ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 17ης Ιουλίου 1996

σχετικά με την ενίσχυση που χορηγήθηκε στην Compagnie Générale Maritime στο πλαίσιο αναδιάρθρωσής της

(Το κείμενο στη γαλλική γλώσσα είναι το μόνο αυθεντικό)

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

(97/14/ΕΚ)

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, και ιδίως το άρθρο 93 παράγραφος 2 πρώτο εδάφιο,

τη συμφωνία για τη θέσπιση του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου, και ιδίως το άρθρο 62 παράγραφος 1 στοιχείο α),

Αφού ειδοποίησε τους ενδιαφερόμενους να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους, σύμφωνα με τις διατάξεις των προαναφερθέντων άρθρων, και βάσει των παρατηρήσεων αυτών,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

ΤΑ ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΑ ΠΕΡΙΣΤΑΤΙΚΑ

I

Από άρθρα στον τύπο, από τον Ιούλιο του 1993, η Επιτροπή πληροφορήθηκε ότι οι γαλλικές αρχές είχαν χορηγήσει συνολική ενίσχυση 700 εκατομμυρίων φράγκων στην κρατική επιχείρηση «Compagnie Générale Maritime» (CGM) και στη μητρική της επιχείρηση «Compagnie Générale Maritime et Financière» (CGMF). Με επιστολή τους που φέρει ημερομηνία 13 Αυγούστου 1993, η Επιτροπή ζήτησε πληροφορίες σχετικά με την κατάσταση και εξηγήσεις για κάθε χορηγηθέν ποσό της ενίσχυσης. Ωστόσο, οι επίσημες διμερείς συναντήσεις και οι ανταλλαγές αλληλογραφίας δεν επέτρεψαν να δοθούν ολοκληρωμένες απαντήσεις.

Τον Νοέμβριο του 1994, οι γαλλικές αρχές πληροφόρησαν την Επιτροπή ότι η CGM είχε επισπεύσει την αναδιάρθρωσή της και είχε αποσυρθεί από τα ναυτιλιακά δρομολόγια της Άπω Ανατολής. Εις αντάλλαγμα, η γαλλική κυβέρνηση είχε χορηγήσει πρόσθετη ενίσχυση 1 550 εκατομμυρίων φράγκων.

Παρά τις επανειλημμένες διαβεβαιώσεις των γαλλικών αρχών ότι θα εδίδετο η αναγκαία αιτιολόγηση σχετικά με τη χορήγηση, οι γαλλικές αρχές δεν εξάλειψαν τις αμφιβολίες της Επιτροπής όσον αφορά το κατά πόσον συμβιβάζεται η ενίσχυση με την κοινή αγορά, και η Επιτροπή, με απόφασή της στις 31 Οκτωβρίου 1995, αποφάσισε να κινήσει κατά της γαλλικής κυβέρνησης τη διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 93 παράγραφος 2 της συνθήκης ΕΚ.

Η εν λόγω διαδικασία επεκτάθηκε με την απόφαση της 20ής Δεκεμβρίου 1995 για να συμπεριληφθεί το πρόσθετο ποσό ενίσχυσης που η γαλλική κυβέρνηση έθεσε υπόψη της Επιτροπής προς εξέταση. Οι δύο αποφάσεις δημοσιεύθηκαν στην Επίσημη Εφημερίδα της 28ης Φεβρουαρίου 1996 [1].

Σε απάντηση της δημοσίευσης αυτής, υπέβαλαν σχόλια η βρετανική κυβέρνηση και δύο εταιρείες — η πρώτη, ανταγωνίστρια της CGM στα δρομολόγια των γαλλικών Αντιλλών, η άλλη, πρώην εταίρος της CGM στο πλαίσιο μιας κοινοπραξίας που εκτελούσε δρομολόγια στις νήσους του Ινδικού Ωκεανού. Οι γαλλικές αρχές υπέβαλαν επίσης γραπτώς σχόλια και πληροφορίες στις διμερείς συναντήσεις, η πλέον πρόσφατη από τις οποίες είναι εκείνη της 3ης Ιουλίου 1996.

II

Η CGM αρχικά εκμεταλλευόταν τακτικά δρομολόγια σε ένα διεθνές περιβάλλον άκρως ανταγωνιστικό, στο οποίο είναι παρούσες οι κύριες ναυτιλιακές εταιρείες των κρατών μελών και τρίτων χωρών. Στο τέλος της δεκαετίας του '80, η CGM ανέπτυξε μια σφαιρική στρατηγική για να παρέχει αυτόνομα ναυτιλιακά δρομολόγια με εμπορευματοκιβώτια από ανατολάς προς δυσμάς με επενδύσεις στο εμπόριο, στη διοικητική οργάνωση και τεχνολογίες των πληροφοριών. Παρά τη βελτίωση της παραγωγικότητά της, τα ποσοστά ναύλωσης έπεσαν και τα αποτελέσματα λειτουργίας ήταν ανεπαρκή για να καλύψουν το κόστος ανάπτυξης. Η Επιτροπή θεώρησε την κατάσταση, στις κατευθύνσεις της για το 1989, ως παρατεταμένη ύφεση.

Απέναντι στο αυξανόμενο χρέος και την αύξηση των ζημιών εκμετάλλευσης, η CGM άρχισε τη διαδικασία αναδιάρθρωσής της τον Μάρτιο του 1992. Συμφώνησε με τον μέτοχό της, τις γαλλικές αρχές, όσον αφορά τα στοιχεία που θα περιλαμβάνει μια λογική προσέγγιση παραγωγικής και χρηματοοικονομικής αναδιάρθρωσης για να αποκατασταθεί η βιωσιμότητα της επιχείρησης. Η επιχείρηση απέσυρε λοιπόν τα μη κερδοφόρα δρομολόγιά της στη Βόρειο Αμερική και υιοθέτησε σχέδιο αναδιάρθρωσης, το οποίο ενέκριναν οι γαλλικές αρχές τον Οκτώβριο του 1992, όπου προσδιορίζονται τρεις τομείς παρέμβασης:

[1] Απόφαση 96/C 58/06 της Επιτροπής (ΕΕ αριθ. C 58 της 28. 2. 1996, σ. 4) και απόφαση 96/C 58/07 της Επιτροπής (ΕΕ αριθ. C 58 της 28. 2. 1996, σ. 6).

i) *μείωση των χρεών με την εκποίηση στοιχείων του ενεργητικού, στα οποία περιλαμβάνονται οι μετοχές και τα ακίνητα*

Από τον Ιούλιο του 1992, η CGM εκχώρησε τα συμφέροντά της σε διάφορες θυγατρικές του ομίλου και πώλησε ακίνητα και σκάφη

ii) *διαρθρωτικές αλλαγές για να βελτιωθεί η απόδοση και να μειωθεί το κόστος*

Η CGM δημιούργησε θυγατρικές και εταιρικές σχέσεις για να βελτιώσει την εμπορική απόδοσή της και τη διαφάνεια της λογιστικής της. Στις 28 Δεκεμβρίου 1992 ιδρύθηκαν επτά νέες θυγατρικές, των οποίων η εκμετάλλευση άρχισε την 1η Μαΐου 1993. Τρεις χωριστές ναυτιλιακές θυγατρικές εταιρείες ανέλαβαν τον τομέα των τακτικών ναυτιλιακών γραμμών:

— η CGM Sud, που καλύπτει τα ναυτιλιακά δρομολόγια στη Λατινική Αμερική,

— η CGM Orient για την Άπω Ανατολή,

— η CGM Tour du Monde, η οποία καλύπτει τα δρομολόγια μεταξύ Ευρώπης και νήσων του Ειρηνικού μέσω διαφόρων λιμένων στην Αμερική και την Ασία.

