DECISIÓN DE LA COMISIÓN

de 17 de julio de 1996

relativa a la ayuda concedida a la Compagnie Générale Maritime en el marco de un plan de reestructuración

(El texto en lengua francesa es el único auténtico)

(Texto pertinente a los fines del EEE)

(97/14/CE)

LA COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea y, en particular, el párrafo primero del apartado 2 de su artículo 93,

Visto el Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo y, en particular, la letra a) del apartado 1 de su artículo 62,

Después de haber emplazado a los interesados, para que le presentaran sus observaciones, de conformidad con lo dispuesto en los mencionados artículos, y teniendo en cuenta dichas observaciones,

Considerando lo que sigue:

HECHOS

I

Mediante comunicados de prensa, publicados a partir de julio de 1993, la Comisión tuvo conocimiento de que las autoridades francesas habían concedido una ayuda por un importe total de 700 millones de francos franceses a la empresa estatal «Compagnie Générale Maritime» (CGM) y a la empresa matriz «Compagnie Générale Maritime et Financière» (CGMF). Mediante carta de 13 de agosto de 1993, los servicios de la Comisión solicitaron datos sobre la situación y explicaciones sobre el importe de la ayuda concedida. No obstante, las reuniones bilaterales oficiales y la correspondencia intercambiada no aportaron respuestas completas.

En noviembre de 1994, las autoridades francesas comunicaron a la Comisión que CGM había acelerado su reestructuración y se había retirado de los servicios marítimos de Extremo Oriente. A modo de compensación, el Gobierno francés concedió una ayuda adicional de 1 550 millones de francos franceses.

Pese a las garantías reiteradas de las autoridades francesas de que se justificaría la ayuda concedida, no se han despejado las dudas de la Comisión respecto de la compatibilidad de la ayuda con el mercado común. Por consiguiente, por Decisión de 31 de octubre de 1995, la Comisión decidió incoar el procedimiento del apartado 2 del artículo 93 del Tratado CE contra el Gobierno francés. Dicho procedimiento se amplió mediante Decisión de 20 de diciembre de 1995, para incluir una ayuda adicional que el Gobierno francés comunicó a la Comisión para que la examinara. Ambas Decisiones se publicaron en el Diario Oficial de 28 de febrero de 1996 [1].

En respuesta a esta publicación, se recibieron observaciones del Gobierno británico y de dos empresas: una empresa competidora de CGM en el itinerario de las Antillas francesas y otra empresa que había estado anteriormente asociada a CGM en el marco de un consorcio que presta sus servicios en las islas del Océano Índico. Las autoridades francesas también presentaron observaciones y datos, tanto por escrito como en reuniones bilaterales, siendo la más reciente la celebrada el 3 de julio de 1996.

II

La actividad principal de CGM es la prestación de servicios de transporte de línea en un entorno internacional muy competitivo, en el que participan las principales compañías de navegación de los Estados miembros y de los terceros países. A finales de la década de los ochenta, CGM desarrolló una estrategia global para prestar servicios marítimos con buques contenedores autónomos este-oeste, mediante inversiones en el sector comercial, logístico y de las tecnologías de la información. Pese a la mejora de la productividad, se redujeron drásticamente las tarifas de fletes y los resultados de explotación fueron insuficientes para cubrir los costes de expansión. La Comisión tomó nota de esta situación que calificó de recesión prolongada en sus orientaciones de 1989.

Ante el endeudamiento creciente y el aumento de las pérdidas de explotación, CGM inició el proceso de reestructuración en mayo de 1992. CGM concertó con su accionista, las autoridades francesas, los elementos de un enfoque coherente de reestructuración física y financiera para restablecer la viabilidad de la empresa. En consecuencia, la empresa se retiró de los servicios deficitarios de América del Norte y adoptó un plan de reestructuración, aprobado en octubre de 1992 por las autoridades francesas, que destacaron tres sectores de intervención:

[1] Decisión 96/C/58/06 de la Comisión (DO nº C 58 de 28. 2. 1996, p. 4) y Decisión 96/C/58/07 de la Comisión (DO nº C 58 de 28. 2. 1996, p. 6).

i) *reducción de las deudas mediante la venta de activos, incluidas las acciones y los bienes inmuebles.*

Desde julio de 1992, CGM ha cedido sus intereses en las distintas filiales del grupo y ha vendido bienes inmuebles y buques;

ii) *realización de cambios estructurales para aumentar la eficacia y reducir los costes.*

