Dieses Dokument ist lediglich eine Dokumentationsquelle, für deren Richtigkeit die Organe der Gemeinschaften keine Gewähr übernehmen

►**B**

ENTSCHEIDUNG DER KOMMISSION

vom 9. Juli 2003

über die geplante Umstrukturierungsbeihilfe Frankreichs für die Société Nationale Maritime Corse-Méditerranée (SNCM)

(Bekannt gegeben unter Aktenzeichen K(2003) 2153)

(Nur der französische Text ist verbindlich)

(Text von Bedeutung für den EWR)

(2004/166/EG)

(ABl. L 61 vom 27.2.2004, S. 13)

Geändert durch:

		Amtsblatt		
		Nr.	Seite	Datum
►**M1**	Beschluss 2005/36/EG der Kommission vom 8. September 2004	L 19	70	21.1.2005

▼B

ENTSCHEIDUNG DER KOMMISSION

vom 9. Juli 2003

über die geplante Umstrukturierungsbeihilfe Frankreichs für die Société Nationale Maritime Corse-Méditerranée (SNCM)

(Bekannt gegeben unter Aktenzeichen K(2003) 2153)

(Nur der französische Text ist verbindlich)

(Text von Bedeutung für den EWR)

(2004/166/EG)

DIE KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 88 Absatz 2 Unterabsatz 1,

gestützt auf das Abkommen über den Europäischen Wirtschaftsraum, insbesondere auf Artikel 62 Absatz 1 Buchstabe a),

nach Aufforderung der Beteiligten zur Abgabe einer Stellungnahme gemäß den oben genannten Artikeln [1] und angesichts dieser Stellungnahmen,

in Erwägung nachstehender Gründe:

1. VERFAHREN

1.1. Verfahrensübersicht

(1) Die französische Regierung hat mit Schreiben vom 18. Februar 2002 das Projekt einer staatlichen Umstrukturierungsbeihilfe zugunsten der Société Nationale Maritime Corse-Méditerranée (SNCM) mitgeteilt. Dieser Fall wurde unter der Nummer N 118/2002 registriert. Die Mitteilung wurde durch mehrere Schreiben der französischen Regierung vom 3. Juli 2002 ergänzt [2].

(2) Am 19. August 2002 hat die Kommission die Einleitung des Verfahrens beschlossen, das in Artikel 6 der Verordnung (EG) 659/1999 des Rates vom 22. März 1999 über die Anwendung von Artikel 93 des Vertrags vorgesehen ist [3] und unter der neuen Nummer C 58/2002 registriert wurde.

(3) Am 11. September 2002 haben die französischen Behörden per Fax darum ersucht, einige in dem Beschluss vom 19. August 2002 enthaltene sachliche Fehler zu korrigieren.

(4) Mit einem ebenfalls vom 11. September 2002 datierten Schreiben, das unter der Nummer TREN A/65862 registriert wurde, haben die französischen Behörden eine zusätzliche Fristverlängerung für die Abgabe ihrer Kommentare zu dem Beschluss vom 19. August 2002 beantragt. Mit Schreiben vom 17. September 2002 wurde von den Diensten der Kommission Frankreich für die Abfassung der Antwort eine Fristverlängerung von einem Monat gewährt.

(5) Mit Schreiben vom 8. Oktober 2002, das am 15. Oktober einschließlich Anlagen versendet und unter der Nummer SG (2002) A/10050 registriert wurde, haben die französischen Behörden der Kommission ihre Stellungnahmen zu dem Beschluss vom 19. August über die Einleitung des Verfahrens übermittelt und bestanden dabei auf der Vorziehung der Umsetzung des Umstrukturierungsplans.

(6) Mit Schreiben vom 15. Oktober 2002, das unter der Nummer SG (2002) A/10252 registriert wurde, erinnerten die französischen Behörden an die Dringlichkeit, mit der die Entscheidung über

---

[1] ABl. C 308 vom 11.12.2002, S. 29

[2] Registriert unter der Nummer TREN A/61846.

[3] ABl. L 83 vom 27.3.1999, S. 1.

▼B

die Einleitung des offiziellen Untersuchungsverfahrens im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* zu veröffentlichen sei.

(7) Am 19. November 2002 haben die französischen Behörden per Fax den Darlehensvertrag zwischen der SNCM und der Compagnie Générale Maritime et Financière (CGMF) sowie die Belege für die Rückzahlung des Darlehens seitens der CGMF an die SNCM im Zuge zweier Überweisungen vom 13. Mai und 14. Juni 2002 vorgelegt.

(8) Die Kommission hat am 27. November 2002 einen Beschluss zur Änderung des Beschlusses vom 19. August 2002 gefasst, der der ständigen Vertretung Frankreichs bei der Europäischen Union mit Schreiben vom 29. November 2002 zugestellt wurde. Daraufhin konnte der Beschluss der Kommission über die Einleitung des offiziellen Untersuchungsverfahrens in der vorliegenden Angelegenheit am 11. Dezember 2002 im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* ([4]) veröffentlicht werden. Die Beteiligten wurden aufgefordert, ab diesem Datum ihre Stellungnahmen zu dem Beihilfeprojekt abzugeben.

(9) Auf Ersuchen der französischen Behörden konnten die Beteiligten am 24. Oktober 2002 zu einer ersten und am 3. Dezember 2002 zu einer zweiten Besprechung mit den Diensten der Kommission zusammentreten.

(10) Bei der Kommission gingen die Stellungnahmen von zwei Unternehmen, Corsica Ferries und der Gruppe Stef-TFE, sowie von verschiedenen Gebietskörperschaften ein. Mit mehreren Schreiben vom 13. und 16. Januar und vom 5. und 21. Februar 2003 hat die Kommission Frankreich ihre Stellungnahmen übermittelt und dabei Frankreich die Gelegenheit gegeben, diese zu kommentieren.

(11) Ebenfalls mit Schreiben vom 16. Januar 2003 haben die Dienste der Kommission gemäß Artikel 5 der Verordnung (EG) Nr. 659/1999 zusätzliche Angaben angefordert.

(12) Mit Schreiben vom 10. Februar 2003 ([5]) haben die französischen Behörden der Kommission ihre Argumentation vorgelegt, die beweisen soll, dass das Beihilfeprojekt in allen Punkten den Leitlinien der Gemeinschaft für staatliche Beihilfen zur Rettung und Umstrukturierung von Unternehmen ([6]) (nachfolgend „Leitlinien“ genannt) entspricht, und ihr eine Beschreibung der aktuellen Entwicklungen hinsichtlich der Belegschaft und der Gehälter, der Senkung der Kosten für Vorleistungen und der Preispolitik der SNCM übermittelt.

(13) Mit Schreiben vom 13. Februar 2003 ([7]) haben die französischen Behörden der Kommission ihre Kommentare zu den Stellungnahmen der Unternehmen Corsica Ferries und Stef-TFE vorgelegt.

(14) Mit Schreiben vom 21. Februar 2003 haben die französischen Behörden die im Schreiben der Dienste der Kommission vom 10. Februar 2003 gestellten zusätzlichen Fragen vorgelegt.

(15) Am 25. Februar 2003 ([8]) haben die französischen Behörden auf Ersuchen der Kommission den Aktionärsvertrag zur Fusion von SNCM mit der Gruppe Stef-TFE per Fax übermittelt.

([4]) ABl. 308 vom 11.12.2002, S. 29.
([5]) Von den Diensten der Kommission unter der Nummer SG(2003) A/1546 registriert.
([6]) ABl. C 288 vom 9.10.1999, S. 2.
([7]) Von den Diensten der Kommission unter der Nummer SG(2003) A/1691 registriert.
([8]) Von den Diensten der Kommission unter der Nummer TREN A/21701 registriert.

▼B

(16) Am 25. Februar 2003 fand auf Ersuchen der französischen Behörden eine Besprechung zwischen den Diensten der Kommission und Vertretern der französischen Regierung statt.

(17) Die französischen Behörden haben der Kommission am 14. Mai 2003 ([9]) per E-Mail die vorläufige Fassung des Tätigkeitsberichts der SNCM für das Jahr 2002 übermittelt.

(18) Am 27. Mai 2003 ([10]) haben die französischen Behörden der Kommission per Fax ihre Kommentare zu den Unterlagen übermittelt, die Corsica Ferries den Diensten der Kommission am 4. Februar 2003 vorgelegt hatte und die letztere den französischen Behörden mit Schreiben vom 21. Februar 2003 zurückgesandt hatte.

1.2. **Bezeichnung der Beihilfe**

(19) Die besagte Beihilfe erhält laut Beschluss der Kommission vom 19. August 2002 über die Einleitung des offiziellen Untersuchungsverfahrens hinsichtlich des Beihilfeprojekts die Bezeichnung „Umstrukturierungsbeihilfe zugunsten von SNCM“ und wird unter der Nummer C 58/2002 (ex N 118/2002) registriert.

1.3. **Empfänger der Beihilfe**

(20) Empfänger der Beihilfe ist die Société Nationale Maritime Corse-Méditerranée (SNCM), die mehrere im Seeverkehr tätige Tochterunternehmen umfasst.

1.4. **Ziel der Beihilfe**

(21) Hauptziel der Umstrukturierungsbeihilfe ist es, den Umstrukturierungsprozess der SNCM erfolgreich durchzuführen, um den Fortbestand der Unternehmensgruppe nachhaltig zu gewährleisten.

2. **DETAILLIERTE BESCHREIBUNG DER BEIHILFE**

(22) Die Zulässigkeit der Beihilfe kann nur auf der Grundlage ausreichender Informationen über den Empfänger der Beihilfe, seine Vergangenheit, die Wettbewerbssituation, in der er agiert, die Gründe für seine finanziellen Schwierigkeiten und über den Umstrukturierungsplan beurteilt werden.

2.1. **Die SNCM und ihre wichtigsten Tochterunternehmen**

2.1.1. *Die SNCM*

(23) Die SNCM ist eine Schifffahrtsgesellschaft, die den regelmäßigen Seeverkehr von Nizza, Toulon ([11]) und Marseille nach Korsika, von Frankreich ([12]) nach Nordafrika (Tunesien bzw. Algerien) sowie saisonal von April bis September nach Sardinien gewährleistet.

(24) Die SNCM entstand 1969 aus der Fusion der Compagnie Générale Transatlantique und der Compagnie de Navigation Mixte, die beide im Jahr 1 850 gegründet worden waren. Der ursprüngliche Firmenname Compagnie Générale Transméditerranéenne wurde 1976 in Société Nationale Maritime Corse-Méditerranée geändert, nachdem die Société Nationale des Chemins de Fer (SNCF) Kapitalanteile erworben hatte. Die französische Regierung hatte das Unternehmen nämlich dafür

([9]) Von den Diensten der Kommission unter der Nummer TREN A/20745 registriert.
([10]) Von den Diensten der Kommission unter der Nummer TREN A/21531 registriert.
([11]) Toulon wird mittlerweile nur selten angelaufen.
([12]) Eine Schiffsverbindung zwischen Spanien und Nordafrika befindet sich im Erprobungsstadium.

▼B

vorgesehen, die Forderung der Anbindung Korsikas an das französische Mutterland („Kontinuität der Festlandsverbindungen“) umzusetzen, d. h., indem die Preise für den Seeverkehr an die Preise des französischen Bahnverkehrs (SNCF) angeglichen werden. Die Grundlage hierfür bildete ein Abkommen, das am 31. März 1976 für die Dauer von 25 Jahren geschlossen wurde. Mit einem am 23. Dezember 1948 geschlossenen Abkommen war bereits die Compagnie Générale Transatlantique von der französischen Regierung beauftragt worden, die Schiffsverbindung mit Korsika zu gewährleisten.

(25) Außerhalb dieser gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen bedient die SNCM darüber hinaus die regelmäßigen Schiffsverbindungen mit Algerien und Tunesien sowie saisonal zwischen April und September mit Sardinien. Von 1990 bis 2002 war die SNCM zudem über ihr Tochterunternehmen Corsica Marittima in der Personenbeförderung zwischen Korsika und Italien tätig.

2.1.1.1. Kapitalbeteiligung an der SNCM

(26) Gegenwärtig hält die CGMF, die die Beteiligung der Compagnie Générale Transatlantique übernommen hat, 80 % und die SNCF 20 % an der SNCM. Die CGMF ist zu 100 % Eigentum des französischen Staates. Die SNCM wurde 1992 eine Tochtergesellschaft der CGMF, und zwar anstelle der Compagnie Générale Maritime (CGM), die daraufhin eine Umstrukturierung ([13]) durchlief, eine Kapitalaufstockung ([14]) erhielt und privatisiert ([15]) wurde.

(27) Bei ihrer Gründung im Jahr 1977 wurde als Gesellschaftsziel der CGMF insbesondere der Seeverkehr jeglicher Art, das Ausrüsten und das Chartern von Schiffen sowie die Beteiligung an wirtschaftlichen oder industriellen Tätigkeiten, die in direktem oder indirektem Zusammenhang mit diesem Ziel stehen, genannt. Gegenwärtig kommen der CGMF im Wesentlichen die folgenden Aufgaben im Auftrag des Staates zu:

— Sie ist zu 80 % an der SNCM beteiligt (die übrigen 20 % sind Eigentum der staatlichen SNCF).

— Sie ist Sicherungsgeber für die Sozialleistungen (u. a. Renten und Sozialversicherungen) gegenüber den Mitarbeitern ihrer früheren Tochter, der CGM ([16]).

— Sie ist für die Übernahme eines Leasing-Vertrags zuständig, der in der Vergangenheit von der CGM für die Finanzierung einer Immobilie geschlossen wurde.

2.1.1.2. Tätigkeitsbereich der SNCM

(28) Die SNCM befördert Passagiere, Personen- und Lastkraftwagen auf folgenden Verbindungen:

— zwischen Marseille und den verschiedenen Häfen Korsikas: Bastia und Ajaccio (täglich in beiden Richtungen), Porto-Vecchio, Balagne und Propriano (dreimal wöchentlich im Wechsel mit der CMN), in der Hochsaison mit zusätzlichen Überfahrten;

([13]) Im Dezember 2002 wurde der Umstrukturierungsplan von dem Unternehmen gestoppt.
([14]) Die erste Beihilfezahlung an die CGM erfolgte im Jahr 1993.
([15]) Die Privatisierung erfolgte im Jahr 1996.
([16]) So war die CGMF, die damals 94 % der CGM-Anteile hielt, 1996 zum Beispiel direkt für die Umsetzung der Sozialpläne zuständig, die die CGM im Zuge ihrer Privatisierung durchführte. Siehe auch die Entscheidung 97/14/EG der Kommission vom 17. Juli 1996 über die Behilfe an die Compagnie Générale Maritime im Rahmen eines Umstrukturierungsplans (ABl. L 5 vom 9.1.1997, S. 40).

▼B

— zwischen Nizza und Bastia: die SNCM bedient die Strecke kontinuierlich auch in der Nebensaison (zwei- bis dreimal wöchentlich hin und zurück) und erhöht ihr Angebot von Ende März bis Oktober;

— zwischen Marseille und Sardinien (Porto Torres);

— zwischen Bastia und Sardinien (Porto Torres) mit einem eigenen Schiff und einem Schiff der Compagnie Maritime de Navigation (CMN);

— zwischen Marseille und Tunis: mindestens eine Hin- und Rückfahrverbindung wöchentlich mit einem ihrer Schiffe;

— zwischen Marseille und Algier in der Hochsaison mehrmals wöchentlich mit der Île de Beauté.

2.1.1.3. Die Flotte

(29) Die Flotte der SNCM für die Korsikalinie besteht derzeit aus den folgenden Schiffen:

a) fünf Autofähren:

— die Napoléon Bonaparte (Ladekapazität 2 150 Passagiere und 708 Fahrzeuge, Leistung 43 MW, Geschwindigkeit 23,8 Knoten), große Autofähre der Luxusklasse,

— die neue Danielle Casanova, im Mai 2002 geliefert (Ladekapazität 2 204 Passagiere und 700 Fahrzeuge, Leistung 37,8 MW, Geschwindigkeit 23,8 Knoten), ebenfalls eine große Autofähre der Luxusklasse,

— die Île de Beauté (Ladekapazität 1 554 Passagiere und 520 Fahrzeuge, Leistung 37,8 MW, Geschwindigkeit 21,5 Knoten), 1979 in Betrieb genommen und 1989/1990 überholt,

— die Méditerranée (Ladekapazität 2 254 Passagiere und 800 Fahrzeuge, Leistung 35,8 MW, Geschwindigkeit 24,0 Knoten),

— die Corse (Ladekapazität 2 150 Passagiere und 600 Fahrzeuge, Leistung 27,56 MW, Geschwindigkeit 23,5 Knoten);

b) vier kombinierte Fracht-/Personenschiffe:

— die Paglia Orba (Ladekapazität 500 Passagiere, 2 000 laufende Meter Fracht und 120 Fahrzeuge, Leistung 19,7 MW, Geschwindigkeit 19 Knoten),

— die Monte d'Oro (Ladekapazität 508 Passagiere, 1 615 laufende Meter Fracht und 130 Fahrzeuge, Leistung 14,8 MW, Geschwindigkeit 19,5 Knoten),

— die Monte Cinto (Ladekapazität 111 Passagiere, 1 200 laufende Meter Fracht, Leistung 8,8 MW, Geschwindigkeit 18,0 Knoten),

— seit Mai 2003 die Pascal Paoli (Ladekapazität 594 Passagiere, 2 300 laufende Meter Fracht und 130 Fahrzeuge, Leistung 37,8 MW, Geschwindigkeit 23 Knoten);

c) zwei Hochgeschwindigkeitsschiffe, die überwiegend ab Nizza fahren:

— die Liamone (Ladekapazität 1 116 Passagiere und 250 Fahrzeuge, Leistung 65,0 MW, Geschwindigkeit 42 Knoten), die auch die Route nach Toulon bedient,

▼B

— die Aliso (Ladekapazität 530 Passagiere und 148 Fahrzeuge, Leistung 26,0 MW, Geschwindigkeit 37 Knoten).

(30) Die Verbindung mit Nordafrika wird seit dem 24. Juni 2002 von der Autofähre Méditerranée bedient, die ausschließlich für die Linie zwischen Marseille und Tunis abgestellt ist. Damit wurde die Schiffsverbindung zur tunesischen Hauptstadt qualitativ und quantitativ verbessert. Dieses komfortable und schnelle Schiff hat eine Gesamtkapazität von 2 250 Passagieren und 760 Fahrzeugen (gegenüber 1 600 Passagieren und 500 Fahrzeugen der Autofähre Liberté). Damit können die Fahrgastzahlen ohne Abstriche am Platz für die Güterbeförderung, deren Nachfrage stark zunimmt, erheblich erhöht werden.

2.1.2. *Der Vertrag über den öffentlichen Seeverkehrsdienst*

(31) Die Seeverkehrsdienstleistungen im Linienverkehr zwischen den Festlandshäfen Frankreichs und Korsika erfolgen seit 1948 im Rahmen von Verträgen über den öffentlichen Seeverkehrsdienst ([17]). Die SNCM und die CMN waren zwischen 1976 und Ende 2001 gemäß einem ursprünglich für 25 Jahre ([18]) geschlossenen Rahmenvertrag Inhaber der Konzession für den Seeverkehrsdienst. Mit dem französischen Gesetz vom 30. Juli 1982 erhielt das korsische Regionalparlament im Rahmen eines Vertrags mit dem französischen Staat das Recht auf Selbstverwaltung. Mit dem Gesetz Nr. 91-428 vom 13. Mai 1991 über die Gebietskörperschaft Korsikas ([19]) wurden dem korsischen Regionalparlament in der Folge alle Kompetenzen für die Verkehrsverbindungen mit der Insel übertragen. Seit 1991 ersetzt die korsische Gebietskörperschaft den französischen Staat als Konzessionsgeber für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen ([20]).

(32) Die EU-Gesetzgebung über die Seekabotage fordert von den Mitgliedstaaten die Öffnung der nationalen Seeverkehrsmärkte. Hinsichtlich der öffentlichen Seeverkehrsdienstleistungen ergibt sich daraus für die Mitgliedstaaten die Verpflichtung, den Gleichheitsgrundsatz auf alle Gemeinschaftsreeder anzuwenden. Infolgedessen ist eine Übergangsfrist für bestehende Verträge über öffentliche Seeverkehrsdienste vorgesehen, die bis zum Ende ihrer Laufzeit ([21]) in Kraft bleiben können. Gemäß den geltenden EU-Regelungen hat die Gebietskörperschaft Korsikas folglich ein europaweites Angebotsverfahren ausgeschrieben, um den Betreiber auszuwählen, der ab 1. Januar 2002 im Rahmen eines Fünfjahresvertrags die Seeverkehrsdienstleistungen mit der Insel gegen Ausgleichszahlungen erbringen soll. Nach Einschätzung der Körperschaft brauchen angesichts der Entwicklung des Wettbewerbs für Toulon und Nizza lediglich die Verbindungen ab Marseille den strengen gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen unterworfen zu werden.

(33) Die SNCM und die CMN haben gemeinsam einen Vertrag für den Zeitraum 2002-2006 abgeschlossen, nachdem Corsica Ferries am Ende seine Bewerbung zurückgezogen hatte. Gleichzeitig wurden allen Anbietern, die die Insel ab Toulon und Nizza anlaufen, Verpflichtungen hinsichtlich der Häufigkeit der Überfahrten auferlegt, um zu gewährleisten, dass bestimmten Passagiergruppen Sozialtarife ([22]) gewährt werden können.

([17]) Die Schiffsverbindungen zwischen Italien und Korsika waren seit jeher von allen gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen oder Verträgen ausgenommen.
([18]) Vgl. Punkt 24.
([19]) „Statut de la collectivité territoriale de Corse“, *Journal officiel de la République française* Nr. 111 vom 14.5.1991.
([20]) Gemäß dem genannten französischen Gesetz vom 13. Mai 1991.
([21]) Vgl. Artikel 4 Absatz 3 der Verordnung (EWG) Nr. 3577/92 des Rates vom 7. Dezember 1992 über die Anwendung des Grundsatzes des freien Dienstleistungsverkehrs im Seeverkehr in den Mitgliedstaaten (Seekabotage-Verordnung) (ABl. L 364 vom 12.12.1992, S. 7).
([22]) Vgl. Punkt 155 der vorliegenden Entscheidung.

▼B

(34) Zwischen 1997 und 2001 erhöhte sich die Subvention für die SNCM für die so genannte „Continuité territoriale“ (Kontinuität der Festlandsverbindungen) von 80,1 Mio. EUR auf 86 Mio. EUR. Sie deckte in dem Zeitraum alle Verbindungen ab den drei französischen Festlandshäfen (Nizza, Toulon und Marseille) ab.

(35) Der geltende Vertrag sieht die Verpflichtung vor, die Verbindungen mit einer vorgeschriebenen Häufigkeit zu bedienen, eine bestimmte Servicequalität zu gewährleisten, saisonabhängige Höchstpreise einzuhalten und bestimmten Passagiergruppen Preisermäßigungen zu gewähren. Für jedes Jahr zwischen 2002 und 2006 wurde in dem Vertrag eine Ausgleichszahlung als Referenzwert festgelegt, die sich für die SNCM von 69,1 Mio. EUR auf 61,4 Mio. EUR verringert. Diese Ausgleichszahlung wird innerhalb einer Spanne von 4 % entsprechend den Abweichungen des tatsächlichen Umsatzes von den Referenzumsätzen angepasst, die ebenfalls im Vertrag festgelegt sind. Die Quote der Referenzausgleichszahlungen zu den Referenzumsätzen muss von 88 % im Jahr 2002 auf 75 % im Jahr 2006 sinken.

(36) Im Jahr 2002, dem ersten Geltungsjahr des Vertrags über den öffentlichen Seeverkehrsdienst, beliefen sich die Ausgleichszahlungen auf 72,1 Mio. EUR , was im Vergleich zu den Vorjahren einen Rückgang bedeutet, der dadurch zu erklären ist, dass ab diesem Zeitpunkt nur noch die Verbindung Marseille-Korsika diese Subvention erhält. Im Vergleich dazu betrug die Subvention für die Linie Marseille-Korsika im Jahr 2001 64,79 Mio. EUR bei Nettoeinnahmen von 73,17 Mio. EUR, wovon ca. 41 Mio. EUR auf die Passagiere (733 400) und die Hotelwirtschaft und 32 Mio. EUR auf den Güter- und Fahrzeugtransport (762 000 laufende Meter) entfielen.

2.1.3. *Die wichtigsten Tochterunternehmen der SNCM*

2.1.3.1. Die Compagnie Méridionale de Navigation

(37) Die SNCM hält eine Minderheitsbeteiligung an der CMN, die im Rahmen des Vertrags über den öffentlichen Seeverkehrsdienst drei Schiffe für den Personen- und Gütertransport zwischen Korsika und Marseille betreibt, nämlich die Girolata, die Kalliste und die Scandola. Sie bedient außerdem Sardinien (Porto Torres) ab Marseille und Propriano.

(38) Die 1931 gegründete Reederei CMN war zunächst ein reines Familienunternehmen, bis die Compagnie Générale Transatlantique Ende der siebziger Jahre eine Minderheitsbeteiligung von 49 % erwarb, um den Rückzug eines Zweigs der Gründerfamilie zu erleichtern. Zwischenzeitlich hat die CGM diese Beteiligung übernommen. Keines der beiden großen Unternehmen griff in die Führung der CMN ein, die weiterhin unter der Kontrolle der Vertreter der Familien Rousset und Rastit steht.

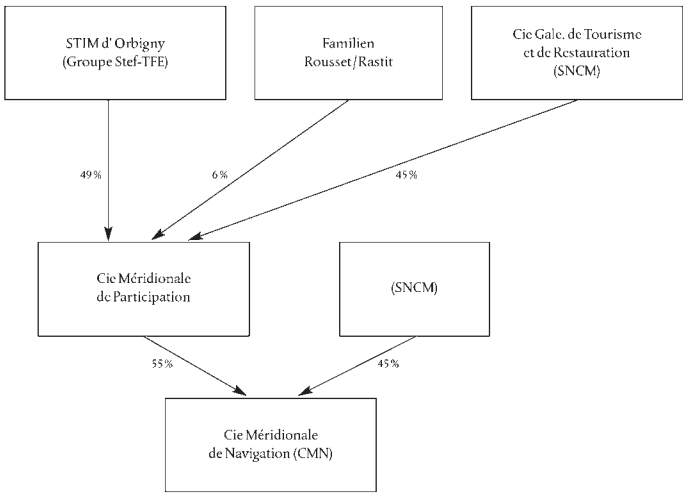
(39) Die CMN war seit 1956 für die Verbindungen nach Korsika vertraglich mit der Compagnie Générale Transatlantique, der Vorgängerin der SNCM, verbunden. 1976 erhielt die CMN die Genehmigung für den Gütertransport nach Korsika, während die SNCM eine Genehmigung für die Beförderung von Gütern und Passagieren nach Korsika erhielt. Seit 1980 kann die CMN aufgrund einer Genehmigungsübertragung der SNCM und dank des Erwerbs dafür geeigneter Schiffe ebenfalls Passagiere befördern. Im Gegenzug wurde die SNCM Generalvertreterin der CMN für die Personenbeförderung.

(40) 1992 versuchte die CGM angesichts erheblicher finanzieller Schwierigkeiten ohne Erfolg, ihre Beteiligung an der CMN zu verkaufen. Nachdem dies misslang, forderte die CGM die SCNM, die bis 1992 ihr Tochterunternehmen war, auf, ihre Beteiligung an der CMN zurückzunehmen. Daraufhin wurden in zwei Stufen Aktien an die Belegschaft verkauft, damit die SNCM die Mehrheit übernehmen konnte und gleichzeitig die privaten Aktionäre über zwei Holdings die effektive Kontrolle über die

▼B

CMN behalten konnten. Die Familien Rousset und Rastit konnten diesen Vorgang dazu nutzen, ihre Beteiligung zugunsten der Société de Travaux Industriels et Maritimes d'Orbigny (STIM d'Orbigny) zu verringern, die später in der Gruppe Stef-TFE aufging. Zu diesem Zeitpunkt bot sich angesichts der sehr engen Verbindung zwischen den beiden Unternehmen eine Fusion der CGM mit der SNCM an, doch da es weiterhin private Anleger unter den Aktionären der CMN gab und diese die Absicht hatten, die Kontrolle über dieses Unternehmen zu behalten, ließ sich dies nicht mit einer logisch durchaus begründet erscheinenden Fusion der beiden Unternehmen vereinbaren.

(41) Die eigentliche Kontrolle der CMN wurde daraufhin 1992 der Gruppe Stef-TFE übertragen, die 49 % der Compagnie Méridionale de Participations (CMP) besitzt und im Einvernehmen mit den Familien Rousset und Rastit handelte, die ihrerseits 6 % der Anteile der CMP halten.



2.1.3.2. Die Compagnie Générale de Tourisme et d'Hôtellerie

(42) Die Compagnie Générale de Tourisme et d'Hôtellerie (CGTH) ist eine Holdinggesellschaft, die zu 100 % von der SNCM gehalten wird und folgende Tochterunternehmen oder Beteiligungen hält:

— 45 % der CMP, mit 55 % Hauptaktionär der CMN;

— 100 % der Comptoirs du Sud, die die Läden an Bord der Schiffe der SNCM betreibt;

— 50 % der Société civile immobilière Schuman (Immobilienwerte wurden oder werden gerade verkauft);

— 100 % der Société Méditerranéenne d'Investissements et de Participations (SMIP), die als einzigen Vermögenswert das Schiff Southern Trader besitzt, das für bestimmte Zeiten gechartert werden kann.

2.1.3.3. Sud-Cargos

(43) Sud-Cargos ist eine französische Schifffahrtsgesellschaft für den Güterverkehr mit Sitz in Marseille, die sich auf die Verbindung mit Algerien und Tunesien spezialisiert hat. Sie gehört jeweils zur Hälfte zwei großen Transportunternehmen, der SNCM und Delmas. 2001 betrieb sie 8 Ro-Ro-Frachter und Containerschiffe und erwirtschaftete mit dem Transport von 90 000 Tonnen, 38 000 TEU und 18 000 transportierten Anhängern einen Umsatz von 67,3 Mio. EUR. Zusammen mit ihren Tochterunternehmen beschäftigt sie rund hundert Mitarbeiter.

▼B

(44) Die Wachstumsstrategie von Sud-Cargos basiert auf den folgenden fünf Grundsätzen:

— Kundennähe durch eigene Anlagen in allen wichtigen Häfen des Mittelmeerraums,

— Vielseitigkeit durch eine diversifizierte Schiffsflotte, die alle Arten von Gütern transportieren kann,

— ein weltweites Netz aus verfügbaren Containern in allen wichtigen Wirtschaftsregionen der Welt,

— Know-how in der Logistik auf dem Landweg und beim Güterumschlag und die Fähigkeit, Container auf dem Land- oder Seeweg zu allen wichtigen Ladehäfen in Frankreich (Marseille), Italien (Genua) und Spanien (Valencia und Barcelona) zu transportieren,

— unmittelbare Verfügbarkeit der Güterdaten.

2.1.3.4. SARA

(45) Die Société Aubagnaise de Restauration et d'Approvisionnement (SARA) ist für die Versorgung der Schiffe der SNCM zuständig. Sie erwirtschaftete 2002 ausschließlich mit der SNCM einen Umsatz von 8,58 Mio. EUR und einen Gewinn von 0,19 Mio. EUR.

2.1.3.5. Ferrytour

(46) Die offene Handelsgesellschaft Ferrytour ist eine 100-prozentige Tochter der SNCM und als Reiseveranstalter tätig. 2002 erwirtschaftete sie einen Umsatz von 11,2 Mio. EUR bei einem sehr bescheidenen Betriebsergebnis von 0,21 Mio. EUR. Sie bietet Schiffsreisen nach Korsika, Sardinien und Tunesien sowie Flüge zu zahlreichen verschiedenen Zielen an. Zusätzlich bietet sie Minikreuzfahrten und Leistungen für Geschäftsreisen an.

2.1.3.6. Les Comptoirs du Sud

(47) Das 1996 gegründete Unternehmen Comptoirs du Sud ist eine 100-prozentige Tochter der SNCM und betreibt alle Läden an Bord der Schiffe. Das Unternehmen erwirtschaftet Umsätze zwischen 2 und 4 Mio. EUR bei einem Nettoergebnis zwischen 0,08 und 0,12 Mio. EUR. Mehr als 72 % der Umsätze werden auf den Linien nach Nordafrika erzielt.

2.1.3.7. Sotramat

(48) Die Société Transmondiale Mer Air Terre Voyages (Sotramat), eine 100-prozentige Tochter der SNCM, ist eine Reiseagentur und betreibt 17 Reisebüros in ganz Frankreich. Sie hat im Jahr 2001 Leistungen in Höhe von 42,53 Mio. EUR verkauft, wovon 40 % auf Tickets für die SNCM entfielen; das entspricht 8,5 % des Umsatzes der SNCM. Ihr Gewinn betrug 0,58 Mio. EUR bei einem Provisionsbetrag in Höhe von 3,80 Mio. EUR.

2.2. **Die verschiedenen Märkte**

(49) Die SNCM agiert — sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr — hauptsächlich auf zwei sehr unterschiedlichen Märkten: der Verbindung zwischen Frankreich und Korsika bzw. nach Nordafrika und zusätzlich ab Italien und Spanien.

2.2.1. *Die Verbindung nach Korsika*

(50) Die SNCM agiert hauptsächlich auf den Verbindungen zwischen den französischen Kontinentalhäfen und Korsika bzw. Nordafrika. Anhand der von der französischen Regierung vorgelegten Marktanalyse (nachfolgend „Marktanalyse“ genannt) können die verschiedenen Märkte, um die es hier geht, recht genau beschrieben werden.

▼B

2.2.1.1. Merkmale des Marktes

(51) Auf den Flugverkehr entfielen im Jahr 2001 43 % des gesamten Passagieraufkommens (dies entspricht ca. 2,4 Millionen von insgesamt 6 Millionen Reisen in jeder Richtung). Im Seeverkehr war in den vergangenen Jahren ein leichter Aufwärtstrend zu verzeichnen, der auf ein verbessertes Angebot zurückzuführen ist.

(52) Der Seeverkehr zwischen dem europäischen Festland und Korsika weist bei der Passagierbeförderung die folgenden Merkmale auf:

— starke saisonale Unterschiede: traditionell beträgt das Verkehrsaufkommen im Juli und August 50 % des Jahresverkehrs. Starke Spitzen gibt es zudem während der Schulferien und an bestimmten Wochenenden. Diese Saisonabhängigkeit verschärft sich noch durch ein Ungleichgewicht des Verkehrsaufkommens in der Hochsaison zwischen den beiden Richtungen am Wochenanfang und am Ende der Woche;

— ein Angebot, das aus strukturellen Gründen in Bezug auf die Nachfrage überdimensioniert sein muss (Auslastung von durchschnittlich 20 % monatlich im Winter — mit Tiefpunkten zwischen 5 und 10 % — aber mit Spitzenwerten von 100 % im Sommer und an bestimmten Wochenenden mit Feiertagen);

— ein Rückgang der SNCM auf dem Markt für Schiffsverbindungen zwischen Korsika und dem europäischen Festland: 46 % Marktanteil bei den Passagierzahlen im Jahr 2001, eine rückläufige Entwicklung gegenüber ihrem Hauptkonkurrenten Corsica Ferries, der auf 44 % kommt, während sich der Rest des Marktes auf Moby Lines (5 %), die CMN (3 %) und Happy Lines (2 %) verteilt;

— ein schwaches jährliches Wachstum von 2,4 %, wobei die Schiffsverbindungen gegenüber den Flugverbindungen zunehmend an Bedeutung gewinnen;

— eine strukturell geringe Auslastung im Jahresdurchschnitt: ca. 40 % bei der SNCM, 33 % bei Corsica Ferries, aber 66 % bei der CMN, die zwischen 1999 und 2001 ausschließlich Schiffe zur Personen- und Güterbeförderung in Betrieb hatte, die von Natur aus eine höhere Auslastung im Passagierbereich aufweisen. Der durchschnittliche Auslastungsgrad der Schiffe war — wie aus Tabelle 1 hervorgeht — in Anbetracht der individuellen Merkmale dieses Marktes schon immer relativ gering, und zwar bereits vor dem Auftreten des neuen Anbieters Corsica Ferries auf der Verbindung zwischen Korsika und dem französischen Festland.

