liinide suhtes, s.t nende suhtes, mida Air France käitas sel ajal Pariisist ja Prantsusmaa maakondadest teistesse EMP sihtkohtadesse ja vastupidi. Hagejad väidavad, et Air France pakub täielikku soodushindade komplekti. Võttes arvesse tõsiasja, et need soodushinnad kehtisid juba vaidlustatud otsuse vastuvõtmise ajal, on väide, et see tingimus neid ei hõlmanud, vaieldav. Vaidlustatud otsuse vastuvõtmisest peale on Air France endiselt selliseid soodushindu pakkunud. Igal juhul on selge, et lennuettevõtjad ei kohanda oma keskmisi hindu mitte niivõrd piletihinna suurendamise või kahandamise teel, vaid reguleerides reisijate juurdepääsu eri hinnakategooriatele. Air France sai seega hindu alla lüüa sellega, et eraldas rohkem istekohti selliste soodushindade jaoks. Lisaks väidavad hagejad, et paljudel juhtudel on kolmandal isikul keeruline teada, milliseid tariife konkurent kohaldab, sest neid hoitakse saladuses. Lennuettevõtjate poolt samal liinil pakutavad tooted on samuti väga erinevad ja väga raskesti võrreldavad – seega on enamikul juhtudel keeruline kindlaks teha, kas mingi tariif on teisest madalam või mitte.
376. Hagejad väidavad lisaks, et Air France'i ei takistatud konkreetsetele liinidele täiendava veomahu suunamise teel hinda langetamast, tingimusel, et teistel liinidel vähendatakse

veomahtu. Viimasena tuleb märkida, et käsitletav tingimus ei hõlmanud Air France'i poolset toodete või teenuste hinnakujundust teistes õhustranspordiga seotud valdkondades, nagu näiteks õhusõidukite tehnohoolduses. Samuti puudub selgus selles, kas väljend „Euroopa Majanduspiirkonnas käitavatel liinidel”, hõlmab tellimuslendude osutamist Air Charteri poolt.

377. Maerski äriühingud lisavad, et tingimuse nr 9 ebatäpsuse tõttu oli Air France'il võimalik kasutada abi selleks, et tulla turule kallimate teenustega, mida pakuti „võrdväärse pakkumise” vormis, ning neid teenuseid subsideerida. Air France'i hiljutine teade kaugliinilennuteenuste uuendamisest 500 miljoni Prantsuse frangi abil on selle tüüpiline näide. Selle tulemusel peavad Air France'i konkurendid, kes ei saa riigiabi, reageerima kas teenuse taseme tõstmise või hindade alandamisega. Ka Rootsi Kuningriik osutab mõistete „hindu dikteeriv tegevus” ja „samaväärne pakkumine” väga laiale tähendusele, mis toob kaasa õiguskindlusetuse. Rootsi Kuningriigi sõnul ei sobi need terminid selleks, et takistada Air France'il pakkuda rohkem soodushindu seoses veovõimsuse kasvuga teatud liinidel.
378. Komisjon väidab, et need argumendid on põhjendamatud.
- Esimese Astme Kohtu hinnang
379. Kõigepealt tuleb märkida, et mitte miski tingimuse nr 9 sõnastuses ei õigusta tõlgendust, mille kohaselt kohaldatakse seda tingimust üksnes Air France'i poolt vaidlustatud otsuse vastuvõtmise ajal teenindatud liinide suhtes. Pigem jäeldub selle tingimuse sõnastusest, et hindu dikteeriva tegevuse keeld kehtib „kavaga hõlmatud ajavahemikul” kõikidel Air France'i käitavatel lennuliinidel, sh nendel uutel liinidel, mis avatakse pärast vaidlustatud otsuse vastuvõtmist.
380. Järgmisena tuleb märkida, et tulenevalt loa tingimusest nr 1 hõlmas tingimus nr 9 ka Air Charterit kui äriühingut, mille osakapitalist kuulus Air France'ile enam kui 50%.
381. Mis puutub Air France'i väidetavatesse võimalustesse leevendada soodushindadele juurdepääsu reguleerivaid tingimusi ja suunata teatavatele liinidele suurem veomaht, leiab Esimese Astme Kohus, et komisjonil oli õigus käsitada neid võimalusi ebarealistlikena, arvestades, et Air France oli vaidlustatud otsuse artikli 2 kohaselt komisjoni ja sõltumatute nõustajate järelevalve all kohustatud oma ümberkorraldamiskava täies mahus ellu viima, sh parandama kava kohaselt tulemuslikkust.
382. Teised esitatud argumendid piirduvad pelgalt väidetega selle kohta, et tingimust nr 9 ei saa tõhusalt kohaldada, ja seega ei saa seda antud kontekstis käsitleda (vt punkti 292 eespool).
383. Sellest tulenevalt tuleb loa tingimuse nr 9 vastu esitatud argumendid tagasi lükata.
- g) Loa tingimus nr 10
384. Selle tingimuse kohaselt ei tohi Prantsuse ametiasutused „anda Air France'ile eeliseid liiklusõiguste valdkonnas”.

