Το έγγραφο αυτό συνιστά βοήθημα τεκμηρίωσης και δεν δεσμεύει τα κοινοτικά όργανα

►**B**

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 9ης Ιουλίου 2003

σχετικά με την προβλεπόμενη να υλοποιηθεί από τη Γαλλία αναδιαρθρωτική ενίσχυση υπέρ της Société Nationale Maritime Corse-Méditerranée (SNCM)

[κοινοποιηθείσα υπό τον αριθμό Ε(2003) 2153]

(Το κείμενο στη γαλλική γλώσσα είναι το μόνο αυθεντικό)

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

(2004/166/ΕΚ)

(ΕΕ L 61 της 27.2.2004, σ. 13)

Τροποποιείται από:

		Επίσημη Εφημερίδα		
		αριθ.	σελίδα	ημερομηνία
►**M1**	Απόφαση 2005/36/ΕΚ της Επιτροπής της 8ης Σεπτεμβρίου 2004	L 19	70	21.1.2005

▼B

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 9ης Ιουλίου 2003

σχετικά με την προβλεπόμενη να υλοποιηθεί από τη Γαλλία αναδιαρθρωτική ενίσχυση υπέρ της Société Nationale Maritime Corse-Méditerranée (SNCM)

[κοινοποιηθείσα υπό τον αριθμό Ε(2003) 2153]

(Το κείμενο στη γαλλική γλώσσα είναι το μόνο αυθεντικό)

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

(2004/166/ΕΚ)

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, και ιδίως το άρθρο 88 παράγραφος 2 πρώτο εδάφιο,

τη συμφωνία για τον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο, και ιδίως το άρθρο 62 παράγραφος 1 στοιχείο α),

Αφού κάλεσε τα ενδιαφερόμενα μέρη να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους σύμφωνα με τις διατάξεις των προαναφερθέντων άρθρων [1] και έχοντας υπόψη τις παρατηρήσεις αυτές,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

1. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ

1.1. Επισκόπηση της διαδικασίας

(1) Με επιστολή με ημερομηνία 18ης Φεβρουαρίου 2002 η γαλλική κυβέρνηση κοινοποίησε πρόγραμμα αναδιαρθρωτικής ενίσχυσης υπέρ της Société nationale maritime Corse-Méditerranée (SNCM). Η υπόθεση έλαβε τον αριθμό Ν 118/2002. Η κοινοποίηση συμπληρώθηκε με επιστολές των γαλλικών αρχών με ημερομηνία 3ης Ιουλίου 2002 [2].

(2) Στις 19 Αυγούστου 2002 η Επιτροπή έλαβε την απόφαση να κινήσει την επίσημη διαδικασία έρευνας την προβλεπόμενη στο άρθρο 6 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 659/1999 του Συμβουλίου, της 22ας Μαρτίου 1999, για τη θέσπιση λεπτομερών κανόνων εφαρμογής του άρθρου 93 της συνθήκης ΕΚ [3], και ο φάκελος έλαβε το νέο αριθμό C 58/2002.

(3) Με φαξ της 11ης Σεπτεμβρίου 2002 οι γαλλικές αρχές ζήτησαν τη διόρθωση ορισμένων παραδρομών στην απόφαση της 19ης Αυγούστου 2002.

(4) Με επιστολή επίσης της 11ης Σεπτεμβρίου 2002, που πρωτοκολλήθηκε με τον αριθ. TREN A/65862, οι γαλλικές αρχές ζήτησαν παράταση προθεσμίας ώστε να παρουσιάσουν τα σχόλιά τους επί της απόφασης της 19ης Αυγούστου 2002. Με επιστολή της 17ης Σεπτεμβρίου 2002 οι υπηρεσίες της Επιτροπής παραχώρησαν διάστημα ενός επιπλέον μήνα στη Γαλλία ώστε να προετοιμάσει την απάντησή της.

(5) Με επιστολή της 8ης Οκτωβρίου 2002, που εστάλη στις 15 Οκτωβρίου με τα παραρτήματά της και πρωτοκολλήθηκε με αριθμό SG(2002) A/10050, οι γαλλικές αρχές παρουσίασαν στην Επιτροπή παρατηρήσεις επί της απόφασης της 19ης Αυγούστου 2002 σχετικά με την κίνηση της διαδικασίας, επιμένοντας στην προώθηση της εφαρμογής του σχεδίου αναδιάρθρωσης.

(6) Με επιστολή της 15ης Οκτωβρίου 2002, που πρωτοκολλήθηκε με αριθ. SG(2002) A/10252, οι γαλλικές αρχές υπενθύμισαν την

([1]) ΕΕ C 308 της 11.12.2002, σ. 29.
([2]) Πρωτοκολλήθηκαν με αριθ. TREN A/61846.
([3]) ΕΕ L 83 της 27.3.1999, σ. 1.

▼B

επείγουσα ανάγκη δημοσίευσης της απόφασης για την κίνηση της επίσημης διαδικασίας έρευνας στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων*.

(7) Με φαξ της 19ης Νοεμβρίου 2002 οι γαλλικές αρχές διαβίβασαν αντίγραφο των συμβάσεων για χρηματικές προκαταβολές μεταξύ της SNCM και της Compagnie Générale Maritime et Financière (CGMF) καθώς και τις αποδείξεις απόδοσης της προκαταβολής της CGMF στη SNCM με δύο εμβάσματα ημερομηνιών 13 Μαΐου και 14 Ιουνίου 2002.

(8) Στις 27 Νοεμβρίου 2002 η Επιτροπή εξέδωσε απόφαση τροποποιητική της απόφασης της 19ης Αυγούστου 2002 η οποία διαβιβάσθηκε στη μόνιμη αντιπροσωπεία της Γαλλίας στην Ευρωπαϊκή Ένωση με επιστολή ημερομηνίας 29 Νοεμβρίου 2002. Σε συνέχεια της ενέργειας αυτής κατέστη δυνατό να δημοσιευθεί η απόφαση της Επιτροπής σχετικά με την κίνηση της επίσημης διαδικασίας έρευνας για την υπόθεση στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων* στις 11 Δεκεμβρίου 2002 ([4]). Τα ενδιαφερόμενα μέρη κλήθηκαν να υποβάλουν από την ημερομηνία αυτή και μετά τις παρατηρήσεις τους επί του προγράμματος ενίσχυσης.

(9) Κατόπιν αιτήματος των γαλλικών αρχών, τα ενδιαφερόμενα μέρη είχαν τη δυνατότητα να πραγματοποιήσουν με τις υπηρεσίες της Επιτροπής μια πρώτη συνάντηση εργασίας στις 24 Οκτωβρίου 2002 και στη συνέχεια μια δεύτερη στις 3 Δεκεμβρίου 2002.

(10) Η Επιτροπή έλαβε παρατηρήσεις από δύο επιχειρήσεις, την Corsica Ferries και τον όμιλο Stef-TFE, και από διάφορους τοπικούς φορείς. Με επιστολές ημερομηνιών 13 και 16 Ιανουαρίου και 5 και 21 Φεβρουαρίου 2003 η Επιτροπή διεβίβασε τις παρατηρήσεις αυτές στη Γαλλία ώστε να της δοθεί η δυνατότητα να προβεί σε σχετικά σχόλια.

(11) Με επιστολή επίσης της 16ης Ιανουαρίου 2003 οι υπηρεσίες της Επιτροπής διεβίβασαν αίτημα για συμπληρωματικές πληροφορίες σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 5 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 659/1999.

(12) Με επιστολή της 10ης Φεβρουαρίου 2003 ([5]) οι γαλλικές αρχές διαβίβασαν στην Επιτροπή επιχειρήματα που στόχευαν να αποδείξουν ότι το σχέδιο ενίσχυσης συνάδει από κάθε άποψη με τις κοινοτικές κατευθυντήριες γραμμές για τις κρατικές ενισχύσεις στη διάσωση και την αναδιάρθρωση επιχειρήσεων ([6]) (εφεξής αποκαλούμενες «κατευθυντήριες γραμμές») καθώς επίσης και περιγραφή νέων δεσμεύσεων σχετικά με την εξέλιξη της επάνδρωσης και των αμοιβών, τον έλεγχο των ενδιάμεσων καταναλώσεων και την πολιτική τιμών της SNCM.

(13) Με επιστολή της 13ης Φεβρουαρίου 2003 ([7]) οι γαλλικές αρχές διαβίβασαν στην Επιτροπή σχόλια σχετικά με τις παρατηρήσεις των Corsica Ferries και Stef-TFE.

(14) Με επιστολή της 21ης Φεβρουαρίου 2003 οι γαλλικές αρχές απήντησαν στις συμπληρωματικές ερωτήσεις που τέθηκαν στην επιστολή της 10ης Φεβρουαρίου 2003 των υπηρεσιών της Επιτροπής.

(15) Κατόπιν αιτήματος της Επιτροπής, στις 25 Φεβρουαρίου 2003 ([8]) οι γαλλικές αρχές διαβίβασαν με φαξ αντίγραφο του σύμφωνου συμμετοχής που συνδέει την SNCM και τον όμιλο Stef-TFE.

([4]) ΕΕ C 308 της 11.12.2002, σ. 29.
([5]) Πρωτοκολλήθηκε από τις υπηρεσίες της Επιτροπής με αριθ. SG(2003) A/1546.
([6]) ΕΕ C 288 της 9.10.1999, σ. 2.
([7]) Πρωτοκολλήθηκε από τις υπηρεσίες της Επιτροπής με αριθ. SG(2003) A/1691.
([8]) Πρωτοκολλήθηκε από τις υπηρεσίες της Επιτροπής με αριθ. DG TREN A/21701.

▼B

(16) Κατόπιν αιτήματος των γαλλικών αρχών, στις 25 Φεβρουαρίου 2003 έλαβε χώρα συνάντηση εργασίας μεταξύ των υπηρεσιών της Επιτροπής και των αντιπροσώπων της γαλλικής κυβέρνησης.

(17) Στις 14 Μαΐου 2003 ([9]) οι γαλλικές αρχές διαβίβασαν με ηλεκτρονικό ταχυδρομείο στην Επιτροπή σε προσωρινό κείμενο την έκθεση πεπραγμένων της SNCM για το έτος 2002.

(18) Στις 7 Μαΐου 2003 ([10]) οι γαλλικές αρχές διαβίβασαν στην Επιτροπή με φαξ τα σχόλιά τους επί των εγγράφων που επέδωσε στις υπηρεσίες της Επιτροπής η Corsica Ferries στις 4 Φεβρουαρίου 2003 και τα οποία η Επιτροπή με τη σειρά της έστειλε στις γαλλικές αρχές με επιστολή της 21ης Φεβρουαρίου 2003.

1.2. **Τίτλος της ενίσχυσης**

(19) Η εν προκειμένω ενίσχυση τιτλοφορείται «Αναδιαρθρωτική ενίσχυση υπέρ της SNCM», υπόθεση που έλαβε τον αριθμό C 58/2002 (πρώην N 118/2002), σε συνέχεια απόφασης της Επιτροπής, της 19 Αυγούστου 2002, να κινήσει την επίσημη διαδικασία έρευνας όσον αφορά το σχέδιο ενίσχυσης.

1.3. **Δικαιούχος της ενίσχυσης**

(20) Ο δικαιούχος της ενίσχυσης είναι η Société nationale maritime Corse-Méditerranée (SNCM) που συμπεριλαμβάνει διάφορες θυγατρικές επιχειρήσεις στο χώρο της ναυτιλίας.

1.4. **Σκοπός της ενίσχυσης**

(21) Ο κύριος σκοπός των ενισχύσεων των προοριζόμενων για την αναδιάρθρωση είναι να μπορέσει να αχθεί σε αίσιο πέρας η διαδικασία αναδιάρθρωσης της SNCM προκειμένου να εξασφαλιστεί μακροπρόθεσμα η βιωσιμότητα του ομίλου.

2. **ΑΝΑΛΥΤΙΚΗ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΗΣ ΕΝΙΣΧΥΣΗΣ**

(22) Η συμβατότητα της ενίσχυσης δεν μπορεί να κριθεί χωρίς κάποιες γνώσεις σχετικά με τον δικαιούχο της ενίσχυσης, το ιστορικό του, το ανταγωνιστικό πλαίσιο στο οποίο κινείται τα αίτια των οικονομικών δυσκολιών του και το περιεχόμενο του σχεδίου αναδιάρθρωσης.

2.1. **Η SNCM και οι κύριες θυγατρικές της**

2.1.1. *Η SNCM*

(23) Η SNCM είναι ναυτιλιακή εταιρεία που εξασφαλίζει τακτικές συνδέσεις προς την Κορσική με αναχώρηση από Νίκαια, Τουλόν ([11]) και Μασσαλία και προς Μαγκρέμπ (Τυνησία και Αλγερία) με αναχώρηση από τη Γαλλία ([12]), καθώς και εποχιακές συνδέσεις, από Απρίλιο ως Σεπτέμβριο, προς τη Σαρδηνία.

(24) Η SNCM δημιουργήθηκε το 1969 με τη συγχώνευση της Compagnie Générale Transatlantique και της Compagnie de Navigation Mixte, που συστάθηκαν και οι δύο το έτος 1850. Αρχικά ονομαζόταν Compagnie Générale Transméditerranéenne και το 1976 μετονομάστηκε σε Société nationale maritime Corse-Méditerranée, αφότου η Société Nationale des Chemins de Fer (SNCF) απέκτησε συμμετοχή στο κεφάλαιό της. Η επιχείρηση επελέγη πράγματι από τη γαλλική κυβέρνηση για την

([9]) Πρωτοκολλήθηκε από τις υπηρεσίες της Επιτροπής με αριθ. DG TREN A/20745.

([10]) Πρωτοκολλήθηκε από τις υπηρεσίες της Επιτροπής με αριθ. DG TREN A/21531.

([11]) Η Τουλόν εξυπηρετείται πλέον κατά τρόπο ιδιάζοντα.

([12]) Η θαλάσσια συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση μεταξύ Ισπανίας και Μαγκρέμπ είναι σε πειραματικό στάδιο.

▼B

εφαρμογή της αρχής εδαφικής συνοχής με την Κορσική, δηλαδή την ευθυγράμμιση των ναύλων θαλάσσιων μεταφορών με τους ναύλους της SNCF για τις σιδηροδρομικές μεταφορές, με βάση σύμβαση που συνάφθηκε στις 31 Μαρτίου 1976 για 25 έτη. Η Compagnie Générale Transatlantique είχε ήδη επιφορτιστεί από τη γαλλική κυβέρνηση με την εξυπηρέτηση της Κορσικής βάσει παλαιότερης σύμβασης, της 23ης Δεκεμβρίου 1948.

(25) Εκτός από τη δημόσια υπηρεσία, η SNCM εξασφαλίζει επίσης την τακτική θαλάσσια συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση της Αλγερίας και της Τυνησίας καθώς και την εποχιακή γραμμή, από τον Απρίλιο ως το Σεπτέμβριο, της Σαρδηνίας. Επίσης, μεταξύ των ετών 1990 και 2002 η SNCM πρόσφερε μέσω της θυγατρικής της, Corsica Marittima, υπηρεσίες επιβατικών μεταφορών μεταξύ Κορσικής και Ιταλίας.

2.1.1.1. Η μετοχική σύνθεση της SNCM

(26) Σήμερα η SNCM ανήκει κατά 80 % στη CGMF, η οποία είχε αναλάβει το μερίδιο της Compagnie Générale Transatlantique, και κατά 20 % στην SNCF. Το γαλλικό κράτος κατέχει άμεσα το 100 % της CGMF. Η SNCM έγινε θυγατρική της CGMF το 1992, στη θέση της Compagnie Générale Maritime (CGM) η οποία στη συνέχεια αναδιαρθρώθηκε ([13]), υπέστη κεφαλαιακή αναδιάρθρωση ([14]) και ιδιωτικοποιήθηκε ([15]).

(27) Κατά τη δημιουργία της CGMF το 1977, ο κοινωνικός της στόχος ορίστηκε κατά τρόπο ώστε μεταξύ άλλων να επιτρέπει οποιαδήποτε δραστηριότητα θαλάσσιων μεταφορών, εξοπλισμού και ναύλωσης πλοίων όπως και κάθε απόκτηση συμμετοχών και οποιαδήποτε εμπορική ή βιομηχανική δραστηριότητα συνδεόμενη άμεσα ή έμμεσα με αυτό τον κοινωνικό στόχο. Σήμερα η CGMF διαδραματίζει κυρίως τους ακόλουθους ρόλους, για λογαριασμό του κράτους:

— διατηρεί συμμετοχή κατά 80 % στην SNCM (το υπόλοιπο 20 % παραμένει ιδιοκτησία της SNCF, γαλλικής κρατικής εταιρείας),

— είναι εγγυητής των κοινωνικών υποχρεώσεων (και μεταξύ αυτών για συντάξεις και ασφαλίσεις) όσον αφορά το προσωπικό της παλαιάς θυγατρικής της, της CGM ([16]),

— εξασφαλίζει τη συνέχιση της χρηματοδοτικής μίσθωσης που έχει συναφθεί στο παρελθόν από τη CGM για χρηματοδότηση ακινήτου.

2.1.1.2. Δραστηριότητες της SNCM

(28) Η SNCM μεταφέρει επιβάτες, επιβατικά και βαρέα οχήματα στις ακόλουθες συνδέσεις:

— μεταξύ Μασσαλίας και διαφόρων λιμένων της Κορσικής: Μπάστια και Αζάτσιο (καθημερινά προς κάθε κατεύθυνση), Πόρτο-Βέκιο, Μπαλάν και Προπριάνο (τρεις φορές τη βδομάδα συνυπολογίζοντας τα κυκλικά δρομολόγια της CMN) με επιπλέον δρομολόγια σε περίοδο αιχμής,

— μεταξύ Νίκαιας και Μπάστια: η SNCM είναι συνεχώς παρούσα σε περίοδο εκτός αιχμής (δύο με τρία δρομολόγια

([13]) Το σχέδιο αναδιάρθρωσης εγκρίθηκε από την επιχείρηση το Δεκέμβριο του 2002.

([14]) Η πρώτη δόση της ενίσχυσης στη CGM χορηγήθηκε το 1993.

([15]) Η ιδιωτικοποίηση έλαβε χώρα το 1996.

([16]) Παραδείγματος χάρη το 1996 η CGMF, που κατείχε τότε το 94 % της CGM, επωμίσθηκε άμεσα τα μέτρα που απορρέουν από κοινωνικά προγράμματα τα οποία οργανώθηκαν από τη CGM στο πλαίσιο της ιδιωτικοποίησής της. Βλέπε επίσης την απόφαση 97/14/ΕΚ της Επιτροπής, της 17ης Ιουλίου 1996, σχετικά με την ενίσχυση που χορηγήθηκε στην Compagnie Générale Maritime στο πλαίσιο αναδιάρθρωσής της (ΕΕ L 5 της 9.1.1997, σ. 40).

▼B

με επιστροφή την εβδομάδα) και αυξάνει την προσφορά της από τα τέλη Μαρτίου έως τον Οκτώβριο,

— μεταξύ Μασσαλίας και Σαρδηνίας (Πόρτο Τόρες),

— μεταξύ Μπάστια και Σαρδηνίας (Πόρτο Τόρες) με ένα δικό της πλοίο και ένα πλοίο της Compagnie Maritime de Navigation (CMN),

— μεταξύ Μασσαλίας και Τύνιδας: τουλάχιστον ένα κυκλικό δρομολόγιο την εβδομάδα με ένα από τα πλοία της,

— μεταξύ Μασσαλίας και Αλγερίου, αρκετές φορές την εβδομάδα σε περίοδο αιχμής με το πλοίο Île de Beauté.

