KOMMISSIONENS BESLUTNING

af 17. juli 1996

om den støtte, der er ydet til Compagnie Générale Maritime i forbindelse med en omstruktureringsplan

(Kun den franske udgave er autentisk)

(EØS-relevant tekst)

(97/14/EF)

KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER HAR —

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 93, stk. 2, første afsnit,

under henvisning til aftalen om oprettelse af Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde, særlig artikel 62, stk. 1, litra a),

efter at have givet de interesserede parter en frist til at fremsætte deres bemærkninger i henhold til bestemmelserne i ovenstående artikler og under hensyntagen til disse bemærkninger, og

ud fra følgende betragtninger:

SAGSFREMSTILLING

I

Kommissionen har gennem beretninger i pressen siden juli 1993 erfaret, at de franske myndigheder har ydet støtte på i alt 700 mio. ffr. til det statsejede selskab Compagnie Générale Maritime (CGM) og dets modervelskab Compagnie Générale Maritime et Financière (CGMF). Ved skrivelse af 13. august 1993 anmodede Kommissionen om oplysninger om sagen og forklaring på den støtte, der var ydet. Det var imidlertid ikke muligt at opnå fyldestgørende svar under bilaterale møder og gennem korrespondance.

I november 1994 underrettede de franske myndigheder Kommissionen om, at CGM havde fremskyndet omstruktureringen og havde trukket sig ud af rutefarten i Fjernøsten. Den franske regering havde til gengæld ydet yderligere støtte på 1 550 mio. ffr.

Skønt de franske myndigheder gentagne gange forsikrede Kommissionen om, at den nødvendige begrundelse for støtten ville blive givet, har disse forsikringer ikke overbevist Kommissionen om, at støtten er forenelig med fællesmarkedet. Den 31. oktober 1995 besluttede Kommissionen at indlede proceduren efter EF-traktatens artikel 93, stk. 2, mod den franske regering.

Proceduren blev ved beslutning af 20. december 1995 udvidet til at omfatte yderligere en støtteforanstaltning, som den franske regering havde anmeldt til Kommissionen til vurdering [1].

Offentliggørelsen førte til, at den britiske regering og to virksomheder — den ene er CGM's konkurrent på linjesejladsen til de franske Antiller og den anden CGM's tidligere partner i et konsortium, der besejler øerne i Det Indiske Ocean — fremsendte bemærkninger til Kommissionen. De franske myndigheder er desuden fremkommet med bemærkninger og oplysninger både skriftligt og under bilaterale møder, hvoraf det seneste fandt sted den 3. juli 1996.

II

CGM har primært været beskæftiget med søtransport i linjefart på et meget konkurrencepræget internationalt marked, hvor de største rederier i medlemsstaterne og tredjelande har aktiviteter. I slutningen af 1980erne udarbejdede CGM en global strategi for tjenester i form af øst-vest containertrampfart, som skulle realiseres gennem kommercielle investeringer og investeringer i logistik og informationsteknologi. Til trods for produktivitetsforbedringerne faldt fragtraterne, og driftsresultaterne kunne ikke dække udviklingsomkostningerne. I sine retningslinjer for 1989 forklarede Kommissionen denne situation med den vedvarende økonomiske afmatning.

Som følge af den voksende gældsætning og de stadigt større driftstab indledte CGM en omstrukturering i maj 1992. Virksomheden nåede til enighed med aktionæren, de franske myndigheder, om de nærmere enkeltheder i en sammenhængende fysisk og finansiel omstrukturering, som skulle gøre virksomheden rentabel igen. Som følge heraf trak CGM sig ud af de underskudsgivende aktiviteter i Nordamerika. De franske myndigheder godkendte i oktober 1992 selskabets omstruktureringsplan, der angav tre områder, hvor der skulle sættes ind:

[1] Kommissionens beslutning 96/C 58/06, EFT nr. C 58 af 28. 2. 1996, s. 4 og Kommissionens beslutning 96/C 58/07, EFT nr. C 58 af 28. 2. 1996, s. 6.

i) *Nedbringelse af gælden gennem frasalg af aktiver, herunder aktier og anlægsaktiver*

Siden juli 1992 har CGM solgt sine interesser i en række af koncernens datterselskaber og har afhændet anlægsaktiver og skibe.

ii) *Strukturomlægninger for at effektivisere driften og reducere omkostningerne*

GCM har oprettet datterselskaber og indgået partnerskaber for at effektivisere driften og gøre regnskabsføringen mere gennemsigtig. Den 28. december 1992 blev der oprettet syv nye datterselskaber, som startede driften den 1. maj 1993. Tre særskilte søfartsdatterselskaber har fået ansvaret for linjesejladsen, nemlig:

— CGM Sud, som dækker de latinamerikanske ruter

— CGM Orient for Fjernøstens vedkommende

— CGM Tour du Monde, som dækker linjesejlads mellem Europa og Stillehavsøerne via forskellige amerikanske og asiatiske havne.