Hagejate argumentide kokkuvõte

385. Hagejad on seisukohal, et komisjon tegi vea, kui pidas seda tingimust tõhusaks. Pärast 1. jaanuari 1993. aasta määruse nr 2408/92 jõustumist ei ole liiklusõiguste andmine ühendusesisestel rahvusvahelistel liinidel enam asjakohane ning alates 1. juulist 1994 kehtib sama ka EMP-siseste rahvusvaheliste liinide kohta. EMP lennuettevõtjate suhtes kehtivad need õigused automaatselt. Hagejad süüdistavad Prantsuse ametivõime ka määruse nr 2408/92 väärast kohaldamises ja selles, et nad kaitsevad sellise käitumisega Air France'i ja Air Interi huve.
386. Nad väidavad, et tegelikult kohaldatakse seda tingimust üksnes riigisiseste liinide käitamise suhtes. Ja isegi sellisel juhul oli see suuresti asjakohatu, sest Air France käitas vaid üht riigisisest liini ning väljaspool Prantsusmaad asuvatel EMP lennuettevõtjatel ei olnud vaja Prantsusmaa-sisese turu jaoks liiklusõigusi saada. Igal juhul oli neil lennuettevõtjatel kuni 1. aprillini 1997 sellele turule vaid piiratud juurdepääs. Lisaks kaitsesid enamikul tasuvatel liinidel Air Interi õigusi Prantsusmaa ametiasutused määruse nr 2408/92 artikli 5 alusel, mille kohaselt võisid ainukontsessioonid riigisisestel lennuliinidel jääda ajutiselt kehtima.
387. Hagejad väidavad, et isegi kui see tingimus olnuks asjakohane, poleks see olnud tõhus, sest isikud, kellele liiklusõiguste andmine oli delegeeritud, kuulusid Air France'i juhatuse liikmete hulka või selle valdusühingu juhatusse. See toob hagejate hinnangul kaasa konkureerivate õhutranspordiettevõtjate diskrimineerimise ohu, mida ei ole võimalik pelgalt ühe tingimuse kehtestamisega ära hoida.
388. Hagejad juhivad tähelepanu sellele, et liikmesriigid võivad nõuda lennuettevõtjalt tegevusprogrammide esitamist iga konkreetse liini kohta enne teenuse osutamise algust. Prantsusmaal on nende tegevusprogrammide heakskiitmine või tagasilükkamine Direction Générale de l'Aviation Civile'i (tsiviillennunduse peadirektoraadi) juhi ja Service du Trafic Aérien'i (lennuliiklustalituse) juhi ülesanne. Need ametiisikud võivad tõhusalt takistada lennuettevõtjatel oma automaatset liiklusõigust teostada, keeldudes ebaseaduslikult tegevusprogrammile oma heakskiitu andmast. Seda väidet illustreerivad sündmused, mis viisid komisjoni otsuse 94/290 (viidatud eespool punktis 266) vastuvõtmiseni ja järgnesid sellele; sellega seoses viitavad hagejad mitmetele nimetatud ametiisikute saadetud kirjadele selliste tegevusprogrammide tagasilükkamiste kohta.
389. Igal juhul kuuluvad nii Air France kui ka Direction Générale de l'Aviation Civile ja Service du Trafic Aérien transpordiministri üldise järelevalve alla. Euroopa Kohtu praktika kinnitab, et sellised struktuurilised seosed turul teiste ettevõtjatega konkureeriva ettevõtja ja seda turgu reguleerivate asutuste vahel on vastuolus asutamislepingu artikliga 90 koostoimes artikliga 86, sest sellises olukorras peitub tõeline diskrimineerimise oht (19. märtsi 1991. aasta otsus kohtuasjas C-202/88: Prantsusmaa vs. komisjon, EKL 1991, lk I-1223, punktid 51 ja 52; 27. oktoobri 1993. aasta otsus kohtuasjas C-69/91: Decoster, EKL 1993, lk I-5335, punktid 12–22).
390. Komisjon väidab, et need argumendid on põhjendamatud.
- Esimese Astme Kohtu hinnang
391. Mis puutub väidetesse tingimuse nr 10 liigse piiratuse kohta, tuleb märkida, et Euroopa lennuettevõtjad peavad jätkuvalt taotlema liiklusõigusi selliste EMP-siseste ja EMP-

välise sihtkohtade vaheliste liinide jaoks, mis ei ole määrusega nr 2408/92 hõlmatud. Nagu komisjon on Esimese Astme Kohtus osutanud, konkureerib Air France nendel liinidel teiste Prantsuse lennuettevõtjatega nagu TAT, Euralair, Corsair, AOM ja Air Liberté. Tingimus nr 10 oli seega selle lennuliiklussektori jaoks asjakohane. Sama kehtib määrusega nr 2408/92 hõlmatud liikluse puhul, sest tegelikest liiklusõigustest hoolimata võivad liikmesriigi ametiasutused ametlikku loa andmise korda järgides võtta selle määruse rakendamiseks vastu üksikasjalikud eeskirjad. Lisaks on hagejad ja neid toetavad menetluse astujad konkreetselt väitnud, et Prantsuse ametiasutused on selle määruse sätteid valesti kohaldanud, et kaitsta Air France'i ja Air Interi huve.

392. Tuleb lisada, et kuigi mittediskrimineerimise põhimõtte oli alus, nõudmaks Prantsuse ametiasutustelt, et need ei kohtleks Air France'i eelistatult, peitub tingimuse nr 10 kasutegur, nagu ka eespool (punktis 348) märgitud, selles, et see võimaldas komisjonil anda asja otse Euroopa Kohtusse, ilma et ta peaks enne algatama menetluse asutamislepingu artikli 93 lõike 2 esimese lõigu või artikli 169 alusel.
393. Teised esitatud argumendid viitavad ohule, mille kohaselt on võimalik, et Prantsuse ametiasutused on takistanud oma tihedate sidemete tõttu Air France'iga teistel äriühingutel oma liiklusõigusi rakendada. Seega seatakse nende väidetega küsimuse alla vaid see, kas tingimust nr 10 saab tõhusalt kohaldada, ning neid väiteid ei saa seega antud kontekstis käsitleda (vt punkti 292 eespool).
394. Sellest tulenevalt tuleb loa tingimuse nr 10 vastu esitatud argumendid tagasi lükata.
 - h) Loa tingimus nr 11
395. Selle tingimusega nõuti, et Prantsuse ametiasutused tagaksid, et „Air France ei käitaks kavaga hõlmatud ajavahemikul Prantsusmaa ja teiste Euroopa Majanduspiirkonna riikide vahel rohkem regulaarlennuliine kui 1993. aastal (89 liini)“.

