KOMMISSIONENS BESLUT

av den 17 juli 1996

om stöd till Compagnie Générale Maritime inom ramen för en omstruktureringsplan

(Endast den franska texten är giltig.)

(Text av betydelse för EES)

(97/14/EG)

EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION HAR FATTAT FÖLJANDE BESLUT

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, särskilt artikel 93.2 första stycket i detta,

med beaktande av avtalet om Europeiska ekonomiska samarbetsområdet, särskilt artikel 62.1 a i detta,

efter att ha givit alla berörda parter tillfälle att yttra sig i enlighet med ovan nämnda artiklar, med beaktande av dessa yttranden, och

med beaktande av följande:

BESKRIVNING AV SITUATIONEN

I

Genom rapporter i pressen har det, från och med juli 1993, kommit till kommissionens kännedom att de franska myndigheterna beviljat stöd på sammanlagt 700 miljoner franska franc till det statliga företaget "Compagnie Générale Maritime" (CGM) och till dess moderbolag "Compagnie Générale Maritime et Financière" (CGMF). I ett brev av den 13 augusti 1993 begärde kommissionen upplysningar om detta stöd, samt om vilka summor som beviljats. I samband med den brevväxling och de officiella bilaterala möten som ägt rum har denna fråga dock inte besvarats fullständigt.

I november 1994 upplyste de franska myndigheterna kommissionen om att CGM påskyndat sin omstrukturering och dragit sig tillbaka från sjötransporten i Fjärran Östern. I gengäld hade den franska regeringen beviljat ett ytterligare stöd på 1 550 miljoner franc.

Trots att de franska myndigheterna vid upprepade tillfällen försäkrat att de ämnade lämna den begärda motiveringen för stödet, har de uppgifter som hittills inkommit inte kunnat skingra kommissionens tvivel om huruvida stödet är förenligt med den inre marknaden. Därför beslutade kommissionen den 31 oktober 1995 att inleda ett förfarande mot den franska regeringen enligt artikel 93.2 i Romfördraget.

Detta förfarande utvidgades den 20 december 1995 till att omfatta ytterligare ett stödbelopp som den franska regeringen anmält till kommissionen för utvärdering. De båda besluten offentliggjordes i *Europeiska gemenskapernas officiella tidning* den 28 februari 1996 [1].

Till följd av detta offentliggörande har synpunkter inkommit från den brittiska regeringen och från två företag, varav det ena är en konkurrent till CGM på sträckan till de franska Antillerna, och det andra är en f.d. partner till CGM inom ramen för ett konsortium som betjänar öarna i Indiska oceanen. De franska myndigheterna har dessutom inkommit med anmärkningar och uppgifter, både skriftligen och i samband med bilaterala möten, senast den 3 juli 1996.

II

CGM har i huvudsak genomfört linjetransport i en internationell miljö med mycket hård konkurrens, där de viktigaste sjöfartsföretagen i medlemsstaterna och tredje land ingår. I slutet av 1980-talet utvecklade CGM en global strategi för att genom investeringar i marknadsföring, mjukvara och informationsteknologi kunna erbjuda självständiga containertransporter från öst till väst. På grund av sjunkande fraktvolym har driftresultaten inte räckt till att täcka utvecklingskostnaderna, trots att företagets produktivitet har ökat. Kommissionen har i sina riktlinjer för 1989 betraktat denna situation som en långvarig recession.

Med hänsyn till sina växande skulder och de ökande driftförlusterna inledde CGM i maj 1992 en omstruktureringsprocess. Företaget enades med sin aktieinnehavare, de franska myndigheterna, om ett samordnat omstruktureringsförfarande som skulle omfatta både företagets förvaltnings- och finansstruktur, i syfte att söka återställa företagets livskraft. I samband med detta drog sig företaget ur de förlustbringande nordamerikanska transporterna och antog en omstruktureringsplan, som godkändes av de franska myndigheterna i oktober 1992 och som omfattar följande tre områden inom vilka åtgärder skall vidtas:

[1] Kommissionens beslut 96/C 58/06, EGT nr C 58, 28.2.1996, s. 4, kommissionens beslut 96/C 58/07, EGT nr C 58, 28.2.1996, s. 6.

i) *Minskning av företagets skulder genom utförsäljning av tillgångar, däribland aktier och fastighetstillgångar*

Sedan juli 1992 har CGM givit upp sina intressen i gruppens olika dotterbolag samt sålt en rad fastigheter och fartyg.

ii) *Strukturella förändringar för att öka effektiviteten och minska kostnaderna*

CGM har upprättat en rad dotterbolag och ingått partnerskap för att effektivisera affärsverksamheten och göra sin bokföring klarare. Sju nya dotterbolag tillkom den 28 december 1992 och startade sin verksamhet den 1 maj 1993. Följande tre olika sjöfartsdotterbolag har övertagit linjens sjöfartssektor:

— CGM Sud, som har hand om sjöfarten i Latinamerika.