Fire agenturer for CGM i Le Havre, Marseille, Bordeaux og Dunkerque er blevet omdannet til handling-datterselskaber, og CGM har søgt efter partnere, som kan udnytte dens normale ruter og havneagenturer.

CGM har endvidere trukket sig ud af de tabsgivende ruter herunder dem i Nordamerika og Fjernøsten. Årsomsætningen er blevet reduceret med mere end 7 100 mio ffr. pr. år til 3 800 mio. ffr. (1995-1996).

iii) *En plan for nedskæring af flåden og arbejdsstyrken samt driftsomkostningerne*

CGM's flåde er blevet omregistreret til Kerguelen-registeret (Terres Australes et Antartiques Francaises — TAAF), hvorved selskabet har opnået årlige besparelser på omkring 50 mio. ffr.

Arbejdsstyrken er nedbragt fra 3 529 (ultimo 1991) til 1 576 (ultimo 1996). Både søfolk og administrative medarbejdere er berørt af jobnedskæringerne.

Antallet af skibe, som CGM benytter, er nedskåret fra 25 til 16, og det forventes, at selskabet ved udgangen af 1996 kun vil råde over 15 skibe, hvoraf CGM selv vil benytte 9, medens de 5 andre skal bortfragtes.

III

De franske myndigheder har bekræftet, at de samlede omstruktureringsomkostninger indtil videre andrager 2 050 mio. ffr., som CGM har fået tildelt i rater uden Kommissionens godkendelse. Det er hensigten at yde et yderligere tilskud på 1 125 mio. ffr., foruden et beløb på 148 mio. ffr., som vedrører overdragelsen af leasingaftalen vedrørende den bygning, hvori CGM i dag har sit hovedsæde. Af denne sidste rate blev 250 mio. ffr. bevilget i juni 1996, hvor CGM kom i akutte likviditetsvanskeligheder, idet selskabet havde gæld, der skulle tilbagebetales omgående. Støtten har været knyttet til foranstaltninger, som CGM har truffet i forbindelse med omstruktureringen.

Dato	Foranstaltning	Støtte (mio. ffr.)	Bemærkning
oktober 1992	omstruktureringsplanen vedtages, første frasalg af aktiver	150	forbedring af resultatet af den almindelige drift med 270 mio. ffr. pr. år; 233 mio. ffr. i støtte til social omstrukturering
december 1992	virksomhedens opsplitning i datterselskaber vedtages, og forhandlingerne om flådeordningen indledes; linjesejladsen på Nordamerika indstilles	200	
juni 1993	opsplittelsen i datterselskaber iværksættes	150	
juni 1994	yderligere aktiver frasælges, de europæiske agenturer omstruktureres	800	1 360 mio. ffr. ved frasalg af aktiver
efteråret 1994	Linjesejladsen på Fjernøsten indstilles: omkostningerne andrager 587 mio. ffr. plus et tab på 66 mio. ffr. i fremtidige fragtindkomster og 70 mio. ffr. i forbindelse med en jobnedskæringsplan	750	fortsættelse af linjefarten: ekstraomkostninger på 120 mio. ffr. i driftstab pr. år i 7 år, foruden de samme omkostninger ved et eventuelt salg

Dato	Foranstaltning	Støtte (mio. ffr.)	Bemærkning
juni 1996	gældsbetjening	250	gælden reduceret med i alt 2 900 mio. ffr.; støtte på 1 586 mio. ffr. anvendt, foruden 1 314 mio. ffr. fra CGM-aktiviteter
efter juli 1996	nedbringelse af gælden; overdragelse af leasingaftalen vedrørende CGM's hovedsæde	875 148	1995-gælden (2 000 mio. ffr.) nedbragt til 1 000 mio. ffr.
1992-96	totale beløb (i mio. ffr.): social støtte (535), gældsnedbringelse (2 471), gældsbetjening (250), anden fysisk eller finansiel omstrukturering (77), driftsunderskud (1 020), inddækket ved salg af aktiver (1 360), anden gældsnedbringelse (340)	3 323	jobnedskæringer 55 % (1992-1996); kapacitetsnedskæring 31 %, formindskelse af balancen 46 %

IV

I forbindelse med indledningen af proceduren anførte Kommissionen de vigtigste spørgsmål, som den mente var forblevet ubesvaret. De vedrørte følgende punkter:

a) kriterierne for tildeling af den støtte, der allerede var ydet

b) de nærmere detaljer i omstruktureringsplanen, samt hvordan virksomhedens rentabilitet skulle genoprettes i forbindelse med en sidste tildeling af statsstøtte

c) hvorledes og hvornår de franske myndigheder forventede at fuldføre CGM's privatisering.

