KOMISSION PÄÄTÖS,

tehty 17 päivänä heinäkuuta 1996,

Compagnie Générale Maritime -nimiselle yritykselle rakenneuudistussuunnitelman yhteydessä myönnetystä tuesta

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

(Ainoastaan ranskankielinen teksti on todistusvoimainen)

(97/14/EY)

EUROOPAN YHTEISÖJEN KOMISSIO, joka

ottaa huomioon Euroopan yhteisön perustamissopimuksen ja erityisesti sen 93 artiklan 2 kohdan ensimmäisen alakohdan,

ottaa huomioon sopimuksen Euroopan talousalueesta ja erityisesti sen 62 artiklan 1 kohdan a alakohdan,

kehotettuaan niitä, joita asia koskee, esittämään huomautuksensa edellä mainittujen artiklojen mukaisesti, ja ottaen huomioon nämä huomautukset,

sekä katsoo seuraavaa:

ASIASELOSTUS

I

Komissio on heinäkuusta 1993 alkaen julkaistuista lehtiartikkeleista saanut tietoonsa, että Ranskan viranomaiset olivat myöntäneet tukea yhteensä 700 miljoonan frangin arvosta valtion yritykselle "Compagnie Générale Maritime" (jäljempänä 'CGM') ja emoyhtiölle "Compagnie Générale Maritime et Financière" (jäljempänä 'CGMF'). Komission yksiköt ovat kirjeellä 13 päivältä elokuuta 1993 pyytäneet tietoja tilanteesta ja selvityksiä kaikista myönnetyistä tuista. Täydellisiä vastauksia ei ole kuitenkaan saatu virallisissa kahdenvälisissä kokouksissa ja kirjeenvaihdossa.

Ranskan viranomaiset ilmoittivat komissiolle marraskuussa 1994, että CGM oli nopeuttanut rakenneuudistustaan ja vetäytynyt Kaukoidän meriliikenteestä. Tästä korvauksena Ranskan hallitus oli myöntänyt 1 550 miljoonan frangin suuruisen lisätuen.

Huolimatta Ranskan viranomaisten toistuvista vakuutuksista siitä, että tarvittavat perustelut tuelle annettaisiin, mainitut viranomaiset eivät ole poistaneet komission epäilyksiä tuen yhdenmukaisuudesta yhteismarkkinoiden kanssa, joten komissio päätti 31 päivänä lokakuuta 1995 tehdyllä päätöksellä aloittaa EY:n perustamissopimuksen 93 artiklan 2 kohdassa määrätyn menettelyn Ranskan hallitusta vastaan.

Mainittua menettelyä laajennettiin 20 päivänä joulukuuta 1995 tehdyllä päätöksellä koskemaan lisätukea, jonka Ranskan hallitus oli antanut komissiolle tiedoksi tarkastelua varten. Molemmat päätökset on julkaistu *Euroopan yhteisöjen virallisessa lehdessä* 28 päivänä helmikuuta 1996 [1].

Julkaisemisen jälkeen huomautuksia on saatu Ison-Britannian hallitukselta ja kahdelta yritykseltä, joista ensimmäinen on CGM:n kilpailija Ranskan Antillien reitillä ja toinen Intian valtameren saarille liikennöivässä yhteenliittymässä mukana ollut CGM:n entinen kumppani. Ranskan viranomaiset ovat myös antaneet huomautuksia ja tietoja kirjallisesti sekä kahdenvälisissä kokouksissa, joista viimeisin pidettiin 3 päivänä heinäkuuta 1996.

II

CGM on pääasiassa harjoittanut reittiliikennettä kansainvälisessä ympäristössä, jossa esiintyy erittäin paljon kilpailua, johon ottavat osaa jäsenvaltioiden ja kolmansien maiden tärkeimmät merenkulkuyritykset. CGM kehitti 1980-luvun lopulla kaupallisin investoinnein sekä logistiikkaan ja tietoteknologioihin tehtävin investoinnein kokonaisvaltaisen strategian itsenäisten itä—länsi-suuntaisten konttimerikuljetusten tarjoamiseksi. Tuottavuuden parantumisesta huolimatta rahtiliikenteen määrä väheni eivätkä toiminnan tulokset riittäneet kattamaan kehityskustannuksia. Komissio totesi tämän tilanteen vuoden 1989 yleisissä kehityssuuntauksissaan ja piti sitä pitkittyneenä lamana.

Lisääntyneen velkaantumisen ja toiminnan tappioiden kasvun vuoksi CGM aloitti rakenneuudistusprosessin toukokuussa 1992. Se sopi osakkeenomistajansa, Ranskan viranomaisten, kanssa fyysisen ja rahoituksellisen rakenneuudistuksen yhtenäisen lähestymistavan osa-alueista yrityksen elinkelpoisuuden palauttamiseksi. Näin ollen yritys vetäytyi Pohjois-Amerikan tappiollisilta liikennereiteiltä ja vahvisti rakenneuudistussuunnitelman, jonka Ranskan viranomaiset hyväksyivät lokakuussa 1992 ja yksilöivät kolme toimenpiteitä edellyttävää alaa.

