ENTSCHEIDUNG DER KOMMISSION

vom 17. Juli 1996

über die der Compagnie Générale Maritime im Rahmen eines Umstrukturierungsplans gewährte Beihilfe

(Nur der französische Text ist verbindlich)

(Text von Bedeutung für den EWR)

(97/14/EG)

DIE KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere Artikel 93 Absatz 2 Unterabsatz 1,

gestützt auf das Abkommen über den Europäischen Wirtschaftsraum, insbesondere Artikel 62 Absatz 1 Unterabsatz 1,

nachdem den Betroffenen gemäß den genannten Artikeln Gelegenheit zur Äußerung gegeben wurde und diesen Bemerkungen Rechnung getragen wurde,

in Erwägung nachstehender Gründe:

SACHVERHALT

I

Wie die Kommission Presseberichten seit Juli 1993 entnahm, hatten die französischen Behörden dem staatlichen Unternehmen „Compagnie Générale Maritime" (CGM) und deren Muttergesellschaft „Compagnie Générale Maritime et Financière" (CGMF) eine Beihilfe von 700 Millionen ffrs gewährt. Mit Schreiben vom 13. August 1993 forderten die Kommissionsdienststellen Auskünfte über den Sachverhalt und Erläuterungen über alle gewährten Beihilfen an. In offiziellen zweiseitigen Gesprächen und im Schriftwechsel konnten keine vollständigen Informationen erlangt werden.

Im November 1994 teilten die französischen Behörden der Kommission mit, daß CGM seine Umstrukturierung beschleunigt und sich aus den Fernost-Strecken zurückgezogen hatte. Im Gegenzug hatte die französische Regierung eine zusätzliche Beihilfe von 1 550 Millionen ffrs gewährt.

Die französischen Behörden hatten wiederholt zugesichert, die angeforderte Begründung für die Gewährung der Beihilfe zu übermitteln, konnten aber die Zweifel der Kommission hinsichtlich der Vereinbarkeit der Beihilfe mit dem Gemeinsamen Markt nicht zerstreuen, so daß die Kommission mit Entscheidung vom 31. Oktober 1995 das Verfahren nach Artikel 93 Absatz 2 EG-Vertrag gegen die französische Regierung einleitete.

Dieses Verfahren wurde mit einer Entscheidung vom 20. Dezember 1995 erweitert, damit zusätzliche Beihilfemittel berücksichtigt werden konnten, von denen die französische Regierung die Kommission in Kenntnis setzte. Die beiden Entscheidungen wurden im Amtsblatt vom 28. Februar 1996 veröffentlicht [1].

Aufgrund dieser Veröffentlichung sind der Kommission Äußerungen der britischen Regierung und zweier Unternehmen zugegangen (eines Wettbewerbers von CGM auf der Strecke zu den französischen Antillen sowie eines Unternehmens, das zuvor Partner von CGM in einem Konsortium war, das die Inseln im Indischen Ozean bedient). Die französischen Behörden haben sich schriftlich und anläßlich zweiseitiger Gespräche, von denen das letzte am 3. Juli 1996 stattfand, ebenfalls geäußert und Informationen übermittelt.

II

CGM hat hauptsächlich Linienschiffahrtsdienste in einem von intensivem internationalen Wettbewerb gekennzeichneten Umfeld erbracht, in dem die maßgebenden Schiffahrtsunternehmen der Mitgliedstaaten und dritter Staaten tätig sind. Ende der achtziger Jahre entwickelte CGM eine globale Strategie für die Erbringung eigenständiger Container-Schiffahrtsdienste im Ost-West-Verkehr, die mit Investitionen im kaufmännischen Bereich sowie bei der Logistik und Informationstechnik verbunden war. Aufgrund gesunkener Frachtraten wurde trotz einer erhöhten Produktivität ein für die Deckung der Entwicklungskosten unzureichendes Betriebsergebnis erzielt. Die Kommission hat diese Situation in ihren Leitlinien aus dem Jahr 1989 als anhaltende Rezession zur Kenntnis genommen.

Angesichts der wachsenden Verschuldung und der steigenden Betriebsverluste hat CGM im Mai 1992 einen Umstrukturierungsprozeß in Gang gesetzt. Das Unternehmen hat sich mit seinem Anteilseigner, den französischen Behörden, auf ein kohärentes Vorgehen zur materiellen und finanziellen Umstrukturierung geeinigt, mit dem die Lebensfähigkeit des Unternehmens wiederhergestellt werden sollte. CGM hat sich daraufhin aus den nicht kostendeckenden Nordatlantikdiensten zurückgezogen und einen Umstrukturierungsplan aufgestellt, der von den französischen Behörden im Oktober 1992 genehmigt wurde. Die französischen Behörden haben dabei drei Bereiche ermittelt, in denen Maßnahmen erforderlich waren:

[1] Entscheidung 96/C 58/06 der Kommission (ABl. Nr. C 58 vom 28. 2. 1996, S. 4) und Entscheidung 96/C 58/07 der Kommission (ABl. Nr. C 58 vom 28. 2. 1996, S. 6).

i) *Rückführung der Verschuldung durch den Verkauf von Vermögensgegenständen, einschließlich Unternehmensbeteiligungen und Immobilien*

Seit Juli 1992 hat CGM seine Beteiligungen an verschiedenen Konzernunternehmen sowie Immobilien und Schiffe veräußert.