TABELLE 1

Entwicklung der durchschnittlichen Auslastungsrate der Schiffe der SNCM

(in %)

Jahr	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Durchschnittliche Auslastung der Schiffe	38,1	40,1	35,2	34,9	38,2	41,5	41,8	—	—	43,4

▼B

(53) Wie aus Tabelle 2 hervorgeht, weist die Verbindung zwischen Marseille und Korsika von den drei Verbindungen zwischen dem französischen Festland und Korsika die niedrigste Wachstumsrate auf.

TABELLE 2

Entwicklung des Verkehrsaufkommens zwischen den französischen Festlandshäfen und Korsika

(in 1 000)

Passagiere	2000	2001	2002	1/2000 (in %)	2/2001 (in %)
Nizza/Korsika	791	786	904	–0,6 %	15,0 %
Toulon/Korsika	122	403	460	230,3 %	14,1 %
Marseille/Korsika	827	840	914	1,6 %	8,8 %
Insgesamt	1 740	2 029	2 278	16,6 %	12,3 %

2.2.1.2. Die Konkurrenten der SNCM

(54) Die SNCM sah sich 1996 auf der Verbindung zwischen dem französischen Festland und Korsika zum ersten Mal einem Konkurrenten gegenüber, nachdem Corsica Ferries für die Hochsaison ([23]) eine Linie zwischen Nizza und Bastia bzw. Calvi eröffnet hatte. Diese Verbindungen wurden ab dem 18. März 1999 im wöchentlichen Turnus bedient. Seit dem 1. April 2000 geriet die Stellung der SNCM auf den Verbindungen zwischen Toulon und Bastia und Ajaccio unter verstärkten Wettbewerbsdruck.

(55) Hauptkonkurrent der SNCM in der Personenbeförderung nach Korsika ist Corsica Ferries, die Schiffsverbindungen nach Korsika sowohl ab Toulon und Nizza anbietet als auch ab Savona und Livorno in Italien. Ihr Marktanteil wächst kontinuierlich und erreichte im Jahr 2001 44 %, was im Vergleich zu den 36 % des Jahres 2000 einen starken Anstieg bedeutet. Dieser Anstieg ist darauf zurückzuführen, dass 2001 auf der Linie Toulon-Korsika zwei Hochgeschwindigkeitsfähren in Betrieb genommen wurden, dank deren der Verkehr ab dem französischen Festland zunahm, ohne dass die Passagierzahlen des Unternehmens ab Italien zurückgingen.

(56) Corsica Ferries übernahm 2002 bei den Verbindungen nach Korsika ([24]) die Marktführung und verteilt ihre Geschäftstätigkeit zu ungefähr gleichen Teilen auf Korsika und Sardinien: Das Unternehmen befördert im jährlichen Rhythmus 800 000 Passagiere zwischen dem französischen Festland und Korsika, 800 000 Passagiere zwischen Italien und Korsika und ebenfalls 800 000 Passagiere zwischen Sardinien und dem italienischen Festland. Es beschäftigt rund tausend Seeleute unter italienischer Flagge. Der Firmensitz befindet sich in Bastia, und das Unternehmen unterhält eine Vertretung in Savona. Corsica Ferries besitzt 11 Schiffe und hat ein weiteres Schiff bestellt.

(57) Die anderen Konkurrenten der SNCM auf der Verbindung nach Korsika sind:

— die CMN, die Konkurrent, aber im Rahmen der Vergabe der Konzession für den öffentlichen Seeverkehrsdienst zugleich auch assoziierter Partner der SNCM ist. Die CMN bedient nur Verbindungen ab Marseille. Ihr Marktanteil beträgt 3 %.

([23]) Der Markt war de facto für Anbieter offen, die unter französischer Flagge fahren.

([24]) Ab dem italienischen und französischen Festland. Die SNCM bleibt bei den Verbindungen zwischen dem französischen Festland und Korsika führend.

▼B

— Moby Lines fährt ab Genua, Livorno und Piombino. Ihr Marktanteil auf der Verbindung nach Korsika ist wegen der alternden Flotte zwischen 2000 und 2001 von 8 % auf 5 % gesunken.

— Happy Lines betreibt eine Autofähre mit 1 100 Plätzen ab Genua, La Spezia und Livorno. Ihr Marktanteil bewegt sich um 2 %.

— TRIS mit zwei Autofähren mit 800 bzw. 1 300 Plätzen und Linee Lauro mit einer Autofähre mit 670 Plätzen konzentrieren sich auf die Verbindung nach Sardinien und bedienen gelegentlich die Linie nach Korsika. Ihre Marktanteile sind vernachlässigbar.

(58) Die CMN sowie die italienischen Wettbewerber, die auf dieser Route ihr Angebot optimieren wollen, bedienen die Verbindungen im Dreieck europäisches Festland-Korsika-Sardinien im Bereich des Güterverkehrs. Diese Verbindungen bringen jedoch nur sehr geringe Passagierzahlen zwischen Korsika und Sardinien mit sich.

(59) Im allgemeinen Güterverkehr (ohne Begleitung) nehmen die SNCM und die CMN faktisch eine Monopolstellung ein. Im Rahmen des Vertrags über den öffentlichen Seeverkehrsdienst gewährleisten die beiden Unternehmen eine hohe Verbindungsfrequenz zwischen Marseille und allen Häfen Korsikas.

(60) Für Anhänger mit Begleitung ([25]), die auf die Autofähren geladen werden und — gemessen in laufenden Metern ([26]) — insgesamt 24 % des gesamten Warenverkehrs ausmachen, herrscht eine Konkurrenzsituation unter allen Anbietern, die auch Passagiere befördern. Auf die SNCM und die CMN zusammengenommen entfällt der Großteil an diesem Transport mit Begleitung. Auf die anderen Anbieter, insbesondere Corsica Ferries, entfallen 10 %, was 2 % des Gesamtmarktes entspricht.

2.2.1.3. Die Entwicklung des Marktes

(61) Was die Nachfrage nach Personenbeförderungsleistungen auf dem Seeweg nach Korsika anbelangt, geht die Marktanalyse von einem anhaltenden Wachstum aus: Im Jahr 2006 werden […] (*) Millionen Passagiere erwartet, während die Passagierzahlen im Jahr 2001 noch bei 3,4 Millionen Personen lagen. Die Zunahme im Seeverkehr zu Lasten des Luftverkehrs ermögliche es dem Seeverkehr, einen Marktanteil von […] % zu erreichen. Auf der Angebotsseite dürfte eine anhaltende Qualitätsverbesserung seitens der Hauptakteure zu erwarten sein, wobei bestimmte italienische Anbieter mit alternder Flotte möglicherweise ins Hintertreffen geraten werden. Moby Lines bildet dabei wegen der mittlerweile begonnenen Erneuerung seiner Flotte ein Ausnahme.

(62) Bei der Personenbeförderung nach Korsika lag der Marktanteil der SNCM im Jahr 2001 bei 46 % gegenüber 52 % im Jahr 2000. Dieser Marktanteil ist in den neunziger Jahren zugunsten von Corsica Ferries stetig zurückgegangen, was auf die Inbetriebnahme der beiden Hochgeschwindigkeitsschiffe von Corsica Ferries zurückzuführen ist.

([25]) Der Fahrer begleitet den gesamten Lastzug auf der Überfahrt. In bestimmten Fällen lädt ein Fahrer das Fahrzeug bei der Abfahrt und ein anderer entlädt es bei der Ankunft. Das gilt als Beförderung in Begleitung, im Gegensatz zum Roll-on-Roll-off-Transport, bei dem der Anhänger ohne Zugmaschine befördert wird.

([26]) In dieser Einheit rechnen die Anbieter ab.

(*) Teile dieses Textes wurden ausgelassen, um zu gewährleisten, dass keine vertraulichen Informationen bekannt gegeben werden; diese Teile sind durch Auslassungspunkte in eckigen Klammern gekennzeichnet.

▼B

(63) Laut Marktanalyse wird neben der SNCM und der CMN kein anderer Anbieter im Bereich des allgemeinen unbegleiteten Güterverkehrs in der Lage sein, den Anforderungen an den öffentlichen Seeverkehrdienst zu genügen und über die bereits erteilte Genehmigung hinaus rentabel zu wirtschaften. Die Marktanalyse geht deshalb davon aus, dass die Partnerschaft zwischen der SNCM und der CMN im Interesse der SNCM langfristig fortgesetzt werden sollte.

(64) Laut Marktanalyse werden die SNCM und die CMN mit der Fortsetzung des Vertrags über den öffentlichen Seeverkehrsdienst in die Lage versetzt, im Bereich des allgemeinen Güterverkehrs zwischen Marseille und Korsika den Großteil des Wachstums für sich zu verbuchen: […] laufende Meter im Jahr 2006 gegenüber 1 490 000 im Jahr 2000. Die Rentabilität dieser Tätigkeit wird durch ein straffes Management der Fähren und der Frachtschiffe mit Passagierbeförderung erzielt, die von den beiden Unternehmen betrieben werden, wobei eine allgemeine Optimierung der Personen- und der Frachtbeförderung erreicht wird. Bei den Preisen gibt es keine Konkurrenzsituation, weil diese Preise in der Konzession für Verkehrsdienste festgelegt sind.

(65) Laut Marktanalyse wird in dem Maß, wie Moby Lines seine Marktpolitik auf den Linien zwischen Italien und Korsika intensiviert bzw. einschränkt, der Anteil Italiens am Gesamtverkehr im besten Fall von […] % im Jahr 2001 auf […] % im Jahr 2006 sinken, wenn man von umfangreichen Aktivitäten von Moby Lines ausgeht, bzw. von […] % auf […] % fallen, wenn zugrunde gelegt wird, dass Investitionen von Moby Lines ausbleiben. Die SNCM wird sich dank hoher Verbindungsdichte und einer größeren Anzahl von Zielhäfen (kleinere Häfen in Korsika) als Corsica Ferries im oberen Spektrum positionieren. Die SNCM muss sich zum Ziel setzen, einen Marktanteil von mindestens […] % zu halten. Es wird zu einer Verbesserung der Balance zwischen Angebot und Nachfrage kommen, da die SNCM 2002 eine Fähre stillgelegt hat, ein neues Fracht/Personenschiff in Betrieb nimmt und zwei weitere dieser Schiffe modernisiert. Bei Corsica Ferries wird die Balance zwischen Angebot und Nachfrage über die Verwirklichung ehrgeiziger Wachstumsziele im zweistelligen Bereich hergestellt, die im Nachhinein das aktuelle Angebot rechtfertigen. Was die Preise anbelangt, so wird eine weitere aggressive Konkurrenz durch Corsica Ferries die SNCM zwingen, ihre Produktivität zu verbessern.

2.2.2. *Die Verbindungen nach Nordafrika*

(66) Die Verbindungen nach Nordafrika umfassen drei sehr kleine und relativ undurchlässige Nischenmärkte, in denen die SNCM laut Marktanalyse die Position eines Herausforderers einnimmt.

2.2.2.1. Die Verbindung nach Algerien

(67) Laut der Marktanalyse beträgt der Anteil des Luftverkehrs 92 % des gesamten Personenverkehrs zwischen der Europäischen Gemeinschaft und Algerien. Im Gegensatz zu Korsika ist hier bei den Passagierzahlen im Seeverkehr kein Aufwärtstrend zu verzeichnen.

▼B

(68) Einziger Konkurrent der SNCM im Seeverkehr ist die Entreprise Nationale de Transport Maritime de Voyageurs (ENTMV), ein algerisches Staatsunternehmen, das mit einem Marktanteil von 89 % nahezu eine Monopolstellung einnimmt. Der Marktanteil der SNCM im Personenverkehr nach Algerien beträgt 11 % und ist damit gegenüber 35 % im Jahr 1990 stark rückläufig. Die Einstellung der Linien durch die SNCM im Jahr 1995 ([27]), die seitdem erfolgten gesetzlichen Auflagen und das mangelnde politische Interesse an der Wiederbelebung dieser Verbindung erklären die Position der SNCM.

(69) Kurzfristig scheint es wenig wahrscheinlich zu sein, dass neue Konkurrenten auftreten werden. Obwohl die SNCM weiterhin als Generalvertreterin der ENTMV in ihrem Heimatland auftritt und umgekehrt, hat die ENTMV dennoch ein eigenes Netz in Frankreich (und anderen europäischen Ländern) aufgebaut, während die SNCM ihr Netz in Algerien ausbaut. […]

(70) In Anbetracht der wirtschaftlichen und politischen Entwicklung Algeriens dürfte dieser Markt ein starkes Wachstum erfahren: Im Jahr 2006 ist mit […] bis […] Passagieren im Seeverkehr zu rechnen. Nach Angaben der Marktanalyse ist die Flotte der ENTMV allerdings veraltet und ihre Erneuerung nicht gewährleistet. Nach Angaben der Autoren der Marktanalyse haben sich bei der Bestellung von zwei neuen Schiffen für die ENTMV Finanzierungsschwierigkeiten ergeben.

(71) Mit der von den Korsika-Linien abgezogenen Fähre Île de Beauté, die seit 2002 auf den Linien nach Nordafrika eingesetzt wird, verfügt die SNCM über einen Vorteil gegenüber der veraltenden Flotte der ENTMV. Laut der Marktanalyse ist der Erfolg dieser Verbindung davon abhängig, dass die SNCM die Betriebskosten in den Griff bekommt und damit in die Lage versetzt wird, dank attraktiver Preise Marktanteile zurückzuerobern. Die Marktanalyse betont, dass es für die SNCM wichtig sei, sich in der Verbindung nach Oran zu positionieren, einem Marktsegment, in dem sie derzeit noch nicht vertreten ist. Nach Angaben der Marktanalyse müsste es der SNCM möglich sein, bis 2006 ihren ursprünglichen Marktanteil von 35 % zurückzugewinnen.

2.2.2.2. Die Verbindung nach Marokko

(72) Der Marktanteil des Luftverkehrs beträgt insgesamt 77 %. Dieser im Vergleich zu Algerien deutlich niedrigere Wert erklärt sich durch die Bedeutung des Kurzstrecken-Seeverkehrs über die Meerenge von Gibraltar nach Südspanien sozusagen als Verlängerung der Straßenverbindung.

(73) Dieser sehr fragmentierte und von scharfem Wettbewerb geprägte Markt weist auf den Verbindungen zwischen Marokko und Europa eine jährliche Wachstumsrate von 5 % auf, wobei 95 % auf die Verbindung mit Spanien entfallen. Die wichtigsten Marktakteure hielten folgende Marktanteile: Comarit 23 %, Transmediterranea 22 %, Comanav 20 %, Euroferrys 18 %, Ferrimaroc 17 %. Zahlreiche marokkanische und spanische Schifffahrtsgesellschaften sind auf dieser kurzen Seeverkehrsverbindung vertreten: Comanav, Comarit, Euroferrys, Ferry Maroc, Limadet, Transméditeranea. Keine dieser Gesellschaften erreicht einen Marktanteil von über 23 %. Nachdem sich die alten Schiffsflotten bereits amortisiert haben, herrscht insbesondere im Bereich der Preise ein harter Wettbewerb.

(74) Die einzige Langstreckenverbindung wird von der Comanav zwischen Sète und Tanger bzw. Nador bedient. Sie hat auf diesen Linien folglich einen Marktanteil von 100 %, was jedoch nur 5 % des gesamten Seeverkehrsvolumens entspricht.

([27]) Infolge der Geiselnahme auf dem Flug Algier-Paris im Dezember 1994.

▼B

(75) Wie in der Marktanalyse betont wird, ist die SNCM derzeit nicht an der Personenbeförderung im Seeverkehr nach Marokko beteiligt. Es erscheint wünschenswert, dass sich die SNCM im Langstreckenverkehr zwischen Frankreich und Marokko engagiert. Anstatt der Comanav Passagiere wegzunehmen, könnte die SNCM mit der Eroberung eines kleinen Anteils am Fährverkehr von Gibraltar (der gegenwärtig über Südspanien erfolgt) dazu beitragen, die Passagierzahlen im Seeverkehr ab Frankreich zu verdoppeln, die im Verhältnis zum Verkehr durch die Meerenge von Gibraltar allerdings immer noch verschwindend gering wären.

2.2.2.3. Die Verbindung nach Tunesien

(76) Mit einem Marktanteil von 96 % dominiert das Flugzeug beim Personenverkehr nach wie vor eindeutig. Dieser Wert, der noch höher ist als der Wert für Algerien, ist auf die relativ große Zahl von Touristen in Tunesien zurückzuführen, die fast ausschließlich mit dem Flugzeug reisen.

(77) Im Seeverkehr wird Tunesien nur von zwei Mitgliedstaaten bedient: von Frankreich ab Marseille und Toulon (47 % des Verkehrs) und von Italien ab Livorno und Genua (39 %) sowie ab Sizilien (14 %).

(78) Auf diesem Markt, dessen jährliches Wachstum 7 % beträgt, nimmt die Compagnie Tunisienne de Navigation (CTN) mit einem Marktanteil von 58 % die stärkste Position ein, gefolgt von der SNCM mit einem Marktanteil von 21 %. Die CTN verfügt über eine relativ moderne Flotte und optimiert ihren Einsatz auf den Linien, die ab Frankreich und Italien verkehren. Weitere Konkurrenten sind Linee Lauro, Tirrenia und Ustica Lines, wobei die beiden letzteren nur die Linien ab Sizilien bedienen.

(79) Die Wettbewerbssituation ist auf all diesen Strecken je nach betroffenem Mitgliedstaat unterschiedlich: Bei der CTN sind die Preise bei gleicher Fahrtdauer für Überfahrten ab Italien um 30 % niedriger als ab Frankreich. Demgegenüber sind die Preise der CTN und der SNCM für Fahrten ab Frankreich identisch.

(80) Der Marktanteil der SNCM an der Personenbeförderung im Seeverkehr nach Tunesien betrug im Jahr 2000 21 %. Dieser Anteil ging allerdings zurück, während das steigende Verkehrsvolumen von der CTN erwirtschaftet wurde. Allein auf den Linien zwischen Frankreich und Tunesien beläuft sich der Marktanteil der SNCM auf 50 %. Offenbar würde die Einrichtung einer Verbindung zwischen Italien und Tunesien der SNCM das größte Wachstumspotenzial für ihre Gesamtmarktanteile bieten, da dort wettbewerbsfähige Preise angeboten werden könnten.

(81) Laut Marktanalyse wird der Seeverkehr nach Tunesien auf bis zu […] Passagiere im Jahr 2006 wachsen. Dank der Präsenz in Italien könnte die SNCM ihren Marktanteil ebenfalls erhöhen: die Marktanalyse schätzt das von der SNCM anvisierte Ziel, bis 2006 einen Marktanteil von […] % zu erreichen, als realistisch ein.

2.2.3. *Die Balance zwischen Angebot und Nachfrage*

(82) Eine oberflächliche Betrachtung der reinen Angebots- und Nachfragewerte könnte zu der Schlussfolgerung führen, dass auf allen untersuchten Verbindungen Überkapazitäten bestehen. Aus der Marktanalyse geht hervor, dass die Realität differenzierter zu sehen ist.

(83) Das Angebot im Seeverkehr kann nicht exakt auf die Nachfrage abgestimmt werden. Die kleinste Einheit auf der Korsika-Linie ist das Fracht/Personenschiff, das zwischen 200 und 500 Plätze bietet. Nach Nordafrika gibt es praktisch keine Fähren mit weniger als 1 500 bis 2 000 Plätzen mehr. Die Variabilität einer

▼B

regelmäßigen Linienverbindung bewegt sich somit bei 1 500 bis 2 000 Plätzen pro Woche.

(84) Die starke Saisonabhängigkeit ([28]) mit monatlichen oder täglichen Spitzenwerten ([29]), die das Zehnfache der schwächsten Monate betragen können, fordert von den Anbietern eine Dimensionierung der Flotte, die diese Spitzen aufnehmen kann. Generell wird in den Monaten Juli und August die Hälfte des Jahresumsatzes erzielt. Darüber hinaus besteht selbst in Spitzenzeiten ein Ungleichgewicht bei der Reiserichtung. Anfang Juli erreichen beispielsweise die Fahrten vom Festland nach Korsika einen Höhepunkt, während die Rückfahrten fast ohne Passagiere erfolgen. Ende August vollzieht sich der Verkehr in umgekehrter Richtung. An bestimmten Wochenenden im Sommer oder an Feiertagen reicht die gesamte Flotte aller Reedereien, die Korsika anfahren, nicht aus, um alle Passagiere zu befördern.

(85) Auf den Verbindungen nach Korsika, insbesondere mit den kleineren korsischen Häfen, die wegen der schwachen Verkehrsinfrastruktur in Korsika angelaufen werden müssen, führen die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen in der Tat zu einem Kapazitätsüberangebot in der Nebensaison. Im Übrigen haben alle Anbieter ein sogenanntes „Exklusivangebot“ ([30]) für Kabinenplätze im Programm, aufgrund dessen die scheinbaren Koeffizienten für die Auslastung der Schiffe deutlich sinken.

(86) Corsica Ferries hat zudem 2001 eine aggressive Markteroberungsstrategie verfolgt, in deren Verlauf das Unternehmen für ein oder zwei Jahre ein überdimensioniertes Angebot bieten musste, um einen neuen Kundenkreis anzusprechen.

(87) Die Marktanalyse kommt folglich zu dem Schluss, dass auf den Linien zwischen dem europäischen Festland und Korsika bzw. Nordafrika keine strukturellen Überkapazitäten bestehen und dass das scheinbare Überangebot an Plätzen auf die charakteristischen Merkmale der betreffenden Geschäftstätigkeit zurückzuführen ist.

2.3. **Der Umstrukturierungsplan**

(88) Der Umstrukturierungsplan umfasst zum einen den betrieblichen Teil, der den Verkauf von vier Schiffen, die Schließung von zwei Tochterunternehmen, Personalabbau und eine Einschränkung der Verbindungen nach Korsika sowie den Ausbau der Verbindungen nach Nordafrika vorsieht, zum anderen einen finanziellen Teil, der im Zuge einer Kapitalaufstockung die Tilgung eines Teils der Schulden der SNCM vorsieht. Der Umstrukturierungsplan der SNCM ([31]), der von den französischen Behörden vorgelegt wurde, besteht neben der einleitenden Notifizierung aus einer Reihe von Dokumenten, die in Abschnitt 1.1 aufgeführt sind und der Kommission vor und im Verlauf des Verfahrens vorgelegt wurden. Sie bilden eine Einheit, deren Inhalt in diesem Abschnitt näher beschrieben wird.

(89) Unter Bezugnahme auf die von der Kommission in ihrem Beschluss vom 19. August 2002 formulierte Stellungnahme hat die französische Regierung in ihrem Schreiben vom 31. Januar 2003 ihre am Umstrukturierungsplan vorgenommenen Verbesserungen der folgenden Punkte beschrieben:

— Maßnahmen und Präzisierungen der Lohn- und Gehaltspolitik,

([28]) Vgl. zu diesem Thema Punkt 52.

([29]) Es gibt zudem starke wöchentliche Schwankungen bei der Nachfrage im Schiffsverkehr (Spitzen am Wochenende).

([30]) Möglichkeit, dass eine bis drei Personen eine für vier Personen vorgesehene Kabine belegen.

([31]) Die Unternehmensleitung gab diesem Plan den Namen „Wirtschaftsprojekt“ (projet industriel). Er wurde am 17. Dezember 2001 vom Verwaltungsrat der SNCM angenommen.

▼B

— ein Plan zur Reduzierung der Einkaufskosten für Vorleistungen,

— die Verpflichtung, dass die SNCM nicht zum Auslöser eines Preiskampfes mit ihren Konkurrenten auf der Korsikalinie wird.

2.3.1. *Analyse der verschiedenen auslösenden Faktoren für die finanziellen Schwierigkeiten der Gesellschaft*

(90) Die französische Regierung nennt als Erklärung für die finanziellen Schwierigkeiten der Gesellschaft vier Faktoren:

— Die SNCM sieht sich seit 1996 auf der Verbindung zwischen Korsika und dem französischen Festland einer Wettbewerbssituation gegenüber, wie sie das staatliche Unternehmen in der Vergangenheit nicht kannte und die wegen der damaligen strengen Auflagen über gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen zu den chronischen Betriebsdefiziten führte.

— Die SNCM musste zwischen 1976 und 2001 neben den gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen zwei schwere Rückschläge verkraften: die Einstellung der Schiffsverbindung nach Algerien im Jahr 1995 und den starken Rückgang der Besucherzahlen nach Korsika in den Jahren 1995 und 1996.

— Die SNCM sah sich „hohen sozialen Belastungen und Konflikten“ gegenüber, „die sie wirtschaftlich benachteiligten und ihre Entwicklung hemmten“.

— Ihre Entwicklung sei durch die juristischen Unwägbarkeiten vor der französischen Gerichtsbarkeit in Bezug auf die Vergabe des Vertrags zur Übertragung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen gestört worden.

(91) Die Kommission stellt darüber hinaus fest, dass die französischen Behörden den Einfluss dieser Faktoren auf die Betriebsverluste des Unternehmens nicht beziffern konnten und dass sie auch nicht versucht haben, anhand einer Kostenanalyse zu untersuchen, ob es andere Ursachen zur Erklärung der Verluste gibt.

(92) Als Antwort auf das in der Entscheidung vom 19. August 2002 angeführte Argument, dass der Kauf von Schiffen die Bilanzen der SNCM beeinflusst und Schwierigkeiten verursacht haben könnte ([32]), haben die französischen Behörden der Kommission in ihrem Schreiben vom 8. Oktober 2002 die folgenden Überlegungen mitgeteilt.

(93) Nach Auffassung der französischen Regierung ist die SNCM mit diesen Erneuerungen lediglich dem allgemeinen Trend zur Modernisierung der Mittelmeerflotte gefolgt, womit sie die Voraussetzungen schuf, um diese Strecken weiterhin bedienen zu können, ohne übermäßig Gefahr zu laufen, vom Markt verdrängt zu werden. Die französischen Behörden betonen, dass die Flotten der anderen großen Reedereien im Mittelmeerraum sich qualitativ weiterentwickelt haben: insbesondere Corsica Ferries, Grimaldi, Tirrenia, Moby Lines, Trasmed und CTN schaffen nach wie vor schnelle Schiffe mit mittlerer oder großer Kapazität und immer besser ausgestattete Autofähren an.

(94) Nach Ansicht der französischen Regierung reagierte die SNCM mit der Erneuerung mehrerer ihrer Schiffe lediglich auf das vorrangige strategische Ziel, ab Marseille eine leistungsfähige Linie anzubieten, die deren charakteristischen Merkmalen und den Erwartungen Korsikas als Konzessionsgeber für den

([32]) Entscheidung vom 19. August 2002: „Die Zweifel der Kommission werden bestärkt durch des ehrgeizige Programm der SNCM, das darin besteht, zur Erneuerung seiner Flotte Schiffe anzukaufen, während die Betriebsergebnisse der Gruppe für den Zeitraum 1997-2001 nach wie vor relativ niedrig sind.“

▼B

öffentlichen Seeverkehrsdienst entspricht, sowie eine Schnellverbindung ab Nizza zu schaffen.

(95) Nach Angaben der französischen Regierung sind die mit diesen Schiffen erzielten wirtschaftlichen Ergebnisse überzeugend. In Nizza war durch den Einsatz des Hochgeschwindigkeitsschiffs der SNCM zusammen mit den „Corsica Express“ von Corsica Ferries eine deutliche Zunahme der Passagierzahlen auf der Linie Nizza-Korsika zu verzeichnen: von 304 000 Passagieren im Jahr 1995 auf 780 000 Passagiere im Jahr 2001 — davon 550 000 auf Hochgeschwindigkeitsschiffen. Die Belegungszahlen der Napoléon Bonaparte im Sommer beweisen ihren Erfolg, auch nach dem Markteinstieg von Corsica Ferries in Toulon im Jahr 2002 ([33]). Dank des Qualitätsniveaus dieses Schiffes konnte die SNCM im Übrigen ihre Einnahmen pro Einheit in diesem stark umkämpften und von Preisrückgängen gekennzeichneten Markt verteidigen und sogar ausbauen.

(96) „Das Zusammentreffen eines verstärkten Wettbewerbs und der Erneuerung der Flotte“ brachte nach Auffassung der französischen Regierung die SNCM in eine schwierige finanzielle Lage, wobei es für das Unternehmen allerdings keine Alternative gegeben habe.

2.3.2. *Abbau von Kapazitäten*

(97) In ihrem Umstrukturierungsplan sah die SNCM für 2002 im Zuge des Kapazitätsabbaus den Verkauf von vier ihrer Schiffe vor:

— die Napoléon ([34]),

— die Liberté,

— die Monte Rotondo,

— ►**M1** entweder das Hochgeschwindigkeitsschiff Asco oder sein Zwillingsschiff, das Hochgeschwindigkeitsschiff Aliso ◄.

(98) Mit Ausnahme der Asco wurden all diese Schiffe verkauft. Hinzu kommt die Abgabe des von der SNCM-Tochter SMIP gecharterten Schiffes Southern Trader.

(99) Der aus diesen Verkäufen erwartete Erlös beträgt 40 Mio. EUR , was nach Abzug von verbliebenen Rückzahlungen einen Liquiditätszuwachs (Reinerlös aus dem Verkauf) von 21 Mio. EUR ergibt. Die Schiffe Monte Rotondo und Napoléon wurden 2002 mit einem Reinerlös von […] Mio. EUR und […] Mio. EUR buchmäßigem Gewinn veräußert. Die Schiffe Liberté bzw. Southern Trader ([35]) wurden bzw. werden 2003 mit einem

([33]) So wurden 2002 zum Beispiel die folgenden prozentualen Belegungszahlen für Passagiere bzw. Fahrzeuge angegeben:

(in %)

Wochenende	Passagiere	Fahrzeuge
vom 28.6. bis 30.6.	78,7	72,2
vom 26.7. bis 28.7.	84,6	82,0
vom 2.8. bis 4.8.	102,8	96,7
vom 30.8. bis 2.9.	100,1	94,8

([34]) Nicht zu verwechseln mit der Napoléon Bonaparte, einem anderen Schiff der SNCM-Flotte.

([35]) Für den Verkauf der Southern Trader gibt es derzeit einen Vorvertrag.

▼B

Reinerlös und buchmäßigen Gewinn von […] Mio. EUR veräußert. Der Reinerlös aus dem Verkauf dieser vier Schiffe liegt um 1,2 Mio. EUR höher als veranschlagt. Das Hochgeschwindigkeitsschiff Asco, das mit einem Reinerlös von […] Mio. EUR und […] Mio. EUR buchmäßigem Gewinn veranschlagt ist, wurde noch nicht veräußert.

(100) Es sei darauf hingewiesen, dass diese Veräußerungen teilweise durch die im Juni 2002 in Betrieb genommene, per Leasing finanzierte Autofähre Danielle Casanova, das 2002 zur Anpassung an seine Aufgaben umgebaute und 2003 gelieferte Fracht/ Personenschiff Paglia Orba und das im Januar 2001 bestellte, ebenfalls per Leasing finanzierte Fracht/Personenschiff Pascal Paoli kompensiert wurden.

(101) Parallel hierzu hatte das Unternehmen in seinem Umstrukturierungsplan vorgesehen, Immobilienwerte seiner Filialen zu veräußern (Bürogebäude in Marseille). Diese Veräußerungen wurden 2003 zu einem Reinerlös von 12 Mio. EUR und einem buchmässigen Gewinn von 5,1 Mio. EUR durchgeführt.

2.3.3. *Umorganisation der Verbindungen*

(102) Die Einschränkung der gemeinwirtschaftlichen Aufgaben ab dem Jahr 2002 und der fortschreitende Wettewerbsdruck veranlassen die SNCM, ihr Angebot spürbar einzuschränken.

(103) Der Umstrukturierungsplan sieht daher eine Reduzierung der Anzahl der Fahrten um insgesamt 18 % von 4 138 im Jahr 2001 (3 835 der SNCM und 303 der Corsica Marittima) auf 3 410 im Jahr 2003 und die folgenden Änderungen der Verbindungen vor:

— Anpassung der Verbindungen zwischen Marseille und Korsika an die Anforderungen des neuen Pflichtenhefts des Vertrags über den öffentlichen Seeverkehrsdienst;

— Einschränkung der Schiffsverbindungen zwischen Toulon und Korsika ([36]), wobei die Strecken in den voraussichtlichen Stoßzeiten je nach Verfügbarkeit von den Schiffen Napoléon Bonaparte und Danielle Casanova bedient werden können, um Verspätungen auf der Linienstrecke zwischen Marseille und Korsika auszugleichen;

— Einschränkung der Fahrten zwischen Nizza und Korsika ([37]);

— Schließung der Linie Livorno-Bastia einschließlich der zugehörigen Anlagen ([38]);

— Ausbau der Verbindungen nach Algerien und Tunesien durch die folgenden Schiffe: die Méditerranée, die Ile de Beauté und die Corse;

— Einstellung der Verbindung zwischen Genua und Tunis.

(104) Der Umstrukturierungsplan zielt generell, wie aus Tabelle 3 hervorgeht, darauf ab, die Anzahl der Fahrten um 18 % und die Passagierkapazitäten um 28 % zu senken. Insbesondere ist folgendes vorgesehen:

— Reduzierung um 20 % bzw. 37 % auf der Verbindung nach Korsika,

— Erhöhung um 23 % bzw. 43 % auf der Verbindung nach Nordafrika.

([36]) 2002 wurden 83 Fahrten durchgeführt gegenüber 187 im Jahr 2001.
([37]) 2002 wurden 1 157 Fahrten durchgeführt gegenüber 1 345 im Jahr 2001.
([38]) 2002 wurden unter der Flagge der Corsica Marittima nur 54 Fahrten mit 9 400 Passagieren durchgeführt, während es im Jahr 2001 noch 290 mit 64 000 Passagieren waren.