Τέσσερα πρακτορεία της CGM, στη Χάβρη, τη Μασσαλία, το Μπορντώ και τη Δουκέρκη, μετατράπηκαν σε θυγατρικές συντήρησης και η CGM αναζήτησε εταίρους για την εκμετάλλευση των τακτικών γραμμών τους και των λιμενικών πρακτορείων τους.

Η CGM αποσύρθηκε επίσης από τα μη κερδοφόρα δρομολόγια, μεταξύ των οποίων συγκαταλέγονται και εκείνα της Βορείου Αμερικής και της Άπω Ανατολής. Ο ετήσιος κύκλος εργασιών μειώθηκε από άνω των 7,2 δισεκατομμυρίων φράγκων ανά έτος σε 3,8 δισεκατομμύρια φράγκα (1995-1996)·

iii) *σχέδιο μείωσης του στόλου και του προσωπικού, καθώς και των εξόδων εκμετάλλευσης*

Ο στόλος της CGM έχει νηολογηθεί και πάλι στο μητρώο Kerguelen (γαλλικά εδάφη νοτίου Ειρηνικού και Ανταρκτικής — TAAF), πράγμα το οποίο επέτρεψε στην εταιρεία ετήσια εξοικονόμηση της τάξεως των 50 εκατομμυρίων φράγκων.

Ο αριθμός του προσωπικού μειώθηκε από 3 529 άτομα (στα τέλη του 1991) σε 1 576 άτομα (στα τέλη του 1996). Οι απώλειες θέσεων εργασίας αφορούσαν τόσο τους ναυτικούς όσο και το διοικητικό προσωπικό της εταιρείας.

Ο αριθμός σκαφών που εκμεταλλεύεται η CGM μειώθηκε από 25 σε 16 πλοία και η εταιρεία αντιμετωπίζει το ενδεχόμενο να διαθέτει μόνον 15 σκάφη στα τέλη του 1996, μεταξύ των οποίων 9 θα είναι σκάφη που εκμεταλλεύεται η εταιρεία και 5 άλλα τα οποία είναι ναυλωμένα.

III

Οι γαλλικές αρχές επιβεβαίωσαν ότι η αναδιάρθρωση είχε στοιχίσει συνολικά, μέχρι στιγμής, 2 050 εκατομμύρια φράγκα τα οποία καταβλήθηκαν με δόσεις στην CGM, χωρίς άδεια της Επιτροπής. Πρόκειται επίσης να καταβληθεί επιπλέον ποσό 1 125 εκατομμυρίων φράγκων, συν ένα ποσό 148 εκατομμυρίων φράγκων που αφορά τη μεταβίβαση του συμβολαίου χρονομίσθωσης για το ακίνητο που καταλαμβάνουν σήμερα τα κεντρικά γραφεία της CGM· η τελευταία αυτή δόση, ποσό ύψους 250 εκατομμυρίων φράγκων, χορηγήθηκε τον Ιούνιο του 1996, ενώ η CGM αντιμετώπιζε οξείες ταμιακές δυσχέρειες, σε συνδυασμό με τις οφειλές που έπρεπε να εξοφλήσει άμεσα. Η ενίσχυση συνδεόταν με τα μέτρα που έλαβε η CGM στο πλαίσιο της αναδιάρθρωσής της.

Ημερομηνία	Δράση	Ενίσχυση (εκατομμύρια φράγκα)	Σχόλιο
Οκτώβριος 1992	Έγκριση του σχεδίου ανάκαμψης, εφαρμογή των πρώτων εκχωρήσεων από το ενεργητικό	150	Βελτίωση του τρέχοντος αποτελέσματος κατά 270 εκατομμύρια φράγκα ανά έτος· ενίσχυση για την αναδιάρθρωση στον κοινωνικό τομέα: 233 εκατομμύρια φράγκα
Δεκέμβριος 1992	Υιοθέτηση του σχεδίου δημιουργίας θυγατρικών και έναρξη διαπραγματεύσεων σχετικά με το καθεστώς του στόλου· παύση των δρομολογίων στη Βόρειο Αμερική	200	
Ιούνιος 1993	Εφαρμογή του σχεδίου δημιουργίας θυγατρικών	150	
Ιούνιος 1994	Λοιπές εκχωρήσεις από το ενεργητικό, αναδιάρθρωση των ευρωπαϊκών πρακτορείων	800	Εκχωρήσεις ύψους 1 360 εκατομμυρίων φράγκων από το ενεργητικό
φθινόπωρο 1994	Παύση των δρομολογίων στην Άπω Ανατολή: κόστος 587 εκατομμύρια φράγκα συν απώλεια 66 εκατομμυρίων φράγκων για τις μελλοντικές ναυλώσεις και 70 εκατομμύρια φράγκα για ένα πρόγραμμα μείωσης του προσωπικού	750	Εξακολούθηση των δρομολογίων: επιπλέον κόστος 120 εκατομμυρίων φράγκων από επιχειρησιακές απώλειες κάθε έτος επί 7 έτη, συν το ίδιο κόστος ενδεχόμενης εκχώρησης

Ημερομηνία	Δράση	Ενίσχυση (εκατομμύρια φράγκα)	Σχόλιο
Ιούνιος 1996	Εξυπηρέτηση χρέους	250	Συνολικό ποσό μείωσης των οφειλών: 2 900 εκατομμύρια· χρησιμοποιηθείσα ενίσχυση ύψους 1 586 εκατομμυρίων φράγκων συν 1 314 εκατομμύρια φράγκα από δραστηριότητες της CGM
μετά τον Ιούλιο του 1996	Μείωση του χρέους, μεταβίβαση του συμβολαίου χρονομίσθωσης για το ακίνητο που καταλαμβάνουν τα κεντρικά γραφεία της CGM	875 148	Οφειλές 1995 (2 000 εκατομμύρια φράγκα) μειωθείσες σε κάτω των 1 000 εκατομμυρίων φράγκων
1992-1996	Συνολικό ποσό: κοινωνική ενίσχυση (535), μείωση του χρέους (2 471), εξυπηρέτηση χρέους (205), άλλη φυσική και χρηματοοικονομική αναδιάρθρωση (77)· λειτουργικές απώλειες (1 020), καταβληθείσες με εκχώρηση από το ενεργητικό (1 360), άλλη μείωση του χρέους (340)	3 323	Μείωση του δυναμικού 55 % (1992-1996)· μείωση της παραγωγικής ικανότητας 31 %· μείωση του κύκλου εργασιών 46 %

IV

Στο πλαίσιο κίνησης της διαδικασίας, η Επιτροπή εντόπισε τα κύρια θέματα που κρίνει ότι παραμένουν αναπάντητα. Τα θέματα αυτά αφορούν τα ακόλουθα στοιχεία:

α) τα κριτήρια κατανομής των ενισχύσεων που έχουν ήδη χορηγηθεί·

β) τις λεπτομέρειες του σχεδίου αναδιάρθρωσης και τον τρόπο με τον οποίο επρόκειτο να αποκατασταθεί η βιωσιμότητα της επιχείρησης στο πλαίσιο ενός τελικού κρατικού προγράμματος ενίσχυσης και

γ) πώς και πότε επρόκειτο οι γαλλικές αρχές να περατώσουν την ιδιωτικοποίηση της CGM.