ii) *Strukturelle Veränderungen zur Erhöhung der Effizienz und Verringerung der Kosten*

CGM hat Tochterunternehmen gegründet und ist Partnerschaften eingegangen, um die wirtschaftliche Effizienz zu steigern und die Transparenz des Rechnungswesens zu erhöhen. Am 28. Dezember 1992 wurden sieben neue Tochterunternehmen gegründet, die den Betrieb am 1. Mai 1993 aufnahmen. Drei verschiedene Schiffahrtstochterunternehmen wurden mit dem Linienschiffsverkehr betraut:

— CGM Sud für den Lateinamerikaverkehr;

— CGM Orient für den Fernostverkehr;

— CGM Tour du Monde für den Verkehr zwischen Europa und den Pazifikinseln über verschiedene amerikanische und asiatische Häfen.

Vier CGM-Agenturen in Le Havre, Marseille, Bordeaux und Dünkirchen wurden in Umschlagsbetriebe umgewandelt, und CGM hat Partner für den Betrieb ihrer Linienschiffahrtsstrecken und Hafenagenturen gesucht.

CGM hat sich ebenfalls von den nicht kostendekkenden Diensten, einschließlich der Nordatlantik- und Fernostdienste, zurückgezogen. Der Jahresumsatz verringerte sich von mehr als 7 100 Millionen ffrs auf 3 800 Millionen ffrs (1995-1996).

iii) *Plan für den Flotten- und Stellenabbau sowie für die Betriebskostenreduzierung*

Die CGM-Flotte wurde in das Schiffahrtsregister von Kerguelen (französische Süd- und Antarktisgebiete) ausgeflaggt, wodurch das Unternehmen Kosteneinsparungen in Höhe von 50 Millionen ffrs im Jahr erzielen konnte.

Die Anzahl der Beschäftigten wurde von 3 529 (Ende 1991) auf 1 576 (Ende 1996) verringert. Vom Arbeitsplatzabbau war sowohl Seefahrt- als auch Verwaltungspersonal betroffen.

Die Zahl der von CGM betriebenen Schiffe wurde von 25 auf 16 reduziert. Ende 1996 soll das Unternehmen nur noch über 15 Schiffe verfügen, wovon neun von CGM betrieben und fünf weitere gechartert werden.

III

Die französischen Behörden haben bestätigt, daß die Umstrukturierung bislang insgesamt 2 050 Millionen ffrs gekostet hat, die ohne Genehmigung der Kommission in Teilbeträgen an CGM gezahlt wurden. Eine zusätzliche Zahlung von 1 125 Millionen ffrs ist beabsichtigt, außerdem die Zahlung von 148 Millionen ffrs, die mit der Übertragung des Leasingvertrags für das zur Zeit von der CGM-Hauptverwaltung genutzte Gebäude im Zusammenhang steht; von diesem letzten Teilbetrag wurden im Juni 1996 250 Millionen ffrs ausgezahlt, als sich CGM in akuten Liquiditätsschwierigkeiten befand und fällige Verbindlichkeiten bedienen mußte. Die Beihilfe war an Maßnahmen geknüpft, die CGM im Rahmen seiner Umstrukturierung vornahm:

Datum	Maßnahme	Beihilfe (Mio. ffrs)	Anmerkung
Oktober 1992	Annahme des Sanierungsplans; erste Verkäufe von Vermögensgegenständen	150	Verbesserung des Ergebnisses der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit um 270 Millionen ffrs jährlich; Sozialbeihilfe zur Umstrukturierung 233 Millionen ffrs
Dezember 1992	Annahme des Plans für die Unternehmensaufspaltung und Aufnahme von Verhandlungen über das Flottenregime; Einstellung des Nordatlantikverkehrs	200	
Juni 1993	Umsetzung des Plans für die Unternehmensaufspaltung	150	
Juni 1994	Verkauf weiterer Vermögensgegenstände, Umstrukturierung der europäischen Agenturen	800	Verkauf von Vermögensgegenständen in Höhe von 1 360 Millionen ffrs
Herbst 1994	Einstellung des Fernostverkehrs: Kosten von 587 Millionen ffrs und Verlust von 66 Millionen ffrs für künftige Charter und Kosten von 70 Millionen ffrs im Zusammenhang mit einem Programm für den Stellenabbau	750	Fortführung des Verkehrs: Mehrkosten durch Betriebsverluste in Höhe von 120 Millionen ffrs jährlich für die Dauer von 7 Jahren, zuzüglich derselben Kosten bei einem eventuellen Verkauf

Datum	Maßnahme	Beihilfe (Mio. ffrs)	Anmerkung
Juni 1996	Schuldendienst	250	Gesamtbetrag des Schuldenabbaus: 2 900 Millionen ffrs; aufgewendete Beihilfe 1 586 Millionen ffrs zuzüglich 1 314 Millionen ffrs aus CGM-Aktivitäten
nach Juli 1996	Schuldenabbau; Übertragung des Leasingvertrags für das CGM-Hauptverwaltungsgebäude	875 148	Schuldenstand 1995 (2 000 Millionen ffrs) auf weniger als 1 000 Millionen ffrs verringert
1992 bis 1996	Gesamtbeträge (in Millionen ffrs): Sozialbeihilfen (535), Schuldenabbau (2 471), Schuldendienst (250), sonstige materielle und finanzielle Umstrukturierung (77); Betriebsverluste (1 020), durch den Verkauf von Vermögensgegenständen gedeckt (1 360), sonstiger Schuldenabbau (340)	3 323	Stellenabbau 55 % (1992 bis 1996); Kapazitätsabbau 31 %; Verringerung der Bilanzsumme 46 %