2.1.1.3. Ο στόλος

(29) Τώρα ο στόλος της SNCM για την Κορσική αποτελείται από τα ακόλουθα πλοία:

α) πέντε επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία:

— το Napoléon Bonaparte (χωρητικότητας 2 150 επιβατών και 708 οχημάτων, ισχύος 43 MW, ταχύτητας 23,8 κόμβων), μεγάλο υπερπολυτελές επιβατηγό οχηματαγωγό,

— το νεότευκτο Danielle Casanova, παραδοθέν το Μάιο του 2002 (χωρητικότητας 2 204 επιβατών και 700 οχημάτων, ισχύος 37,8 MW, ταχύτητας 23,8 κόμβων), επίσης μεγάλο υπερπολυτελές επιβατηγό οχηματαγωγό,

— το Île de Beauté (χωρητικότητας 1 554 επιβατών και 520 οχημάτων, ισχύος 37,8 MW, ταχύτητας 21,5 κόμβων), άρχισε δρομολόγια το έτος 1979 και ανακαινίστηκε το 1989/90,

— το Méditerranée (χωρητικότητας 2 254 επιβατών και 800 οχημάτων, ισχύος 35,8 MW, ταχύτητας 24,0 κόμβων),

— το Corse (χωρητικότητας 2 150 επιβατών και 600 οχημάτων, ισχύος 27,56 MW, ταχύτητας 23,5 κόμβων)·

β) τέσσερα μεικτά (φορτηγά και επιβατικά) πλοία:

— το Paglia Orba, (χωρητικότητας 500 επιβατών, 2 000 γραμμικών μέτρων φορτίου και 120 οχημάτων, ισχύος 19,7 MW, ταχύτητας 19 κόμβων),

— το Monte d'Oro (χωρητικότητας 508 επιβατών, 1 615 μέτρων φορτίου και 130 οχημάτων, ισχύος 14,8 MW, ταχύτητας 19,5 κόμβων),

— το Monte Cinto (χωρητικότητας 111 επιβατών, 1 200 μέτρων φορτίου και 130 οχημάτων, ισχύος 8,8 MW, ταχύτητας 18,0 κόμβων),

— από το Μάιο του 2003, το Pascal Paoli (χωρητικότητας 594 επιβατών, 2 300 μέτρων φορτίου και 130 οχημάτων, ισχύος 37,8 MW, ταχύτητας 23 κόμβων)·

γ) δύο ταχύπλοα (ΤΧΠ), με κύριο λιμένα αναχώρησης τη Νίκαια:

— το ταχύπλοο Liamone (χωρητικότητας 1 116 επιβατών και 250 οχημάτων, ισχύος 65,0 MW, ταχύτητας 42 κόμβων), που εκτελεί επίσης δρομολόγια προς Τουλόν,

— το ταχύπλοο Aliso (χωρητικότητας 530 επιβατών και 148 οχημάτων, ισχύος 26,0 MW, ταχύτητας 37 κόμβων).

(30) Το 2002 ο στόλος για τη συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση του Μαγκρέμπ αποτελείτο από το οχηματαγωγό Méditerranée, από τις 24 Ιουνίου 2002, που θα εκτελεί δρομολόγια στη γραμμή μεταξύ Μασσαλίας και Τύνιδας. Η άφιξη αυτής της μονάδας βελτιώνει ποιοτικά και ποσοτικά τη θαλάσσια εξυπηρέτηση της τυνησιακής πρωτεύουσας. Αυτό το άνετο και γρήγορο πλοίο προσφέρει συνολική χωρητικότητα 2 250 επιβατών και 760

▼B

οχημάτων (έναντι 1 600 επιβατών και 500 οχημάτων για το οχηματαγωγό Liberté). Επιτρέπει σημαντική αύξηση στον αριθμό επιβατικών θέσεων, διατηρώντας χώρους για τη μεταφορά φορτίου, αγορά επίσης με αύξουσα ζήτηση.

2.1.2. *Η σύμβαση ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας*

(31) Οι τακτικές υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών μεταξύ των λιμένων της ηπειρωτικής Γαλλίας και της Κορσικής εξασφαλίστηκαν από το 1948 σε πλαίσιο δημόσιας υπηρεσίας ([17]). Η SNCM και η CMN ήταν οι ανάδοχοι για την παροχή της υπηρεσίας μεταξύ 1976 και τέλους 2001, με βάση σύμβαση πλαίσιο που αρχικά είχε συναφθεί για 25 έτη ([18]). Ο γαλλικός νόμος της 30ής Ιουλίου 1982 μετέφερε στη βουλή της Κορσικής τη διαχείριση της εδαφικής συνοχής εντός συμβατικού πλαισίου με το γαλλικό κράτος. Στη συνέχεια ο νόμος αριθ. 91-428, της 13ης Μαΐου 1991, για το καθεστώς της περιφέρειας Κορσικής ([19]), έδωσε στη βουλή που προαναφέρεται πλήρη αρμοδιότητα όσον αφορά τη συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση της νήσου. Από το έτος 1991 η περιφέρεια Κορσικής υποκατέστησε το γαλλικό κράτος ως αναθέτουσα αρχή σχετικά με τις υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας ([20]).

(32) Η Κοινοτική νομοθεσία για τις θαλάσσιες ενδομεταφορές επιβάλλει στα κράτη μέλη το άνοιγμα των εθνικών αγορών ενδομεταφορών. Σχετικά με την παροχή δημόσιας υπηρεσίας, αυτή η υποχρέωση οδηγεί στην υποχρέωση για τα κράτη μέλη να τηρείται η αρχή «μη διάκρισης» μεταξύ όλων των εφοπλιστών της Κοινότητας. Προβλέπεται πάντως ένα μεταβατικό διάστημα για τις ισχύουσες συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας που μπορεί να παραμείνουν σε ισχύ έως την καταληκτική τους ημερομηνία ([21]). Σύμφωνα επομένως με τους ισχύοντες κοινοτικούς κανόνες, η περιφέρεια Κορσικής προκήρυξε διαγωνισμό σε ευρωπαϊκό επίπεδο ώστε να επιλεχτεί ο επιχειρηματίας που επρόκειτο να αναλάβει, από την 1η Ιανουαρίου 2002, στο πλαίσιο πενταετούς σύμβασης, τις υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας για τη θαλάσσια συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση της νήσου με οικονομικό αντάλλαγμα. Η περιφέρεια υπολόγισε ότι, λαμβανόμενης υπόψη της εξέλιξης του ανταγωνισμού στις Τουλόν και Νίκαια, μόνο οι συνδέσεις με λιμένα αναχώρησης τη Μασσαλία ήταν απαραίτητο να υπόκεινται σε αυστηρές υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας.

(33) Η SNCM και η CMN αναδείχθηκαν επιτυχόντες και ανέλαβαν από κοινού αυτή τη σύμβαση για την περίοδο 2002-2006, ενώ η Corsica Ferries τελικά δεν έλαβε μέρος. Παράλληλα, σε όλες τις επιχειρήσεις που εξυπηρετούν τη νήσο με λιμένες αναχώρησης Τουλόν και Νίκαια επιβλήθηκαν υποχρεώσεις συχνότητας συγκοινωνιακής εξυπηρέτησης ώστε ορισμένες κατηγορίες επιβατών τους να είναι δυνατόν να τύχουν της κοινωνικής ενίσχυσης ([22]).

(34) Από το 1997 ως το 2001 η επιχορήγηση που καταβλήθηκε στην SNCM ως επιχορήγηση «εδαφικής συνοχής» ανήλθε από 80,1 εκατομμύρια ευρώ σε 86 εκατομμύρια ευρώ. Τότε κάλυπτε όλες τις συνδέσεις με αναχώρηση από τους τρεις λιμένες της ηπειρωτικής Γαλλίας (Νίκαια, Τουλόν και Μασσαλία).

([17]) Οι θαλάσσιες συνδέσεις μεταξύ της Ιταλίας και της Κορσικής εξαιρούνταν πάντα από κάθε υποχρέωση ή κάθε σύμβαση δημόσιας υπηρεσίας.
([18]) Βλέπε αιτιολογική σκέψη 24.
([19]) Επίσημη εφημερίδα Γαλλικής Δημοκρατίας αριθ. 111 της 14.5.1991.
([20]) Βάσει του προαναφερθέντος γαλλικού νόμου της 13ης Μαΐου 1991.
([21]) Βλέπε άρθρο 4 παράγραφος 3 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3577/92 του Συμβουλίου, της 7ης Δεκεμβρίου 1992, για την εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης κυκλοφορίας των υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές στο εσωτερικό των κρατών μελών (θαλάσσιες ενδομεταφορές- καμποτάζ) (ΕΕ L 364 της 12.12.1992, σ. 7).
([22]) Βλέπε αιτιολογική σκέψη 155 της παρούσας απόφασης.

▼B

(35) Η ισχύουσα σύμβαση προβλέπει υποχρέωση συγκοινωνιακής εξυπηρέτησης με προκαθορισμένες συχνότητες, δεδομένη ποιότητα υπηρεσιών, μέγιστες τιμές ναύλων ανάλογα με την εποχή, υποχρεωτικές εκπτώσεις για ορισμένες κατηγορίες επιβατών. Στη σύμβαση ορίστηκε κάποια οικονομική αποζημίωση βάσης για κάθε έτος από το 2002 ως το 2006, μειούμενη για την SNCM από 69,1 εκατομμύρια ευρώ σε 61,4 εκατομμύρια ευρώ. Αυτή η αποζημίωση αναπροσαρμόζεται εντός ορίου 4 % ανάλογα με τις αποκλίσεις των πραγματικών εσόδων έναντι των εσόδων βάσης που ορίζονται επίσης στη σύμβαση. Η αναλογία οικονομικών αποζημιώσεων βάσης έναντι εσόδων βάσης πρέπει να διαμορφωθεί από 88 % το 2002 σε 75 % το 2006.

(36) Το έτος 2002, πρώτο έτος της σύμβασης ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας, η οικονομική αποζημίωση ήταν 72,1 εκατομμύρια ευρώ, χαμηλότερη σε σχέση με τα προηγούμενα έτη, δεδομένου ότι μόνο η εξυπηρέτηση της Κορσικής από τη Μασσαλία επωφελείται πλέον από αυτή την επιχορήγηση. Συγκριτικά, το έτος 2001 η επιχορήγηση για τη γραμμή Μασσαλία — Κορσική ανερχόταν σε 64,79 εκατομμύρια ευρώ για καθαρά έσοδα 73,17 εκατομμύρια ευρώ το έτος 2001, εκ των οποίων περίπου 41 εκατομμύρια ευρώ για τους επιβάτες (733 400) και το ξενοδοχειακό μέρος και 32 εκατομμύρια ευρώ για το φορτίο και τα οχήματα (762 000 γραμμικά μέτρα).

2.1.3. *Οι κύριες θυγατρικές της SNCM*

2.1.3.1. Compagnie Méridionale de Navigation

(37) Η SNCM διατηρεί μη πλειοψηφική συμμετοχή στη CMN, που λειτουργεί τρία πλοία μεικτού τύπου μεταξύ της Κορσικής και της Μασσαλίας, δηλαδή το Girolata, Kalliste και το Scandola, στο πλαίσιο της σύμβασης ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας. Επίσης εξυπηρετεί τη Σαρδηνία (Πόρτο Τόρες) με λιμένες αναχώρησης Μασσαλία και Προπριάνο.

(38) Η CMN, που δημιουργήθηκε το έτος 1931, παρέμεινε καθαρά οικογενειακή εφοπλιστική επιχείρηση έως το τέλος της δεκαετίας του 1970, οπότε η Compagnie Générale Transatlantique ανέλαβε μειοψηφική συμμετοχή 49 % για να διευκολύνει την απόσυρση ενός κλάδου της οικογένειας των ιδρυτών. Εν τω μεταξύ η CGM ανέκτησε την προαναφερθείσα συμμετοχή. Καμία από αυτές τις δύο μεγάλες επιχειρήσεις δεν επενέβη στη διαχείριση της CMN που παρέμεινε υπό τον έλεγχο αντιπροσώπων των οικογενειών Rousset και Rastit.

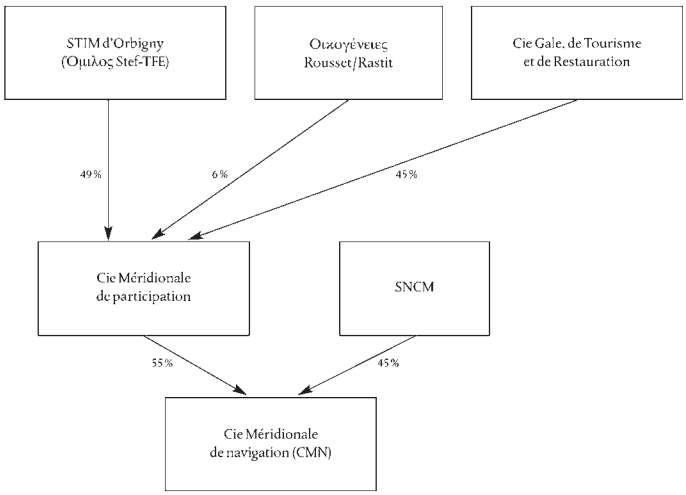
(39) Από το έτος 1956 η CMN συνδεόταν, με σύμβαση, με την Compagnie Générale Transatlantique, πρόδρομο της SNCM στη συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση της Κορσικής. Το 1976 η CMN αναδείχθηκε ανάδοχος για τη συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση της Κορσικής μόνο για εμπορεύματα, ενώ η SNCM απέκτησε σύμβαση παραχώρησης για εμπορευματικές και επιβατικές μεταφορές προς την Κορσική. Από το έτος 1980 η CMN μπορούσε, με εξουσιοδότηση της SNCM, να μεταφέρει και επιβάτες χάρη στην απόκτηση πλοίων μεικτού τύπου. Σε αντιστάθμιση η SNCM ήταν ο γενικός πράκτορας της CMN για τη μεταφορά επιβατών.

(40) Το 1992, λόγω σημαντικών ταμειακών δυσχερειών, η CGM δοκίμασε χωρίς επιτυχία να πωλήσει τη συμμετοχή της στη CMN σε τρίτο. Επειδή η πώληση δεν πραγματοποιήθηκε, η CGM ζήτησε από την τότε θυγατρική της και έως το 1992, τη SNCM, να αναλάβει τη συμμετοχή που διατηρούσε στη CMN. Έτσι προέκυψε εταιρική συμμετοχή σε δύο επίπεδα προκειμένου η SNCM να αποκτήσει το μείζον μέρος των συμφερόντων διατηρώντας για τους ιδιώτες μετόχους τη δυνατότητα αποτελεσματικού ελέγχου της CMN μέσω διπλής συμμετοχής. Οι οικογένειες Rousset και Rastit επωφελήθηκαν από την εξέλιξη αυτή και μείωσαν τη συμμετοχή τους υπέρ της Société de Travaux Industriels et Maritimes d'Orbigny (STIM Orbigny) που

▼B

περιλήφθηκε έκτοτε στον όμιλο Stef-TFE. Λαμβανομένων υπόψη των πολύ ισχυρών δεσμών μεταξύ των δύο επιχειρήσεων, θα μπορούσε την εποχή εκείνη να είχε εξεταστεί η συγχώνευση των CGM και SNCM, αλλά η παραμονή ιδιωτών επενδυτών στην εταιρική σύνθεση της CMN και η επιθυμία τους να διατηρήσουν τον έλεγχο αυτής της επιχείρησης αντιτάχθηκαν αναμφισβήτητα στη λογική συγχώνευσης των δύο επιχειρήσεων.

(41) Έτσι, από το 1992 ο πραγματικός έλεγχος της CMN περιήλθε στον όμιλο Stef-TFE που κατέχει το 49 % της Compagnie Méridionale de Participations (CMP) και ενεργεί σε συνεννόηση με τις οικογένειες Rousset και Rastit που διατηρούν μερίδιο 6 % της CMP.



2.1.3.2. Compagnie Générale de Tourisme et d'Hôtellerie

(42) Η Compagnie Générale de Tourisme et d'Hôtellerie (CGTH) είναι συμμετοχική εταιρεία που ανήκει κατά 100 % στην SNCM, με τις ακόλουθες θυγατρικές ή συμμετοχές:

— 45 % της CMP, τον κύριο μέτοχο με 55 % της CMN,

— 100 % της Comptoirs du Sud, που διαχειρίζεται τα καταστήματα εντός των πλοίων της SNCM,

— 50 % της société civile immobilière Schuman (στοιχείο ενεργητικού ακίνητο προς πώληση ή ήδη πωληθέν),

— 100 % της Société Méditerranéenne d'Investissements et de Participations (SMIP), με μοναδικό στοιχείο ενεργητικού το πλοίο Southern Trader, που λειτουργεί με χρονοναύλωση.

2.1.3.3. Sud-Cargos

(43) Η Sud-Cargos είναι γαλλική ναυτιλιακή εταιρεία μεταφοράς εμπορευμάτων, με έδρα τη Μασσαλία, που ειδικεύεται στη θαλάσσια συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση του Μαγκρέμπ. Είναι θυγατρική επιχείρηση και των δύο μεγάλων ομίλων στον τομέα των μεταφορών, της SNCM και της Delmas. Το έτος 2001 λειτουργούσε οκτώ φορτηγά οχηματαγωγά πλοία (Ro-Ro) και πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων πραγματοποίησε κύκλο εργασιών 67,3 εκατομμύρια ευρώ, μετέφερε 90 000 τόνους φορτίου, 38 000 TEU και 18 000 επικαθήμενα. Μαζί με τις θυγατρικές της απασχολεί εκατό περίπου άτομα.

(44) Η Sud-Cargos βάσισε την αναπτυξιακή στρατηγική της στις ακόλουθες πέντε αρχές:

— εγγύτητα στην πελατεία με ίδιες εγκαταστάσεις στα κύρια μεσογειακά λιμάνια,

▼B

— πολυλειτουργικότητα, με στόλο διάφορων τύπων πλοίων που μπορούν να μεταφέρουν κάθε είδος εμπορευμάτων,

— παγκόσμιο δίκτυο με εμπορευματοκιβώτια διαθέσιμα σε όλες τις μεγάλες ζώνες δραστηριότητας του κόσμου,

— αποτελεσματικότητα της χερσαίας εφοδιαστικής και των μεταφορτώσεων με δυνατότητα να μεταφερθούν από ξηράς ή θάλασσας τα εμπορευματοκιβώτια από όλο τον κόσμο προς τα κύρια εμπορικά γαλλικά λιμάνια (Μασσαλία), ιταλικά (Γένοβα) και ισπανικά (Βαλένθια και Βαρκελώνη),

— άμεση διαθεσιμότητα πληροφοριών για τα εμπορεύματα.

2.1.3.4. SARA

(45) Η Société Aubagnaise de Restauration et d'Approvisionnement (SARA) εξασφαλίζει την τροφοδοσία των πλοίων της SNCM. Το 2002 πραγματοποίησε κύκλο εργασιών 8,58 εκατομμυρίων ευρώ, μαζί με τη SNCM, με κέρδος 0,19 εκατομμύρια ευρώ.

2.1.3.5. Ferrytour

(46) Εταιρεία με επωνυμία περιεκτική, που ανήκει κατά 100 % στη SNCM, η Ferrytour λειτουργεί ως διοργανωτής ταξιδιών. Το 2002 πραγματοποίησε κύκλο εργασιών 11,2 εκατομμυρίων ευρώ με πολύ μέτριο αποτέλεσμα, 0,21 εκατομμύρια ευρώ. Προσφέρει θαλάσσια ταξίδια στην Κορσική, τη Σαρδηνία και την Τυνησία, αλλά και πτήσεις σε μεγάλο πλήθος προορισμών. Επιπρόσθετα, προσφέρει μίνι κρουαζιέρες και υπηρεσίες επιχειρηματικού τουρισμού.

2.1.3.6. Les Comptoirs du Sud

(47) Θυγατρική επιχείρηση που δημιουργήθηκε το 1996 και ανήκει κατά 100 % στην SNCM. Η εταιρεία Les Comptoirs du Sud διαχειρίζεται το σύνολο των καταστημάτων στα πλοία. Η επιχείρηση πραγματοποιεί κύκλο εργασιών που διακυμαίνεται μεταξύ 2 και 4 εκατομμυρίων ευρώ, με καθαρά αποτελέσματα μεταξύ 0,08 και 0,12 εκατομμυρίων ευρώ. Περισσότερο από 72 % των πωλήσεων πραγματοποιούνται στις γραμμές Μαγκρέμπ.

2.1.3.7. Sotramat

(48) Θυγατρική κατά 100 % της SNCM, η Société Transmondiale Mer Air Terre Voyages Sotramat λειτουργεί ως ταξιδιωτικός πράκτορας και διαχειρίζεται τα 17 πρακτορεία στη Γαλλία. Το έτος 2001 πραγματοποίησε πωλήσεις υπηρεσιών ύψους 42,53 εκατομμυρίων ευρώ, εκ των οποίων 40 % εισιτήρια της SNCM, που αντιπροσωπεύουν ποσοστό 8,5 % των πωλήσεων της SNCM. Είχε κέρδος 0,58 εκατομμύρια ευρώ για προμήθεια ύψους 3,80 εκατομμυρίων ευρώ.