[1] Komission päätös 96/C 58/06, EYVL N:o C 58, 28.2.1996, s. 4, ja komission päätös 96/C 58/07, EYVL N:o C 58, 28.2.1996, s. 6.

i) *Velkojen alentaminen myymällä yhtiön omaisuutta, mukaan lukien osakkeita ja kiinteää omaisuutta*

CGM on heinäkuusta 1992 alkaen luopunut ryhmän eri tytäryhtiöissä olevista osuuksistaan ja myynyt kiinteää omaisuutta ja aluksia.

ii) *Organisaatiomuutos tehokkuuden parantamiseksi ja kustannusten alentamiseksi*

CGM on perustanut tytäryhtiöitä ja kumppanuuksia kaupallisen tehokkuuden ja tilinpidon avoimuuden parantamiseksi. Seitsemän uutta tytäryhtiötä perustettiin 29 päivänä joulukuuta 1992 ja niiden toiminta alkoi 1 päivänä toukokuuta 1993. Kolme eri merenkulkualan tytäryhtiötä saatettiin vastaamaan meritse tapahtuvasta reittiliikenteestä:

— CGM Sud, joka kattaa Latinalaisen Amerikan meriyhteydet,

— CGM Orient, Kaukoitää varten,

— CGM Tour du Monde, joka kattaa Euroopan ja Tyynenmeren saarien välisen, eri amerikkalaisten ja aasialaisten satamien kautta kulkevan liikenteen.

Neljä CGM:n toimistoa Le Havressa, Marseillessa, Bordeaux'ssa ja Dunkerquessa on muunnettu satamakäsittelytoimintoja hoitaviksi tytäryhtiöiksi, ja CGM on etsinyt kumppaneita hoitamaan säännöllistä reittiliikennettä ja satamakonttoreita.

CGM on myös vetäytynyt pois kannattamattomilta reiteiltä, myös Pohjois-Amerikassa ja Kaukoidässä. Vuotuinen liikevaihto on laskenut yli 7,1 miljardista frangista vuodessa 3,8 miljardiin frangiin (1995—1996).

iii) *Suunnitelma aluskannan, henkilöstön ja käyttökustannusten pienentämisestä*

CGM:n aluskanta on siirretty Kerguelensaarten alusrekisteriin (Terres Australes et Antarctiques Françaises — TAAF), mikä on mahdollistanut yritykselle 50 miljoonan frangin säästön vuodessa.

Henkilöstön määrää on vähennetty 3 529 henkilöstä (vuoden 1991 lopun tilanne) 1 576 henkilöön (vuoden 1996 lopun tilanne). Työpaikkojen menetys on koskenut yrityksen palveluksessa olevia merimiehiä ja hallintohenkilökuntaa.

CGM:n alusten lukumäärää on vähennetty 25:stä 16:een, ja on suunniteltu, että yrityksellä olisi vuoden 1996 lopulla käytössä ainoastaan 15 alusta, joista CGM käyttää yhdeksää viiden aluksen ollessa tilauskäytössä.

III

Ranskan viranomaiset vahvistivat, että rakenneuudistus on tähän mennessä maksanut yhteensä 2 050 miljoonaa frangia, jotka on maksettu erissä CGM:lle ilman komission lupaa. Edelleen on suunniteltu maksettavaksi 1 125 miljoonaa frangia ynnä 148 miljoonan frangin suuruinen summa sitä rakennusta koskevan vuokrasopimuksen siirrosta, jota CGM nykyään käyttää pääkonttorinaan. Tästä loppuerästä on jo maksettu 250 miljoonaa frangia kesäkuussa 1996, kun CGM:llä oli vakava kassavirtaongelma, ja lisäksi välittömästi maksettavaksi lankeavia velkoja. Tuki liitettiin CGM:n rakenneuudistussuunnitelman yhteydessä toteuttamiin toimenpiteisiin:

Päivämäärä	Toimi	Tuki (miljoonaa frangia)	Huomautukset
lokakuu 1992	elvytyssuunnitelman hyväksyminen; ensimmäisten varojen siirtojen toteuttaminen	150	liiketoiminnan tuloksen parantuminen 270 miljoonalla frangilla vuodessa; tukea sosiaaliseen rakenneuudistukseen 233 miljoonaa frangia
joulukuu 1992	tytäryhtiöiden perustamista koskevan suunnitelman hyväksyminen ja neuvottelujen aloittaminen aluskannan järjestelyistä; Pohjois-Amerikkaan suuntautuvan liikennöinnin lopettaminen	200	
kesäkuu 1993	tytäryhtiöitä koskevan suunnitelman täytäntöönpano	150	
kesäkuu 1994	lisää varojen siirtoja, eurooppalaisten konttorien rakenneuudistus	800	1 360 miljoonaa frangia varojen siirtoja
syksy 1994	Kaukoitään suuntautuvan liikenteen lopettaminen: kustannukset 587 miljoonaa frangia, ynnä 66 miljoonan frangin suuruiset rahtikuljetustappiot tulevaisuudessa ja 70 miljoonaa frangia henkilöstön vähentämisohjelmaan liittyen	750	liikennöinnin jatkaminen: 120 miljoonan frangin suuruiset vuotuiset lisäkustannukset toiminnallisista tappioista 7 vuodessa, ynnä samat mahdollisesta myynnistä johtuvat kulut