CGM creó filiales y asociaciones para aumentar la eficacia comercial y la transparencia de la contabilidad. El 28 de diciembre de 1992 se crearon siete filiales que iniciaron su actividad el 1 de mayo de 1993. Se encargó el sector de los transportes marítimos de línea a tres filiales marítimas distintas:

— CGM Sud, que cubre los servicios marítimos en América Latina,

— CGM Orient, para el Extremo Oriente,

— CGM Tour du Monde, que cubre servicios entre Europa y las islas del Pacífico por medio de varios puertos americanos y asiáticos.

Cuatro agencias CGM, en Le Havre, Marsella, Burdeos y Dunkerque fueron transformadas en filiales de manutención y CGM buscó socios para la explotación de sus líneas regulares y de sus agencias portuarias.

Por otra parte, CGM se retiró de los servicios deficitarios, incluidos los de América del Norte y Extremo Oriente. El volumen de negocios anual pasó de 7 100 millones de francos franceses a 3 800 millones de francos franceses (1995-1996);

iii) *aprobación de un plan destinado a reducir la flota, el personal y los costes de explotación.*

La flota de CGM se dio de baja del pabellón francés y se matriculó en el registro de las islas Kerguelen (Tierras australes y antárticas francesas — TAAF), lo que permitió a la empresa realizar un ahorro anual de 50 millones de francos franceses aproximadamente.

El personal de plantilla se redujo de 3 529 (a finales de 1991) a 1 576 (a finales de 1996). La pérdida de empleo afectó tanto a los marinos como al personal administrativo de la empresa.

El número de buques explotados por CGM pasó de 25 a 16 y se prevé que la empresa sólo disponga de 15 buques a finales de 1996, de los cuales 9 serán explotados por CGM y otros 5 serán fletados.

III

Las autoridades francesas confirmaron que la reestructuración ha costado, hasta la fecha, un total de 2 050 millones de francos franceses, que han sido abonados en varias entregas a CGM, sin autorización de la Comisión. Se prevé una entrega adicional de 1 125 millones de francos franceses, más un importe de 148 millones de francos franceses relacionado con la transferencia del contrato de arrendamiento financiero correspondiente al edificio en el que CGM tiene su sede social; un importe de 250 millones de francos franceses de esta última entrega fue concedido en junio de 1996, momento en el que CGM tuvo que enfrentarse a una crisis aguda de tesorería, con deudas que debía liquidar de inmediato. La ayuda estaba vinculada a las medidas adoptadas por CGM en el marco de su reestructuración:

Fecha	Acción	Ayuda (millones francos franceses)	Observaciones
Octubre de 1992	Adopción del plan de recuperación; realización de las primeras cesiones de activos	150	Mejora del resultado corriente en 270 millones de francos franceses anuales. Ayuda a la reestructuración social: 233 millones de francos franceses
Diciembre de 1992	Adopción del plan de creación de filiales e inicio de las negociaciones sobre el régimen de la flota; interrupción del tráfico en América del Norte	200	
Junio de 1993	Aplicación del plan de creación de filiales	150	
Junio de 1994	Otras cesiones de activos, reestructuración de las agencias europeas	800	1 360 millones de francos franceses en cesiones de activos
Otoño de 1994	Interrupción del tráfico en Extremo Oriente: coste igual a 587 millones de francos franceses, más pérdida de 66 millones de francos franceses por los fletamientos futuros y 70 millones de francos franceses para un programa de reducción de personal	750	Mantenimiento del tráfico: coste adicional de 120 millones de francos franceses de pérdidas operativas anuales durante 7 años, más los mismos costes de cesión eventual

Fecha	Acción	Ayuda (millones francos franceses)	Observaciones
Junio de 1996	Servicio de la deuda	250	Importe total de la reducción de deudas: 2 900 millones de francos franceses. Ayuda utilizada: 1 586 millones de francos franceses más 1 314 millones de francos franceses procedentes de las actividades de CGM
Después de julio de 1996	Reducción de deudas; Transferencia del contrato de arrendamiento financiero correspondiente al edificio ocupado por la sede social de CGM	875 148	Deudas de 1995 (2 000 millones de francos franceses) reducidas a menos de 1 000 millones de francos franceses
1992-1996	Importe total: ayuda social (535), reducción de deudas (2 471), servicio de la deuda (250), a medidas de reestructuración física y financiera (77); Pérdidas operativas (1 020), pagadas mediante cesiones de activos (1 360), otras reducciones de deudas (340)	3 323	Reducciones de personal 55 % (1992-1996); Capacidad 31 %; Balance 46 %