Proceduren blev udvidet til at omfatte de foranstaltninger, som de franske myndigheder påtænkte i forbindelse med en kapitaltilførsel på 1 125 mio. ffr. (173 mio. ECU) til CGM's moderselskab CGMF, som selv skulle deltage i en kapitalforhøjelse i CGM.

CGMF skulle ligeledes efter planen overtage CGM's hovedsæde. Under et bilateralt møde den 21. november 1995 understregede de franske myndigheder, at det ekstra støttebeløb, som blev ydet, indgik i CGM's omstruktureringsplan, som iværksattes i 1992, og skulle lette virksomhedens privatisering.

De franske myndigheder anfører, at tilskuddets størrelse var blevet fastsat ud fra to hensyn:

— det var nødvendigt at gribe ind med hensyn til CGM's gæld, således at man opnåede en finansiel struktur, der kunne gøre virksomheden levedygtig og rentabel igen, hvilket var en forudsætning for privatisering

— overdragelse til CGMF af den bygning, som til dels husede CGM's hovedsæde, samt den dertil knyttede leasingaftale, skulle som et indledende skridt opfylde potentielle køberes forventninger.

Under det ovennævnte møde fik Kommissionen visse uddybende oplysninger angående betingelserne og tidsplanen for den påtænkte privatisering. Privatiseringsprocessen indledtes med, at CGM blev optaget på listen over virksomheder, der skulle privatiseres i henhold til loven af 14. juli 1993. Da det var hensigten at overføre CGM til den private sektor hurtigst muligt, understregede de franske myndigheder, at privatiseringen snarest muligt måtte iværksættes gennem en offentlig udbudsprocedure. Udvælgelsen af køberne og vilkårene for privatiseringen skulle fastlægges med samstemmende udtalelse fra den franske privatiseringskommission.

Den franske regering ønsker at sælge hele CGMF's aktiepost i CGM, i givet fald efter at CGM helt eller delvist har frasolgt sine handlingaktiviteter i havne i Frankrig til en eller flere separate købere. Derved får CGM private aktionærer, og det vil gøre det muligt for virksomheden at udarbejde en normal forretningsstrategi. Det er blevet understreget, at de købere, der melder sig, ikke vil blive udsat for diskrimination på grund af deres nationalitet.

V

Tre parter fremsendte bemærkninger vedrørende statsstøtten til CGM som led i proceduren efter EF-traktatens artikel 93, stk. 2.

i) *Den britiske regering*

Den britiske regering ser positivt på beslutningen om at indlede proceduren, idet den anfører, at statsstøtten blev anvendt til at støtte ineffektive aktiviteter. Derved blev CGM beskyttet mod markedskræfterne, og konkurrencen mellem EU-virksomhederne blev alvorligt fordrejet. De britiske myndigheder erklærer sig enige i Kommissionens vurdering, hvorefter omstruktureringsplanen ikke var tilstrækkeligt omfattende, fordi den ikke tydeligt anførte, hvornår CGM igen ville være et levedygtigt foretagende. De britiske myndigheder anførte især, at statsstøtten har gjort det muligt for CGM at nedsætte fragtraterne til under driftsomkostningerne for at eliminere konkurrencen på ruten til Antillerne. Det hævdes, at CGM forhøjede fragtraterne, så snart konkurrencen var elimineret. Den britiske regering anfører en række spørgsmål i forbindelse med Kommissionens indgående undersøgelse og konkluderer, at medmindre den franske regering handlede som en privat investor, der nøje undersøgte de forskellige muligheder, bør støtten erklæres uforenelig med fællesmarkedet.

ii) *En af CGM's konkurrenter på ruten til Antillerne*

En af CGM's konkurrenter på ruten til Antillerne hævder, at CGM har udvist adfærd, der udgør illoyal konkurrence. Kommissionens tjenestegrene har imidlertid ikke fundet beviser for en sådan adfærd, og især ikke for en aggressiv prispolitik (som skulle have bevirket, at CGM fastsatte sine fragtrater på et niveau, der ikke gav dækning for de gennemsnitlige variable omkostninger).