— CGM Orient, som har hand om Fjärran Östern.

— CGM Tour du Monde, som omfattar trafiken mellan Europa och Stillahavsöarna via olika hamnar i Amerika och Asien.

Fyra av CGM:s kontor, i Le Havre, Marseille, Bordeaux och Dunkerque, har gjorts om till dotterföretag för hamnhantering, och CGM har anlitat partner för att ta över dessa kontors reguljära linjer och hamnkontor.

CGM har även dragit sig tillbaka från sina förlustbringande områden, däribland Nordamerika och Fjärran Östern. Den årliga omsättningen har minskats från över 7,1 miljarder till 3,8 miljarder franc (1995 – 1996).

iii) *En plan för att skära ned både på antalet fartyg och på personalen, samt även på driftkostnaderna*

CGM:s flotta registrerades om till registret Kerguelen (Terres australes et antarctiques françaises – TAAF), vilket innebar att företaget kunde spara upp emot 50 miljoner franc per år.

Antalet anställda har minskat från 3 529 (i slutet av 1991) till 1 576 (i slutet av 1996). Nedskärningen har drabbat både besättning och administrationspersonal.

Antalet fartyg har minskats från 25 till 16, och enligt planerna skall företaget endast förfoga över 15 fartyg i slutet av 1996, av vilka 9 skall drivas av CGM och fem skall chartras.

III

De franska myndigheterna har bekräftat att omstruktureringen hittills totalt har kostat 2 050 miljoner franc. Detta belopp har betalats till CGM i omgångar, utan kommissionens tillstånd. En extra utbetalning på 1 125 miljoner franc planeras, plus 148 miljoner franc i samband med överföringen av hyreskontraktet för den byggnad som för närvarande används av CGM:s huvudkontor. I juni 1996 beviljades en utbetalning på 250 miljoner franc från detta delbelopp, när CGM genomgick en svår likviditetskris och behövde betala en rad skulder omgående. Stödet har knutits till de åtgärder som företaget vidtagit i samband med omstruktureringen.

Datum	Åtgärd	Stöd (i milj. franc)	Anmärkning
oktober 1992	Antagande av en åtgärdsplan. Första utförsäljning av tillgångar	150	Det löpande driftresultatet förbättrades med 270 miljoner franc per år. Stöd till social omstrukturering: 233 miljoner franc
december 1992	Antagande av en plan för upprättandet av dotterbolag och inledande av förhandlingar om fartygsflottan. Nordamerikatrafiken läggs ned	200	
juni 1993	Genomförande av dotterbolagsplanen	150	
juni 1994	Ytterligare försäljning av tillgångar, omstrukturering av de europeiska kontoren	800	1 360 miljoner franc genom utförsäljning av tillgångar
hösten 1994	Trafiken i Fjärran Östern läggs ned: kostnad 587 miljoner franc, plus förlust av 66 miljoner franc i framtida transporter och 70 miljoner i samband med ett program för personalnedskärningar	750	Fortsatt trafik skulle innebära extra kostnader på 120 miljoner franc per år i driftförluster under sju år, plus samma kostnader för nedläggning vid senare tillfälle

Datum	Åtgärd	Stöd (i milj. franc)	Anmärkning
juni 1996	Skuldamorteringar plus räntor	250	Totalt skuldminskningsbelopp: 2 900 miljoner. Stöd: 1 586 miljoner franc plus 1 314 miljoner franc från CGM:s verksamhet
efter juli 1996	Skuldminskning. Överföring av hyreskontraktet för den byggnad som CGM utnyttjar som sitt huvudkontor	875 148	Skulder från 1995 (2 000 miljoner franc) minskade till mindre än 1 000 miljoner franc
1992–1996	Totalt belopp: socialt stöd (535), skuldminskning (2 471), skuldamorteringar plus räntor (250), ytterligare omstruktureringar av förvaltnings- och finansstrukturen (77). Driftförluster (1 020), betalade genom försäljning av tillgångar (1 360), annan skuldminskning (340)	3 323	Minskning av personalen med 55 % (1992–1996). Kapacitet 31 %. Balansräkning 46 %