2.2. **Οι διάφορες σχετικές αγορές**

(49) Η SNCM λειτουργεί κυρίως σε δύο εξόχως διακριτές αγορές, τόσο για τη μεταφορά επιβατών όσο και για τη μεταφορά εμπορευμάτων: συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση της Κορσικής και του Μαγκρέμπ, με αναχώρηση από τη Γαλλία, και επιπρόσθετα από την Ιταλία και την Ισπανία.

2.2.1. *Συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση της Κορσικής*

(50) Η SNCM λειτουργεί κυρίως στη συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση της Κορσικής και του Μαγκρέμπ με αναχώρηση από την ηπειρωτική Γαλλία. Η μελέτη αγοράς των γαλλικών αρχών (εφεξής «μελέτη αγοράς») περιγράφει με αρκετή ακρίβεια τις διάφορες υπό εξέταση αγορές.

▼B

2.2.1.1. Χαρακτηριστικά της αγοράς

(51) Το έτος 2001 οι αεροπορικές μεταφορές αντιπροσώπευσαν το 43 % της συνολικής επιβατικής κίνησης (περίπου 2,4 εκατομμύρια επί 6 εκατομμυρίων διαδρομών προς κάθε κατεύθυνση). Το μερίδιο της θαλάσσιας μεταφοράς τείνει να αυξηθεί τα τελευταία έτη λόγω του δυναμισμού της προσφοράς θαλάσσιων μεταφορών.

(52) Οι θαλάσσιες μεταφορές μεταξύ της ηπειρωτικής Ευρώπης και της Κορσικής χαρακτηρίζονται από τα ακόλουθα στοιχεία όσον αφορά την επιβατική κίνηση:

— έντονη εποχικότητα: παραδοσιακά, Ιούλιος και Αύγουστος αντιπροσωπεύουν σχεδόν το 50 % της ετήσιας κίνησης. Έντονες διακυμάνσεις σημειώνονται επίσης κατά τις περιόδους σχολικών διακοπών και ορισμένα Σαββατοκύριακα. Αυτή η εποχικότητα επιτείνεται λόγω ασυμμετρίας των φόρτων κατά την περίοδο αιχμής ανάμεσα στις δύο κατευθύνσεις στην αρχή και το τέλος της εβδομάδας,

— προσφορά που οφείλει για διαρθρωτικούς λόγους να είναι μεγαλύτερη από τη ζήτηση (ποσοστό πλήρωσης που κυμαίνεται κατά μέσον όρο μηνιαία από 20 % το χειμώνα —με χαμηλά σημεία μεταξύ 5 και 10 %— αλλά με σημεία αιχμής ως 100 % το καλοκαίρι και ορισμένα Σαββατοκύριακα εορτών),

— πτώση της SNCM στην αγορά των θαλάσσιων συνδέσεων μεταξύ της Κορσικής και της ηπειρωτικής Ευρώπης: 46 % μεριδίων της αγοράς από άποψη πλήθους επιβατών το έτος 2001, σε πτωτική πορεία έναντι του κύριου ανταγωνιστή της, Corsica Ferries, που κατέχει το 44 %, ενώ το υπόλοιπο της αγοράς κατανέμεται μεταξύ Moby Lines (5 %), CMN (3 %) και Happy Lines (2 %),

— μικρή αύξηση κατά 2,4 % το χρόνο, ενώ οι θαλάσσιες συνδέσεις κερδίζουν βαθμιαία διαρκώς έδαφος έναντι των αεροπορικών,

— διαρθρωτικώς χαμηλά ποσοστά πληρότητας κατά μέσον όρο ετησίως: περίπου 40 % για την SNCM, 33 % για την Corsica Ferries αλλά 66 % για τη CMN που κατά τα έτη 1999-2001 λειτουργούσε αποκλειστικά πλοία μεικτού τύπου που εξ ορισμού έχουν υψηλότερα ποσοστά πληρότητας όσον αφορά τους επιβάτες. Τα μέσα ποσοστά πλήρωσης των πλοίων ήσαν πάντοτε σε φαινομενικά χαμηλά επίπεδα, λαμβανομένων υπόψη των ιδιαίτερων χαρακτηριστικών αυτής της αγοράς, ακόμη και πριν από την άφιξη της Corsica Ferries στη θαλάσσια συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση μεταξύ της Κορσικής και της ηπειρωτικής Γαλλίας, όπως φαίνεται στον πίνακα 1.

ΠΙΝΑΚΑΣ 1

Εξέλιξη στα μέσα ποσοστά πληρότητας πλοίων της SNCM

(σε %)

Έτος	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Μέσο ποσοστό πληρότητας πλοίων	38,1	40,1	35,2	34,9	38,2	41,5	41,8	—	—	43,4

(53) Όπως φαίνεται στον πίνακα 2, η αύξηση της κυκλοφορίας μεταξύ της Μασσαλίας και της Κορσικής είναι η χαμηλότερη των τριών συνδέσεων που εξυπηρετούν την Κορσική από την ηπειρωτική Γαλλία.

▼B

ΠΙΝΑΚΑΣ 2

Εξέλιξη στους λιμένες της ηπειρωτικής Γαλλίας και της Κορσικής

(σε χιλιάδες

Επιβάτες	2000	2001	2002	1/2000 (%)	2/2001 (%)
Νίκαια/Κορσική	791	786	904	− 0,6 %	15,0 %
Τουλόν/Κορσική	122	403	460	230,3 %	14,1 %
Μασσαλία/Κορσική	827	840	914	1,6 %	8,8 %
Σύνολο	1 740	2 029	2 278	16,6 %	12,3 %

2.2.1.2. Οι ανταγωνιστές της SNCM

(54) Η SNCM αντιμετώπισε για πρώτη φορά την άφιξη ανταγωνιστή το 1996 για τη συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση της Κορσικής από την ηπειρωτική Γαλλία με την έναρξη από την Corsica Ferries γραμμής μεταξύ Νίκαιας και Μπάστια και Κάλβι κατά την περίοδο αιχμής ([23]). Αυτές οι εξυπηρετήσεις εξασφαλίστηκαν με ένα εβδομαδιαίο κυκλικό δρομολόγιο από τις 18 Μαρτίου 1999. Από την 1η Απριλίου 2000 η θέση της SNCM επλήγη στις γραμμές από Τουλόν με προορισμούς Μπάστια και Αζάτσιο.

(55) Για τη μεταφορά επιβατών στην Κορσική ο κύριος ανταγωνιστής της SNCM είναι η Corsica Ferries που προσφέρει θαλάσσιες συνδέσεις προς την Κορσική από Τουλόν και Νίκαια αλλά και από την Ιταλία, από τους λιμένες Σαβόν και Λιβόρνο. Το μερίδιο αγοράς της αυξάνει συνεχώς και ανήλθε σε 44 % το 2001, με μεγάλη άνοδο έναντι του 2000, για το οποίο το μερίδιο αγοράς ήταν ακόμη μόνο 36 %. Αυτή η άνοδος εξηγείται από τη θέση σε υπηρεσία το έτος 2001, στις γραμμές Κορσική — Τουλόν, δύο ταχύπλοων οχηματαγωγών που αύξησαν την κίνηση από την ηπειρωτική Γαλλία, χωρίς να μειωθούν οι μεταφερόμενες ροές από την Ιταλία για την ίδια εταιρεία.

(56) Το 2002 η Corsica Ferries αναδείχθηκε ηγέτης στην αγορά συνδέσεων προς την Κορσική ([24]) και με δραστηριότητα σχετικά ισόρροπη μεταξύ Κορσικής και Σαρδηνίας. Μεταφέρει σε ετησία βάση 800 000 επιβάτες μεταξύ της ηπειρωτικής Γαλλίας και της Κορσικής, 800 000 επιβάτες μεταξύ της Ιταλίας και της Κορσικής και τέλος 800 000 επιβάτες μεταξύ της Σαρδηνίας και της ηπειρωτικής Ιταλίας. Η επιχείρηση απασχολεί περίπου χίλιους ναυτικούς υπό ιταλική σημαία. Η έδρα της εταιρείας βρίσκεται στη Μπάστια ενώ η επιχείρηση διαθέτει αντιπροσωπεία στη Σαβόν. Έχει στη κατοχή της έντεκα πλοία και έχει παραγγείλει ένα δωδέκατο.

(57) Οι υπόλοιποι ανταγωνιστές της SNCM στη θαλάσσια συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση της Κορσικής είναι:

— CMN, ανταγωνιστής αλλά και εταίρος της SNCM συνεργαζόμενος με αυτήν στο πλαίσιο της σύμβασης παραχώρησης δημόσιας υπηρεσίας. Η CMN ασχολείται μόνο με τις συνδέσεις από Μασσαλία. Το μερίδιο αγοράς της είναι 3 %,

— Moby Lines, που λειτουργεί από Γένοβα, Λιβόρνο και Πιομπίνο. Λόγω παλαιότητας του στόλου, μεταξύ 2000 και 2001 το μερίδιο αγοράς της στη συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση της Κορσικής μειώθηκε από 8 σε 5 %,

([23]) Η αγορά ήταν εκ των πραγμάτων ανοικτή για τις εφοπλιστικές επιχειρήσεις με στόλους υπό γαλλική σημαία.

([24]) Με αναχώρηση από Ιταλία και ηπειρωτική Γαλλία. Η SNCM εξακολουθεί να κατέχει ηγετική θέση στη συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση μεταξύ της ηπειρωτικής Γαλλίας και της Κορσικής.

▼B

— Happy Lines, που λειτουργεί ένα επιβατηγό οχηματαγωγό 1 100 θέσεων από Γένοβα, Σπέτζια και Λιβόρνο. Το μερίδιο αγοράς της είναι της τάξης του 2 %,

— TRIS, με δύο επιβατηγά οχηματαγωγά 800 και 1 300 θέσεων, και Linee Lauro, με ένα οχηματαγωγό 670 θέσεων, συγκεντρώνουν τη δραστηριότητά τους στη συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση της Σαρδηνίας και εκμεταλλεύονται περιστασιακά γραμμές προς την Κορσική. Τα μερίδια αγοράς τους είναι αμελητέα.

(58) Για να βελτιστοποιήσουν την προσφορά τους η CMN για εμπορεύματα και οι ιταλοί ανταγωνιστές δραστηριοποιούνται σε τριγωνικές συνδέσεις μεταξύ ηπειρωτικής Ευρώπης — Κορσικής — Σαρδηνίας. Πάντως στις συνδέσεις αυτές η επιβατική κίνηση είναι εξόχως οριακή μεταξύ της Κορσικής και της Σαρδηνίας.

(59) Για τη μεταφορά γενικής φύσεως εμπορευμάτων (ασυνόδευτα), η SNCM και η CMN διατηρούν εκ των πραγμάτων μονοπώλιο. Στο πλαίσιο της σύμβασης ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας οι δύο εταιρείες εξασφαλίζουν πυκνή συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση από τη Μασσαλία προς το σύνολο των λιμένων της Κορσικής.

(60) Για τα συνοδευόμενα ρυμουλκούμενα ([25]), που φορτώνονται στα οχηματαγωγά, τα οποία αντιπροσωπεύουν συνολικά 24 % της κίνησης γενικής φύσεως εμπορευμάτων μετρούμενης σε γραμμικά μέτρα ([26]), υπάρχει ανταγωνισμός μεταξύ όλων των εφοπλιστικών επιχειρήσεων επιβατηγών μεταφορών. Η SNCM και η CMN κατέχουν το μεγαλύτερο μέρος και αυτής της συνοδευόμενης κίνησης. Οι άλλες επιχειρήσεις, ειδικότερα η Corsica Ferries, διατηρούν το 10 %, δηλαδή το 2 % της συνολικής αγοράς.

2.2.1.3. Εξέλιξη της αγοράς

(61) Για τη ζήτηση θαλάσσιων επιβατηγών μεταφορών προς την Κορσική η μελέτη αγοράς υπολογίζει ότι η αύξηση θα είναι σταθερή. Αναμένονται […] (*) εκατομμύρια επιβάτες το έτος 2006 έναντι 3,4 εκατομμυρίων το έτος 2001. Η αύξηση του μεριδίου των θαλάσσιων μεταφορών σε βάρος των αεροπορικών θα καταστήσει πιθανό μερίδιο[…] % για τις θαλάσσιες μεταφορές. Από την πλευρά της προσφοράς αναμένεται ότι θα συνεχιστεί η ποιοτική βελτίωση της προσφοράς των κύριων παραγόντων, με πιθανή περιθωριοποίηση ορισμένων ιταλικών επιχειρήσεων που διαθέτουν ηλικιωμένους στόλους, με εξαίρεση τη Moby Lines που αρχίζει να ανανεώνει το στόλο της.

(62) Προς την Κορσική, για τη μεταφορά επιβατών, το μερίδιο αγοράς της SNCM είναι 46 % το 2001 έναντι 52 % το 2000. Το εν λόγω μερίδιο αγοράς μειώθηκε προοδευτικά κατά τη διάρκεια της δεκαετίας του 1990 προς όφελος της Corsica Ferries. Αυτό εξηγείται λόγω της θέσης σε λειτουργία των δύο «Méga-Express» της Corsica Ferries.

(63) Σύμφωνα με τη μελέτη αγοράς, όσον αφορά τη μεταφορά γενικής φύσεως μη συνοδευόμενων εμπορευμάτων, καμία επιχείρηση εκτός από την SNCM και τη CMN δεν είναι σε θέση να ανταποκριθεί στις υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας και να είναι κερδοφόρα χωρίς την ισχύουσα σύμβαση παραχώρησης. Η μελέτη αγοράς εκτιμά ότι από αυτή την άποψη η συνεργασία μεταξύ SNCM και CMN πρέπει να συνεχιστεί για το συμφέρον της SNCM μακροπρόθεσμα.

([25]) Ο οδηγός συνοδεύει ολόκληρο το όχημα κατά τη διάρκεια του διάπλου. Σε ορισμένες περιπτώσεις, ένας οδηγός φορτώνει το όχημα στο λιμένα αναχώρησης και άλλος το παραλαμβάνει στο λιμένα άφιξης. Εδώ πρόκειται για συνοδευόμενη μεταφορά, σε αντίθεση με τη μεταφορά τροχοφόρων, οπότε το ρυμουλκούμενο ταξιδεύει χωρίς ρυμουλκό.

([26]) Η μονάδα αυτή χρησιμοποιείται από τις επιχειρήσεις κατά την τιμολόγηση.

(*) Τμήματα του κειμένου αυτού έχουν διαγραφεί έτσι ώστε να εξασφαλιστεί η μη δημοσιοποίηση των εμπιστευτικών πληροφοριών· τα τμήματα αυτά είναι εντός αγκυλών και σημειώνονται με αστερίσκο.

▼B

(64) Σύμφωνα με τη μελέτη αγοράς, η συνέχιση της σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας θα επιτρέψει στις SNCM και CMN, για τη μεταφορά γενικής φύσεως εμπορευμάτων από Μασσαλία προς Κορσική, να συγκεντρώσουν το μεγαλύτερο μέρος της αύξησης της κίνησης: […] τρέχοντα μέτρα το 2006 έναντι 1 490 000 το 2000. Για να αποβεί αποδοτική η δραστηριότητα αυτή θα απαιτηθεί αυστηρή διαχείριση ενός συνόλου πλοίων οχηματαγωγών και μεικτού τύπου από τις δύο επιχειρήσεις, με συνολική βελτιστοποίηση της μεταφοράς επιβατών και φορτίου. Δεν υπάρχει ανταγωνισμός μέσω τιμών: αυτές ελέγχονται στο πλαίσιο της σύμβασης παραχώρησης δημόσιας υπηρεσίας.

(65) Η μελέτη αγοράς εκτιμά ότι, καθώς η εμπορική πολιτική της Moby Lines θα καθίσταται δυναμικότερη στις συνδέσεις της μεταξύ Ιταλίας και Κορσικής, το μερίδιο της Ιταλίας στη συνολική κίνηση θα μειωθεί από[…] % το 2001 σε[…] % το 2006 στην εκδοχή κατά την οποία η Moby Lines κινηθεί πολύ ενεργά ή από[…] % σε[…] % στην εκδοχή κατά την οποία η επιχείρηση αυτή δεν επενδύει. Η SNCM θα τοποθετηθεί στην κορυφή με μεγαλύτερες συχνότητες και περισσότερους προορισμούς (δευτερεύοντες κορσικανικοί λιμένες) σε σχέση με την Corsica Ferries. Η SNCM πρέπει να θέσει ως στόχο τη διατήρηση μεριδίου της στην αγορά τουλάχιστον[…] %. Θα υπάρξει βελτίωση της ισορροπίας μεταξύ προσφοράς και ζήτησης για την SNCM με την απόσυρση ενός οχηματαγωγού το 2002, ένα νεότευκτο μεικτού τύπου και τον εκσυγχρονισμό δύο άλλων πλοίων μεικτού τύπου. Για την Corsica Ferries η βελτίωση της ισορροπίας μεταξύ προσφοράς και ζήτησης διέρχεται από την πραγματοποίηση φιλόδοξων προβλέψεων για αύξηση της δραστηριότητας σε διψήφιο αριθμό που, σύμφωνα με την μελέτη αγοράς, θα δικαιολογήσει εκ των υστέρων την τρέχουσα προσφορά. Από άποψη τιμών η επιθετική πολιτική της Corsica Ferries θα υποχρεώσει την SNCM να βελτιώσει την παραγωγικότητά της.

2.2.2. *Συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση του Μαγκρέμπ*

(66) Η συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση του Μαγκρέμπ αποτελείται από τρεις σχετικά χωρίς αλληλεπίδραση μικροαγορές στις οποίες, σύμφωνα με τη μελέτη αγοράς, η SNCM εμφανίζεται ως επίδοξος ηγέτης.

2.2.2.1. Συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση της Αλγερίας

(67) Η μελέτη αγοράς δείχνει ότι οι αεροπορικές μεταφορές αντιπροσωπεύουν το 92 % της συνολικής επιβατικής κίνησης μεταξύ της Κοινότητας και της Αλγερίας. Αντίθετα με την Κορσική, δεν εμφανίζεται ιδιαίτερη δυναμική των θαλάσσιων μεταφορών όσον αφορά τη μεταφορά επιβατών.

(68) Σχετικά με τις θαλάσσιες μεταφορές, ο μόνος ανταγωνιστής της SNCM είναι η Entreprise Nationale de Transport Maritime de Voyageurs (ENTMV), δημόσια επιχείρηση της Αλγερίας, η οποία σχεδόν μονοπωλεί την αγορά με μερίδιο 89 %. Προς την Αλγερία το μερίδιο αγοράς για επιβατικές μεταφορές της SNCM είναι 11 %, με έντονη μείωση από το έτος 1990 οπότε έφθανε το 35 %. Τη θέση της SNCM εξηγούν η διακοπή των συνδέσεων από την SNCM το 1995 ([27]), οι διοικητικοί περιορισμοί που επιβλήθηκαν από τότε και η απουσία πολιτικής βούλησης να αποκατασταθεί η σύνδεση.

(69) Η άφιξη νέων ανταγωνιστών φαίνεται ελάχιστα πιθανή βραχυπρόθεσμα. Ακόμη κι αν η SNCM παραμείνει γενικός πράκτορας της ENTMV στη χώρα καταγωγής της και αντίστοιχα, η ENTMV έχει αναπτύξει δικό της δίκτυο στη Γαλλία (και στις άλλες

([27]) Σε συνέχεια της αεροπειρατείας στην πτήση Αλγέρι-Παρίσι το Δεκέμβριο του 1994.

▼B

ευρωπαϊκές χώρες), ενώ η SNCM αναπτύσσει το δικό της στην Αλγερία.[…].

(70) Ανάλογα με τις οικονομικές και πολιτικές εξελίξεις στην Αλγερία, αναμένεται ότι η αγορά αυτή θα σημειώσει έντονη μεγέθυνση. Το 2006 η θαλάσσια μεταφορά επιβατών πρέπει να υπολογίζεται μεταξύ […] και […] επιβατών. Σύμφωνα όμως με τη μελέτη αγοράς ο στόλος της ENTMV είναι παλαιός και η ανανέωσή του δεν είναι εξασφαλισμένη. Κατά τους συντάκτες της μελέτης αγοράς η παραγγελία δύο νέων πλοίων για την ENTMV φαίνεται ότι συναντά δυσχέρειες χρηματοδότησης.