Hagejate argumentide kokkuvõtte

396. Hagejad on seisukohal, et see tingimus oli ebatõhus, kuivõrd see nägi ette maksimaalse piiri, kuid ei takistanud Air France'il käitada uusi liine ja teisi sulgeda. Air France'il oli võimalik ka suurendada käitatavate liinide arvu üle 89, rentides õhusõidukeid koos meeskonnaga, ning suurendada Prantsusmaa siht- ja lähtekohtade arvu, võttes kasutusele kaudsed liinid läbi teiste liikmesriikide, muutes need olemasolevate liinide n-õ jätkudeks; nii sai Londoni-Pariisi lennuliinist näiteks lennuliin London-Pariis-Rooma. Hagejad väidavad, et Air Inter oli juba hakanud teenindama neid Euroopa liine, mis olid enne Air France'i käitada, et valmistuda 1997. aastaks kavandatud liitumiseks. Selle tulemusel oli Air France'il võimalik avada uusi liine kuni nimetatud maksimumpiirini ning niipea, kui ta soovis avada uue liini, tuli mõni olemasolevatest anda üle Air Interile, teadmises, et kogu nende äriühingute Euroopa tegevus liidetakse niikuinii 1997. aastal.
397. Mis puutub liinide üleminekusse Air France'ilt Air Interile, meenutavad hagejad Air France'i kontserni direktori seisukohta, mis avaldati 1994. aasta septembri ajaleheartiklis. Selle teate kohaselt pidi Air Inter kahe järgmise aasta jooksul võtma enda kätte mitmed Air France'i liinid: Air Inter pidi oma nime all hakkama käitama lende Magriibi riikidesse, Pürenee poolsaarele, Ühendkuningriiki ja Iirimaale. Kontserni

juhatuse liikmed leidsid, et neil on õigus nimetusi niimoodi muuta, eelkõige seetõttu, et Air Interit ei mõjutanud samad veomahtudega seotud piirangud.

398. Lõpetuseks märgivad hagejad, et väljaandes *Official Airline Guide* sisalduvad statistilised andmed osutasid sellele, et Air France käitas 1994. aasta mais EMPs vaid 64 liini. Selle tulemusel võimaldas komisjoni antud luba piirata Air France'i võrgustikku 89 liiniga viimasel avada 25 uut liini Prantsusmaa ja teiste EMP riikide vahel. Pealegi ei hõlmanud tingimus nr 11 Prantsusmaa-siseseid liine ega kahe EMP riigi (v.a Prantsusmaa) vahelisi liine.
399. Komisjon, Prantsuse Vabariik ja Air France väidavad, et need argumendid on põhjendamatud.

Esimese Astme Kohtu hinnang

400. Mis puutub õhusõidukite rentimisse koos meeskonnaga ja olemasolevate liinide pikendamisse, siis on komisjon juba varem Esimese Astme Kohtus märkinud, et need kaht liiki meetmed jäävad tingimuse nr 11 kohaldamisalasse. Hagejad võtsid selle tõlgenduse teadmiseks, kuid ei vaidlustanud seda.
401. Mis puutub viidetes Air Interile, piisab, kui meenutada, et selle Air France'ist ümberkorraldamiskava kestel sõltumatu äriühingu käitumine ei ole antud kontekstis asjakohane, seda enam seetõttu, et väited Air France'i ja Air Interi vahelise liinide ülemineku kohta tuginevad ajaleheartiklitele, mis ilmusid pärast vaidlustatud otsuse vastuvõtmist.
402. Mis puutub Prantsusmaa-siseste ja EMP riikide (v.a Prantsusmaa) vaheliste liinide arvesse võtmata jätmisse, piisab, kui märkida, et komisjonil oli õigus leida, et nende liinide majanduslik mõju oli nii tähtsusetu, et seda ei pidanud antud kontekstis arvesse võtma (vt punkti 370 eespool).
403. Mis puutub sellesse, et Air France'il oli võimalik avada uusi liine ja teisi sulgeda, pidades samas kinni 89 liini piirist, on komisjon Esimese Astme Kohtus õigesti märkinud, et tal ei oleks olnud võimalik takistada Air France'il turunõudlusele reageerimast, kui kõik loa andmise tingimused olid täidetud. Sellise paindlikkuseta oleks Air France'i finantsilise elujõu ja konkurentsivõime taastamiseks välja töötatud ümberkorraldamiskava edu ohtu sattunud.
404. Lõpetuseks – mis puutub väitesse, et Air France käitas EMPs 1994. aasta mais 64 liini, ja sellesse, et komisjoni luba käitada 89 liinist koosnevat võrgustikku võimaldas Air France'il avada veel 25 liini, on Esimese Astme Kohus seisukohal, et komisjon ei ületanud oma ulatusliku kaalutusõiguse piire, kui kiitis heaks selle arvu liine, mida Air France 1993. aastal käitas, samuti nagu ta piiras tingimuste nr 8 ja 12 alusel Air France'i ja Air Charteri teenusepakkumist 1993. aastal saavutatud tasemega.
405. Sellest tulenevalt ei saa loa tingimuse nr 11 vastu esitatud argumente pidada põhjendatuks.
- i) Loa tingimus nr 12

406. See tingimus nägi ette, et Prantsuse ametiasutused „piiraksid kavaga hõlmatud ajavahemikul Air Charteri teenusepakkumist selle 1993. aasta tasemega (3047 istekohta ja 17 õhusõidukit), nähes ette võimaluse seda mahtu vastavalt turukasvule igal aastal suurendada”.

Hagejate argumentide kokkuvõte

407. Hagejad väidavad, et Air Charteri teenusepakkumise piiramine on ebatõhus. Air Charter ei ole lennuettevõtja, vaid turundusasutus, mille tegevusala on õhusõidukite rentimine reisikorraldajatele. Seitsmeteistkümnest 1993. aastal Air Charteri käitatud õhusõidukist kuulusid vaid kaheksa Air France'i kontsernile ning üheksa neist olid renditud. Rendilepingud pidid lõppema 1995. aasta jooksul. Teenusepakkumise piiranguid pakkusid välja Prantsuse ametiasutused ning komisjon kiitis need heaks ajal, mil Air Charter oli juba oma rendileandjaid teavitanud, et ei pikenda rendilepinguid. Seetõttu lubati Air Charteril lisada oma sõidukiparki kuni 9 asendussõidukit ja nii anti talle võimalus suurendada oma veomahtu 20–25% juba niigi tiheda konkurentsiga turul. Rendileandjad, kes oma 9 sõidukit tagasi said, oleksid kindlasti konkureerinud Air Charteriga, kes abisaajana oleks saanud rentida oma õhusõidukeid reisikorraldajatele kunstlikult madalate hindadega.