iii) *En af CGM's konkurrenter på ruterne til Det Indiske Ocean*

En af CGM's konkurrenter på linjesejladsen til Det Indiske Ocean anførte, at CGM i et marked præget af hård konkurrence er blevet beskyttet mod markedskræfterne ved, at der er ydet støtte til dækning af driftsunderskud, samt at CGM ikke bør få tilladelse til at anvende støtten til at komme ind på nye markeder eller forblive på de nuværende markeder, som virksomheden havde været nødt til at opgive, hvis den ikke havde modtaget støtte.

Denne situation var særligt foruroligende i betragtning af situationen i den sydlige del af Det Indiske Ocean, hvor et konsortium for nyligt ophørte, efter at konkurrenten havde trukket sig ud af markedet. Det er blevet anført, at en beslutning fra CGM's side om at fortsætte med sejladsen på denne rute ville nødvendiggøre en større investering i agenturer, personale og skibe.

iv) *De franske myndigheders svar*

De franske myndigheder har fremsendt deres kommentarer til ovennævnte bemærkninger, og har understreget, at enhver tidligere tildelt og fremtidig støtte er knyttet til virksomhedens omstrukturering og privatisering. Hvad angår de enkelte bemærkninger, har de franske myndigheder fremsat følgende kommentarer:

For så vidt angår ruten til Antillerne anfører de franske myndigheder, at støtten altid er udbetalt, når en fase af omstruktureringen var afsluttet. CGM har ikke praktiseret fragtrater, som ville have muliggjort en drift under omkostningsniveauet, og rutens drift har i årenes løb altid været rentabel. Forhøjelsen af fragtraterne i april 1996 skulle have været mulig på grund af en større efterspørgsel og en kvalitativ forbedring af CGM's tjenester.

Hvad angår Det Indiske Ocean bekræfter de franske myndigheder, at det omtalte konsortium var overskudsgivende, og at driften for nyligt var blevet omstruktureret (samfinansieret af to selskaber), således at der for fremtiden kunne forventes et driftsoverskud. Markedet har været i jævn udvikling i de sidste ti år (fra 65 000 til 82 000 TEU i de sidste ti år frem til 1995), og de franske myndigheder mener, at CGM har den arbejdsstyrke og kompetence, der skal til for at sikre en rentabel drift af ruten ved at benytte den skibskapacitet, der er til rådighed i henhold til en befragtningsaftale. Endvidere mener myndighederne ikke, at CGM burde pålægges nogen begrænsninger i forhold til den nuværende situation.

VI

Kommissionen har ved en offentlig udbudsprocedure udvalgt en konsulent til at foretage en evaluering af CGM's finansstruktur og vurdere, om den i økonomisk henseende stod i et passende forhold til den støttepakke, som den franske regering påtænkte. Konsulenten gennemgik de relevante dokumenter, som de franske myndigheder og klagerne stillede til rådighed, og udspurgte de overordnede medarbejdere. I den endelige rapport konkluderes det, at:

a) de betalinger, der er foretaget som led i den sociale plan vedrørende en nedskæring af arbejdsstyrken, er på linje med andre tilsvarende omstruktureringer af større omfang

b) ved udgangen af 1995 var gælden blevet nedbragt til 40 % af 1991-niveauet (4 904 mio. ffr. reduceret til 2 000 mio. ffr.). Da beløbet, som gælden er reduceret med (2 904 mio. ffr.), overstiger den støtte (1 586 mio. ffr.), der er tildelt med henblik herpå, kan det bekræftes, at nedbringelsen af gælden var et afgørende led i CGM's omstruktureringsstrategi

c) omkostningerne i forbindelse med rutenedlæggelsen er realistisk opgjort

d) CGM skulle blive rentabelt i fremtiden og må anses for et levedygtigt foretagende, når den samlede planlagte kapitaludvidelse er gennemført.

RETLIG VURDERING

VII

Ifølge EF-traktatens artikel 92, stk. 1, er statsstøtte eller støtte, som ydes ved hjælp af statsmidler under enhver tænkelig form, og som fordrejer eller truer med at fordreje konkurrencevilkårene ved at begunstige visse virksomheder eller visse produktioner, uforenelig med fællesmarkedet i det omfang, den påvirker samhandelen mellem medlemsstaterne.