IV

Im Rahmen der Eröffnung des Verfahrens hat die Kommission ermittelt, welche wesentlichen Fragen ihrer Auffassung nach unbeantwortet geblieben sind. Dabei handelt es sich um folgende Punkte:

a) die Kriterien für die Gewährung der bereits gezahlten Beihilfen;

b) die Einzelheiten des Umstrukturierungsplans und die Frage, wie die Lebensfähigkeit des Unternehmens im Rahmen eines abschließenden staatlichen Beihilfeprogramms wiederhergestellt werden kann;

c) die Frage, wie und für welchen Zeitpunkt die französischen Behörden den Abschluß der CGM-Privatisierung planen.

Die Erweiterung des Verfahrens betraf die von den französischen Behörden beabsichtigten Maßnahmen im Zusammenhang mit der Zuführung von 1 125 Millionen ffrs (173 Millionen ECU) zum Kapital der CGM-Muttergesellschaft CGMF, die wiederum an einer Erhöhung des Kapitals von CGM beteiligt sein sollte.

Es war ebenfalls vorgesehen, daß CGMF die Kosten für die CGM-Hauptverwaltung übernehmen sollte. Wie die französischen Behörden anläßlich einer zweiseitigen Besprechung am 21. November 1995 mitteilten, erfolgte diese Mittelzuführung im Rahmen der 1992 begonnenen Umstrukturierung von CGM, mit der der Übergang des Unternehmens vom öffentlichen in den privaten Sektor erleichtert werden sollte.

Nach Angaben der französischen Behörden wurde die Höhe dieser Mittel unter Berücksichtigung zweier Umstände festgesetzt:

— der Notwendigkeit, die Verschuldung von CGM zu verringern und eine Finanzierungsstruktur zu erreichen, die dem Unternehmen die Wiedererlangung der Lebensfähigkeit und Rentabilität erlaubt, was Voraussetzung für die Privatisierung ist;

— der vorherigen Übertragung an CGMF des teilweise von der CGM-Hauptverwaltung genutzten Gebäudes einschließlich des entsprechenden Leasingvertrags, um potentiellen Käufern entgegenzukommen.

Anläßlich der genannten Besprechung holte die Kommission Erläuterungen zu den Modalitäten und zum Zeitplan des Privatisierungsvorhabens ein. Dieses Vorhaben wurde mit der Aufnahme von CGM in die Liste der zu privatisierenden Unternehmen gemäß Gesetz vom 14. Juli 1993 begonnen. Die französische Regierung hat darauf hingewiesen, daß im Interesse einer möglichst schnell erfolgenden Privatisierung von CGM das Verfahren bald durch eine öffentliche Ausschreibung eröffnet werden soll, wobei die Auswahl der Erwerber und die Festlegung der Veräußerungskonditionen in Übereinstimmung mit der französischen Privatisierungskommission erfolgen.

Die französische Regierung strebt die Veräußerung aller von CGMF gehaltenen Anteile an CGM an, gegebenenfalls nach dem Verkauf aller oder einiger CGM-Umschlagsbetriebe in Frankreich an einen oder mehrere Erwerber. Durch diese Maßnahme würden private Anteilseigner an CGM beteiligt, wodurch das Unternehmen in der Lage wäre, eine normale unternehmerische Strategie zu entwickeln. Wie es ausdrücklich heißt, wird eine wie auch immer geartete Diskriminierung der Bewerber für die Anteilsübernahme aufgrund ihrer Staatsangehörigkeit ausgeschlossen.

V

Drei Beteiligte haben sich im Rahmen des Verfahrens nach Artikel 93 Absatz 2 EG-Vertrag zur staatlichen Beihilfe an CGM geäußert.

i) *Die britische Regierung*

Die britische Regierung begrüßte die Entscheidung zur Eröffnung des Verfahrens, da ihrer Auffassung nach mit der staatlichen Beihilfe ein unrentabler Betrieb unterstützt wurde, wodurch CGM von den Marktkräften abgeschirmt und der Wettbewerb zwischen Unternehmen in der EU verfälscht wurde. Die britischen Behörden stimmten der Beurteilung der Kommission zu, daß der Umstrukturierungsplan unzureichend war, da kein eindeutiger Zeitpunkt für die Wiedererlangung der Lebensfähigkeit des Unternehmens ins Auge gefaßt wurde. Die britischen Behörden vertraten außerdem die Auffassung, daß es die staatlichen Beihilfen CGM ermöglicht haben, seine Tarife unter die Betriebskosten zu senken, um den Wettbewerb auf der französischen Antillen-Linie auszuschalten. Nachdem die Konkurrenz ausgeschaltet war, hätte CGM die Tarife sofort wieder erhöht. Die britische Regierung kommt angesichts einer Reihe von Fragen, die im Zuge der von der Kommission durchgeführten Prüfung aufgekommen sind, zu dem Schluß, daß die Beihilfe als mit dem Gemeinsamen Markt unvereinbar erklärt werden müßte, sofern sich die französische Regierung nicht wie ein nach vollständiger Bewertung der verschiedenen Optionen handelnder Anleger am Markt verhält.