408. Hagejad lisavad, et kavas ei nähtud ette mingeid ümberkorraldamismeetmeid Air Charteri jaoks, mis pidi sellegipoolest osa abist endale saama. Teenusepakkumise piirang julgustas seega riigiabi saavat äriühingut, mille suhtes ei kohaldatud ümberkorraldamismeetmeid, kasutama abi oma sõidukipargi kahekordistamiseks ja teenusepakkumise suurendamiseks Prantsusmaa tellimuslendude turul.

409. Ühendkuningriik on seisukohal, et Air France ja Air Charter oleksid pidanud lubama, et Air Charter ostab ainult sellise arvu õhusõidukeid, mis on vajalik rendilepingute pikendamata jätmisest tuleneva veomahu vähenemise korvamiseks.

410. Komisjon, Prantsuse Vabariik ja Air France väidavad, et need argumendid on põhjendamatud.

Esimese Astme Kohtu hinnang

411. Mis puutub ohtu, et Air Charter võib kohaldada kunstlikult madalaid hindu, piisab, kui osutada sellele, et enam kui 50% Air France'i omanduses oleva äriühingu puhul kehtis nõue järgida loa tingimust nr 9, millega keelati kohaldamast madalamaid tariife kui need, mida konkurendid kohaldasid samaväärsete teenuste pakkumisel. Komisjonil oli seega õigus leida, et Air Charter juhib oma teenusepakkumist üksnes turu nõudmistele tuginedes, samamoodi nagu iga teine äriettevõtja.

412. Samuti ei lubanud tingimus nr 12 kahekordistada äriühingu õhusõidukite arvu, sest eeldusel, et turg ei kasva, keelati Air Charteril sellega suurendada oma teenusepakkumist üle 1993. aasta taseme. Nagu komisjon on Esimese Astme Kohtus rõhutanud, ei olnud ta kuidagi kohustatud nõudma Air Charterilt alles äsja ärilistel ja rahalistel kaalutlustel lõpetatud rendilepingute pikendamist ega nende õhusõidukite asendamisest hoidumist, mille rendilepingud olid lõppenud, sest see oleks õhusõidukite arvu vähenemise tõttu enam kui 50% võrra osutunud Air Charteri jaoks karistuseks.

413. Mis puutub väitesse, et Air Charter saab osa abist, olgugi et kavas ei nähtud sellele äriühingule ette mingeid ümberkorraldamismeetmeid, piisab, kui märkida, et Air France'i ümberkorraldamiskava puudutas tõepoolest ka Air France'i kontserni tellimuslendude sektorit (kava lk 22) ja et igal juhul keelas tingimus nr 6 abi kasutamise muudel eesmärkidel kui ümberkorraldamiseks.
414. Seega tuleb loa tingimuse nr 12 vastu esitatud argumendid tagasi lükata.
i) Loa tingimus nr 13
415. Prantsuse ametiasutustelt nõuti selle tingimusega, et need „tagaksid, et igasugune kaupade või teenuste üleminek Air France'ilt Air Charter'ile toimuks turuhindadega”.
Hagejate argumentide kokkuvõte
416. Hagejad leiavad, et see tingimus on ebatõhus. Nende väitel see tingimus ei toimi, sest turuhinna mõiste on ebatäpne ja selle tingimusega nõuti, et Air France kohtleks tütarettevõtjat, mille esimees nimetati Air France'i Prantsusmaa tegevuse juhiks, sõltumatu äriühinguna, samas andes sellele äriühingule osa saadud abist. Lisaks ei olnud selle tingimuse eesmärk püüda kontrollida Air Charteri kaubamüüki ja teenusepakkumist Air France'ile ning seega ei pidanud see kajastama turuhindu.
417. Komisjon väidab, et need argumendid on põhjendamatud.
Esimese Astme Kohtu hinnang
418. Mis puutub sellesse, et käesolevad argumendid piirduvad sellega, et seavad kahtluse alla, kas tingimust nr 13 on võimalik tõhusalt kohaldada, piisab, kui meenutada, et need tuleb antud kontekstis käsitlest välja jätta (vt punkti 292 eespool).
419. Mis puutub väitesse, et kõnealune tingimus ei hõlmanud Air Charteri kaubamüüki ega teenusepakkumist Air France'ile, tuleb märkida, et komisjon on Esimese Astme Kohtus öelnud – ja seda ei ole vaidlustatud –, et Air Charter ei tarninud Air France'ile märkimisväärses koguses kaupu ega teenuseid. Lisaks on hagejad kohtuasjas T-371/94 ise seoses loa tingimusega nr 12 tunnistanud, et Air Charter ei olnud lennurettevõtja, vaid pigem turundusasutus, mille tegevusala oli õhusõidukite rentimine reisikorraldajatele ja millel oli ligikaudu 40 töötajat, kuid mitte ühtegi mehaanikut ega lennumeeskonna liiget (kohtuasjas T-371/94 esitatud lagi punkt 234). Neil asjaoludel oli komisjonil õigus sellise müügi või teenuseosutamise võimalikku majanduslikku mõju mitte arvesse võtta.
420. Sellest tulenevalt ei saa loa tingimuse nr 13 vastu esitatud argumente pidada põhjendatuks.
k) Loa tingimused nr 15 ja 16
421. Prantsuse ametiasutustelt nõuti nende tingimustega järgmist:
– „[kohandada] koostöös Aéroports de Paris'ga [...] niipea kui võimalik [...] Pariisi lennujaamasüsteemi lennuliikluse jaotuse eeskirju kooskõlas komisjoni 27. aprilli 1994. aasta otsusega Orly-Londoni liini avamise kohta” ja

– „tagada, et Aéroports de Paris' tehtavad tööd kahe Orly terminali kohandamiseks ja ülekoormus kummaski neist terminalidest ei halvendaks seal tegutsevate äriühingute konkurentsitingimusi”.