Η επέκταση της διαδικασίας αφορούσε και τα μέτρα που επρόκειτο να λάβουν οι γαλλικές αρχές σχετικά με τη χορήγηση νέων εταιρικών κεφαλαίων ύψους 1 125 εκατομμυρίων φράγκων (173 εκατομμύρια Ecu) για την CGMF, μητρική εταιρεία της CGM η οποία θα εγγραφόταν η ίδια στην αύξηση του κεφαλαίου της CGM.

Προβλεπόταν επίσης ότι η CGMF θα αναλάμβανε την έδρα της CGM. Όπως υπογράμμισαν οι γαλλικές αρχές επ' ευκαιρία διμερούς συνάντησης στις 21 Νοεμβρίου 1995, το ποσό αυτής της συμπληρωματικής χορήγησης εντασσόταν στη δράση αναδιάρθρωσης της CGM, που είχε αρχίσει από το 1992, και αποσκοπούσε στην ευκολότερη μεταφορά της δημόσιας επιχείρησης στον ιδιωτικό τομέα.

Σύμφωνα πάντα με τις γαλλικές αρχές, το ποσό της χορήγησης αυτής καθορίστηκε με βάση δύο στοιχεία:

— την ανάγκη να αντιμετωπιστεί το χρέος της CGM για να επιτευχθεί χρηματοοικονομική δομή που θα επιτρέπει στην επιχείρηση να ανακτήσει τη βιωσιμότητα και την αποδοτικότητα που απαιτούνται για τη μεταφορά της στον ιδιωτικό τομέα,

— την εκ των προτέρων μεταβίβαση στη CGMF του ακινήτου που εν μέρει καταλάμβαναν τα κεντρικά γραφεία της CGM, καθώς και του αντίστοιχου μισθωτηρίου συμβολαίου, με σκοπό να ικανοποιηθούν οι προσδοκίες των πιθανών αγοραστών.

Στην προαναφερθείσα συνάντηση, η Επιτροπή έλαβε ορισμένες εξηγήσεις σχετικά με τις λεπτομέρειες και το χρονοδιάγραμμα της προταθείσας διαδικασίας ιδιωτικοποίησης. Η διαδικασία αυτή άρχισε όταν η CGM συμπεριλήφθηκε στον κατάλογο των εταιρειών που έπρεπε να ιδιωτικοποιηθούν, σύμφωνα με το νόμο της 14ης Ιουλίου 1993. Λαμβανομένου υπόψη του στόχου να μεταφερθεί όσο το δυνατόν συντομότερα η CGM στον ιδιωτικό τομέα, η γαλλική κυβέρνηση τόνισε την ανάγκη να αρχίσει το νωρίτερο δυνατόν η διαδικασία ιδιωτικοποίησης κατόπιν δημόσιας πρόσκλησης υποβολής προσφορών, αφού η επιλογή των αγοραστών και οι όροι εκχώρησης είχαν καθοριστεί με σύμφωνη γνώμη της γαλλικής επιτροπής ιδιωτικοποιήσεων.

Ο στόχος που επιδιώκει η γαλλική κυβέρνηση είναι να εκχωρηθούν όλες οι μετοχές της CGM που διαθέτει η CGMF, ενδεχομένως κατόπιν εκχώρησης από την CGM, σε έναν ή περισσοτέρους μεμονωμένους αγοραστές, όλων ή μερικών δραστηριοτήτων λιμενικής συντήρησης στην μητρόπολη. Η διαδικασία αυτή έπρεπε να έχει ως κατάληξη να αποκτήση η CGM ιδιώτες μετόχους, οι οποίοι θα της επιτρέπουν να αναπτύξει φυσιολογική εμπορική στρατηγική. Είχε διευρινιστεί ότι οι υποψήφιοι δεν έπεται να είναι αντιμέτωποι με κανενός είδους διακριτική μεταχείριση όσον αφορά την εθνικότητα τους.

V

Στο πλαίσιο της διαδικασίας του άρθρου 93 παράγραφος 2 της συνθήκης υπέβαλαν τις παρατηρήσεις τους σχετικά με την κρατική ενίσχυση προς την CGM τρεις πλευρές.

i) *Η βρετανική κυβέρνηση*

Η βρετανική κυβέρνηση δέχτηκε ευνοϊκά την απόφαση να κινηθεί η διαδικασία διότι κρίνει ότι η κρατική ενίσχυση είχε χρησιμοποιηθεί για να επιχορηγηθούν μη αποδοτικές εργασίες και ότι η ενίσχυση χρησιμοποιήθηκε επίσης για να προστατευθεί η ίδια η CGM από τις δυνάμεις της αγοράς και ότι δημιουργήθηκε σοβαρή στρέβλωση του ανταγωνισμού μεταξύ των επιχειρήσεων που είναι εγκατεστημένες στην ΕΕ. Οι βρετανικές αρχές ήσαν σύμφωνες σχετικά με την αξιολόγηση της Επιτροπής που είχε ως σκοπό να αποδείξει ότι το σχέδιο αναδιάρθρωσης ήταν ανεπαρκές εφόσον δεν προέβλεπε με σαφήνεια τη στιγμή κατά την οποία θα καταστεί βιώσιμη η CGM. Οι ίδιες αρχές έκριναν, ιδίως, ότι οι κρατικές ενισχύσεις επέτρεψαν στη CGM να μειώσει τους ναύλους της κάτω των εξόδων εκμετάλλευσης με σκοπό να εξαλείψει τον ανταγωνισμό στις γραμμές των γαλλικών Αντιλλών. Εφόσον δεν υπήρχε πλέον ανταγωνισμός, η CGM θα προέβαινε αμέσως σε αύξηση των ναύλων της. Η βρετανική κυβέρνηση ενετόπισε ορισμένα θέματα που προέκυψαν από έρευνα σε βάθος που διεξήγαγε η Επιτροπή και κατέληξε ότι η ενίσχυση έπρεπε να κηρυχθεί ασυμβίβαστη με την κοινή αγορά εκτός εάν η γαλλική κυβέρνηση ενήργησε ως επενδυτής της αγοράς αφού πρώτα αξιολόγησε πλήρως τις διάφορες πιθανές επιλογές.