Päivämäärä	Toimi	Tuki (miljoonaa frangia)	Huomautukset
kesäkuu 1996	velanhoito	250	velkoja vähennetty yhteensä: 2 900 miljoonaa frangia; tukea käytetty 1 586 miljoonaa frangia, ynnä CGM:n toiminnasta johtuvat 1 314 miljoonaa frangia
heinäkuun 1996 jälkeen	velkojen vähentäminen; CGM:n pääkonttorina toimivaan kiinteistöön liittyvän vuokrasopimuksen siirto	875 148	vuoden 1995 velkoja (2 000 miljoonaa frangia) vähennetty alle 1 000 miljoonaan frangiin
1992—1996	kokonaissumma: sosiaalinen tuki (535 miljoonaa frangia), velkojen vähentäminen (2 471 miljoonaa frangia), velanhoito (250 miljoonaa frangia), muut fyysiset ja rahoitukselliset rakenneuudistukset (77 miljoonaa frangia); toiminnalliset tappiot (1 020 miljoonaa frangia), katettu omaisuuden myynnillä (1 360 miljoonaa frangia), muu velkojen vähentäminen (340 miljoonaa frangia)	3 323	henkilöstöä vähennetty 55 % (1992—1996); kapasiteettia vähennetty 31 %; omaisuustase alentunut 46 %

IV

Menettelyn aloittamisen yhteydessä komissio on yksilöinyt tärkeimmät kysymykset, jotka sen mielestä ovat jääneet vastausta vaille. Ne koskivat seuraavia kohtia:

a. perusteet jo myönnettyjen tukien myöntämiselle,

b. rakenneuudistussuunnitelman yksityiskohdat ja kuinka elinkelpoisuus tullaan palauttamaan lopullisen valtion tukea koskevan suunnitelman puitteissa

ja

c. millä tavoin ja milloin Ranskan viranomaiset aikovat toteuttaa CGM:n yksityistämisen?

Menettelyn laajentaminen on koskenut niitä Ranskan viranomaisten suunnittelemia toimia, jotka liittyvät 1 125 miljoonan frangin (173 miljoonan ecun) suuruiseen pääomanlisäykseen, joka myönnettiin CGMF:lle, CGM:n emoyhtiölle, joka puolestaan lisää CGM:n pääomaa.

On myös suunniteltu, että CGMF ottaa vastatakseen CGM:n pääkonttorista. Kuten Ranskan viranomaiset painottivat 21 päivänä marraskuuta 1995 pidetyssä kahdenvälisessä kokouksessa, tämän lisätuen määrä on osa CGM:n rakenneuudistusta, joka on jatkunut vuodesta 1992 alkaen ja jonka tarkoituksena on helpottaa tämän valtion yrityksen siirtymistä yksityiselle sektorille.

Tämän pääomanlisäyksen määrä oli mainittujen viranomaisten mukaan määritetty ottaen huomioon kaksi tekijää:

— tarve hoitaa CGM:n velkaantuminen siten, että saavutetaan sellainen taloudellinen rakenne, joka mahdollistaa yrityksen palauttamisen elinkelpoiseksi ja kannattavaksi, mikä on edellytys sen siirtämiseksi yksityiselle sektorille,

— CGM:n osittain pääkonttorinaan käyttämän rakennuksen ja vastaavan vuokrasopimuksen siirtäminen aiemmin CGMF:lle mahdollisten ostajien odotuksiin vastaamiseksi.

Edellä mainitussa kokouksessa komissio sai eräitä selventäviä tietoja suunnitellun yksityistämismenettelyn yksityiskohdista ja aikataulusta. Tämä menettely alkoi, kun CGM merkittiin yksityistettävien yritysten luetteloon 14 päivänä heinäkuuta 1993 annetun lain mukaisesti. Ottaen huomioon, että tavoitteena on siirtää CGM yksityiselle sektorille mahdollisimman pian, Ranskan hallitus korosti tarvetta käynnistää yksityistämismenettelyn mahdollisimman nopeasti julkaisemalla avoimen tarjouskilpailun, sillä ostajat valitaan ja siirron ehdoista päätetään Ranskan yksityistämiskomitean puoltavan lausunnon perusteella.

Ranskan hallituksen tavoitteena on luopua kaikista CGMF:n hallussa olevista CGM:n osakkeista tarvittaessa sen jälkeen, kun CGM on luovuttanut yhdelle tai useammalle ostajalle kokonaan tai osittain sen varsinaiset Ranskan satamissa suoritettavat satamakäsittelytoiminnat. Tämän tulisi mahdollistaa se, että yhtiö siirtyy yksityiseen osakkeenomistukseen, jolloin se voi kehittää teollisuusstrategiaa. On korostettu, että ostajaehdokkaita ei tulla syrjimään millään tavalla niiden kansallisuuden perusteella.

V

Kolme osapuolta on esittänyt huomautuksensa valtion tuesta CGM:lle perustamissopimuksen 93 artiklan 2 kohdassa tarkoitetun menettelyn mukaisesti.

i) *Ison-Britannian hallitus*

Ison-Britannian hallitus on ottanut suopeasti vastaan päätöksen aloittaa menettely, ottaen huomioon, että valtion tukea oli käytetty tehottomien toimintojen tukemiseen samalla suojellen CGM:ää markkinavoimien toiminnalta ja vääristäen vakavasti Euroopan unioniin sijoittautuneiden yritysten välistä kilpailua. Ison-Britannian viranomaiset olivat yhtä mieltä komission arviosta, jonka tarkoituksena oli näyttää toteen, että rakenneuudistussuunnitelma oli riittämätön, koska siinä ei määritelty selkeästi ajankohtaa, jolloin CGM olisi jälleen elinvoimainen. Mainitut viranomaiset ovat katsoneet erityisesti, että CGM on voinut valtion tukien avulla alentaa hintojaan alle käyttökustannusten kilpailun poistamiseksi Ranskan Antillien reitiltä. Kilpailun poistuttua CGM olisi välittömästi nostanut jälleen hintojaan. Ison-Britannian hallitus yksilöi tiettyjä komission perusteellisen tutkimuksen yhteydessä esille nousseita kysymyksiä ja päätteli, että jollei Ranskan hallitus ole toiminut markkinoilla investoijana, joka on punninnut eri vaihtoehdot tarkoin, olisi julistettava, ettei tuki sovellu yhteismarkkinoille.