IV

En el momento de incoar el procedimiento, la Comisión hizo una relación de las preguntas principales que quedaron sin contestar y que se refieren a los siguientes puntos:

a) criterios de atribución de las ayudas que ya han sido concedidas;

b) detalles del plan de reestructuración y de qué modo se preveía restablecer la viabilidad en el marco de un programa final de ayuda estatal;

c) de qué modo y cuando preveían las autoridades francesas concluir la privatización de CGM.

El procedimiento se amplió para incluir las medidas previstas por las autoridades francesas en relación con una aportación de capital de 1 125 millones de francos franceses (173 millones de ecus) para CGMF, que, a su vez, suscribiría una ampliación de capital de CGM.

Se dispuso asimismo que la sede social de CGM se transferiría a CGMF. Tal como indicaron las autoridades francesas con motivo de una reunión bilateral celebrada el 21 de noviembre de 1995, el importe de esta aportación complementaria se inscribía en el proceso de reestructuración de CGM, iniciado en 1992, y tenía por objeto facilitar la privatización de la empresa pública.

Según dichas autoridades, el importe de la aportación se determinó en función de dos elementos:

— la necesidad de hallar una solución al problema del endeudamiento de CGM para lograr una estructura financiera que permita a la empresa recuperar la viabilidad y rentabilidad que requiere la privatización;

— la transferencia previa a CGMF del edificio parcialmente ocupado por la sede social de CGM, así como del contrato de arrendamiento financiero correspondiente, con el fin de responder a las expectativas de los compradores potenciales.

En la reunión mencionada, la Comisión obtuvo algunas explicaciones sobre las condiciones y el calendario del proceso de privatización previsto. Este proceso se inició al incluirse CGM en la lista de empresas que deben ser privatizadas con arreglo a la Ley de 14 de julio de 1993. Habida cuenta del objetivo de privatizar CGM con la mayor brevedad, el Gobierno francés subrayó la necesidad de iniciar lo antes posible el proceso de privatización mediante una licitación pública, determinándose la selección de los compradores y las condiciones de la cesión previo dictamen conforme de la comisión francesa de privatización.

El objetivo del Gobierno francés es ceder todas las acciones de CGM que posee CGMF, en su caso tras la cesión por parte de la primera, a uno o varios compradores distintos, de todas o parte de las actividades de carga y descarga en los puertos metropolitanos. Tras esta operación, la empresa contará con un accionariado privado que le permitirá desarrollar una estrategia comercial normal. Se precisó que los candidatos no sufrirían ningún tipo de discriminación por motivo de su nacionalidad.

V

En el marco del procedimiento del apartado 2 del artículo 93 del Tratado, se recibieron observaciones de tres partes interesadas respecto de la ayuda de Estado a CGM.

i) *El Gobierno británico*

El Gobierno británico acogió favorablemente la decisión de incoar el procedimiento, ya que considera que la ayuda de Estado se utilizó para subvencionar operaciones ineficaces, que suponían una protección para CGM frente a las fuerzas del mercado y falseaban gravemente la competencia entre las empresas establecidas en la Unión Europea. Las autoridades británicas coincidían con la evaluación de la Comisión, destinada a demostrar que el plan de reestructuración era insuficiente ya que no ha previsto claramente el momento en que CGM recobrará la viabilidad. Estas autoridades consideran concretamente que las ayudas de Estado han permitido a CGM reducir sus tarifas por debajo de los gastos de explotación, con el fin de eliminar la competencia en la línea de las Antillas francesas. Una vez eliminada la competencia, CGM habría aumentado de inmediato sus tarifas. El Gobierno británico destacó algunas preguntas planteadas en el marco de la encuesta detallada realizada por la Comisión y llegó a la conclusión de que, salvo que el Gobierno francés actuase como un inversor en condiciones normales de mercado tras haber evaluado plenamente las distintas opciones, la ayuda debería declararse incompatible con el mercado común.