(71) Η SNCM διαθέτει ένα πλεονέκτημα με τη θέση σε λειτουργία από το 2002 στις γραμμές Μαγκρέμπ του οχηματαγωγού Île de Beauté που αποσύρθηκε από τις συνδέσεις της Κορσικής και το οποίο θα αντιμετωπίσει το γηρασμένο στόλο της ENTMV. Σύμφωνα με τη μελέτη αγοράς η επιτυχία αυτής της συγκοινωνιακής εξυπηρέτησης θα εξαρτηθεί από τον έλεγχο των δαπανών εκμετάλλευσης οι οποίες πρέπει να επιτρέψουν στην SNCM να προσφέρει ελκυστικές τιμές ναύλων ώστε να ανακτήσει μερίδια αγοράς. Η μελέτη αγοράς υπογραμμίζει το ενδιαφέρον που έχει για την SNCM είσοδος στη συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση του Οράν, μέρος της αγοράς όπου σήμερα είναι απούσα. Σύμφωνα με τη μελέτη αγοράς η SNCM αναμένεται ότι θα είναι σε θέση να ανακτήσει το αρχικό της μερίδιο αγοράς 35 % έως το 2006.

2.2.2.2. Συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση του Μαρόκου

(72) Το συνολικό μερίδιο αγοράς για τις αεροπορικές μεταφορές είναι 77 %. Αυτό το μερίδιο, σαφώς μικρότερο απ' ό,τι για την Αλγερία, εξηγείται λόγω του μεγέθους της θαλάσσιας κίνησης μικρών αποστάσεων, «σχεδόν οδικής», από το στενό του Γιβραλτάρ μέσω του νότου της Ισπανίας.

(73) Η αγορά αυτή είναι πολύ πιο ανταγωνιστική, κατακερματισμένη, με ποσοστό αύξησης 5 % το χρόνο για τη συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση μεταξύ του Μαρόκου και της Ευρώπης, κατά 95 % προς την κατεύθυνση της Ισπανίας, με μερίδια αγοράς για τους κύριους παράγοντες: Comarit 23 %, Transmediterranea 22 %, Comanav 20 %, Euroferrys 18 %, Ferrimaroc 17 %. Στη θαλάσσια αυτή γραμμή μικρής απόστασης είναι παρούσες πολυάριθμες μαροκινές και ισπανικές επιχειρήσεις: Comanav, Comarit, Euroferrys, Ferry Maroc, Limadet, Transmiditeranea. Καμία δεν διαθέτει μερίδιο αγοράς μεγαλύτερο από 23 %. Ο ανταγωνισμός είναι ισχυρός, ιδίως στις τιμές, καθώς τα πλοία είναι παλαιά και έχουν ήδη αποσβεσθεί.

(74) Η μόνη θαλάσσια γραμμή μακράς απόστασης εξασφαλίζεται από την Comanav, από Σετ προς Ταγγέρη ή Ναντόρ. Διατηρεί έτσι το 100 % της αγοράς σε αυτές τις συνδέσεις, οι οποίες όμως αντιπροσωπεύουν μόνο το 5 % του συνόλου της θαλάσσιας κίνησης.

(75) Όπως υπογραμμίζεται στη μελέτη αγοράς, η SNCM προς το παρόν απουσιάζει από τη θαλάσσια μεταφορά επιβατών προς το Μαρόκο. Θεωρείται επιθυμητό η SNCM να εμφανισθεί στη ναυσιπλοΐα μεγάλης απόστασης μεταξύ της Γαλλίας και του Μαρόκου. Στοχεύοντας στην απόκτηση μικρού μεριδίου της «σχεδόν οδικής» κίνησης (που πραγματοποιείται σήμερα μέσω του νότου της Ισπανίας) μάλλον αντί της μεταφοράς επιβατών από το Comanav, η SNCM θα μπορούσε να συμβάλει στο διπλασιασμό της επιβατικής κίνησης μέσω θαλάσσης από τη Γαλλία, η οποία θα παρέμενε εντούτοις ακόμα οριακή έναντι της κυκλοφορίας μέσω του στενού του Γιβραλτάρ.

2.2.2.3. Συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση της Τυνησίας

(76) Το αεροπλάνο διατηρεί κυρίαρχη θέση με μερίδιο αγοράς 96 % στην επιβατική κίνηση. Το σχετικό μέγεθος της μεταφοράς τουριστών στην Τυνησία εξηγεί το μερίδιο αυτό που είναι υψηλότερο από της Αλγερίας καθώς οι τουρίστες χρησιμοποιούν σχεδόν αποκλειστικά την αεροπορική μεταφορά.

▼B

(77) Στις θαλάσσιες μεταφορές η Τυνησία εξυπηρετείται μόνο από δύο κράτη μέλη: τη Γαλλία, από Μασσαλία και Τουλόν, με 47 % της κίνησης, και την Ιταλία, από Λιβόρνο και Γένοβα, με 39 %, και τη Σικελία, με 14 % της κίνησης.

(78) Σε αυτήν την αγορά με μεγέθυνση κατά 7 % ετησίως ο κύριος παράγων είναι η Compagnie Tunisienne de Navigation (CTN) με μερίδιο αγοράς 58 %, ακολουθούμενη από την SNCM με μερίδιο 21 %. Η CTN έχει σχετικά σύγχρονο στόλο και βελτιστοποιεί τη χρήση του με τις γραμμές στις οποίες δραστηριοποιείται από τη Γαλλία και την Ιταλία. Οι υπόλοιποι ανταγωνιστές είναι: Linee Lauro, Tirrenia και Ustica Lines, από τους οποίους οι δύο τελευταίοι λειτουργούν μόνο σε γραμμές από Σικελία.

(79) Στο σύνολο των εν λόγω θαλάσσιων συνδέσεων παρατηρείται κάποιος διαφορετικός βαθμός ανταγωνισμού ανάλογα με το συμμετέχουν κράτος μέλος. Η CTN ορίζει τιμές ναύλων από την Ιταλία κατά 30 % χαμηλότερες σε σχέση με τις τιμές από τη Γαλλία, παρότι οι διάπλοι έχουν την ίδια διάρκεια. Αντίθετα, η CTN και η SNCM έχουν ίδιες τιμές για αναχωρήσεις από τη Γαλλία.

(80) Το μερίδιο της αγοράς της SNCM στη θαλάσσια μεταφορά επιβατών προς την Τυνησία είναι 21 % για το έτος 2000. Το μερίδιο αυτό μερίδιο μειώθηκε διότι η αύξηση της κίνησης αναλήφθηκε από τη CTN. Μόνο στις συνδέσεις μεταξύ της Γαλλίας και της Τυνησίας το μερίδιο αγοράς της SNCM είναι περίπου 50 %. Φαίνεται ότι την καλύτερη δυνατότητα ανάπτυξης του συνόλου της αγοράς της SNCM αποτελεί η λειτουργία συγκοινωνιακής εξυπηρέτησης της Τυνησίας από την Ιταλία, με τον όρο ότι θα είναι δυνατή η προσφορά ανταγωνιστικών τιμών ναύλων.

(81) Σύμφωνα με τη μελέτη αγοράς, η θαλάσσια κίνηση προς την Τυνησία θα συνεχίσει να αυξάνει μέχρι να φθάσει σε πλήθος άνω των […] επιβατών το 2006. Η παρουσία της SNCM με αναχωρήσεις από την Ιταλία θα της επιτρέψει να αυξήσει και το μερίδιο αγοράς της. Η μελέτη αγοράς θεωρεί ως ρεαλιστικό το στόχο που έθεσε η SNCM να φθάσει το […] % της αγοράς το 2006.

2.2.3. *Εξισορρόπηση προσφοράς και ζήτησης*

(82) Ταχεία εξέταση των μεικτών δεδομένων της προσφοράς και της ζήτησης θα μπορούσε να οδηγήσει στο συμπέρασμα ότι υπάρχει πλεόνασμα χωρητικότητας στο σύνολο των συνδέσεων που εξετάστηκαν. Σύμφωνα με τη μελέτη αγοράς στην πραγματικότητα η κατάσταση είναι πολυπλοκότερη.

(83) Η θαλάσσια προσφορά δεν είναι δυνατόν να προσαρμόζεται με ακρίβεια προς τη ζήτηση. Προς την Κορσική η ελάχιστη μονάδα είναι το πλοίο μεικτού τύπου που διαθέτει 200 έως 500 θέσεις επιβατών. Προς το Μαγκρέμπ σχεδόν δεν υπάρχουν οχηματαγωγά που προσφέρουν λιγότερες από 1 500 έως 2 000 θέσεις. Έτσι, για μια τακτική γραμμή το βηματικό μέτρο προσφοράς ανέρχεται σε 1 500 έως 2 000 προσφερόμενες θέσεις την εβδομάδα.

(84) Η εντονότατη εποχικότητα [28], με μηνιαίες ή ημερήσιες κυκλοφορίες [29] αιχμής που μπορούν να φθάσουν τις δεκαπλάσιες του μήνα με τα χαμηλότερη κυκλοφορία, απαιτεί από τους πλοιοκτήτες στόλο διαστασιολογημένο έτσι ώστε να αντεπεξέρχεται στις εποχές αιχμής. Κατά το μισό ο κύκλος εργασιών γενικά πραγματοποιείται κατά τη διάρκεια μόνο των μηνών Ιουλίου και Αυγούστου. Πέραν τούτου υπάρχει διαφορά ανάλογα με την κατεύθυνση του διάπλου, ακόμη και στην περίοδο αιχμής. Παραδείγματος χάρη, στις αρχές Ιουλίου η

[28] Βλέπε αιτιολογική σκέψη 52.

[29] Επιπλέον παρατηρούνται μεγάλες εβδομαδιαίες διακυμάνσεις στη ζήτηση θαλασσίων μεταφορών (σημεία αιχμής τα σαββατοκύριακα).

▼B

κατεύθυνση από την ήπειρο προς την Κορσική είναι σε επίπεδο αιχμής, ενώ το ταξίδι της επιστροφής προς την ήπειρο γίνεται σχεδόν άδειο, φαινόμενο που αναστρέφεται στα τέλη Αυγούστου. Ορισμένα σαββατοκύριακα το καλοκαίρι ή ορισμένα σαββατοκύριακα εορτών ο στόλος όλων των εφοπλιστών που εξυπηρετούν την Κορσική δεν επαρκεί ώστε να απορροφήσει την επιβατική κίνηση αιχμής.

(85) Για τη συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση της Κορσικής, και ειδικότερα των δευτερευόντων κορσικανικών λιμένων, που επιβάλλεται λόγω ανεπαρκών υποδομών μεταφοράς στην Κορσική, οι δεσμεύσεις δημόσιας υπηρεσίας δημιουργούν εκ των πραγμάτων υπερπροσφορά θέσεων σε σχέση με τη ζήτηση σε περίοδο εκτός αιχμής. Επιπλέον, όλες οι εφοπλιστικές επιχειρήσεις εφαρμόζουν τη λεγόμενη «αποκλειστική» ([30]) πώληση για τις θέσεις σε καμπίνα, η οποία μειώνει έντονα τους συντελεστές φαινόμενης πληρότητας των πλοίων.

(86) Εξάλλου, το έτος 2001 η Corsica Ferries ξεκίνησε επιθετική πολιτική κατάκτησης μεριδίου της αγοράς. Αυτή η στρατηγική την ώθησε σε υπερπροσφορά επί ένα ή δύο έτη ώστε να προσελκύσει νέα πελατεία.

(87) Έτσι η μελέτη αγοράς καταλήγει στο συμπέρασμα ότι δεν υπάρχει διαρθρωτική πλεονάζουσα χωρητικότητα στις συνδέσεις μεταξύ της ηπειρωτικής Ευρώπης και της Κορσικής ούτε σε αυτές προς το Μαγκρέμπ και ότι το φαινόμενο πλεόνασμα προσφοράς θέσεων σχετίζεται εγγενώς με τη φύση και τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά της εν λόγω δραστηριότητας.

2.3. **Το σχέδιο αναδιάρθρωσης**

(88) Το σχέδιο αναδιοργάνωσης προβλέπει, αφενός, ένα σκέλος λειτουργικό που περιλαμβάνει την πώληση τεσσάρων πλοίων, το κλείσιμο δύο θυγατρικών επιχειρήσεων, μείωση προσωπικού, μείωση των εξυπηρετήσεων προς την Κορσική και ενίσχυση της συγκοινωνιακής εξυπηρέτησης του Μαγκρέμπ και, αφετέρου, ένα οικονομικό σκέλος που περιλαμβάνει την αποπληρωμή, μέσω της κεφαλαιακής αναδιάρθρωσης, μέρους των χρεών που βαρύνουν την SNCM. Το σχέδιο αναδιάρθρωσης της SNCM ([31]) που έχει υποβληθεί από τις γαλλικές αρχές αποτελείται, εκτός από την αρχική κοινοποίηση, από σύνολο εγγράφων που αναφέρονται στο σημείο 1.1. και τα οποία έχουν διαβιβασθεί στην Επιτροπή τόσο πριν όσο και σε συνέχεια της κίνησης διαδικασίας. Αποτελούν σύνολο του οποίου τα βασικά σημεία περιγράφονται λεπτομερέστερα στο παρόν τμήμα.

(89) Μετά τις παρατηρήσεις που διατυπώθηκαν από την Επιτροπή στην απόφασή της της 19ης Αυγούστου 2002, οι γαλλικές αρχές περιέγραψαν στην επιστολή τους της 31ης Ιανουαρίου 2003 τις βελτιώσεις που επήλθαν στο σχέδιο αναδιάρθρωσης στα ακόλουθα σημεία:

— δεσμεύσεις και διευκρινίσεις σχετικά με την πολιτική αμοιβών,

— σχέδιο της μείωσης δαπανών στις ενδιάμεσες αγορές,

— δέσμευση ότι η SNCM δεν θα προκαλέσει πόλεμο τιμών με τους ανταγωνιστές της όσον αφορά την Κορσική.

2.3.1. *Ανάλυση των διαφόρων αιτίων των οικονομικών δυσχερειών της εταιρείας*

([30]) Δυνατότητα για ένα ως τρία άτομα να καταλαμβάνουν καμπίνα προβλεπόμενη για τέσσερα άτομα.

([31]) Από τη διεύθυνση της εταιρείας το σχέδιο ονομάστηκε «Πρόγραμμα επιχείρησης». Εγκρίθηκε στις 17 Δεκεμβρίου 2001 από το διοικητικό συμβούλιο της SNCM.

▼B

(90) Για να εξηγήσουν τις οικονομικές δυσχέρειες της εταιρείας οι γαλλικές αρχές ανέφεραν τέσσερις παράγοντες:

— από το 1996 και μετά η SNCM πρέπει να αντιμετωπίζει ανταγωνισμό μεταξύ της Κορσικής και της ηπειρωτικής Γαλλίας, πράγμα που η δημόσια επιχείρηση δεν είχε ποτέ γνωρίσει στο παρελθόν και το οποίο είχε ως αποτέλεσμα για την εταιρεία χρόνια ελλείμματα εκμετάλλευσης, λαμβανομένης υπόψη της ανελαστικότητας των συμβάσεων δημόσιας υπηρεσίας της εποχής,

— επιπλέον, ενώ δεσμευόταν από τις υποχρεώσεις της δημόσιας υπηρεσίας μεταξύ 1976 και 2001, η SNCM βρέθηκε στην ανάγκη να αντιμετωπίσει δύο εξωτερικούς κλονισμούς: την αναστολή των θαλάσσιων συνδέσεων με την Αλγερία το 1995 και την ισχυρή πτώση στη ζήτηση της Κορσικής το 1995 και το 1996,

— η SNCM «εκτέθηκε σε σοβαρές κοινωνικές διεκδικήσεις και συγκρούσεις που έπληξαν τα οικονομικά της και επιβράδυναν την ανάπτυξή της»,

— η ανάπτυξή της διαταράχθηκε λόγω των δικαστικών περιπετειών με τη γαλλική διοικητική δικαιοσύνη όσον αφορά την υπογραφή της σύμβασης ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας.

(91) Η Επιτροπή σημειώνει επιπλέον ότι οι γαλλικές αρχές δεν κατέστη δυνατόν να ποσοτικοποιήσουν τη συμβολή αυτών των παραγόντων στις ζημίες εκμετάλλευσης της εταιρείας και ότι δεν επιδίωξαν να αναζητήσουν μέσω αναλυτικής παρακολούθησης των δαπανών εάν υπήρξαν άλλες αιτίες που εξηγούν τα κύρια αίτια των ζημιών.

(92) Σε απάντηση στο επιχείρημα που αναφέρεται στην απόφαση της 19ης Αυγούστου 2002, κατά το οποίο η πολιτική αγοράς πλοίων θα ήταν δυνατόν να είχε επιπτώσεις στους ισολογισμούς της SNCM και να δημιουργήσει δυσκολίες ([32]), με επιστολή της 8ης Οκτωβρίου 2002 το γαλλικό κράτος διαβίβασε στην Επιτροπή τις εκτιμήσεις που ακολουθούν.

(93) Σύμφωνα με τις γαλλικές αρχές, πραγματοποιώντας τις ανανεώσεις αυτές η SNCM απλώς συμμετείχε στη γενική τάση εκσυγχρονισμού του στόλου της Μεσογείου και βρέθηκε έτσι στην κατάσταση να είναι σε θέση να συνεχίσει να εκμεταλλεύεται τις συνδέσεις της σε αυτές τις αγορές χωρίς υπερβολικό κίνδυνο περιθωριοποίησης. Οι γαλλικές αρχές τονίζουν ότι οι στόλοι των άλλων μεγάλων μεσογειακών εφοπλιστικών εταιρειών εξελίχθηκαν ποιοτικά. Οι Corsica Ferries, Grimaldi, Tirrenia, Moby Lines, Trasmed και CTN ειδικότερα ήταν εξοπλισμένες και συνεχίζουν να προμηθεύονται γρήγορα πλοία μέσης ή μεγάλης χωρητικότητας και επιβατηγά οχηματαγωγά συνεχώς καλύτερο εξοπλισμό.

(94) Για τις γαλλικές αρχές, με την ανανέωση αρκετών από τα πλοία της η SNCM απλώς ανταποκρίθηκε στο στρατηγικό στόχο που επιβαλλόταν σαφώς: παροχή υπηρεσίας ποιότητας από τη Μασσαλία που να ανταποκρίνεται στα χαρακτηριστικά αυτής της γραμμής και στις προσδοκίες της Κορσικής, παραχωρούσα αρχή της δημόσιας υπηρεσίας, και εξυπηρέτηση με γρήγορα πλοία με αφετηρία τη Νίκαια.

(95) Σύμφωνα με τις γαλλικές αρχές, τα εμπορικά αποτελέσματα που προέκυψαν χάρη στα πλοία αυτά είναι αναμφισβήτητα. Στη Νίκαια, τα ταχύπλοα της SNCM, μαζί με το «Corsica Express» της Corsica Ferries, αύξησαν σημαντικά τη θαλάσσια κίνηση

([32]) Απόφαση της 19ης Αυγούστου 2002: «Οι αμφιβολίες της Επιτροπής ενισχύονται από το φιλόδοξο πρόγραμμα της SNCM για αγορά πλοίων με σκοπό την ανανέωση του στόλου της, ενώ τα αποτελέσματα εκμετάλλευσης του ομίλου παρέμειναν σχετικά ασθενή κατά τη διάρκεια της περιόδου 1997-2001.»

▼B

στη σύνδεση Νίκαια-Κορσική: από 304 000 επιβάτες το 1995 σε 780 000 πιβάτες —εκ των οποίων 550 000 σε ταχύπλοα— το 2001. Όσον αφορά το Napoléon Bonaparte, τα ποσοστά πληρότητάς του το καλοκαίρι πιστοποιούν την επιτυχία του, ακόμα και μετά την άφιξη της Corsica Ferries στην Τουλόν το έτος 2002 ([33]). Το ποιοτικό επίπεδο που προσέφερε το πλοίο αυτό έδωσε στην SNCM τη δυνατότητα να προασπίσει, και ακόμη και να βελτιώσει, το ανά μονάδα έσοδό της σε αυτό το τμήμα σε περιβάλλον εξαιρετικά ανταγωνιστικό, με χαρακτηριστικό τη μείωση τιμών.