ii) *CGM:n kilpailija Antillien reitillä*

CGM:n kilpailija Antillien reitillä esittää, että CGM:n toiminta olisi ollut kilpailua vääristävää. Asiassa toimivaltaiset komission yksiköt eivät kuitenkaan ole löytäneet mitään todisteita tällaisesta käytöksestä eivätkä varsinkaan kilpailua tuhoavasta hinnoittelusta (jolloin CGM:n olisi ollut sovellettava hintoja, jotka olisivat jääneet alle keskimääräisten muuttuvien kustannusten).

iii) *CGM:n kilpailija Intian valtameren reiteillä*

Intian valtameren reiteillä liikennöivän CGM:n kilpailijan mielestä liiketoiminnan tappioiden kattamiseksi tarkoitetun tuen myöntäminen sellaisten markkinoiden vallitessa, joilla kilpailu on erittäin kovaa, on suojellut CGM:ää markkinavoimilta eikä CGM:n tulisi saada lupaa käyttää tukea uusille markkinoille pääsyyn tai pysymiseen nykyisillä markkinoilla, joilta se olisi joutunut vetäytymään tuen puuttuessa.

Tämä tilanne on erityisen huolestuttava sen eteläisen Intian valtameren tilanteen kannalta, jossa yhteenliittymä hävisi hiljattain kilpailijan vetäytymisen seurauksena. On esitetty, että CGM:n päätös jatkaa liikennöintiä tällä reitillä edellyttäisi merkittäviä investointeja konttoreihin, henkilökuntaan ja aluksiin.

iv) *Ranskan viranomaisten vastaus*

Ranskan viranomaiset ovat esittäneet näitä kannanottoja koskevat huomautuksensa korostaen sitä, että kaikki maksetut ja maksettavat tuet liittyvät yrityksen rakenneuudistukseen ja sen yksityistämiseen. Ranskan viranomaiset ovat esittäneet esille tulleista erityiskysymyksistä seuraavat huomautukset:

Antillien reitin osalta Ranskan viranomaiset toteavat, että tukea on myönnetty aina silloin, kun yksi rakenneuudistuksen vaihe on saavutettu. CGM ei ole harjoittanut sellaista hintapolitiikkaa, joka olisi mahdollistanut kustannuksien alle jäävän toiminnan ja tällä reitillä liikennöinti on vuosien varrella ollut aina kannattavaa. Rahtihintojen nostaminen olisi ollut mahdollista huhtikuussa 1996 suuremman kysynnän ja CGM:n palvelujen laadun parantumisen vuoksi;

Intian valtameren osalta Ranskan viranomaiset vakuuttavat, että kyseinen yhteenliittymä oli tuottanut voittoa ja että liikennöintiä oli äskettäin järjestetty uudelleen (kahden yrityksen yhteisrahoituksella), jolloin tulevaisuudessa voitaisiin odottaa taloudellisia tuloksia. Markkinat ovat kehittyneet tasaisesti viimeisen vuosikymmenen aikana (65 000 TEU:sta 82 000 TEU:hun vuotta 1995 edeltäneiden kymmenen vuoden aikana) ja Ranskan viranomaiset ovat sitä mieltä, että CGM:llä on hyödyntäessään rahtaussopimuksen puitteissa käytettävissä olevaa aluskantaa käytössään reitin kannattavan liikennöinnin edellyttämä henkilökunta ja asiantuntemus ja että CGM:n nykytilannetta ei pitäisi rajoittaa.

VI

Komission yksiköt ovat käynnistäneet tarjouskilpailun ja valinneet konsultin arvioimaan CGM:n rahoitusrakenteita ja sitä, miten Ranskan hallituksen suunnittelema tukipaketti vastaa tavoitteita. Konsultti on tutkinut kaikkia Ranskan viranomaisten ja kantajien toimittamia asiaankuuluvia asiakirjoja sekä esittänyt kysymyksiä yrityksen johdolle. Loppukertomuksessa todetaan seuraavaa:

a) sosiaalisen suunnitelman yhteydessä suoritetut maksut työvoiman vähentämiseksi ovat yhdenmukaiset samankaltaisten merkittävien rakenneuudistustoimien kanssa;

b) velkaantumisen taso oli vuoden 1995 lopussa vähentynyt 40 prosenttiin vuoden 1991 tasoon verrattuna (4 904 miljoonasta frangista 2 000 miljoonaan frangiin). Koska 2 904 miljoonaan frangin vähennys ylittää tähän tarkoitukseen myönnetyn tuen (1 586 miljoonaa frangia), voidaan vahvistaa, että velkaantumisen vähentäminen on muodostanut CGM:n rakenneuudistusstrategian olennaisen osan;

c) liikennöinnin lopettamisesta aiheutuneet kustannukset ovat olleet todenmukaiset;

d) CGM tullee olemaan kannattava tulevaisuudessa ja sitä voi ehdotetun pääoman kokonaislisäyksen myötä pitää elinkelpoisena.