ii) *Una empresa competidora de CGM en la línea de las Antillas*

Una empresa competidora de CGM en la línea de las Antillas dio cuenta de comportamientos supuestamente anticompetitivos de CGM. Sin embargo, los servicios responsables de la Comisión no han encontrado prueba alguna de dichas prácticas y, en particular, de tarifas depredadoras (que hubieran conducido a CGM a aplicar tarifas inferiores al coste variable medio).

iii) *Una empresa competidora de CGM en las líneas del Océano Índico*

Una empresa competidora de CGM en las líneas del Océano Índico consideró que, en un mercado que se caracteriza por un nivel elevado de competencia, la concesión de ayuda para cubrir déficit de gestión supuso una protección de CGM frente a las fuerzas del mercado. Esta misma empresa indicó que no debería autorizarse a CGM utilizar la ayuda para acceder a nuevos mercados o para mantenerse en mercados de los que habría tenido que retirarse a falta de la ayuda.

Esta circunstancia es especialmente preocupante habida cuenta de la situación en el sur del Océano Índico, en el que un consorcio desapareció en fecha reciente tras retirarse la empresa competidora. Se ha insinuado que si CGM decide mantener la explotación de esta línea supondrá una inversión significativa en agencias, personal y buques.

iv) *Respuesta de las autoridades francesas*

Las autoridades francesas presentaron a su vez sus observaciones, insistiendo en el hecho de que toda la ayuda abonada y por abonar está relacionada con la reestructuración y la privatización de la empresa. Las autoridades francesas formularon los siguientes comentarios sobre las observaciones recibidas:

En lo que se refiere a la línea de las Antillas, las autoridades francesas consideran que la ayuda siempre se ha abonado tras haberse superado una etapa del proceso de privatización. CGM no ha aplicado tarifas que le hayan permitido prestar sus servicios por debajo de los costes y la explotación de la línea siempre fue rentable. El incremento de las tarifas de fletes, en abril de 1996, habría sido posible habida cuenta de la mayor demanda y de la mejora de la calidad de los servicios prestados por CGM.

En lo que se refiere al Océano Índico, las autoridades francesas afirman que el consorcio en cuestión obtuvo beneficios y que la explotación del servicio ha sido reestructurada en fecha reciente (cofinanciado por dos empresas), de tal modo que pueden esperarse en adelante beneficios comerciales. El mercado ha registrado un desarrollo continuo en la última década (pasando de 65 000 a 82 000 TEU -unidad equivalente de 20 pies- en los últimos diez años hasta 1995) y las autoridades francesas consideran que CGM, si recurre a los buques disponibles en el marco de un contrato de fletamiento, dispone del personal y de la competencia necesarios para ejercer su actividad en esta línea de forma rentable y no debería sufrir restricciones con respecto a la situación actual.

VI

Los servicios de la Comisión lanzaron una licitación para seleccionar a un consultor cuya misión consistió en evaluar las estructuras financieras de CGM y la proporcionalidad económica del paquete de ayudas previsto por el Gobierno francés. El consultor examinó todos los documentos pertinentes que pusieron a su disposición las autoridades francesas y los denunciantes e hizo una serie de preguntas a los mandos directivos. El informe final expone las siguientes conclusiones:

a) los pagos efectuados en el marco del plan social para reducir la mano de obra se ajustan a lo realizado en operaciones de reestructuración importantes de características similares;

b) el nivel de endeudamiento a finales de 1995 se había reducido a un 40% del nivel de 1991 (de 4 904 millones de francos franceses a 2 000 millones de francos franceses). Dado que esta reducción de 2 904 millones de francos franceses supera la ayuda concedida con este fin (1 586 millones de francos franceses), puede confirmarse que la reducción del endeudamiento ha constituido una parte fundamental de la estrategia de reestructuración de CGM;

c) los costes asignados a la retirada de servicios han sido realistas;

d) CGM debería ser rentable en lo sucesivo y, con la ampliación total de capital propuesta, puede considerarse una empresa viable.

VALORACIÓN JURÍDICA

VII

De conformidad con el apartado 1 del artículo 92 del Tratado, son incompatibles con el mercado común, en la medida en que afecten a los intercambios comerciales entre Estados miembros, las ayudas otorgadas por un Estado miembro o mediante fondos estatales, bajo cualquier forma, que falseen o amenacen falsear la competencia, favoreciendo a determinadas empresas o producciones.