(96) Σύμφωνα με τις γαλλικές αρχές, ακριβώς «η σύμπτωση της ανάπτυξης του ανταγωνισμού με την ανανέωση αυτή του στόλου» οδήγησαν την SNCM σε οικονομική κατάσταση δύσκολη χωρίς να υπάρχει εναλλακτική λύση.

2.3.2. *Μείωση χωρητικοτήτων*

(97) Στο σχέδιο αναδιάρθρωσής της η SNCM πρόβλεψε για το έτος 2002 τον παροπλισμό και την πώληση τεσσάρων πλοίων της:

— Napoléon ([34]),

— Liberté,

— Monte Rotondo,

— ►**M1** είτε το ταχύπλοο NGV Asco είτε το δίδυμο ταχύπλοο NGV Aliso ◄.

(98) Σήμερα εκτός από το Asco όλα αυτά τα πλοία έχουν πωληθεί. Σε αυτές τις μεταβιβάσεις προστίθεται η υπό εξέλιξη μεταβίβαση του Southern Trader, πλοίου χρονομισθωμένου από τη SMIP, μια από τις θυγατρικές επιχειρήσεις της SNCM.

(99) Το αναμενόμενο προϊόν των μεταβιβάσεων αυτών ήταν 40 εκατομμύρια ευρώ, δηλαδή συμβολή σε ρευστότητα (καθαρό προϊόν μεταβίβασης) με 21 εκατομμύρια ευρώ, λαμβανομένων υπόψη των αποδόσεων που εναπέμεναν. Τα πλοία Monte Rotondo και Napoléon μεταβιβάστηκαν το έτος 2002 έναντι […] εκατομμυρίων ευρώ καθαρού προϊόντος μεταβίβασης και με […] εκατομμύρια ευρώ λογιστική υπεραξία. Τα Liberté και Southern Trader ([35]) έχουν ήδη ή θα έχουν μεταβιβαστεί το 2003 έναντι καθαρού προϊόντος μεταβίβασης και λογιστικής υπεραξίας […] εκατομμυρίων ευρώ. Το σύνολο των καθαρών προϊόντων μεταβίβασης αυτών των τεσσάρων πλοίων προέκυψε κατά 1,2 εκατομμύρια ευρώ υψηλότερο σε σχέση με τις αρχικές υποθέσεις. Το ταχύπλοο Asco, για το οποίο προβλέπονται […] εκατομμύρια ευρώ ως καθαρό προϊόν μεταβίβασης και […] εκατομμύρια ευρώ ως λογιστική υπεραξία, δεν έχει ακόμη μεταβιβαστεί.

([33]) Παραδείγματος χάρη, το έτος 2002 οι συντελεστές πληρότητας για επιβάτες ή οχήματα ήσαν:

(%)

Σαββατοκύριακο	Επιβάτες	Οχήματα
από 28.6 έως 30.6	78,7	72,2
από 26.7 έως 28.7	84,6	82,0
από 2.8 έως 4.8	102,8	96,7
από 30.8 έως 2.9	100,1	94,8

([34]) Να μη συγχέεται με το Napoléon Bonaparte, άλλο πλοίο του στόλου της SNCM.

([35]) Κατά το τρέχον διάστημα το Southern Trader αποτελεί το αντικείμενο προσυμφώνου για πώληση.

▼B

(100) Πρέπει να σημειωθεί ότι οι μεταβιβάσεις αυτές αντισταθμίστηκαν μερικώς από την ένταξη του επιβατηγού οχηματαγωγού Danielle Casanova, που χρηματοδοτήθηκε με χρηματοδοτική μίσθωση, τον Ιούνιο του 2002, του πλοίου μεικτού τύπου Paglia Orba, το οποίο μετασκευάστηκε το 2002 και παραδόθηκε το 2003 ώστε να προσαρμοστεί στην αποστολή του, και του πλοίου μεικτού τύπου Pascal Paoli, που παραγγέλθηκε τον Ιανουάριο του 2001, χρηματοδοτήθηκε επίσης με χρηματοδοτική μίσθωση και παραδόθηκε το Μάιο του 2003.

(101) Παράλληλα, στο σχέδιο αναδιάρθρωσής της η εταιρεία είχε προβλέψει να μεταβιβάσει τα ακίνητα που είχαν διατεθεί στις θυγατρικές της επιχειρήσεις (γραφεία στη Μασσαλία), τα οποία όντως μεταβιβάστηκαν το 2003 έναντι 12 εκατομμυρίων ευρώ καθαρού προϊόντος μεταβίβασης και με λογιστική υπεραξία 5,1 εκατομμύρια ευρώ.

2.3.3. *Αναδιοργάνωση των συγκοινωνιακών εξυπηρετήσεων*

(102) Η μείωση της δραστηριότητας δημόσιας υπηρεσίας από το 2002 και η αύξηση της πίεσης ανταγωνισμού οδήγησαν την SNCM να μειώσει σημαντικά την προσφορά της.

(103) Έτσι, το σχέδιο αναδιάρθρωσης προβλέπει μείωση του πλήθους διάπλων από 4 138 το 2001 (3 835 για τη SNCM και 303 για την Corsica Marittima) σε 3 410 το 2003, δηλαδή μείωση κατά 18 %, με τις ακόλουθες τροποποιήσεις στις συγκοινωνιακές εξυπηρετήσεις:

— προσαρμογή των συγκοινωνιακών εξυπηρετήσεων μεταξύ Μασσαλίας και Κορσικής στις απαιτήσεις της νέας συγγραφής υποχρεώσεων της σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας,

— απόσυρση από τη συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση μεταξύ Τουλόν και Κορσικής ([36]), δεδομένου ότι οι συνδέσεις είναι δυνατόν να εξυπηρετούνται περιστασιακά ανάλογα με τη διαθεσιμότητα των πλοίων Napoléon Bonaparte και Danielle Casanova κατά τη διάρκεια της ενδιάμεσης περιόδου που προβλέπεται για τη ρύθμιση των καθυστερήσεων στα κυκλικά δρομολόγια μεταξύ της Μασσαλίας και Κορσικής,

— μείωση των συγκοινωνιακών εξυπηρετήσεων μεταξύ Νίκαιας και Κορσικής ([37]),

— παύση λειτουργίας της γραμμής Λιβόρνο-Μπάστια με το διατεθέν υλικό ([38]),

— ενίσχυση της συγκοινωνιακής εξυπηρέτησης της Αλγερίας και της Τυνησίας με τα πλοία Méditerranée, Ile de Beauté και Corse,

— αναστολή της συγκοινωνιακής εξυπηρέτησης μεταξύ Γένοβας και Τύνιδας.

(104) Κατά τρόπο γενικό και όπως φαίνεται στον πίνακα 3 το σχέδιο της αναδιάρθρωσης στοχεύει στη μείωση του πλήθους διάπλων κατά 18 % και της προσφοράς θέσεων κατά 28 %, προβλέποντας ειδικότερα:

— αντίστοιχες πτώσεις κατά 20 % και 37 % στη συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση της Κορσικής,

— αντίστοιχες αυξήσεις κατά 23 % και 43 % στη συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση του Μαγκρέμπ.

([36]) Το έτος 2002 θα έχουν πραγματοποιηθεί 83 διάπλοι έναντι 187 το 2001.

([37]) Το έτος 2002 θα έχουν πραγματοποιηθεί 1 157 διάπλοι έναντι 1 345 το 2001.

([38]) Με την Corsica Marittima το έτος 2002 θα έχουν πραγματοποιηθεί μόνο 54 διάπλοι με 9 400 επιβάτες έναντι 290 με 64 000 επιβάτες το 2001.

▼B

ΠΙΝΑΚΑΣ 3

Εξέλιξη της προσφοράς της SNCM

	Πλήθος διάπλων		Προσφερόμενες θέσεις		Προσφερόμενα τρέχοντα μέτρα	
	2001	> 2003	2001	> 2003	2001	> 2003
Μασσαλία-Κορσική	1 881	[…]	1 723 050	[…]	1 469 000	[…]
Τουλόν-Κορσική	187	[…]	303 650	[…]	0	[…]
Κόλπος Γένοβας	1 768	[…]	1 708 700	[…]	0	[…]
Υποσύνολο Ευρώπης	3 836	3 067	3 735 400	2 357 500	1 469 000	2 154 000
Μαγκρέμπ	302	372	444 000	635 000	0	0
Σύνολο	4 138	3 439	4 179 400	2 992 500	1 469 000	2 154 000

(105) Η αναδιάταξη στο Μαγκρέμπ θα προκαλέσει για την εταιρεία πρόσθετα έξοδα ύψους 9 εκατομμυρίων ευρώ εκ των οποίων 6 εκατομμύρια ευρώ για τεχνικές τροποποιήσεις στο Danielle Casanova και στο Île de Beauté και 3 εκατομμύρια ευρώ για τα εμπορικά έξοδα προώθησης των νέων συγκοινωνιακών εξυπηρετήσεων.

2.3.4. *Κατάργηση θυγατρικών*

(106) Στο πλαίσιο του σχεδίου αναδιάρθρωσής της η SNCM ανέλαβε να κλείσει από τον Ιανουάριο του 2002 δύο από τις θυγατρικές εταιρείες της που είχαν μείνει χωρίς αντικείμενο μετά την αναδιοργάνωση των συγκοινωνιακών εξυπηρετήσεων. Πρόκειται για την Compagnie Maritime Toulonnaise που εξασφάλιζε την παροχή χερσαίων υπηρεσιών στην Τουλόν και για την εταιρεία Corsica Marittima που εξασφάλιζε τις συνδέσεις μεταξύ Κορσικής και Ιταλίας. Οι απομένουσες ελάχιστες δραστηριότητες των εταιρειών αυτών θα καλυφθούν άμεσα από την SNCM.

2.3.5. *Μείωση εξόδων προσωπικού*

(107) Το σχέδιο αναδιάρθρωσης προβλέπει τη μείωση του προσωπικού από 2 430 υπαλλήλους σε 2 130 το 2003, βάσει των ακόλουθων προβλέψεων:

— συρρίκνωση του στόλου (μείωση κατά […] θέσεις πλήρους απασχόλησης),

— αύξηση παραγωγικότητας των πληρωμάτων (μείωση κατά […] θέσεις απασχόλησης),

— επιπτώσεις της μετάβασης στην εβδομάδα 35 ωρών (αύξηση κατά […] θέσεις απασχόλησης),

— ανάπτυξη νέων «τουριστικών» δραστηριοτήτων (αύξηση κατά […] θέσεις απασχόλησης),

— μείωση προσωπικού ξηράς χάρη σε αποχωρήσεις φυσικές ή προβλεπόμενες και σε άδειες κινητικότητας (μείωση κατά […] θέσεις απασχόλησης).

(108) Οι μειώσεις προσωπικού θα πραγματοποιηθούν χάρη σε αποχωρήσεις φυσικές ή προβλεπόμενες με βάση κριτήρια ηλικίας (προβλεπόμενη παύση δραστηριότητας), άδειες κινητικότητας και μη αντικατάσταση συμβάσεων ορισμένου χρόνου.

▼B

Πάντως αναμένεται ότι θα αντιπροσωπεύουν δαπάνη εκτιμώμενη σε 20,4 εκατομμύρια ευρώ για την SNCM.

(109) Τα στοιχεία που δόθηκαν από τις γαλλικές αρχές παρουσιάζουν την ακόλουθη αναμενόμενη εξέλιξη της παραγωγικότητας:

ΠΙΝΑΚΑΣ 4

Αναμενόμενη εξέλιξη της παραγωγικότητας της SNCM

	2001		2004	
Επιβάτες Κορσικής	1 376 000		[…]	[…]
Επιβάτες Μαγκρέμπ (συντελεστής 3) ([39])	495 000	(165 000 × 3)	[…]	[…]
Εμπορεύματα (συντελεστής 0,5)	408 000	(816 000 × 0,5)	[…]	[…]
Σύνολο ΜΚ	2 279 000		2 353 000	
Προσωπικό ΙΠΑ	2 430		2 130	
Παραγωγικότητα (ΜΚ/ΙΠΑ)	938		1 105	
Αύξηση παραγωγικότητας			+ 17,8 %	

(110) Έτσι η παραγωγικότητα του προσωπικού εμφανίζεται αυξημένη κατά 17,8 %, ενώ η επιχείρηση πρέπει, επιπλέον, να εξαλείψει τις αρνητικές επιπτώσεις αρχικής πτώσης της δραστηριότητας κατά την περίοδο 2002/03 και, συνεπώς, της συνεπακόλουθης ολιγότερο ικανοποιητικής κάλυψης σταθερών εξόδων.

(111) Σε συνέχεια της απόφασης της 19ης Αυγούστου 2002, με επιστολή ημερομηνίας 10 Φεβρουαρίου 2003, οι γαλλικές αρχές παρουσίασαν συμπληρωματικά στοιχεία σχετικά με τη θέση των δαπανών προσωπικού υπό έλεγχο:

— όσον αφορά τα πληρώματα, από το έτος 1999 δεν έχει δοθεί καμία γενική αύξηση και οι μέσες αμοιβές έχουν αυξηθεί μόνο κατά 0,8 έως 1 % ετησίως από το 2000, ενώ η μέση αμοιβή του πληρώματος της SNCM, δηλαδή 33 345 ευρώ ετησίως, ακολουθεί επίσης τις μέσες αμοιβές που διαπιστώθηκαν σε τρεις άλλους γάλλους εφοπλιστές,

— όσον αφορά το προσωπικό ξηράς, οι μέσες αμοιβές αυξήθηκαν κατά 1,7 έως 2 % ετησίως από το 2000, πρώτιστα λόγω αρχαιότητας και τεχνικής εξειδίκευσης ([40]), δεδομένου ότι οι γενικές αυξήσεις περιορίστηκαν σε 0,06, 0,75 και 0,77 % αντίστοιχα για τα έτη 2000, 2001 και 2003.

(112) Εν γένει οι επιβαρύνσεις λόγω προσωπικού μειώθηκαν από 116,9 εκατομμύρια ευρώ το 2001 σε 114,4 εκατομμύρια ευρώ το 2002. Το προσωπικό ακολούθησε την ίδια τάση και από 2 423 έφθασε τις 2 392 θέσεις σε ισοδύναμο πλήρους απασχόλησης. Αναμένεται ότι τα μέτρα που υπενθυμίζονται στα σημεία 107 και 108 θα επιτρέψουν τη μείωση των επιβαρύνσεων για πληρώματα από 61,8 εκατομμύρια ευρώ το 2001 σε […] εκατομμύρια ευρώ κατά μέσον όρο από το 2003 έως το 2006.

([39]) Οι μονάδες μεταφοράς (ΜΜ) καθορίστηκαν με βάση τη μοναδιαία συμβολή τους στα καθαρά έσοδα. Ως στοιχείο αναφοράς στις εν λόγω μονάδες μεταφοράς χρησιμοποιείται ο επιβάτης (συμπεριλαμβανομένου του οχήματός του) στη γραμμή Κορσικής (1). Δεδομένου ότι το μοναδιαίο έσοδο της γραμμής Μαγκρέμπ είναι τρεις φορές υψηλότερο από εκείνο της Κορσικής (διάπλους δύο φορές μακρότερος και χωρίς οικονομική αντιστάθμιση), η σχετική βαρύτητα των μονάδων χρόνου δεν αυξάνει αυτόματα.

([40]) Αυτές αυξήσεις αποδοχών αποτελούν κατά τρόπο αυτόματο συνέπεια της αύξησης της αρχαιότητας του προσωπικού ή πρόσθετων προσόντων για τα οποία οι συλλογικές συμβάσεις εργασίας ή συμφωνίες της επιχείρησης προβλέπουν αυτόματες αυξήσεις.

▼B

Οι επιβαρύνσεις για την ξηρά αναμένεται ότι από 50,3 εκατομμύρια ευρώ το 2001 θα φθάσουν σε […] εκατομμύρια ευρώ κατά την αυτή περίοδο.

2.3.6. *Μείωση δαπανών αγοράς για ενδιάμεσες καταναλώσεις*

(113) Στην επιστολή τους της 10ης Φεβρουαρίου 2003 οι γαλλικές αρχές ενίσχυσαν το σχέδιο αναδιάρθρωσης αναλαμβάνοντας αυστηρότερες δεσμεύσεις σχετικά με τη χειραγώγηση των ενδιάμεσων καταναλώσεων. Έτσι η SNCM δεσμεύεται για συγκεκριμένες δράσεις με τη βοήθεια ειδικευμένων συμβούλων:

— η πρώτη δράση, που τιτλοφορείται «αγοράζουμε καλύτερα», στοχεύει σε αποτελεσματικότερη θέση υπό έλεγχο των δαπανών αγοράς με καλύτερη παρακολούθηση της διαδικασίας αγοράς, την κατάρτιση του προσωπικού που ασχολείται με αυτές, τον επαναπροσδιορισμό των αναγκών και επαναδιαπραγματεύσεις με τους προμηθευτές. Οι οικονομίες σε ετήσια βάση για το 2003 ανέρχονται σε 3 εκατομμύρια ευρώ επί συνόλου 73 εκατομμυρίων ευρώ αγορών το 2001. Στο τέλος Σεπτεμβρίου του 2002, πάντοτε σε ετήσια βάση, είχαν επιτευχθεί οικονομίες ύψους 1,6 εκατομμυρίων ευρώ,

— η δεύτερη δράση, που τιτλοφορείται «καταναλώνουμε λιγότερο», στοχεύει στη μείωση των καταναλώσεων, ιδιαίτερα στα πλοία, όσον αφορά άλλους μόνιμους παράγοντες (απόδοση της αγοράς, δραστηριότητα). Περιλαμβάνει την εκτέλεση από τα πληρώματα ορισμένων εργασιών συντήρησης που προηγουμένως ανατίθονταν σε εξωτερικούς συνεργάτες και την παρακολούθηση 17 σημείων δαπάνης με συνεργασία του οικείου προσωπικού στη μείωση των καταναλώσεων. Το αναμενόμενο όφελος σε ετήσια βάση ανέρχεται σε 2 εκατομμύρια ευρώ. Διευκρινίστηκε ότι στο τέλος Σεπτεμβρίου έτους 2002 επιτεύχθηκε όφελος 340 000 ευρώ με τη συνδρομή επενδύσεων ύψους 158 000 ευρώ (ανάκτηση της επένδυσης σε χρόνο λιγότερο από 6 μήνες).

(114) Οι δράσεις αυτές καθώς και η μείωση του στόλου επέτρεψαν ήδη την επάνοδο των δαπανών συντήρησης από 26,9 σε 23 εκατομμύρια ευρώ μεταξύ 2001 και 2002.

2.3.7. *Πολιτική ναύλων*

(115) Στην επιστολή τους της 10ης Φεβρουαρίου 2003 οι γαλλικές αρχές δεσμεύθηκαν επίσημα ([41]), σύμφωνα με τις προσδοκίες που η Επιτροπή είχε εκφράσει στην απόφασή της της 19ης Αυγούστου 2002, να μην προκαλέσει η SNCM πόλεμο ναύλων, δηλαδή να μην αναδειχθεί «πρώτη στις τιμές» στην Κορσική. Οι γαλλικές αρχές θέλησαν να συμπληρώσουν τη δέσμευση αυτή με τα σχόλια που ακολουθούν.

(116) Οι γαλλικές αρχές επισημαίνουν ότι «η SNCM αναλαμβάνει τη δέσμευση αυτή χωρίς επιφυλάξεις διότι θεωρεί ότι ένας πόλεμος ναύλων με πρωτοβουλία της δεν θα ήταν σύμφωνος:

— ούτε με τη στρατηγική τοποθέτησή της,

— ούτε προς το συμφέρον της καθώς θα οδηγούσε σε μείωση των εσόδων της,

— ούτε με τις συνήθεις πρακτικές της και την τεχνογνωσία της».

(117) Σύμφωνα με τις γαλλικές αρχές, τα ναυτικά μέσα με τα οποία είναι εφοδιασμένη η SNCM είναι αντίστοιχα πολιτικής για προσφορά ποιότητας που στοχεύει στην κορυφή. Αυτές οι επιλογές, που ήσαν σε μεγάλο βαθμό αποτέλεσμα των αλλεπάλληλων αναλήψεων των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας ναυτιλιακής υπηρεσίας μεταξύ της Κορσικής και της

([41]) Βλέπε επίσης για το θέμα αυτό τα σχόλια των γαλλικών αρχών επί των παρατηρήσεων της Corsica Ferries, σημείο 4.1.