Hagejate argumentide kokkuvõte

422. Hagejad väidavad, et tingimuse nr 15 puhul on tegemist vaid silmakirjalikkusega, arvestades Prantsuse ametiasutuste selget kavatsust mitte järgida 27. aprilli 1994. aasta otsust, mille tõestuseks oli juba 1994. aasta mais Pariisi lennujaamasüsteemis liiklusõiguste eraldamist käsitlevate reeglite vastuvõtmine, mis olid selgelt ühenduse eeskirjadega vastuolus. Hagejad lisavad, et kuigi vaidlustatud otsus lubas Air France'il saada abi esimene osa kätte kohe, nägi tingimus nr 15 ette, et Air France'i konkurentsieelis, mis tuleneb Pariisi lennujaama lennuliikluse jaotuse eeskirjadest, tuleb kõrvaldada mingi aja jooksul, mida tähistati üksnes väljendiga „võimalikult kiiresti”.
423. Hagejad rõhutavad, et tingimus nr 16 on näiline ja seda rikuti nende väitel juba enne selle kehtestamist, sest tingimused, mille alusel viidi kõik Prantsuse äriühingud, mis ei kuulunud Air France'i kontserni, terminalist Orly Ouest üle terminali Orly Sud ning paigutati Air France ja Air Inter terminali Orly Ouest ümber, olid diskrimineerivad ja kinnitatud enne seda, kui otsus vastu võeti. Nad märgivad, et nii Aéroports de Paris kui ka Air France kuuluvad transpordiministri järelevalve alla. Nende sõnul on sellised struktuurilised seosed vastuolus asutamislepingu artikliga 90 koostoimes artikliga 86, sest nendest tuleneb diskrimineerimise oht. Orly terminalide tegevuse ümberkorraldamine oli kavandatud selliselt, et Air Interi konkurentidel oli keeruline ja kulukas alustada uute teenuste osutamist terminalist Orly Ouest. Seetõttu oleks vaid kava põhjalik muutmine aidanud vältida Air France'i konkurentide diskrimineerimist.
424. Hagejad väidavad nende tingimuste kohta üldjoontes seda, et seaduse täitmise kohustust ei saa pidada abi mõjusid korvavaks, sest Prantsuse ametiasutused peavad seadust igal juhul järgima.
425. Komisjon väidab, et need argumentid on põhjendamatud.

Esimese Astme Kohtu hinnang

426. Tingimuste nr 15 ja 16 vastu esitatud argumentid piirduvad sellega, et rõhutavad nende tingimuste ebatõhusust ja väikest kasutegurit. Seega piisab, kui juhtida kõigepealt tähelepanu sellele, et väited, millega seatakse küsitavuse alla üksnes asjaolu, kas abile loa andmise tingimust saab tõhusalt kohaldada, tuleb antud kontekstis uurimisest välja jätta (vt punkti 292 eespool), ja teiseks sellele, et eeldusel, et Prantsuse ametiasutused olid teiste ühenduse õigusnormide alusel kohustatud täitma loa tingimustes nr 15 ja 16 sätestatud kohustusi, peitub nende tingimuste kasutegur selles, et need võimaldavad komisjonil anda asja otse Euroopa Kohtusse, ilma et ta peaks enne algatama haldusmenetluse (vt punkti 348 eespool).
427. Seega tuleb loa tingimuste nr 15 ja 16 vastu esitatud argumentid tagasi lükata.
428. Et mitte ühtegi loa andmise tingimuste vastu esitatud argumenti ei ole peetud põhjendatuks, tuleb väide, et komisjon valis vale meetodi, et hinnata abi mõju ühistele huvidele, lõplikult rahuldamata jätta (vt punkte 295 ja 296 eespool).

429. Eeltoodust tuleneb, et kui punktidest 238–280 ei tulene teisiti, peab kõik väited, mille kohaselt komisjon tegi vead, kui leidis, et abi eesmärk oli majandusaktiivsusele kaasa aidata ja et sellel ei olnud kaubandustingimustele kahjulikku mõju määral, mis oleks vastuolus ühiste huvidega, tagasi lükkama. Hagejad ja neid toetavad menetlusse astujad on saanud kaitsta oma õigusi ning Esimese Astme Kohtul on olnud võimalik teostada oma läbivaatamise õigust. Sellest tulenevalt ja võtmata arvesse hinnangut, millised on abi mõjud Air France'i konkurentsivõimele tema EMP-väliste liinide võrgustikus ja nendega seotud ühenduslendudel, vastab vaidlustatud otsus selles osas asutamislepingu artikli 190 nõuetele ning väide põhjenduste ebapiisavuse kohta tuleb seega tagasi lükata.

Väited, et komisjon tegi vead, kui järeldas, et ümberkorraldamiskavaga suudetakse taastada Air France'i majanduslik elujõulisus

Ümberkorraldamiskava väidetav üldine ebapiisavus

– Poolte argumentide kokkuvõte

430. Hagejad ja neid toetavad menetlusse astujad kritiseerivad ümberkorraldamiskava ebapiisavust ja ebatäpsust tervikuna. Hageja kohtuasjas T-394/94 väidab, et komisjon ei tõendanud vaidlustatud otsuses piisavalt, mil määral oli abi vajalik kavas sisalduvate ebamääraste ja ebapiisavate ettepanekute rahastamiseks, ja et komisjon ei nõudnud sellise plaani koostamist, milles oleks paika pandud Air France'i elujõulisuse taastamiseks vajalike meetmete täpsed üksikasjad. Hagejad mõlemas kohtuasjas väidavad, et komisjon ei esitanud vaidlustatud otsuse kohta piisavat arutluskäiku, sest ta ei võtnud arvesse haldusmenetluse ajal kolmandate isikute esitatud märkusi.

431. Komisjon leiab, et vaidlustatud otsus on selles osas piisavalt põhjendatud. Mis puutub sisusse, siis märgib komisjon, et ta hindas ümberkorraldamiskava sidusust ja tõhusust ning ei teinud hindamisvigu ega rikkunud õigusnormi.

– Esimese Astme Kohtu hinnang

432. Kõigepealt on vaja kaaluda, kas vaidlustatud otsus oli Air France'i koostatud ja esitatud ümberkorraldamiskava osas piisavalt põhjendatud, pidades eelkõige silmas asjassepuutuvate isikute poolt haldusmenetluse ajal esitatud kaebuse peamisi põhjendusi (vt punkti 96 eespool).