ii) *Ένας ανταγωνιστής της CGM στις γραμμές των Αντιλλών*

Ένας ανταγωνιστής της CGM στη γραμμή των Αντιλλών αναφέρει ότι η CGM έδειξε συμπεριφορά ασυμβίβαστη προς τους κανόνες του ανταγωνισμού. Ωστόσο, οι αρμόδιες υπηρεσίες της Επιτροπής δεν βρήκαν κανένα αποδεικτικό στοιχείο για την πρακτική αυτή και ιδίως κανένα αποδεικτικό στοιχείο για αρπακτικούς ναύλους (τα οποία θα είχαν οδηγήσει την CGM να εφαρμόσει ναύλους κάτω του μέσου κυμαινόμενου κόστους).

iii) *Ένας ανταγωνιστής της CGM στις γραμμές του Ινδικού Ωκεανού*

Ένας ανταγωνιστής της CGM στις γραμμές του νοτίου Ινδικού έκρινε ότι, σε μια αγορά άκρως ανταγωνιστική, η χορήγηση ενίσχυσης με σκοπό να καλυφθούν τα ελλείματα διαχείρισης προστάτευσε την CGM από τις δυνάμεις της αγοράς και ότι η CGM δεν θα έπρεπε να λάβει την άδεια να χρησιμοποιήσει την ενίσχυση για να αποκτήσει πρόσβαση σε νέες αγορές ή για να παραμείνει στις υπάρχουσες από τις οποίες έπρεπε να είχε αποσυρθεί σε περίπτωση που δεν λάμβανε ενίσχυση.

Η κατάσταση αυτή ήταν ιδιαίτερη ανησυχητική για την κατάσταση στον νότιο Ινδικό Ωκεανό απ' όπου εξέλιπε πρόσφατα μια κοινοπραξία μετά την απόσυρση του ανταγωνιστή. Είχε προταθεί ότι η απόφαση της CGM να εξακολουθήσει την εκμετάλλευση της γραμμής αυτής θα σήμαινε σημαντική επένδυση στα πρακτορεία, το προσωπικό και τα πλοία.

iv) *Η απάντηση των γαλλικών αρχών*

Οι γαλλικές αρχές προέβησαν σε παρατηρήσεις για όσα προαναφέρθηκαν εμμένοντας στο γεγονός ότι η χορήγηση που καταβλήθηκε και εκείνη που πρόκειται να καταβληθεί συνδέεται με την αναδιάρθρωση και την ιδιωτικοποίηση της εταιρείας. Στα ειδικά σχόλιο που παρελήφθησαν, οι γαλλικές αρχές διατύπωσαν τις ακόλουθες παρατηρήσεις:

— όσον αφορά τη γραμμή των Αντιλλών, οι γαλλικές αρχές θεωρούν ότι η ενίσχυση καταβλήθηκε πάντοτε μετά από την υλοποίηση ενός σταδίου της αναδιάρθρωσης. Η CGM δεν εφάρμοσε ναύλους που θα της επέτρεπαν εκμετάλλευση κάτω του κόστους και η εκμετάλλευση της γραμμής υπήρξε πάντοτε, με την πάροδο των ετών, αποδοτική. Η άνοδος των ποσοστών ναύλωσης, τον Απρίλιο του 1996, κατέστη δυνατή λόγω της μεγαλύτερης ζήτησης και της βελτίωσης της ποιότητας των υπηρεσιών που παρέσχε η CGM,

— για τον Ινδικό Ωκεανό, οι γαλλικές αρχές επιβεβαιώνουν ότι η εν λόγω κοινοπραξία παρουσίασε οφέλη και ότι η εκμετάλλευση της γραμμής αναδιαρθρώθηκε πρόσφατα (χρηματοδοτήθηκε από δύο εταιρείες) έτσι ώστε να είναι δυνατόν να αναμένονται εμπορικά οφέλη στο μέλλον. Η αγορά αναπτύχθηκε φυσιολογικά κατά τη διάρκεια της τελευταίας δεκαετίας (από 65 000 σε 82 000 EVP κατά τη διάρκεια των δέκα τελευταίων ετών μέχρι το 1995) και οι γαλλικές αρχές κρίνουν ότι η CGM, χρησιμοποιώντας τη μεταφορική ικανότητα των διαθέσιμων πλοίων στο πλαίσιο μιας συμφωνίας ναύλωσης, διαθέτει το απαραίτητο προσωπικό και την τεχνική επάρκεια για να εκτελέσει τη γραμμή με αποδοτικό τρόπο και ότι η CGM δεν θα έπρεπε να αντιμετωπίσει περιορισμούς ενόψει της παρούσας κατάστασης.

VI

Οι υπηρεσίες της Επιτροπής προκήρυξαν πρόσκληση υποβολής προσφορών και επέλεξαν έναν σύμβουλο για να παράσχει αξιολόγηση των χρηματοοικονομικών δομών της CGM, καθώς και για να αξιολογήσει την οικονομική αναλογία της δέσμης ενίσχυσης που πρότεινε η γαλλική κυβέρνηση. Ο σύμβουλος εξέτασε όλα τα κατάλληλα έγγραφα που είχε στη διάθεσή του από τις γαλλικές αρχές και τους καταγγέλλοντες και υπέβαλε ερωτήσεις στο στελεχικό δυναμικό. Η τελική έκθεση καταλήγει ότι:

α) οι πληρωμές που πραγματοποιήθηκαν στο πλαίσιο του κοινωνικού σχεδίου για να μειωθεί το απασχολούμενο δυναμικό συμβαδίζουν με σημαντικές παρεμφερείς εργασίες αναδιάρθρωσης·

β) το ύψος του χρέους στα τέλη του 1995 είχε μειωθεί στο 40 % του χρέους του 1991 (4 904 εκατομμύρια φράγκα που μειώθηκαν σε 2 000 εκατομμύρια φράγκα). Δεδομένου ότι η μείωση κατά 2 904 εκατομμύρια φράγκα υπερβαίνει τη χορηγηθείσα ενίσχυση προς το σκοπό αυτό (1 586 εκατομμύρια φράγκα) είναι δυνατόν να επιβεβαιωθεί ότι η μείωση του χρέους αποτέλεσε θεμελιώδες τμήμα της στρατηγικής αναδιάρθρωσης της CGM·

γ) τα έξοδα που αποδόθηκαν στην απόσυρση των δρομολογίων ήταν ρεαλιστικά·

δ) η CGM πρέπει να καταστεί αποδοτική στο μέλλον και, με την προταθείσα συνολική αύξηση του κεφαλαίου, μπορεί να κριθεί ότι είναι βιώσιμη.

ΝΟΜΙΚΗ ΕΚΤΙΜΗΣΗ

VII

Σύμφωνα με το άρθρο 92 παράγραφος 1 της συνθήκης, οι ενισχύσεις που χορηγούνται από ένα κράτος μέλος ή με κρατικούς πόρους οιασδήποτε μορφής, οι οποίες νοθεύουν ή απειλούν να νοθεύσουν τον ανταγωνισμό ευνοώντας ορισμένες επιχειρήσεις ή την παραγωγή ορισμένων προϊόντων, εφόσον επηρεάζουν τις συναλλαγές μεταξύ κρατών μελών, είναι ασυμβίβαστες με την κοινή αγορά.