IV

I samband med att denna process inleddes fastställde kommissionen vilka frågor den ännu ansåg vara obesvarade. Det rör sig om följande punkter:

a) De kriterier enligt vilka de redan utbetalade stödsummorna beviljats.

b) Detaljerna för omstruktureringsplanen och hur man tänkt sanera företaget med ett avslutande statsstödsprogram.

c) Hur och när de franska myndigheterna avser att avsluta privatiseringen av CGM.

Förfarandet har utvidgats till att även omfatta det kapitaltillskott på 1 125 miljoner franc (173 miljoner ecu) som de franska myndigheterna beviljat CGMF, CGM:s moderbolag, som i sin tur bidrar med ett kapitaltillskott till CGM.

Dessutom är det tänkt att CGMF skall ta över kostnaderna för CGM:s huvudkontor. De franska myndigheterna betonade vid ett bilateralt möte den 21 november 1995 att detta kapitaltillskott utgör del av de åtgärder för att omstrukturera CGM som pågår sedan 1992, och är avsett att underlätta företagets övergång från den offentliga till den privata sektorn.

Beloppet av detta kapitaltillskott har, enligt dessa myndigheter, fastställts utgående från två faktorer:

— Betalning av CGM:s skulder för att uppnå en finansstruktur gör det möjligt att sanera företaget och att återuppnå den lönsamhet som krävs för en övergång till den privata sektorn.

— Den föregående överföringen till CGMF av den byggnad som delvis utnyttjas som huvudkontor för CGM, tillsammans med det tillhörande hyreskontraktet, för att motsvara de potentiella köparnas förväntningar.

Kommissionen har i samband med det ovan nämnda bilaterala mötet fått vissa förklaringar rörande villkoren och tidsschemat för det planerade privatiseringsförfarandet. Proceduren inleddes när CGM fördes upp på listan över bolag som bör privatiseras enligt lagen av den 14 juli 1993. Med hänsyn till målet att snarast överföra CGM till den privata sektorn har den franska regeringen betonat nödvändigheten av att så snabbt som möjligt genomföra privatiseringen genom att inleda ett offentligt anbudsförfarande, varvid valet av köpare samt försäljningsvillkoren skall fastställas i samråd med den franska privatiseringskommittén.

Den franska regeringens mål är att avstå från alla aktier i CGM som innehas av CGMF, om så behövs efter att CGM helt eller delvis överlåtit sin hamnhanteringsverksamhet i Frankrike till en eller flera enskilda köpare. Denna åtgärd bör leda till att företaget övergår i privata aktieinnehavares ägo, varigenom det får möjlighet att utveckla en normal företagsstrategi. Det har angivits att de potentiella köparna inte kommer att utsättas för någon som helst diskriminering på grundval av sin nationalitet.

V

Inom ramen för förfarandet i enlighet med artikel 93.2 i fördraget har tre olika parter inkommit med synpunkter på det statsstöd som beviljats CGM.

i) *Den brittiska regeringen*

Den brittiska regeringen välkomnade kommissionens beslut att inleda ett förfarande, och anser att statsstödet använts för att subventionera ineffektiv verksamhet och därigenom skydda CGM mot marknadskrafterna samt för att allvarligt snedvrida konkurrensen mellan de olika företagen inom Europeiska unionen. De brittiska myndigheterna var ense med kommissionens utvärdering att omstruktureringsplanen är otillräcklig, eftersom den inte tydligt fastställer när företagets livskraft kan förväntas bli återställt. De brittiska myndigheterna anser i synnerhet att de statliga stödbeloppen gjort det möjligt för CGM att sänka sina priser under driftkostnaderna i syfte att slå ut konkurrensen inom trafiken till franska Antillerna. Företaget skulle genast ha höjt sina priser igen så snart det slagit ut all konkurrens. Utgående från en rad frågor som uppkommit i samband med kommissionens ingående undersökning av fallet, anser den brittiska regeringen att stödet bör förklaras vara oförenligt med den gemensamma marknaden, så länge den franska regeringen inte agerat som en marknadsinvesterare som ingående undersökt alla möjligheter som står öppna.