▼B

ηπειρωτικής Γαλλίας και της επιθυμίας για ανταπόκριση στις προσδοκίες της νησιωτικής πελατείας δεν είναι συμβατές με πολιτική χαμηλών ναύλων.

(118) Συνεπώς η SNCM θα συνεχίσει να εφαρμόζει εμπορική πολιτική με στόχο κυρίως κοινωνικοεπαγγελματικές κατηγορίες επιπέδου υψηλότερου από το μέσο και εφαρμογή τιμών που αντιστοιχούν στην ποιότητα των υπηρεσιών της. Με τις υποχρεώσεις της όσον αφορά την παροχή αυτού του επιπέδου υπηρεσιών δεν θα ήταν λογικό εκ μέρους της να αναλάβει υποχρεώσεις που εμπίπτουν στο πεδίο τιμών του ανταγωνιστή της. Οι έρευνες πελατείας διαπιστώνουν τη σημασία του κριτηρίου τιμής στις συνδυασμένες και διατροπικές επιλογές των πελατών. Σύμφωνα με αυτές, 90 % των πελατών της Corsica Ferries επέλεξαν την εταιρεία αυτή για λόγους τιμής. Η SNCM σχετικοποιούσε ανέκαθεν τη βαρύτητα του κριτηρίου αυτού και προσπαθεί να αξιολογεί και τα υπόλοιπα κριτήρια επιλογής όπως η άνεση, οι δυνατότητες πρόσβασης, η διαθεσιμότητα.

(119) Σύμφωνα με τις γαλλικές αρχές, η στάση της SNCM κατά τα τελευταία αυτά έτη ήταν πάντοτε να προσπαθεί να αντιδρά στις τιμολογιακές επιθέσεις της Corsica Ferries προκειμένου να περιορίζει τη μείωση των μεριδίων αγοράς της. Τα τιμολόγια της SNCM για το 2002 που διαβιβάσθηκαν στην Επιτροπή δείχνουν ότι οι μέσοι προσφερόμενοι ναύλοι της SNCM είναι υψηλότεροι από αυτούς της Corsica Ferries.

(120) Σύμφωνα με τις γαλλικές αρχές η χρονολογία των αποφάσεων αποδεικνύει ότι η πολιτική ναύλων της SNCM περιορίστηκε στο να αντιδρά στις προσφορές της Corsica Ferries: έναρξη της προσφοράς ναύλων της Corsica Ferries στις 15 Ιανουαρίου 2002, ακολούθησε η αναγγελία της προσφοράς ναύλων της SNCM στις 5 Φεβρουαρίου 2002.

(121) Όσον αφορά τους εμπορευματικούς ναύλους, οι ναύλοι που εφαρμόστηκαν είναι λιγότερο ή περισσότερο εκείνοι που ορίζονται στη συγγραφή υποχρεώσεων της ανάθεσης παροχής της δημόσιας υπηρεσίας και αφορούν, εξίσου, την SNCM και τον εταίρο της, τη CMN.

(122) Σύμφωνα με τις γαλλικές αρχές, η ποιότητα «του πρώτου στις τιμές» μπορεί να μετρηθεί με γνώμονα το μέσο μοναδιαίο έσοδο. Έτσι, όταν η SNCM το 2002 απήντησε στην επίθεση ναύλων της Corsica Ferries προσφέροντας ειδικές τιμές που καθορίστηκαν με την προαναφερθείσα μέθοδο, το μέσο μοναδιαίο έσοδο ανά επιβάτη σε Μασσαλία και Τουλόν από 73,69 ευρώ το 2001 έφθασε τα 74,26 ευρώ το 2002.

(123) Ο ανταγωνισμός μεταξύ της SNCM και της Corsica Ferries στη Νίκαια είναι μετωπικός και αφορά εξαιρετικά παραπλήσια προϊόντα με ταχέα πλοία που συμπληρώνονται με πορθμεία ημέρας ή νύκτας. Σύμφωνα με τις γαλλικές αρχές, το 2002 η SNCM δεν είχε άλλη επιλογή παρά να προσεγγίσει τον προγραμματισμό της προς εκείνο του ανταγωνιστή της και να αξιοποιήσει τα συγκεκριμένα ελκυστικά προϊόντα που μπορεί να διαθέσει.

2.3.8. *Καθορισμός του ποσού της ανακεφαλαιοποίησης*

(124) Οι γαλλικές αρχές προβλέπουν εισφορά 76 εκατομμυρίων ευρώ ιδίων κεφαλαίων στην SNCM μέσω αύξησης κεφαλαίου που θα αναληφθεί από τη CGMF, εταιρεία κατεχόμενη κατά 100 % το γαλλικό κράτος και που διατηρεί το 80 % της SNCM. Αυτή η εισφορά κεφαλαίου έχει σκοπό αφενός τη χρηματοδότηση των λειτουργικών μέτρων αναδιάρθρωσης και αφετέρου τη μείωση του εξαιρετικά υψηλού επιπέδου χρεών το οποίο η επιχείρηση δεν θα μπορούσε να αντιμετωπίσει με ίδια μέσα, λαμβανομένων υπόψη των μελλοντικών οικονομικών αποζημιώσεων που προβλέπονται στη σύμβαση ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας.

(125) Οι γαλλικές αρχές παρουσίασαν τρεις μεθόδους υπολογισμού για να καθορίσουν τις ανάγκες σε ίδια κεφάλαια της SNCM και υιοθέτησαν το μικρότερο από τους αριθμούς που προκύπτουν με τις τρεις προσεγγίσεις.

▼B

2.3.8.1. Μέθοδος βασιζόμενη στις δαπάνες της SNCM

(126) Η πρώτη αυτή μέθοδος συνίσταται στην πρόσθεση των δαπανών του συνόλου των διαρθρωτικών μέτρων. Καταλήγει σε ανάγκη χρηματοδότησης ύψους 90,9 εκατομμυρίων ευρώ, περιλαμβάνοντας:

— τις απώλειες που συσσωρεύθηκαν από το 1991 έως το 2001, ήτοι 41,7 εκατομμύρια ευρώ ([42]),

— τη μείωση του πόρου των κατά παρέκκλιση αποσβέσεων μεταξύ των ίδιων αυτών ημερομηνιών, ήτοι 24 εκατομμύρια ευρώ ([43]),

— την υπεραξία μεταβίβασης κατά την αναδιάρθρωση αυτή, ήτοι 21 εκατομμύρια ευρώ, που επιδρούν μειωτικά στις ανάγκες χρηματοδότησης,

— τη συσσωρευμένη επίδραση των επιβαρύνσεων της αναδιάρθρωσης, που ανέρχεται σε 46,2 εκατομμύρια ευρώ και αναλύεται ως εξής:

— κοινωνικό πρόγραμμα της αναδιάρθρωσης καθαυτής, ήτοι 20,4 εκατομμύρια ευρώ,

— δαπάνες παροπλισμού πλοίων προς πώληση, ήτοι 1,8 εκατομμύρια ευρώ,

— δαπάνες ανακατανομής της δραστηριότητας προς το Μαγκρέμπ, ήτοι 9 εκατομμύρια ευρώ,

— μείωση αξίας του ταχύπλοου Liamone, ήτοι 15 εκατομμύρια ευρώ.

2.3.8.2. Μέθοδος βασιζόμενη στα απαιτούμενα ίδια κεφάλαια για τη χρηματοδότηση του υπάρχοντος στόλου

(127) Η δεύτερη μέθοδος συνίσταται στον καθορισμό του ύψους ιδίων κεφαλαίων που απαιτούνται από τις τράπεζες για το σύνολο του στόλου, γνωρίζοντας ότι οι τράπεζες γενικά για τη χρηματοδότηση της αγοράς πλοίου απαιτούν ίδια κεφάλαια που αντιστοιχούν στο 20 έως 25 % της αξίας του πλοίου. Ο υπολογισμός που πραγματοποιήθηκε από τις γαλλικές αρχές, βάσει ιστορικού κόστους κτήσης του στόλου ύψους 843 εκατομμυρίων ευρώ, οδηγεί σε απαιτήσεις για ίδια κεφάλαια 157 έως 196 εκατομμυρίων ευρώ. Αν αφαιρεθούν τα διαθέσιμα ίδια κεφάλαια στο τέλος του έτους 2001, αυτή η προσέγγιση οδηγεί σε ανάγκη ανακεφαλαιοποίησης 101 έως 140 εκατομμυρίων ευρώ.

2.3.8.3. Μέθοδος βασιζόμενη σε σύγκριση προς το επίπεδο κεφαλαιοποίησης άλλων όμοιων ναυτιλιακών εταιρειών

(128) Η τελευταία αυτή μέθοδος συνίσταται στον υπολογισμό της ανάγκης χρηματοδότησης βάσει της μέσης σχέσης ιδίων κεφαλαίων προς τις οικονομικές υποχρεώσεις, σε πέντε ευρωπαϊκές ναυτιλιακές επιχειρήσεις το 2000. Ακόμη και αν οι ισολογισμοί των επιχειρήσεων αυτών παρουσιάζουν σημαντικές

([42]) Δηλαδή − 29 εκατομμύρια ευρώ (190 εκατομμύρια γαλλικά φράγκα) από το 1991 έως το 1999, αριθμός που επιβεβαιώνεται από την Επιτροπή στην απόφασή της 2002/149/ΕΚ, της 30ής Οκτωβρίου 2001, όσον αφορά τις κρατικές ενισχύσεις οι οποίες καταβλήθηκαν από τη Γαλλία στη Société nationale maritime Corse-Méditerranée (SNCM) (ΕΕ L 50 της 21.2.2002, σ. 66), − 6.1 εκατομμύρια ευρώ για το 2000 και − 6,6 εκατομμύρια ευρώ, πριν από τις δαπάνες αναδιάρθρωσης, για το 2001.

([43]) Ο λογαριασμός μειώνεται από 86 σε 62 εκατομμύρια ευρώ στον ισολογισμό για την περίοδο αυτή, πράγμα το οποίο αντιπροσωπεύει την παράταση από 12 σε 20 έτη της περιόδου απόσβεσης, τη μείωση της προσφυγής στον πόρο αυτό και την προσφυγή σε χρηματοδοτική μίσθωση για τις τελευταίες παραδοθείσες μονάδες.

▼B

διαφορές, η μέση τιμή που ακολουθούν οι γαλλικές αρχές καθορίζεται σε 79 %. Οι γαλλικές αρχές υποστηρίζουν ότι το οικονομικό πλάνο καταλήγει σε μέσο όρο 77 % για την περίοδο 2002-2007, και πριν τα μερίσματα, με ίδια κεφάλαια ανερχόμενα σε 169 εκατομμύρια ευρώ το 2007. Οι γαλλικές αρχές επισημαίνουν ότι ακριβώς αυτού του επιπέδου ίδια κεφάλαια πρέπει να αποκτηθούν με τη βοήθεια αυτής της ανακεφαλαιοποίησης ύψους 76 εκατομμυρίων ευρώ το 2002 καθώς και, φυσικά, την επιτυχή έκβαση των ενεργειών που προβλέπονται στο σχέδιο αναδιάρθρωσης.

(129) Στην επιστολή τους της 3ης Ιουλίου 2002 οι γαλλικές αρχές διεύρυναν το δείγμα ναυτιλιακών επιχειρήσεων με δύο νέες ναυτιλιακές εταιρείες, οπότε προέκυψε μέση σχέση ιδίων κεφαλαίων προς οικονομικές υποχρεώσεις 83 αντί 79 %.

(130) Ως το μικρότερο αποτέλεσμα των τριών μεθόδων, ο αριθμός των 76 εκατομμυρίων ευρώ επιλέχθηκε από τις γαλλικές αρχές για τον καθορισμό του ποσού της ανακεφαλαιοποίησης.

2.4. **Αποτελέσματα αναμενόμενα από την ενίσχυση της αναδιάρθρωσης**

(131) Οι γαλλικές αρχές εξέτασαν όχι μόνο τα αποτελέσματα του σχεδίου αναδιάρθρωσης τα αναμενόμενα κατά τις διάφορες εκδοχές αλλά και τις συνέπειες μετά το 2007 λόγω μείωσης των υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας.

2.4.1. *Προβλεπόμενα αποτελέσματα του σχεδίου αναδιάρθρωσης*

(132) Οι γαλλικές αρχές μελέτησαν την εξέλιξη της χρηματοοικονομικής κατάστασης της SNCM σύμφωνα με τρεις εκδοχές που συνοψίζονται στον πίνακα 5: αισιόδοξη εκδοχή, απαισιόδοξη εκδοχή και ενδιάμεση εκδοχή που αντιστοιχεί στο σχέδιο αναδιάρθρωσης το οποίο επελέγη.

2.4.1.1. Αισιόδοξη εκδοχή

(133) Σχετικά με τη συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση της Κορσικής, η εκδοχή αυτή προβλέπει ενίσχυση της θελκτικότητας της νήσου χάρη σε πολιτικές επενδύσεων και επικοινωνίας. Με τον τρόπο αυτό παραμένει προτιμώμενος τουριστικός προορισμός. Το μερίδιο της ναυτιλίας αυξάνεται έναντι εκείνου της αεροπορικής μεταφοράς (μεγαλύτερη παραμονή για οικογένεια με αυτοκίνητο) και οι γαλλικές θαλάσσιες μεταφορές επωφελούνται από τη συχνότητα και την ποικιλία των προτεινόμενων συγκοινωνιακών εξυπηρετήσεων.

(134) Ως αποτέλεσμα προκύπτει πολύ καλή κατάσταση τόσο από άποψη τιμών όσο και από άποψη όγκου μεταφορών που οδηγεί σε καθαρά κέρδη υψηλότερα από τα αναμενόμενα αλλά η άνοδος στη συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση Νίκαιας-Κορσικής περιορίζεται από τις μειωμένες χωρητικότητες της SNCM.

(135) Σχετικά με τη συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση του Μαγκρέμπ, η εκδοχή αυτή δεν προβλέπει σημαντικό απρόοπτο που θα διαταράξει την αυξητική τάση των αγορών του Μαγκρέμπ. Η βελτίωση της προσφοράς, ποιοτική και ποσοτική, συνδυαζόμενη προς εντονότερα αναπτυσσόμενη αγορά, επιτρέπει στην SNCM να στοχεύσει σε καθαρά έσοδα υψηλότερα από τις προβλέψεις του σχεδίου αναδιάρθρωσης, πρώτιστα στην περίοδο αιχμής. Και εδώ η χωρητικότητα που προσφέρεται στην περίοδο αιχμής περιορίζει τις αυξητικές δυνατότητες.

(136) Στο σχέδιο αναδιάρθρωσής της η SNCM λαμβάνει υπόψη την πώληση των μισών από τις προσφερόμενες χωρητικότητες. Σε αυτήν την υπόθεση, χάρη στην ανάπτυξη φήμης και χάρη στο όνομα της SNCM στις αγορές μίνι κρουαζιέρων και επιχειρηματικού τουρισμού καθώς και λόγω των ευεργετικών επιπτώσεων της δρομολόγησης ενός νεότευκτου πλοίου και αντίστοιχης προσφοράς που επιτρέπει την επίτευξη στόχων μέχρι τώρα απρόσιτων, η SNCM θα μπορούσε να εκμεταλλευτεί εμπορικά

▼B

τα δύο τρίτα των δυνατοτήτων που διαθέτει. Σύμφωνα με την αισιόδοξη εκδοχή θα σημειωνόταν βελτίωση:

— του τρέχοντος αποτελέσματος που ανέρχεται, κατά μέσον όρο, από […] εκατομμύρια ευρώ σε […] εκατομμύρια ευρώ,

— των ιδίων κεφαλαίων στο τέλος της περιόδου που διαμορφώνονται από […] εκατομμύρια ευρώ σε […] εκατομμύρια ευρώ.

2.4.1.2. Απαισιόδοξη εκδοχή

(137) Η εκδοχή αυτή αντιστοιχεί σε υποβάθμιση της οικονομικής και κοινωνικής κατάστασης στη Γαλλία. Οι συναλλαγές με την Κορσική και το Μαγκρέμπ παραμένουν στάσιμες. Η κίνηση είναι χαμηλότερη από την προβλεπόμενη.

(138) Σε εκδοχή του είδους αυτού SNCM θα μπορούσε να εκμεταλλευτεί εμπορικά μόνο το ένα τρίτο των δυνατοτήτων που διαθέτει. Η αρνητική αυτή εξέλιξη της κίνησης συνοδεύεται από αύξηση, από το 2003, της τιμής των καυσίμων κατά 9 %. Η εκδοχή αυτή θα είχε ως αποτέλεσμα υποβάθμιση:

— του τρέχοντος αποτελέσματος που μειώνεται, κατά μέσον όρο, από […] εκατομμύρια ευρώ σε […] εκατομμύρια ευρώ,

— των ιδίων κεφαλαίων στο τέλος της περιόδου που διαμορφώνονται από […] εκατομμύρια ευρώ σε […] εκατομμύρια ευρώ. Κατά την εκδοχή αυτή η SNCM αντικαθιστά το Île de Beauté με πλοίο μεταχειρισμένο και δεν αντικαθιστά το Corse, παρατείνοντας τη δραστηριότητα του τελευταίου.

2.4.1.3. Εξέταση των διάφορων εκδοχών

(139) Η αισιόδοξη και η απαισιόδοξη εκδοχή μπορεί να εμφανίζονται κάπως τονισμένες είναι όμως σκόπιμο να διευκρινιστούν τα ακόλουθα σημεία:

— αφενός, οι παραδοχές που γίνονται όσον αφορά την κίνηση επιτρέπουν την τήρηση των στόχων του σχεδίου αναδιάρθρωσης χωρίς μεταβολές ούτε στο πρόγραμμα συγκοινωνιακών εξυπηρετήσεων ούτε στο χρησιμοποιούμενο στόλο. Λιγότερο ή περισσότερο σημαντική μείωση ή αύξηση της κίνησης θα οδηγούσε εκτός αυτού του πλαισίου, στην επινόηση άλλων συνδυασμών συγκοινωνιακών εξυπηρετήσεων και συνεπώς άλλης σύνθεσης του στόλου. Μεταξύ των άλλων, αν επερχόταν ανατροπή των οικονομικών της ανάθεσης παροχής δημόσιας υπηρεσίας, ενδεχομένως θα εφαρμοζόταν η ρήτρα διασφάλισης που προβλέπεται στη σύμβαση παροχής της δημόσιας υπηρεσίας με συνέπεια επαναπροσδιορισμό της αντίστοιχης υπηρεσίας,

— αφετέρου, οι συγκοινωνιακές εξυπηρετήσεις προς την Κορσική και το Μαγκρέμπ διέπονται από διαφορετικές λογικές λειτουργίας. Οι τάσεις τους μπορούν να είναι συγκλίνουσες ή αποκλίνουσες. Έτσι, η αγορά της Κορσικής μπορεί να θεωρηθεί ότι εξαρτάται από την κατάσταση στη νήσο. Βίαια γεγονότα μπορούν να διαταράξουν, προς στιγμή, την πρόοδο των συναλλαγών με την Αλγερία. Η τυνησιακή αγορά φαίνεται σταθερότερη αλλά ο ανταγωνισμός εκεί είναι ισχυρός. Συνολικά, η πιθανότητα όλες αυτές οι αγορές να εξελιχθούν ταυτόχρονα προς την ίδια κατεύθυνση είναι πολύ μικρή. Φαίνεται λοιπόν ότι οι προτεινόμενες παραδοχές συνιστούν δέσμη αρκετά αντιπροσωπευτική όσον αφορά τις πιθανές εξελίξεις.