Para ser compatible con el mercado común, la ayuda de que se trata debería poder acogerse a una de las excepciones que establece el apartado 1 del artículo 92. En este caso, la única excepción posible parece ser la que dispone la letra c) del apartado 3 del artículo 92 («ayudas destinadas a facilitar el desarrollo de determinadas actividades económicas, siempre que no alteren las condiciones de los intercambios en forma contraria al interés común»).

Dos documentos que establecen las directrices sobre ayudas de Estado (para las compañías marítimas de la Comunidad y para la reorganización de las empresas en crisis), aplican esta disposición a contextos que guardan relación con el paquete de ayudas a CGM.

En las orientaciones de 1989 para evaluar las ayudas de Estado a las compañías comunitarias de transporte marítimo [1], se reconoce que la prolongación de la recesión en el comercio mundial y los excedentes de capacidad del transporte marítimo causaron dificultades a las flotas comunitarias. Muchos problemas se asociaron con los regímenes fiscales y de mano de obra a que están sujetos los operadores comunitarios, incluido el impuesto sobre la renta, las cargas de la seguridad social y el impuesto de sociedades. Por consiguiente, las ayudas se consideraron aceptables en la medida en que contribuían al desarrollo de las flotas comunitarias y se entendió por «interés común» el mantenimiento de los buques que enarbolan pabellón comunitario y el mantenimiento, en la mayor proporción posible, de los trabajadores del mar comunitarios a bordo de dichos buques.

A su vez, la ayuda debe ser proporcional al objetivo perseguido (la Comisión especificó que se establecería un límite basado en la diferencia registrada entre los costes de explotación de los distintos buques que enarbolan pabellón comunitario y los buques de terceros países), transparente, provisional y, a poder ser, decreciente.

Se determinaron directrices sobre los distintos tipos de ayuda que la Comisión podría autorizar. Se consideró en particular que la ayuda de funcionamiento era conforme al interés común de la Comunidad, especialmente si está directamente relacionada con un plan de reestructuración considerado compatible con el mercado común.

La compatibilidad de un plan de reestructuración con el mercado común debería, por tanto, evaluarse sobre la base del enfoque general de la Comisión sobre la reorganización de las empresas en crisis. A este respecto, la Comisión ha elaborado varias condiciones en sus Directrices [2], que deben cumplirse íntegramente:

— restablecimiento de la viabilidad a largo plazo,

— ausencia de falseamientos indebidos de la competencia mediante la concesión de la ayuda,

— respeto de la proporcionalidad de la ayuda con los costes y beneficios de la reestructuración,

— aplicación íntegra del plan de reestructuración y cumplimiento de las condiciones,

— supervisión por la Comisión mediante informes anuales.

VIII

Al incoar el procedimiento, la Comisión indicó que las autoridades francesas no habían demostrado aún que la ayuda fuese una parte necesaria de un plan de reestructuración completo destinado a restablecer la viabilidad. Aunque se procedió a una reducción del personal, no pareció haberse desarrollado una estrategia coordinada para restablecer la viabilidad. En términos generales, cabe decir que la ayuda se concedió en respuesta a la situación financiera delicada en la que se hallaba la empresa, y no tanto como un instrumento para desarrollar y mejorar sus resultados económicos. En realidad, la ayuda parece haberse concedido para proteger a CGM de las fuerzas del mercado.

Los problemas de la empresa se deben principalmente a decisiones de gestión, como la nueva estrategia adoptada en 1989, al exceso de capacidad registrado en algunas líneas (especialmente en los servicios de América del Norte y Extremo Oriente, en los que CGM registraba pérdidas sustanciales) y a la debilidad del dólar. Estos hechos dieron lugar a niveles más elevados de la deuda (que se estabilizó en 2 500 millones de francos franceses en 1990, pero alcanzó 5 000 millones de francos franceses a finales de 1992) que no pudieron ser absorbidos con los resultados de explotación.

Los planes de reestructuración de CGM elaborados por las autoridades francesas determinaron sectores de reducción de costes mediante una retirada paulatina de la empresa de las actividades deficitarias y una reducción progresiva de los activos, de la mano de obra y de la capacidad. El

[1] Anexo I de las «Medidas financieras y fiscales con respecto a las operaciones de transporte marítimo con buques registrados en la Comunidad», documento SEC(89) 921 final de 3. 8. 1989.