Støtten skal for at være forenelig med fællesmarkedet falde ind under en af de ifølge artikel 92, stk. 1, hjemlede undtagelser. Den eneste mulige undtagelse synes at være undtagelsen i artikel 92, stk. 3, litra c) (»støtte til fremme af udviklingen af visse erhvervsgrene ... når den ikke ændrer samhandelsvilkårene på en måde, der strider mod den fælles interesse«).

Rammebestemmelserne for statsstøtte fastlægges i to dokumenter (statsstøtte til Fællesskabets rederier og til omstrukturering af kriseramte virksomheder), hvor der nærmere redegøres for denne undtagelse i en kontekst, som er relevant for CGM-støtteordningen.

I rammebestemmelserne fra 1989 om undersøgelsen af statsstøtte til rederier inden for Fællesskabet [1] erkendtes det, at den fortsatte krise inden for verdenshandelen og overskudskapaciteten på søtransportområdet havde forværret forholdene for EF's flåde. Mange problemer skyldtes skattemæssige ordninger og arbejdsmarkedsordninger, som EF's operatører bliver pålagt, herunder indkomstbeskatning og bidrag til sociale sikringsordninger for søfolkene og selskabsbeskatning. Støtteforanstaltningerne blev således anset for acceptable i det omfang, de bidrog til at støtte udbyggelsen af EF-flåden, og begrebet »i den fælles interesse« blev defineret som sikring af, at skibsbesætningerne så vidt muligt består af søfolk fra medlemsstaterne, og at skibene bevares under EF-flag.

Samtidig bør støttens omfang stå i et rimeligt forhold til formålet (Kommissionen har præciseret, at der vil blive fastsat et loft på grundlag af differencen mellem driftsomkostningerne for skibe, der sejler under EF-flag, og skibe fra tredjelande). Derudover skal støtten være gennemsigtig, midlertidig og helst degressiv.

Der er fastlagt rammebestemmelser for de forskellige former for støtte, som Kommissionen kan godkende. For så vidt angår driftsstøtte anses den for at være i Fællesskabets interesse, blandt andet når den er direkte knyttet til en omstruktureringsplan, som anses for at være forenelig med fællesmarkedet.

Kommissionens sædvanlige fremgangsmåde i forbindelse med omstruktureringen af kriseramte virksomheder bør derfor lægges til grund, når en omstruktureringsplans forenelighed med fællesmarkedet skal undersøges. I denne forbindelse har Kommissionen fastlagt en række betingelser i rammebestemmelserne [2], som alle skal være opfyldt:

— genoprettelse af virksomhedens rentabilitet på længere sigt

— forhindring af utilbørlige konkurrencefordrejende virkninger i forbindelse med tildeling af støtte

— støtte i forhold til omstruktureringsomkostninger og -fordele

— fuldstændig gennemførelse af omstruktureringsplanen og overholdelse af betingelserne

— tilsyn fra Kommissionens side ved hjælp af årlige rapporter.

VIII

I forbindelse med indledningen af proceduren anførte Kommissionen, at de franske myndigheder ikke havde påvist, at støtten var nødvendig som led i en fuldstændig omstruktureringsplan, der tilsigtede at genoprette virksomhedens rentabilitet. Skønt arbejdsstyrken var skåret ned, fremgik det ikke klart, at der var blevet udarbejdet en sammenhængende strategi for at gøre virksomheden rentabel igen. Støtten var generelt blevet ydet som en reaktion på den vanskelige økonomiske situation, som virksomheden befandt sig i, snarere end som et middel til at forbedre og udvikle virksomhedens økonomiske præstation. Støtten syntes i realiteten at have beskyttet CGM mod markedskræfterne.

Virksomhedens problemer skyldes primært driftsrelaterede beslutninger, som f.eks. den nye strategi, der indførtes i 1989, alt for stor overkapacitet på visse ruter (især linjesejladsen på Nordamerika og Fjernøsten, hvor CGM havde store tab), og dollarens svaghed. Dette førte til højere gældsætning (niveauet blev stabiliseret på 2 500 mio. ffr. i 1990, men nåede op på 5 000 mio. ffr. ved udgangen af 1992), som ikke kunne bringes ud af verden gennem driftsresultaterne.

Den omstruktureringsplan for CGM, som de franske myndigheder udarbejdede, udpegede områder, hvor omkostningerne skulle nedskæres, idet det var hensigten, at virksomheden gradvist skulle trække sig ud af de tabsgivende aktiviteter og reducere aktiverne, arbejdsstyrken

[1] Bilag I i »Finansielle og fiskale foranstaltninger vedrørende skibsfart med fartøjer, der er indregistreret i Fællesskabet«, SEK(89) 921 endelig udg. af 3. 8. 1989.