Η εν λόγω ενίσχυση για να συμβιβάζεται με την κοινή αγορά, πρέπει να υποταχθεί σε μια από τις παρεκκλίσεις από το άρθρο 92 παράγραφο 1. Η μόνη δυνατή παρέκκλιση θα ήταν εκείνη του άρθρου 92 παράγραφος 3 στοιχείο γ) («ενίσχυση για την προώθηση της ανάπτυξης ορισμένων οικονομικών δραστηριοτήτων ... εφόσον δεν αλλοιώνουν τους όρους των συναλλαγών κατά τρόπο που θα αντέκειτο προς το κοινό συμφέρον»).

Τη διάταξη αυτή πραγματεύονται δύο κείμενα τα οποία θέτουν τους προσανατολισμούς σχετικά με τις κρατικές ενισχύσεις (για τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις της Κοινότητας και για την αναδιοργάνωση των επιχειρήσεων που παρουσιάζουν δυσχέρειες) σε πλαίσιο που αφορά τη δέσμη ενισχύσεων προς την CGM.

Οι κατευθύνσεις του 1989 που αφορούν την εξέταση των κρατικών ενισχύσεων προς τις ναυτιλιακές εταιρείες της Κοινότητας [1] αναγνωρίζουν ότι η παράταση της ύφεσης στο παγκόσμιο εμπόριο και τα πλεονεκτήματα θαλάσσιας μεταφορικής ικανότητας είχαν οδηγήσει σε δυσχέρειες των κοινοτικών στόλων. Πολλά προβλήματα συνδέθηκαν με τα φορολογικά καθεστώτα και το εργατικό δυναμικό στα οποία υπόκεινται οι κοινοτικοί μεταφορείς, όπου συμπεριλαμβάνονται ο φόρος εισοδήματος και οι επιβαρύνσεις κοινωνικής ασφάλισης για τους ναυτικούς και η φορολογία των επιχειρήσεων. Οι κρατικές ενισχύσεις κρίθηκαν λοιπόν αποδεκτές καθόσον συμβάλλουν στη στήριξη της ανάπτυξης των κοινοτικών στόλων, το δε «κοινό συμφέρον» έγινε αντιληπτό υπό την έννοια ότι διατηρούνται τα πλοία υπό κοινοτική σημαία και ότι διατηρούνται, στη μεγαλύτερη δυνατή αναλογία, οι ναυτικοί της Κοινότητας που απασχολούνται σ' αυτά τα πλοία.

Ταυτόχρονα, η ενίσχυση πρέπει να είναι ανάλογη του επιδιωκόμενου στόχου (η Επιτροπή διευκρίνισε ότι θα καθοριστεί ένα ανώτατο επίπεδο βασισμένο στη διαφορά μεταξύ του κόστους εκμετάλλευσης που παρατηρείται μεταξύ πλοίων με κοινοτική σημαία και πλοίων των τρίτων χωρών).

Για τους διαφόρους τύπους ενισχύσεων που θα μπορούσε να επιτρέψει η Επιτροπή, δόθηκαν κατευθυντήριες γραμμές. Κρίθηκε, ιδίως, ότι η λειτουργική ενίσχυση είναι προς το κοινό συμφέρον της Κοινότητας, μεταξύ άλλων, όταν συνδέεται άμεσα με ένα σχέδιο αναδιάρθρωσης που έχει κριθεί συμβιβάσιμο με την κοινή αγορά.

Το συμβιβάσιμο ενός σχεδίου αναδιάρθρωσης με την κοινή αγορά θα έπρεπε λοιπόν να αξιολογηθεί με βάση τη γενική προσέγγιση της Επιτροπής σχετικά με την αναδιοργάνωση των προβληματικών επιχειρήσεων. Στο θέμα αυτό, η Επιτροπή έχει θέσει ορισμένους όρους στις κατευθυντήριες γραμμές της [2], οι οποίοι πρέπει να πληρούνται όλοι:

— αποκατάσταση μακροπρόθεσμα της βιωσιμότητας,

— πρόληψη των ανεπιθύμητων στρεβλώσεων του ανταγωνισμού που θα επέφερε η ενίσχυση,

— τήρηση της αναλογικότητας μεταξύ κόστους και οφέλους της αναδιάρθρωσης,

— πραγματική εφαρμογή του προγράμματος αναδιάρθρωσης και τήρηση των όρων,

— έλεγχος από την Επιτροπή μέσω ετήσιων εκθέσεων.

VIII

Στο πλαίσιο έναρξης της διαδικασίας, η Επιτροπή ανέφερε ότι στο παρόν στάδιο οι γαλλικές αρχές δεν είχαν αποδείξει ότι η ενίσχυση αποτελούσε αναγκαίο μέρος ενός ολοκληρωμένου σχεδίου αναδιάρθρωσης, το οποίο είχε μελετηθεί για να αποκατασταθεί η βιωσιμότητα της εταιρείας. Μολονότι το προσωπικό είχε μειωθεί, δεν είχε καταστρωθεί κατά τα φαινόμενα μια στρατηγική συντονισμένη με σκοπό να αποκατασταθεί η βιωσιμότητα. Σε γενικές γραμμές, η ενίσχυση είχε χορηγηθεί περισσότερο για να αντιμετωπισθεί η λεπτή χρηματοοικονομική κατάσταση στην οποία είχε επέλθει η εταιρεία παρά ως μέσο για να αναπτυχθεί και να βελτιωθεί η οικονομική της απόδοση. Όντως, η ενίσχυση φάνηκε ότι προστάτευσε την CGM από τις δυνάμεις της αγοράς.

Τα προβλήματα της εταιρείας προέρχονται κυρίως από αποφάσεις διαχείρισης, όπως η νέα στρατηγική που υιοθετήθηκε το 1989, από την υπερβολική πλεονασματική μεταφορική ικανότητα που σημειώθηκε σε ορισμένες γραμμές (ιδιαίτερα στα δρομολόγια Βορείου Αμερικής και Άπω Ανατολής, όπου η CGM σημείωσε μεγάλες απώλειες) και την αδυναμία του δολαρίου. Αυτό οδήγησε σε πολύ υψηλά επίπεδα χρέωσης (που σταθεροποιήθηκαν σε 2 500 εκατομμύρια φράγκα το 1990, αλλά έφθασαν σε 5 000 εκατομμύρια φράγκα στα τέλη του 1992), τα οποία δεν θα μπορούσαν να αποσβεσθούν από τα αποτελέσματα εκμετάλλευσης.

Στα σχέδια αναδιάρθρωσης της CGM που εκπόνησαν οι γαλλικές αρχές εντοπίσθηκαν οι τομείς στους οποίους μπορεί να μειωθεί το κόστος, με προοδευτική απόσυρση της εταιρείας από ελλειμματικές δραστηριότητες και με προοδευτική μείωση του ενεργητικού της, του προσωπικού της και της μεταφορικής ικανότητάς της. Στόχος των εθνικών

[1] Παράρτημα I «Χρηματοοικονομικά και φορολογικά μέτρα που αφορούν τις μεταφορές με πλοία νηολογημένα στην Κοινότητα», έγγραφο SEC (89) 921 τελικό της 3. 8. 1989.