433. Seoses sellega tuleb märkida, et asjassepuutuvad isikud ütlesid haldusmenetluse ajal, et ümberkorraldamiskava on ebasobiv, ebapiisav ja liiga üldsõnaline ning seega ei ole sellega võimalik Air France'i elujõulisust taastada. Nende väitel oli see kava veel leebem kui eelmine kava „PRE 2”, mis oli 1992. aasta augustis juba ebapiisavaks tunnistatud. See ei olnud see, mida Air France vajab, vaid see, mis oli Air France'ile vastuvõetav, sest kavast „PRE 2”, mis oli käesoleval juhul käsitletavast kavast rangem, tuli ametiühingute protestide tõttu loobuda. Lisaks oleks komisjon pidanud antud kontekstis arvesse võtma kõiki Air France'i varem välja pakutud ümberkorraldamiskavasid, mis kõik olid poliitilise olukorra ja ametiühingute võimu pärast läbi kukkunud.

434. Asjassepuutuvad isikud rõhutasid, et ümberkorraldamiskaval puuduvad väljavaated edu saavutada, kui ei ole võimalik töötajaid töölt vabastada, palkasid vähendada ja töötajatelt tulemuslikkuse parandamist nõuda. Ainus reaalne vahend Air France'i kulude

vähendamiseks, s.t. töötajate tulemuslikkuse suurendamine, oli kavas ette nähtud vabatahtlikkuse alusel. Seega oli soovitud 30-protsendilise tulemuslikkuse kasvu saavutamine äärmiselt ebatõenäoline. Kavas ei antud soovitus vähendada Air France'i töötajate soodustusi. Kava nägi üksnes ette 5000 töökohta kaotamise kolme aasta jooksul, samas kui Lufthansa oli koondanud kahe aasta jooksul 8000 töökohta ja British Airways ühe aasta jooksul 4000 töökohta. Lisaks ei võetud kavas arvesse ülevõimsusest tingitud kriisi ühenduse õhustranspordisektoris; selle asemel nähti selles ette sõidukipargi ja veomahu suurenemist.

435. Asjassepuutuvad isikud lisasid, et kavas riigiabina ette nähtud 20 miljardi Prantsuse franki suuruse summa osas valitses ebaselgus. Ajaleheartiklile viidates juhtisid nad tähelepanu sellele, et oli märke ebaselgusest Air France'i arvepidamises. Nende väitel oleks komisjon pidanud tagama, et Air France'i arvepidamises ei varjataks midagi. Lisaks ütles Air France'i esimees 1994. aasta veebruaris ajaleheartiklis, et äriühingul oli 1994. aasta märtsi lõpuks vaja saada 8 miljardit Prantsuse franki; kava „PRE 2” raames oli räägitud 5 miljardi Prantsuse franki suurusest summast.
436. Kõigele lisaks ei mainitud ümberkorraldamiskavas kordagi Air France'i kontserni ning kontserni kui terviku suhtes ei kehtestatud mingeid piiranguid. Kava hõlmas üksnes Air France'i ning selles ei viidatud kontserni tulevastele kavatsustele seoses Air Interiga. Air Inter vajab aga samapalju tegevuse ümberkorraldamist. Sellest tulenevalt oleks komisjon pidanud nõudma, et kava hõlmaks ka Air Interi ja Air Charteri tegevust.
437. Neid märkusi silmas pidades juhib Esimese Astme Kohus tähelepanu sellele, et vaidlustatud otsuses käsitles komisjon mitmesuguseid ümberkorraldamiskavasid, mida Air France oli finantsprobleemide lahendamiseks varem vastu võtnud. 1991. aasta septembris võttis Air France vastu esimese ümberkorraldamiskava („CAP '93”), mis nägi muu hulgas ette kuni 5,8 miljardi Prantsuse franki suuruse kapitalisüsti. 1992. aasta oktoobris, pärast seda, kui Air France'i kontserni finantsseisund oli veelgi halvenenud, võttis kontsern vastu teise ümberkorraldamiskava („PRE 1”), millega, nagu 1993. aasta alguses siiski selgus, ei suudetud kontserni olukorda parandada ja millest sel põhjusel seejärel loobuti. 1993. aasta septembris käivitati kolmas kava („PRE 2”), millest ametiühingute vastuseisu tõttu käesoleval juhul käsitletava kava kasuks loobuti (vaidlustatud otsus, EÜT, lk 74). Mis puutub vaidlusalusesse ümberkorraldamiskavasse, siis juhtis komisjon tähelepanu sellele, et Air France koostas selle nõustamisfirma Lazard Frères aruande põhjal, mis sisaldas ka Air France'i rahastamisstruktuuri ja kasumlikkuse taastamiseks vajaliku kapitalisüsti summat. Komisjon märkis, et kava, mille eesmärk tuli saavutada ajavahemikus 1. jaanuarist 1994 kuni 31. detsembrini 1996, nägi ette Air France'i tulemuslikkuse 30% kasvu (vaidlustatud otsus, EÜT, lk 75).
438. Komisjon täpsustas seejärel „konkreetsed [...] teemad”, millele kava keskendus, nimelt kulude ja finantseerimiskulude vähendamine (investeeringute ja tegevuskulude vähendamise ning suurema tulemuslikkuse teel koos finantseerimiskulude vähendamisega), teistsugune tootekontseptsioon ja ressursside parem kasutamine (eelkõige turundusalgatuste kaudu sõidukipargi ja võrgustiku tasandil), äriühingu ümberkorraldamine ja töötajate osalus. Komisjon lisas, et kava elluviimist oli plaanis

rahastada kapitali suurendamise ja põhitegevusega mitteseotud varade müügi (vaidlustatud otsus, EÜT, lk 75 ja 76).