▼B

TABELLE 3

Angebotsentwicklung der SNCM

	Anzahl der Fahrten		Passagierkapazität		Frachtkapazität in laufenden Metern	
	2001	> 2003	2001	> 2003	2001	> 2003
Marseille-Korsika	1 881	[…]	1 723 050	[…]	1 469 000	[…]
Toulon-Korsika	187	[…]	303 650	[…]	0	[…]
Golf von Genua	1 768	[…]	1 708 700	[…]	0	[…]
Zwischensumme Europa	3 836	3 067	3 735 400	2 357 500	1 469 000	2 154 000
Nordafrika	302	372	444 000	635 000	0	0
Insgesamt	4 138	3 439	4 179 400	2 992 500	1 469 000	2 154 000

(105) Mit dem Ausbau der Verbindungen nach Nordafrika entstehen dem Unternehmen Zusatzkosten in Höhe von 9 Mio. EUR, wovon 6 Mio. EUR auf die technischen Anpassungen auf der Danielle Casanova und der Île de Beauté und 3 Mio. EUR auf die Ausgaben für Werbemaßnahmen für die neuen Verbindungen entfallen.

2.3.4. *Schließung von Tochterunternehmen*

(106) Die SNCM hat im Rahmen ihres Umstrukturierungsplans im Januar 2002 zwei ihrer Tochterunternehmen geschlossen, die aufgrund der Umorganisation der Verbindung überflüssig geworden waren. Dabei handelt es sich um die Compagnie Maritime Toulonnaise, die den Landdienst in Toulon durchgeführt hat, und um das Unternehmen Corsica Marittima, das die Linienverbindung zwischen Korsika und Italien bediente. Die wenigen verbleibenden Aktivitäten dieser Unternehmen werden unmittelbar von der SNCM übernommen.

2.3.5. *Verringerung der Personalkosten*

(107) Der Umstrukturierungsplan sieht für 2003 einen Personalabbau von 2 430 auf 2 130 Mitarbeiter vor, der wie folgt erreicht wird:

— Verkleinerung der Flotte (Abbau von […] Vollzeitarbeitsplätzen),

— Produktivitätssteigerung der Besatzungen (Abbau von […] Arbeitsplätzen),

— Auswirkungen der Umstellung auf die 35-Stunden-Woche ([…] zusätzliche Arbeitsplätze),

— Entwicklung neuer „touristischer“ Aufgaben ([…] zusätzliche Arbeitsplätze),

— Abbau des Landpersonals durch Nichtbesetzung frei gewordener Stellen, Vorruhestand und Bildungsurlaub (Abbau von […] Arbeitsplätzen)

(108) Der Stellenabbau erfolgt durch Nichtbesetzung frei gewordener Stellen, altersabhängige vorzeitige Pensionierung, Bildungsurlaub oder Nichtverlängerung befristeter Arbeitsverträge. Der SNCM entstehen dadurch schätzungsweise Kosten in Höhe von 20,4 Mio. EUR.

▼B

(109) Die von den französischen Behörden vorgelegten Zahlen zeigen die folgende zu erwartende Entwicklung der Produktivität:

TABELLE 4

Erwartete Produktivitätsentwicklung der SNCM

	2001		2004	
Passagiere Korsika	1 376 000		[…]	[…]
Passagiere Nordafrika (Koeffizient 3) ([39])	495 000	(165 000 × 3)	[…]	[…]
Fracht Koeffizient 0,5)	408 000	(816 000 × 0,5)	[…]	[…]
Summe VE	2 279 000		2353000	
Mitarbeiter Vollzeitäquivalent (VZÄ)	2 430		2 130	
Produktivität (VE/VZÄ)	938		1 105	
Produktivitätssteigerung			+ 17,8 %	

(110) Die Produktivität der Mitarbeiter scheint demnach um 17,8 % zugenommen zu haben, obwohl das Unternehmen zusätzlich die negativen Auswirkungen einer in den Jahren 2002 und 2003 andauernden Konjunkturschwäche und die damit verbundene geringere Deckung der Fixkosten bewältigen muss.

(111) Gemäß Beschluss vom 19. August 2002 legten die französischen Behörden mit Schreiben vom 10. Februar zusätzliche Präzisierungen der Maßnahmen zur Senkung der Personalkosten vor:

— Die Schiffsbesatzungen haben seit 1999 keine generellen Entgelterhöhungen erhalten, wobei die durchschnittliche Einkommenssteigerung seit 2000 nur zwischen 0,8 und 1 % jährlich betrug und das durchschnittliche Einkommen der Schiffsbesatzungen der SNCM mit 33 345 Euro pro Jahr ebenfalls im Durchschnitt der Einkommen von drei anderen französischen Reedereien liegt.

— Die durchschnittlichen Einkommen des Landpersonals sind seit 2000 jährlich um 1,7 bis 2 % gestiegen, was im Wesentlichen auf reguläre alters- und qualifikationsabhängige ([40]) Erhöhungen zurückzuführen ist, während die generellen Entgelterhöhungen 0,06 % (2000), 0,75 % (2001) bzw. 0,77 % (2003) betrugen.

(112) Insgesamt wurden die Personalkosten von 116,9 Mio. EUR im Jahr 2001 auf 114,4 Mio. EUR im Jahr 2002 gesenkt. Die gleiche Tendenz ist bei den Beschäftigtenzahlen zu verzeichnen, die von 2 423 auf 2 392 Vollzeitäquivalente zurückgingen. Aufgrund der unter den Punkten 107 und 108 genannten Maßnahmen müssten sich die Kosten für die Schiffsbesatzungen von 61,8 Mio. EUR im Jahr 2001 auf durchschnittlich […] Mio. EUR zwischen 2003 und 2006 senken lassen. Die Kosten für das

([39]) Den Verkehrseinheiten (VE) liegt der Beitrag zu Grunde, den sie pro Einheit zu den Nettoeinnahmen leisten. Bezugseinheit (1) für diese Verkehrseinheiten ist ein Passagier (einschließlich seines Fahrzeugs) auf der Korsikalinie. Da die Einnahmen pro Einheit nach Nordafrika das Dreifache des Wertes für Korsika betragen (doppelt so lange Reise und keine Ausgleichszahlungen), erhöht sich automatisch das relative Gewicht der Zeiteinheiten.

([40]) Diese Entgelterhöhungen erfolgen gemäß den entsprechenden Vereinbarungen in Flächen- oder Haustarifverträgen automatisch aufgrund des Dienstalters oder für erworbene Zusatzqualifikationen.

▼B

Landpersonal dürften im gleichen Zeitraum von 50,3 Mio. EUR im Jahr 2001 auf […] Mio. EUR sinken.

2.3.6. *Reduzierung der Einkaufskosten für Vorleistungen*

(113) In ihrem Schreiben vom 10. Februar 2003 hat die französische Regierung den Umstrukturierungsplan durch noch strengere Verpflichtungen zur Senkung der Kosten für Vorleistungen verschärft. Die SNCM erarbeitete hierzu mithilfe von Fachberatern präzise Aktionen:

— Die erste Aktion unter dem Motto „Achetons mieux" („Besser einkaufen") zielt auf eine Senkung der Einkaufskosten ab, die durch eine bessere Lenkung der Einkaufsabteilung, die Schulung der betreffenden Mitarbeiter, die Neudefinition des Bedarfs und Neuverhandlungen mit den Lieferanten erreicht werden soll. Auf diese Weise sollen im gesamten Jahr 2003 Einsparungen in Höhe von 3 Mio. EUR am Einkaufs-Gesamtvolumen von 73 Mio. EUR im Jahr erzielt werden. Ende September 2002 waren, wiederum auf das ganze Jahr gerechnet, 1,6 Mio. EUR erreicht.

— Die zweite Aktion unter dem Motto „Consommons mieux" („Weniger verbrauchen") zielt auf Einsparungen beim Verbrauch ab, und zwar insbesondere an Bord der Schiffe und bei anderen konstanten Faktoren (Rationalisierung im Einkauf). Dazu gehört die Durchführung bestimmter Instandhaltungsarbeiten, die zuvor extern vergeben worden waren, durch das Personal und die Verfolgung von 17 Ausgabenposten, bei denen der Verbrauch durch die betreffenden Mitarbeiter reduziert werden soll. Auf ein ganzes Jahr gerechnet sollen so 2 Mio. EUR eingespart werden; bis Ende September 2002 waren nach Investitionen in Höhe von 158 000 EUR Einsparungen in Höhe von 340 000 EUR erzielt worden (Ertrag aus den Investitionen innerhalb von weniger als 6 Monaten).

(114) Dank dieser Aktionen und der Verkleinerung der Flotte konnten die Betriebskosten zwischen 2001 und 2002 bereits von 26,9 auf 23 Mio. EUR gesenkt werden.

2.3.7. *Preispolitik*

(115) In ihrem Schreiben vom 10. Februar 2003 gaben die französischen Behörden entsprechend den Erwartungen der Kommission, die diese in ihrer Entscheidung vom 19. August 2002 zum Ausdruck gebracht hatte, die offizielle Verpflichtung ab ([41]), dass die SNCM keinen Preiskampf auslösen werde, d. h., dass sie bei der Verbindung nach Korsika nicht als „price leader" auftrete. Dieser Verpflichtung wurden von den französischen Behörden die folgenden Bemerkungen hinzugefügt.

(116) Die französischen Behörden erklären, dass „die SNCM vorbehaltlos zu dieser Verpflichtung steht, da ein Preiskampf nach ihrer Auffassung im Widerspruch stünde zu:

— ihrer strategischen Positionierung,

— ihren eigenen Interessen, da dadurch ihre Einnahmen sinken würden,

— ihrer gängigen Praxis und ihrem Know-how".

(117) Nach Angaben der französischen Behörden sind die Ressourcen für den Seeverkehr, über die die SNCM verfügt, auf eine Angebotspolitik auf gehobenem Niveau ausgerichtet. Dieses Niveau, das zum großen Teil durch die Anforderungen des Pflichtenhefts für die Erbringung von öffentlichen Seeverkehrsdienstleistungen zwischen Korsika und dem französischen Festland sowie durch

([41]) Vgl. zu diesem Thema auch die Stellungnahmen der französischen Behörden zu den Stellungnahmen von Corsica Ferries in Kapitel 4.1.

▼B

die zu beobachtenden Ansprüche der Inselbevölkerung bedingt ist, sei nicht mit einer Niedrigpreispolitik vereinbar.

(118) Die SNCM werde daher weiterhin mit ihrem Marketing eine gehobene Klientel ansprechen und leistungsgerechte Preise ansetzen. Es wäre unlogisch, wenn sie sich angesichts der Kosten für diese Leistungen auf das Tarifgebiet ihres Konkurrenten begeben würde. Kundenbefragungen hätten ergeben, wie wichtig das Preiskriterium für Entscheidungen der Kunden im kombinierten Verkehr und im nicht kombinierten Verkehr sind. Demnach haben sich 90 % der Kunden wegen des Preises für Corsica Ferries entschieden. Die SNCM habe die Bedeutung dieses Kriteriums stets relativiert und versucht, andere Auswahlkriterien wie Komfort, Zugang und Verfügbarkeit aufzuwerten.

(119) Nach Angaben der französischen Behörden bemühte die SNCM sich in den vergangenen Jahren stets, auf die Preisattacken von Corsica Ferries zu reagieren, um ihre Marktanteile zu verteidigen. Aus den Preislisten für die Saison 2002, die der Kommission von der SNCM vorgelegt wurden, geht hervor, dass die durchschnittlichen Preise der SNCM über denen der Corsica Ferries liegen.

(120) Laut den französischen Behörden zeigt die zeitliche Abfolge der Entscheidungen deutlich, dass die Preispolitik der SNCM sich darauf beschränkte, auf die Angebote von Corsica Ferries zu reagieren: die Preisliste der Corsica Ferries wurde am 15. Januar 2002, die der SNCM am 5. Februar 2002 veröffentlicht.

(121) Bezüglich der Frachtgebühren entsprechen die geltenden Preise fast bis ins Detail den im Pflichtenheft des Vertrags über den öffentlichen Seeverkehrsdienst angegebenen Preisen und beziehen sich präzise auf die SNCM und ihr Partnerunternehmen CMN.

(122) Nach Angaben der französischen Behörden kann die Eigenschaft der „price-leadership“ an den durchschnittlichen Einnahmen pro Einheit gemessen werden. So stiegen die durchschnittlichen Einnahmen pro Einheit für eine Fahrt ab Marseille oder Toulon bei der SNCM von 73,69 EUR im Jahr 2001 auf 74,26 EUR im Jahr 2002, nachdem die SNCM 2002 auf die Preisattacke der Corsica Ferries mit der Einführung eines speziellen Tarifs nach der oben genannten Methode reagiert hatte.

(123) In Nizza besteht eine direkte Konkurrenz zwischen der SNCM und Corsica Ferries, da die Angebote sehr nahe beieinander liegen und durch Hochgeschwindigkeitsschiffe und Fähren vervollständigt werden, die am Tag oder in der Nacht verkehren. Nach Angaben der französischen Behörden hatte die SNCM 2002 keine andere Wahl als ihre Angebotspalette an die ihres Konkurrenten anzupassen und die besonders attraktiven Angebote, über die sie verfügt, herauszustreichen.

2.3.8. *Festlegung der Höhe der Kapitalaufstockung*

(124) Die französischen Behörden beabsichtigen, die SNCM über eine Kapitalaufstockung durch Eigenmittel in Höhe von 76 Mio. EUR zu unterstützen, die über die CGMF fließen würden, ein hundertprozentig im Eigentum des französischen Staates befindliches Unternehmen, das 80 % der Anteile der SNCM hält. Mit dieser Finanzspritze sollen einerseits die Umstrukturierungsmaßnahmen finanziert und andererseits die Schulden abgebaut werden, die das Unternehmen aus eigenen Mitteln nicht alleine abtragen könnte. Darin berücksichtigt sind die künftig im Rahmen des Vertrags über den öffentlichen Seeverkehrsdienst anfallenden Ausgleichszahlungen.

(125) Die französischen Behörden haben drei Berechnungsmethoden zur Feststellung des Eigenkapitalbedarfs der SNCM vorgelegt und hieraus das niedrigste Ergebnis dieser drei Verfahren ausgewählt.

▼B

2.3.8.1. Methode auf der Basis der von der SNCM getragenen Kosten

(126) Bei dieser ersten Methode werden die Gesamtkosten aller Umstrukturierungsmaßnahmen addiert. Auf diese Weise errechnet sich ein Finanzierungsbedarf von 90,9 Mio. EUR, der sich wie folgt zusammensetzt:

— die zwischen 1991 und 2001 aufgelaufenen Verluste in Höhe von 41,7 Mio. EUR ([42]);

— die Verminderung der Mittel, die sich aus den außerordentlichen Abschreibungen in diesem Zeitraum ergeben und sich auf 24 Mio. EUR ([43]) belaufen;

— die Gewinne aus den im Zuge dieser Umstrukturierung veräußerten Werte in Höhe von 21 Mio. EUR, die zur Reduzierung des Finanzierungsbedarfs eingesetzt werden;

— die Gesamtauswirkungen der Umstrukturierungskosten, die sich auf 46,2 Mio. EUR belaufen und folgendermaßen zusammensetzen:

  — der eigentliche Umstrukturierungs-Sozialplan mit 20,4 Mio. EUR,

  — die Kosten für die Abtakelung der zum Verkauf stehenden Schiffe in Höhe von 1,8 Mio. EUR,

  — die Kosten für den Ausbau der Verbindungen nach Nordafrika mit 9 Mio. EUR,

  — die Wertminderung des Hochgeschwindigkeitsschiffes Liamone mit 15 Mio. EUR.

2.3.8.2. Methode auf der Basis der zur Sicherung der Finanzierung der bestehenden Flotte erforderlichen Eigenmittel

(127) Bei der zweiten Methode wird ermittelt, welchen Eigenkapitalanteil die Finanzinstitute für die gesamte Flotte verlangen. In der Regel fordern die Banken für die Finanzierung des Kaufs eines Schiffes Eigenmittel in Höhe von 20 bis 25 % des Schiffswertes. Die von den französischen Behörden auf der Grundlage der bisherigen Anschaffungskosten der Flotte in Höhe von 843 Mio. EUR angestellte Berechnung ergibt einen Eigenmittelbedarf von 157 bis 196 Mio. EUR. Nach Abzug der Ende 2001 vorhandenen Eigenmittel ergibt sich für die Kapitalaufstockung ein Bedarf von 101 bis 140 Mio. EUR.

2.3.8.3. Auf dem Vergleich mit der Kapitalisierung ähnlicher Schifffahrtsgesellschaften basierende Methode

(128) Bei dieser letzten Methode wird der Finanzierungsbedarf auf der Basis des durchschnittlichen Verhältnisses von Eigenmitteln zu Schulden von fünf europäischen Schifffahrtsunternehmen im Jahr 2000 berechnet. Trotz sehr unterschiedlicher Bilanzen dieser Unternehmen ermittelten die französischen Behörden einen Durchschnittswert von 79 %. Die französischen Behörden betonen, dass das Finanzmodell für den Zeitraum 2002 bis 2007 einen Durchschnittswert von 77 % vor Dividende ergebe und

([42]) Dies entspricht −29 Mio. EUR (190 Mio. FRF) zwischen 1991 und 1999 (diese Zahl wurde von der Kommission in ihrer Entscheidung 2002/149/EG vom 30. Oktober 2001 über die staatlichen Beihilfen Frankreichs zugunsten der Société nationale maritime Corse-Méditerranée (ABl. L 50 vom 21.2.2002, S. 66) anerkannt), ferner −6,1 Mio. EUR für 2000 und −6,6 Mio. EUR vor den Umstrukturierungskosten für 2001.

([43]) Dieser Posten verringert sich in der Bilanz für diesen Zeitraum von 86 auf 62 Mio. EUR, was sich aus der Verlängerung des Abschreibungszeitraums von 12 auf 20 Jahre, dem geringen Rückgriff auf diese Mittel und der Entscheidung, die zuletzt gelieferten Einheiten zu leasen, ergibt.

▼B

dass die Eigenmittel im Jahr 2007 169 Mio. EUR erreichen werden. Die französischen Behörden lassen verlauten, dass genau dieses Niveau an Eigenmitteln durch diese Kapitalaufstockung von 76 Mio. EUR im Jahr 2002 sowie natürlich durch die erfolgreiche Durchführung der im Umstrukturierungsplan vorgesehenen Maßnahmen erreicht werden könnte.

(129) In ihrem Schreiben vom 3. Juli 2002 hatten die französischen Behörden den Kreis der Schifffahrtsunternehmen um zwei neue Gesellschaften erweitert, wodurch ein durchschnittliches Verhältnis von Eigenmitteln zu Schulden in Höhe von 83 % anstelle von 79 % erreicht werden konnte.

(130) Da der Betrag von 76 Millionen das niedrigste Ergebnis der drei Methoden war, wurde er von den französischen Behörden zur Feststellung der Höhe der Kapitalaufstockung zugrundegelegt.

2.4. **Erwartete Ergebnisse der Umstrukturierungsbeihilfe**

(131) Die französischen Behörden haben nicht nur die erwarteten Ergebnisse des Umstrukturierungsplans unter dem Blickwinkel unterschiedlicher Szenarien geprüft, sondern auch die über das Jahr 2007 hinausreichenden Folgen einer Verringerung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen.

2.4.1. *Voraussichtliche Ergebnisse des Umstrukturierungsplans*

(132) Von den französischen Behörden wurde untersucht, wie sich die finanzielle Lage der SNCM nach den drei in Tabelle 5 dargestellten Szenarien entwickelt: einem optimistischen Szenario, einem pessimistischen Szenario und einem mittleren Szenario, das dem hier befürworteten Umstrukturierungsplan entspricht.

2.4.1.1. Optimistisches Szenario

(133) Für die Schiffsverbindungen nach Korsika ist in diesem Szenario eine Stärkung der Attraktivität der Insel durch eine entsprechende Investitions- und Kommunikationspolitik vorgesehen. Damit bleibt Korsika nach wie vor ein bevorzugtes Fremdenverkehrsziel. Der Anteil des Seeverkehrs nimmt gegenüber dem Luftverkehr zu (durch längere Aufenthalte der Familien mit eigenem Fahrzeug), wobei der französische Schiffsverkehr von der Häufigkeit und Vielfalt der angebotenen Schiffsverbindungen profitiert.

(134) Hieraus ergibt sich eine sehr gute Stabilität der Preise und auch des Verkehrsaufkommens, was auch deutlich über den Erwartungen liegende Einnahmen ermöglicht; allerdings werden die Zuwächse auf der Fährverbindung Nizza-Korsika durch die geringeren von der SNCM eingesetzten Kapazitäten begrenzt.

(135) Für die Schiffsverbindungen nach Nordafrika sind in diesem Szenario keine nennenswerten Risiken vorgesehen, durch die das tendenzielle Wachstum der Märkte Nordafrikas gestört werden könnte. Durch ein quantitativ und qualitativ besseres Angebot in Verbindung mit einem stärkeren Wachstum des Marktes kann die SNCM Einnahmen anvisieren, die deutlich über den Erwartungen des Umstrukturierungsplans liegen, insbesondere in der Hochsaison. Auch hier werden die Wachstumsmöglichkeiten allerdings durch die in den Spitzenzeiten verfügbaren Kapazitäten begrenzt.

(136) In ihrem Umstrukturierungsplan plant die SNCM den Verkauf der Hälfte der vorgehaltenen Kapazitäten. Unter dieser Annahme und aufgrund des zunehmenden Bekanntheitsgrads und der Referenzen der SNCM auf den Märkten für Minikreuzfahrten und Geschäftsreisen sowie dank der positiven Effekte, die sich aus der Indienststellung eines neuen Schiffs sowie aus einem umfassenden Angebot ergeben, mit dem bisher unerreichbare Geschäftsziele erschlossen werden können, könnte die SNCM zwei Drittel der möglichen Nischen abdecken. Das optimistische

▼B

Szenario würde in folgenden Bereichen eine Verbesserung mit sich bringen:

— für die laufenden Geschäftsergebnisse, die von […] Mio. EUR auf […] Mio. EUR steigen,

— für die Eigenkapitalausstattung am Ende des Zeitraums, die von […] Mio. EUR auf […] Mio. EUR steigt.

2.4.1.2. Pessimistisches Szenario

(137) Diesem Szenario liegt eine Verschlechterung der wirtschaftlichen und sozialen Lage Frankreichs zugrunde. Die Handelsbeziehungen zu Korsika und den Staaten Nordafrikas stagnieren. Das Verkehrsvolumen ist geringer als angenommen.

(138) Bei diesem Szenario könnte die SNCM nur ein Drittel der möglichen Marktnischen abdecken. Diese negative Entwicklung des Verkehrsaufkommens ist ab dem Jahr 2003 von einem Anstieg der Kraftstoffpreise um 9 % begleitet. Dieses Szenario würde zu einer Verschlechterung in folgenden Bereichen führen:

— bei den laufenden Ergebnissen, die von durchschnittlich […] Mio. EUR auf […] Mio. EUR sinken,

— beim Eigenkapital am Ende des Geschäftsjahres, das von […] Mio. EUR auf […] Mio. EUR zurückgeht. Nach diesem Szenario ersetzt die SNCM die Ile de Beauté durch ein gebraucht erworbenes Schiff, während die Corse nicht ersetzt wird, sondern weiter in Betrieb bleibt.

2.4.1.3. Untersuchung der verschiedenen Szenarien

(139) Auf den ersten Blick erscheinen die Unterschiede zwischen dem optimistischen und dem pessimistischen Szenario vielleicht nicht besonders ausgeprägt, doch sei dabei auf folgende Punkte hingewiesen:

— Zum einen können nach den hinsichtlich des Verkehrsaufkommens zugrunde gelegten Annahmen die Ziele des Umstrukturierungsplans eingehalten werden, ohne dass das Schiffsverbindungsprogramm oder die dafür eingesetzte Flotte gefährdet werden. Ein stärkerer Rückgang oder Anstieg des Verkehrsvolumens würde aus diesem Rahmen herausfallen und es müssten andere Verbindungskombinationen und somit auch eine geänderte Flottenzusammensetzung erarbeitet werden. Dies würde vor allem dazu führen, dass die Wirtschaftlichkeit des übertragenen öffentlichen Seeverkehrsdiensts auf den Kopf gestellt würde, d. h., die Schutzklausel, die im Vertrag über den öffentlichen Seeverkehrsdienst vorgesehen ist, würde dann eventuell zur Anwendung kommen, wodurch der entsprechende Dienst neu definiert werden müsste;

— zum anderen unterliegen die Schiffsverbindungen nach Korsika und nach Nordafrika unterschiedlichen betrieblichen Gesetzmäßigkeiten. Ihre Entwicklung kann konvergent oder auch divergent verlaufen. So kann der korsische Markt von der aktuellen Lage auf der Insel abhängig sein. Durch Gewaltakte könnte der weitere Ausbau der Handelsbeziehungen mit Algerien schlagartig gefährdet werden. Der tunesische Markt macht einen stabileren Eindruck, allerdings ist die Konkurrenz dort sehr stark. Insgesamt ist die Wahrscheinlichkeit gering, dass sich all diese Märkte parallel zueinander in der gleichen Richtung entwickeln. Die hier vorgeschlagenen Annahmen dürften insgesamt also eine ziemlich repräsentative Spannbreite der möglichen Entwicklungen darstellen.

(140) Die vorläufigen Betriebsrechnungen der optimistischen und pessimistischen Szenarien wurden unter Annahme eines konstanten Angebots erstellt, um die Auswirkungen der möglichen Konjunkturverläufe zu verdeutlichen. Natürlich wird das Unternehmen

▼B

innerhalb des hier zugrunde gelegten Gesamtrahmens, d. h. mit 11 Schiffen und unter Weiterführung der bestehenden Verbindungen, sein Angebot genauer an die Nachfrage anpassen, um das eigene Gleichgewicht zu wahren. Dies könnte im Fall eines pessimistischen Szenarios insbesondere auf die Strecken Nizza/Korsika und Nordafrika zutreffen. Als Beispiele für mögliche Maßnahmen seien an dieser Stelle genannt:

— intensiverer Einsatz des kleinen Hochgeschwindigkeitsschiffs im Juni und September als Ersatz für die Liamone: Verbesserung des Betriebsergebnisses um […] Mio. EUR;

— Reduzierung der Zahl der betriebenen Schiffe an bestimmten Wochen im Winter: Verbesserung des Betriebsergebnisses um […] Mio. EUR;

— in Richtung Algerien Verringerung der Zahl der Fahrten in der Nebensaison (eine Fahrt alle zwei Wochen): Verbesserung des Betriebsergebnisses um […] Mio. EUR.

TABELLE 5

Für die Szenarien zugrunde gelegte Annahmen

		Pessimistisches Szenario	Szenario des Umstrukturierungsplans	Optimistisches Szenario
Seeverkehrsmarkt ab Frankreich	Korsika	[…]	[…]	[…]
	Algerien	[…]	[…]	[…]
	Tunesien	[…]	[…]	[…]
Personenverkehr der SNCM	Marseille/ Korsika	[…]	[…]	[…]
	Toulon/Korsika	[…]	[…]	[…]
	Golf von Genua	[…]	[…]	[…]
	Nordafrika	[…]	[…]	[…]
Durchschnittliche Nettoeinnahmen der SNCM im Zeitraum 2003-2006 (in Mio. EUR)	Marseille/ Korsika	[…]	[…]	[…]
	Toulon/Korsika	[…]	[…]	[…]
	Golf von Genua	[…]	[…]	[…]
	Algerien	[…]	[…]	[…]
	Tunesien	[…]	[…]	[…]
	Seereisen	[…]	[…]	[…]

(141) Aus den einzelnen Szenarien ergeben sich die nachstehenden Simulationen, die von den französischen Behörden an die Kommission übermittelt wurden. Aus diesen Simulationen geht hervor, dass die SNCM in der Lage sein dürfte, in den drei Beispielfällen wieder rentable Betriebsergebnisse zu erwirtschaften.

▼B

TABELLE 6

Entwicklung der wichtigsten Finanzindikatoren der SNCM

		Pessimistisches Szenario	Szenario des Umstrukturierungsplans	Optimistisches Szenario
Durchschnitt 2003/2006	Personenverkehr	[…]	[…]	[…]
	Fahrzeugverkehr	[…]	[…]	[…]
	Frachtverkehr (lin. m)	[…]	[…]	[…]
	Operative Bruttogewinnmarge in Mio. EUR	[…]	[…]	[…]
	Ausgleichszahlungen in Mio. EUR	[…]	[…]	[…]
	Laufendes Ergebnis in Mio. EUR	[…]	[…]	[…]
2007 (in Mio. EUR)	Eigenkapital	[…]	[…]	[…]
	Gesamtverschuldung	[…]	[…]	[…]
	Verhältnis ([a]) Eigenkapital/(Darlehen + Leasing - Barbestand)	[…]	[…]	[…]

([a]) In dieser Verhältniszahl sind die durch Leasing finanzierten Anschaffungen bestimmter Schiffe berücksichtigt.

2.4.1.4. Erwartete Entwicklung der finanziellen Lage der SNCM im übernommenen Szenario

(142) Die französischen Behörden haben in ihrem Umstrukturierungsplan ein detailliertes Finanzmodell für den Zeitraum 2002-2007 auf der Grundlage des übernommenen Durchschnittsszenarios dargestellt, wobei relativ konservative Annahmen zugrunde gelegt wurden: geplantes Wachstum des Bruttoinlandsprodukts: 1,5 %, Ausleihezinssatz: 5,5 %, Zinssatz für Finanzprodukte: 4,5 % sowie Zinssatz für kurzfristige Verbindlichkeiten 5 %. Dieses in Tabelle 7 dargestellte Modell enthält die Prognosen für die Betriebsergebnisrechnungen und die Bilanzen der sechs Jahre zwischen 2002 und 2007. Darüber hinaus ist darin u. a. eine Rückkehr zu positiven laufenden Betriebsergebnissen ab dem Jahr 2003 ausgewiesen.

TABELLE 7

Finanzmodell für den Zeitraum 2002-2007

(in Mio. EUR)

	2000 Ergebnis	2001 Ergebnis	2002 Plan	2002 Ergebnis	2003 Plan	2004 Plan	2005 Plan	2006 Plan	2007 Plan
Umsatz	204,9	204,1	178	205,8	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Betriebszuschüsse	85,4	86,7	74,5	77,7	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Laufendes Ergebnis	−14,7	−5,1	1,2	−5,8	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Nettoergebnis	−6,2	−40,4	23	4,2	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Eigenmittel	67,5	29,7	119	33,8	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Nettoschulden (ohne Leasing)	135,8	134,5	67,7	144,8	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

▼B

(in Mio. EUR)

	2000 Ergebnis	2001 Ergebnis	2002 Plan	2002 Ergebnis	2003 Plan	2004 Plan	2005 Plan	2006 Plan	2007 Plan
Finanzverhältniszahlen									
Laufendes Ergebnis/ Umsatz + Zuschüsse	−5 %	−2 %	0 %	−2 %	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Eigenmittel/ Verschuldung in der Bilanz	50 %	22 %	176 %	23 %	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Die Zahlen für die Jahre 2000 und 2001 wurden dem Jahresbericht 2001 der SNCM entnommen.

Die Ergebnisse für das Jahr 2002 wurden aus den vorläufigen Betriebsrechnungen entnommen, die von der SNCM am 15. Mai 2003 vorgelegt wurden.

(143) Die Geschäftstätigkeit auf den Verbindungsstrecken nach Nordafrika steigt bei diesem Szenario von einem Umsatz von ca. […] Mio. EUR im Jahr 2001 auf […] Mio. EUR ab dem Jahr 2003 ([44]). Das laufende Ergebnis dieses Streckennetzes dürfte sich im Zeitraum 2002-2005 bei […] bis […] Mio. EUR bewegen.

(144) Auf der am stärksten durch Konkurrenz geprägten Strecke Nizza-Korsika liegt der Umsatz bei ca. […] Mio. EUR, wozu noch rund 5 Mio. EUR öffentliche Ausgleichszahlungen aus Sozialbeihilfen kommen. Aufgrund des hohen Qualitätsniveaus und damit eines entsprechend hohen Kaufpreises des hier eingesetzten wichtigsten Schiffs, des Hochgeschwindigkeitsschiffs Liamone, dürften sich durch beim Betrieb dieser Strecke die Abschreibungskosten des Schiffs (die in die geleisteten Mietzahlungen einfließen) nicht zur Gänze auffangen lassen und zu einem laufenden Betriebsergebnis von […] bis […] Mio. EUR führen. Mit der besonderen Wertminderung von 14,8 Mio. EUR für dieses Schiff, die Teil des Umstrukturierungsplans und der jährlichen Betriebsrechnung für das Jahr 2001 ist, kann es für das Unternehmen wieder zu seinem Nutzungswert angesetzt werden, womit in Höhe von 1,8 Mio. EUR jährlich die zukünftigen jährlichen Mietzahlungen ausgeglichen werden können; damit erreichen die Strecken Nizza-Korsika ein mehr oder minder ausgeglichenes Niveau ([45]). Das Unternehmen betont, dass die alternative Lösung einer Abtretung der Liamone nach genauerer Prüfung aufgrund der Marktsituation und der Verluste im Falle einer vorzeitigen Kündigung des Leasingvertrags nicht günstig erscheint.

(145) Im traditionellen Geschäftsbereich des Unternehmens auf der Verbindung zwischen Marseille (und — zur Erinnerung — Toulon) und Korsika belief sich der erwartete Umsatz im Jahr 2002 insgesamt auf 84 Mio. EUR und dürfte in den Folgejahren zwischen […] und […] Mio. EUR schwanken. Dabei ist zu beachten, dass im Gesamtumsatz der Strecke nach Korsika im Jahr 2002 gegenüber 2001 ein Rückgang um 9 Mio. EUR erwartet wird, d. h. um 8 %. Dieser erwartete Rückgang (-10 Mio. EUR aus dem Personengeschäft) wird auch in den Büchern für 2002 bestätigt. Der Marktanteil der SNCM geht damit zwischen 2001 und 2002 um 4 Punkte (von 25,9 % auf 21,8 %)

([44]) Diese Entwicklung war ab 2002 an einem Anstieg der Einahmen aus dem Personenverkehr in dieser Zone um mehr als 9 Mio. EUR zu erkennen. Trotz stabiler Preise verbesserten sich die Einnahmen je Einheit, was auf eine bessere Verteilung der verschiedenen Preise hinweist.

([45]) NB: Die in den laufenden Betriebsergebnissen enthaltenen Mietzahlungen bleiben auf unverändertem Niveau, allerdings wird beim besonderen Betriebsergebnis eine jährliche Rückrechnung der Abschreibung von 1,8 Mio. EUR vorgenommen, um diesen Effekt bei den Nettoergebnissen zu erzielen.

▼B

zugunsten der Wettbewerber (deren Anteile um 5,6 Punkte auf 16,8 % steigen) zurück.

(146) Auf der Strecke ab Marseille, die mittlerweile als einzige unter den Vertrag über den öffentlichen Seeverkehrsdienst fällt, hätte die erwartete Bezuschussung im Jahr 2002 auf rund 69 Mio. EUR begrenzt sein und im Verlauf des Plans auf 61-63 Mio. EUR sinken müssen, was im Vergleich zu den im Jahr 2001 gezahlten 87 Mio. EUR einem spürbaren Rückgang gleichkommt. Dessen ungeachtet dürfte das laufende Betriebsergebnis der für den öffentlichen Seeverkehrsdienst genutzten Strecke, das in den Jahren 2001 und 2002 mit negativen Zahlen abschloss, im Jahr auf […] Mio. EUR und in den Jahren 2004-2005 auf rund […] Mio. EUR sowie im Jahr 2006 auf […] Mio. EUR steigen.