(140) Οι κατά πρόβλεψη λογαριασμοί εκμετάλλευσης στην αισιόδοξη και στην απαισιόδοξη εκδοχή εκπονήθηκαν με σταθερή προσφορά προκειμένου να φανούν καθαρά οι επιπτώσεις των πιθανών εξελίξεων της συγκυρίας. Προφανώς, παραμένοντας εντός του επιλεγμένου γενικού πλαισίου, δηλαδή έντεκα πλοία και διατήρηση των γραμμών υπό εκμετάλλευση, η επιχείρηση θα προσαρμόσει καλύτερα την προσφορά της στη ζήτηση

▼B

προκειμένου να διαφυλαχθεί η ισορροπία της. Βασικά αυτό θα μπορούσε να συμβεί κατά την απαισιόδοξη εκδοχή στα δίκτυα Νίκαιας/Κορσικής και Μαγκρέμπ. Χάρη παραδείγματος αναφέρονται μερικά ενδεχόμενα μέτρα:

— εκμετάλλευση τον Ιούνιο και το Σεπτέμβριο του μικρού ταχύπλοου κατά τρόπο επιταχυνόμενο σε αντικατάσταση του Liamone: βελτίωση του αποτελέσματος κατά […] εκατομμύρια ευρώ,

— μείωση του πλήθους των δρομολογημένων πλοίων ορισμένες εβδομάδες του χειμώνα: βελτίωση του αποτελέσματος κατά […] εκατομμύρια ευρώ,

— προς Αλγερία, μείωση του πλήθους δρομολογίων την εποχή εκτός αιχμής (ένα ανά δύο εβδομάδες): βελτίωση του αποτελέσματος κατά […] εκατομμύρια ευρώ.

ΠΙΝΑΚΑΣ 5

Παραδοχές στο πλαίσιο των εκδοχών

		Απαισιόδοξη εκδοχή	Εκδοχή του σχεδίου αναδιάρθρωσης	Αισιόδοξη εκδοχή
Αγορά θαλάσσιων μεταφορών από τη Γαλλία	Κορσική	[…]	[…]	[…]
	Αλγερία	[…]	[…]	[…]
	Τυνησία	[…]	[…]	[…]
Επιβατική κίνηση της SNCM	Μασσαλία/ Κορσική	[…]	[…]	[…]
	Τουλόν/ Κορσική	[…]	[…]	[…]
	Κόλπος Γένοβας	[…]	[…]	[…]
	Μαγκρέμπ	[…]	[…]	[…]
Μέσα καθαράεσοδα της SNCM την περίοδο 2003-2006 (σε εκατομμύρια ευρώ)	Μασσαλία/ Κορσική	[…]	[…]	[…]
	Τουλόν/ Κορσική	[…]	[…]	[…]
	Κόλπος Γένοβας	[…]	[…]	[…]
	Αλγερία	[…]	[…]	[…]
	Τυνησίας	[…]	[…]	[…]
	Τουριστικές ναυτιλιακές δραστηριότητες	[…]	[…]	[…]

(141) Οι διάφορες εκδοχές οδηγούν στις ακόλουθες προσομοιώσεις που οι γαλλικές αρχές διαβίβασαν στην Επιτροπή. Αυτές οι προσομοιώσεις δείχνουν ότι η SNCM πρέπει να ανακτήσει την κερδοφορία της στις περιπτώσεις των τριών αριθμών.

▼B

ΠΙΝΑΚΑΣ 6

Εξέλιξη των κύριων οικονομικών δεικτών της SNCM

		Απαισιόδοξη εκδοχή	Εκδοχή σχεδίου αναδιάρθρωσης	Αισιόδοξη εκδοχή
Μέσος όρος 2003-2006	Επιβάτες	[…]	[…]	[…]
	Οχήματα IX	[…]	[…]	[…]
	Εμπορεύματα (τμ)	[…]	[…]	[…]
	Μεικτό περιθώριο εκμετάλλευσης (σε εκατομμύρια ευρώ)	[…]	[…]	[…]
	Οικονομική αποζημίωση (σε εκατομμύρια ευρώ)	[…]	[…]	[…]
	Τρέχον αποτέλεσμασε (σε εκατομμύρια ευρώ)	[…]	[…]	[…]
2007 (σε εκατομμύρια ευρώ)	Ίδια κεφάλαια	[…]	[…]	[…]
	Συνολικό χρέος	[…]	[…]	[…]
	Λόγος ([a]) ιδίων κεφαλαίων/(Δάνεια + χρηματοδοτική μίσθωση — ρευστότητα)	[…]	[…]	[…]

([a]) Η σχέση αυτή λαμβάνει υπόψη αγορές ορισμένων πλοίων με χρηματοδοτική μίσθωση.

2.4.1.4. Αναμενόμενη εξέλιξη της οικονομικής κατάστασης της SNCM στην επιλεχθείσα εκδοχή

(142) Στο σχέδιο αναδιάρθρωσης οι γαλλικές αρχές παρουσίασαν ένα πιο λεπτομερές οικονομικό πλάνο για την περίοδο 2002-2007, βάσει της ενδιάμεσης εκδοχής που επιλέχθηκε, θέτοντας σχετικά συντηρητικές παραδοχές: προβλεπόμενη αύξηση του ακαθάριστου εγχώριου προϊόντος: 1,5 %, ποσοστό δανείων: 5,5 %, ποσοστό οικονομικών προϊόντων: 4,5 % και ποσοστό βραχυπρόθεσμων δανείων: 5 %. Αυτό το πλάνο, που αναπαράγεται στον πίνακα 7, παρέχει τις προβλέψεις για τα αποτελέσματα χρήσεως και τους ισολογισμούς για τα έξι επόμενα έτη μεταξύ 2002 και 2007. Παρουσιάζει, μεταξύ άλλων, επιστροφή σε θετικά τρέχοντα αποτελέσματα από το 2003.

ΠΙΝΑΚΑΣ 7

Οικονομικό πλάνο περιόδου 2002-2007

(σε εκατομμύρια ευρώ)

	2000 Εκτελεσθέν	2001 Εκτελεσθέν	2002 Πρόβλεψη	2002 Εκτελεσθέν	2003 Πρόβλεψη	2004 Πρόβλεψη	2005 Πρόβλεψη	2006 Πρόβλεψη	2007 Πρόβλεψη
Κύκλος εργασιών	204,9	204,1	178	205,8	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Επιχορηγήσεις εκμετάλλευσης	85,4	86,7	74,5	77,7	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Τρέχον αποτέλεσμα	− 14,7	− 5,1	1,2	− 5,8	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Καθαρό αποτέλεσμα	− 6,2	− 40,4	23	4,2	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Ίδια κεφάλαια	67,5	29,7	119	33,8	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

▼B

(σε εκατομμύρια ευρώ)

	2000 Εκτελε-σθέν	2001 Εκτελε-σθέν	2002 Πρόβλε-ψη	2002 Εκτελε-σθέν	2003 Πρόβ-λεψη	2004 Πρόβ-λεψη	2005 Πρόβ-λεψη	2006 Πρόβ-λεψη	2007 Πρόβ-λεψη
Χρέη (πλην χρηματοδοτικήςμίσθωσης)	135,8	134,5	67,7	144,8	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Οικονομικοί δείκτες									
Τρέχον αποτέλεσμα/ Κύκλος εργασιών + επιχορήγηση	− 5 %	− 2 %	0 %	− 2 %	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Ίδια κεφάλαια/χρέη ισολογισμού	50 %	22 %	176 %	23 %	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Για τα έτη 2000 και 2001, αποσπάσματα της ετήσιας έκθεσης 2001 της SNCM.

Εκτελεσθέν 2002, απόσπασμα από τους προσωρινούς λογαριασμούς που κατέθεσε η SNCM στις 15.5.2003.

(143) Σε αυτή την εκδοχή η δραστηριότητα προς το Μαγκρέμπ θα διαμορφωθεί από κύκλο εργασιών περίπου […] εκατομμυρίων ευρώ το 2001 σε επίπεδο […] εκατομμυρίων ευρώ το 2003 ([44]). Το τρέχον αποτέλεσμα αυτού του δικτύου πρέπει να διατηρηθεί σε επίπεδο από […] έως […] εκατομμύρια ευρώ κατά την περίοδο 2002-2005.

(144) Στο δίκτυο Νίκαια-Κορσική, το πλέον ανταγωνιστικό, υπολογίζεται ότι ο κύκλος εργασιών θα φθάσει περίπου τα […] εκατομμύρια ευρώ, όπου θα προστεθούν περίπου 5 εκατομμύρια ευρώ δημόσιας αποζημίωσης προερχόμενης από κοινωνική ενίσχυση. Λόγω του υψηλού ποιοτικού του επιπέδου και, κατά συνέπεια, της αναλογικά υψηλής τιμής αγοράς του κύριου δρομολογημένου ναυτικού μέσου, του ταχύπλοου Liamone, η εκμετάλλευση αυτής της γραμμής δεν θα επιτρέψει την κάλυψη του συνόλου των δαπανών απόσβεσης του πλοίου (που περιλαμβάνεται στα καταβαλλόμενα μισθώματα) και θα διαμορφώσει τρέχον αποτέλεσμα της τάξεως των […] έως […] εκατομμυρίων ευρώ. Η μη αναμενόμενη μείωση της αξίας του πλοίου κατά 14,8 εκατομμύρια ευρώ, που καταχωρίζεται στο σχέδιο αναδιάρθρωσης και τα ετήσια αποτελέσματα χρήσης του 2001, θα επιτρέψει την επαναφορά στην αξία χρήσης για την επιχείρηση και θα αντισταθμίσει με 1,8 εκατομμύρια ευρώ ετησίως τις μελλοντικές ετήσιες δόσεις μισθωμάτων, έτσι ώστε να επανέλθει η ισορροπία κατά κάποιο τρόπο στις συγκοινωνιακές εξυπηρετήσεις Νίκαιας-Κορσικής ([45]). Η επιχείρηση διευκρίνισε ότι, κατόπιν μελέτης, η εναλλακτική λύση μεταβίβασης του Liamone δεν θεωρήθηκε ευνοϊκή, λόγω της κατάστασης της αγοράς και ζημιών συνδεόμενων με την πρόωρη ακύρωση της χρηματοδοτικής μίσθωσης.

(145) Για την εκ παραδόσεως δραστηριότητα της εταιρείας στη συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση μεταξύ της Μασσαλίας (και, προς υπόμνηση, Τουλόν) και της Κορσικής ο προβλεπόμενος κύκλος εργασιών ήταν 84 εκατομμύρια ευρώ το 2002 και αναμένεται ότι θα κυμανθεί μεταξύ […] και […] εκατομμυρίων ευρώ κατά τα επόμενα έτη. Πρέπει να σημειωθεί ότι ο συνολικός κύκλος εργασιών της συγκοινωνιακής εξυπηρέτησης της Κορσικής αναμένει πτώση κατά 9 εκατομμύρια ευρώ, δηλαδή 8 %, το 2002 έναντι του 2001. Τα αποτελέσματα του 2002 επιβεβαιώνουν

([44]) Η εξέλιξη αυτή επιβεβαιώθηκε από το 2002 με αύξηση κατά ποσό άνω των 9 εκατομμυρίων ευρώ των επιβατικών εσόδων σε αυτή τη ζώνη. Παρά τη σταθερότητα των ναύλων, η μοναδιαία είσπραξη βελτιώθηκε, απηχώντας καλύτερη κατανομή των διάφορων ναύλων.

([45]) Παρατήρηση: τα μισθώματα, που περιλαμβάνονται στο τρέχον αποτέλεσμα, θα παραμείνουν στο προηγούμενο επίπεδο αλλά, για να μεταφερθεί η σχετική επίπτωση στο επίπεδο του καθαρού αποτελέσματος, θα περιληφθεί ετήσια απόσβεση 1,8 εκατομμυρίου ευρώ στο επίπεδο του εκτάκτου αποτελέσματος.

▼B

αυτήν την αναμενόμενη πτώση (− 10 εκατομμύρια ευρώ στα έσοδα από μεταφορά επιβατών). Κατά συνέπεια το μερίδιο αγοράς της SNCM μειώνεται κατά 4 μονάδες (από 25,9 σε 21,8 %) από 2001 έως 2002, προς όφελος των ανταγωνιστών της (αύξηση κατά 5,6 μονάδες σε 16,8 %).

(146) Στη συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση από Μασσαλία, τη μόνη πλέον που αφορά η παροχή δημόσιας υπηρεσίας, η αναμενόμενη επιχορήγηση πρέπει να περιοριστεί σε περίπου 69 εκατομμύρια ευρώ το 2002 και να μειωθεί σε 61-63 εκατομμύρια ευρώ κατά τη διάρκεια του σχεδίου, πράγμα που σημαίνει σημαντική μείωση συγκριτικά με τα 87 εκατομμύρια ευρώ που λήφθηκαν το 2001. Εντούτοις το τρέχον αποτέλεσμα του δικτύου που ασχολείται με την παροχή δημόσιας υπηρεσίας, αρνητικό το 2001 και το 2002, αναμένεται ότι θα διαμορφωθεί σε […] εκατομμύρια ευρώ το 2003, στη συνέχεια σε περίπου […] εκατομμύρια ευρώ το 2004-2005 και τελικά σε […] εκατομμύρια ευρώ το 2006.

(147) Το έτος 2002 το τρέχον αποτέλεσμα της επιχείρησης ανήλθε σε − 5,8 εκατομμύρια ευρώ συμβαδίζοντας με το αποτέλεσμα του 2001 αλλά μειωμένο σε σχέση με το σχέδιο αναδιάρθρωσης. Εκτός από τις διακυμάνσεις από θέση σε θέση στα αποτελέσματα χρήσεως, αυτό το τρέχον αποτέλεσμα θα μπορούσε να εξηγήσουν η μη απόδοση του ναυτιλιακού επαγγελματικού φόρου (2,4 εκατομμύρια ευρώ), ο οποίος θα αποτελέσει το αντικείμενο φορολογικής μείωσης στην πηγή το 2003, και η μερική απόδοση εργοδοτικών εισφορών Assedic (εισφορά ανεργίας) και οικογενειακών επιδομάτων, δηλαδή έλλειμμα 3,5 εκατομμυρίων ευρώ.

(148) Η κεφαλαιακή εισροή 76 εκατομμυρίων ευρώ καθώς και η επαναφορά στην κερδοφορία, αναμενόμενη από το 2003 και μετά, πρέπει να επιτρέψουν, σύμφωνα με τις γαλλικές αρχές, τη διαμόρφωση των ιδίων κεφαλαίων από το σημερινό τους επίπεδο των περίπου 30 εκατομμυρίων ευρώ σε 120 εκατομμύρια ευρώ βραχυπρόθεσμα (2003) και στη συνέχεια σε […] εκατομμύρια ευρώ στο τέλος του σχεδίου (2006/07). Αυτό θα επιτρέψει μείωση του χρέους από το παρόν επίπεδο (145 εκατομμύρια ευρώ) σε […] εκατομμύρια ευρώ από το 2003 ως το 2005. Για τα τελευταία έτη του σχεδίου εξετάζεται από την επιχείρηση αύξηση των υποχρεώσεων για την ανανέωση, με πλήρη ιδιοκτησία, ενός ή δύο πλοίων.

2.4.2. *Εκδοχές πέραν του σχεδίου αναδιάρθρωσης*

(149) Είναι σημαντικό να γνωρίζει κανείς τη θέση της εταιρείας από άποψη ανταγωνισμού το 2006, μετά τη λήξη της τρέχουσας σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας, και πώς θα διαγράφεται η βιωσιμότητά της. Τα χαρακτηριστικά όμως και το περιεχόμενο της μελλοντικής σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας μετά το 2006 είναι δύσκολο εκτιμηθούν σήμερα.

(150) Σε σχέση με την υφιστάμενη κατάσταση όπου λειτουργούν τέσσερα πλοία μεικτού τύπου και δύο επιβατηγά οχηματαγωγά, για την SNCM κατάσταση στην οποία παραδείγματος χάρη ένα […] δεν θα ήταν πλέον απαραίτητο θα δημιουργούσε απώλειες εσόδων της τάξεως των […] εκατομμυρίων ευρώ (και […] εκατομμύρια ευρώ επιχορήγησης). Η μείωση των δαπανών προσωπικού, άλλων τρεχουσών δαπανών εκμετάλλευσης και του κόστους κεφαλαίου (αποσβέσεις και οικονομικά έξοδα) θα περιόριζαν τη μείωση του αποτελέσματος σε […] εκατομμύρια ευρώ περίπου, δηλαδή στο […] του αναμενόμενου κέρδους για το τέλος της περιόδου. Από οικονομική άποψη τα έξοδα αναδιάρθρωσης, που υπολογίζονται σε 20 εκατομμύρια ευρώ για 260 μισθωτούς, θα αντισταθμίζονταν με το παραπάνω από την πώληση ενός πλοίου, παραδείγματος χάρη του[…], του οποίου η μεταβίβαση θα απέφερε […] εκατομμύρια ευρώ σε μετρητά και […] εκατομμύρια ευρώ ως υπεραξία προ φόρων.

(151) Οι γαλλικές αρχές εξέτασαν επίσης μια πιο ακραία εκδοχή μόνο με […] πλοία μεικτού τύπου, δηλαδή […] από τα μέσα που

▼B

διατίθενται σήμερα για τη συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση μεταξύ Μασσαλίας και Κορσικής, που θα παρέμεναν δεσμευμένα στο πλαίσιο της παροχής δημόσιας υπηρεσίας, συν ένα επιβατηγό οχηματαγωγό του οποίου η εκμετάλλευση θα ήταν ανταγωνιστική με την κοινωνική ενίσχυση ([46]). Τότε οι αναμενόμενες απώλειες εσόδων θα ήταν της τάξεως των […] εκατομμυρίων ευρώ (και […] εκατομμύρια ευρώ της επιχορήγησης), δηλαδή […] % των συνολικών εσόδων της συγκοινωνιακής εξυπηρέτησης Μασσαλίας-Κορσικής. Όμως η μείωση των δαπανών προσωπικού, άλλων τρεχουσών δαπανών και δαπανών κεφαλαίου (αποσβέσεις και οικονομικά έξοδα) θα ήταν ανεπαρκείς για να εξασφαλίσουν θετικό αποτέλεσμα: με μείωση περίπου […] εκατομμυρίων ευρώ συγκριτικά με το σχέδιο, η SNCM θα σημείωνε ζημία, περιορισμένη, περίπου […] εκατομμυρίων ευρώ. Τα έξοδα αναδιάρθρωσης, που υπολογίζονται σε 34 εκατομμύρια ευρώ για 450 μισθωτούς θα αντισταθμίζονταν πάντως από την πώληση δύο πλοίων, παραδείγματος χάριν του […] και του[…], η μεταβίβαση των οποίων θα απέφερε […] εκατομμύρια ευρώ σε ρευστότητα και […] εκατομμύρια ευρώ ως υπεραξία προ φόρων.

(152) Οι γαλλικές αρχές δεν θέλησαν να μελετήσουν αυστηρότερες εκδοχές, εκτιμώντας ότι οποιαδήποτε εκδοχή οδηγεί σε μείωση της δραστηριότητας της SNCM κατά πλέον του 50 % θα έθετε υπό αμφισβήτηση το ίδιο το κοινωνικό αντικείμενο της επιχείρησης. Οι γαλλικές αρχές υπογραμμίζουν εντούτοις ότι πρόκειται για κατάσταση ακραία, η οποία με την εφαρμογή του σχεδίου αναμένεται ότι θα αποφευχθεί, εφόσον η εταιρεία τεθεί ταχέως σε ανταγωνιστική κατάσταση που θα της επιτρέψει να βρεθεί σε θέση να αναλάβει τουλάχιστον μέρος της μελλοντικής σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας.

2.5. **Άλλες ενισχύσεις υπέρ της SNCM**

(153) Κατά το παρελθόν η SNCM έλαβε τις ακόλουθες μεμονωμένες ενισχύσεις:

— επιχορηγήσεις εκμετάλλευσης ως αποζημίωση για τις υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας που αντιπροσωπεύουν ποσό 787 εκατομμυρίων ευρώ για την περίοδο 1991-2001. Οι ενισχύσεις αυτές αποτέλεσαν το αντικείμενο ευνοϊκής απόφασης της Επιτροπής στις 30 Οκτωβρίου 2001 για την προαναφερθείσα περίοδο ([47]),

— ενίσχυση διάσωσης υπό τη μορφή επιστρεπτέας προκαταβολής 22,5 εκατομμυρίων ευρώ, η οποία ήταν το αντικείμενο ευνοϊκής απόφασης της Επιτροπής στις 17 Ιουλίου 2002 ([48]) και η οποία εν τω μεταξύ επεστράφη εξ ολοκλήρου από την SNCM.

(154) Για την εκτέλεση των υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας στις γραμμές μεταξύ της Μασσαλίας και της Κορσικής κατά τη διάρκεια της περιόδου 2002-2006 στο πλαίσιο της σύμβασής της, η SNCM λαμβάνει σήμερα οικονομική αποζημίωση ([49]) το συνολικό ποσό της οποίας είναι δυνατόν να ανέλθει έως 321,5 εκατομμύρια ευρώ για το σύνολο της περιόδου.