439. Mis puutub ümberkorraldamiskava elujõulisuse hindamisse, siis leidis komisjon, et selles nähti ette hulk meetmeid, mis kujutasid endast tõsiseid jõupingutusi lennuettevõtja tegevuse ümberkorraldamise nimel. Komisjon tunnustas eelkõige sotsiaalvaldkonnas tehtud suuri jõupingutusi (palkade külmutamine, edutamiste peatamine, tööaja parem kasutamine, vabade osakute jagamine töötajatele palga vähendamise korvamiseks). Töötajad, keda need meetmed puudutasid, olid kava hääletusel heaks kiitnud. Pärast ametiühingute heakskiidu saamist väljendas komisjon veendumust, et kavas ette nähtud sotsiaalmeetmed on võimalik täielikult vastu võtta ja edukalt ellu viia (vaidlustatud otsus, EÜT, lk 82).
440. Lisaks leidis komisjon, et lennuettevõtja ümberkorraldamine tulemusüksusteks tema tegevuse ratsionaliseerimise eesmärgil on üks kava tugevamaid külgi. Komisjon leidis, et kavas ette nähtud tulemuslikkuse parandamine aitab Air France'il saavutada teiste lennuettevõtjatega võrreldes „hea keskmise” koha, märkides, et selles seisukohas on tuginetud läbitud reisijakilomeetri ekvivalendi näitajale. Olles selle mõõtühiku toimimist selgitanud, leidis komisjon, et Air France'i tulemuslikkus paraneb ümberkorraldamisperioodil 33,3% võrra. 1996. aastal saavutatav suhe pidi olema kõrgem kui seitsme teise Euroopa suurema lennuettevõtja (Lufthansa, British Airways, KLM, Alitalia, Iberia, SAS ja Swissair) prognoositud keskmine suhe. Lühidalt – komisjon leidis, et kava abil on võimalik taastada Air France'i majanduslik ja finantsiline elujõud, eelkõige kuna Prantsuse valitsus oli võtnud kohustuse tagada, et Air France'i juhitakse kaubanduspõhimõtete kohaselt ja koheldakse tavalise ettevõtjana (vaidlustatud otsus, EÜT, lk 83).
441. See põhjendus on piisav vastus asjassepuutuvate isikute märkustele ja sellest ilmneb piisavalt komisjoni arutluskäik seoses ümberkorraldamiskava üldiste aspektidega. See näitab, et komisjon ei jätnud tähelepanuta varasemaid ümberkorraldamiskavasid, mis ei suutnud Air France'i seisundit taastada. Eelkõige märkis komisjon, et „PRE 2” ebaõnnestumise põhjuseks oli see, et sellel ei olnud ei Air France'i töötajate ega ka ametiühingute heakskiitu, samas kui uus kava oli neilt mõlemalt heakskiidu saanud. On selge, et vaid saavutatavaid eesmärke sisaldav ümberkorraldamiskava – isegi kui see on varasemast saavutamatum eesmärkidega kavast leebem – võib mingitki edu tuua. Komisjonil ei olnud seega kohustust esitada selle kohta üksikasjalikum arutluskäiku.
442. Mis puutub küsimusse, kas ümberkorraldamiskavas sisalduvad meetmed on piisavad, et saavutada kavandatav ratsionaliseerimine ja võlgade tagasimaksmine, on ettenähtud meetmete kirjeldus ja vaidlustatud otsuse artiklites 1 ja 2 sätestatud komisjonipoolse järelevalve kord piisav põhjendus selle kohta, et komisjon uskus kõnealuse ümberkorraldamiskava teostatavusse ja oli jätnud endale oma arvates sobivad abivahendid, mida rakendada, kui kava eesmärkide elluviimine ohtu satub. Artiklis 1 sätestatud tingimuste rikkumise korral oli komisjonil võimalik anda asi asutamislepingu artikli 93 lõike 2 teise lõigu alusel otse Euroopa Kohtusse (vt punkti 348 eespool). Lisaks nägi artikkel 2 ette, et ümberkorraldamiskava nõuetekohane elluviimine oli eeltingimus, mis pidi olema täidetud abi teise ja kolmanda osamakse tegemiseks.

443. Vaadeldes ümberkorraldamiskava selles valguses, ei olnud komisjonil ilmselgelt kohustust esitada täpseid selgitusi, milles ta oleks võrrelnud Air France'i kava teiste lennuettevõtjate, näiteks Lufthansa ja British Airwaysi kavadega. Need kavad käsitlesid teisi lennuettevõtjaid, mille tegevus korraldati ümber teisel ajal.
444. Air France'i arvepidamises sisalduvaid ebaselgusi puudutava kaebuse aluseid ei ole faktiliste tõenditega tõendatud. Hagejad viitavad pelgalt ajaleheartiklile ja nõuavad, et komisjon hoolitseks selle eest, et Air France'i arvepidamises ei oleks midagi varjatut. Komisjonil ei olnud mitte mingisugust kohustust esitada selles osas selget seisukohta ega eelkõige kohustust märkida, kas ta oli selle nõudmise täitnud.
445. Mis puutub väitesse, et vaidlusalune ümberkorraldamiskava ei saa piirduda üksnes Air France'iga ja oleks pidanud hõlmama ka teisi kontserni kuuluvaid äriühinguid, piisab, kui juhtida tähelepanu sellele, et komisjon ei saa nõuda liikmesriigilt ümberkorraldamiskava koostamist äriühingu jaoks, mis riigi hinnangul ümberkorraldamist ei vaja. Küsimus, kas ja mil määral võib komisjonilt kontserni kuuluva äriühingu tegevuse ümberkorraldamiseks koostatud kava uurimisel ja heakskiitmisel nõuda, et ta võtaks arvesse kontserni teisi äriühinguid, ei ole siiski asjakohane vaidlustatud otsuse arutluskäigu seisukohast, mis puudutab üksnes Air France'i ümberkorraldamiskava asjakohasust. Küsimusi, mis puudutavad terve kontserni kaasamist, on eespool (punktid 298–324) eraldi kontekstis käsitletud. Sama kehtib konkreetse küsimuse puhul Air France'i veovõimsuse kohta, mida samuti eespool (punktid 357–373) omaette uuriti.
446. Sellest tulenevalt tuleb vaidlustatud otsuse selle osa arutluskäiku lugeda asutamislepingu artikli 190 nõuetele vastavaks.
447. Mis puutub üldisesse kriitikasse, et ümberkorraldamiskava oli ebapiisav ja ebatäpne, siis piisab, kui märkida, et komisjonil on ulatuslik kaalutusõigus majandus- ja finantsraskustes oleva ettevõtja ümberkorraldamiseks koostatud kava hindamisel ning et komisjoni hinnang on sageli seotud ka konfidentsiaalse teabega, millele asjaomase ettevõtja konkurentidel ei tohi juurdepääsu olla. Sellest tulenevalt võib Esimese Astme Kohus sellise ümberkorraldamise rahastamiseks mõeldud riigiabi lubamise tühistada üksnes neil juhtudel, mil komisjon on selle kava hindamisel teinud eriti ilmse ja tõsise vea. Antud juhul ei ole sellist viga tuvastatud. Esimese Astme Kohus juhib siiski tähelepanu sellele, et ta ei ole saanud hinnata Air France'i tulemuslikkusega seotud eesmärke eelkõige EMP-väliste liinide osas, sest seda käsitlev arutluskäik vaidlustatud otsuses on ebapiisav (vt punkti 280 eespool).
448. Arvestades seda viimast tingimust, tuleb Air France'i ümberkorraldamiskavale antud komisjoni heakskiidu vastu esitatud argumendid tagasi lükata.
449. Kohtuasja T-371/94 hagejate väitel, et kavaga ei püütudki tegelikult Air France'i elujõulisust taastada, vaid vastata valitsuse eesmärkidele, ei ole seega mingit faktilist ega õiguslikku alust.