[2] «Κοινοτικοί κατευθυντήριοι άξονες όσον αφορά τις κρατικές ενισχύσεις για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση των προβληματικών επιχειρήσεων» (ΕΕ αριθ. C 368 της 23. 12. 1994, σ. 12).

αρχών είναι να ιδιωτικοποιήσουν την εταιρεία το φθινόπωρο, εφόσον κρίνουν ότι οι όροι της αγοράς είναι σήμερα ευνοϊκοί. Με βάση τον αριθμό εκδηλώσεων ενδιαφέροντος στην αγορά, είναι δυνατό να κριθεί ότι η αξιολόγηση αυτή είναι ορθή.

Η άλλη εναλλακτική λύση αντί της κρατικής ενίσχυσης που θα οδηγούσε σε αναδιάρθρωση της CGM θα ήταν η διάλυση της εταιρείας. Ωστόσο, για πολιτικούς λόγους, οι γαλλικές αρχές δεν εξέτασαν καν την επιλογή αυτή.

IX

Το κοινό συμφέρον της Κοινότητας

Το κύριο θέμα που τίθεται σχετικά με την ενίσχυση προς την CGM είναι κατά πόσον η χορήγηση της ενίσχυσης είναι προς το κοινό συμφέρον. Όσον αφορά τις θαλάσσιες μεταφορές, το κοινό συμφέρον θα ήταν μέτρα που αποσκοπούν σε διατήρηση των πλοίων υπό κοινοτική σημαία και πρόσληψη όσο το δυνατόν περισσοτέρων ναυτικών από την Κοινότητα στα πλοία αυτά. Σήμερα, οι επιχορηγήσεις επέτρεψαν στην CGM να εξακολουθήσει να εκμεταλλεύεται τα πλοία υπό γαλλική σημαία και να διατηρήσει την απασχόληση ναυτικών από την Κοινότητα.

Επιπλέον, η ενίσχυση για την αναδιάρθρωση πρέπει:

i) *να αποκαταστήσει μακροπρόθεσμα τη βιωσιμότητα*

Τα σχέδια αναδιάρθρωσης πρέπει να επιτρέψουν αποκατάσταση της βιωσιμότητας μακροπρόθεσμα μέσα σε μια λογική προθεσμία και με βάση λογικά σενάρια. Η βελτίωση της βιωσιμότητας πρέπει κυρίως να προκύψει από εσωτερικά μέτρα που θα περιέχει το σχέδιο αναδιάρθρωσης και πρέπει να σημαίνει εγκατάλειψη των δραστηριοτήτων που διαρθρωτικά είναι ελλειμματικές.

Η CGM μείωσε αισθητά τις δραστηριότητές της (46 % του κύκλου εργασιών και 55 % του προσωπικού) και τη μεταφορική της ικανότητα (31 %) κατά την περίοδο 1992-1996. Τώρα συγκεντρώνει πλέον την προσοχή της στις κύριες και αποδοτικές δραστηριότητες: οι γαλλικές αρχές, οι οποίες αρχικά είχαν υπολογίσει απώλεια 23 εκατομμυρίων φράγκων για το 1996, αναθεώρησαν την εκτίμησή της σε ζημίες 40 εκατομμυρίων φράγκων και 4 εκατομμυρίων φράγκων κέρδους, με κύκλο εργασιών 3 800 εκατομμυρίων φράγκων· οι εκτιμήσεις όσον αφορά τα μελλοντικά κέρδη είναι 25 έως 65 εκατομμύρια φράγκα για το 1997 και 70 έως 105 εκατομμύρια φράγκα για το 1998, εφόσον η CGM εξακολουθήσει να λειτουργεί με τον τρόπο που λειτουργεί σήμερα. Η βελτίωση της απόδοσης αφορούσε προοδευτική μείωση του κόστους απασχόλησης των ναυτικών (λόγω της λήξης των συμβάσεων που είχαν συναφθεί με τις συνδικαλιστικές οργανώσεις, στα τέλη του 1996, και της προοδευτικής πρόσληψης αλλοδαπών, σε χαμηλότερη τιμή, στα πλοία της CGM), άλλες αναδιαρθρώσεις για το στελεχικό δυναμικό των κεντρικών γραφείων και των διαφόρων πρακτορείων (μπορεί κανείς να φανταστεί ότι ένας αγοραστής δεν χρειάζεται να διατηρήσει όλη την οργάνωση της CGM εφόσον ορισμένα τμήματα, όπως οι διοικητικές υπηρεσίες, θα είναι διπλά και άρα περιττά), την ταχύτερη της προβλεπόμενης επιστροφή των φορτίων με μπανάνες στις γραμμές των γαλλικών Αντιλλών, καθώς και τη μείωση του χρέους. Μια επιτυχημένη ιδιωτικοποίηση θα εξασφαλίσει ότι η εταιρεία θα συμπεριφέρεται πλέον σύμφωνα με τα εμπορικά πρότυπα.

Η CGM έβαλε σημαντικά στην αναδιάρθρωσή της χρησιμοποιώντας το προϊόν από τη μεταβίβαση του ενεργητικού της (1 360 εκατομμύρια φράγκα). Η ενίσχυση χρησιμοποιήθηκε για να επιτευχθεί η παραγωγική και χρηματοοικονομική αναδιάρθρωση της CGM. Το πρώτο μέρος στόχευε στις κοινωνικές πτυχές, τις εμπορικές δραστηριότητες και τα στοιχεία του ενεργητικού που δεν είναι ουσιαστικά για την εταιρεία. Με το δεύτερο μέρος της ενίσχυσης περατώθηκε η χρηματοοικονομική αναδιάρθρωση, το δε χρέος της εταιρείας είναι πλέον συγκρίσιμο με εκείνο άλλων εταιρειών του τομέα, το οποίο μπορεί να εξελιχθεί με κατάλληλο τρόπο μέσω συνήθους εκμετάλλευσης.

Οι προβλέψεις του ΟΟΣΑ αναφέρουν αύξηση της τάξεως του 8 % του παγκόσμιου εμπορίου και πλεονασματική μεταφορική ικανότητα στις θαλάσσιες μεταφορές. Από έρευνες που έχουν διεξαχθεί από ανεξάρτητους συμβούλους προκύπτει ότι η CGM λειτουργεί σε τομείς στους οποίους η εταιρεία θα μπορούσε ακόμη να έχει οφέλη από τις εξελίξεις αυτές ήδη από το 1998, ή ακόμα και νωρίτερα. Με βάση τις διαθέσιμες σήμερα προβλέψεις, η CGM θα έπρεπε να έχει οφέλη ήδη από το 1997 και θα μπορούσε πλέον να συναχθεί το συμπέρασμα ότι η βιωσιμότητα της εταιρείας έχει αποκατασταθεί με την ενίσχυση που της χορηγήθηκε.

ii) *πως θα αποφευχθεί ανεπιθύμητη στρέβλωση του ανταγωνισμού με την ενίσχυση*

Μια από τις προϋποθέσεις για τη χορήγηση ενίσχυσης υπέρ της αναδιάρθρωσης είναι ότι τα μέτρα που λαμβάνονται πρέπει κατά το δυνατόν να μην έχουν επιπτώσεις στους ανταγωνιστές. Αυτό πρέπει, ιδίως, να ισχύσει εφόσον υπάρχει πλεονασματική παραγωγική ικανότητα στη σχετική αγορά της ΕΕ στην οποία δρα ο δικαιούχος· αντίθετα, όταν δεν υπάρχει διαρθρωτική υπέρβαση της παραγωγικής ικανότητας, η Επιτροπή δεν θα απαιτήσει, καταρχήν, μείωση της ικανότητας αυτής έναντι της ενίσχυσης. Ωστόσο, πρέπει η ενίσχυση να χρησιμοποιείται μόνο με σκοπό να αποκατασταθεί η βιωσιμότητα του δικαιούχου και δεν του επιτρέπει να αναπτύξει την παραγωγική ικανότητα κατά τη διάρκεια της εφαρμογής του σχεδίου αναδιάρθρωσης.