OIKEUDELLINEN ARVIOINTI

VII

Perustamissopimuksen 92 artiklan 1 kohdan mukaan jäsenvaltion myöntämä taikka valtion varoista muodossa tai toisessa myönnetty tuki, joka vääristää tai uhkaa vääristää kilpailua suosimalla jotakin yritystä tai tuotannonalaa, ei sovellu yhteismarkkinoille.

Jotta tuki voidaan hyväksyä, siihen on voitava soveltaa, siltä osin kuin se vaikuttaa jäsenvaltioiden väliseen kauppaan, 92 artiklan 1 kohdasta määrättyä poikkeusta. Ainoa mahdollisesti soveltuva poikkeusmääräys näyttää olevan 92 artiklan 3 kohdan c alakohta ("tuki tietyn taloudellisen toiminnan ... edistämiseen, jos tuki ei muuta kaupankäynnin edellytyksiä yhteisen edun kanssa ristiriitaisella tavalla").

Kahdessa asiakirjassa, joissa vahvistetaan valtion tukia koskevat yleiset suuntaviivat (yhteisön merenkulkualan yrityksille ja vaikeuksissa olevien yritysten rakennemuutosta varten), käsitellään tätä määräystä CGM:lle myönnettävää tukipakettia koskevissa asiayhteyksissä.

Yhteisön merenkulkuyrityksille myönnettävien valtion tukien tarkastelua koskevissa yleisissä suuntaviivoissa vuodelta 1989 [1] tunnustetaan, että maailmankaupan laman pitkittyminen ja meriliikenteen kapasiteetin ylijäämä aiheuttivat vaikeuksia yhteisön aluskannalle. Monet ongelmat ovat liittyneet verotus- ja työvoimajärjestelmiin, jotka koskevat yhteisön liikenteenharjoittajia, mukaan lukien tulovero, merimiesten sosiaaliturvamaksut ja yritysvero. Tukia on pidetty siten hyväksyttävinä siltä osin kuin ne ovat osa yhteisön laivueiden kehittämistukea ja käsite "yhteinen etu" on määritelty sen kannalta, että alukset pidetään yhteisön lipun alla ja yhteisön merimiehet palvelevat jatkossakin näillä aluksilla mahdollisimman suuressa määrin.

Samanaikaisesti tuen on oltava suhteessa tavoitteeseen (komissio on täsmentänyt, että tuelle asetetaan enimmäismäärä, joka perustuu yhteisön lipun alla purjehtivien ja kolmansien maiden alusten välillä todettuun käyttökustannusten eroon), ja sen on oltava avoin, tilapäinen ja mielellään määrältään pienentyvä.

Yleiset suuntaviivat on annettu eri tukityypeille, jotka komissio voi hyväksyä. Varsinkin toimintatuen on katsottu olevan yhteisön yhteisen edun mukainen muun muassa silloin, kun se liittyy suoraan rakenneuudistussuunnitelmaan, jota pidetään yhdenmukaisena yhteismarkkinoiden kanssa.

Rakenneuudistussuunnitelman yhdenmukaisuutta yhteismarkkinoiden kanssa olisi siis arvioitava sen komission yleisen lähestymistavan perusteella, joka koskee vaikeuksissa olevien yritysten uudelleenjärjestelyä. Tältä osin komissio on vahvistanut ohjeissaan [2] eräitä edellytyksiä, jotka on kaikki täytettävä:

— elinkelpoisuuden palauttaminen pitkällä aikavälillä,

— kilpailun ei-toivottujen vääristymien ennaltaehkäiseminen tuen avulla,

— kustannusten ja rakenneuudistuksen etujen suhteellisuuden noudattaminen,

— rakenneuudistusohjelman tehokas toteuttaminen ja edellytysten noudattaminen,

— komission valvonta vuosittaisten kertomusten avulla.

VIII

Menettelyn aloittamisen yhteydessä komissio on todennut, että tässä vaiheessa Ranskan viranomaiset eivät ole osoittaneet, että tuki olisi sellaisen täydellisen rakenneuudistussuunnitelman olennainen osa, joka on luotu elinkelpoisuuden palauttamiseksi. Vaikka henkilökuntaa on vähennetty, ei ole ilmennyt, että elinkelpoisuuden palauttamiseen tähtäävää strategiaa olisi kehitetty. Yleisesti ottaen tukea on myönnetty taloudellisten vaikeuksien perusteella, jolloin yritys on huomannut olevansa ennemminkin taloudellisen toiminnan kehittämisen ja parantamisen väline. Itse asiassa tuki näyttää suojelleen CGM:ää markkinavoimilta.

Yrityksen ongelmat johtuvat pääosin sellaisista liikkeenjohdollisista päätöksistä kuin vuonna 1989 käyttöön otetusta uudesta strategiasta, tietyillä reiteillä todetusta ylikapasiteetista (erityisesti Pohjois-Amerikan ja Kaukoidän reiteillä, joilla CGM on kirjannut raskaita tappioita) ja dollarin heikosta arvosta. Tämä johti entistä suurempaan velkaantumiseen (vakiintuen 2 500 miljoonaan frangiin vuonna 1990, mutta nousten 5 000 miljoonaan frangiin vuoden 1992 lopussa), jota ei voitu mitätöidä liiketoiminnan tuloksilla.