[2] »Fællesskabets rammebestemmelser for statsstøtte til redning og omstrukturering af kriseramte virksomheder«, EFT nr. C 368 af 23. 12. 1994, s. 12.

og kapaciteten. De franske myndigheder påtænker at privatisere virksomheden til efteråret, fordi de mener, at markedsvilkårene er gunstige i øjeblikket. I betragtning af de mange interessetilkendegivelser fra markedet må denne bedømmelse anses for korrekt.

Alternativet til statsstøtten til CGM's omstrukturering var virksomhedens likvidation. Af politiske årsager tog de franske myndigheder ikke dette alternativ i betragtning.

IX

Den fælles interesse

Det væsentligste spørgsmål i forbindelse med støtten til CGM er, om ydelsen af støtten tjener den fælles interesse. For så vidt angår søtransport vil den fælles interesse være tjent med foranstaltninger, der tilsigter at bevare skibe under EF-flag, og ved at der ansættes så mange søfolk fra EF som muligt om bord på skibene. Til dato har støtten gjort det muligt for CGM at fortsætte med at sejle under fransk flag og at beskæftige søfolk fra EF.

Omstruktureringsstøtten skal endvidere opfylde en række betingelser:

i) *Rentabiliteten skal genoprettes på længere sigt*

Omstruktureringsplanen skal gøre det muligt at genoprette virksomhedens rentabilitet på længere sigt inden for en rimelig tidsfrist og på grundlag af realistiske forventninger. Rentabilitetsforbedringen bør primært ske gennem interne foranstaltninger inden for virksomheden, som indgår i omstruktureringsplanen, og bør omfatte opgivelse af tabsgivende aktiviteter.

CGM har foretaget en betydelig reduktion både af sine aktiviteter (46 % nedgang i balancen og 55 % fald i arbejdsstyrken) og af sin kapacitet (31 %) i perioden 1992-1996. Virksomheden koncentrerer sig nu om sine rentable hovedaktiviteter. De franske myndigheder havde oprindeligt regnet med et underskud på 23 mio. ffr. i 1996, men har nu revideret deres prognose til mellem 40 mio. ffr. i underskud og 4 mio. ffr. i overskud med en omsætning på 3 800 mio. ffr. Der forventes fremtidige overskud på 25-65 mio. ffr. for 1997 og 70-105 mio. ffr. for 1998 under forudsætning af, at CGM's nuværende aktiviteter videreføres. Rentabilitetsforbedringen skulle fremkomme gennem en gradvis nedbringelse af omkostningerne ved beskæftigelse af søfolk (da overenskomsten med fagforeningerne udløber ved udgangen af 1996, og man gradvist har ansat flere udenlandske søfolk, som er billigere, på CGM's skibe), andre omorganiseringer, som berører de ansatte på hovedsædet og i de forskellige agenturer (det forventes ikke, at en fremtidig køber behøver at bevare hele CGM's struktur, idet der vil være visse overlapninger med køberens egne afdelinger, f.eks. administration), genoptagelsen — hurtigere end forventet — af bananfragten på ruten til Antillerne samt en nedbringelse af gældsbyrden. En vellykket privatisering vil sikre, at virksomheden bliver et kommercielt drevet foretagende.

CGM har selv bidraget betydeligt til omstruktureringens gennemførelse ved anvendelse af provenuet fra salget af aktiverne (1 360 mio. ffr.). Støtten er brugt til at gennemføre CGM's fysiske og finansielle omstrukturering. Den første rate af støtten vedrørte omstruktureringens sociale elementer, forretningsaktiviteterne og de aktiver, der ikke havde afgørende betydning for virksomheden. Med den sidste rate afsluttes den finansielle omstrukturering, og virksomheden efterlades med en gældsbyrde svarende til gælden i andre af sektorens virksomheder, og som kan nedbringes på tilfredsstillende vis gennem virksomhedens almindelige drift.