(147) Im Laufe des Jahres 2002 dürfte das laufende Betriebsergebnis des Unternehmens −5,8 Mio. EUR erreichen, was den Zahlen für 2001 entspricht, aber hinter den Zahlen des Umstrukturierungsplans zurückbleibt. Abgesehen von Schwankungen der einzelnen Posten innerhalb der Abschlusskonten wäre dieses Ergebnis dadurch zu erklären, dass die Erstattung der Seegewerbesteuer (2,4 Mio. EUR) fehlt, für die im Jahr 2003 eine Rückerstattung an der Quelle erfolgen wird, ferner die teilweise Rückerstattung der Arbeitgeberabgaben für die Assedic (Arbeitslosenversicherungsbeiträge) und der Familienbeihilfen, was insgesamt einem Fehlbetrag von 3,5 Mio. EUR entspricht.

(148) Mit der Kapitalzufuhr in Höhe von 76 Mio. EUR sowie der Rückkehr zu einer betrieblichen Rentabilität, die ab dem Jahr 2003 angepeilt wird, dürfte es nach Aussagen der französischen Behörden möglich sein, dass das Eigenkapital von seinem gegenwärtigen Stand von rund 30 Mio. EUR kurzfristig (2003) auf 120 Mio. EUR und in der Folge zum Ende des Planzeitraums (2006-2007) auf […] Mio. EUR ansteigt. Damit könne die Verschuldung von ihrem gegenwärtigen Stand (145 Mio. EUR) auf ein Niveau von […] Mio. EUR in den Jahren 2003 bis 2005 gesenkt werden können. In den letzten Jahren des Plans wird vom Unternehmen im Zuge der Erneuerung von einem oder zwei Schiffen, die sich in Alleineigentum befinden, ein erneuter Anstieg der Verschuldung erwartet.

2.4.2. *Szenarien über den Umstrukturierungsplan hinaus*

(149) Wichtig zu wissen ist, wie sich das Unternehmen im Jahr 2006 nach Auslaufen des gegenwärtigen Vertrags über den öffentlichen Seeverkehrsdienst im Wettbewerb positioniert und wie sich seine Rentabilität darstellt. Art und Inhalt des zukünftigen Vertrags über den öffentlichen Seeverkehrsdienst nach dem Jahr 2006 lassen sich heute nur schwer erfassen.

(150) Für die SNCM würden im Vergleich zur gegenwärtigen Situation, in der vier Frachtschiffe mit Passagierbeförderung und zwei Autofähren betrieben werden, durch eine Situation, in der beispielsweise eine […] nicht mehr benötigt würde, Einnahmeausfälle in einer Größenordnung von […] Mio. EUR (sowie von […] Mio. EUR Beihilfen) für das Unternehmen entstehen. Durch die Senkung der Personalkosten, weiterer Betriebskosten sowie der Kapitalkosten (Abschreibungen und Finanzierungskosten) könnte der Rückgang des Betriebsergebnisses auf ca. […] Mio. EUR begrenzt werden, d. h. […] des zum Ende des Zeitraums eingeplanten Gewinns. Aus finanzieller Sicht würden die Umstrukturierungskosten, die bei 260 Beschäftigten auf 20 Mio. EUR geschätzt werden, durch den Verkauf des betreffenden Schiffs mehr als ausgeglichen, z. B. der […], durch deren Verkauf Barmittelerlöse in Höhe von […] Mio. EUR sowie […] Mio. Mehrertrag vor Steuern erzielt würden.

(151) Daneben haben die französischen Behörden ein extremeres Szenario einbezogen, bei dem nur […] kombinierte Fracht/Personenschiffe zur Verfügung stehen, d. h. […] der gegenwärtig auf der Strecke zwischen Marseille und Korsika eingesetzten Mittel,

▼B

die im Rahmen des öffentlichen Seeverkehrsdienstes weiterhin in Betrieb bleiben würden, sowie einer Autofähre, die mit Hilfe von Sozialbeihilfen unter wettbewerbsfähigen Bedingungen betrieben würde ([46]). Die erwarteten Einnahmeausfälle beliefen sich in diesem Fall auf rund […] Mio. EUR (zuzüglich […] Mio. Beihilfen), d. h. […] % der Gesamteinnahmen auf der Strecke Marseille-Korsika. Die Senkung der Personalkosten, weiterer Betriebskosten sowie der Kapitalkosten (Abschreibungen und Finanzierungskosten) würde allerdings nicht ausreichen, um ein positives Betriebsergebnis zu gewährleisten: mit einem Rückgang von rund […] Mio. EUR gegenüber dem Plan würde die SNCM einen begrenzten Verlust von rund […] Mio. EUR ausweisen. Die bei 450 Mitarbeitern auf 34 Mio. EUR veranschlagten Umstrukturierungskosten würden jedoch durch den Verkauf von zwei Schiffen ausgeglichen, z. B. der […] und der […], durch deren Verkauf Barmittelerlöse in Höhe von […] Mio. EUR sowie […] Mio. Wertzuwachs vor Steuern erzielt würden.

(152) Die französischen Behörden sahen davon ab, noch gravierendere Szenarien zu untersuchen, da sie der Ansicht sind, dass jedes Szenario, das zu einer Verringerung der Geschäftstätigkeit der SNCM um mehr als 50 % führen würde, den eigentlichen Gesellschaftszweck des Unternehmens in Frage stellen würde. Die französischen Behörden betonen allerdings, dass es sich um eine Extremsituation handele, die sich durch die Umsetzung dieses Plans vermeiden lassen dürfte, indem das Unternehmen rasch in eine Wettbewerbsstellung zurückgeführt wird, in der es in der Lage ist, sich den Zuschlag für zumindest einen Teil des zukünftigen Vertrags über den öffentlichen Seeverkehrsdienst zu sichern.

2.5. **Weitere Beihilfen für die SNCM**

(153) Die SNCM hat in der Vergangenheit folgende Einzelbeihilfen erhalten:

— Betriebszuschüsse als Ausgleichszahlungen für die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen des Unternehmens; diese Zuschüsse beliefen sich im Zeitraum 1991-2001 auf 787 Mio. EUR. Zu diesen Beihilfen hat die Kommission mit der Entscheidung vom 30. Oktober 2001 für diesen Zeitraum ihre Zustimmung erteilt ([47]);

— eine Beihilfe zur Rettung des Unternehmens in Form eines rückzahlbaren Vorschusses von 22,5 Mio. EUR, zu der die Kommission in ihrer Entscheidung vom 17. Juli 2002 ([48]) ihre Zustimmung erteilte; diese Beihilfe wurde von der SNCM zwischenzeitlich in voller Höhe zurückerstattet.

(154) Der SNCM werden im Rahmen des bestehenden Vertrags heute für den Zeitraum 2002-2006 Ausgleichszahlungen für die Erbringung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen auf den Strecken zwischen Marseille und Korsika gewährt ([49]), deren Gesamtvolumen sich über den gesamten Zeitraum auf bis zu 321,5 Mio. EUR belaufen kann.

(155) Die SNCM erhielt in der Vergangenheit die folgenden, jedem Schifffahrtsunternehmen offen stehenden Beihilfen und dürfte diese auch zukünftig erhalten:

— indirekte Beihilfen durch Einzelbeihilfen nach sozialen Kriterien zur Förderung bestimmter Passagierkategorien im Linienverkehr nach Korsika; auch hierfür hat die

([46]) Siehe Punkt 155.
([47]) Siehe die oben erwähnte Entscheidung 2002/149/EG.
([48]) Entscheidung der Kommission vom 17. Juli 2002, Fall NN 27/2002, ex-N 849/2001, Aide au sauvetage en faveur de la SNCM (Beihilfe zur Rettung der SNCM) (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht).
([49]) Siehe hierzu Abschnitt 2.1.2. Siehe auch Entscheidung 2002/149/EG.

▼B

Kommission in ihrer Entscheidung ihre Zustimmung erteilt ([50]);

— Rückerstattung der Gewerbesteuer für Schifffahrtsunternehmen ([51]).

2.6. **Beschreibung der Gründe, die zur Einleitung des Verfahrens führten**

2.6.1. *Zweifel an der Relevanz des Umstrukturierungsplans*

(156) In ihrer Entscheidung vom 19. August 2002 hatte die Kommission bereits Zweifel am Umstrukturierungsplan geäußert, da eine Analyse der Ursachen für die Verluste des Unternehmens fehlt. Insbesondere formulierte die Kommission Fragen zu folgenden Punkten:

— Zusammenhang zwischen den Verlusten und den gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen;

— Auswirkungen der Politik des Erwerbs von Schiffen durch die SNCM auf die Ergebnisrechnung des Unternehmens;

— geplante Maßnahmen zur Produktivitätssteigerung des Unternehmens.

(157) Darüber hinaus wies die Kommission auf verschiedene Lücken im Umstrukturierungsplan hin:

— Es fehlen konkrete Maßnahmen zur Reduzierung der Vorleistungen;

— fehlende Angaben zur zukünftigen Preispolitik der SNCM.

2.6.2. *Zweifel an der Richtigkeit der Berechnungen zum Nachweis der Höhe der Beihilfen*

(158) Die Kommission warf nicht nur die Frage nach der Richtigkeit des Berechnungsverfahrens auf, nach dem die französischen Behörden den Kapitalerhöhungsbetrag festlegen, sondern auch nach bestimmten Hypothesen, die den Finanzsimulationen zugrundeliegen. Das von den französischen Behörden angewandte Verfahren zur Rechtfertigung des Betrags von 76 Mio. EUR für die Kapitalaufstockung stützt sich auf eine Finanzsimulation, in der nicht alle zugrundeliegenden Hypothesen eindeutig dargelegt werden und in der nicht erläutert wird, wie das Verhältnis von Eigenkapital zur langfristigen Verschuldung im Durchschnitt einen Referenzwert von 79 % ergibt.

3. **STELLUNGNAHMEN DER BETEILIGTEN PARTEIEN**

3.1. **Stellungnahmen von Corsica Ferries**

3.1.1. *Erste schriftliche Stellungnahme*

(159) Mit Schreiben vom 8. Januar 2003 ([52]) übermittelte die Kanzlei Scapel, Scapel-Grail et Bonnaud die Stellungnahme ihrer Mandantin, Corsica Ferries.

(160) Zunächst wird in der schriftlichen Stellungnahme bestritten, dass die SNCM sich im Sinne der Leitlinien in Schwierigkeiten befindet. Es wird darauf verwiesen, dass im Vertrag über den

([50]) Entscheidung der Kommission vom 2. Juli 2002, Fall N 781/2001, Régime d'aides individuelles à caractère social pour la desserte maritime de la Corse (System von Einzelbeihilfen nach Sozialkriterien für die Seeverbindung nach Korsika).

([51]) Entscheidung der Kommission vom 7. Dezember 2000, Fall N 593/2000, Remboursement de la part maritime de la taxe professionnelle (Erstattung des Seeverkehrsanteils an der Steuer auf Berufseinkünfte). Dieses System wurde zweimal geändert.

([52]) Registriert am 15. Januar 2003 durch die Dienststellen der Kommission unter Nummer GD TREN A/10962.

▼B

öffentlichen Seeverkehrsdienst dem Unternehmen eine öffentliche Beihilfe von durchschnittlich 64,3 Mio. EUR pro Jahr zugesichert wird, d. h. insgesamt 321,5 Mio. EUR über 5 Jahre. Nach Angaben des Unternehmens wird durch Artikel 5 des Vertrags über den öffentlichen Seeverkehrsdienst der SNCM ein Cash Flow von 72,8 Mio. EUR garantiert. Darüber hinaus betont Corsica Ferries, dass von dem Verlust in Höhe von 40,6 Mio. EUR, den die SNCM im Jahr 2001 verbuchte, 15 Mio. EUR aus einer Wertminderung des Hochgeschwindigkeitsschiffs Liamone herühren.

(161) Zweitens wirft Corsica Ferries die Frage auf, ob die SNCM in der Lage sei, ein rentables Ergebnis auf den nicht bezuschussten Strecken zu erzielen. Corsica Ferries stellt in diesem Zusammenhang fest, dass entgegen den Ankündigungen im Umstrukturierungsplan ([53]) Livorno nach wie vor angefahren werde. Zu den Strecken ab Nizza und Toulon äußert Corsica Ferries Zweifel an der Fähigkeit der SNCM, die Strecken rentabel zu betreiben. Zur Strecke nach Nordafrika betont Corsica Ferries, dass die SNCM starkem Wettbewerb durch die CTN und die ENTV gegenüberstehe. Zur Frage der Kostensenkung bedauert Corsica Ferries, dass man keinen Zugang zu bestimmten Bestandteilen des Umstrukturierungsplans habe. Man bittet die Kommission allerdings, darauf zu achten, dass die Fragen, die die Kommission in ihrer Entscheidung vom 19. August 2002 aufgeworfen habe, von den französischen Behörden in überzeugender Weise beantwortet werden.

(162) Drittens besteht Corsica Ferries darauf, dass die vorgesehenen Beihilfen nicht zu unangemessenen Wettbewerbsverzerrungen führen dürften. Nach Angaben des Unternehmens dürfe die Beihilfe nicht dazu dienen, den Wettbewerb der konkurrierenden Unternehmen untereinander durch aggressivere kaufmännische Angebote zu erleichtern. Das von den französischen Behörden festgelegte Verhältnis von Eigenkapital zu Schulden in Höhe von 79 % ([54]) erscheint Corsica Ferries im Verhältnis zu den Anteilen, die man selbst bei insgesamt zehn Schifffahrtsunternehmen erhoben habe, übermäßig hoch. Diese Anteile variieren zwischen 23,69 % (Moby Lines) und 55,09 % (Grimaldi) und betragen im Falle der CMN 49,7 %.

(163) Nach den Aussagen von Corsica Ferries sind die Berechnungen, die einen Betrag von 76 Mio. EUR ergeben, rein fiktiv. Der Betrag von 76 Mio. EUR entspricht nach Angaben von Corsica Ferries den 500 Mio. französischen Francs (FRF), die das Unternehmen im neuen Zeitraum 2002-2006 an Mittelausstattung für die Kontinuität der Festlandsverbindungen einbüßen dürfte.

(164) Die SNCM hätte nach Angaben von Corsica Ferries selbst einen entsprechenden Betrag beschaffen können, indem sie den latenten Wertzuwachs ihrer Flotte mobilisiert oder einige ihrer Finanzbeteiligungen veräußert.

(165) Darüber hinaus stellt Corsica Ferries hinsichtlich der Beteiligungen der SNCM fest, dass einige der Tochterunternehmen keinen Nutzen für die Geschäftstätigkeit des Unternehmens bringen. Hierzu nennt Corsica Ferries namentlich insbesondere

— die Beteiligung von 50 % am Schiffahrtsunternehmen Sud-Cargos;

— die Beteiligung von 13 % an Amadeus, einem auf Reservierungssysteme für den Flugverkehr spezialisierten Unternehmen;

— die Beteiligung von 59,25 % an der CMN;

([53]) Im Beschluss über die Einleitung des Verfahrens wurde angegeben, dass im Umstrukturierungsplan unter anderem die Schließung der Linie Bastia-Livorno mit spezieller Schiffsausrüstung vorgesehen sei.

([54]) Siehe Randnummer 128 dieser Entscheidung.

▼B

— das Immobilienvermögen der CGTH.

(166) Zusammenfassend zielt das Beihilfeprojekt nach den Ausführungen von Corsica Ferries darauf ab, die Kabotageverordnung zu umgehen und den Sinn der Ausschreibung über die Schiffsverbindungen von Marseille nach Korsika auszuhöhlen. Corsica Ferries schlägt vor, eine Umstrukturierungsbeihilfe erst im Jahr 2007 und nur dann zu bewilligen, wenn die SNCM die nächste Ausschreibung im Jahr 2006 nicht für sich entscheidet, da nur dies ein Szenario sei, bei dem die öffentliche Schifffahrtsgesellschaft wirklich in Schwierigkeiten käme.

(167) Dem Schreiben vom 8. Januar 2003 liegt eine große Anzahl von Dokumenten (Kopien) bei ([55]).

3.1.2. *Zweite Tranche der Stellungnahmen*

(168) Durch E-Mail vom 16. Januar 2003 hat der Generaldirektor von Corsica Ferries den Dienststellen der Kommission eine Kopie einer Pressemitteilung der Agence France Presse sowie des Pressedossiers der Pressekonferenz des Präsidenten der SNCM vom 14. Januar 2003 zur neuen Preistabelle der SNCM für das Jahr 2003 übermittelt.

3.1.3. *Besprechung von Corsica Ferries und den Dienststellen der Kommission*

(169) Bei einer Zusammenkunft der Dienststellen der Kommission und der Vertreter von Corsica Ferries, die am 4. Februar 2003 auf Antrag der letzteren Partei stattfand, übergab Corsica Ferries Folien mit Schaubildern zum potentiellen Wertzuwachs der SNCM. Diese Dokumente sind den französischen Behörden mit Schreiben vom 21. Februar 2003 zur Stellungnahme übermittelt worden.

(170) Die Vertreter von Corsica Ferries teilten darüber hinaus mündlich mit, dass sich der Markt für Überfahrten zwischen dem französischen Festland und Korsika gut entwickle und im Jahr

([55]) Ein Artikel aus der Zeitschrift Le Marin vom 7. Juni 2002 mit dem Titel „SNCM: un déficit record en 2001“ (Anlage 2), die Fahrpläne des kombinierten Fracht/Personenschiffsbetriebs in Bastia für die Jahre 2003-2006 (Anlage 3), eine Übersicht über die Tochterunternehmen der SNCM, erstellt durch Cofacerating (Anlage 4), ein Artikel aus der Tageszeitung La Tribune vom 21. Dezember 2001 mit dem Titel „L'État accorde 76 millions d'euros à la SNCM“ (Anlage 5), ein Artikel aus La Provence vom 7. Februar 2002 mit dem Titel „Concurrencée dans ses eaux, la SNCM se déploie à l'international“ (Anlage 6), der Geschäftsbericht des Hafens Nizza vom November 2002 (Anlage 7), statistische Angaben zur Saison 2002 durch die regionale Beobachtungsstelle für den Verkehr nach Korsika (Anlage 8), ein Artikel mit dem Titel „La SNCM a dû baisser tous les tarifs sur ses lignes“, (Anlage 9), ein undatierter Artikel mit dem Titel „La SNCM planche sur son projet industriel“ (Anlage 10), ein Fazi-Bericht vom 16. September 2002 zum Umstrukturierungsprojekt der SNCM, ein Artikel aus der Zeitschrift Le Marin vom 7. Juni 2002 mit dem Titel „SNCM: un déficit record en 2001“ (Anlage 11), ein Artikel aus der Tageszeitung La Provence vom 7. Dezember 2002 mit dem Titel „La SNCM accepte de discuter en Corse [avec le STC]“ (Anlage 12), ein Artikel aus der Zeitschrift L'antenne vom 11. Dezember 2002 mit dem Titel „Les détails de l'accord SNCM/STC“ (Anlage 13), ein undatierter Artikel aus einer nicht benannten Zeitschrift mit dem Titel „La SNCM va bénéficier d'une aide exceptionnelle de l'État de 76,2 millions d'euros“ (Anlage 14), ein Rundschreiben von AOL Mail vom 21. Dezember 2001 mit dem Titel „Le plan social de la SNCM sans licenciement sec“ (Anlage 15), eine Übersichtstabelle, in der für zehn Schifffahrtsunternehmen das Verhältnis von Eigenmitteln zu Schulden dargestellt ist (Anlage 16), der Abschlussbericht der Chambre Régionale des Comptes vom Mai 2002 zur Verwaltung des Office des Transports de Corse (Anlage 17), ein Artikel aus der Tageszeitung La Provence vom Samstag, 4. Dezember 2002, mit dem Titel „Le patron des Corsica Ferries attaque la SNCM“ (Anlage 18), un Artikel aus der Tageszeitung „La Provence“ vom Samstag, 4. Januar 2003, mit dem Titel „Le président de la SNCM part à l'assaut des Corsica Ferries“ (Anlage 19).

▼B

2001 um 17 % gegenüber 2000 sowie im Jahr 2002 um 13 % gegenüber 2001 gewachsen sei. Zugleich erinnerten sie daran, dass ihr Unternehmen die Entscheidung 2002/149/EG über Ausgleichszahlungen für die Kosten der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen nicht angefochten habe, da es nach ihrer Auffassung keinen Sinn mache, vergangene Geschehnisse aufzugreifen, dass man aber sehr genau die Bedingungen beobachte, die die Kommission im vorliegenden Fall zur Auflage macht.

(171) Die Vertreter von Corsica Ferries begrüßen die Bemühungen der Kommission um die Freigabe der Seekabotage. Nach Aussage der Vertreter sei es durch die Kabotageverordnung möglich, die Verträge zu beenden, in deren Genuss die traditionellen Betreiber gekommen seien. Auf diese Weise sei ein Wettbewerb entstanden, infolge dessen der traditionelle Betreiber die Qualität seiner Fährverbindungen nach Korsika wesentlich verbessert habe. Nach ihren Angaben hätten die Einwohner Korsikas lange unter der ungenügenden Servicequalität an Bord der Schiffe der SNCM zu leiden gehabt, als diese noch als einzige Gesellschaft Korsika anfuhr.

(172) Die Vertreter von Corsica Ferries verliehen ihrer Befürchtung Ausdruck, dass die SNCM die Beihilfen für Preissenkungen zwischen Toulon/Nizza und Korsika nutzen werde. Die Vertreter von Corsica Ferries teilten darüber hinaus mündlich mit, dass die Preise von SNCM und Corsica Ferries auf dem Papier einander annähernd entsprechen, dass die SNCM aber die Zahl der Tage, an denen niedrigere Preise gelten, erheblich ausgeweitet habe.

(173) Bei dieser Sitzung legten die Vertreter von Corsica Ferries die drei hauptsächlichen strukturellen Ursachen dar, aufgrund deren die SNCM nach ihrer Ansicht höhere Kosten als Corsica Ferries zu bewältigen habe:

— Erwerb von Schiffen ab Werft zu Preisen, die über den Marktpreisen liegen;

— höhere Kosten für Schiffspersonal, da es über den geltenden französischen Tarifvereinbarungen entlohnt werde;

— ein außergewöhnlich hoher Bestand an Landpersonal; bei gleichem Verkehrsaufkommen beschäftigt Corsica Ferries zu Land nur ein Drittel so viele Mitarbeiter wie die SNCM. Umfangreiche Aufgaben der SNCM zu Land sollten nach Vorstellung von Corsica Ferries extern vergeben werden — in gleicher Weise, wie dies auch Corsica Ferries praktiziere.

(174) Bei dieser Besprechung übten die Vertreter von Corsica Ferries außerdem in den drei nachstehenden Punkten Kritik am Umstrukturierungsplan:

— Im Plan sei keine tatsächliche Senkung der Beschäftigtenzahlen vorgesehen; der Personalabbau erfolge zu zögerlich, da es sich bei dem überwiegenden Teil der 300 wegfallenden Stellen um natürliche Abgänge handele.

— Die Beteiligungen der SNCM seien in die Umstrukturierungsmaßnahmen nicht einbezogen worden; in den Büchern der SNCM versteckten sich zahlreiche Beteiligungen an unterschiedlichen Unternehmen, deren Marktwert weit höher als der in der Bilanz der SNCM ausgewiesene Bilanzwert sei.

— Der Wertzuwachs der Schiffe sei nicht berücksichtigt worden. Aufgrund der beschleunigten Abschreibung der Schiffe sei der Buchwert der Schiffe in den Aktiva der Schifffahrtsunternehmen häufig niedriger als ihr Handelswert, wodurch das von den Bilanzen vermittelte Bild verfälscht werde. Im Falle der SNCM veranschlagt Corsica Ferries den latenten Wertzuwachs der alten Schiffe auf 148 Mio. EUR. Durch den tatsächlichen Wert der Schiffe wäre die SNCM zur Aufnahme von Hypothekardarlehen oder zum Abschluss von

▼B

Lease-Back-Verträgen über höhere Beträge als die 76 Mio. EUR Umstrukturierungsbeihilfe in der Lage gewesen.

3.2. **Anmerkungen des Vorsitzenden der Gruppe Stef-TFE**

(175) Der Vorsitzende der Gruppe Stef-TFE, ein auf Kältelogistik spezialisiertes Unternehmen, hat der Kommission mit Schreiben vom 7. Januar 2003 ([56]) seine Stellungnahme zum Projekt der Umstrukturierung der SNCM übermittelt. Er betonte dabei, dass sein Unternehmen Hauptaktionär der CMN sei und die Leitung dieses Unternehmens kontrolliere. In der Stellungnahme wird erläutert, dass die Kapitalverflechtungen zwischen der SNCM und der CMN aus einer Neueinstufung der Beteiligungen der CGMF im Jahr 1992 herrührten ([57]). Nach Angaben der Stef-TFE seien die Beteiligungen der SNCM an der CMN als rein finanzielle Aktiva zu behandeln.

(176) In der Stellungnahme wird darüber hinaus betont, dass die beiden Unternehmen CMN und SNCM voneinander unabhängig seien und bei den Linien, die nicht ab Marseille fahren, im Wettbewerb zueinander stehen, auch wenn beide gemeinsam Auftragnehmer im Rahmen des Vertrags über den öffentlichen Seeverkehrsdienst sind. Diese Tätigkeit als gemeinsame Auftragnehmer wurde nach Angaben von Stef-TFE aufgrund der Struktur des Pflichtenhefts für die Angebotsaufforderung erforderlich, aufgrund dessen beide Unternehmen zur Vorlage eines gemeinsamen Angebots verpflichtet gewesen seien, da keines beiden Unternehmen die gesamten Anforderungen alleine habe abdecken können.

(177) In der Stellungnahme wird ausgeführt, dass sich die Gruppe Stef-TFE verpflichtet, „die Anteile der SNCM an der CMN ganz oder teilweise, und zwar bevorzugt ganz zurückzukaufen“; der Wert dieser Anteile wird auf 15 bis 17 Mio. EUR geschätzt, sofern die Kommission unter Bedingungen, die von ihr in der endgültigen Entscheidung festgesetzt werden könnte, zu der Einschätzung kommt, dass „eine derartige Übertragung für das Gleichgewicht des Umstrukturierungsplans erforderlich ist.“

(178) Die Stellungnahme enthält als Anhang eine Übersicht über die Entwicklung der Aktienbeteiligungen der CMN sowie den Jahresbericht der Gruppe Stef-TFE für das Jahr 2001.

3.3. **Stellungnahmen der Vertreter lokaler Gebietskörperschaften**

(179) In seinem Schreiben vom 18. Dezember 2002 ([58]) betont der Bürgermeister der Stadt Marseille die wirtschaftliche Bedeutung von SNCM für die Wirtschaft der Region, insbesondere unter dem Aspekt, dass das Unternehmen dort jedes Jahr 160 Mio. EUR entrichtet und 1 800 Lohn- und Gehaltsempfänger in der Region Provence-Alpes-Côte d'Azur beschäftigt.

(180) Mit Schreiben vom 9. Januar 2003 ([59]) hob der Präsident des Rats des Départements Bouches-du-Rhône die wirtschaftliche Bedeutung der SNCM für die Wirtschaft der Region hervor und äußerte den Wunsch, dass die Kommission dem Beihilfeprojekt zustimmt und damit der SNCM die Möglichkeit gibt, ihre Umstellung zu vollziehen. Am gleichen 9. Januar 2003 wurde ein Mitglied des Rats des Départements Bouches-du-Rhône auf eigenen Wunsch von den Dienststellen der Kommission empfangen. Bei dieser Sitzung trat dieses Ratsmitglied als Sprecher für den Rat des Départements und dessen Präsident auf. Er betonte das wirtschaftliche Gewicht der SNCM für die

([56]) Registriert am 8. Januar 2003 durch die Dienststellen der Kommission unter Nummer DG TREN A/10304.
([57]) Siehe hierzu Abschnitt 2.1.1.1.
([58]) Registriert am 3. Januar 2003 von den Dienststellen der Kommission unter Nummer DG TREN A/10021.
([59]) Registriert am 10. Januar 2003 von den Dienststellen der Kommission unter Nummer DG TREN A/10567.

▼B

Wirtschaft von Marseille und erinnerte gleichzeitig daran, dass lediglich die SNCM in der Lage sei, einen zuverlässigen Seeverkehr mit Korsika zu gewährleisten. Er räumte ein, dass das Management der SNCM in der Vergangenheit vielleicht nicht optimal gewirtschaftet habe, allerdings habe das Unternehmen unter der Leitung seines Vorsitzenden in letzter Zeit weit reichende Fortschritte bei der Modernisierung erzielt, auch wenn nach seinen Aussagen noch weitere Fortschritte notwendig seien. Im Namen der gesamten politischen Vertreter der Region Marseille verlieh er der Hoffnung Ausdruck, dass die Kommission der SNCM eine letzte Chance zur Anpassung an eine relativ neue Wettbewerbssituation einräumen möge. Dabei erklärte er, dass die SNCM — wie sämtliche übrigen im Personenverkehr tätigen Schifffahrtsunternehmen — unter der Existenz wesentlich günstigerer sozialer und steuerlicher Rahmenbedingungen in anderen Mitgliedstaaten zu leiden habe, insbesondere in Italien ([60]), unter dessen Flagge die Schiffe des Hauptkonkurrenten Corsica Ferries fahren.

(181) Im Schreiben vom 9. Januar 2003 ([61]) hat der Präsident des Rats der Region Provence-Alpes-Côte d'Azur betont, dass durch das von der Kommission eingeleitete Verfahren überprüft werden solle, ob der vorgeschlagene Umstrukturierungsplan mittelfristig die Rentabilität des gegenwärtig angeschlagenen Unternehmens ermögliche. Er erinnerte an die im Umstrukturierungsplan vorgesehenen Maßnahmen. Gleichzeitig verwies er darauf, dass er die Bedingungen, unter denen dieser Plan die Rentabilität des Unternehmens gewährleistet, für erfüllt halte. Nach Angaben des Rats der Region sei lediglich die SNCM zur Bereitstellung eines ausreichenden Angebots in der Lage, mit dem die Kontinuität der Festlandsverbindungen zu Korsika gewährleistet werden kann. Darüber hinaus erinnerte er daran, dass mehr als 2 000 Arbeitsplätze in der Region Provence-Alpes-Côte d'Azur von der Tätigkeit der SNCM abhängig seien und dass daher der geschäftliche Fortbestand dieses Unternehmens für die regionale Wirtschaft von herausragender Bedeutung sei.

(182) Mit Schreiben vom 9. Januar 2003 ([62]) übermittelte der Präsident des Exekutivrats des Regionalparlaments („Assemblée“) von Korsika einen Beschluss dieser Versammlung vom 18. Dezember 2002. In diesem Beschluss gibt das Regionalparlament von Korsika eine „befürwortende Stellungnahme“ zum Projekt der Kapitalaufstockung der SNCM ab.

3.4. **Stellungnahmen des Office des Transports de Corse**

(183) Mit Schreiben vom 10. Januar 2003 ([63]) hat der Generaldirektor des Office des Transports de Corse (OTC) im Namen seines Vorsitzenden betont, dass auf die Angebotsaufforderung für den Vertrag über den öffentlichen Seeverkehrsdienst nur ein einziges Angebot eingegangen sei, nämlich das Angebot des Konsortiums von CMN und SNCM. In diesem Zusammenhang sei daran erinnert, dass das OTC dabei zusammen mit der Gebietskörperschaft Korsika als Konzessionsgeber für den Vertrag über den öffentlichen Seeverkehrsdienst auftritt.

(184) Einleitend hat das OTC festgestellt, dass die SNCM heute als einziges Unternehmen in der Lage sei, die vertraglichen Anforderungen hinsichtlich des Personenverkehrs zu erfüllen und ihr Verschwinden „sofort eine erhebliche Einschränkung des Beförderungsdienstleistungsangebots zu Folge hätte“.

([60]) Siehe hierzu Abschnitt 5.3.1.
([61]) Registriert von den Dienststellen der Kommission unter Nummer TREN A/11872.
([62]) Registriert am 16. Januar 2003 von den Dienststellen der Kommission unter Nummer TREN A/11084.
([63]) Registriert am 16. Januar 2003 von den Dienststellen der Kommission unter Nummer TREN A/11085.

▼B

(185) In der Stellungnahme wird daran erinnert, dass Korsika lange Zeit unter unzureichenden Seeverbindungen zu leiden hatte und dass erst mit der Umsetzung des Prinzips der „Kontinuität der Festlandsverbindungen“ im Jahr 1976 ein auf die Bedürfnisse abgestimmtes Angebot geschaffen werden konnte. Im Bestreben, zuverlässige und hochwertige Seeverkehrsverbindungen aufrechtzuerhalten, nahm die Gebietskörperschaft Korsika in ihren Vertrag finanzielle Ausgleichs- bzw. Korrekturmechanismen auf, die sich an Effizienz und Zuverlässigkeit dieser Verkehrsdienste orientieren.

(186) Darüber hinaus wird in der Stellungnahme darauf verwiesen, dass die Gebietskörperschaft Korsika die seit 1996 eingetretene Entwicklung des Angebots der Verbindungen ab den französischen Festlandshäfen berücksichtigt, um die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen nur auf die Verbindungen ab Marseille zu beschränken.

(187) Abschließend wird in der Stellungnahme das Gewicht der SNCM für die Volkswirtschaft Korsikas betont und dabei darauf hingewiesen, dass die SNCM als Schifffahrtsunternehmen in Korsika verankert ist und „eine große Zahl korsischer Bürger (600 Seeleute und 170 Angehörige des Landpersonals) beschäftigt und in Korsika umfangreiche Anschaffungen tätigt (nach Angaben des Unternehmens zwischen 25 und 30 Mio. EUR pro Jahr)“. Ergänzend wird ausgeführt, dass „die Ablehnung des von französischen Staat vorgeschlagenen Umstrukturierungsplans außerordentlich negative Auswirkungen auf das sozioökonomische Gleichgewicht der Insel nach sich zöge.“

(188) In einem zweiten Schreiben vom 10. Februar 2003 ([64]) erläutert das OTC die beiden Bereiche, in denen es als Konzessionsgeber für den Vertrag über den öffentlichen Seeverkehrsdienst Fortschritte seitens der SNCM erwartet. Zunächst legt das OTC seine Erwartungen hinsichtlich einer Verbesserung des internen sozialen Dialogs dar und verweist hierzu auf die „anormal hohe“ Zahl der sozialen Konflikte, von denen die Schiffsverbindungen nach Korsika betroffen waren, auch wenn sich die Lage in den letzten Jahren gebessert habe. In dieser Hinsicht habe die OTC im Vertrag über den öffentlichen Seeverkehrsdienst ausdrücklich Strafzahlungen für den Fall festgesetzt, dass das Unternehmen bestimmte Dienstleistungen aus Gründen, die in seine Verantwortung fallen, nicht erbringt. Als zweiten Problembereich benennt das OTC die Verbesserung der Kundeninformationen bei witterungsbedingten Beeinträchtigungen. Das OTC betont hierzu allerdings, dass die SNCM hinsichtlich der Information ihrer Fahrgäste keine schlechteren Leistungen erbringe als die übrigen Seeverkehrsunternehmen im Allgemeinen, erinnert allerdings daran, dass die SNCM in diesem Bereich weitere Verbesserungsbemühungen unternehmen müsse.