ii) *Ein Konkurrent von CGM auf der Antillen-Linie*

Ein Konkurrent von CGM auf der Antillen-Linie weist auf angeblich wettbewerbswidriges Verhalten von CGM hin. Die zuständigen Kommissionsdienststellen haben jedoch keine Beweise für derartige Praktiken und insbesondere für Dumpingpreise (wonach CGM Tarife unter den durchschnittlichen variablen Kosten angewendet hätte) gefunden.

iii) *Ein Konkurrent von CGM auf den Linien zum Indischen Ozean*

Ein Konkurrent von CGM auf den Linien zum Indischen Ozean hat geäußert, daß die Beihilfe, mit denen die Defizite ausgeglichen wurden, CGM vor dem intensiven Wettbewerb auf dem Markt geschützt hat und es CGM nicht erlaubt werden sollte, die Beihilfe dafür einzusetzen, Zugang zu neuen Märkten zu erhalten oder auf bestehenden Märkten vertreten zu bleiben, von denen sich das Unternehmen ohne die Beihilfe hätte zurückziehen müssen.

Dies sei insbesondere hinsichtlich der Situation im südlichen Indischen Ozean besorgniserregend, aus dem sich nach dem Rückzug des Konkurrenten vor kurzem auch ein Konsortium zurückgezogen hat. Es wurde geäußert, daß eine Entscheidung von CGM für die weitere Bedienung dieser Linie erhebliche Investitionen in Agenturen, Personal und Schiffe bedeuten würde.

iv) *Antwort der französischen Behörden*

Die französischen Behörden haben in ihrer Stellungnahme zu diesen Äußerungen betont, daß alle in der Vergangenheit und in Zukunft gewährten Beihilfen an die Umstrukturierung und Privatisierung des Unternehmens geknüpft sind. Zu den Äußerungen nahmen die französischen Behörden im einzelnen wie folgt Stellung:

Was die Antillen-Linie angeht, so sind die französischen Behörden der Auffassung, daß Beihilfen regelmäßig erst nach Abschluß einer Umstrukturierungsphase gewährt wurden. CGM hat keine Tarife angewendet, die nicht kostendeckend gewesen sind; der Betrieb der Linie war im Laufe der Jahre stets rentabel. Die Tariferhöhung vom April 1996 war aufgrund der höheren Nachfrage und der Verbesserung der von CGM angebotenen Dienste möglich.

Was den Indischen Ozean angeht, bestätigen die französischen Behörden, daß das betreffende Konsortium Gewinne gemacht hat und dieser Dienst vor kurzem umstrukturiert wurde (was von zwei Unternehmen gemeinsam finanziert wurde), so daß künftig mit Gewinnen zu rechnen sei. Der Markt ist in den letzten zehn Jahren regelmäßig gewachsen (von 65 000 auf 82 000 TEU im Jahr 1995) und die französischen Behörden vertreten die Auffassung, daß CGM bei Nutzung des im Rahmen eines Chartervertrags bereitstehenden Schiffsladeraums über das Personal und das erforderliche Know-how zum rentablen Betrieb der Linie verfügt und dem Unternehmen keine Einschränkungen gegenüber der gegenwärtigen Situation auferlegt werden sollten.

VI

Die Kommissionsdienststellen haben aufgrund einer Ausschreibung einen Sachverständigen mit der Beurteilung der CGM-Finanzstruktur und der wirtschaftlichen Verhältnismäßigkeit des von der französischen Regierung vorgeschlagenen Beihilfepakets beauftragt. Der Sachverständige hat alle entsprechenden Unterlagen, die von den französischen Behörden und den Beschwerdeführern übermittelt wurden, geprüft und die leitenden Angestellten befragt. In seinem Abschlußbericht kommt er zu folgenden Ergebnissen:

a) die im Rahmen des Sozialplans für den Stellenabbau gewährten Mittel stehen im Einklang mit Umstrukturierungsmaßnahmen ähnlichen Ausmaßes;

b) die Verschuldung Ende 1995 war auf 40 % der Verschuldung 1991 zurückgeführt worden (von 4 904 Millionen ffrs auf 2 000 Millionen ffrs); da diese Verringerung des Schuldenstands um 2 904 Millionen ffrs die zu diesem Zweck gewährte Beihilfe (1 586 Millionen ffrs) überschreitet, ist zu bestätigen, daß die Rückführung der Verschuldung grundlegender Bestandteil der Umstrukturierungsstrategie von CGM gewesen ist;

c) die für die Aufgabe der Dienste ausgewiesenen Kosten entsprechen den Tatsachen;

d) CGM sollte künftig rentabel und dank der insgesamt vorgeschlagenen Kapitalerhöhung lebensfähig sein.

RECHTLICHE WÜRDIGUNG

VII

Nach Artikel 92 Absatz 1 EG-Vertrag sind staatliche oder aus staatlichen Mitteln gewährte Beihilfen gleich welcher Art, die durch die Begünstigung bestimmter Unternehmen oder Produktionszweige den Wettbewerb verfälschen oder zu verfälschen drohen, mit dem Gemeinsamen Markt unvereinbar, soweit sie den Handel zwischen Mitgliedstaaten beeinträchtigen.