Ranskan viranomaisten laatimissa CGM:n rakenneuudistussuunnitelmissa on yksilöity alat, joilla kustannuksia on vähennettävä, ja niiden tarkoituksena on saada yritys vähitellen vetäytymään pois tappiollisesta toiminnasta ja vähentämään asteittain omaisuuttaan, työvoimaansa ja

[1] Taloudellisia ja verotuksellisia toimenpiteitä, jotka koskevat yhteisössä rekisteröityjen alusten liikennetoimia, liite I, Asiak. SEC(89) 921 lopull., 3.8.1989.

[2] Yhteisön ohjeet vaikeuksissa olevien yritysten pelastusta ja rakenneuudistusta varten myönnettävästä valtion tuesta, EYVL N:o C 368, 23.12.1994, s. 12.

kapasiteettiaan. Kansallisten viranomaisten tavoitteena on yksityistää yritys syksyllä, koska ne katsovat markkinaolosuhteiden olevan tällä hetkellä suotuisat. Ottaen huomioon kiinnostuksenilmaisujen suuren määrän markkinoilla tätä arviota voidaan pitää oikeana.

Vaihtoehtona CGM:n rakenneuudistukseen johtaneelle valtion tuelle olisi ollut yrityksen konkurssi. Ranskan viranomaiset eivät kuitenkaan ole poliittisista syistä harkinneet tätä vaihtoehtoa.

IX

Yhteisön yhteinen etu

Keskeisin CGM:lle myönnettävää tukea koskeva kysymys on, onko tuen myöntäminen yhteisen edun mukaista. Mitä tulee merikuljetuksiin, yhteisön edun mukaisia ovat toimenpiteet, joiden tarkoituksena on pitää alukset yhteisön lipun alla ja palkata mahdollisimman monia yhteisön merimiehiä näille aluksille. Tässä tapauksessa tuet ovat mahdollistaneet CGM:n jatkaa alusten liikennöintiä Ranskan lipun alla ja säilyttää yhteisön merimiesten työpaikat.

Lisäksi rakenneuudistuksen tavoitteina on:

i) *elinkelpoisuuden palauttaminen pitkällä aikavälillä*

Rakenneuudistussuunnitelmien on mahdollistettava elinkelpoisuuden palauttaminen kohtuullisessa ajassa ja todenmukaisiin olettamuksiin perustuen. Elinkelpoisuuden parantumisen on oltava pääasiassa rakenneuudistussuunnitelman sisältämien sisäisten toimenpiteiden tulosta ja sen olisi edellytettävä rakenteellisesti vajavaisten toimien hylkäämistä.

CGM on vähentänyt huomattavasti toimintojaan (46 % liikevaihdosta ja 55 % henkilöstöään) sekä kapasiteettiaan (31 %) ajanjaksona 1992—1996. Tällä hetkellä se keskittyy tärkeimpiin ja kannattaviin toimintoihin: Ranskan viranomaiset olivat alun perin arvioineet 23 miljoonan frangin suuruiset tappiot vuodelle 1996, mutta ovat nyt tarkistaneet arvioitaan ja olettavat tappioiden olevan 40 miljoonaa frangia ja voiton 4 miljoonaa frangia 3 800 miljoonan frangin suuruisella liikevaihdolla. Tulevan voiton arvellaan olevan 25—65 miljoonaa frangia vuonna 1997 ja 70—105 miljoonaa frangia vuonna 1998, CGM:n nykyisen toiminnan perusteella. Kannattavuuden parantaminen liittyy merimiesten työllisyyskustannusten asteittaiseen vähentämiseen (joka seuraa ammattijärjestöjen kanssa tehtyjen sopimusten umpeutumisesta vuoden 1996 lopussa ja ulkomaalaisten merimiesten vähittäisestä palkkaamisesta CGM:n aluksille alhaisemmin kustannuksin), pääkonttorissa ja eri sivukonttoreissa toteutettaviin liikkeenjohdollisiin muutoksiin (mikä perustuu olettamukseen, että ostajan ei tarvitsee ylläpitää koko CGM:n organisaatiota, koska joillakin aloilla, kuten hallinnossa, tulee olemaan päällekkäisyyksiä ostajan oman yrityksen kanssa), Ranskan Antillien reitin banaaninkuljetuksista odotettuihin tuloihin sekä velkataakan keventämiseen, joka on poistettava kokonaan. Onnistunut yksityistäminen takaa yrityksen kaupallisen toimivuuden.

CGM on merkittävästi osallistunut rakenneuudistuksensa toteuttamiseen käyttämällä omaisuutensa myynnistä saamiaan varoja (1 360 miljoonaa frangia). Tukea on käytetty CGM:n fyysisen ja rahoituksellisen rakenneuudistuksen toteuttamiseen. Ensimmäisessä osassa on keskitytty sosiaalisiin näkökohtiin, kaupalliseen toimintaan ja varoihin, jotka eivät olleet yritykselle välttämättömiä. Viimeinen tukierä päättää rahoituksellisen rakenneuudistuksen saattaen yrityksen velkaantumistasolle, joka vastaa alan muiden yritysten tasoa, jota voidaan riittävästi alentaa tavanomaisella toiminnalla.