Στο θέμα αυτό, οι ανεξάρτητοι σύμβουλοι επιβεβαίωσαν ότι η γραμμή στις γαλλικές Αντίλλες (εμπόριο μπανάνας) και τα υπερπόντια γαλλικά συμφέροντα (Υπερπόντια Εδάφη), συμπεριλαμβανομένων των νήσων του Ινδικού και του Ειρηνικού Ωκεανού αποτελούν τις κύριες δραστηριότητες της CGM. Η αναδιάρθρωση της

εταιρείας εντάσσεται επομένως στον ορισμό της έννοιας «κοινό συμφέρον», εν μέρει επειδή η CGM αποσύρθηκε από τις πλεονασματικές σήμερα γραμμές και εν μέρει επειδή η εταιρεία, αφού ιδιωτικοποιηθεί, θα πρέπει να αντιμετωπίσει τις φυσιολογικές πιέσεις της αγοράς και επειδή η εμπορική στρατηγική της θα ανταποκρίνεται τότε πλήρως στις συνθήκες της αγοράς. Εξάλλου, δεν υπάρχει καμία απόδειξη για πλεονασματική διαρθρωτική ικανότητα στις γραμμές που σήμερα εκμεταλλεύεται η CGM.

Όσον αφορά τις διαμαρτυρίες ειδικά για τη γραμμή των Αντιλλών, η Επιτροπή δεν διαθέτει επαρκή αποδεικτικά στοιχεία για να προβεί σε επίσημη έρευνα σχετικά με όσα αναφέρονται για αντιαγωνιστική συμπεριφορά βάσει του άρθρου 86 της συνθήκης σχετικά με την καταχρηστική εκμετάλλευση δεσπόζουσας θέσης.

Όσον αφορά το θέμα πως χρησιμοποιήθηκε η ενίσχυση προκειμένου να ευνοηθεί η ανάπτυξη της αγοράς, η Επιτροπή πρέπει να λάβει υπόψη ότι η CGM ενέχεται ήδη στις ναυτιλιακές συνδέσεις με τις νήσους μέσω συμμετοχής της, ακόμη και σήμερα, σε κοινοπραξία. Η Επιτροπή θα μεριμνήσει και θα επιβάλει όρους ούτως ώστε η CGM να μη χρησιμοποιήσει το τελευταίο μέρος της ενίσχυσης για να αναπτύξει νέες ή ελλειμματικές δραστηριότητες στις γραμμές αυτές.

iii) *αναλογικότητα μεταξύ κόστους και οφέλους από την αναδιάρθρωση*

Το ποσό και η ένταση της ενίσχυσης πρέπει να περιοριστούν στο ελάχιστο δυνατόν που απαιτείται και να επιτραπεί η αναδιάρθρωση και πρέπει να συνδέονται άμεσα με τα οφέλη που προεξοφλεί η Κοινότητα ότι θα υπάρξουν. Συνεπώς, ο δικαιούχος της ενίσχυσης πρέπει να συνεισφέρει σημαντικά με τους δικούς του πόρους στο σχέδιο αναδιάρθρωσης και η εταιρεία θα πρέπει να λάβει ταμειακές προκαταβολές που θα μπορούσαν να χρησιμοποιηθούν επιθετικά στρεβλώνοντας τις δραστηριότητες της αγοράς.

Η χορηγηθείσα ενίσχυση αντιστοιχεί στα ελάχιστα που χρειάζεται η CGM για να επανέλθει σε βιώσιμη και αποδοτική κατάσταση που να συμβιβάζεται με τη μεταφορά της στον ιδιωτικό τομέα. Η ενίσχυση χορηγήθηκε για να ικανοποιηθούν οι πραγματικές ανάγκες της CGM με σκοπό να επιτευχθούν οι στόχοι που είχαν καθοριστεί για την αναδιάρθρωση. Επιπλέον, επιβεβαιώθηκε ότι το συνολικό ποσό ενίσχυσης που πρότεινε η γαλλική κυβέρνηση είναι το ελάχιστο αναγκαίο για να επιτευχθεί η βιωσιμότητα της CGM και να επιτραπεί η επικείμενη ιδιωτικοποίηση: η ενίσχυση αποκαθιστά κατάλληλη χρηματοοικονομική δομή στην εταιρεία αλλά δεν της παρέχει ταμειακό πλεόνασμα. Όπως ήδη προαναφέρθηκε, η CGM χρησιμοποίησε επίσης το προϊόν από την εκχώρηση στοιχείων του ενεργητικού της, ύψους 1 360 εκατομμυρίων φράγκων, για να στηρίξει την αναδιάρθρωσή της.

Η ενίσχυση είναι προσωρινή, δεδομένου ότι χορηγήθηκε κατά τη διάρκεια της περιόδου 1993-1996, μετά δε την ιδιωτικοποίησή της δεν προβλέπεται καμία άλλη ενίσχυση.

iv) *πραγματική εφαρμογή του προγράμματος αναδιάρθρωσης και τήρηση των όρων*

Το πλήρες σχέδιο αναδιάρθρωσης που υιοθετήθηκε για την εταιρεία το 1992 προέβλεπε επιστροφή στη βιωσιμότητά της με τη λήψη ειδικών μέτρων. Το σχέδιο αυτό ακολουθήθηκε και η επιστροφή της εταιρείας σε βιώσιμη κατάσταση επιτεύχθηκε.

Η Επιτροπή έθεσε όρους εφόσον το εν λόγω σχέδιο δεν της ετέθη προς έγκριση.

v) *έλεγχος της Επιτροπής μέσω των ετησίων εκθέσεων*

Προβλέπεται ότι η εξέλιξη ενός σχεδίου αναδιάρθρωσης πρέπει να ελέγχεται από την Επιτροπή. Στην περίπτωση αυτή, θα υποβληθεί έκθεση στην Επιτροπή πριν την 1η Φεβρουαρίου 1997, το αργότερο.