Damit die Beihilfe mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar ist, muß für sie eine der Ausnahmen oder Freistellungsvoraussetzungen von Artikel 92 gelten. Als einziger Freistellungsgrund kommt Artikel 92 Absatz 3 Buchstabe c) in Frage („Beihilfen zur Förderung der Entwicklung gewisser Wirtschaftszweige ..., soweit sie die Handelsbedingungen nicht in einer Weise verändern, die dem gemeinsamen Interesse zuwiderläuft.").

In zwei Dokumenten, in denen die Leitlinien für staatliche Beihilfen (für Schiffahrtsunternehmen der Gemeinschaft und zur Rettung und Umstrukturierung von Unternehmen in Schwierigkeiten) festgelegt sind, wird diese Bestimmung des EG-Vertrags in für das CGM-Beihilfepaket relevanten Zusammenhängen näher ausgeführt.

Die Leitlinien zur Prüfung von staatlichen Beihilfen an EG-Reedereien aus dem Jahr 1989 [1] stellen fest, daß die anhaltende Rezession im Welthandel und die Überkapazitäten im Seeverkehr Schwierigkeiten für die Gemeinschaftsflotten verursacht haben. Viele Schwierigkeiten hängen mit steuer- und arbeitsrechtlichen Regelungen zusammen, denen die Reeder in der Gemeinschaft unterworfen sind, wozu auch die Lohnsteuern und die Sozialabgaben für Seeleute sowie die Körperschaftsteuer gehören. Beihilfen werden daher als zulässig angesehen, insoweit sie zur Fortentwicklung der Gemeinschaftsflotten beitragen. Das „gemeinsame Interesse" wurde unter dem Gesichtspunkt des Erhalts der Schiffe unter der Gemeinschaftsflagge und eines möglichst hohen Anteils von Seeleuten der Gemeinschaft an Bord dieser Schiffe definiert.

Gleichzeitig muß die Beihilfe den damit zu lösenden Problemen angemessen sein (die Kommission hat hierzu präzisiert, daß zur Ermittlung der Obergrenze die Differenz zwischen den Betriebskosten von Schiffen unter Gemeinschaftsflagge und den Betriebskosten von Schiffen von Drittländern herangezogen wird), außerdem muß sie transparent, befristet und nach Möglichkeit degressiv sein.

Für die verschiedenen Arten von Beihilfen, die die Kommission genehmigen kann, wurden Leitlinien erlassen. So sind Betriebsbeihilfen im Gemeinschaftsinteresse, wenn sie unter anderem unmittelbar mit einem Umstrukturierungsplan verknüpft sind, der als mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar angesehen wird.

Die Vereinbarkeit eines Umstrukturierungsplans mit dem Gemeinsamen Markt ist daher anhand der allgemeinen Regeln der Kommission für die Reorganisation von Unternehmen in Schwierigkeiten zu beurteilen. Dazu hat die Kommission in ihren Leitlinien [2] bestimmte Voraussetzungen festgelegt, die allesamt erfüllt sein müssen:

— Wiederherstellung der langfristigen Lebensfähigkeit;

— Vermeidung unzumutbarer Wettbewerbsverfälschungen durch die Beihilfe;

— Verhältnismäßigkeit von Kosten und Nutzen der Umstrukturierung;

— vollständige Durchführung des Umstrukturierungsplans und Einhaltung der Auflagen;

— Kontrolle durch die Kommission anhand von Jahresberichten.

VIII

Bei Einleitung des Verfahrens hat die Kommission darauf hingewiesen, daß die französischen Behörden zu diesem Zeitpunkt noch nicht nachgewiesen hatten, daß die Beihilfe notwendiger Bestandteil eines Umstrukturierungsplans zur Wiederherstellung der Lebensfähigkeit war. Es wurden zwar Stellen abgebaut, doch war nicht ersichtlich, daß eine auf die Wiederherstellung der Lebensfähigkeit ausgerichtete Strategie ausgearbeitet worden war. Die Beihilfe wurde als Reaktion auf die prekäre Finanzlage des Unternehmens gewährt statt als Mittel zur Entwicklung und Verbesserung der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit. Die Beihilfe scheint CGM in der Tat gegen die Marktkräfte abgeschirmt zu haben.

Grund für die Schwierigkeiten des Unternehmens waren hauptsächlich Führungsentscheidungen wie die im Jahr 1989 erfolgte Einführung der neuen Unternehmensstrategie, die auf bestimmten Linien festzustellende hohe Überkapazität (insbesondere auf den Nordatlantik- und Fernostdiensten, wo CGM hohe Verluste erlitten hat) sowie die Dollarschwäche. Dies führte zu einer erhöhten Verschuldung (2 500 Millionen ffrs im Jahr 1990, mit einem Anstieg auf 5 000 Millionen ffrs bis Ende 1992), die durch den Betriebserfolg nicht ausgeglichen werden konnte.

In den von den französischen Behörden ausgearbeiteten Umstrukturierungsplänen für CGM wurden Bereiche ermittelt, in denen die Kosten durch Rückzug des Unternehmens aus verlustbringenden Tätigkeiten und Verringerung der Aktiva, Belegschaft und Kapazität zu senken

[1] „Finanzielle und steuerliche Maßnahmen im Seeverkehr mit Schiffen, die in der Gemeinschaft eingetragen sind", Anhang I, Dokument SEC(89) 921 endg. vom 3. 8. 1989.