OECD forventer en vækst i verdenshandelen på 8 % og overkapacitet på visse søtransportruter. CGM har ifølge de uafhængige konsulenters vurdering aktiviteter inden for sektorer, hvor virksomheden kan udnytte disse faktorer allerede fra 1998 eller måske endnu tidligere. På grundlag af de foreliggende beregninger skulle CGM være overskudsgivende fra 1997, og det kan således konkluderes, at virksomhedens rentabilitet er blevet genoprettet ved hjælp af støtten.

ii) *Støtten må ikke medføre utilbørlige konkurrencefordrejende virkninger*

En af betingelserne for tildeling af omstruktureringsstøtte er, at de foranstaltninger, der træffes, så vidt muligt ikke får virkninger for konkurrenterne. Dette er særlig vigtigt, når der allerede er overkapacitet på det pågældende EF-marked, hvor støttemodtageren udøver sin virksomhed. Derimod vil Kommissionen normalt ikke kræve en kapacitetsnedskæring til gengæld for støtten i tilfælde, hvor der ikke er tale om strukturel overkapacitet. Støtten må dog udelukkende anvendes til at genoprette støttemodtagerens rentabilitet og må ikke gøre det muligt for denne at udvide produktionskapaciteten under omstruktureringen.

I denne henseende har de uafhængige konsulenter bekræftet, at linjefarten til de franske Antiller (bananhandel) og de franske oversøiske departementer og territorier, herunder dem, der er beliggende i Det Indiske Ocean og Stillehavet, udgør CGM's hovedaktiviteter. Virksomhedens omstrukturering kan derfor

siges at falde ind under begrebet »den fælles interesse«, dels fordi CGM har trukket sig tilbage fra de ruter, hvor der på nuværende tidspunkt er overskudskapacitet, og dels fordi virksomheden efter privatiseringen vil blive udsat for det normale pres fra markedskræfterne, og dens forretningsstrategi derfor fuldt ud vil være tilpasset markedsforholdene. Der er i øvrigt ingen beviser for strukturel overkapacitet på CGM's nuværende ruter.

Hvad angår de specifikke klager vedrørende ruten til Antillerne, har Kommissionen ikke tilstrækkelige beviser til at kunne iværksætte en officiel undersøgelse af påstandene om illoyal konkurrence efter EF-traktatens artikel 86 om misbrug af en dominerende stilling på fællesmarkedet.

Hvad angår spørgsmålet om støttens anvendelse til at fremme udviklingen på markedet, må Kommissionen tage højde for, at CGM allerede er involveret i linjesejlads til øerne gennem et konsortium, som virksomheden fortsat deltager i. Kommissionen vil opstille en række betingelser, der skal sikre, at CGM ikke anvender sidste rate af støtten til at udvikle nye eller underskudsgivende aktiviteter på disse ruter.

iii) *Støtten skal stå i forhold til omstruktureringens omkostninger og -fordele*

Støttens omfang og intensitet skal være begrænset til det strengt nødvendige med henblik på omstruktureringen og stå i forbindelse med de fordele, der forventes set ud fra Fællesskabets synspunkt. Derfor vil støttemodtageren normalt selv skulle yde et betydeligt bidrag til omstruktureringen af sine egne midler, og virksomheden må ikke få likviditetsforskud, som kan anvendes til aggressive og markedsfordrejende aktiviteter.

Støttebeløbet er det minimumsbeløb, som kræves, for at CGM igen kan blive et levedygtigt og rentabelt foretagende og kan blive privatiseret. Støtten blev ydet for at imødekomme CGM's faktiske behov, således at omstruktureringens mål kunne nås. Det er endvidere blevet bekræftet, at den støtte, som den franske regering påtænker at yde, udgør det minimumsbeløb, som kræves for at gøre CGM rentabelt og muliggøre den planlagte privatisering. Gennem støtten opnår virksomheden en passende finansiel struktur, men den får ingen overskydende likviditet. Som allerede anført ovenfor har CGM ligeledes anvendt provenuet fra salget af aktiver, 1 360 mio. ffr., til omstruktureringen.

Støtten er midlertidig, eftersom den blev ydet i en begrænset periode, 1993-1996, og der er ikke planer om yderligere støtte efter privatiseringen.

iv) *Omstruktureringsplanen skal gennemføres fuldstændigt, og betingelserne skal overholdes*

Den i 1992 vedtagne omstruktureringsplan fastsætter de foranstaltninger, der skal gøre virksomheden rentabel igen. Planen er blevet fulgt, og rentabiliteten er genoprettet.

Kommissionen har ikke stillet betingelser, da den ikke har fået forelagt omstruktureringsplanen.

v) *Der skal føres tilsyn fra Kommissionens side ved hjælp af årlige rapporter*

Det er bestemt, at Kommissionen skal føre tilsyn med omstruktureringsplanens gennemførelse. Med henblik herpå vil der blive forelagt en rapport for Kommissionen senest den 1. februar 1997.