ii) *En konkurrent till CGM på linjen till Antillerna*

En konkurrent till CGM på linjen till Antillerna hävdar att CGM betett sig konkurrensfientligt. De enheter inom kommissionen som har hand om frågan har dock inte funnit något bevis för detta, och i synnerhet inte för dumpingpriser (enligt vilka CGM skulle ha tillämpat priser som ligger under de genomsnittliga variabla kostnaderna).

iii) *En konkurrent till CGM på linjerna på Indiska oceanen*

En konkurrent till CGM inom trafiken på Indiska oceanen anser att beviljandet av statliga stöd inom denna starkt konkurrensbetonade marknadssektor har skyddat CGM mot marknadens krafter, och att CGM inte bör få använda stödet för att skaffa sig tillgång till nya marknader eller hålla sig kvar på marknader från vilka företaget skulle ha tvingats dra sig tillbaka om stödet inte utbetalts.

CGM:s konkurrent hävdade att stödet i synnerhet är oroväckande i samband med den situation som råder i södra Indiska oceanen, där nyligen ett konsortium dragit sig tillbaka efter det att konkurrenten lagt ned sin verksamhet i området. Det anses att CGM skulle behöva investera stora summor i kontor, personal och fartyg, om företaget skulle besluta sig för att fortsätta trafikera denna sträcka.

iv) *Svar från de franska myndigheterna*

De franska myndigheterna har lagt fram sina synpunkter på dessa anmärkningar och hävdar att alla stödbelopp till företaget, både i det förflutna och i framtiden, syftar till omstruktureringsåtgärder och till företagets privatisering. Vad gäller de inkomna invändningarna har de franska myndigheterna följande anmärkningar:

I fråga om trafiken till Antillerna hävdar de franska myndigheterna att stödet alltid utbetalts först när en etapp i omstruktureringen avslutats. CGM har inte tillämpat priser som legat under driftkostnaderna och trafiken har under alla år varit lönsam. I april 1996 gjorde den ökande efterfrågan och den förbättrade kvaliteten på CGM:s tjänster det möjligt att höja fraktkostnaderna.

I fråga om trafiken på Indiska oceanen hävdar de franska myndigheterna att konsortiet i fråga gått med vinst och att trafiken nyligen omstrukturerats (samfinansiering av två företag), så att vinster även kan förväntas i framtiden. Marknaden har utvecklats normalt under det senaste decenniet (från 65 000 till 82 000 containrar, s.k. tjugofotsekvivalenter (TEU), under de senaste tio åren fram till 1995). De franska myndigheterna anser att CGM förfogar över den personal och den kompetens som behövs för att bedriva lönsam trafik i området, om de använder den fartygskapacitet som är tillgänglig inom ramen för ett charteravtal, och att man inte bör lägga hinder i vägen för företaget.

VI

Kommissionen har inlett ett anbudsförfarande och valt ut en konsult som skall utvärdera CGM:s finansiella strukturer, samt huruvida det stödpaket som den franska regeringen planerar ekonomiskt sett motsvarar företagets behov. Konsulten har granskat alla dokument som de franska myndigheterna och de klagande ställt till förfogande och har dessutom rådfrågat företagets förvaltningspersonal. I sin slutrapport kommer konsulten fram till följande:

a) De stödbelopp som betalats ut inom ramen för de sociala kostnader som uppstår vid en personalnedskärning överensstämmer med liknande stora omstruktureringsåtgärder på annat håll.

b) Företagets skuldnivå hade i slutet av 1995 minskats till 40 % av 1991 års nivå (4 904 miljoner franc minskade till 2 000 miljoner franc). Eftersom minskningen med 2 904 miljoner franc överskrider det stödbelopp som beviljats för detta ändamål (1 586 miljoner franc), är det uppenbart att skuldminskningen utgjort en avgörande del av CGM:s omstruktureringsstrategi.

c) De kostnader som beräknats för nedläggning av trafik är realistiska.

d) CGM bör kunna bli lönsamt i framtiden och kommer att kunna anses vara sanerat, så snart den planerade totala kapitalökningen genomförs.

RÄTTSLIG BEDÖMNING

VII

I enlighet med artikel 92.1 i fördraget är stöd som ges av en medlemsstat eller med hjälp av statliga medel, av vilket slag det än är, som snedvrider eller hotar att snedvrida konkurrensen genom att gynna vissa företag eller viss produktion, oförenligt med den gemensamma marknaden i den utsträckning det påverkar handeln mellan medlemsstaterna.