[2] „Leitlinien für die Beurteilung von staatlichen Beihilfen zur Rettung und Umstrukturierung von Unternehmen in Schwierigkeiten" (ABl. Nr. C 368 vom 23. 12. 1994, S. 12).

waren. Die staatlichen Behörden streben die Privatisierung des Unternehmens im Herbst an, da sie von zur Zeit vorteilhaften Marktbedingungen ausgehen. Angesichts der am Markt geäußerten Interessensbekundungen ist diese Beurteilung als zutreffend anzusehen.

Die Alternative zur staatlichen Unterstützung mit dem Ziel der Umstrukturierung von CGM wäre die Liquidation des Unternehmens gewesen. Aus politischen Gründen haben die französischen Behörden diese Option nicht in Betracht gezogen.

IX

Das Gemeinschaftsinteresse

Bezüglich der Beihilfen an CGM lautet die Hauptfrage, ob deren Gewährung im Gemeinschaftsinteresse liegt. Beim Seeverkehr wird dem Gemeinschaftsinteresse mit Maßnahmen gedient, die die Erhaltung von Schiffen unter Gemeinschaftsflaggen und die Beschäftigung möglichst vieler Seeleute aus der Gemeinschaft bezwecken. Bislang haben es die Beihilfen CGM ermöglicht, den Betrieb der Schiffe unter französischer Flagge fortzuführen und die Arbeitsplätze von Seeleuten aus der Gemeinschaft zu erhalten.

Ferner muß die Umstrukturierungsbeihilfe folgende Kriterien erfüllen:

i) *Wiederherstellung der langfristigen Lebensfähigkeit*

Die Umstrukturierungspläne müssen die Wiederherstellung der langfristigen Lebensfähigkeit in einem vernünftigen Zeitrahmen unter Zugrundelegung vernünftiger Annahmen ermöglichen. Die Verbesserung der Lebensfähigkeit muß im wesentlichen das Ergebnis unternehmensinterner Maßnahmen sein, die im Umstrukturierungsplan vorgesehen sind, sowie die Aufgabe strukturell verlustbringender Tätigkeiten umfassen.

CGM hat seine Betriebstätigkeit im Zeitraum 1992 bis 1996 erheblich verringert (Rückgang des Umsatzes um 46 % und der Beschäftigtenzahl um 55 %), ebenso seine Kapazität (um 31 %). Das Unternehmen konzentriert sich jetzt auf das rentable Kerngeschäft, so daß die französischen Behörden, die für 1996 ursprünglich mit einem Verlust von 23 Millionen ffrs gerechnet hatten, nunmehr von einer Ergebnisspanne ausgehen, die von einem Verlust in Höhe von 40 Millionen ffrs bis zu einem Gewinn von 4 Millionen ffrs reicht, während bei Zugrundelegung einer Fortführung der jetzigen Unternehmensaktivitäten für 1997 ein Gewinn von 25 bis 65 Millionen ffrs und für 1998 ein Gewinn von 70 bis 105 Millionen ffrs erwartet werden. Die Rentabilitätssteigerungen beruhen auf einer fortgesetzten Verringerung der Kosten für die Beschäftigung von Seeleuten (durch das Auslaufen von Tarifverträgen mit den Gewerkschaften Ende 1996 und die zunehmende Beschäftigung ausländischer Seeleute zu geringeren Kosten auf CGM-Schiffen), sonstigen Umstrukturierungen bei den Beschäftigten der Hauptverwaltung und in den verschiedenen Agenturen (man geht davon aus, daß ein Erwerber nicht die gesamte CGM-Organisation benötigt, da bestimmte Bereiche wie die Verwaltung eine Verdoppelung seiner bereits vorhandenen Ressourcen darstellen würden), die vorgezogene Abwicklung der Bananentransporte auf der französischen Antillen-Linie sowie der Verringerung der zu tilgenden Schulden. Eine erfolgreiche Privatisierung wird sicherstellen, daß das Unternehmen zukünftig unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten geführt wird.

CGM hat durch Einsatz der Erlöse aus der Veräußerung von Vermögensgegenständen (1 360 Millionen ffrs) erheblich zur Umstrukturierung beigetragen. Die Beihilfe wurde zur Umsetzung der materiellen und finanziellen Umstrukturierung von CGM verwendet. Der erste Teil betraf hauptsächlich die sozialen Aspekte der Umstrukturierung, die wirtschaftlichen Aktivitäten und die für das Unternehmen nicht wesentlichen Aktiva. Die letzte Beihilfetranche vollendet die finanzielle Umstrukturierung, indem sie die Verschuldung des Unternehmens auf ein Niveau zurückführt, das mit dem anderer Unternehmen dieser Branche vergleichbar ist und mit den aus dem gewöhnlichen Geschäftsbetrieb erwirtschafteten Mitteln getilgt werden kann.