4. ANMERKUNGEN FRANKREICHS

(189) Von den Dienststellen der Kommission wurden den französischen Behörden die nachstehenden Dokumente in Anwendung von Artikel 6, Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 659/1999 zur Stellungnahme übermittelt:

— die Stellungnahmen von Corsica Ferries in den Schreiben vom 13. und 16. Januar 2003;

([64]) Registriert am 11. Februar 2003 von den Dienststellen der Kommission unter Nummer TREN A/12979.

▼B

— die Stellungnahmen von Stef-TFE im Schreiben vom 16. Januar 2003;

— die Stellungnahmen der Region Provence-Alpes-Côte d'Azur im Schreiben vom 5. Februar 2003;

— die Stellungnahmen der Gebietskörperschaft Korsika im Schreiben vom 16. Januar 2003;

— die Stellungnahmen des Rats des Départements Bouches-du-Rhône im Schreiben vom 16. Januar 2003;

— die Stellungnahme der Stadt Marseille im Schreiben vom 16. Januar 2003;

— die Stellungnahme des OTC in den Schreiben vom 16. Januar 2003 und 21. Februar 2003.

4.1. **Anmerkungen Frankreichs zur Stellungnahme von Corsica Ferries**

(190) Die französischen Behörden haben ausgeführt, dass einige der von Corsica Ferries vorgelegten Daten zum Angebot der SNCM nicht zutreffen.

4.1.1. *Preispolitik der SNCM*

(191) Mit Fax vom 27. Mai 2003 haben die französischen Behörden den Dienststellen der Kommission Angaben übermittelt, anhand deren die Unterstellungen von Corsica Ferries zur Preispolitik der SNCM zurückgewiesen werden sollen.

(192) Das Angebot der SNCM auf den Verbindungen zwischen Nizza und Korsika lässt sich heute anhand der nachstehenden Entwicklung beschreiben:

TABELLE 8

Entwicklung des Angebots der SNCM zwischen 2002 und 2003

(in %)

Angebot der SNCM	2003 gegenüber 2002 (12 Monate)
Angebotene Überfahrten	−3,7
Angebotene Plätze für Personenbeförderung	−1.8
Angebotene Plätze für Fahrzeugbeförderung	+0.3

(193) Ergänzend verweisen die französischen Behörden darauf, dass die Preise der SNCM auf den Verbindungen Nizza-Korsika gegenüber 2002 geringfügig erhöht wurden. Im Rahmen der Handelspolitik des Unternehmens wurden die Tarifperioden angepasst, um das festgestellte Preisgefälle zugunsten von Corsica Ferries zu verringern. Nach Angaben der französischen Behörden entsprechen die von Corsica Ferries behaupteten Entwicklungen der Preise (zwischen −14 % und −24 %) in keiner Weise der Realität; obendrein liegen die Preise von Corsica Ferries — entgegen den Behauptungen — deutlich unter denen der SNCM.

(194) Nach Feststellung der französischen Behörden versucht Corsica Ferries den Nachweis zu führen, dass die SNCM Auslöser einer aggressiven Preispolitik sei, indem sie ihre Preise unter denen von Corsica Ferries ansetze. Die französischen Behörden betonen, dass die Schlussfolgerungen dieser Feststellungen, die sich auf weitgehend unvollständige Daten stützen, irreführend seien.

▼B

4.1.1.1. Anmerkungen zu den Sondertarifen

(195) Die zugrunde liegenden Sondertarife von Corsica Ferries werden unter dem Schlagwort „Jackpot“ vermarktet und umfassen einen Pauschaltarif für die Hin- und Rückfahrt von zwei Fahrgästen und einem Fahrzeug ([65]). Die französischen Behörden verweisen darauf, dass dieser Tarif nicht in den von Corsica Ferries vorgelegten Dokumenten erscheint, obwohl auf ihn ein erheblicher Teil der von diesem Unternehmen verkauften Überfahrten entfalle. Zu diesem Pauschaltarif können noch ein bis vier Fahrgäste addiert werden, die im gleichen Fahrzeug mitreisen. Diese Fahrgäste zahlen als Aufschlag den Grundpreis, der für diese Fahrgäste gilt. Handelt es sich bei den zusätzlichen Fahrgästen um Kinder oder Jugendliche, wie es bei mit vier oder fünf Personen besetzten Fahrzeugen häufig der Fall ist, wird in der Tarifperiode „Orange“ zum Pauschaltarif ein Zuschlag von 2,50 EUR je Richtung erhoben. ([66]). Handelt es sich um Fahrgäste, die unter die „Sozialregelungen“ fallen ([67]), wird ein Zuschlag von 5 EUR erhoben.

(196) Diese Tarifkonstruktion unterscheidet sich erheblich vom Tarifsystem der SNCM und führt zu folgenden Abweichungen:

TABELLE 9

Vergleich der Tarifsysteme der SNCM und von Corsica Ferries im Jahr 2003

(in Euro) ([a])

		Blau	Grün	Weiß	Rot
SNCM	2 Passagiere ([b]) + 1 Fahrzeug	100	135	170	215
	3 Passagiere ([b]) + 1 Fahrzeug	130	165	190	270
	4 Passagiere ([b]) + 1 Fahrzeug	150	180	200	330
Corsica Ferries	2 Passagiere + 1 Fahrzeug	99	135	145	199
	3 Passagiere + 1 Fahrzeug (davon 1 Passagier zum Sozialtarif) ([c])	109	151	163	233
	4 Passagiere + 1 Fahrzeug (davon 2 Passagiere zum Sozialtarif) ([c])	119	167	181	267
	3 Passagiere + 1 Fahrzeug (davon 1 Kind) ([d])	104	143	154	216
	4 Passagiere + 1 Fahrzeug (davon 2 Kinder) ([d])	109	151	163	233

([a]) Ohne Steuern.

([b]) Sämtliche Arten von Passagieren.

([c]) Rentner, Jugendliche (12-25 Jahre), Gebietsansässige, Studenten, Eltern mit Kindern.

([d]) Kinder: 4-12 Jahre.

(197) Die Sondertarife werden sowohl bei der SNCM als auch bei Corsica Ferries nach dem „Yield-management“-Prinzip auf dynamische Weise kontingentiert. Aufgrund der mangelnden Transparenz der Buchungs-Informatiksysteme sind die

([65]) Die entsprechenden Sonderangebote der SNCM laufen unter der Bezeichnung Plein Soleil.

([66]) Siehe Übersicht über die Tarifperioden in Tabelle 10.

([67]) Siehe Punkt 155 dieser Entscheidung.

▼B

französischen Behörden nicht in der Lage, gegenüber der Kommission die Zahl der Plätze zu beziffern, für die bei Corsica Ferries Sondertarife gewährt werden. Abschließend wird festgestellt, dass die SNCM die Plein Soleil-Tarife nicht auf sämtlichen Strecken anbietet, während Corsica Ferries diese Art von Sonderangeboten an sämtlichen Abfahrthäfen anbietet.

4.1.1.2. Anmerkungen zum Basis-Tarifsystem

(198) Die französischen Behörden verweisen darauf, dass die Preise der SNCM auf der Strecke Nizza-Korsika durchweg höher oder gleich hoch wie die Preise von Corsica Ferries sind.

(199) Zu den einzelnen Tariffarben trifft es zu, dass die SNCM die Geltungsdauer der Tarifperiode „blau“ zwischen April und September ausgeweitet hat. Durch diese Maßnahme soll teilweise der Preisunterschied zwischen der SNCM und Corsica Ferries kompensiert werden. Übrigens gilt dieser Tarif nur für Überfahrten entgegen dem Hauptreisestrom.

(200) Von den französischen Behörden wurde die nachstehende Tabelle 10 vorgelegt, die einen Vergleich der Verteilung der Fahrten nach Tarifstufe zwischen den beiden Unternehmen für die Strecke Nizza-Korsika sowie für den Zeitraum April-September 2003 enthält.

TABELLE 10

Vergleich der Gültigkeitsdauer der verschiedenen Tarifstufen bei SNCM und Corsica Ferries im Jahr 2003

(in %)

	SNCM			Corsica Ferries [a]		
		200-3	Kumuliert		200-3	Kumuliert
Sehr teuer	Rot	18	100	(Blau)	10	100
Teuer	Weiß	19	84	(Grün)	17	90
Mittlere Preisstufe	Grün	33	65	(Gelb)	24	73
Nicht teuer	Blau	32	32	(Orange)	49	49

[a] Die von Corsica Ferries verwendeten Farbcodes weichen von denen der SNCM ab, das Grundprinzip ist jedoch dasselbe.

(201) Im Vertrag über den öffentlichen Seeverkehrsdienst ist eine Vorbehaltsklausel vorgesehen, um etwaige Auswirkungen einer unzutreffenden Schätzung der Mehrkosten für die Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen abzumildern. Nach Angaben der französischen Behörden werden durch diesen Vertrag die SNCM und die CMN nicht von sämtlichen Risiken befreit, wie es Corsica Ferries behauptet, und zwar aus folgenden Gründen:

— Bei Schwankungen der Einnahmen in einer Spanne von 2 % über oder unter den Bezugsdaten erfolgt keine Anpassung der Ausgleichszahlungen;

— außerhalb dieser Spanne erfolgt nur eine teilweise Anpassung der Ausgleichszahlungen für Einnahmeschwankungen;

— die Anpassungen sind kumuliert auf 1,66 % der Ausgleichszahlungen über die gesamte Vertragslaufzeit begrenzt.

(202) Die französischen Behörden verweisen darauf, dass der Vertrag über den öffentlichen Seeverkehrsdienst keinerlei Betriebsgewinne garantiert, sondern dass im Gegenteil eine Deckelung der Kapitalvergütung festgelegt ist. In diesem Zusammenhang wird daran erinnert, dass das einzige Ziel einer Beihilfe für die

▼B

Übernahme gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen darin besteht, einen Ausgleich für genau diese Kosten der Erbringung dieser gemeinwirtschaftlichen Aufgaben zu schaffen. Folglich könne man dies auch nicht als „Cash-Flow-Garantie“ verstehen.

(203) In ihren Anmerkungen werfen die französischen Behörden die Frage auf, inwieweit die Feststellung von Corsica Ferries begründet sei, wonach die CMN zu den rentabelsten Seeverkehrsunternehmen Europas zählt. Dies sei nach Feststellung der Behörden bis jetzt durch nichts zu untermauern: das durchschnittliche Nettobetriebsergebnis dieses Unternehmens belaufe sich für die fünf Geschäftsjahre 1997 bis 2001 auf 1,27 Mio. EUR bei einem durchschnittlichen Umsatz von 36,4 Mio. EUR vor Ausgleichszahlungen. Zudem seien die Zahlen dieses Unternehmens in erheblichem Maße vom Vertrag über den öffentlichen Seeverkehrsdienst zwischen Marseille und Korsika abhängig, in dem CMN als Mitauftragnehmer mit drei Schiffen das von der SNCM erbrachte Hauptangebot ergänzt.

4.1.2. *Die Strecke von Nizza und Toulon nach Korsika*

(204) Die französischen Behörden verweisen in diesem Zusammenhang auf folgende Tatsachen:

— Die SNCM hat den regelmäßigen Betrieb auf der Strecke zwischen Korsika und Toulon komplett eingestellt; die seltenen Fälle, in denen Toulon noch angefahren wird, sind auf technische Gesichtspunkte der Verbindung Marseille-Korsika zurückzuführen (Zahl der Verbindungen Toulon-Korsika: 187 im Jahr 2001; 83 im Jahr 2002; 9 in den beiden ersten Monaten des Jahres 2003);

— die Verbindung Nizza-Korsika der SNCM wurde deutlich ausgedünnt, vor allem in der Nebensaison, wodurch in Verbindung mit den von der SNCM eingeleiteten allgemeinen Einsparmaßnahmen im Verwaltungsbereich ein Gleichgewicht der Betriebsergebnisse der Strecke Nizza-Korsika wieder erreichbar erscheint, wie es auch in den Finanzmodellen ausgewiesen ist.

(205) Nach Angaben der französischen Behörden hätte die völlige Streichung der Fährverbindung der SNCM von Nizza nach Korsika folgende Konsequenzen:

— Das komplementäre Angebot ab den Häfen Nizza und Marseille würde abgeschafft und es käme in der Folge zu einem Ungleichgewicht im Angebot der SNCM, während Corsica Ferries Korsika von vier Festlandshäfen aus anläuft (Toulon, Nizza, Savona und Livorno);

— Bruch im notwendigen ergänzenden Charakter von Tagesverbindungen (ab Marseille) und Nachtverbindungen (ab Nizza), während Corsica Ferries beide Arten von Leistungen anbietet;

— das Entstehen eines Quasi-Monopols von Corsica Ferries von Toulon bis Livorno;

— der gleichzeitige Verkauf von drei Hochgeschwindigkeitsschiffen, der damit nur schwer zu annehmbaren Bedingungen abzuwickeln wäre.

4.1.3. *Verbindungen nach Nordafrika*

(206) Hinsichtlich der Tätigkeit der SNCM in Nordafrika halten die französischen Behörden die unbegründeten — und obendrein teilweise unzutreffenden — Feststellungen von Corsica Ferries für inakzeptabel, in denen die „Gleichgültigkeit“ der SNCM gegenüber ihren Marktanteilen bzw. das mangelnde Eingehen der SNCM auf ihre Kunden in Algerien betont wird.

(207) Frankreich betont, dass der Rückgang des Verkehrsaufkommens der SNCM nach Algerien in erster Linie auf Entscheidungen des Staats zurückzuführen sei und dieser — nachdem die Seever-

▼B

kehrsbeziehungen zwischen Frankreich und Algerien Anfang 1995 (nach der Entführung des Airbus der Air France nach Marseille) vollkommen auf Eis gelegt worden waren — nur eine allmähliche Wiederaufnahme genehmigen konnte, und zwar unter Sicherheitsauflagen, welche unverzichtbar sind, aber natürlich den Betrieb dieser Strecke erschweren.

(208) Darüber hinaus erinnert sie daran, dass das Geschäftsvolumen in Richtung Nordafrika, das die SNCM in ihrem Umstrukturierungsplan festgelegt hat, besonders vorsichtig kalkuliert sei und in Einklang mit den Schlussfolgerungen der von der SNCM durchgeführten Marktanalyse stehe.

4.1.4. *Kostensenkungsprogramm*

(209) Die französischen Behörden erinnern daran, dass ein erheblicher Teil des Kostensenkungsprogramms bereits umgesetzt wurde:

— der Schiffsbestand wurde bereits verringert und das Programm zur Veräußerung von Vermögenswerten verläuft entsprechend dem Branchenprojekt;

— die Strecken wurden neu verteilt;

— der Aktionsplan zur Verringerung der Vorleistungen zeigt erste Ergebnisse;

— der Beschäftigungsteil des Branchenprojekts wird Zug um Zug umgesetzt.

(210) Im Jahr 2003 stellte die SNCM 21,3 Mio. EUR für die Finanzierung von Umstrukturierungsmaßnahmen bereit, insbesondere für den Plan zur Arbeitsplatzerhaltung:

— Einrichtung und Betrieb einer Auffangeinrichtung und Weiterbildungshilfe im Umfang von […] Mio. EUR;

— Einführung neuer Technologien und Änderungen an den Arbeitsplätzen, um die wirtschaftliche Effizienz des Unternehmens zu verbessern und Arbeitsplätze im Umfang von […] Mio. EUR einsparen zu können;

— Umsetzung von Maßnahmen für ausscheidende Arbeitskräfte (ca. 90 Mitarbeiter), Bildungsurlaub (ca. 30) sowie für den Übergang zu Teilzeitbeschäftigung (ca. 25) im Umfang von […] Mio. EUR;

— Durchführung von Verfahren und Verhandlungen sowie Rückstellung von Mitteln in Höhe von […] Mio. EUR für Streitsachen.

(211) Abschließend vertritt der französische Staat die Auffassung, dass der Umstrukturierungsplan — anders als von Corsica Ferries behauptet — so angelegt sei, dass die SNCM möglichst rasch gesunden kann und die Voraussetzungen für ihr mittel- und langfristiges Überleben geschaffen werden können.

4.1.5. *Berechnungsverfahren zur Ermittlung der Höhe der Kapitalaufstockung*

(212) Zur Ermittlung der Höhe der Beihilfen geben die französischen Behörden zwei Anmerkungen zur Stellungnahme von Corsica Ferries ab.

(213) Einleitend bestätigen sie, dass ein Verhältniswert von 0,79 zwischen Eigenkapital und Gesamtverschuldung typisch für die Bilanzen der meisten Schifffahrtsunternehmen sei, sofern nicht eine besondere Situation vorliegt. Als Anhaltspunkt führen die französischen Behörden für diesen Verhältniswert folgende Zahlen für das Jahr 2001 an:

— 0,847 für Lota Maritime (konsolidiert);

— 0,835 für Corsica Ferries France SA.

▼B

(214) Der von Corsica Ferries für die CMN für das Jahr 2001 genannte Verhältniswert von 0,497 trifft nicht zu, da dabei die Barliquiditäten auf der Aktivseite der Bilanz nicht berücksichtigt seien. Nach Korrektur um diesen Wert liege dieser Verhältniswert bei der CMN bei 0,557. […].

4.2. **Anmerkungen Frankreichs zu den Stellungnahmen von Stef-TFE**

4.2.1. *Anmerkungen Frankreichs zum Schreiben von Stef-TFE vom*

7. Januar 2003

(215) In ihrem Schreiben vom 13. Februar 2003 gaben die französischen Behörden umfangreiche Anmerkungen zu den Stellungnahmen der Stef-TFE ab.

4.2.1.1. Konsortium für die Erfüllung des Vertrags über den öffentlichen Seeverkehrsdienst

(216) Nach der Stellungnahme der französischen Behörden war die Entscheidung für die Bildung eines zeitlich befristet gebildeten Unternehmenskonsortiums, in dem die SNCM und die CMN gemeinsam als Auftragnehmer für jeweils eigene Teillose auftreten und nicht etwa beide durch den Gesamtumfang gebunden sind, entgegen der Behauptung von Stef-TFE in keiner Weise durch „den umfassenden Charakter der Angebotsaufforderung erzwungen worden“. Nach Ausführung der französischen Behörden habe die von der Gebietskörperschaft Korsika erarbeitete Ausschreibung jede Möglichkeit geboten, hierauf für einzelne Strecken oder für eine Gruppe von Strecken ein Angebot abzugeben. Somit sei es der SNCM wie auch der CMN freigestellt gewesen, ein Angebot für Teile dieser Ausschreibung abzugeben und hierfür erforderlichenfalls geeignete Partner zu suchen.

(217) Die Entscheidung, ein Konsortium aus SNCM und CMN zu bilden, war das Ergebnis einer von den beiden Unternehmen vorgenommenen Analyse, aufgrund deren diese sich durch Fortführung ihrer historisch gewachsenen und natürlichen Partnerschaft in dieser Form im Rahmen der Ausschreibung — vor allem unter Wettbewerbsgesichtspunkten — angesichts der seit Monaten von Corsica Ferries angekündigten Bewerbung sowie angesichts der Möglichkeit der Bewerbung anderer europäischer Betreiber eine bestmögliche Ausgangslage sichern konnten.

(218) Der Beitritt der CMN zu diesem Konsortium ist also das Ergebnis einer gezielten Entscheidung dieses Unternehmens, die der Einschätzung der eigenen Interessenlage entspringt, und nicht etwa das Ergebnis eines Zwangs, der sich aus der Form der Ausschreibung ergibt.

(219) Die französischen Behörden stellen klar, dass — entgegen den Ausführungen von Stef-TFE — die beiden Unternehmen SNCM und CMN weder unabhängig sind noch in direkter Konkurrenz zueinander stehen. Eine derartige Situation stünde im Widerspruch zum Grundprinzip des Vertrags über den öffentlichen Seeverkehrsdienst, dessen Mitunterzeichner beide Unternehmen sind.

(220) Die französischen Behörden führen aus, dass es sich nicht um eine einfache „Abstimmung der Fahrzeiten“ handele, sondern um einen gemeinsamen Fahrplan, der beide Unternehmen gemeinsam während des gesamten Jahres in Richtung Ajaccio und Bastia sowie während bestimmter Zeiträume in Richtung kleinerer Häfen binde. So werde beispielsweise der „Grundverkehrsdienst“ nach Bastia täglich abwechselnd von einem der beiden Unternehmen übernommen.

(221) Genausowenig handelt es sich um eine einfache „Koordination des allgemeinen Preisrahmens“, sondern um eine gemeinsame

▼B

Preisgestaltung. Im Partnerschaftsvertrag sind die Verfahren festgeschrieben, nach denen diese preisliche Identität hergestellt wird, und es wird die den Unternehmen verbleibende Freiheit exakt umrissen. Diese Vereinbarung funktioniert genau in diesem Geist, was auch in den Preisentscheidungen für das Jahr 2002 zum Ausdruck kommt; nach Abschluss der Preisfestlegungen ist Folgendes anzumerken:

— die SNCM schließt sich bei der Festlegung der Höhe der Frachtbeförderungstarife innerhalb der durch den Vertrag über den öffentlichen Seeverkehrsdienst vorgegebenen Grenzen dem Vorschlag der CMN an;

— die CMN schließt sich bei der Festlegung der Höhe der Personenbeförderungstarife innerhalb der durch den Vertrag über den öffentlichen Seeverkehrsdienst vorgegebenen Grenzen dem Vorschlag der SNCM an.

(222) Im Anschluss an dieses Verfahren wurde ein gemeinsames Preisgefüge für beide Unternehmen erarbeitet. Die Sondertarife, durch die die Passagiere auf den Basistarif Preisnachlässe von 20 bis 50 % erhalten, werden ebenfalls von beiden Unternehmen gemeinsam verwaltet. In diesem Zusammenhang nutzt die CMN „Paket"-Produkte der SNCM sowie deren Buchungs-Informatiksystem. Außerdem nutzt die CMN in den korsischen Häfen sowie in Marseille für die Verwaltung der Passagiere das Personenabfertigungs-Kontrollsystem der SNCM.

(223) Hinsichtlich der Zusammenlegung der Betriebsmittel betonen die französischen Behörden, dass die beiden Unternehmen im Bereich der Beziehungen zu den Lieferanten häufig gemeinsam agieren. So seien die Erweiterungs- und Modernisierungsmaßnahmen an zwei Schiffen, der Paglia Orba der SNCM und der Kalliste der CMN, im Jahr 2002 auf der gleichen Werft durchgeführt worden, was für beide Unternehmen erhebliche Einsparungen ermöglichte. Diese Schiffe waren nach einem gemeinsamen Bauplan konstruiert worden, doch musste der eigentliche Bau aus Zeit- und Auslastungsgründen zwei verschiedenen Werften übertragen werden.

(224) Wie von Stef-TFE bereits festgestellt, stieg der Anteil des Passagierverkehrs am Gesamtvolumen der CMN im Jahr 2002 deutlich an. Ohne die Qualität der Leistungen und Arbeiten der CMN in Zweifel ziehen zu wollen, sind die französischen Behörden der Ansicht, dass die Ursachen für diesen Anstieg rein technischer Art sind: Sie sind die Folge des neuen Vertrags über den öffentlichen Seeverkehrsdienst und sind nicht als Eroberung neuer Marktanteile zu sehen, welche die CMN sich gegenüber anderen Betreibern sichern konnte. Der verstärkte Rückgriff auf Fracht-/Personenschiffe, die 500 Passagieren Platz bieten, sowie der geringere Rückgriff auf Autofähren, beides Umstände, die aus den gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen herrühren, führten zu einer Umverteilung des Platzangebots, durch das die CMN begünstigt wird. Diese Daten flossen natürlich auch in die gemeinsame Antwort der beiden Unternehmen auf die Ausschreibung ein.

(225) Die französischen Behörden sind auch weiterhin der Ansicht, dass die Beteiligung der SNCM am Kapital der CMN nicht — wie es die Stef-TFE vorgibt — als rein finanzieller Aktivposten zu betrachten ist. Ergänzend verweisen sie auf folgende Fakten:

— Die SNCM war aufgrund ihres Barmittelbestands im Jahr 2002 in keiner Weise in der Lage, einen Beitrag zur Deckung des Finanzbedarfs der CMN zu leisten ([68]);

([68]) Hierzu übermittelten die französischen Behörden der Kommission eine Kopie des Schreibens des Vorsitzenden der SNCM an den Vorsitzenden der CMN vom 23. Mai 2002.

▼B

— die SNCM beteiligte sich bereits im Jahr 1999 an der Finanzierung des punktuellen Finanzbedarfs der CMN und deckte damals neben Stef-TFE 66 % des Bedarfs;

— die SNCM wurde von der CMN nicht für die Rückdeckung der Bürgschaft für die Ausschreibung herangezogen;

— die SNCM stellte sich dem Vorhaben, das Kapital der CMN in Höhe von 5 % den Beschäftigten zugänglich zu machen, nicht in den Weg. Während der außerordentlichen Hauptversammlung am 27. Juni 2000 stellte sich die SNCM als Wechselbürge für die Genehmigung eines gemeinsamen Mitarbeiterbeteiligungsfonds zur Verfügung, der die Anteile für die Mitarbeiter als neuer Aktionär der CMN entgegennehmen sollte (während sich die SNCM andererseits aufgrund des von ihr gehaltenen prozentualen Stimmrechtsanteils diesem Vorhaben auch hätte verweigern können). In einer Mitteilung an den Verwaltungsrat schlug die Leitung der CMN anschließend vor, 2,25 % der von ihr an der SNCM gehaltenen Anteile zugunsten der Mitarbeiter der CMN abzutreten. Die französischen Behörden erklären, dass sie sich zur Aufschiebung dieses Vorhabens entschlossen, nachdem sie davon Kenntnis erhalten hatten, dass die Stef-TFE in dieser Frage bei der Kommission im Rahmen des förmlichen Untersuchungsverfahrens zu intervenieren beabsichtigte.

(226) Abschließend bringen die französischen Behörden ihre Ansicht zum Ausdruck, dass die von der Stef-TFE abgegebene Beschreibung der Beziehungen zwischen der SNCM und der CMN im Rahmen der Erfüllung des Vertrags über den öffentlichen Seeverkehrsdienst nicht den Tatsachen entspreche.

4.2.1.2. Vorschlag über die Abtretung der Anteile der SNCM an der CMN

(227) Die französischen Behörden unterstreichen, dass die wirtschaftliche Logik deutlich gegen eine Trennung der beiden Unternehmen spreche. Diese beiden Unternehmen übten die gleiche Geschäftstätigkeit aus, und zwar mit den gleichen Betriebsmitteln und im Rahmen ein und desselben Vertrags über den öffentlichen Seeverkehrsdienst. Zudem lasse sich der potenzielle Gewinn durch intensivere Zusammenarbeit der beiden Unternehmen auf […] bis […] Mio. EUR jährlich beziffern.

(228) Die Frage der Beziehungen zwischen SNCM und CMN ist darüber hinaus auch unter strategischen Gesichtspunkten zu betrachten. Die Kommission warf bereits die Frage nach der Lage der SNCM ab Ende 2006 auf, wenn der gegenwärtige Vertrag über den öffentlichen Seeverkehrsdienst ausläuft. Die Lage der SNCM hängt dabei teilweise vom Umfang des öffentlichen Seeverkehrsdienstes auf der Strecke Korsika-Marseille ab, mit dem die SNCM danach beauftragt werden könnte.

(229) Die französischen Behörden vertreten die Auffassung, dass die Fortführung einer engen Partnerschaft zwischen SNCM und CMN den Unternehmen gemeinsam optimale Erfolgschancen im Wettbewerb um die Vergabe weiterer gemeinwirtschaftlicher Aufträge ab dem Jahr 2007 eröffne. Eine derartige Partnerschaft stelle einen wichtigen Faktor für die Rentabilität der SNCM dar, weshalb deren Fortführung zentrale Bedeutung zukomme.

▼B

(230) Der besondere Charakter ([69]) und der Umfang der Flotte der beiden Unternehmen sind zwei wichtige Trumpfkarten, mit deren Hilfe hochwertige Dienstleistungen auf den Strecken zu sämtlichen Häfen Korsikas angeboten werden können. Durch die drei Schiffe der CMN ist das Konsortium aus SNCM und CMN in der Lage, die kritische Angebotsschwelle zu überwinden, die nach Auffassung der französischen Behörden für den Wettbewerb von morgen entscheidende Bedeutung gewinnt.

(231) Umgekehrt wären diese drei Schiffe für einen Wettbewerber ein zusätzlicher Faktor, mit dessen Hilfe er auf sämtlichen Strecken zwischen Korsika und dem Festland oder einem Teil dieser Strecken als ernst zu nehmender Wettbewerber auftreten könnte. Somit würde die Einleitung von Maßnahmen, durch die „die wirtschaftliche und finanzielle Unabhängigkeit der Akteure vollendet“ und „ein gesunder und angemessener Wettbewerb“ geschaffen werden soll ([70]), zweifellos die Rahmenbedingungen für einen Bruch der Partnerschaft der beiden Unternehmen schaffen und damit die Chancen der SNCM, wirksam in den Wettbewerb um eine neue Ausschreibung für die Fährverbindungen nach Korsika einzugreifen, erheblich schmälern.

(232) Nach Prüfung der Bücher der Gruppe Stef-TFE (in der die CMN aufgrund des Anteils von 49 %, den Stef-TFE an der CMP hält, nur durch die Equity-Methode konsolidiert in Erscheinung tritt) kann die Hypothese einer […] nicht ausgeschlossen werden.

(233) Die SNCM ist in die Lage geraten, bei der Neuzusammensetzung des Kapitals der CMN die Hauptfinanzierungslast zu tragen. Durch die ursprünglich vorgesehene Konstruktion sollte eine wirtschaftlich leistungsfähige Kombination aus SNCM und CMN gebildet werden. Durch ihre Mehrheitsbeteiligung am Kapital entschied sich die SNCM jedoch dafür, sich als untrennbarer Partner der CMN zu etablieren. Aus Gründen der Offenlegung, die sich aus dem politischen Kontext dieser Zeit ergaben, wurde die Mehrheitsbeteiligung der SNCM jedoch auf zwei knappe Minderheitsbeteiligungen (zweimal 45 %) auf den beiden Ebenen der letztlich beibehaltenen Struktur aufgeteilt.

(234) Hierzu hat die SNCM nicht nur Kapital der CMP und der Compagnie Méridionale Financière (CMF) gezeichnet, die zur Erlangung der vollständigen Kontrolle über die CMN gegründet worden waren, sondern bürgte gleichzeitig für 100 % des Bankdarlehens, das die CMF zur Finanzierung des Kaufs aufnehmen musste.

(235) Das Fehlen einer wirksamen Kontrolle der SNCM über die CMN (über die Sperrminorität auf den beiden Ebenen der Struktur hinaus) wurde durch dauerhafte Verpflichtungen der Aktionäre ausgeglichen, die sich insbesondere auf den Abschluss von Partnerschaftsverträgen erstreckten, mit denen die Unternehmen aneinander gebunden werden sollen ([71]).

(236) Die SNCM nahm seit jeher regen Anteil an der Entwicklung der CMN und engagierte sich hierin, auch beim Ausbau der Personenbeförderungskapazität auf den Fracht/Personenschiffen der CMN, die zulasten des Marktanteils der SNCM alleine ging, sich aber positiv auf die Qualität des gemeinsamen Leistungsangebots beider Unternehmen auswirkte.

(237) Die günstige Lage, in der sich die CMN heute sowohl im Personen- als auch im Frachtverkehr befindet, ist also in erheblichem Maße unter Einsatz finanzieller, strategischer, rechtlicher (durch Bildung des Konsortiums) und funktionaler (Bereitstellung eines Vertriebsnetzes) Mittel der SNCM

([69]) Vor allem die Fracht/Personenschiffe für 500 Passagiere und 2 300 laufende Meter Frachtvolumen.

([70]) Die Zitate in Klammern sind dem Schreiben von Stef-TFE vom 7. Januar 2003 entnommen.

([71]) Die französischen Behörden legen ihrem Schreiben vom 13. Februar 2003 eine Kopie des letzteren Vertrags bei.

▼B

entstanden. Umgekehrt kontrolliert die Stef-TFE nach anfänglicher minimaler und wenig riskanter Kapitalbeteiligung heute das Management eines in seinem Geschäftsbereich bestens etablierten Unternehmens.

(238) Die französischen Behörden haben betont, dass die Mitarbeiter der SNCM diesen Problembereich genau kennen und sich auch dessen Tragweite bewusst sind. Diese deckungsgleichen Ansichten zu einer Frage, die für die SNCM von strategischer Bedeutung ist, tragen mit zu dem hervorragenden sozialen Dialog innerhalb des Unternehmens bei und stützen damit auch dessen Bestand.

(239) Die Prüfung dieser Frage unter finanziellen Aspekten darf sich nicht allein auf die Zufuhr von Barmitteln beschränken, die durch die Abtretung fließen würden, sondern muss auch die Erträge berücksichtigen, die die SNCM durch ihre Beteiligung an der CMN erwirtschaften kann.

(240) Die CMN ist ein Unternehmen mit in sich geschlossener und regelmäßiger Geschäftstätigkeit. Sie profitiert von den Ausgleichszahlungen für die Übernahme gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen, die eine gute Rentabilität der investierten Kapitalmittel ermöglichen. Die Beteiligung der SNCM an der CMN dürfte sich positiv auf die Jahresabschlüsse auswirken. Angesichts der deutlichen Verbesserung der finanziellen Lage der CMN könnte die SNCM von der CMN ab 2003 Dividenden erhalten. Diese könnten sich ab dem Geschäftsjahr 2004 rasch zu einem wichtigen Faktor entwickeln und ein Volumen von […] Mio. EUR überschreiten, selbst wenn man eine niedrige Ausschüttungsquote von 30 % zugrunde legt.

(241) Ergänzend ist zu beachten, dass durch einen Bruch der Partnerschaft die SNCM ihre Rolle als Generalvertreter der CMN (7,5 % Vergütung und durchschnittlicher Barmittelkredit von 2 Mio. EUR) verlieren würde.

(242) Abschließend verteidigt Frankreich den Standpunkt, dass den Beteiligungen der SNCM an der CMN außerordentliche strategische Bedeutung zukommt. Würden diese abgetreten, wäre dies nach Ansicht Frankreichs nicht nur wirtschaftlich widersinnig, sondern zugleich ein schwer wiegender strategischer Fehler.

4.2.2. *Antwort Frankreichs auf die Art der Verbindungen zwischen CMN und SNCM*

4.2.2.1. Existenz eines Aktionärsvertrags

(243) Anhand der von Stef-TFE vorgelegten Informationen bestand bei den Dienststellen der Kommission der Verdacht, dass ein Vertrag der Aktionäre zwischen Stef-TFE und SNCM über die Kontrolle der CMN existiert. Aus diesem Grund hat die Kommission mit Schreiben vom 16. Januar 2003 bei den französischen Behörden angefragt, ob zum einen ein Aktionärsvertrag über die Anteile der CMP als Holding mit Kontrolle über die CMN existiere und ob, falls dies der Fall sei, dieser Aktionärsvertrag der Kommission vorgelegt werden könne. Im Fax vom 25. Februar 2003 bestätigten die französischen Behörden die Existenz eines derartigen Dokuments und übermittelten unter Hinweis auf die Vertraulichkeit dieses Dokuments der Kommission eine Kopie dieses Pakts. Dieser am 7. März 1992 zwischen dem Vorsitzenden der SNCM und dem Vorsitzenden der Compagnie de Navigation d'Orbigny (CNO) im Rahmen der Einführung der Aktionärsstruktur im Jahr 1992 geschlossene Pakt besagt implizit, dass gegenseitige Verpflichtungen zwischen der SNCM und der CMN und eine wirtschaftliche Zusammenarbeit beider Unternehmensgruppen bestehen.