För att vara förenliga med den gemensamma marknaden måste stödet i fråga falla under något av de undantag som fastställs i artikel 92.1. Det enda möjliga undantaget synes i detta fall vara det som avses i artikel 92.3 c ("stöd för att underlätta utveckling av vissa näringsverksamheter ... när det inte påverkar handeln i negativ riktning i en omfattning som strider mot det gemensamma intresset").

I två dokument som fastställer målsättningen för statsstöd (för gemenskapens sjöfartsföretag och för omorganisering av företag som råkat i svårigheter), behandlas denna föreskrift i de sammanhang som berör stödpaketet till CGM.

I 1989 års riktlinjer för undersökning av statliga stöd till gemenskapens sjöfartsföretag [1] fastställs att världshandelns ihållande recession samt överkapaciteten inom sjötransportsektorn medför svårigheter för gemenskapens flottor. En stor del av problemen tillskrivs skattesystemen och de personalregler som gäller för gemenskapstransportörer, däribland beskattningen av inkomster och de sociala avgifterna för besättningen, samt företagsskatten. Stöden har därför ansetts vara acceptabla så länge de bidrar till gemenskapsflottornas utveckling, och begreppet "gemensamt intresse" har tolkats så att det innebär att fartygen skall behållas under gemenskapens flagg, och att besättningen till dessa fartyg i möjligaste mån skall rekryteras bland gemenskapens sjömän.

Samtidigt måste stödet stå i proportion till målet (kommissionen har meddelat att ett högsta värde kommer att fastställas med utgångspunkt från skillnaden mellan de driftkostnader som noterats för fartyg under gemenskapsflagg och fartyg från tredje land) och skall vara tillfälligt och om möjligt avtagande, samt uppfylla villkoren för öppenhet.

Det föreligger riktlinjer om de olika typer av stöd som kommissionen kan godkänna. I synnerhet driftstöd har ansetts vara i gemenskapens intresse, bland annat om det är direkt kopplat till en omstruktureringsplan som anses vara förenlig med den gemensamma marknaden.

Kommissionens allmänna ståndpunkt rörande omstrukturering av företag som råkat i svårigheter bör därför ligga till grund för varje utvärdering av huruvida en omstruktureringsplan är förenlig med den gemensamma marknaden. Kommissionen har därför i sina riktlinjer [2] fastställt följande villkor som alltid skall uppfyllas:

— Företagets livskraft skall återställas på lång sikt.

— Oönskad snedvridning av konkurrensen på grund av stödet skall undvikas.

— Proportionaliteten mellan kostnader och fördelar skall respekteras vid omstruktureringen.

— Omstruktureringsprogrammet skall genomföras effektivt och i enlighet med de fastställda villkoren.

— Kommissionen skall kunna övervaka åtgärderna med hjälp av årsrapporter.

VIII

I samband med att förfarandet inleddes påpekade kommissionen att de franska myndigheterna ännu inte visat att stödet utgör en nödvändig del av en helomfattande omstruktureringsplan som sammanställts i syfte att sanera företaget. Visserligen har företaget skurit ned på sin personal, men det finns ingenting som tyder på en samordnad saneringsstrategi. Stödet synes snarast ha beviljats som en reaktion på att företaget hamnat i en delikat finansiell situation, och inte i syfte att utveckla och förbättra företagets ekonomiska livskraft. På så sätt synes stödet ha skyddat CGM mot marknadens krafter.

Företagets svårigheter beror i första hand på beslut som fattats av dess styrelse, som exempelvis den nya företagsstrategi som antogs år 1989, men också på den mycket stora överkapacitet som registrerats på vissa sträckor (i synnerhet för trafiken på Nordamerika och Fjärran Östern, där CGM noterat förluster) och på den svaga dollarn. Tillsammans har dessa faktorer lett till högre skuldnivåer (som stabiliserats till 2 500 miljoner franc år 1990, men uppnådde 5 000 miljoner franc i slutet av 1992), som inte kunde täckas av driftresultaten.

I de omstruktureringsplaner som de franska myndigheterna utvecklat för CGM fastställs inom vilka sektorer kostnadsminskning bör företas. Där föreskrivs även att företaget stegvis skall dra sig ur all olönsam verksamhet och minska sina tillgångar, sin personal och sin kapacitet. De nationella myndigheternas mål är att privatisera företaget till hösten, eftersom de anser att marknadsförhållandena

[1] Bilaga I till "Finansiella och skattemässiga åtgärder beträffande transportverksamhet med fartyg som är registrerade i gemenskapen", SEK(89) 921 slutlig, 3.8.1989.