X

Det kan konkluderes, at et beløb på 2 050 mio. ffr. er blevet ydet i støtte, samt at et yderligere beløb, som anslås til 1 125 mio. ffr., påtænkes tildelt, hvorefter virksomheden privatiseres. Af sidstnævnte beløb er der på nuværende tidspunkt udbetalt 250 mio. ffr. i juni 1996 til afvikling af forfalden gæld. De franske myndigheder yder desuden et tilskud på 148 mio. ffr. i forbindelse med at den bygning, hvor CGM har hovedsæde, samt den dertil knyttede leasingaftale, overdrages til CGMF, således at transaktionen er neutral for så vidt angår CGM.

Det er ikke blevet påvist, at støtten har fordrejet konkurrencen på en måde, der strider mod den fælles interesse. Det er derimod blevet påvist, at den franske stats intervention støttede en meget gennemgribende omstrukturering og indsats for at genetablere rentabiliteten i et EF-rederi med EF-søfolk beskæftiget om bord på sine skibe.

Dertil kommer, at de franske myndigheder har forpligtet sig til at gennemføre CGM's privatisering på en gennemskuelig måde.

GENERELLE OVERVEJELSER

XI

Kommissionen skal som et generelt punkt minde om, at den ifølge EF-traktatens artikel 93, stk. 3, skal underrettes på forhånd om enhver foranstaltning, der kan indebære statsstøtte.

Endvidere må medlemsstaterne ikke gennemføre statsstøtteforanstaltninger, inden Kommissionen har truffet endelig afgørelse herom. Kommissionen beklager, at den franske regering ikke har respekteret den suspensive virkning af artikel 93, stk. 3, og at støtten til CGM er ydet ulovligt —

VEDTAGET FØLGENDE BESLUTNING:

Artikel 1

1a. Den omstruktureringsstøtte, som er ydet CGM i form af kapitalforhøjelser i perioden 1992-1996, er ulovlig og udgør en overtrædelse af traktatens artikel 93, stk. 3. Støtten kan imidlertid betragtes som forenelig med fællesmarkedet i henhold til traktatens artikel 92, stk. 3, litra c), såfremt den franske regering overholder betingelserne i stk. 2 i nærværende artikel.

1b. Den supplerende omstruktureringsstøtte til CGM, som påtænkes tildelt i form af en yderligere kapitalforhøjelse i 1996, kan ligeledes betragtes som forenelig med fællesmarkedet i henhold til traktatens artikel 92, stk. 3, litra c), såfremt den franske regering overholder betingelserne i stk. 2 i nærværende artikel.

2. De franske myndigheder skal overholde følgende betingelser og krav:

— indtil privatiseringen er fuldført, skal CGM begrænse sine aktiviteter til de nuværende ruter

— for så vidt angår Det Indiske Ocean skal CGM fastholde sin kapacitet på et niveau, som svarer til konsortiets niveau, indtil privatiseringen er gennemført. Niveauet fastsættes til 9 000 TEU ud- og hjemfart på årsbasis

— efter privatiseringen og senest den 1. februar 1997 fremsender de franske myndigheder en rapport til Kommissionen, som skal indeholde nærmere oplysninger om CGM's ruter, transportkapacitet på disse ruter og driftsresultater, således at Kommissionen kan verificere, at støtten ikke er brugt til aggressiv markedsføring eller underskudsgivende aktiviteter. Rapporten skal ligeledes indeholde nærmere oplysninger om privatiseringsprocessen, således at Kommissionen kan føre tilsyn med, at de for virksomheden fastsatte finansielle mål realiseres

— CGM må ikke inden privatiseringen er gennemført anvende fragtrater på nogen af sine ruter, som ikke fuldstændigt dækker de ekstra driftsomkostninger. Den rapport, der fremsendes, skal derfor indeholde oplysninger om driftsresultatet på de ruter, som CGM besejler, enten med sine egne skibe eller gennem befragtningsaftaler, indtil datoen for privatiseringens gennemførelse

— der må ikke ydes yderligere støtte til CGM, og al den støtte, der er ydet, skal anvendes til virksomhedens fysiske og finansielle omstrukturering

— omstruktureringsplanen for CGM skal gennemføres fuldt ud, som aftalt med Kommissionen.

Artikel 2

Denne beslutning er rettet til Den Franske Republik.

Udfærdiget i Bruxelles, den 17. juli 1996.

På Kommissionens vegne

Neil KINNOCK

Medlem af Kommissionen