(244) Um eine komplexe Konstruktion zu festigen, deren Modalitäten nicht die realen Gegebenheiten der strategischen Entscheidungen widerspiegeln, ist von den Partnern grundsätzlich vereinbart

▼B

worden, dass „die Beteiligungen … in einem Geiste der Zusammenarbeit gestaltet [worden seien].“ […] ([72]).

(245) Die französischen Behörden erläutern ergänzend, dass die CNO, die heute als Société de Travaux Industriels et Maritimes d'Orbigny (STIM d'Orbigny) firmiert, keinerlei Möglichkeit zum Erwerb der Anteile der SNCM an der CMN ohne Zustimmung letzterer Partei habe […].

(246) Zum Vorschlag des Vorsitzenden von Stef-TFE, von der SNCM die Anteile zu erwerben, die diese an der CMN hält, führten die französischen Behörden aus, dass der Vorsitzende von Stef-TFE versucht habe, die derzeitige besondere Situation der SNCM auszunutzen, um die Abtretung der Anteile der SNCM an der CMN zu erreichen, was im Aktionärsvertrag allerdings keinesfalls vorgesehen sei.

4.2.2.2. Struktur der Beteiligung der SNCM an der CMN

(247) Die französischen Behörden verweisen darauf, dass die SNCM ihre Anteile an der CMN über die CGTH, eine zu 100 % in ihrem Besitz befindliche Holding, halte. Die CGTH hält 45 % an der CMP, die mit 55 % Hauptaktionär der CMN ist.

4.2.2.3. Kontrolle der CMN

(248) Die französischen Behörden bestätigten, dass die Stef-TFE ([73]) durch eine konzertierte Aktion mit den Gründerfamilien ([74]) die eigentliche Kontrolle über die CMP und damit auch über die CMN ausübt. Gleichzeitig betonten die Behörden allerdings, dass die SNCM im Besitz einer Sperrminorität auf den beiden Ebenen der Aktionärsstruktur sei und über Rechte aus dem Aktionärsvertrag verfüge, dass sie aber in das Management der CMN, das personell von der Stef-TFE eingesetzt wurde, nicht eingreife.

(249) Die französischen Behörden gaben die genaue Besetzung des derzeitigen Vorstands der CMN an, wobei sich diese Besetzung seit der Kapitalumbildung der CMN im Jahr 1992 auf eine Zwei-Drittel-/Ein-Drittel-Verteilung der Vorstandsmitglieder stützt. Diesem Vorstand gehören fünf Vorstandsmitglieder aus den Reihen der Stef-TFE, ein Vertreter der Familie Rastit, der Vorsitzende der CGMF, der Vorsitzende der SNCM sowie ein ehemaliger Mitarbeiter der SNCM an. Der Vorsitz des Vorstands wird von einem der Vorstandsmitglieder aus den Reihen von Stef-TFE wahrgenommen.

4.2.2.4. Kapitalöffnung der CMN

(250) In ihrer Antwort vom 25. Februar 2003 haben die französischen Behörden ausgeführt, dass zum einen die SNCM freiwillig an der Öffnung des Kapitals der CMN für ihre Mitarbeiter mitgewirkt habe, dass man zum anderen aber eine Verschiebung der Umsetzung der Vorschläge wünsche, nachdem man Kenntnis von den Schritten der Stef-TFE im Rahmen des eingeleiteten Untersuchungsverfahrens erhalten habe (wobei diese Untersuchung auf die Verletzung der Grundprinzipien des Aktionärsvertrags vom 7. März 1992 zurückging).

(251) Hierzu erklärten die französischen Behörden, dass die Valorisierung der CMN sich im Rahmen der Öffnung des Kapitalbesitzes der CMN für ihre Mitarbeiter in der Phase der Prüfung durch de SNCM befunden habe.

(252) Die französischen Behörden wiesen die Kommission darauf hin, dass der Vorsitzende von Stef-TFE in seinem Vorschlag an die Kommission den von der SNCM gehaltenen Anteil geschätzt

([72]) […]
([73]) Hält 49 % des Kapitals der CMP.
([74]) Halten 6 % des Kapitals der CMP.

▼B

habe, während bei der Vorstandssitzung der CMP vom 3. Februar 2003 der Vorsitzende der CMP — der zugleich Vorsitzender der CMN ist — die Vorstandsmitglieder über seine Absicht unterrichtete, 5 % der Aktien der CMN zu einem Preis, nach dem die CMN auf einen Wert von 24 Mio. EUR veranschlagt wird, an einen gemeinsamen, den Mitarbeitern vorbehaltenen Anlagefonds abzutreten.

4.3. **Anmerkungen Frankreichs zur Stellungnahme der Region Provence-Alpes-Côte d'Azur**

(253) Insgesamt stimmt der französische Staat dem Inhalt des Schreibens des Vorsitzenden der Vertretung der Region Provence-Alpes-Côte d'Azur vom 9. Januar 2003 zu, er gibt jedoch ergänzend in seinem Schreiben vom 13. Februar 2003 die beiden folgenden Anmerkungen ab:

— Entgegen den Ausführungen in Punkt 2 dieses Schreibens ([75]) kann das Angebot zwischen dem französischen Festland und Korsika nicht als „im Verhältnis zur Nachfrage überdimensioniert“ bezeichnet werden.

— Die Preispolitik der SNCM entspricht der Verpflichtung, die die SNCM dahin gehend einging, dass sie nicht als Auslöser eines Preiskriegs auftritt und nicht die Rolle eines „price leader“ übernimmt.

5. **BEWERTUNG DER BEIHILFE**

5.1. **Art der Maßnahme und Charakter eines Teils der vorgeschlagenen Finanzbeihilfen als Ausgleichsleistung für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen**

(254) Die Kapitalzufuhr in Höhe von 76 Mio. EUR für die SNCM stellt eine staatliche Beihilfe im Sinne von Artikel 87 des EG-Vertrags dar. Eine Kapitalerhöhung eines Unternehmens, das sich in einer derart schwierigen finanziellen Lage befindet und trotz alledem nur begrenzte Rentabilitätsperspektiven bietet, kann nicht mit den Maßnahmen eines privaten Investors gleichgesetzt werden, der nach marktwirtschaftlichen Gesichtspunkten agiert. Im Übrigen stellt die Kommission fest, dass die Kapitalerhöhung von der SNCF, dem zweiten Aktionär der SNCM, nicht mit unterzeichnet wurde.

(255) Der Kabotagemarkt ist seit dem 1. Januar 1999 innerhalb der Gemeinschaft vollständig freigegeben. Zudem konkurrieren auf den Seeverbindungen zwischen der Gemeinschaft und Nordafrika Betreiber aus der Gemeinschaft miteinander. Durch die Umstrukturierungshilfe zugunsten der SNCM kann es somit zu einer Wettbewerbsverzerrung kommen, von der der Handel der Mitgliedstaaten untereinander betroffen wäre.

(256) Zunächst sei darauf verwiesen, dass die SNCM zwischen 1991 und 2001 erhebliche Defizite auf sämtlichen Strecken nach Korsika erwirtschaftete, die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen unterliegen. Die Kommission ist der Ansicht, dass ein etwaiges Defizit auf der Strecke Marseille-Korsika im Jahre 2002 nicht berücksichtigt werden kann, da seit 1. Januar 2002 die Preise für den Betrieb der Strecke von Marseille nach Korsika sowie die Höhe der Ausgleichszahlungen zwischen den Behörden und der SNCM — anders als nach den Bestimmungen der Verträge von 1991 und 1996 — vertraglich festgelegt wurden.

([75]) In seinem Schreiben vom 9. Januar 2003 hatte der Rat der Region Provence-Alpes-Côte d'Azur die Marktanalyse zitiert, die der Kommission im Rahmen der Anmeldung übermittelt worden war und die ihm offensichtlich als Kopie vorlag, als er folgende Feststellung zitierte: „Das Angebot [auf der Strecke zwischen Korsika und dem französischen Festland] ist im Verhältnis zur Nachfrage überdimensioniert. Der Auslastungsgrad der Schiffe variiert durchschnittlich zwischen 20 % im Winter und 50 % im Sommer.“

▼B

— Für die Jahre 1991 bis 1999 beschließt die Kommission in ihrem Konzept, die kumulierten Betriebsergebnisse vor Steuern für den Zeitraum 1991-1999 für die Strecke nach Korsika nach Abzug der Gewinne aus der Veräußerung der Schiffe so zu berücksichtigen, wie diese im Bericht des von der Kommission beauftragten Sachverständigen ([76]) ermittelt wurden. Diese Zahl beläuft sich auf −217,0 Mio. FRF, d. h. auf −33,08 Mio. EUR ([77]).

— Für die Jahre 2000 und 2001, die beiden letzten Jahre, in denen der Vertrag von 1996 zur Anwendung kam, konnten im Sachverständigenbericht — da damals keine entsprechenden Daten vorlagen — keine Betriebsbuchführungsergebnisse für die Strecke nach Korsika berechnet werden. Die Kommission verfolgte dennoch das gleiche Konzept wie der erwähnte Sachverständigenbericht und rechnete anhand der vorgelegten Betriebsbuchführungsergebnisse die Ergebnisse vor Steuern nach, wobei die Umstrukturierungsrückstellungen abgezogen wurden, die bereits in den Umstrukturierungskosten in der mitgeteilten Form berücksichtigt sind. Darüber hinaus konnte die Kommission anhand der Jahresbetriebsergebnisse des Unternehmens feststellen, dass während dieser beiden Jahre keine Veräußerung von Schiffen erfolgte.

(257) Nach dem gleichen Konzept und unter den gleichen Annahmen wie in der Entscheidung 2002/149/EG ergibt sich für die Kommission somit die nachstehende Tabelle 11.

TABELLE 11

Erfolgskonten für den Zeitraum 1991-2001

(in Millionen)

Verbindungen nach Korsika	2001		2000		1991-1999 ([78])		Summe 1991-2001	
	FRF	EUR	FRF	EUR	FRF	EUR	FRF	EUR
Ergebnis vor Steuern	−302,575	−46,127	−40,256	−6,137	−399,080	−60,839	−741,911	−113,104
Mittel für Rückstellungen/ Wertminderung Liamone	96,895	14,771	0,000	0,000	0,000	0,000	96,895	14,771
Mittel für Rückstellungen/ Sozialplan	112,110	17,091	0,000	0,000	0,000	0,000	112,110	17,091
Korrektur Wertzuwachs der Schiffe	0,000	0,000	0,000	0,000	182,100	27,761	182,100	27,761
Ergebnis vor Steuern und ohne Wertzuwachs sowie ohne Umstrukturierung	−93,571	−14,265	−40,256	−6,137	−216,980	−33,078	−350,807	−53,480

(258) Insgesamt beläuft sich die kumulierte Summe der korrigierten Wertzuwächse der in diesem Zeitraum veräußerten Schiffe sowie

([76]) Dieser Bericht wurde von der Kanzlei BDO im Juli 2001 auf Antrag der Kommisssion bei der Erstellung der Entscheidung 2002/149/EG erstellt. Die Tabelle unter Punkt 104 dieser Entscheidung wurde aus diesem Bericht entnommen.

([77]) Siehe Entscheidung 2002/149/EG.

([78]) Daten aus der Entscheidung 2002/149/EG.

▼B

der Umstrukturierungskosten für den gesamten Zeitraum 1991-2001 (Verträge von 1991 und 1996) auf 53,48 Mio. EUR.

(259) Unabhängig von der Notwendigkeit, die Mittelzufuhr als Umstrukturierungshilfe zu analysieren, ist dieser Teil der Finanzbeihilfe als Ausgleichszahlung für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen gemäß Artikel 86 Absatz 2 des EG-Vertrags zu rechtfertigen und steht somit in dieser Hinsicht in Einklang mit den Bestimmungen des Gemeinsamen Marktes.

(260) Die französischen Behörden meldeten ein Vorhaben zur Mittelzufuhr über einen höheren Betrag (76 Mio. EUR) als Umstrukturierungsbeihilfe, und in diesem Sinne wurde das Verfahren nach Artikel 88 Abschnitt 2 des EG-Vertrags eingeleitet. Daher ist das gesamte Volumen der Finanzbeihilfe in dieser Hinsicht einer Prüfung zu unterziehen.

5.2. **Rechtliche Grundlagen der Beurteilung**

(261) Nach Artikel 87 Absatz 1 des EG-Vertrags „sind staatliche oder aus staatlichen Mitteln gewährte Beihilfen gleich welcher Art, die durch die Begünstigung bestimmter Unternehmen oder Produktionszweige den Wettbewerb verfälschen oder zu verfälschen drohen, mit dem Gemeinsamen Markt unvereinbar, soweit sie den Handel zwischen Mitgliedstaaten beeinträchtigen.“ Allerdings sind bestimmte Beihilfen nach Artikel 87 Absätze 2 und 3 des EG-Vertrags mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar bzw. können als mit diesem vereinbar angesehen werden.

(262) Die gemeinschaftlichen Leitlinien für staatliche Beihilfen für den Seeverkehr ([79]), die eine Interpretation von Artikel 87 des EG-Vertrags hinsichtlich des Seeverkehrs enthalten, verweisen bei der Bewertung staatlicher Beihilfen für die Umstrukturierung von Schifffahrtsunternehmen auf die Leitlinien. Nach Punkt 19 dieser Leitlinien bildet Artikel 87 Abschnitt 3 Buchstabe c) die einzige Rechtsgrundlage für die Vereinbarkeit von Rettungs- oder Umstrukturierungsbeihilfen an Unternehmen in Schwierigkeiten. Danach kann die Kommission „Beihilfen zur Förderung der Entwicklung gewisser Wirtschaftszweige, soweit sie die Handelsbedingungen nicht in einer Weise verändern, die dem gemeinsamen Interesse zuwiderläuft,“ genehmigen. Eine derartige Vereinbarkeit stützt sich auf fünf Hauptkriterien, und zwar die Untersuchung auf Vorhandensein von Umstrukturierungsbeihilfen, die Wiederherstellung der langfristigen Rentabilität durch Einführung eines Umstrukturierungsplans, vorbeugende Maßnahmen gegen Wettbewerbsverzerrungen, die Proportionalität der Beihilfen sowie die Umsetzung des Umstrukturierungsplans.

5.3. **Untersuchung der Ursachen der finanziellen Schwierigkeiten der SNCM**

(263) Im Umstrukturierungsplan müssen normalerweise die Umstände beschrieben werden, aufgrund deren das Unternehmen in Schwierigkeiten geriet; auf diese Weise ist eine Prüfung möglich, ob die vorgeschlagenen Maßnahmen angemessen sind. Die Kommission möchte in diesem Abschnitt die Ursachen für die finanziellen Schwierigkeiten der SNCM ermitteln.

(264) Eine der Schwierigkeiten bei diesem Vorhaben rührt daher, dass die Buchführung der SNCM nicht nach Streckenverbindung, sondern nach Schiff gegliedert war.

5.3.1. *Höhe der Beihilfen bei unter französischer bzw. italienischer Flagge fahrenden Schifffahrtsgesellschaften*

(265) Nach der Kabotageverordnung ist seit 1999 die freie Wahl der Flaggen innerhalb der Flaggen der Gemeinschaft möglich; dabei steht die SNCM, die unter französischer Flagge fährt, einer Konkurrenz von Schiffen unter italienischer Flagge gegenüber.

([79]) ABl. C 205 vom 5.7.1997, S. 5.

▼B

So hat sich insbesondere das französische Unternehmen Corsica Ferries im Jahr 1999 aus praktischen Managementgesichtspunkten ([80]) dafür entschieden, seine gesamte Flotte unter italienischer Flagge fahren zu lassen, da zwei Drittel ihres Verkehrsaufkommens mit Italien abgewickelt werden.

(266) Zur Klärung der Frage, ob die SNCM mit einem geringeren Beihilfeniveau als ihre Konkurrenten, die unter italienischer Flagge fahren, auskommen muss, möchte die Kommission folgende Punkte zu den verschiedenen Beihilfesystemen betonen:

— Bei den Sozialabgaben können die unter französischer Flagge fahrenden Reeder in Frankreich ([81]) stärkere Senkungen der Sozialabgaben in Anspruch nehmen als ihre Kollegen in Italien, wobei das italienische System sich übrigens ausschließlich auf Kabotageunternehmen beschränkt ([82]).

— Im Bereich der Unternehmensbesteuerung existiert in Frankreich — im Gegensatz zu Italien — seit dem Jahr 2003 ein Pauschalbesteuerungssystem, das Schifffahrtsunternehmen begünstigt ([83]).

(267) Vergleiche der Belastungen durch Steuern und Sozialabgaben sind zwischen den verschiedenen Beispielfällen zwar nur schwer möglich, doch widerspricht die Kommission dem vom Vertreter des Rats des Départements Bouches-du-Rhône ([84]) vorgebrachten Argument, wonach die Registrierung von Corsica Ferries unter italienischer Flagge diesem Unternehmen ein höheres Beihilfeniveau ermögliche. Sämtliche Beihilfesysteme für unter italienischer Flagge fahrende Reeder sind nach Einschätzung der Kommission vereinbar mit dem Gemeinsamen Markt. Keine der entsprechenden Entscheidungen wurde vor dem Gerichtshof der Europäischen Gemeinschaften angefochten. Ergänzend betont die Kommission, dass sie seit jeher die Ausnahmebestimmungen im Bereich von Steuern und Sozialabgaben kontrolliere, welche die Reeder in der Gemeinschaft in Anspruch nehmen können, und dabei das Ziel verfolge, diese Systeme durch Anwendung der Leitlinien der Gemeinschaft für staatliche Beihilfen für den Seeverkehr aneinander anzugleichen.

(268) Zusammenfassend kann sich die Kommission dem Argument, wonach der Hauptwettbewerber der SNCM durch die Tätigkeit unter einer anderen Gemeinschaftsflagge höhere Beihilfen erhalte, nicht anschließen.

5.3.2. *Die Politik der Beschaffung von Schiffen*

(269) Zur Frage der möglichen Auswirkungen der Erneuerung einer offensichtlich großen Zahl von Schiffen über einen relativ kurzen Zeitraum auf die Ergebnisse des Unternehmens verweist

([80]) Nach Angaben von Corsica Ferries bietet die italienische Flagge bei der Einstellung von Seeleuten aus anderen Mitgliedstaaten flexiblere Möglichkeiten als die französische Flagge.

([81]) Entscheidung der Kommission vom 30. April 2001, Fall N 88/2001, Frankreich — Remboursement aux entreprises maritimes des cotisations d'allocations familiales et Assedic (Erstattung von Beiträgen der Seeverkehrsunternehmen für Kindergeldkassen und Assedic-Kassen).

([82]) Entscheidung der Kommission vom 18. August 1999, Fall N 396/99, Italien — Régime d'allègement de charges sociales dans le secteur du cabotage maritime, pour la période 1999-2001 avec un taux de 43 % (System zur Ermäßigung der Sozialbeiträge im Bereich der Seeverkehrskabotage für den Zeitraum 1999-2001 bei einem Satz von 43 %). Dieses System wurde zweimal für das Jahr 2002 und das Jahr 2003 verlängert und dabei eine Ermäßigung von 80 % bzw. 25 % angesetzt (Entscheidung der Kommission vom 6. September 2002, Fall N 519/2002, und Entscheidung der Kommission vom 11. März 2003, Fall N 19/2003).

([83]) Entscheidung der Kommission vom 14. Mai 2003, Fall N 732/2002, Frankreich — Régime d'imposition forfaitaire sur la base du tonnage en faveur des compagnies de transport maritime (Tonnageabhängiges Pauschalbesteuerungssystem zugunsten von Seeverkehrsunternehmen).

([84]) Siehe Punkt 180.

▼B

die Kommission darauf, dass die SNCM seit 1996 mehrere Schiffe erworben hat ([85]):

— das Hochgeschwindigkeitsschiff Aliso und die Napoléon Bonaparte (ausgeliefert 1996);

— das Hochgeschwindigkeitsschiff Liamone (ausgeliefert 2000);

— die Danielle Casanova (ausgeliefert 2002);

— die Pascal Paoli (ausgeliefert 2003).

(270) Ziel der Kommission war, die Erläuterungen der französischen Behörden zur Beschaffungspolitik der SNCM vor dem Hintergrund, dass rationelle Beschaffungsentscheidungen des Unternehmens gewährleistet werden müssen, zu vervollständigen. Daher wollte die Kommission untersuchen, wie sich die Schiffe als Anlagevermögen in den konsolidierten Bilanzen des Unternehmens niederschlagen, in denen auch die geleasten Schiffe berücksichtigt sind; hierzu wurden die laufenden Anlagevermögen mit berücksichtigt, durch die zu einem überwiegenden Teil auch die bestellten und noch nicht gelieferten Schiffe abgedeckt sind.

TABELLE 12

Entwicklungen des Nettoanlagevermögens in Form von Schiffen

(in Mio. EUR)

Jahr	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Nettoanlagevermögen in Schiffen (einschließlich Leasing)	342,809	307,840	274,520	238,921	267,396	218,536	326,414
Laufendes Anlagevermögen	0,331	0,734	7,249	51,781	19,986	108,437	1,440
Insgesamt	343,140	308,575	281,769	290,702	287,382	326,973	327,854

(271) Ausgehend von der Tabelle 12 stellt die Kommission fest, dass die in letzter Zeit getätigten Anschaffungen von Schiffen keinen nennenswerten Anstieg des Anlagevermögens auf der konsolidierten Habenseite des Unternehmens zur Folge hatten. Dieses Anlagevermögen blieb in sämtlichen Fällen hinter dem Niveau des Jahres 1996 zurück. Die Kommission stellt also fest, dass die SNCM in den letzten Jahren bei der Erneuerung ihrer Flotte keine besonderen Überinvestitionen getätigt hat.

(272) Die Kommission weist darauf hin, dass die SNCM vier ihrer Schiffe ([86]) durch Leasing finanziert hat, um die Verschuldung in den Jahresabschlüssen zu senken, und dass drei im Eigentum des Unternehmens befindliche Schiffe bis jetzt nur hypothetisch zu Buche schlagen ([87]). Zu den übrigen Schiffen ([88]) bestätigte die SNCM, dass das Unternehmen bis jetzt noch keine Bank finden konnte, die die Hypothekarbürgschaft akzeptierte. Das Schuldenniveau des Unternehmens und die im Detail weiter oben bereits dargestellte Schwäche seiner Eigenfinanzierungsmöglichkeiten, die kaum eine Bedienung der bereits bestehenden Schulden ermöglicht, bedeuten für eine Bank, die als Privatgläubiger und zu Marktbedingungen agiert, kaum Anreize, der SNCM ein weiteres Kreditlimit einzuräumen. Das Risiko, dass die gewährten Darlehen bei Fälligkeit durch die SNCM nicht bedient werden können, wäre für einen derartigen Gläubiger angesichts der eingesetzten Finanzmittel beträchtlich. Im Falle

([85]) Im Eigentum oder durch Leasing.
([86]) Die Liamone, die Aliso, die Pascal Paoli und die Danielle Casanova.
([87]) Die Méditerranée, die Paglia Orba, die Napoléon Bonaparte und die Asco, die gegenwärtig zum Verkauf steht.
([88]) Die Île de Beauté, die Monte d'Oro, die Monte Cinto und die Corse.

▼B

ähnlicher Schwierigkeiten könnte die SNCM zum Abbau der Verschuldung nicht auf ein etwaiges Lease-back zurückgreifen. Die Erfahrungen der Kommission bei der Beschlagnahme von Schiffen oder Luftfahrzeugen zeigen, dass diese in der Praxis nur schwer durchsetzbar ist, wenn diese Vermögenswerte auf Strecken von nationalem oder regionalem Interesse eingesetzt werden.

(273) Hinsichtlich der Behauptung, dass die SNCM gezwungen sei, in Frankreich gebaute Schiffe zu erwerben, stellt die Kommission fest, dass die letzten neu gelieferten oder generalüberholten Schiffe von Werften außerhalb Frankreichs stammen.

5.3.3. *Chronisch negative Betriebsrechnung*

(274) Von der Kommission wurden zwei Bereiche der Betriebskosten überprüft, das Lohn- und Gehaltsvolumen und die Vorleistungen.

TABELLE 13

Entwicklung des Betriebsertrags und der operativen Gewinnmarge

Jahr	1997	1998	1999	2000	2001	2002	Durchschnitt
Betriebsertrag (in Mio. EUR)	−5,8	−3,9	−8,6	−9,3	−1,2	−6,4	−2,99
Operative Gewinnmarge aus dem Betriebsergebnis/ (Umsatz + Beihilfe für Kontinuität der Festlandsverbindungen)	−2,27 %	−1,49 %	−3,08 %	−3,21 %	−0,40 %	−2,25 %	−1,09 %

5.3.3.1. Volumen der Lohn- und Gehaltszahlungen

(275) Einleitend verweist die Kommission darauf, dass die Kosten für die Besatzungen von Passagierschiffen nach einer von ihr in Auftrag gegebenen Untersuchung ([89]) bei unter französischer Flagge fahrenden Schiffen höher liegen als bei Schiffen unter italienischer Flagge.

(276) Nach Angaben der französischen Behörden blieben die Personalaufwendungen zwischen 1998 und 2002 stabil und stiegen lediglich von 111,1 Mio. EUR auf 111,4 Mio. EUR. Die Behörden verweisen allerdings darauf, dass rund ein Drittel dieses Betrags auf Lohn- und Gehaltszahlungen für das Landpersonal entfallen. Dieser Anteil entspricht auch den entsprechenden Anteilen der Mitarbeiter (je nach Jahr zwischen 1999 und 2002 zwischen 764 und 824 Angehörige des Landpersonals und 1 519 bis 1 599 Angehörige des fahrenden Personals).

(277) Die Kommission hat ihrerseits in Tabelle 14 verschiedene Verhältniswerte im Zusammenhang mit der Entwicklung des Lohn- und Gehaltsvolumens der SNCM berechnet.

TABELLE 14

Entwicklung des Lohn- und Gehaltsvolumens

Jahr	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Betrag der Löhne und Gehälter (in Mio. EUR)	73,681	77,027	77,751	81,014	83,489	83,536
Anstieg gegenüber dem Vorjahr		4,54 %	0,94 %	4,20 %	3,06 %	0,06 %

([89]) Siehe Anhang 7 des Berichts der Kommission über die Umsetzung der Kabotageverordnung, KOM(2002) 203 endg., einsehbar im Internet unter: http://europa.eu.int/eur-lex/fr/com/rpt/2002/com2002_0203fr01.pdf.

▼B

Jahr	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Durchschnittliche Beschäftigtenzahl (VZÄ)	2 344	2 377	2 283	2 386	2 423	2 392
Lohn- und Gehaltssumme je Beschäftigten (in EUR)	31 434	32 405	34 057	33 954	34 457	34 923
Anstieg gegenüber dem Vorjahr		3,09 %	5,10 %	−0,30 %	1,48 %	1,35 %
Umsatz vor Steuern (in Mio. EUR)	175,4	180,9	195,0	204,9	204,1	205,8
Beihilfen für Kontinuität der Festlandsverbindungen (in Mio. EUR)	80,1	80,4	84,4	85,4	86,7	77,7
Einnahmen (Umsatz + Beihilfen) (in Mio. EUR)	255,5	261,3	279,4	290,3	290,8	283,5
Anteil der Lohn- und Gehaltsaufwendungen am Umsatz	28,84 %	29,48 %	27,83 %	27,91 %	28,71 %	29,47 %

(278) Es zeigt sich hieraus, dass das Lohn- und Gehaltsvolumen in den letzten Jahren unverändert geblieben ist. Der Anteil der Lohn- und Gehaltsaufwendungen am Umsatz mutet allerdings recht hoch an, was zweifellos darauf hindeutet, dass die anderen Schifffahrtsgesellschaften in größerem Umfang als die SNCM Nebentätigkeiten extern vergeben; hieraus lässt sich wiederum eine geschäftsführerische Entscheidung ablesen, die auch mit dem Hintergrund des Unternehmens als Träger gemeinwirtschaftlicher Aufgaben zusammenhängt und deren Prinzip die Kommission durchaus nicht für beanstandenswert hält.

5.3.3.2. Das Gewicht der Vorleistungen

(279) Die Senkung der Kosten in Relation zu den Vorleistungen ([90]) ist von entscheidender Bedeutung für das Gelingen des Umstrukturierungsplans. Die Kommission stellt fest, dass die erwarteten Erträge des Kostenkontrollprogramms, das unter dem Titel „Achetons mieux“ („Besser einkaufen“) läuft, für sich alleine nicht ausreichen, um eine ausgeglichene Betriebsrechnung zu erreichen. Die Kommission ist der Ansicht, dass die SNCM ihre Bemühungen weiter fortsetzen und ihre Einkaufspraxis auch über den Umstrukturierungszeitraum hinaus fortsetzen muss.

5.3.3.3. Stellungnahme der Kommission zu den Betriebsabrechnungen

(280) Die Kommission ist der Auffassung, dass die SNCM unbedingt möglichst bald in dauerhafter Weise positive Betriebsergebnisse erwirtschaften muss. Sie stellt fest, dass dieses Ziel — entgegen den Zielen des Umstrukturierungsplans — im Jahr 2002 noch nicht erreicht wurde ([91]) und dass die Produktivitätssteigerungsmaßnahmen der SNCM noch nicht ihre volle Wirksamkeit entfaltet haben. Die SNCM kann sich jedenfalls weder von zukünftigen Wertzuwächsen aus der Veräußerung von Schiffen noch von seinen Finanzprodukten eine Gesundung erhoffen.

([90]) Siehe Abschnitt 2.3.6.

([91]) Die SNCM erwirtschaftete im Jahr 2002 ein Betriebsdefizit von 6,3 Mio. EUR, mit Ausnahme des Jahres 2000 das höchste Defizit der letzten drei Jahre.

▼B

5.3.4. *Das Gewicht der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen*

(281) Die Kommission stellt fest, dass die in Anwendung der Fünfjahresverträge von 1991 und 1996 erhaltenen Ausgleichszahlungen für die SNCM nicht zum vollständigen Ausgleich ihrer Verluste ausreichen; entsprechende Feststellungen hatte die Kommission bereits in ihrer Entscheidung 2002/149/EG getroffen ([92]).

(282) Vor allem das Auftreten eines Wettbewerbers im Jahr 1996, nachdem der Fünfjahresvertrag von 1996 unterzeichnet worden war, wirkte sich negativ auf das Betriebsergebnis der SNCM aus ([93]). Durch rückläufige Passagierzahlen ab Nizza und später auch ab Toulon sind auch die Umsatzzahlen des Unternehmens zurückgegangen. Angesichts dessen, dass die Ausgleichszahlungen für die SNCM relativ unabhängig von den erwirtschafteten Umsätzen waren, führte der Verlust eines Teils der Kunden an die Corsica Ferries automatisch zu einer Verschlechterung der Abschlusskonten des mit gemeinwirtschaftlichen Aufgaben betrauten Unternehmens.

5.4. **Prüfung auf Einhaltung der Leitlinien**

(283) In der Untersuchung des vorliegenden Vorgangs war die Kommission bestrebt, ein Gleichgewicht zwischen dem Schutz der Interessen der Wettbewerber im Hinblick auf mögliche Wettbewerbsverzerrungen einerseits sowie der Gefahr einer Entwicklung hin zu einem Monopol der Seeverbindungen vom französischen Festland nach Korsika zu finden. Das Ausscheiden der SNCM aus dem Markt hätte nicht nur erhebliche finanzielle Folgen für ihre Lieferanten und Subunternehmer zur Folge ([94]), sondern würde auch zu einem De-facto-Monopol von Corsica Ferries auf den Strecken zwischen dem französischen Festland und Korsika führen ([95]).

(284) In diesem Zusammenhang verweist die Kommission darauf, dass in den Leitlinien festgelegt ist, dass eine Umstrukturierungsbeihilfe dem Gemeinschaftsinteresse nicht zuwiderläuft, wenn „etwaige Wettbewerbsverfälschungen durch die mit der Weiterführung des Unternehmens verbundenen Vorteile (dies gilt vor allem, wenn (…) das Verschwinden des Unternehmens zu einer Monopol- bw. Oligopolsituation führen würde) (…) aufgewogen werden.“ ([96])

(285) Darüber hinaus hat die Kommission in ihrer Analyse auch die beiden folgenden Punkte berücksichtigt:

— Zum einen sah sich die SNCM innerhalb eines relativ kurzen Zeitraums zwischen 1996 und 2001 tief greifenden Veränderungen ihres historisch gewachsenen Marktes gegenüber. Aus einer Monopolsituation heraus, die zwar einer Kontrolle durch Verträge und den Staat und später durch die Gebietskörperschaft Korsika unterlag, geriet sie in eine ausgesprochen scharfe Wettbewerbssituation. Darüber hinaus verlor sie seit Anfang 2002 die Betriebsbeihilfen für die Strecken von Toulon und Nizza nach Korsika.

— Zum anderen hatte die SNCM Betriebsdefizite zu übernehmen, die — wie bereits in der Entscheidung 2002/149/EG ([97]) dargelegt — im Zusammenhang mit den Verträgen über den öffentlichen Seeverkehrsdienst aus den

([92]) Siehe hierzu die Entscheidung 2002/149/EG.
([93]) Siehe hierzu die Entscheidung 2002/149/EG.
([94]) Wie in Abschnitt 3.3 bereits erwähnt, erinnerten die Vertreter der Gebietskörperschaften in ihren Anmerkungen an die Kommission daran, dass der SNCM erhebliche Bedeutung für die gesamte regionale Wirtschaft zukommt.
([95]) In diesem Zusammenhang wird in der Marktanalyse der französischen Behörden betont, dass „die Fortsetzung der Geschäftstätigkeit zweier großer Akteure auf diesen Verbindungen aus wirtschaftlichen Erwägungen unbedingt erforderlich ist.“
([96]) Siehe Punkt 28 der Leitlinien.
([97]) Siehe Punkt 105 der Entscheidung 2002/149/EG.

▼B

Jahren 1991 und 1996 entstanden waren. Diese Verluste waren in dieser Entscheidung — nach Berücksichtigung der Gewinne aus dem Verkauf einiger Schiffe — auf 217 Mio. FRF beziffert worden.

(286) Aus diesen Überlegungen folgt, dass die geplanten Beihilfen in diesem Kontext von der Sache her dem Gemeinwohl nicht zuwiderlaufen. Allerdings ist ihre Vergabe sowohl an die Einhaltung der in den Leitlinien festgelegten Bedingungen als auch an die Einhaltung sämtlicher Bedingungen gebunden, welche die Kommission zum Ausgleich etwaiger durch die Beihilfe hervorgerufener Wettbewerbsverzerrungen für angebracht hält.

(287) Die Kommission erinnert in diesem Zusammenhang daran, dass sie bereits früher Umstrukturierungen von Schifffahrtsunternehmen genehmigt hat, insbesondere von Brittany Ferries durch die Entscheidung 2002/15/EG der Kommission ([98]) sowie der CGM, der die SNCM seit 1976 nicht mehr als Tochtergesellschaft angehört, durch die Entscheidung 97/14/EG der Kommission ([99]).