[2] "Gemenskapens riktlinjer för statliga stöd för att rädda och omstrukturera företag som råkat i svårigheter", EGT nr C 368, 23.12.1994, s. 12.

för närvarande är gynnsamma. Med hänsyn till antalet intresseanmälningar på marknaden kan denna uppfattning anses vara korrekt.

Alternativet till statsstöd för att omstrukturera CGM hade varit nedläggning av företaget. Av politiska skäl ville de franska myndigheterna dock inte överväga en sådan lösning.

IX

Gemenskapens intresse

Den fråga som i första hand berör stödet till CGM är huruvida stödet är av gemensamt intresse. I fråga om sjötransporter ligger det i gemenskapens intresse att vidta åtgärder för att bevara fartyg under gemenskapsflagg och sysselsätta ett så stort antal sjömän från gemenskapen som möjligt på dessa fartyg. Hittills har subventionerna gjort det möjligt för CGM att fortsätta sin trafik med fartyg under fransk flagg och att sysselsätta sjömän från gemenskapen.

Därutöver bör omstruktureringen uppfylla följande krav:

i) *Återställa livskraften på lång sikt*

Omstruktureringsplanerna skall på lång sikt leda till att återställa företagets livskraft utgående från rimliga tidsplaner och premisser. Förbättringen av företagets lönsamhet skall i första hand åstadkommas genom interna åtgärder som utgör del av omstruktureringsplanen och nedläggning av all strukturellt olönsam verksamhet.

CGM har företagit avsevärda nedskärningar av sin verksamhet (46 % av balansräkningen och 55 % av personalen) och sin kapacitet (31 %) under perioden 1992–1996. Företaget inriktar sig nu på sin huvudsakliga, lönsamma verksamhet. De franska myndigheterna, som tidigare räknat med en förlust på 23 miljoner franc för 1996, har nu reviderat sina beräkningar till något mellan en förlust på 40 miljoner franc och en vinst på 4 miljoner franc, med en omsättning på 3 800 miljoner franc. Den uppskattade framtida vinsten ligger mellan 25 miljoner och 65 miljoner franc för 1997 och 70 miljoner till 105 miljoner franc för 1998, under förutsättning att CGM fortsätter att fungera som det gör i dag. Den ökande lönsamheten skulle åstadkommas genom en stegvis minskning av sysselsättningskostnaderna för besättningen (genom att avtal som slutits med fackföreningarna löper ut i slutet av 1996, och allt fler utländska besättningsmedlemmar hyrs in till lägre pris), genom en omstrukturering av företagets förvaltningspersonal inom huvudkontoret och de olika andra kontoren (förmodligen kommer en köpare inte att ha behov av hela CGM:s organisation, eftersom vissa delar, som exempelvis förvaltningen, skulle kunna tas över av köparens egna strukturer), och genom ett planerat återupptagande av banantransporterna på sträckan från de franska Antillerna samt genom en minskning av skuldbördan. En lyckad privatisering skulle säkerställa att företaget i framtiden sköts på ett affärsmässigt sätt.

CGM har bidragit avsevärt till omstruktureringen genom att använda inkomsterna från försäljningen av sina tillgångar (1 360 miljoner franc). Stödet har använts för att genomföra omstruktureringen av företagets förvaltning och finanser. Stödets första del berörde omstruktureringens sociala aspekter, handelsverksamheten och de tillgångar som inte var av avgörande betydelse för företaget. Med hjälp av den sista stödutbetalningen fullbordades den finansiella omstruktureringen genom att företagets skulder minskades till en liknande nivå som sektorns övriga företag uppvisar, och som utan problem kan återbetalas vid normal drift.