In OECD-Prognosen wird ein Wachstum des Welthandels in einer Größenordnung von 8 % und eine Überkapazität auf bestimmten Seeschiffahrtslinien vorhergesagt. Aus den Gutachten unabhängiger Sachverständiger geht hervor, daß CGM in Bereichen tätig ist, in denen das Unternehmen ab 1998, unter Umständen auch früher, noch Vorteile ziehen kann. Nach den zur Zeit vorliegenden Prognosen sollte CGM ab 1997 Gewinne erwirtschaften, so daß geschlossen werden kann, daß die Lebensfähigkeit des Unternehmens mittels der Beihilfe wiederhergestellt wurde.

ii) *Vermeidung unzumutbarer Wettbewerbsverfälschungen durch die Beihilfe*

Eine Voraussetzung für die Gewährung von Umstrukturierungsbeihilfen ist, daß die getroffenen Maßnahmen nach Möglichkeit ohne Auswirkungen auf die Konkurrenten sein sollen. Dies muß insbesondere dann sichergestellt werden, wenn es auf dem betreffenden Markt der Gemeinschaft, der vom Beihilfebegünstigten bedient wird, eine Überkapazität in der Produktion gibt; bestehen demgegenüber keine strukturellen Produktionsüberkapazitäten, verlangt die Kommission in der Regel keinen Kapazitätsabbau als Gegenleistung für die Beihilfe. Allerdings darf die Beihilfe ausschließlich der Wiederherstellung der Rentabilität des Begünstigten dienen und es diesem nicht ermöglichen, seine Produktionskapazität bei der Umsetzung des Umstrukturierungsplans zu erweitern.

In dieser Hinsicht haben unabhängige Sachverständige bestätigt, daß der Betrieb der Linien zu den französischen Antillen (Bananenhandel) und den französischen überseeischen Besitzungen einschließlich der Inseln im Indischen Ozean und im Pazifik die Haupttätigkeit von CGM darstellt. Die Umstrukturierung

des Unternehmens fällt damit unter die Definition des „Gemeinschaftsinteresses", weil CGM sich zum einen von derzeit gewinnbringenden Linien zurückgezogen hat und das Unternehmen zum anderen nach erfolgter Privatisierung den normalen Marktkräften ausgesetzt sein wird. Die unternehmerische Strategie wird sich dann vollständig nach den Marktbedingungen richten. Außerdem sind strukturelle Überkapazitäten auf den zur Zeit von CGM bedienten Linien nicht belegbar.

Hinsichtlich der auf die Bedienung der Antillen-Linie bezogenen Beschwerden verfügt die Kommission über keine ausreichenden Beweismittel, die eine förmliche Prüfung der vorgeworfenen wettbewerbswidrigen Verhaltensweise nach Artikel 86 EG-Vertrag über den Mißbrauch einer beherrschenden Stellung rechtfertigen würde.

In bezug auf die Verwendung der Beihilfe zur Förderung der Marktentwicklung hat die Kommission zu berücksichtigen, daß CGM bislang bereits über eine Beteiligung an einem Konsortium Seeverkehrsverbindungen mit den Inseln anbietet. Die Kommission wird durch Auflagen dafür Sorge tragen, daß CGM die letzte Beihilfetranche nicht zum Ausbau neuer oder nicht kostendeckender Dienste auf diesen Strecken nutzt.

iii) *Verhältnismäßigkeit von Kosten und Nutzen der Umstrukturierung*

Umfang und Intensität der Beihilfe müssen auf das für die Umstrukturierung unbedingt erforderliche Mindestmaß beschränkt sein und mit dem aus Sicht der Gemeinschaft erwarteten Nutzen in Verbindung stehen. Folglich muß der Beihilfebegünstigte aus eigenen Mitteln einen wesentlichen Beitrag zum Umstrukturierungsplan leisten, und dem Unternehmen dürfen keine Mittel vorgeschossen werden, die für aggressive, marktverzerrende Maßnahmen verwendet werden können.

Die gewährte Beihilfe entspricht dem erforderlichen Mindestmaß, das CGM die Wiedererlangung der Lebensfähigkeit und Rentabilität ermöglicht, damit das Unternehmen privatisiert werden kann. Die Beihilfe wurde im Hinblick auf die tatsächlichen Bedürfnisse von CGM und die Erreichung der für die Umstrukturierung festgelegten Ziele gewährt. Außerdem wurde bestätigt, daß die von der französischen Regierung insgesamt zur Auszahlung vorgesehene Beihilfe dem erforderlichen Mindestmaß entspricht, das für die Erreichung der Lebensfähigkeit von CGM erforderlich ist und die geplante Privatisierung ermöglicht: Die Beihilfe schafft eine dem Unternehmen angemessene Finanzstruktur, ohne ihm überschüssige Liquidität bereitzustellen. Wie bereits ausgeführt wurde, hat CGM auch die Erlöse aus dem Verkauf von Vermögensgegenständen, die sich auf 1 360 Millionen ffrs belaufen, zur Umstrukturierung verwendet.

Die Beihilfe ist befristet, sie wurde für den Zeitraum 1993 bis 1996 gewährt. Nach der Privatisierung des Unternehmen sind keine weiteren Beihilfen vorgesehen.

iv) *Vollständige Durchführung des Umstrukturierungsplans und Einhaltung der Auflagen*

Der für das Unternehmen 1992 angenommene vollständige Umstrukturierungsplan sah eine Wiederherstellung der Lebensfähigkeit durch spezifische Maßnahmen vor. Dieser Plan wurde umgesetzt und die Lebensfähigkeit wiederhergestellt.

Die Kommission hatte keine Auflagen gemacht, da ihr der genannte Plan nicht zur Genehmigung vorgelegt worden war.

v) *Kontrolle durch die Kommission anhand von Jahresberichten*

Vorgesehen ist die Kontrolle der Durchführung des Umstrukturierungsplans durch die Kommission. Zu diesem Zweck wird der Kommission bis zum 1. Februar 1997 Bericht erstattet.