[2] «Directrices comunitarias sobre ayudas de Estado de salvamento y de reestructuración de empresas en crisis» (DO nº C 368 de 23. 12. 1994, p. 12).

objetivo de las autoridades nacionales es privatizar la empresa en otoño, ya que consideran que las condiciones de mercado actuales son favorables. Habida cuenta del número de empresas que han manifestado su interés en el mercado, puede considerarse correcta esta evaluación.

La alternativa al apoyo del Estado que conduce a la reestructuración de CGM hubiese sido la liquidación de la empresa. No obstante, por razones políticas, las autoridades francesas no tuvieron en cuenta esta opción.

IX

Interés común de la Comunidad

La cuestión principal que se plantea con respecto a la ayuda a CGM es saber si su concesión es conforme al interés común. En lo que se refiere al transporte marítimo, se contribuiría al interés común con medidas destinadas a mantener los buques bajo pabellón comunitario y con la contratación de la mayor proporción posible de trabajadores del mar comunitarios a bordo de dichos buques. Hasta la fecha, las subvenciones han permitido a CGM seguir explotando buques que enarbolan pabellón francés y seguir manteniendo el empleo de los marinos de la Comunidad.

Además, la ayuda para la reestructuración debe permitir los siguientes objetivos:

i) *Restablecimiento de la viabilidad a largo plazo*

Los planes de reestructuración deben permitir restablecer la viabilidad a largo plazo en un plazo de tiempo razonable y sobre la base de unas perspectivas realistas. La mejora de la viabilidad debe resultar principalmente de medidas internas contenidas en el plan de reestructuración y debe implicar el abandono de las actividades que generan pérdidas desde el punto de vista estructural.

CGM ha reducido sus actividades considerablemente (un 46 % del volumen de negocios y un 55 % de los efectivos) y su capacidad (un 31 %) durante el período 1992-1996. La empresa se centra ahora en las actividades principales y rentables: las autoridades francesas, que en un principio calcularon una pérdida de 23 millones de francos franceses para 1996, han revisado esta estimación y consideran que el resultado puede situarse entre 40 millones de francos franceses de pérdidas y 4 millones de francos franceses de beneficios, con un volumen de negocios de 3 800 millones de francos franceses. Las estimaciones de beneficios futuros oscilan entre 25 y 65 millones de francos franceses para 1997, y entre 70 y 105 millones de francos franceses para 1998, si se mantiene el funcionamiento actual de CGM. Se espera obtener las mejoras de rentabilidad mediante una reducción paulatina de los costes laborales de los marinos (como consecuencia de la expiración a finales de 1996 de acuerdos suscritos con los sindicatos y de la contratación progresiva de trabajadores extranjeros en los buques de CGM, a un precio menos elevado), otras reestructuraciones que afectarán a los mandos directivos de la sede social y de las distintas agencias (se considera que un comprador no necesitaría mantener toda la organización de CGM, ya que sus propios servicios podrían desempeñar algunas actividades, como las tareas administrativas), el regreso anticipado de los cargamentos de plátanos en la línea de las Antillas francesas y, por último, la reducción del nivel de endeudamiento que ha de ser absorbido. El éxito de la privatización constituirá la garantía de que la empresa adoptará en adelante un comportamiento comercial.

CGM ha contribuido considerablemente a su reestructuración mediante la utilización de los ingresos obtenidos por la cesión de sus activos (1 360 millones de francos franceses). La ayuda ha sido utilizada para realizar la reestructuración física y financiera de CGM. La primera entrega se destinó a los aspectos sociales, las actividades comerciales y los activos no esenciales para la empresa. Con el último tramo de la ayuda se concluyó la reestructuración financiera, dejando a la empresa con un nivel de endeudamiento comparable al de las demás empresas del sector, que podrá absorberse de forma adecuada con una explotación normal.