OECD:n ennusteissa arvioidaan maailmankaupan kasvavan 8 prosenttia ja joillakin merikuljetusten reiteillä arvellaan olevan ylikapasiteettia. Itsenäisten konsulttien suorittamista tutkimuksista käy ilmi, että CGM toimii aloilla, joilla yritys voisi entistä enemmän hyötyä näistä kehityskuluista vuodesta 1998 alkaen ja jopa aiemmin. Tällä hetkellä käytettävissä olevien ennusteiden perusteella CGM tekisi voittoa vuodesta 1997 ja näin ollen voitaisiin päätellä, että yrityksen elinkelpoisuus olisi palautettu tuen avulla.

ii) *kilpailun epäoikeudenmukaisen vääristymisen välttäminen tuen avulla*

Yhtenä rakennemuutostuen edellytyksenä on, että toteutetut toimenpiteet eivät mahdollisuuksien mukaan vaikuta mitenkään kilpailijoihin. Näin on erityisesti oltava, kun kyseisillä edunsaajan liikennöimän yhteyden markkinoilla on ylimääräistä tuotantokapasiteettia. Komissio ei sitä vastoin vaadi periaatteessa tuen saamisen edellytyksenä kapasiteetin vähentämistä, jos kapasiteetissa ei ole rakenteellista ylijäämää. Kuitenkin tukea on käytettävä yksinomaan edunsaajan elinkelpoisuuden palauttamiseen eikä edunsaaja saa sen avulla kehittää tuotantokapasiteettiaan rakenneuudistussuunnitelman täytäntöönpanon aikana.

Tältä osin itsenäiset konsultit ovat vahvistaneet, että Ranskan Antillien reitti (banaanikauppa) ja Ranskan merentakaisille alueille (DOM/TOM) ulottuva liiketoiminta, mukaan lukien Intian valtameren ja Tyynenmeren saaret, muodostavat CGM:n päätoiminnot.

Yrityksen rakennemuutos kuuluu siten käsitteen "yhteinen etu" määritelmään, osaksi koska CGM on vetäytynyt tällä hetkellä reiteiltä, joilla on ylikapasiteettia, ja osaksi koska yrityksen on sen yksityistämisen jälkeen kohdattava tavanomaiset markkinapaineet ja kaupallinen strategia vastaa täten täysin markkinaolosuhteita. Lisäksi ei ole olemassa mitään todisteita CGM:n nykyisin liikennöimien reittien rakenteellisesta ylikapasiteetista.

Mitä tulee Antillien reitistä tehtyihin erityisiin valituksiin, komissiolla ei ole riittäviä todisteita, jotta se voisi aloittaa viralliset tutkimukset niistä väitteistä, jotka koskevat kilpailunvastaista toimintaa perustamissopimuksen määräävän aseman väärinkäytöstä annetun 86 artiklan mukaisesti.

Markkinoiden kehittämisen edistämiseen tarkoitetun tuen käytön osalta komission on otettava huomioon se, että CGM liikennöi jo saariin suuntautuvia yhteyksiä, koska se on yhä yhteenliittymän jäsen. Komissio varmistaa, että CGM ei käytä tuen loppuerää uuteen tai tappiolliseen toimintaan näillä reiteillä olosuhteita hyväksi käyttämällä.

iii) *kustannusten ja rakenneuudistuksen etujen suhteellisuus*

Tuen määrä ja voimakkuus on rajattava rakenneuudistuksen ehdottomasti edellyttämään vähimmäismäärään ja niiden on liityttävä ennakoituihin yhteisön mukaisiin etuihin. Näin ollen tuensaajan olisi osallistuttava rakenneuudistussuunnitelmaan huomattavalla omalla rahoitusosuudella eikä yritykselle olisi myönnettävä ylimääräisiä käteisvaroja, joita voidaan käyttää aggressiivisiin, markkinoita vääristäviin toimiin.

Myönnetty tuki vastaa vähimmäismäärää, jonka CGM tarvitsee tullakseen jälleen elinkelpoiseksi ja kannattavaksi, mikä vastaa yksityiselle sektorille siirtymistä. Tuki myönnettiin CGM:n todellisten tarpeiden tyydyttämiseen ja rakenneuudistukselle vahvistettujen tavoitteiden saavuttamiseksi. Lisäksi vahvistettiin, että Ranskan hallituksen suunnitteleman kokonaistuen taso on pienin mahdollinen CGM:n elinkelpoisuuden toteuttamiseksi ja suunnitellun yksityistämisen mahdollistamiseksi: tuella luodaan yritykselle riittävä rahoitusrakenne, mutta sillä ei anneta ylimääräisiä käteisvaroja. Kuten edellä on jo mainittu, CGM on myös käyttänyt omaisuuden myynnistä saatuja varoja, yhteensä 1 360 miljoonaa frangia, rakenneuudistuksen tukemiseen.

Tuki on tilapäistä, koska sitä on myönnetty ajanjaksona 1993—1996, eikä muita tukia ole suunnitteilla yksityistämisen jälkeen.

iv) *rakenneuudistusohjelman tehokas täytäntöönpano ja ehtojen noudattaminen*

Yritystä varten 1992 hyväksytyssä rakenneuudistussuunnitelmassa ennakoitiin, että elinkelpoisuuden palauttaminen toteutetaan erityistoimenpiteiden avulla. Tätä suunnitelmaa on noudatettu ja elinkelpoisuus on palautettu.

Komissio ei ole asettanut ehtoja, koska mainittua suunnitelmaa ei esitetty komissiolle hyväksyttäväksi.

v) *komission valvonta vuosittaisin kertomuksin*

On suunniteltu, että komissio valvoisi rakenneuudistussuunnitelman kehittymistä. Tällöin komissiolle on esitettävä kertomus ennen 1 päivää helmikuuta 1997.