Ülejäänud väited

450. Hagejad ja neid toetavad menetlusse astujad väidavad, et Air France'i ümberkorraldamiskavas on valesti jäetud käsitlemata Air Inter, võimalikult paljude Air France'i õhustranspordiga mitteseotud varade müük ja veomahu üldine vähendamine. Lisaks väidavad nad, et kava tugines suuresti läbitud reisijakilomeetri ekvivalendi näitajale – Air France'i tulemuslikkuse mõõtmiseks loodud ühikule –, hoolimata sellest, et see ühik ei ole selleks sobilik. Lisaks olid Air France'i ümberkorraldamiskavas ette nähtud meetmed nende väitel leebemad kui need, mida teised lennuettevõtjad sel eesmärgil olid võtnud.
451. Selles osas piisab, kui viidata eespool teiste väidete uurimisel jõutud järeldustele, et sedastada, et mitte ühtegi eespool Air France'i ümberkorraldamiskava vastu esitatud argumenti ei saa pidada põhjendatuks.
452. Mis puutub hagejate ja neid toetavate menetlusse astujate väitesse, et komisjon tegi ümberkorraldamiskava raames 17 uue õhusõiduki ostmisele luba andes vea, juhib Esimese Astme Kohus tähelepanu sellele, et nimetatud investeeringu rahastamist ja selle õiguslikku laadi käsitlevate selgituste puudumise tõttu ei ole Esimese Astme Kohtul võimalik seda väidet uurida.

III – Asutamislepingu artikli 155 rikkumist käsitlev väide

453. Mis puutub kohtuasja T-394/93 hageja väitesse, et kohaldades vääralt asutamislepingu artikleid 92 ja 93, rikkus komisjon ka asutamislepingu artiklit 155, tuleb märkida, et hagejate ja neid toetavate menetlusse astujate sisuliste väidete uurimisel ei ole tuvastatud mingeid artiklite 92 ja 93 kohaldamisel tehtud hindamisvigu ega õigusnormi rikkumisi. Pealegi on asutamislepingu artikli 155 eesmärk anda üldmääratlus komisjoni volituste kohta. Seetõttu ei saa väita, et alati, kui komisjon rikub mingit asutamislepingu sätet, toob see automaatselt kaasa ka artikli 155 üldise sätte rikkumise. Sellest järeldub, et see väide tuleb igal juhul jätta rahuldamata.

IV – Kokkuvõte

454. Kõikide käesoleva kohtuvaidluse raames esitatud väidete uurimisel on ilmnenud, et vaidlustatud otsus sisaldab ebapiisavat arutluskäiku kahes aspektis, mis puudutavad vastavalt 17 uue õhusõiduki ostmist 11,5 miljardi Prantsuse frangi eest (vt punkte 84–120 eespool) ning Air France'i konkurentsivõimet EMP-väliste liinide võrgustikus ja sellega seotud ühenduslendudel (vt punkte 239–280 eespool). Need kaks aspekti on vaidlustatud otsuse üldises raamistikus väga olulised. See otsus tuleb seepärast tühistada. Neil asjaoludel ei ole enam vaja teha otsust kohtuasja T-394/94 hageja nõude kohta esitada kõik komisjoni käsutuses olevad asjakohased toimikud ja dokumendid.

Kohtukulud

455. Kodukorra artikli 87 lõike 2 alusel on kohtuvaidluse kaotanud pool kohustatud hüvitama kohtukulud, kui vastaspool on seda nõudnud. Et komisjon on kohtuvaidluse kaotanud ning hagejad ja menetlusse astujad Maerski äriühingud on palunud kohtukulud välja nõuda, tuleb kohtukulud välja nõuda komisjonilt.

456. Kodukorra artikli 87 lõike 4 kohaselt peavad Prantsuse Vabariik, Taani Kuningriik, Suurbritannia ja Põhja-Iiri Ühendkuningriik, Rootsi Kuningriik ja Norra Kuningriik ja Air France oma kulud ise kandma.

Esitatud põhjendustest lähtudes

ESIMESE ASTME KOHUS

(teine koda laiendatud koosseisus)

otsustab:

- 1. Liita kohtuasjad T-371/94 ja T-394/94 kohtuotsuse huvides.**
- 2. Tühistada komisjoni 27. juuli 1994. aasta otsus 94/653/EÜ, mis käsitleb Air France'i teatamiskohustusega kapitalisuurendamist.**
- 3. Mõista kohtukulud, sealhulgas menetlusse astujate Maersk Air I/S-i ja Maersk Air Ltd kulud välja komisjonilt.**
- 4. Jätta Compagnie Nationale Air France'i, Prantsuse Vabariigi, Taani Kuningriigi, Suurbritannia ja Põhja-Iiri Ühendkuningriigi, Rootsi Kuningriigi ja Norra Kuningriigi kohtukulud nende endi kanda.**

Bellamy

Lenaerts

Briët

Kalogeropoulos

Potocki

Kuulutatud avalikul kohtuistungil 25. juunil 1998. aastal Luxembourgis.

Kohtusekretär

Koja esimees

H. Jung

A. Kalogeropoulos