Las previsiones de la OCDE apuntan a un crecimiento del 8 % del comercio mundial y a una sobrecapacidad en algunas líneas de transporte marítimo. De las investigaciones realizadas por los consultores independientes se desprende que CGM ejerce su actividad en unos sectores en los que la empresa podría sacar provecho de esta evolución a partir de 1998, e incluso antes. Sobre la base de las previsiones de que se dispone en la actualidad, CGM debería registrar beneficios en 1997, lo que permitiría concluir entonces que la empresa ha recobrado su viabilidad merced a la ayuda.

ii) *Ausencia de falseamientos indebidos de la competencia mediante la concesión de la ayuda*

Un requisito de la ayuda de reestructuración es que las medidas adoptadas, en la medida de lo posible, no tengan efectos en los competidores, especialmente si existe un exceso de capacidad de producción en el mercado comunitario en el que el beneficiario ejerce su actividad. En cambio, si no se registra un exceso estructural de la capacidad de producción, la Comisión no exigirá en principio una reducción de la capacidad como contrapartida de la ayuda. No obstante, la ayuda deberá ser utilizada exclusivamente para restablecer la viabilidad de la empresa y no se permitirá al beneficiario, durante la aplicación del plan de reestructuración, aumentar su capacidad de producción.

A este respecto, los consultores independientes han confirmado que la línea de las Antillas francesas (el comercio de plátanos) y los intereses franceses de Ultramar (departamentos/territorios de Ultramar), incluidas las islas del Océano Índico y las del Pacífico, constituyen las actividades principales de CGM. La reestructuración de la empresa se ajusta por tanto a la definición del concepto de «interés común», en parte porque CGM se ha retirado de las líneas actualmente excedentarias y en parte porque, cuando esté privati-

zada, la empresa deberá enfrentarse a las presiones normales del mercado, con lo que la estrategia comercial responderá plenamente a las condiciones de mercado. Además, no puede demostrarse que exista un exceso de capacidad estructural en las líneas en que CGM ejerce actualmente su actividad.

Por lo que se refiere a las denuncias específicas respecto de la línea de las Antillas, la Comisión no dispone de elementos de prueba suficientes para iniciar una investigación formal en cuanto a las alegaciones sobre un comportamiento contrario a la competencia con arreglo al artículo 86 del Tratado sobre la explotación abusiva de una posición dominante.

En cuanto a la utilización de la ayuda para favorecer el desarrollo del mercado, la Comisión debe considerar que CGM ya está implicada en las líneas marítimas con las islas, por medio de la participación en un consorcio que mantiene hasta la fecha. La Comisión se cerciorará, mediante la imposición de condiciones, de que CGM no utilice la última entrega de la ayuda para desarrollar nuevas actividades o actividades deficitarias en estos itinerarios.

iii) *Proporcionalidad de la ayuda con los costes y beneficios de la reestructuración*

El importe y la intensidad de la ayuda deben limitarse a lo estrictamente necesario para permitir llevar a cabo la reestructuración y deben guardar proporción con las ventajas que se espere obtener desde el punto de vista de la Comunidad. Por lo tanto, el beneficiario de la ayuda debería contribuir significativamente al plan de reestructuración con sus propios recursos y la empresa no debería obtener un exceso de flujo de tesorería que pudiera ser utilizado en forma agresiva, distorsionando el mercado.

La ayuda concedida corresponde al mínimo necesario para permitir a CGM recuperar una viabilidad y rentabilidad compatibles con una privatización. La ayuda ha sido concedida para satisfacer las necesidades reales de CGM con el fin de que alcance los objetivos establecidos para la reestructuración. Además, se ha confirmado que el nivel de la ayuda total prevista por el Gobierno francés es el mínimo necesario para recuperar la viabilidad de CGM y permitir la privatización prevista: la ayuda establece una estructura financiera adecuada para la empresa pero no le concede un exceso de flujo de tesorería. Como ya se ha mencionado, CGM ha utilizado asimismo los ingresos procedentes de la cesión de activos, que ascienden a 1 360 millones de francos franceses, para apoyar el proceso de reestructuración.

La ayuda es provisional, ya que ha sido concedida durante el período 1993-1996 y no se prevé ayuda alguna tras la privatización.

iv) *Aplicación íntegra del plan de reestructuración y observancia de las condiciones*

El plan de reestructuración completo adoptado por la empresa en 1992 preveía el restablecimiento de la viabilidad mediante la adopción de medidas específicas. El plan ha sido aplicado y se ha restaurado la viabilidad.

La Comisión no ha impuesto condiciones, ya que dicho plan no le fue presentado para su aprobación.

v) *Supervisión por la Comisión mediante informes anuales*

La Comisión debe supervisar la evolución de los planes de reestructuración. En este caso, se presentará un informe a la Comisión antes del 1 de febrero de 1997, a más tardar.