5.4.1. *Merkmale eines in Schwierigkeiten stehenden Unternehmens*

(288) Anspruch auf Umstrukturierungsbeihilfen haben Unternehmen, bei denen im Sinne der Leitlinien festgestellt wurde, dass sie sich in Schwierigkeiten befinden ([100]).

(289) Dieses Kriterium war in der Entscheidung der Kommission vom 17. Juli 2002 ([101]) über die Beihilfen zur Rettung der SNCM sowie in der Entscheidung vom 19. August über die Einleitung des förmlichen Untersuchungsverfahrens bezüglich der geplanten Kapitalaufstockung anhand des Jahresabschlusses 2001 der SNCM geprüft worden.

(290) Anhand des aktuellsten Jahresberichts, d. h. für das Jahr 2002, ist zu prüfen, ob die SNCM nach wie vor diese Bedingungen erfüllt. Einleitend betont die Kommission hierzu, dass — wie in den Leitlinien dargelegt ([102]) — keine gemeinschaftliche Definition für ein in Schwierigkeiten befindliches Unternehmen existiert. Dennoch wurde von der Kommission überprüft, ob die SNCM die Prüfungsbedingungen nach Punkt 5 der Leitlinien erfüllt, anhand deren zweifelsfrei festgestellt werden kann, ob sich ein Unternehmen in Schwierigkeiten befindet. Außerdem hat die Kommission überprüft, ob die Lage der SNCM Anzeichen erkennen lässt, die gemeinhin als Kriterien für ein Unternehmen in Schwierigkeiten im Sinne von Punkt 6 der Leitlinien herangezogen werden.

5.4.1.1. Verschwinden des gezeichneten Kapitals des Unternehmens

(291) Die SNCM verfügt — einschließlich Wertberichtigung — über ein Kapital von 17,7 Mio. EUR, dem ein Verlustvortrag von 69,9 Mio. EUR im Jahr 2002, davon 40,4 Mio. EUR allein für

([98]) Entscheidung 2002/15/EG der Kommission vom 8. Mai 2001 über die staatlichen Beihilfen Frankreichs zugunsten des Unternehmens „Bretagne Angleterre Irlande“ („BAI“ oder „Brittany Ferries“) (ABl. L 12 vom 15.1.2002, S. 33).

([99]) Siehe die oben zitierte Entscheidung 97/14/EG.

([100]) Siehe Punkt 30 der Leitlinien.

([101]) Siehe die oben zitierte Entscheidung.

([102]) Siehe Punkt 4 der Leitlinien: „Es gibt keine gemeinschaftliche Bestimmung des Begriffs ‚Unternehmen in Schwierigkeiten‘. Gleichwohl geht die Kommission davon aus, dass sich ein Unternehmen im Sinne dieser Leitlinien in Schwierigkeiten befindet, wenn es nicht in der Lage ist, mit eigenen finanziellen Mitteln oder Fremdmitteln, die ihm von seinen Eigentümern/Anteilseignern oder Gläubigern zur Verfügung gestellt werden, Verluste zu beenden, die das Unternehmen auf kurze oder mittlere Sicht so gut wie sicher in den wirtschaftlichen Untergang treiben werden, wenn der Staat nicht eingreift.“

▼B

das Nettoergebnis 2001, sowie Reserven in Höhe von 21,5 Mio. EUR gegenüberstehen. Das Eigenkapital ohne gesetzlich geregelte Rückstellungen ([103]), eine Größe, die in der französischen Buchführungsterminologie noch als „situation nette“ („Reinvermögen“) bezeichnet wird, liegt somit im Jahr 2002 mit −26,5 Mio. EUR nach −30,7 Mio. EUR im Jahr 2001 nach wie vor im negativen Bereich. Derartige Zahlen bedeuten, dass mehr als die Hälfte des Gesellschaftskapitals des Unternehmens verlorenging, davon mehr als ein Viertel im Laufe der letzten 12 letzten Monate nach der Meldung; dies lässt erkennen, dass die ausreichende, nicht zwingend erforderliche Bedingung gemäß Punkt 5 a) der Leitlinien ([104]) vorliegt und damit der Nachweis erbracht ist, dass sich das Unternehmen in Schwierigkeiten befindet.

5.4.1.2. Weitere Indizien für die Schwierigkeiten der SNCM

(292) In den Leitlinien wird hierzu erläutert: „Zu den typischen Symptomen eines Unternehmens in Schwierigkeiten gehören zunehmende Verluste, sinkende Umsätze, wachsende Lagerbestände, Überkapazitäten, verminderter Cash flow, zunehmende Verschuldung und Zinsbelastung sowie Abnahme oder Verlust des Reinvermögenswerts“ ([105]).

(293) Die Kommission stellt hierzu die nachstehenden Fakten in den Büchern der SNCM fest, einschließlich der Jahresbilanzen für das Jahr 2002, die allerdings zum Zeitpunkt der Weiterleitung an die Kommission noch nicht von der Aktionärshauptversammlung der SNCM genehmigt worden waren und somit auch nicht als endgültig gelten können:

— Der Verluste stiegen von −6,2 Mio. EUR im Jahr 2000 auf −40,4 Mio. EUR im Jahr 2001. Zwischen 2001 und 2002 erhöhte sich das laufende Ergebnis von −5,1 Mio. EUR im Jahr 2001 auf −5,8 Mio. EUR im Jahr 2002, wobei der Nettoverlust im Jahr 2002 nur durch den Verkauf mehrerer Schiffe gesenkt werden konnte.

— Der Umsatz im Passagierverkehr ging zwischen 2000 und 2001 um 2,3 Mio. EUR zurück, während der Personenverkehrsmarkt zwischen Korsika und dem französischen Festland im gleichen Zeitraum um fast 17 % zunahm.

— Die Nettoverschuldung ohne Leasing erhöhte sich von 2000 bis 2002 von 135,8 Mio. EUR auf 144,8 Mio. EUR.

— Die Finanzlasten (Zinsen und ähnliche Belastungen) erhöhten sich von 7,0 Mio. EUR im Jahr 2000 auf 9,268 Mio. EUR.

— Das Eigenkapital ging zwischen 2000 und 2001 um 36 Mio. EUR zurück.

([103]) Bei den gesetzlich geregelten Rückstellungen handelt es sich um Aufwendungen, die unter Anwendung der Steuervorschriften in die Bücher Eingang finden, so z. B. die in der Fußnote 105 definierte außerordentliche Abschreibung („amortissement dérogatoire“).

([104]) Siehe Punkt 5 a) der Leitlinien: „Als Unternehmen in Schwierigkeiten im Sinne dieser Leitlinien gilt, unabhängig von der Größe, insbesondere ein Unternehmen, wenn

a) bei Gesellschaften, bei denen die Haftung auf das Gesellschaftskapital beschränkt ist, mehr als die Hälfte des gezeichneten Kapitals verschwunden ist und mehr als ein Viertel dieses Kapitals während der letzten zwölf Monate verlorenging.“

([105]) Siehe Punkt 6 der Leitlinien.

▼B

(294) Zahlreiche — nicht kumulativ zu wertende — Indizien, die in den Leitlinien beschrieben sind, haben sich bestätigt. Die Kommission stellt darüber hinaus beunruhigende Anzeichen für die Finanzlage der SNCM fest:

— Die Eigenmittel des Unternehmens bewegen sich angesichts der Größe und des Finanzierungsbedarfs des Unternehmens nach wie vor auf sehr geringem Niveau. Nach 29,7 Mio. EUR Ende 2001 dürften sie sich Ende 2002 auf 33,8 Mio. EUR belaufen haben. Dieser vordergründige Aufwärtstrend ist allerdings nicht das Ergebnis der operativen Tätigkeit, da sich die laufenden Ergebnisse für das Jahr 2002 — wie oben erwähnt — weiterhin im negativen Bereich bewegen. Diese Zahlen sind vielmehr auf die ersten Ergebnisse des Umstrukturierungsplans sowie auf die dadurch bedingten Veräußerungen, die zu Sondergewinnen von mehr als 5 Mio. EUR führten, sowie auf das erste Jahr der Auflösung der im Jahr 2001 für die Liamone gebildeten Rücklage zurückzuführen. Ergänzend ist anzumerken, dass von diesen Nettozahlen 60 Mio. EUR aus der Anwendung der so genannten „amortissement dérogatoire“ (außerordentliche Abschreibung) ([106]) herrühren. Dieser Teil ergab in der Vergangenheit somit einen steuerlichen Vorteil, der in Zukunft auf Null schwindet. Damit entsteht eine Steuerschuld für die Zukunft ([107]), die sich mit Ausnahme der als aufgeschoben behandelten Abschreibungen Ende 2001 auf 20 Mio. EUR und auch Ende 2002 noch auf 16,8 Mio. EUR beläuft. Legt man letztere Zahlen zugrunde, würden die Nettoeigenmittel Ende 2001 nur noch rund 10 Mio. EUR und Ende 2002 rund 17 Mio. EUR erreichen.

— Den Eigenmitteln von 33,8 Mio. EUR Ende 2002 steht ein Nettoanlagevermögen von rund 285 Mio. EUR Ende 2001 bzw. 283 Mio. EUR Ende 2002 gegenüber, d. h. praktisch die gesamte langfristige Finanzierung des Unternehmens erfolgt durch Schulden. Die Verschuldung belief sich — ohne Leasing — Ende 2001 auf 134,5 Mio. EUR und Ende 2002 auf 144,8 Mio. EUR. Diese kritische finanzielle Lage verhindert zugleich, dass das Unternehmen auf dem Markt anderweitig Mittel aufnehmen kann.

— Auch bei der Untersuchung der Eigenfinanzierungsmöglichkeiten (29 Mio. EUR im Jahr 2001 und 24,7 Mio. EUR im Jahr 2002) zeigen sich die gleichen Schwächen: Die Höhe dieser Kapazitäten deckt kaum die Rückzahlungsverpflichtungen für bestehende Schulden (27,5 Mio. EUR im Jahr 2001 und 21,3 Mio. EUR im Jahr 2002). Die Eigenfinanzierungsmöglichkeiten können also nicht als Sicherheit für einen neuen Darlehensgeber genutzt werden.

(295) Die französischen Behörden bestätigten übrigens gegenüber der Kommission, dass die Banken die Gewährung von Krediten aufgrund der Verschuldung des Unternehmens verweigern, obwohl die SNCM bereit gewesen wäre, als Sicherheit die letzten hypothekenfreien Schiffe oder ähnliche Dienstbarkeiten anzubieten.

([106]) Die „amortissement dérogatoire“ („außerordentliche Abschreibung“) entspricht der Differenz zwischen der linearen Abschreibung, die sich mindernd auf die Bilanz auswirkt, und der nach dem Steuergesetz zulässigen degressiven Abschreibung. Die degressive Abschreibung wird zwar nicht als Abschreibung für die Buchführung verwendet, der Unterschied zwischen ihr und der kumulierten linearen Abschreibung wird jedoch in diesem Passivkonto verbucht („amortissement dérogatoire“), das traditionell in der französischen Buchführung unter den Eigenmitteln geführt wird. Die Gesamtabschreibung am Ende des Zeitraums bleibt damit gleich, d. h., mit diesem System kann diese Abschreibung nur vorweggenommen und in den ersten Jahren eine Minderung der Steuerlast herbeigeführt werden.

([107]) In den Anhängen der Jahresrechnung 2001 (S. 24) und der vorläufigen Rechnung für das Jahr 2002 (Anmerkung 2.18) dargestellt.

▼B

(296) Auch der gegenwärtige Vertrag über den öffentlichen Seeverkehrsdienst ändert an dieser Analyse nichts. Natürlich wird die SNCM — in Verbindung mit einem Gelingen des Umstrukturierungsplans — durch diesen Vertrag in die Lage versetzt, positive Betriebsergebnisse zu erwirtschaften, doch dürften der ausgeprägte Mangel an Eigenmitteln, die zunehmende Verschuldung und die Kosten für die operativen Maßnahmen des Umstrukturierungsplans das Unternehmen nach gewisser Zeit zur Einstellung der Zahlungen zwingen.

(297) Zusammenfassend vertritt die Kommission die Auffassung, dass es sich bei der SNCM entsprechend der Definition in den Leitlinien eindeutig um ein Unternehmen in Schwierigkeiten handelt.

5.4.2. *Fehlen von Umstrukturierungsbeihilfen in den letzten zehn Jahren*

(298) In den Leitlinien ([108]) ist festgelegt, dass ein Unternehmen, das bereits in der Vergangenheit eine Umstrukturierungsbeihilfe erhalten hat, normalerweise in den zehn Jahren nach Ende der Umstrukturierungsphase nicht erneut eine Beihilfe erhalten kann. In der Übersicht der Beihilfen, welcher der SNCM gewährt wurden, ist keine Umstrukturierungsbeihilfe verzeichnet ([109]). Die hier beschriebene Umstrukturierung ist also die erste Umstrukturierung der SNCM seit ihrer Gründung im Jahr 1976.

5.4.3. *Wiederherstellung der Rentabilität*

(299) Der Umstrukturierungsplan, dessen Dauer möglichst begrenzt sein sollte, soll innerhalb eines überschaubaren Zeitraums die Wiederherstellung der langfristigen Rentabilität des Unternehmens auf der Grundlage realistischer Annahmen über die zukünftigen Betriebsbedingungen ermöglichen. Im Umstrukturierungsplan soll eine dahin gehende Umwandlung des Unternehmens vorgeschlagen werden, dass das Unternehmen nach vollzogener Umstrukturierung seine gesamten Kosten — einschließlich der Abschreibungs- und Finanzierungskosten — tragen kann. Die erwartete Rentabilität des Eigenkapitals des umstrukturierten Unternehmens soll ausreichen, um dem Unternehmen aus eigener Kraft ein Bestehen gegen die Wettbewerber zu ermöglichen.

(300) Darüber hinaus sind die Auswirkungen und der Erfolg des Plans nicht von der Marktentwicklung abhängig; ausgenommen ist lediglich die weitere Erschließung Nordafrikas, die in erster Linie der Rückkehr zu einer Stellung entspricht, welche die SNCM bereits bis Mitte der 90er Jahre innehatte.

(301) Die Umstrukturierung muss mit der Aufgabe jener Geschäftsbereiche einhergehen, die selbst nach der Umstrukturierung noch ein strukturelles Defizit aufweisen würden. Hinsichtlich des Schiffsverkehrs zwischen Korsika und dem italienischen Festland zog die SNCM bereits die Konsequenzen aus ihren Fehlschlägen der Vergangenheit: So wurde beschlossen, die italienische Filiale der SNCM, die Corsica Marittima, die seit ihrer Gründung im Jahr 1990 bis zum Jahr 1997 defizitär arbeitete, zu schließen.

(302) Die Wiederherstellung der Rentabilität zwischen Marseille und Korsika wird kurzfristig anvisiert; die Verbindung nach Nordafrika arbeitet bereits rentabel. Lediglich der Betrieb der Verbindung ab Nizza ist nach wie vor unsicher, allerdings nimmt ihr Gewicht ab und die vorgezogene Wertminderung der Liamone im Jahr 2001 erleichtert auch die Rückkehr zu positiven Betriebsergebnissen auf dieser Strecke. Die Kommission akzeptiert übrigens das Argument, wonach eine — auch eingeschränkte — Präsenz am Abfahrthafen Nizza für die Positionierung des

([108]) Siehe Punkt 48 der Leitlinien.
([109]) Siehe Abschnitt 2.5.

▼B

Unternehmens auf dem Gesamtmarkt notwendig ist. Durch die Umorientierung in Richtung Nordafrika verringert sich auch die Abhängigkeit des Unternehmens von den historisch gewachsenen Strecken und es eröffnen sich aufgrund der höheren Margen auf den Strecken nach Nordafrika auch bessere Chancen auf dem Weg zurück zur Rentabilität.

(303) Da das Augenmerk auf einer langfristigen Rentabilität liegt, d. h. über das Ablaufen des laufenden Vertrags über den öffentlichen Seeverkehrsdienst hinaus, ist die Kommission der Auffassung, dass das Unternehmen durch die Umsetzung des Plans in die Lage versetzt wird, bei der Erneuerung der Verträge wirksamer gegen die Wettbewerber anzutreten. Darüber hinaus verweist sie darauf, dass dieser Vertrag dem Unternehmen selbst unter der Annahme teilweiser Verluste, d. h. bei einer Autofähre, die weitere Erwirtschaftung positiver Betriebsergebnisse ermöglicht. Käme es bei dem Verlust dieses Vertrags zu einem Ausfall von 40 oder mehr Prozent der Erträge des Unternehmens auf seinem historisch gewachsenen Markt, wie auch in einem anderen Szenario beschrieben, ist die Kommission der Ansicht, dass damit ein Fall einträte, den nur wenige Umstrukturierungspläne — egal ob mit oder ohne Unterstützung der öffentlichen Hand — auffangen können. Gegenwärtig ist es aber noch zu früh, ein derartiges Szenario ins Kalkül zu ziehen.

(304) Darüber hinaus muss die Kommission den Zeitpunkt für das Auslaufen der Umstrukturierungsphase festlegen. Nach diesem Ablaufzeitpunkt richten sich auch verschiedene Verpflichtungen des Empfängers der Beihilfe. Im Umstrukturierungsplan sind zwar Maßnahmen vorgesehen, die im Wesentlichen auf die Jahre 2002 und 2003 verteilt sind, doch ist darüber hinaus zu berücksichtigen, dass die SNCM ein „ausreichendes“ Eigenmittelniveau erst um 2005-2006 erreicht. Daher legt die Kommission das Ende der Umstrukturierungsphase auf den 31. Dezember 2006 fest.

5.4.4. *Realitätsnähe der Annahmen*

(305) In den Leitlinien wird verlangt, dass der Umstrukturierungsplan „auf der Grundlage realistischer Annahmen hinsichtlich seiner künftigen Betriebsbedingungen“ erstellt wird ([110]).

(306) Die Kommission hält die Marktanalyse für seriös und ist der Auffassung, dass diese Studie eine gute Grundlage für die Szenarien für die weitere Entwicklung des Unternehmens darstellt.

(307) Eine bessere Rentabilität muss in erster Linie aus den im Umstrukturierungsplan vorgesehenen internen Maßnahmen herrühren. Auf externe Faktoren, welche das Unternehmen kaum beeinflussen könnte, z. B. Preis- oder Nachfrageschwankungen, könnte sich die Verbesserung der Rentabilität nur dann stützen, wenn die vorgelegten Annahmen über die Entwicklung des Marktes weitgehend angenommen würden. Auch darf sich die Verbesserung der Lage des Unternehmens nicht alleine auf die Strecken nach Nordafrika konzentrieren. Sie muss sich vor allem auf eine bessere Kontrolle der Gestehungskosten und auf höhere Produktivität stützen.

(308) Normalerweise müssen im Umstrukturierungsplan die Lage und die zu erwartende Entwicklung des Angebots und der Nachfrage auf dem Markt der betreffenden Produkte einbezogen werden, wobei in den Szenarien optimistische, pessimistische und durchschnittliche Szenarien sowie die spezifischen Stärken und Schwächen des Unternehmens zugrunde zu legen sind.

([110]) Siehe Punkt 32 der Leitlinien.

▼B

(309) Durch den Umstrukturierungsplan soll das Unternehmen den Übergang zu einer neuen Struktur schaffen, die ihm Perspektiven für eine langfristige Rentabilität und die Möglichkeit, mit eigenen Mitteln wirtschaften zu können, eröffnen soll.

(310) Im Umstrukturierungsplan muss eine Umwandlung des Unternehmens vorgeschlagen werden, mit der das Unternehmen nach Abschluss der Umstrukturierung sämtliche Kosten einschließlich der Abschreibungs- und Finanzierungskosten selbst abdecken kann. Die erwartete Rentabilität der Eigenmittel des umstrukturierten Unternehmens muss ausreichen, damit dieses Unternehmen ausschließlich aus eigener Kraft gegen den Wettbewerb bestehen kann, und zwar auch unter der Annahme, dass die SNCM nach 2007 nicht mehr den Vertrag über den öffentlichen Seeverkehrsdienst zwischen Korsika und Marseille erhält.

5.4.5. *Vorbeugende Maßnahmen gegen unangemessene Wettbewerbsverzerrungen*

(311) Es müssen Maßnahmen ergriffen werden, durch die — soweit möglich — die für Wettbewerber nachteiligen Folgen der Beihilfen abgemildert werden. Andernfalls müsste die Beihilfe als dem gemeinsamen Interesse zuwiderlaufend und als nicht mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar betrachtet werden ([111])

(312) In Einklang mit den Leitlinien muss diese Auflage im vorliegenden Fall dadurch erfüllt werden, dass die Präsenz des Unternehmens auf seinem angestammten Markt beschränkt wird, d. h. auf den Strecken nach Korsika, auf denen es auch mit anderen in der Gemeinschaft ansässigen Unternehmen in Wettbewerb steht, was auf den Strecken nach Nordafrika nicht der Fall ist.

([111]) Siehe Punkt 39 der Leitlinien: „Die Gegenleistungen können je nachdem, ob das Unternehmen auf einem Markt mit Überkapazitäten tätig ist oder nicht, in verschiedener Form erbracht werden. Bei der Ermittlung von Überkapazitäten auf dem relevanten Markt kann die Kommission alle zweckdienlichen Informationen berücksichtigen, von denen sie Kenntnis hat.

i) Bestehen auf der Ebene der Gemeinschaft oder des EWR strukturelle Überkapazitäten auf einem Markt, auf dem der Beihilfeempfänger tätig ist, so muss der Umstrukturierungsplan nach Maßgabe der erhaltenen Beihilfe und ihrer Auswirkungen auf den betreffenden Markt durch einen endgültigen Kapazitätsabbau zu dessen Sanierung beitragen. Ein Kapazitätsabbau gilt als endgültig, wenn die betreffenden Anlagen für die Produktion im bisherigen Umfang endgültig unbrauchbar gemacht oder endgültig auf andere Zwecke umgestellt werden. Die Veräußerung von Produktionskapazitäten an Konkurrenten reicht in diesem Fall nicht aus, es sei denn, die Produktionsanlagen sollen in einem geografischen Markt verwendet werden, in dem von ihrem Weiterbetrieb keine wesentlichen Auswirkungen auf die Wettbewerbslage in der Gemeinschaft zu erwarten sind. Der verlangte Kapazitätsabbau muss zu einer Verringerung der Präsenz des begünstigten Unternehmens auf seinem Markt oder seinen Märkten beitragen.

ii) Bestehen dagegen in der Gemeinschaft keine strukturellen Überkapazitäten auf einem Markt, auf dem der Beihilfeempfänger tätig ist, so prüft die Kommission dennoch, ob nicht Gegenleistungen verlangt werden sollten. Umfassen die Gegenleistungen einen Kapazitätsabbau des betreffenden Unternehmens, so kann dieser in Form einer Veräußerung von Produktionsanlagen oder Tochterunternehmen erfolgen. Die Kommission prüft die von dem Mitgliedstaat vorgeschlagenen Gegenleistungen gleich welcher Form und stellt fest, ob ihr Umfang ausreicht, um die etwaigen wettbewerbsverfälschenden Auswirkungen abzuschwächen. Bei der Prüfung der erforderlichen Gegenleistungen trägt die Kommission der Marktlage und insbesondere dem Marktwachstum und dem Grad der Nachfragedeckung Rechnung“.

▼B

(313) Die Kommission ist der Ansicht, dass auf dem Markt der Seeverbindungen nach Korsika aufgrund der ausgeprägten saisonabhängigen Schwankungen und des erheblich gestiegenen Verkehrsaufkommens keine Überkapazitäten bestehen ([112]). Ergänzend stellt die Kommission fest, dass der durchschnittliche Auslastungsgrad der Schiffe des Hauptwettbewerbers der SNCM geringer als der Auslastungsgrad der SNCM ist. Da auf dem Markt keine Überkapazitäten im Sinne der Leitlinien bestehen, ist auch kein Beitrag zu dessen Sanierung erforderlich. Durch den Verkauf von Schiffen — statt deren Verschrottung — kommt es somit zu einer Verringerung der Kapazitäten im Sinne der Leitlinien.

(314) Die Begrenzung bzw. erzwungene Verringerung der Präsenz auf dem bzw. den Märkten, auf denen das Unternehmen tätig ist, bedeutet für die Wettbewerber eine Gegenleistung, deren Umfang in angemessenem Verhältnis zu den Verzerrungen stehen muss, die durch die Umstrukturierungsbeihilfe verursacht werden bzw. verursacht werden könnten.

(315) Der Umstrukturierungsplan leistet durch die nachstehenden Vorgänge einen wichtigen Beitrag dazu, die Präsenz des Unternehmens auf dem Markt zu verringern, was wiederum den Wettbewerbern zugute kommt:

— Schließung des Tochterunternehmens Corsica Marittima (82 000 Passagiere im Jahr 2000), das die Schiffsverbindungen zwischen Italien und Korsika betrieb, und damit der Rückzug der SNCM-Gruppe aus dem Markt der Schiffsverbindungen zwischen Italien und Korsika;

— der praktisch völlige Rückzug aus den Verbindungen zwischen Toulon und Korsika, auf den im Jahr 2002 immerhin 460 000 Passagiere entfielen;

— die Beschränkung der Gesamtzahl des Platzangebots und der Zahl der jährlichen Rotationen ab 2003, vor allem auf der Strecke zwischen Nizza und Korsika ([113]);

— Verkauf von vier Schiffen ([114]).

(316) Im gesamten Raum des Golfs von Genua und Toulon verringert die SNCM ihr Angebot um mehr als eine Million Plätze gegenüber 2001, was mehr als einer Halbierung gleichkommt und unmittelbar die Wettbewerber begünstigt, da genau diese Strecken die höchsten Zuwachsraten verzeichneten ([115]).

(317) Dennoch müssen ergänzend zu diesen bereits sehr umfangreichen Maßnahmen nach Auffassung der Kommission flankierende Bedingungen geschaffen werden, die etwaige Wettbewerbsverzerrungen begrenzen. Vor allem muss verhindert werden, dass das Unternehmen Überschussmittel für aggressivere Maßnahmen einsetzt, die zu Marktverzerrungen führen könnten ([116]). Darüber hinaus muss festgelegt werden, dass die SNCM während der Umstrukturierungsphase keine neuen, über die Kosten des Ausbaus der Geschäftstätigkeit in Nordafrika, die Teil des Umstrukturierungsplans sind, hinausgehenden Neuinvestitionen finanzieren darf. Diese unten noch näher erläuterte Bedingung, dass nicht in neue Schiffe, auch nicht für Ersatzbeschaffungen, investiert wird, soll die möglichen negativen Folgen der Beihilfe für die Hauptwettbewerber vermeiden bzw. zumindest soweit wie möglich abmildern.

([112]) Siehe Tabelle 1.
([113]) Siehe Tabelle 2.
([114]) Siehe Abschnitt 2.3.2.
([115]) Siehe Tabellen 1 und 2.
([116]) Siehe hierzu Abschnitt 5.4.1.

▼B

5.4.6. *Begrenzung der Beihilfen auf ein Minimum*

(318) Die Höhe der Beihilfen muss auf das unbedingt notwendige Minimum beschränkt werden, das für eine Umstrukturierung entsprechend den finanziellen Möglichkeiten des Unternehmens, seiner Aktionäre oder des Konzerns, dem es angehört, notwendig ist, ohne dass damit aber die Chancen auf Wiederherstellung einer rentablen Grundlage durch eine Überschuldung zunichte gemacht werden.

(319) Im vorliegenden Fall stellt die Kommission unter Würdigung von Punkt 40 der Leitlinien einleitend fest, dass im Umstrukturierungsplan der Verkauf von Vermögenswerten, insbesondere Schiffen, in Höhe eines Verkaufspreises von 40 Mio. EUR sowie eines um zugehörige Schulden bereinigten Reinertrags von 21 Mio. EUR enthalten sind. Zusätzliche Verkäufe werden durch die Kommission in Abschnitt 5.5.2 im Bereich von Vermögenswerten, die als Beteiligungen gehalten werden und nach Ansicht der Kommission nicht als strategisch bedeutsam für die Tätigkeit des Unternehmens gelten, zur Bedingung gemacht. Allerdings reichen diese Verkäufe nicht aus, um die Rentabilität der SNCM, deren finanzielle Lage nach diesen Maßnahmen immer noch durch Schulden in erheblicher Höhe geprägt ist, wiederherzustellen.

(320) In ihrer Entscheidung vom 19. August 2002 hatte die Kommission bereits darauf verwiesen, dass sie von der Stichhaltigkeit des Berechnungsverfahrens, das die französischen Behörden zur Ermittlung der Höhe der Beihilfe vorgelegt hatte, nicht überzeugt ist. Unabhängig von den durch die französischen Behörden vorgelegten ergänzenden Erläuterungen nahm die Kommission eine eigene Evaluierung vor.

5.4.6.1. Untersuchung der von Frankreich vorgelegten Berechnungsverfahren

(321) Im Zusammenhang mit dem von den französischen Behörden zugrunde gelegten Konzept ([117]), das sich auf das Verhältnis zwischen Eigenmitteln und Verschuldung stützt, vertritt die Kommission die Auffassung, dass

— das von den französischen Behörden einbezogene Panel aus fünf Unternehmen für den Sektor des Seeverkehrs-Kabotagemarktes kein ausreichend repräsentatives Bild ergibt;

— die bei diesem Unternehmenspanel ermittelte Verhältniszahl zwischen Eigenmitteln und Schulden in Höhe von 79 % in keiner Weise einen zuverlässigen Indikator für die Gesundheit eines Unternehmens darstellt;

— die französischen Behörden nicht erläutert haben, welche Zahlen in die Schulden dieser fünf Unternehmen einfließen, und somit auch nicht gewährleisten konnten, dass diese Daten ein Bild ergeben, das mit dem im Umstrukturierungsplan dargelegten Verschuldungsbetrag der SNCM in Einklang steht;

— die französischen Behörden nicht nachweisen konnten, dass die aus diesem Unternehmenspanel ermittelte Verhältniszahl von 79 % zwischen Eigenmitteln und Schulden für den Zeitraum 2002-2007 im Finanzmodell, das Teil des Umstrukturierungsplans ist, tatsächlich eingehalten wird.

(322) Zur Frage der anderen Verfahren, die von Frankreich als Nachweis dafür vorgeschlagen wurden, dass die Zahl von 76

([117]) Siehe Abschnitt 2.3.8.3.

▼B

Mio. EUR nicht zu hoch gegriffen ist, übte die Kommission Kritik an der Aussagefähigkeit des angewandten Verfahrens.

(323) Das erste Alternativverfahren ([118]), das sich auf die für die Finanzierung der existierenden Flotte benötigte Eigenkapital stützt, erscheint insofern unangemessen, als die französischen Behörden bei dieser Berechnung den Anschaffungswert der Flotte und nicht deren Veräußerungswert im Jahr 2002 zugrunde legten. Müsste mit der gleichen Flotte wie der Flotte der SNCM in ihrem heutigen Zustand ein neues Unternehmen gegründet werden, müsste dieses dafür Eigenmittel proportional zum Anschaffungswert sämtlicher Schiffe und nicht zum Herstellungswert der Schiffe beschaffen. Außerdem wurden in einem derartigen Konzept die übrigen harten Vermögenswerte wie das Buchungs-Informatiksystem sowie die Immobilien des Geschäftssitzes nicht berücksichtigt.

(324) Das zweite Alternativverfahren ([119]), das auf den Ausgaben der SNCM aufbaut, erscheint der Kommission geeigneter. Allerdings legt die Kommission Wert auf die Überprüfung des Werts von 41 Mio. EUR für die früheren Verluste, insbesondere zur Berücksichtigung der Geschäftsergebnisse für das Jahr 2002 und der vor 1999 allein für die Strecken nach Korsika aufgelaufenen Verluste. Das Konzept der Kommission ist in Abschnitt 5.4.6.2 dargelegt.

5.4.6.2. Konzept der Kommission

(325) Die Kommission ist der Ansicht, dass das vorrangige Ziel der Umstrukturierungsbeihilfe nicht in einer Erhöhung der Eigenmittel des Unternehmens (einer einfachen finanziellen Umstrukturierung) bestehen dürfe, sondern darin, dass das Unternehmen Hilfe beim Übergang aus seiner Monopolstellung nach dem Vertrag von 1976 in eine wettbewerbsfähige Stellung erhält. Daher zögert die Kommission, die Höhe der Beihilfe anhand des von den französischen Behörden praktizierten Verfahrens festzusetzen, da sich eine angemessene Höhe der Eigenmittel der SNCM nur schwer festlegen lässt. Die Kommission stellt hierzu fest, dass sich durch die Einbeziehung bzw. Streichung bestimmter Unternehmen in das von den französischen Behörden gewählte Panel das durchschnittliche Verhältnis zwischen Eigenmitteln und Verschuldung erheblich verändern könnte.

(326) Die Kommission vertritt die Ansicht, dass durch die Umstrukturierungsbeihilfe einerseits die Kosten der verschiedenen im Umstrukturierungsplan vorgesehenen Maßnahmen (operative Umstrukturierung) und andererseits die vom Unternehmen in Erfüllung des Vertrags über den öffentlichen Seeverkehrsdienst bis Ende 2001 zu bewältigenden Defizite (finanzielle Umstrukturierung) gedeckt werden können. Erstens hält die Kommission es für legitim, durch einen Teil der Beihilfe die Kosten der durch die Änderungen der rechtlichen und wettbewerbstechnischen Rahmenbedingungen des Unternehmens entstandenen operativen Maßnahmen zu decken. Da zweitens diese Aktionen allein in unmittelbarer Zukunft keine Verbesserung des Schuldenniveaus des Unternehmens ermöglichen, hält die Kommission es darüber hinaus auch für legitim, dass der andere Teil der Beihilfe zur Erstattung der Schulden verwendet wird, die die SNCM im Rahmen der Verträge von 1991 und 1996 zu tragen hatte. Die Kommission verfolgt also das Ziel,

— aus öffentlichen Mitteln ausschließlich die Finanzierung der Kosten für die operativen Maßnahmen des Umstrukturierungsplans zu genehmigen;

([118]) Siehe Abschnitt 2.3.8.2.
([119]) Siehe Abschnitt 2.3.8.1.

▼B

— einen endgültigen Schlussstrich unter die unzureichende Höhe der Ausgleichszahlungen zu ziehen, die im Rahmen der erwähnten Verträge für Betriebskosten und zur Deckung der Ausgaben der Betriebseinrichtungen an Land auf den Strecken anfielen, die Teil der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen waren.

(327) Wie bereits festgestellt, beläuft sich der Fehlbetrag der Ausgleichszahlungen für die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen im Zeitraum 1991-2001 auf 53,48 Mio. EUR.

(328) Die Kosten im Zusammenhang mit betrieblichen Umstrukturierungsmaßnahmen beziffert die Kommission auf 46,0 Mio. EUR ([120]). Dazu hält die Kommission fest, dass das Unternehmen aus den vorgesehenen Verkäufen im Zuge des Umstrukturierungsplans einen Nettoertrag von 21 Mio. EUR erzielen dürfte ([121]). Angesichts der eingangs genannten Zahlen hält die Kommission einen Betrag von 76 Mio. EUR durchaus für gerechtfertigt, um dem Unternehmen kurzfristig wieder die Rückkehr zur Rentabilität zu ermöglichen. Zudem kann die SNCM keine Bankdarlehen mehr aufnehmen, selbst wenn sie ihre letzten hypothekenfreien Schiffe oder andere Dienstbarkeiten als hypothekarische Sicherheit anbietet ([122]). Zusammenfassend stellt die Kommission fest, dass das Unternehmen keine anderen Eigenmittel zur Finanzierung der Umstrukturierung erschließen kann. Der verbleibende Bedarf in der Größenordnung von 76 Mio. EUR soll nach den Berechnungen somit durch die Umstrukturierungsbeihilfen sowie durch die Erlöse aus eventuellen Veräußerungen von nicht strategischen Beteiligungen aufgebracht werden.