I OECD:s prognoser förutspås en tillväxt på 8 % för världshandeln och en överkapacitet på vissa sjötransportsträckor. De undersökningar som genomförts av opartiska konsulter tyder på att CGM:s verksamhet ligger inom sektorer där företaget ännu skulle kunna dra fördel av dessa utvecklingar från och med 1998, om inte tidigare. Utgående från de prognoser som för närvarande finns att tillgå bör CGM gå med vinst från och med 1997, varav man kan dra slutsatsen att stödet bidragit till att återställa företagets livskraft.

ii) *Undvikande av oönskad snedvridning av konkurrensen på grund av stödet*

Ett villkor för stöd till omstrukturering är att de åtgärder som vidtas skall ha så liten inverkan på konkurrenterna som möjligt. Detta gäller i synnerhet i de fall där en produktionsöverkapacitet föreligger på den berörda EG-marknad som betjänas av förmånstagaren. Om det däremot inte föreligger någon strukturell produktionsöverkapacitet kräver kommissionen i allmänhet ingen kapacitetsminskning i utbyte mot stödet. Stödet får dock enbart användas för att återställa livskraften i förmånstagarens företag och skall inte användas till att utveckla företagets produktionskapacitet under loppet av omstruktureringsplanens genomförande.

I detta sammanhang har de opartiska konsulterna bekräftat att trafiken till franska Antillerna (bananhandel) och de franska utomeuropeiska områdena (DOM/TOM), inbegripet öarna i Indiska oceanen och Stilla havet utgör CGM:s huvudsakliga verksamhet. Omstruktureringen av företaget omfattas därför av begreppet "gemensamt intresse", dels eftersom CGM dragit sig tillbaka från den trafik som för närvarande är överflödig, dels eftersom företaget när det väl privatiserats

måste kunna hålla stånd mot det normala marknadstrycket, och dess företagsstrategi då helt kommer att styras av marknadens villkor. Det finns dessutom ingenting som tyder på strukturell överkapacitet på de sträckor som för närvarande trafikeras av CGM.

Vad beträffar de specifika invändningar som gjorts rörande trafiken med Antillerna förfogar kommissionen inte över tillräckligt bevismaterial för att inleda en formell undersökning av de påstådda konkurrensbegränsande åtgärderna i enlighet med artikel 86 i fördraget rörande missbruk av en dominerande ställning.

När det gäller frågan om huruvida stödet använts till att främja marknadsutvecklingen, bör kommissionen ta hänsyn till att CGM redan är inblandat i trafik till öarna genom delaktighet i ett konsortium, i vilket företaget ingår än i dag. Kommissionen kommer, genom att fastställa villkor, att säkerställa att CGM inte använder den sista stödutbetalningen till att utveckla ny verksamhet eller subventionera olönsam trafik på dessa sträckor.

iii) *Proportionalitet mellan omstruktureringens kostnader och nytta*

Stödbeloppet och stödnivån bör strikt begränsas till det minimum som krävs för omstruktureringen och vara knutna till de fördelar som förväntas för gemenskapen. Därför skall förmånstagaren ge ett avsevärt bidrag till omstruktureringsplanen med egna medel, och företaget skall inte erhålla kapital i förskott som sedan kan användas till aggressiva åtgärder som kan snedvrida verksamheten på marknaden.

Det beviljade stödet motsvarar det minimum som krävs för att CGM åter skall kunna bli ett livskraftigt och lönsamt företag som kan överleva i den privata sektorn. Stödet har utbetalats till CGM för att tillfredsställa verkliga behov i samband med de mål som ställts för omstruktureringen. Dessutom har det bekräftats att det totala stöd som beviljats av den franska regeringen motsvarar det minimum som krävs för att få CGM på fötter och göra privatiseringen möjlig. Stödet ger företaget en sund finansstruktur men förser det inte med överskottskapital. Som redan nämnts har CGM även använt inkomsterna från försäljningen av tillgångar (1 360 miljoner franc) till omstruktureringsåtgärder.

Stödet är tillfälligt och har beviljats för perioden 1993–1996, och inget vidare stöd planeras efter företagets privatisering.

iv) *Effektivt genomförande av omstruktureringsprogrammet och respekterande av villkoren*

Den helomfattande omstruktureringsplan som antogs år 1992 syftar till att återställa företagets livskraft genom en rad specifika åtgärder. Planen har följts och företagets livskraft kan anses ha blivit återställt.

Kommissionen har inte fastställt några villkor, eftersom omstruktureringsplanen inte lagts fram för kommissionens godkännande.

v) *Kommissionens kontroll med hjälp av årsrapporter*

Uppfyllandet av en omstruktureringsplan skall kontrolleras av kommissionen. I det föreliggande fallet skall en rapport lämnas in till kommissionen senast den 1 februari 1997.