X

En definitiva, se ha concedido una ayuda por un importe de 2 050 millones de francos franceses y se prevé otra entrega estimada en 1 125 millones de francos franceses. A continuación, se procederá a la privatización de la empresa. Del importe global previsto de 1 125 millones de francos franceses, ya se abonó una primera entrega de 250 millones de francos franceses en junio de 1996 para liquidar las deudas inmediatas. Por otra parte, las autoridades francesas contribuirán con un importe de 148 millones de francos franceses, a la transferencia a CGMF del edificio en que se encuentra la sede social de CGM y del contrato de arrendamiento financiero correspondiente (tras una reevaluación que refleje la recesión del mercado inmobiliario), de tal forma que la operación sea neutra para CGM.

No se ha demostrado que la ayuda suponga un falseamiento de la competencia en una medida contraria al interés común. En cambio, se ha comprobado que la intervención del Estado respaldó un esfuerzo de reestructuración radical y de recuperación de la viabilidad de una compañía marítima de la Comunidad que emplea, a bordo de sus buques, a marinos comunitarios.

Además, las autoridades francesas se han comprometido a proceder a la privatización de CGM de forma transparente.

XI

CONSIDERACIONES GENERALES

En términos generales, la Comisión recuerda que, en virtud del apartado 3 del artículo 93 del Tratado, debe ser informada previamente de todas las operaciones que puedan incluir elementos de ayuda de Estado.

Además, los Estados miembros tienen la obligación de suspender la aplicación de las medidas de ayuda estatal mientras la Comisión no haya adoptado una decisión final al respecto. La Comisión lamenta que el Gobierno francés no haya respetado el efecto suspensivo del apartado 3 del artículo 93 y haya concedido la ayuda a CGM de forma ilegal,

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

1a. La ayuda de reestructuración concedida a CGM en forma de ampliaciones de capital durante el período 1992-1996 es ilegal y constituye una infracción en virtud de lo dispuesto en el apartado 3 del artículo 93 del Tratado. Sin embargo, la ayuda puede considerarse compatible con las normas del mercado común, de conformidad con la letra c) del apartado 3 del artículo 92 del Tratado, si el Gobierno francés cumple las condiciones que establece el apartado 2 del presente artículo.

1b. La ayuda suplementaria a la reestructuración propuesta a CGM en forma de ampliación de capital adicional en 1996 se considera asimismo compatible con el mercado común, de conformidad con la letra c) del apartado 3 del artículo 92 del Tratado, si el Gobierno francés cumple los compromisos y las condiciones que establece el apartado 2 del presente artículo.

2. Las autoridades francesas cumplirán las condiciones y los compromisos siguientes:

— hasta que concluya la privatización, CGM limitará su actividad a las líneas actuales;

— hasta que concluya la privatización, y en lo que se refiere al Océano Índico, CGM limitará su actividad a una escala de capacidad comparable a la utilizada en el marco del consorcio. Esta capacidad se establece en 9 000 TEU anuales (ida y vuelta);

— las autoridades francesas presentarán un informe a la Comisión, tras la privatización o, a más tardar, el 1 de febrero de 1997. Dicho informe incluirá una relación pormenorizada de las líneas en las que CGM ejerce su actividad, su capacidad de transporte en dichas líneas y los resultados de explotación, de tal modo que la Comisión pueda comprobar que la ayuda no ha sido utilizada para apoyar comportamientos agresivos en el mercado o actividades deficitarias. El informe incluirá asimismo detalles sobre el procedimiento de privatización para que la Comisión pueda cerciorarse de que se cumplen los objetivos financieros establecidos para la empresa;

— mientras no haya concluido la privatización, CGM no deberá aplicar, en ninguna de las líneas, tarifas que no cubran totalmente los costes adicionales de explotación: el informe que debe presentarse incluirá, por tanto, detalles de los resultados de explotación de todos los servicios prestados por CGM, ya sea mediante la utilización de sus propios buques o mediante acuerdos de fletamiento, hasta la fecha del final de la privatización;

— no se concederá ninguna ayuda suplementaria a CGM y todas las ayudas otorgadas estarán destinadas a asegurar la reestructuración física y financiera de la empresa;

— el plan de reestructuración de CGM se aplicará íntegramente, tal como se convino con la Comisión.

Artículo 2

El destinatario de la presente Decisión será la República Francesa.

Hecho en Bruselas, el 17 de julio de 1996.

Por la Comisión

Neil KINNOCK

Miembro de la Comisión