X

Τέλος, έχει καταβληθεί ποσό ενίσχυσης ύψους 2 050 εκατομμυρίων φράγκων και προβλέπεται ένα άλλο ποσό εκτιμώμενο σε 1 125 εκατομμύρια φράγκα, οπότε η εταιρεία θα ιδιωτικοποιηθεί. Σήμερα, επί του συνολικού προβλεπόμενου ποσού των 1 125 εκατομμυρίων φράγκων, καταβλήθηκε ήδη τον Ιούνιο του 1996 ένα πρώτο ποσό 250 εκατομμυρίων φράγκων, για να ρυθμιστούν τα άμεσα χρέη.

Εξάλλου, οι γαλλικές αρχές συνεισφέρουν, με ποσό ύψους 148 εκατομμυρίων φράγκων στην μεταφορά της CGMF από το κτίριο που σήμερα καταλαμβάνουν τα κεντρικά γραφεία της CGM, καθώς και του αντίστοιχου συμβολαίου χρονομίσθωσης (μετά από επανεκτίμηση που αντανακλά την ύφεση των τιμών στην αγορά ακινήτων), έτσι ώστε η όλη διαδικασία να είναι ουδέτερη όσον αφορά την CGM.

Δεν έχει αποδειχθεί ότι η ενίσχυση έχει δημιουργήσει στρέβλωση του ανταγωνισμού σε βαθμό που να αντιβαίνει το κοινό συμφέρον, αντίθετα επαληθεύθηκε ότι η κρατική παρέμβαση στήριξε μια ριζική προσπάθεια αναδιάρθρωσης και επιστροφής στη βιωσιμότητα μιας ναυτιλιακής εταιρείας της Κοινότητας που απασχολεί στα πλοία της ναυτικούς της Κοινότητας.

Άλλωστε, οι γαλλικές αρχές δεσμεύθηκαν να προβούν στην ιδιωτικοποίηση της CGM με προφανή τρόπο.

IX

ΓΕΝΙΚΕΣ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ

Εν γένει, η Επιτροπή υπενθυμίζει ότι, βάσει του άρθρου 93 παράγραφος 3 της συνθήκης, πρέπει να έχει ενημερωθεί προηγουμένως για κάθε σχέδιο που ενδέχεται να περιέχει στοιχεία κρατικής ενίσχυσης.

Επιπλέον, τα κράτη μέλη υποχρεούνται να μην θέτουν σε εφαρμογή μέτρα κρατικών ενισχύσεων πριν λάβει τελική απόφαση η Επιτροπή. Η Επιτροπή εκφράζει τη λύπη της για το γεγονός ότι η γαλλική κυβέρνηση δεν τήρησε το ανασταλτικό αποτέλεσμα του άρθρου 93 παράγραφος 3 και ότι χορήγησε την ενίσχυση παράνομα στην CGM,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

1α) Η ενίσχυση υπέρ της αναδιάρθρωσης που χορηγήθηκε στην CGM υπό μορφή αυξήσεων του κεφαλαίου της κατά την περίοδο 1992-1996 είναι παράνομη και αποτελεί παράβαση βάσει του άρθρου 93 παράγραφος 3 της συνθήκης. Η ενίσχυση μπορεί ωστόσο να θεωρηθεί ότι συμβιβάζεται με τους κανόνες της κοινής αγοράς σύμφωνα με το άρθρο 92 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της συνθήκης, εφόσον η γαλλική κυβέρνηση συμμορφωθεί προς τους όρους της παραγράφου 2 του παρόντος άρθρου.

1β) Η συμπληρωματική ενίσχυση για την προτεινόμενη αναδιάρθρωση της CGM υπό μορφή συμπληρωματικής αύξησης του κεφαλαίου της το 1996 θεωρείται επίσης συμβιβάσιμη με την κοινή αγορά βάσει του άρθρου 92 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της συνθήκης, εφόσον η γαλλική κυβέρνηση εκπληρώσει τις δεσμεύσεις και τους όρους που ορίζει η παράγραφος 2 του παρόντος άρθρου.

2. Οι γαλλικές αρχές συμμορφώνονται προς τους ακόλουθους όρους και δεσμεύσεις:

— η CGM περιορίζεται, μέχρι την περάτωση της ιδιωτικοποίησης, στην εκτέλεση των σημερινών δρομολογίων της,

— η CGM περιορίζεται, μέχρι την περάτωση της ιδιωτικοποίησης και όσον αφορά τον Ινδικό Ωκεανό, στην εκτέλεση δρομολογίων μιας κλίμακας μεταφορικής ικανότητας συγκρίσιμης με εκείνην που έχει στο πλαίσιο της κοινοπραξίας. Η εν λόγω μεταφορική ικανότητα ορίζεται σε 9 000 EVP μετ' επιστροφής ετησίως,

— οι γαλλικές αρχές υποβάλλουν στην Επιτροπή έκθεση, μετά την ιδιωτικοποίηση ή, το αργότερο, την 1η Φεβρουαρίου 1997. Η έκθεση αυτή θα περιλαμβάνει λεπτομερώς τα δρομολόγια που εκτελεί η CGM, τη μεταφορική της ικανότητα στα δρομολόγια αυτά και τα αποτελέσματα εκμετάλλευσης, έτσι ώστε η Επιτροπή να μπορεί να επαληθεύσει κατά πόσον η ενίσχυση δεν χρησιμοποιήθηκε για να υποστηριχθεί επιθετική συμπεριφορά της εταιρείας στην αγορά ή σε ελλειμματικές δραστηριότητες. Η έκθεση θα περιλαμβάνει επίσης λεπτομέρειες σχετικά με τη διαδικασία που οδήγησε στην ιδιωτικοποίηση, ούτως ώστε η Επιτροπή να μπορεί να επαληθεύσει κατά πόσον επιτεύχθηκαν οι χρηματοοικονομικοί στόχοι που ορίστηκαν για την εταιρεία,

— η CGM δεν πρέπει, πριν την περάτωση της ιδιωτικοποίησής της, να εφαρμόσει ναύλους, σε οιαδήποτε γραμμή, οι οποίοι θα μπορούσαν να αποδειχθούν ότι δεν καλύπτουν πλήρως το πρόσθετο κόστος εκμετάλλευσης: η έκθεση που πρέπει να κατατεθεί πρέπει επομένως να περιλαμβάνει λεπτομέρειες σχετικά με τα αποτελέσματα εκμετάλλευσης για όλα τα δρομολόγια που εκτελεί η CGM, είτε με χρήση των ιδίων της των πλοίων είτε με συμφωνίες ναύλωσης μέχρι την ημερομηνία περάτωσης της ιδιωτικοποίησης,

— καμία πρόσθετη ενίσχυση δεν θα χορηγείται στην CGM και όλες οι χορηγηθείσες ενισχύσεις χρησιμοποιούνται για να εξασφαλισθεί η φυσική και χρηματοοικονομική αναδιάρθρωση της εταιρείας,

— το σχέδιο αναδιάρθρωσης της CGM τίθεται πλήρως σε εφαρμογή, όπως έχει συμφωνηθεί με την Επιτροπή.

Άρθρο 2

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στη Γαλλική Δημοκρατία.

Βρυξέλλες, 17 Ιουλίου 1996.

Για την Επιτροπή

Neil KINNOCK

Μέλος της Επιτροπής