X

Yhteenvetona on todettava, että yritykselle on maksettu 2 050 miljoonaa frangia ja suunnitteilla on vielä toinen 1 125 miljoonan frangin suuruiseksi arvioitu määrä, jonka jälkeen yritys yksityistetään. Tällä hetkellä on 1 125 miljoonan frangin kokonaissummasta suoritettu jo ensimmäinen 250 miljoonan frangin maksuerä kesäkuussa 1996 kiireellisten velkojen maksamista varten. Lisäksi Ranskan viranomaiset maksavat 148 miljoonaa frangia CGM:n pääkonttorinaan käyttämän rakennuksen siirtämisestä CGMF:lle ja vastaavasta vuokrasopimuksesta (kiinteistön hinnanlaskua kuvastavan uudelleenarvioinnin jälkeen), jotta toiminta olisi CGM:n osalta puolueetonta.

Ei ole näytetty toteen, että tuki olisi aiheuttanut kilpailun vääristymistä siinä määrin, että se olisi yhteisen edun vastaista. Sitä vastoin on voitu varmistaa, että valtion avustus on tukenut erään yhteisön merenkulkualan yrityksen, joka käyttää alustensa työvoimana yhteisön merimiehiä, radikaalia rakenneuudistusta ja elinkelpoisuuden palauttamista koskevia pyrkimyksiä.

Lisäksi Ranskan viranomaiset ovat avoimesti sitoutuneet jatkamaan CGM:n yksityistämistä.

XI

YLEISIÄ HUOMIOITA

Komissio muistuttaa yleisesti, että perustamissopimuksen 93 artiklan 3 kohdan nojalla sille on etukäteen ilmoitettava kaikista toimista, joihin saattaa sisältyä valtion tuelle ominaisia piirteitä.

Lisäksi jäsenvaltiot eivät saa toteuttaa valtiontukitoimenpiteitä ennen komission lopullista päätöstä. Komissio pahoittelee, että Ranskan hallitus ei ole noudattanut 93 artiklan 3 kohdan lykkäystä ja että tuki on myönnetty laittomasti CGM:lle,

ON TEHNYT TÄMÄN PÄÄTÖKSEN:

1 artikla

1 a. CGM:lle myönnetty rakenneuudistustuki pääomanlisäyksinä ajanjaksona 1992—1996 on laiton ja muodostaa rikkomuksen perustamissopimuksen 93 artiklan 3 kohdan mukaisesti. Tukea voidaan kuitenkin pitää soveltavana yhteismarkkinoita koskevien sääntöjen kanssa perustamissopimuksen 92 artiklan 3 kohdan c alakohdan mukaisesti, jos Ranskan hallitus noudattaa tämän artiklan 2 kohdassa vahvistettuja edellytyksiä.

1 b. CGM:n rakenneuudistukseen ehdotettua lisätukea vuonna 1996 maksettavana ylimääräisenä pääomanlisäyksenä pidetään myös yhteismarkkinoille soveltuvana perustamissopimuksen 92 artiklan 3 kohdan c alakohdan mukaisesti, jos Ranskan hallitus noudattaa tämän artiklan 2 kohdassa vahvistettuja sitoumuksia ja edellytyksiä.

2. Ranskan viranomaisten on noudatettava seuraavia edellytyksiä ja sitoumuksia:

— CGM rajoittuu yksityistämisen loppuunsaattamiseen asti toimimaan nykyisillä reiteillä,

— CGM rajoittuu toimimaan yksityistämisen loppuunsaattamiseen asti ja Intian valtameren osalta yhteenliittymän puitteissa suoritettua liikennöintiä vastaavassa kapasiteetissa, joka on vuosittain 9 000 TEU (twenty foot equivalent units) meno-paluumatkoilla,

— Ranskan viranomaiset antavat komissiolle kertomuksen yksityistämisen jälkeen tai viimeistään 1 päivänä helmikuuta 1997. Tämä kertomus sisältää yksityiskohdat CGM:n liikennöimistä reiteistä ja liiketoiminnan tulokset, jotta komissio voi tarkistaa, että tukea ei ole käytetty aggressiivisen markkinakäyttäytymisen tai tappiollisen toiminnan tukemiseen. Kertomus käsittää myös yksityiskohdat yksityistämiseen johtaneesta menettelystä, jotta komissio voi valvoa, että yritystä varten vahvistetut rahoitukselliset tavoitteet saavutetaan,

— CGM ei saa ennen yksityistämisen loppuunsaattamista soveltaa sellaisia hintoja millään reitillä, jotka saattavat osoittautua riittämättömiksi kattamaan lisäkäyttökustannuksia kokonaisuudessaan: esitettävään kertomukseen on näin sisällyttävä liikennöintitulosten yksityiskohdat kaikkien CGM:n liikennöimien yhteyksien osalta joko sen omien alusten kapasiteettia käyttämällä tai yksityistämisen loppuunsaattamiseen asti tehtyjen rahtaussopimusten avulla,

— CGM:lle ei myönnetä mitään lisätukia ja kaikki myönnetyt tuet käytetään yrityksen fyysisen ja rahoituksellisen rakennemuutoksen varmistamiseen,

— CGM:n rakenneuudistussuunnitelma pannaan kokonaisuudessaan täytäntöön, kuten komission kanssa on sovittu.

2 artikla

Tämä päätös on osoitettu Ranskan tasavallalle.

Tehty Brysselissä 17 päivänä heinäkuuta 1996.

Komission puolesta

Neil KINNOCK

Komission jäsen