X

Es wurde eine Beihilfe über 2 050 Millionen ffrs gewährt. Die Auszahlung weiterer Mittel in Höhe von 1 125 Millionen ffrs soll noch erfolgen, bevor das Unternehmen privatisiert wird. Bislang wurden von den vorgesehenen 1 125 Millionen ffrs bereits 250 Millionen ffrs im Juni 1996 für die Begleichung unmittelbar fälliger Verbindlichkeiten ausgezahlt. Außerdem tragen die französischen Behörden mit 148 Millionen ffrs auf eine solche Weise zu der Übertragung des Gebäudes der CGM-Hauptverwaltung sowie des entsprechenden Leasingvertrags auf CGMF (nach Neubewertung zur Berücksichtigung des Immobilienpreisrückgangs) bei, daß der Vorgang für CGM ohne Auswirkungen bleibt.

Der Nachweis einer Verfälschung des Wettbewerbs in einer dem gemeinsamen Interesse zuwiderlaufenden Weise durch die Beihilfe wurde nicht erbracht; demgegenüber hat sich bestätigt, daß der staatliche Eingriff eine umfassende Umstrukturierung und Wiedererlangung der Rentabilität eines Seeverkehrsunternehmens der Gemeinschaft ermöglicht hat, das an Bord seiner Schiffe Seeleute der Gemeinschaft beschäftigt.

Die französischen Behörden haben sich außerdem dazu verpflichtet, die Privatisierung von CGM auf transparente Weise durchzuführen.

XI

ALLGEMEINE ERWÄGUNGEN

Die Kommission weist darauf hin, daß sie gemäß Artikel 93 Absatz 3 EG-Vertrag im voraus von jeder Maßnahme zu unterrichten ist, die Elemente einer staatlichen Beihilfe enthalten kann.

Darüber hinaus sind die Mitgliedstaaten gehalten, vor einer abschließenden Entscheidung der Kommission keine staatlichen Beihilfemaßnahmen durchzuführen. Die Kommission bedauert, daß die französische Regierung die aufschiebende Wirkung von Artikel 93 Absatz 3 außer Acht gelassen und CGM die Beihilfe unrechtmäßig gewährt hat —

HAT FOLGENDE ENTSCHEIDUNG ERLASSEN:

Artikel 1

(1a) Die Umstrukturierungsbeihilfe, die CGM im Zeitraum 1992 bis 1996 in Form von Kapitalerhöhungen gewährt wurde, ist unrechtmäßig und verstößt gegen Artikel 93 Absatz 3 EG-Vertrag. Die Beihilfe kann jedoch gemäß Artikel 93 Absatz 3 Buchstabe c) EG-Vertrag als mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar angesehen werden, sofern die französische Regierung die Auflagen in Absatz 2 dieses Artikels einhält.

(1b) Die für CGM vorgesehene zusätzliche Umstrukturierungsbeihilfe in Form einer weiteren Kapitalerhöhung im Jahr 1996 wird ebenfalls gemäß Artikel 93 Absatz 3 Buchstabe c) EG-Vertrag als mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar angesehen, sofern die französische Regierung die Verpflichtungen und Auflagen in Absatz 2 dieses Artikels einhält.

(2) Die französischen Behörden halten folgende Auflagen und Verpflichtungen ein:

— CGM beschränkt sich bis zum Abschluß der Privatisierung auf den Betrieb der bestehenden Liniendienste.

— CGM beschränkt sich bis zum Abschluß der Privatisierung im Indischen Ozean auf eine Kapazität, die mit der im Rahmen des Konsortiums angebotenen Kapazität vergleichbar ist. Diese Kapazität wird auf 9 000 TEU für Hin- und Rückfahrt auf Jahresbasis festgelegt.

— Die französischen Behörden legen der Kommission nach der Privatisierung, spätestens jedoch am 1. Februar 1997, einen Bericht vor. Darin sind die von CGM bedienten Linien, die Beförderungskapazität auf diesen Linien und die Betriebsergebnisse im einzelnen so anzugeben, daß die Kommission prüfen kann, ob die Beihilfe nicht zur Unterstützung aggressiven Marktverhaltens oder nicht kostendeckender Tätigkeiten genutzt wurde. Im Bericht sind ebenfalls detaillierte Angaben zum Privatisierungsverfahren zu machen, damit die Kommission überprüfen kann, ob die für das Unternehmen festgelegten Finanzziele erreicht wurden.

— CGM darf vor Abschluß der Privatisierung auf keiner seiner Linien Tarife anwenden, die die Betriebsmehrkosten nicht vollständig decken. In dem vorzulegenden Bericht sind daher die Betriebsergebnisse aller von CGM bis zum Abschluß der Privatisierung durchgeführten Dienste im einzelnen anzugeben, die entweder mit eigener oder mit gecharterter Schiffskapazität erbracht werden.

— CGM erhält keine weiteren Beihilfen und alle gewährten Beihilfen sind für die materielle und finanzielle Umstrukturierung des Unternehmens zu verwenden.

— Der Plan zur Umstrukturierung von CGM wird wie mit der Kommission vereinbart vollständig durchgeführt.

Artikel 2

Diese Entscheidung ist an die Französische Republik gerichtet.

Brüssel, den 17. Juli 1996

Für die Kommission

Neil KINNOCK

Mitglied der Kommission