(329) Somit ist die Kommission der Ansicht, dass die von den französischen Behörden notifizierte Kapitalerhöhung in Höhe von 76 Mio. EUR letzten Endes in Einklang mit dem Konzept steht, das sie — wie an anderer Stelle erläutert ([123]) — vorbehaltlich der Berücksichtigung des Ergebnisses etwaiger Veräußerungen nicht strategischer Beteiligungen, die zu den Veräußerungen im Rahmen des Umstrukturierungsplans noch hinzukämen, zugrunde gelegt hat.

(330) Abschließend kommt die Kommission zu dem Ergebnis, dass die vorgeschlagene Beihilfe den für die Wiedererlangung der Rentabilität notwendigen Rahmen nicht überschreitet. Auf der Grundlage der Ende 2002 vorgelegten und oben beschriebenen finanziellen Lage würde sich das Nettobetriebsergebnis bei ansonsten unveränderten Bedingungen durch eine Kapitaleinlage von 76 Mio. EUR von -26,5 Mio. EUR auf rund + 49,5 Mio. EUR verbessern. In gleicher Weise würde sich ein Schuldenstand von 144,8 Mio. EUR (Stand Ende 2002) minus 76 Mio. EUR (Kapitaleinlage) plus 31,2 Mio. EUR (Ausgaben für operative Umstrukturierungsmaßnahmen ohne die besondere Wertminderung der Liamone), also von rund 100 Mio. EUR ergeben. Auch dieser wäre immer noch das Doppelte des Nettobetriebsergebnisses, weshalb die Kommission auch zu der Ansicht kommt, dass die Gefahr einer überschüssigen Liquidität im Sinne der Leitlinien nicht gegeben ist. Darüber hinaus sind, soweit diese Gefahr besteht, die Bedingungen der vorliegenden Entscheidung so abgefasst, dass jede Wettbewerbsverzerrung vermieden wird. Selbst unter Berücksichtigung der oben angesprochenen gesetzlich geregelten Rückstellungen in Höhe

([120]) Siehe Abschnitt 2.3.8.1. Die französischen Behörden kamen auf einen Betrag von 46,2 Mio. EUR, wobei außer den Kosten für operative Umstrukturierungsmaßnahmen (31,2 Mio. EUR) eine voraussichtliche Wertminderung der Liamone von 15 Mio. EUR berücksichtigt wurde. Diese ist in der Bilanz für 2001 nur mit 14,8 Mio. ausgewiesen, womit sich der endgültige Betrag auf 46,0 Mio. EUR ermäßigt. Siehe hierzu auch Abschnitt 2.4.1.4.

([121]) Siehe Abschnitt 2.3.2.

([122]) Siehe Abschnitt 5.3.1.2 dieser Entscheidung.

([123]) Siehe Abschnitt 5.4.2.4.

▼B

von 60 Mio. EUR, bei denen es sich nach Ansicht der Kommission nur teilweise um Eigenmittel handelt, würde zwischen den Eigenmitteln in Höhe von rund 110 Mio. EUR und Schulden in quasi gleicher Höhe ein Gleichgewicht herrschen. Der Bestand an zu finanzierendem Anlagevermögen in Höhe von 283 Mio. EUR Ende 2002 rechtfertigt nach Auffassung der Kommission dieses Eigenmittelniveau in vollem Umfang. Eine Verringerung der Beihilfe, auch mithilfe neuer von der SNCM aufgenommener hypothekarischer Darlehen, würde diese Verschuldung automatisch erhöhen und, wenn dieses in der Untersuchung der Kommission festgestellte Gleichgewicht nicht mehr bestünde, die Gefahr mit sich bringen, dass die finanzielle Umstrukturierung des Unternehmens nicht gelingt.

5.5. **Notwendigkeit der von der Kommission gemachten Auflagen**

(331) Nach den Leitlinien ([124]) kann die Kommission Bedingungen und Pflichten vorschreiben, die sie für notwendig hält, damit der Wettbewerb nicht in einer dem gemeinsamen Interesse zuwiderlaufenden Weise verfälscht wird.

(332) Im vorliegenden besonderen Fall beschließt die Kommission verschiedene Auflagen mit der doppelten Zielsetzung, die Kapazitäten des Unternehmens zu beschränken und zu verhindern, dass das Unternehmen eine aggressive Preispolitik verfolgt, die sich gegenüber seinen Konkurrenten auf den Strecken nach Korsika schädlich auswirken würde.

5.5.1. *Abbau von Kapazitäten*

(333) Die im Umstrukturierungsplan vorgesehene Verkleinerung der Flotte ([125]) muss jedoch hinsichtlich der Schiffsbeschaffungspolitik, die die SNCM in den zurückliegenden Jahren verfolgte, ausgewogen gestaltet werden. Von der SNCM wurden in den Jahren 2002 und 2003 zwei neue Schiffe — eine Autofähre und ein Frachtschiff mittlerer Kapazität mit Passagierbeförderung — in Dienst gestellt.

(334) Die Erhöhung der Eigenmittel des Unternehmens im Zuge der Kapitalerhöhung könnte durchaus zur Folge haben, dass sich für die Unternehmensleitung ein größerer Handlungsspielraum eröffnet, um erforderlichenfalls neue Schiffe anzuschaffen und/oder neue Beteiligungen einzugehen, was dem eigentlichen Ziel der Umstrukturierung, also einer Konzentration der internen Maßnahmen auf die Umgestaltung des Unternehmens, zuwiderliefe.

(335) Aus diesem Grund ist die Kommission verpflichtet, zusätzliche Auflagen vorzuschreiben, damit die Einhaltung der Bedingungen für einen Kapazitätsabbau gewährleistet ist.

(336) Die Kommission muss gewährleisten, dass die Flotte der SNCM-Gruppe nicht über die gegenwärtige, nach Verkauf der vier Schiffe erreichte Schiffezahl hinaus vergrößert wird. Außerdem muss die Kommission dem Unternehmen für einen bestimmten Zeitraum die Erneuerung seiner Schiffe untersagen, soweit nicht auf Entscheidung der Kommission das Vorliegen von Ereignissen festgestellt wird, die sich dem Einfluss des Unternehmens entziehen.

([124]) Siehe Punkt 42 der Leitlinien, durch die der Staat verpflichtet werden kann: „i) selbst Maßnahmen zu ergreifen (beispielsweise die Verpflichtung, bestimmte Märkte für andere Unternehmen der Gemeinschaft zu öffnen); ii) den Beihilfeempfängern bestimmte Maßnahmen vorzuschreiben (beispielsweise auf bestimmten Märkten nicht als Preisführer aufzutreten); iii) dem Beihilfeempfänger während der Umstrukturierungsphase keine Beihilfen mit anderen Zielsetzungen zu gewähren."

([125]) Siehe Abschnitt 2.3.2.

▼B

(337) Darüber hinaus hält die Kommission es für erforderlich, die jährliche Zahl der Überfahrten auf den verschiedenen Seeverbindungen nach Korsika entsprechend dem von den französischen Behörden mitgeteilten Umstrukturierungsplan zu begrenzen.

(338) Die Kommission ist der Auffassung, dass es nicht angebracht ist, hinsichtlich des Kapazitätsabbaus schärfere Bedingungen aufzuerlegen, erstens aufgrund der Verpflichtungen, die das Unternehmen in Erfüllung seines Vertrags über den öffentlichen Seeverkehrsdienst zu übernehmen hat, zweitens aufgrund der Wachstumsperspektiven für den Verkehr nach Korsika und Nordafrika sowie außerdem aufgrund der Gefahr, dass letztendlich ein Monopol des direkten Konkurrenten des Unternehmens auf den Strecken zwischen dem französischen Festland und Korsika entsteht. Darüber hinaus sei in dieser Hinsicht daran erinnert, dass die Leitlinien für derartige Fälle Folgendes vorsehen: „Besteht die Gefahr, dass die Reduzierung oder Begrenzung der Marktpräsenz zu einer offenkundigen Verschlechterung der Marktstruktur führt, beispielsweise indirekt zur Schaffung eines Monopols oder einer engen Oligopol-Situation, so kann eine Lockerung der geforderten Gegenleistungen in Erwägung gezogen werden“ ([126]).

(339) Aufgrund der absehbaren Dauer des Umstrukturierungsplans ([127]) hält die Kommission es für vertretbar, die oben aufgeführten Auflagen auf den 31. Dezember 2006 zu befristen, also den Zeitpunkt, zu dem erwartet wird, dass ein Seeverkehrsunternehmen von der Größe der SNCM wieder „normale“ Betriebsergebnisse und Eigenmittel in angemessener Höhe erwirtschaftet. Sollten bereits vor diesem Zeitpunkt wieder rentable Betriebsergebnisse erreicht werden, wird allerdings der Ablauf des Zeitraums, während dem diese Auflagen einzuhalten sind, nicht vorverlegt.

5.5.2. *Beitrag des Unternehmens zu den Umstrukturierungsbemühungen*

(340) Entsprechend den Leitlinien muss ein Unternehmen in Schwierigkeiten „aus eigenen Mitteln, auch durch den Verkauf von Vermögenswerten, wenn diese für den Fortbestand des Unternehmens nicht unerlässlich sind, oder durch Fremdfinanzierung zu Marktbedingungen, einen bedeutenden Beitrag zu dem Umstrukturierungsplan leisten.“ ([128])

(341) Die Kommission nimmt die Bemühungen der SNCM um die Veräußerung von Vermögenswerten (40 Mio. EUR Verkaufspreis und 21 Mio. EUR Veräußerungsreinertrag) zur Kenntnis. Zugleich stellt die Kommission allerdings fest, dass die SNCM über ein umfangreiches Portfolio von Beteiligungen an verschiedenen Unternehmen verfügt, die entweder nicht in direktem Zusammenhang mit dem Gesellschaftszweck des Unternehmens stehen oder nicht untrennbarer Teil der von diesem Schifffahrtsunternehmen erbrachten Dienstleistungen sind. Allerdings wurde keine dieser Beteiligungen in das Programm über die Veräußerung von Vermögenswerten im Umstrukturierungsplan aufgenommen. Die Kommission vertritt die Auffassung, dass sämtliche nicht strategischen Beteiligungen vom Unternehmen im Rahmen eines offenen und transparenten Verfahrens abgegeben werden müssen und dass diese Abtretungen im vom französischen Staat vorgeschlagenen Umstrukturierungsplan hätten berücksichtigt werden müssen. Darüber hinaus ist die Kommission der Ansicht, dass der Nettoerlös aus diesen Veräußerungen zu einer entsprechenden Verringerung der Höhe der benötigten Beihilfen führt, damit gewährleistet ist, dass die Beihilfe auf das Minimum beschränkt wird.

([126]) Siehe Punkt 38 der Leitlinien.
([127]) Siehe Punkt 304.
([128]) Siehe Punkt 40 der Leitlinien.

▼B

5.5.2.1. Feststellung der nicht strategischen Beteiligungen

(342) Die Kommission beschließt, das Unternehmen im Gegenzug zu der unter Auflagen erteilten Genehmigung der Kapitalerhöhung zur Veräußerung sämtlicher an den folgenden Tochtergesellschaften gehaltenen Anteile zu verpflichten:

— Amadeus France, ein Unternehmen für die Entwicklung und den Vertrieb eines Buchungs-Informatiksystems, an dem die SNCM 13 % hält ([129]);

— die Compagnie Corse Méditerranée, ein Luftfahrtunternehmen, an dem die SNCM 7 % hält ([130]);

— die Société civile immobilière Schuman, die zu 50 % von der CGTH gehalten wird;

— die Someca;

— die SMIP; als Alternative kann die SNCM den einzigen Vermögenswert der SMIP, die *Southern Trader* ([131]), verkaufen und diese Tochtergesellschaft schließen.

(343) Zur all diesen Beteiligungen stellt die Kommission fest, dass die französischen Behörden im von ihnen verfolgten Verfahren zu keiner Zeit behauptet haben, dass diese Beteiligungen für die Fortführung der Tätigkeiten der SNCM von strategischer Bedeutung sind.

(344) Die Compagnie Corse Méditerranée (CCM), die allgemein unter ihrer gewerblichen Bezeichnung CCM Airlines bekannt ist, ist als Luftfahrtunternehmen im Flugverkehr nach Korsika aktiv. Diese gemischtwirtschaftliche Aktiengesellschaft verfügt über ein Kapital von 10 335 520 EUR. Hauptaktionäre sind die Gebietskörperschaft Korsika (60,37 %), Air France (11,95 %), der Crédit Agricole (7,55 %), die Caisse des Dépôts et Consignations (4,75 %), die SNCM (6,78 %), TAT EA (2,52 %), TAT SA (1,68 %), die Caisse de Développement de la Corse du Sud (1,21 %) und die Chambre de Commerce de Haute-Corse (0,84 %). Dem Vorstand des Unternehmens gehören 11 Mitglieder an: die Assemblée de Corse (7 Mitglieder), Air France (1 Mitglied), der Crédit Agricole (1 Mitglied), die Caisse des Dépôts et Consignations (1 Mitglied) sowie die SNCM (1 Mitglied). Nach Auffassung der Kommission besteht für Seeverkehrsunternehmen wie die SNCM kein Grund für eine Beteiligung an Luftfahrtunternehmen, d. h., die Beteiligung der SNCM an der CCM ist nicht von strategischer Bedeutung. Sie ist daher als Teil der Gegenleistungen abzugeben.

(345) In der SCI Schuman sind verschiedene Immobilienvermögenswerte zusammengefasst. Nach Ansicht der Kommission ist die Beteiligung an diesem Unternehmen für die Tätigkeit der SNCM nicht von strategischer Bedeutung und muss daher veräußert werden.

(346) Die Firma Someca hat sich auf den Transport von Zement auf einem Schüttgutschiff nach Korsika spezialisiert. Der Schüttguttransport bietet nur wenig Synergieeffekte mit dem Ro-Ro-Frachtverkehr; zudem rechtfertigt das geringe Zementfrachtaufkommen nach Korsika nicht die Beibehaltung einer Beteiligung an einem derart spezialisierten Tochterunternehmen. Die Kommission vertritt daher die Auffassung, dass diese Beteiligung nicht von strategischer Bedeutung sei und folglich veräußert werden müsse.

(347) Einziger Geschäftszweck der SMIP ist das zeitlich befristete Verchartern des Schiffs Southern Trader. Das Verchartern von

([129]) Laut Jahresbericht 2001 des SNCM-Konzerns.
([130]) Siehe oben.
([131]) Für dieses Schiff liegt nach neuesten Informationen der französischen Behörden eine Verkaufszusage vor.

▼B

Schiffen ist allerdings weit vom Kerngeschäft der SNCM entfernt. Ihm kommt somit keine strategische Bedeutung für den Konzern zu. Daher muss die SNCM entweder dieses Tochterunternehmen veräußern oder dessen einzigen Vermögenswert, die Southern Trader, verkaufen und das Tochterunternehmen schließen.

5.5.2.2. Der Sonderfall CMN

(348) Der Fall der CMN stellt sich komplexer dar. Einerseits vertreten die SNCM und die französischen Behörden die Auffassung, dass die Beteiligung der SNCM an der CMN umfangreich und somit von strategischer Bedeutung für die Erfüllung des Vertrags über den öffentlichen Seeverkehrsdienst ist. Andererseits sind Corsica Ferries und Stef-TFE der Ansicht, dass diese Beteiligung für die SNCM keine strategische Bedeutung habe.

(349) Zunächst ist festzuhalten, dass SNCM und CMN Wettbewerber und zugleich Partner und gemeinsam an der Erfüllung des Vertrags über den öffentlichen Seeverkehrsdienst beteiligt sind.

(350) Übrigens stellt die Kommission fest, dass die beiden Unternehmen Synergien auf der Strecke nach Korsika erarbeitet haben, die über das im Vertrag über den öffentlichen Seeverkehrsdienst vorgesehene Maß hinausgehen:

— ein gemeinsames Buchungs-Informatiksystem nicht nur für Korsika, sondern auch auf den Strecken Marseille-Sardinien;

— ein gemeinsames Passagierkontrollsystem beim Einchecken;

— die Koordinierung der Fahrpläne;

— Zugriff der CMN auf das Netz der SNCM-Agenturen in Europa.

(351) Die Kommission verweist darauf, dass die Zusammenarbeit der beiden Unternehmen bereits lange Tradition hat und ihre Anfänge auf das Jahr 1954 zurückgehen. Die Kommission stellt darüber hinaus fest, dass die Flotte der CMN in hohem Maße die Flotte der SNCM ergänzt, um die Bedürfnisse der Verbindungen nach Korsika abdecken zu können. Ergänzend hält die Kommission fest, dass im Aktionärsvertrag zwischen beiden Unternehmen eine Zusammenarbeit beider Unternehmen vorgesehen ist.

(352) Zusammenfassend kommt die Kommission damit zu dem Ergebnis, dass den Beteiligungen der SNCM an der CMN für die SNCM herausragende Bedeutung für die langfristige Entwicklung zukommt.

(353) Angesichts der vorstehenden Ausführungen hält es die Kommission nicht für angebracht, in der vorliegenden Entscheidung den Verkauf der Beteiligungen an der CMN durch die SNCM zu verlangen.

(354) Gleiches gilt auch für die Firma Cofremar, ein gemeinsames Tochterunternehmen der SNCM und der CMN, das Statistiken für den Frachtverkehr nach Korsika erstellt.

5.5.2.3. Die weiteren strategischen Beteiligungen

(355) Die Firma Sud-Cargos bietet umfangreiche Synergien sowie eine echte Komplementarität für die SNCM auf den Strecken nach Nordafrika. Sud-Cargos ist ein unverzichtbarer Partner, wenn die SNCM den Ro-Ro-Verkehr nach Nordafrika weiter ausbauen möchte. Sud-Cargos bringt darüber hinaus umfassende Kenntnisse des Marktes auf den Strecken nach Nordafrika mit ein. Die beiden Unternehmen können durch die gemeinsame Nutzung bestimmter Festlandseinrichtungen in Marseille und in Nordafrika, mit der Größenvorteile erzielt werden können, weitere Gewinne erwirtschaften. Zudem trägt die kaufmännische Struktur der SNCM erheblich zum Umsatz von Sud-Cargos bei.

▼B

(356) Die übrigen Tochterunternehmen der SNCM tragen unmittelbar zur Geschäftstätigkeit des Seeverkehrsunternehmens bei und können ebenfalls nicht aus der SNCM-Gruppe ausgegliedert werden. Nach Ansicht der Kommission kann ihre Veräußerung nicht in Betracht gezogen werden, ohne dass die kurzfristige Rentabilität des Unternehmens gefährdet wird, da diese Unternehmen innerhalb des Konzerns eine zentrale Funktion übernehmen.

5.5.2.4. Einbeziehung der aus den verlangten Verkäufen erwarteten Erlöse

(357) Die Kommission möchte durch Berücksichtigung der Erlöse aus den Verkäufen nicht strategischer Beteiligungen gegebenenfalls die Höhe der Beihilfen reduzieren. Allerdings liegen ihr keine Zahlen vor, anhand deren sie die Höhe der aus den geforderten Verkäufen erzielten Erlöse ermitteln kann, selbst wenn nach einer sehr groben Schätzung davon auszugehen ist, dass sich die Erlöse aus den Verkäufen zusätzlich zu den im Umstrukturierungsplan bereits vorgesehenen Verkäufen in einer Größenordnung von 10 Mio. EUR bewegen. Daher hält es die Kommission für erforderlich, einen Teil der Beihilfen in Höhe von 10 Mio. EUR einzufrieren, bis dieser Betrag genau bekannt ist. Dieser Teil der Beihilfe kann also nicht sofort bewilligt werden.

(358) Sollte sich zeigen, dass das Unternehmen aus den Verkäufen mehr als 10 Mio. EUR einnimmt, kann die zweite Tranche der SNCM nicht bewilligt werden. Die Kommission verwarf die Möglichkeit, den Betrag der ersten Tranche der bewilligten Beihilfe noch weiter zu reduzieren, um die SNCM dazu zu bringen, diese Beteiligungen zu einem möglichst guten Preis zu veräußern. Wird durch die über die im Umstrukturierungsplan hinaus verlangten Veräußerungen hinausgehenden Verkäufe ein Betrag von weniger als 10 Mio. EUR erlöst, wird der Restbetrag unter Anrechnung der Erlöse aus diesen Verkäufen ausbezahlt. Die zweite Auszahlung darf ggf. durch die Kommission erst dann bewilligt werden, wenn sämtliche Auflagen der vorliegenden Entscheidung erfüllt wurden.

5.5.3. *Vorbeugende Maßnahmen gegen ein Auftreten als Preisführer*

(359) Die Kommission ist der Ansicht, das aufgrund der von den französischen Behörden vorgelegen Angaben die Unterstellung verworfen werden kann, wonach die SNCM auf den Strecken nach Korsika bisher eine Rolle als „Preisführer“ ([132]) eingenommen hat.

(360) Allerdings hält die Kommission es für außerordentlich wichtig, während des gesamten Umstrukturierungszeitraums zu kontrollieren, ob die SNCM nicht eine aggressive Preispolitik verfolgt. Daher wurde von der Kommission beschlossen, die Umstrukturierungsbeihilfe an die Auflage zu knüpfen, dass von der SNCM auf den Strecken nach Korsika keine Preisangebote unter den Preisen der Wettbewerber vorgelegt werden.

(361) Um eine Situation zu vermeiden, in der die Wettbewerber die Preise für die Fährverbindungen übermäßig anheben, koppelt die Kommission diese Auflage an eine Vorbehaltsklausel für den Fall, dass sämtliche Wettbewerber für gleiche Dienstleistungen und gleiche Termine Preise festsetzen, die über jenen Preisen liegen, welche die SNCM in einem Bezugsjahr vor dem Auftreten der Wettbewerber auf dem Markt erhob. Würden von den Wettbewerbern der SNCM missbräuchlich hohe Preise praktiziert, müsste der SNCM gestattet werden, möglichst niedrige Preise anzubieten, um eine Rückkehr zu einem angemessenen Preisniveau zu ermöglichen. Hierfür legt die

([132]) Siehe hierzu die Abschnitte 2.3.7 und 4.1.1.

▼B

Kommission das Jahr 1996 als Bezugsjahr fest, da in diesem Jahr erstmals Wettbewerber auf den Linien der SNCM zwischen den Häfen des französischen Festlands und Korsika auftraten und die Preise seit diesem Zeitpunkt gesunken sind. Es wäre also anormal, wenn die Preise auf dem Markt das im Jahr 1996 geltende Preisniveau zukünftig übersteigen würden. Die Bezugspreise müssen selbstverständlich entsprechend der für Frankreich ermittelten Inflation angepasst werden.

(362) Die in Randnummer 361 vorgeschriebene Auflage wird überprüft, wenn die niedrigsten von der SNCM angebotenen Preise täglich über den niedrigsten von jedem ihrer Wettbewerber angebotenen Sonderpreisen für gleiche Ziele und Leistungen liegen. Die Kommission prüft sämtliche hinsichtlich dieser Auflage festgestellten Verstöße.

5.5.4. *Begrenzung der Zahl der Hin- und Rückfahrten auf der Strecke nach Korsika*

(363) Die Kommission hält es für wichtig, dass die den Wettbewerbern der SNCM angebotenen Gegenleistungen während des gesamten Umstrukturierungszeitraums einzuhalten sind. Daher wurde von der Kommission beschlossen, die Beihilfen an die genaue Einhaltung der von den französischen Behörden im Umstrukturierungsplan eingegangenen Verpflichtungen hinsichtlich der jährlichen Anzahl der Hin- und Rückfahrten auf den verschiedenen Seeverbindungen nach Korsika zu koppeln.

(364) Die jährliche Zahl der Hin- und Rückfahrten der Schiffe auf den verschiedenen Seeverbindungen nach Korsika wird bis zum 31. Dezember 2006 auf die in Tabelle 3 angegebenen Grenzwerte festgelegt, soweit nicht besondere, nicht vom Unternehmen zu vertretende Umstände eintreten, durch die das Unternehmen zur Verlegung bestimmter Fahrten in andere Häfen gezwungen ist, und sofern sich nicht die dem Unternehmen übertragenen gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen ändern.

5.5.5. *Vollständige Umsetzung des Umstrukturierungsplans und Einhaltung der Auflagen*

(365) Die SNCM ist verpflichtet, den Umstrukturierungsplan, der von der Kommission gebilligt wurde, in vollem Umfang umzusetzen und sämtliche in dieser Entscheidung festgelegten Auflagen zu erfüllen. Die Kommission betrachtet die Nichteinhaltung des Plans bzw. aller oder eines Teils der Auflagen der vorliegenden Entscheidung als eine missbräuchliche Verwendung der Beihilfen, was automatisch die Einleitung eines förmlichen Untersuchungsverfahrens nach sich zieht und in letzter Konsequenz die Gefahr mit sich bringt, dass die Kommission in ihrer abschließenden Entscheidung die Rückerstattung der Beihilfe verlangt.

5.5.6. *Jährliche Kontrolle und Jahresbericht*

(366) Die Kommission muss sich durch regelmäßige und ausführliche Berichte, die der Kommission vom französischen Staat vorgelegt werden, von der einwandfreien Durchführung des Umstrukturierungsplans überzeugen können.

(367) Im Zusammenhang mit Beihilfen für Großunternehmen ist in den Leitlinien festgelegt ([133]), dass „der Kommission der erste dieser Berichte in der Regel spätestens sechs Monate nach Genehmigung der Beihilfe vorzulegen [ist]. Danach sind die Berichte der Kommission mindestens jährlich zu einem festen Termin zu übermitteln, solange die Ziele des Umstrukturierungsplans noch nicht als erreicht gelten. Die Berichte enthalten alle sachdienlichen Informationen, die die Kommission braucht, um die Durchführung des Umstrukturierungsplans, den Zeitpunkt der

([133]) Siehe Punkt 46 der Leitlinien.

▼B

Zahlungen an das Unternehmen und dessen Finanzlage sowie die Einhaltung der in der Genehmigungsentscheidung niedergelegten Bedingungen und Auflagen kontrollieren zu können.“

6. SCHLUSSFOLGERUNGEN

(368) Zusammenfassend vertritt die Kommission die Auffassung, dass die in Form einer Kapitalerhöhung gewährte Umstrukturierungsbeihilfe vorbehaltlich der in dieser Entscheidung festgelegten Auflagen mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar ist.

(369) Die Kommission fordert Frankreich auf:

— gegenüber der Kommission umgehend, spätestens innerhalb von 15 Arbeitstagen ab dem Datum des Eingangs dieser Entscheidung mitzuteilen, welche Informationen nach seiner Ansicht unter das Geschäfts- und Betriebsgeheimnis gemäß Artikel 25 der Verordnung (EG) Nr. 659/1999 fallen;

— den Empfänger der Beihilfe der vorliegenden Entscheidung umgehend zu unterrichten und ihm dabei erforderlichenfalls bestimmte Informationen vorzuenthalten, die unter das Geschäfts- und Berufsgeheimnis fallen und deren Weitergabe an den Empfänger der Beihilfe bestimmten beteiligten Parteien schaden könnte, und ihm erforderlichenfalls in der übermittelten Fassung die übrigen Informationen mitzuteilen, die nach seiner Ansicht unter das Geschäfts- und Berufsgeheimnis fallen und die es nicht vorenthalten hat.

(370) Die Kommission weist Frankreich auf folgende Informationen hin:

— Die Umstrukturierungsphase endet für die SNCM am 31. Dezember 2006.

— Gemäß den Leitlinien ([134]) sind sämtliche Einzelbeihilfen zur Förderung materieller Investitionen, die während des Umstrukturierungszeitraums der SNCM oder einem ihrer Tochterunternehmen im Rahmen eines von der Kommission genehmigten Beihilfenprogramms gewährt werden, der Kommission gesondert mitzuteilen.

— Gemäß den Leitlinien darf normalerweise — außer in außergewöhnlichen, unvorhersehbaren und nicht vom Unternehmen zu vertretenden Umständen — während eines Zeitraums von zehn Jahren nach Ende des Umstrukturierungszeitraums, d. h. im vorliegenden Fall dem 31. Dezember 2006, keine zweite Umstrukturierungsbeihilfe gewährt werden.

— Jedes neue Kapitalerhöhungsvorhaben zugunsten der SNCM ist der Kommission vor Ablauf des Umstrukturierungszeitraums mitzuteilen, auch wenn die französische Behörden der Ansicht sind, dass durch das neue Projekt das Prinzip privater marktwirtschaftlicher Investoren gewahrt wird —

HAT FOLGENDE ENTSCHEIDUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Die Umstrukturierungsbeihilfe, die Frankreich zugunsten der Société Nationale Maritime Corse-Méditerranée (SNCM) erbringen möchte, ist vorbehaltlich der in Artikel 2 bis 5 festgelegten Auflagen mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar.

Artikel 2

Die SNCM unterlässt ab dem Zeitpunkt der Bekanntgabe der vorliegenden Entscheidung bis zum 31. Dezember 2006 die

([134]) Siehe die Punkte 88 und 89 der Leitlinien.

▼B

Beschaffung neuer Schiffe sowie die Unterzeichnung von Verträgen über den Bau, die Bestellung oder die Charterung neuer oder generalüberholter Schiffe.

Die SNCM darf ab dem Zeitpunkt der Bekanntgabe der vorliegenden Entscheidung bis zum 31. Dezember 2006 nur die 11 Schiffe betreiben, die sich bereits im Besitz der SNCM befinden, d. h.: die Napoléon Bonaparte, die Danielle Casanova, die Île de Beauté, die Corse, die Liamone, die ►M1 Asco ◄, die Méditerranée, die Pascal Paoli, die Paglia Orba, die Monte Cinto und die Monte d'Oro.

Muss die SNCM aufgrund von Ereignissen, die sich ihrem Einfluss entziehen, eines ihrer Schiffe vor dem 31. Dezember 2006 ersetzen, kann die Kommission eine entsprechende Ersatzlieferung auf der Grundlage einer von Frankreich in geeigneter Weise begründeten Notifizierung genehmigen.

Artikel 3

Die SNCM-Gruppe veräußert sämtliche direkten oder indirekten Beteiligungen an folgenden Unternehmen:

— Amadeus France;

— Compagnie Corse Méditerranée;

— Société civile immobilière Schuman;

— Société Méditerranéenne d'Investissements et de Participations;

— Someca.

Statt die Beteiligungen an der Société Méditerranéenne d'Investissements et de Participations zu verkaufen, kann die SNCM auch den einzigen Vermögenswert dieses Unternehmens, die Southern Trader, verkaufen und dieses Tochterunternehmen schließen.

Die Veräußerungen können nach Ermessen der französischen Behörden entweder durch öffentliches Verkaufsangebot oder durch öffentliche Interessenbekundung mit vorheriger Veröffentlichung mit einer Bietefrist von mindestens zwei Monaten erfolgen.

Frankreich übermittelt der Kommission die Nachweise für sämtliche Veräußerungen. Unzureichende bei der SNCM eingehende Angebote dürfen nicht als Grund für die Nichtveräußerung geltend gemacht werden. Gehen keine Angebote ein und kann Frankreich nachweisen, dass sämtliche erforderlichen Veröffentlichungsmaßnahmen getroffen wurden, gilt die in Absatz 1 formulierte Auflage als erfüllt.

Artikel 4

Auf sämtlichen Strecken nach Korsika unterlässt die SNCM ab dem Zeitpunkt der Bekanntgabe der vorliegenden Entscheidung bis zum 31. Dezember 2006 sämtliche preispolitischen Maßnahmen im Zusammenhang mit den angebotenen Preisen, durch die niedrigere Preise als die Preise sämtlicher Wettbewerber für gleiche Ziele und Dienste sowie für identische Termine angeboten werden sollen.

Die Kommission behält sich die Einleitung eines Untersuchungsverfahrens in sämtlichen Fällen vor, in denen eine Nichteinhaltung der Bedingungen dieser Entscheidung, insbesondere der Bedingung gemäß dem ersten Unterabsatz, festgestellt wird.

Die im ersten Unterabsatz formulierte Bedingung ist erfüllt, wenn die niedrigsten von der SNCM angebotenen Preise Tag für Tag über den niedrigsten von sämtlichen Wettbewerbern angebotenen Sonderpreisen für gleichwertige Ziele und Dienste liegen.

Die in Absatz 1 festgelegte Bedingung gilt nicht, sobald die Preise dieser Wettbewerber die inflationsbereinigten Preise der SNCM aus dem Bezugsjahr 1996 überschreiten.

Frankreich teilt der Kommission vor dem 30. Juni jeden Jahres sämtliche benötigten Informationen mit, anhand deren nachgewiesen

▼B

wird, dass diese Bedingung für das vorangegangene Haushaltsjahr auf sämtlichen Strecken nach oder von Korsika erfüllt wurden.

Artikel 5

Entsprechend den Verpflichtungen der französischen Behörden im Umstrukturierungsplan wird die jährliche Zahl der Hin- und Rückfahrten der Schiffe auf den verschiedenen Seeverbindungen nach Korsika bis zum 31. Dezember 2006 auf die in Tabelle 3 dieser Entscheidung festgelegten Schwellenwerte festgelegt, soweit nicht besondere, nicht von der SNCM zu vertretende Umstände eintreten, durch die das Unternehmen zur Verlegung bestimmter Fahrten in andere Häfen gezwungen ist, und sofern sich nicht die dem Unternehmen übertragenen gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen ändern.

Artikel 6

Frankreich ist berechtigt, der SNCM ab dem Zeitpunkt der Bekanntgabe der vorliegenden Entscheidung eine Kapitalerhöhung von 66 Mio. EUR zu gewähren.

Bis zum Ende des Umstrukturierungszeitraums, d. h. dem 31. Dezember 2006, kann die Kommission auf Antrag der französischen Behörden beschließen, eine zweite Auszahlung an die SNCM zu bewilligen, deren Höhe dem Unterschied zwischen den verbleibenden 10 Mio. EUR und dem Erlös der gemäß Artikel 3 nach den Modalitäten dieses Artikels verlangten Veräußerungen entspricht.

Eine entsprechende Entscheidung darf nur getroffen werden, wenn die in Artikel 3 verlangten Maßnahmen durchgeführt wurden, wenn der Erlös aus den Veräußerungen 10 Mio. EUR nicht überschreitet und soweit die in Artikel 2, 4 und 5 vorgeschriebenen Bedingungen eingehalten wurden; hiervon unbeschadet ist die Kommission berechtigt, im Fall der Nichteinhaltung einer dieser Bestimmungen erforderlichenfalls ein förmliches Untersuchungsverfahren einzuleiten. Wird eine entsprechende Nichteinhaltung festgestellt, wird die zweite Tranche der Beihilfe nicht ausgezahlt.

Artikel 7

Frankreich teilt der Kommission innerhalb von sechs Monaten nach der Bekanntgabe dieser Entscheidung mit, welche Maßnahmen ergriffen wurden, um der Entscheidung nachzukommen.

Artikel 8

Diese Entscheidung ist an die Französische Republik gerichtet.