X

Sammanfattningsvis kan sägas att ett stöd på 2 050 miljoner franc har betalats ut och man har för avsikt att bevilja ytterligare 1 125 miljoner franc. Därefter kommer företaget att privatiseras. Den nuvarande situationen är att en första utbetalning på 250 miljoner franc av de 1 125 miljonerna ägt rum i juni 1996 för att täcka överhängande skuldåterbetalningar. Dessutom bidrar de franska myndigheterna med 148 miljoner franc till överföringen av den byggnad som inrymmer CGM:s huvudkontor, tillsammans med det tillhörande hyreskontraktet, till CGMF (efter den nya värderingen som speglar de fallande fastighetspriserna). Därigenom kommer denna transaktion att vara kostnadsneutral för CGM.

Det har inte kunnat påvisas att stödet inneburit en snedvridning av konkurrensen på ett sätt som är oförenligt med gemenskapens intressen. Tvärtom har det visats att statens ingripande bidragit till en återställning av livskraften i och en radikal omstrukturering av ett sjöfartsföretag i gemenskapen, som på sina fartyg sysselsätter besättningsmedlemmar från gemenskapen.

De franska myndigheterna har för övrigt åtagit sig att i fortsättningen genomföra CGM:s privatisering på ett öppet sätt.

XI

ALLMÄNNA ANMÄRKNINGAR

Kommissionen vill påminna om att alla åtgärder som omfattar någon form av statligt stöd på förhand skall anmälas till kommissionen i enlighet med artikel 93.3 i fördraget.

Medlemsstaterna skall dessutom vänta med att genomföra statliga stödåtgärder tills kommissionen fattat ett slutgiltigt beslut. Kommissionen beklagar att den franska regeringen inte respekterat den fördröjande verkan av artikel 93.3 och lagstridigt beviljat stödet till CGM.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

1a. Det omstruktureringsstöd som betalats till CGM i form av kapitaltillskott under perioden 1992–1996 är lagstridigt och innebär ett brott mot artikel 93.3 i fördraget. Stödet kan dock anses vara förenligt med den gemensamma marknadens regler i enlighet med artikel 92.3 c i fördraget, om den franska regeringen respekterar de villkor som fastställs i punkt 2 i denna artikel.

1b. Det extra stöd till omstrukturering som beviljats CGM i form av ett extra kapitaltillskott under 1996 kan också anses vara förenligt med den gemensamma marknaden i enlighet med artikel 92.3 c i fördraget, om den franska regeringen respekterar sina åtaganden och de villkor som fastställs i punkt 2 i denna artikel.

2. De franska myndigheterna skall respektera följande villkor och åtaganden:

— CGM:s verksamhet skall, fram till företagets slutgiltiga privatisering, begränsas till de sträckor som trafikeras för närvarande.

— CGM:s verksamhet inom Indiska oceanen skall, fram till företagets slutgiltiga privatisering, begränsas till en kapacitet motsvarande den som tillhandahölls inom ramen för konsortiet. Denna kapacitet fastställs till 9 000 TEU tur-och-retur på en årlig bas.

— De franska myndigheterna skall efter privatiseringen, eller senast den 1 februari 1997, inlämna en rapport till kommissionen. Denna rapport skall omfatta detaljerade uppgifter om alla sträckor som trafikeras av CGM, transportkapaciteten för dessa sträckor samt driftresultaten, så att kommissionen kan kontrollera att stödet inte använts för att finansiera aggressiva åtgärder på marknaden eller för att subventionera olönsam verksamhet. Rapporten skall dessutom innehålla en detaljerad redogörelse för den process som lett till företagets privatisering, så att kommissionen kan kontrollera att de finansiella mål som fastställts för företaget har uppnåtts.

— CGM skall, så länge privatiseringen inte är fullständigt genomförd, inte på någon sträcka tillämpa priser som kan misstänkas vara otillräckliga för att till fullo täcka driftkostnaderna. Den rapport som skall lämnas in bör därför omfatta uppgifter om driftresultaten för all trafik som genomförs av CGM, både med hjälp av företagets egna fartyg och genom charteravtal fram till och med det datum då privatiseringen fullbordats.

— Inget ytterligare stöd skall beviljas CGM och alla stöd som hittills beviljats skall användas till omstruktureringen av företagets förvaltning och finanser.

— CGM:s omstruktureringsplan skall genomföras i sin helhet så som överenskommits med kommissionen.

Artikel 2

Detta beslut riktar sig till Republiken Frankrike.

Utfärdat i Bryssel den 17 juli 1996.

På kommissionens vägnar

Neil KINNOCK

Ledamot av kommissionen