(155) Ήταν κατά το παρελθόν και αναμένεται ότι θα είναι και στο μέλλον δικαιούχος των ακόλουθων καθεστώτων ενισχύσεων, προσβάσιμων πλέον σε όλες τις ναυτιλιακές εταιρείες:

— έμμεσες ενισχύσεις μέσω του καθεστώτος μεμονωμένων ενισχύσεων κοινωνικού χαρακτήρα για τη θαλάσσια συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση της Κορσικής υπέρ ορισμένων

([46]) Βλέπε αιτιολογική σκέψη 155.
([47]) Προαναφερθείσα απόφαση 2002/149/ΕΚ.
([48]) Απόφαση της Επιτροπής, της 17ης Ιουλίου 2002, υπόθεση NN 27/2002, πρώην N 849/2001, ενίσχυση διάσωσης υπέρ της SNCM (δεν έχει ακόμη δημοσιευθεί στην Επίσημη Εφημερίδα).
([49]) Βλέπε σχετικά το σημείο 2.1.2. Βλέπε επίσης την απόφαση 2002/149/ΕΚ.

▼B

κατηγοριών επιβατών. Το καθεστώς αποτέλεσε το αντικείμενο ευνοϊκής απόφασης της Επιτροπής ([50]),

— καθεστώς επιστροφής του επαγγελματικού φόρου για τις ναυτιλιακές εταιρείες ([51]).

2.6. **Περιγραφή των αιτίων κίνησης της διαδικασίας**

2.6.1. *Αμφιβολίες για την ορθότητα του σχεδίου αναδιάρθρωσης*

(156) Στην απόφασή της της 19ης Αυγούστου 2002 η Επιτροπή είχε εκφράσει ορισμένες αμφιβολίες επί του σχεδίου αναδιάρθρωσης, λαμβάνοντας υπόψη την απουσία ανάλυσης των αιτίων για τις ζημίες της επιχείρησης. Ειδικότερα η Επιτροπή είχε θέσει ερωτήματα σχετικά με τα ακόλουθα σημεία:

— σχέσεις μεταξύ των ζημιών και των υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας,

— επιπτώσεις της πολιτικής αγοράς πλοίων της SNCM στα αποτελέσματα χρήσεως,

— προβλεπόμενα μέτρα για την αύξηση της παραγωγικότητας της επιχείρησης.

(157) Επίσης η Επιτροπή είχε υπογραμμίσει ορισμένες ελλείψεις του σχεδίου αναδιάρθρωσης:

— απουσία συγκεκριμένων μέτρων για τη μείωση του ποσού των ενδιάμεσων καταναλώσεων,

— απουσία ενδείξεων για τη μελλοντική πολιτική ναύλων της SNCM.

2.6.2. *Αμφιβολίες για την ορθότητα του υπολογισμού για τον καθορισμό του ύψους της ενίσχυσης*

(158) Η Επιτροπή είχε επίσης εκφράσει αμφιβολίες όχι μόνο σχετικά με την ορθότητα της μεθόδου υπολογισμού που υιοθετήθηκε από τις γαλλικές αρχές για τον καθορισμό του ποσού της ανακεφαλαιοποίησης αλλά και σχετικά με ορισμένες από τις παραδοχές που τέθηκαν για τις οικονομικές προσομοιώσεις. Πράγματι, η μέθοδος που υιοθετήθηκε από τις γαλλικές αρχές προκειμένου να δικαιολογηθεί το ποσό των 76 εκατομμυρίων ευρώ για την ανακεφαλαιοποίηση βασίζεται σε οικονομική προσομοίωση όπου δεν εκτίθενται σαφώς όλες οι υποκείμενες παραδοχές και όπου δεν φαίνεται πώς η σχέση ιδίων κεφαλαίων προς τις μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις φθάνει κατά μέσον όρο τη σχέση αναφοράς 79 %.

3. **ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΩΝ ΜΕΡΩΝ**

3.1. **Παρατηρήσεις της Corsica Ferries**

3.1.1. *Πρώτη επιστολή με παρατηρήσεις*

(159) Με επιστολή ημερομηνίας 8 Ιανουαρίου 2003 ([52]) το γραφείο Scapel, Scapel-Grail και Bonnaud διαβίβασε τις παρατηρήσεις του πελάτη του, της Corsica Ferries.

(160) Πρώτον, η επιστολή παρατηρήσεων αμφισβητεί ότι η SNCM είναι προβληματική επιχείρηση κατά την έννοια των κατευθυντήριων γραμμών. Υπενθυμίζει ότι η σύμβαση παροχής δημόσιας

([50]) Απόφαση της Επιτροπής, της 2ης Ιουλίου 2002, υπόθεση N 781/2001, καθεστώς μεμονωμένων ενισχύσεων κοινωνικού χαρακτήρα για τη θαλάσσια εξυπηρέτηση της Κορσικής.

([51]) Απόφαση της Επιτροπής, της 7ης Δεκεμβρίου 2000, υπόθεση N 593/2000, επιστροφή ναυτιλιακού επαγγελματικού φόρου. Το καθεστώς αυτό τροποποιήθηκε δύο φορές.

([52]) Καταχώριση στις 15 Ιανουαρίου 2003 από τις υπηρεσίες της Επιτροπής, αριθ. DG TREN A/10962.

▼B

υπηρεσίας εξασφαλίζει στην εταιρεία δημόσια επιχορήγηση περίπου 64,3 εκατομμυρίων ευρώ κατά μέσον όρο ετησίως, δηλαδή συνολικά 321,5 εκατομμύρια ευρώ σε πέντε έτη. Σύμφωνα με την επιστολή το άρθρο πέντε της σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας εγγυάται στην SNCM χρηματορροή 72,8 εκατομμυρίων ευρώ. Επιπλέον η Corsica Ferries τονίζει ότι από τα 40,6 εκατομμύρια ευρώ ζημιών που καταγράφονται το 2001 από την SNCM τα 15 εκατομμύρια ευρώ προέρχονται από μείωση αξίας πλοίου που εφαρμόστηκε για το ταχύπλοο Liamone.

(161) Δεύτερον, η Corsica Ferries διερωτάται για την ικανότητα της SNCM να καταστεί κερδοφόρα στις μη επιδοτούμενες γραμμές της. Η Corsica Ferries σημειώνει επιπλέον ότι, σε αντίθεση με ό,τι αναφέρεται στο σχέδιο αναδιάρθρωσης ([53]), το Λιβόρνο συνεχίζει πάντοτε να εξυπηρετείται. Στις συγκοινωνιακές εξυπηρετήσεις από Νίκαια και Τουλόν η Corsica Ferries εκφράζει τις αμφιβολίες της όσον αφορά την ικανότητα της SNCM να καταστήσει τις γραμμές αυτές κερδοφόρες. Για τη συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση του Μαγκρέμπ διευκρινίζει ότι η SNCM οφείλει να αντεπεξέλθει σε απειλητικό ανταγωνισμό από τις CTN και ENTV. Σχετικά με το θέμα της μείωσης των δαπανών, η Corsica Ferries εκφράζει τη λύπη της διότι δεν έχει πρόσβαση σε ορισμένα στοιχεία του σχεδίου αναδιάρθρωσης. Ζητεί όμως από την Επιτροπή να μεριμνήσει ώστε εκ μέρους των γαλλικών αρχών να δοθούν πειστικές απαντήσεις στα ερωτήματα που η ίδια η Επιτροπή έθεσε στην απόφαση της 19ης Αυγούστου 2002.

(162) Τρίτον, η Corsica Ferries επιμένει να μην έχει η προβλεπόμενη ενίσχυση ως αποτέλεσμα αθέμιτες στρεβλώσεις ανταγωνισμού. Κατά την άποψή της, η ενίσχυση δεν πρέπει να χρησιμεύσει για να διευκολύνει την αντιμετώπιση των ανταγωνιστών παρέχοντας τη δυνατότητα επιθετικότερης εμπορικής προσφοράς. Θεωρεί τη σχέση 79 % ιδίων κεφαλαίων προς τις οικονομικές υποχρεώσεις που καθόρισαν οι γαλλικές αρχές ([54]) ως υπερβολική σε σύγκριση με τις σχέσεις που η ίδια κατέγραψε σε δείγμα δέκα ναυτιλιακών εταιρειών. Οι σχέσεις αυτές κυμαίνονται από 23,69 % (για τη Moby Lines), 49,7 % για τη CMN έως 55,09 % (για τη Grimaldi).

(163) Σύμφωνα με την Corsica Ferries ο υπολογισμός που καταλήγει στο ποσό των 76 εκατομμυρίων ευρώ είναι καθαρά πλασματικός. Κατά την Corsica Ferries το ποσό των 76 εκατομμυρίων ευρώ αντιστοιχεί στα 500 εκατομμύρια γαλλικά φράγκα που κατά τη νέα περίοδο 2002-2006 η επιχείρηση αναμένεται ότι θα απολέσει από την πριμοδότησή της για την εδαφική συνοχή.

(164) Σύμφωνα με την Corsica Ferries η SNCM θα μπορούσε να διαθέσει μόνη της ποσό του ύψους αυτού κινητοποιώντας λανθάνουσες υπεραξίες του στόλου της ή πωλώντας κάποιες από τις χρηματοοικονομικές συμμετοχές της.

(165) Στη συνέχεια, σχετικά με τις συμμετοχές της SNCM, η Corsica Ferries σημειώνει ότι ορισμένες από τις θυγατρικές επιχειρήσεις δεν χρησιμεύουν στις δραστηριότητες της ναυτιλιακής επιχείρησης, αναφέροντας συγκεκριμένα:

— τη συμμετοχή κατά 50 % στη ναυτιλιακή εταιρεία Sud-Cargos,

— τη συμμετοχή κατά 13 % στην Amadeus, επιχείρηση ειδικευμένη στα συστήματα κράτησης στις αεροπορικές μεταφορές,

— τη συμμετοχή κατά 59,25 % στη CMN,

([53]) Η απόφαση έναρξης της διαδικασίας έδειξε ότι το σχέδιο αναδιάρθρωσης προβλέπει, μεταξύ άλλων, «το κλείσιμο της γραμμής Μπάστια-Λιβόρνο με το αντίστοιχο υλικό».

([54]) Βλέπε αιτιολογική σκέψη 128 της παρούσας απόφασης.

▼B

— τα ακίνητα κληροδοτήματα της CGTH.

(166) Τελικά, σύμφωνα με την Corsica Ferries, το πρόγραμμα ενίσχυσης αποβλέπει στην καταστρατήγηση του κανονισμού για τις ενδομεταφορές και να καταστήσει χωρίς περιεχόμενο το διαγωνισμό που προκηρύχθηκε για τη συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση της Κορσικής από τη Μασσαλία. Η ίδια προτείνει τη χορήγηση ενίσχυσης για αναδιάρθρωση το 2007 και μόνο εφόσον η SNCM δεν αναδειχθεί ανάδοχος κατά τον προσεχή διαγωνισμό του 2006, μοναδική εκδοχή που κατ' αυτή θα μπορούσε να προκαλέσει πραγματικές δυσχέρειες στη δημόσια ναυτιλιακή εταιρεία.

(167) Η επιστολή της 8ης Ιανουαρίου 2003 συνοδεύεται από σημαντικό πλήθος εγγράφων (αντίγραφα) ([55]).

3.1.2. *Δεύτερη σειρά παρατηρήσεων*

(168) Με ηλεκτρονικό ταχυδρομείο, στις 16 Ιανουαρίου 2003, ο γενικός διευθυντής της Corsica Ferries διεβίβασε στις υπηρεσίες της Επιτροπής αντίγραφο δελτίου τύπου της Agence France Presse και το φάκελο του τύπου σχετικά με τη συνέντευξη τύπου του προέδρου της SNCM στις 14 Ιανουαρίου 2003 με αντικείμενο τα νέα τιμολόγια της SNCM για το έτος 2003.

3.1.3. *Συνάντηση μεταξύ Corsica Ferries και υπηρεσιών της Επιτροπής*

(169) Σε συνεδρίαση που πραγματοποιήθηκε στις 4 Φεβρουαρίου 2003 μεταξύ των υπηρεσιών της Επιτροπής και αντιπροσώπων της Corsica Ferries κατόπιν αιτήματος της τελευταίας, η Corsica Ferries κατέθεσε διαφάνειες με γραφικές παραστάσεις σχετικά με τις δυνητικές υπεραξίες της SNCM. Τα έγγραφα αυτά διαβιβάστηκαν στις γαλλικές αρχές για σχετικές παρατηρήσεις με επιστολή ημερομηνίας 21 Φεβρουαρίου 2003.

([55]) Ένα άρθρο της εφημερίδας Le Marin της 7ης Ιουνίου 2002 με τίτλο «SNCM: έλλειμμα ρεκόρ το 2001» (έγγραφο αριθ. 2), τα ωράρια πλοίων μεικτού φορτίου στη Μπάστια κατά την περίοδο 2003-2006 (έγγραφο αριθ. 3), σύνοψη των θυγατρικών επιχειρήσεων της SNCM με συντάκτη Coface-rating (έγγραφο αριθ. 4), άρθρο της καθημερινής εφημερίδας La Tribune της 21ης Δεκεμβρίου 2001 με τιτλο «Το κράτος χορηγεί 76 εκατομμύρια ευρώ στην SNCM» (έγγραφο αριθ. 5), άρθρο της εφημερίδας La Provence της 7ης Φεβρουαρίου 2002 με τίτλο «Ανταγωνιζόμενη στα ίδια τα νερά της, η SNCM αναπτύσσεται σε διεθνές επίπεδο» (έγγραφο αριθ. 6), η έκθεση πεπραγμένων του λιμένα της Νίκαιας, Νοέμβριος 2002 (έγγραφο αριθ. 7), στατιστικά στοιχεία για την περίοδο 2002 προερχόμενα από το περιφερειακό παρατηρητήριο μεταφορών της Κορσικής (έγγραφο αριθ. 8), άρθρο τίτλο «Η SNCM χρειάστηκε να μειώσει όλους τους ναύλους στις γραμμές της» (έγγραφο αριθ. 9), άρθρο χωρίς ημερομηνία με τίτλο «Η SNCM εμμένει στο επιχειρησιακό της πρόγραμμα» (έγγραφο αριθ. 10), έκθεση υπό Fazi της 16 Σεπτεμβρίου 2002 για το πρόγραμμα αναδιάρθρωσης της SNCM, άρθρο της εφημερίδας Le Marin της 7 Ιουνίου 2002 με τίτλο «SNCM: ένα έλλειμμα ρεκόρ το 2001» (έγγραφο αριθ. 11), άρθρο της καθημερινής εφημερίδας la Provence της 7ης Δεκεμβρίου 2002 τίτλο «Η SNCM δέχεται να συζητήσει στην Κορσική [με την STC]» (έγγραφο αριθ. 12), άρθρο της εφημερίδας L'antenne της 11ης Δεκεμβρίου 2002 με τίτλο «Οι λεπτομέρειες της συμφωνίας SNCM/STC» (έγγραφο αριθ. 13), άρθρο χωρίς ημερομηνία σε εφημερίδα που δεν προσδιορίζεται με τίτλο «Η SNCM θα λάβει εξαιρετικώς κρατική ενίσχυση 76,2 εκατομμυρίων ευρώ» (έγγραφο αριθ. 14), άρθρο της AOL Mail στις 21 Δεκεμβρίου 2001 με τίτλο «Το κοινωνικό σχέδιο της SNCM χωρίς εν ψυχρώ απολύσεις» (έγγραφο αριθ. 15), συγκεντρωτικός πίνακας όπου για δέκα ναυτιλιακές επιχειρήσεις δίδεται η σχέση ιδίων κεφαλαίων προς συνολικά χρέη (έγγραφοαριθ. 16), η έκθεση τελικών παρατηρήσεων του Chambre Régionale des Comptes, Μαΐου του 2002, σχετικά με τη διαχείριση της υπηρεσίας μεταφορών Κορσικής (έγγραφο αριθ. 17), άρθρο της καθημερινής εφημερίδας La Provence, Σάββατο 4 Δεκεμβρίου 2002, με τίτλο «Το αφεντικό της Corsica Ferries επιτίθεται στην SNCM» (έγγραφο αριθ. 18), άρθροτηςκαθημερινής εφημερίδας «La Provence» με ημερομηνία 4 Ιανουαρίου 2003 και με τίτλο «Ο πρόεδρος της SNCM σε διαξιφισμούς με την Corsica Ferries» (έγγραφο αριθ. 19).

▼B

(170) Οι αντιπρόσωποι της Corsica Ferries δήλωσαν προφορικά ότι η αγορά διάπλων μεταξύ της ηπειρωτικής Γαλλίας και της Κορσικής έβαινε καλώς, με αύξηση 17 % μεταξύ 2000 και 2001 και 13 % μεταξύ 2001 και 2002. Υπενθύμισαν ότι η επιχείρησή τους δεν είχε προσβάλει την απόφαση 2002/149/ΕΚ όσον αφορά την αποζημίωση για την υποχρέωση παροχής δημόσιας υπηρεσίας γιατί θεώρησε ότι δεν υπήρχε λόγος επιστροφής στο παρελθόν, αλλά θα απέδιδε προσοχή στους όρους που θα επιβληθούν από την Επιτροπή στην παρούσα υπόθεση.

(171) Οι αντιπρόσωποι της Corsica Ferries εξέφρασαν την ικανοποίησή τους για τις προσπάθειες της Επιτροπής σχετικά με την ελευθέρωση της αγοράς των ενδομεταφορών. Κατά την άποψή τους ο κανονισμός για τις ενδομεταφορές επέτρεψε να τεθεί τέλος στις συμβάσεις από τις οποίες ωφελούνταν οι κατεστημένοι επιχειρηματίες. Έδωσε τη δυνατότητα ανταγωνισμού που ώθησε τον κατεστημένο επιχειρηματία να βελτιώσει αισθητά την ποιότητα των υπηρεσιών του στην Κορσική. Κατά την άποψή τους οι κάτοικοι της Κορσικής υπέφεραν μακροχρόνια από κακή ποιότητα εξυπηρέτησης στα πλοία της SNCM όταν η τελευταία ήταν η μοναδική που εξυπηρετούσε την Κορσική.

(172) Οι αντιπρόσωποι της Corsica Ferries εκδήλωσαν την ανησυχία ότι η SNCM χρησιμοποιήσει την ενίσχυση για να μειώσει τους ναύλους της μεταξύ Τουλόν/Νίκαιας και Κορσικής. Οι αντιπρόσωποι της Corsica Ferries δήλωσαν προφορικά ότι, παρόλο που επί χάρτου οι ναύλοι της SNCM και της Corsica Ferries είναι παραπλήσιοι, η SNCM αύξησε σημαντικά το πλήθος ημερών της περιόδου χαμηλών ναύλων.

(173) Στη συνεδρίαση οι αντιπρόσωποι της Corsica Ferries εξέθεσαν τις τρεις κύριες διαρθρωτικού χαρακτήρα αιτίες που κατά τη γνώμη τους εξηγούν γιατί η SNCM θα είχε να αντιμετωπίσει δαπάνες σημαντικότερες απ' ό,τι η Corsica Ferries:

— αγορά πλοίων από το ναυπηγείο σε τιμές υψηλότερες εκείνων της αγοράς,

— πληρώματα υψηλότερου κόστους και με καλύτερους όρους σε σχέση με τις απαιτήσεις των σχετικών γαλλικών συλλογικών συμβάσεων,

— υπεράριθμο προσωπικό ξηράς: για ίδια κίνηση η Corsica Ferries θα απασχολούσε τρεις φορές λιγότερο προσωπικό ξηράς από την SNCM. Κατά τη γνώμη τους πολλές χερσαίες δραστηριότητες της SNCM πρέπει να ανατεθούν σε εξωτερικούς συνεργάτες, όπως κάνει η Corsica Ferries.

(174) Επιπλέον, κατά τη συνεδρίαση οι αντιπρόσωποι της Corsica Ferries διετύπωσαν επικρίσεις για το σχέδιο αναδιάρθρωσης όσον αφορά τα ακόλουθα τρία σημεία:

— το σχέδιο δεν προβλέπει πραγματική μείωση προσωπικού. Η μείωση του προσωπικού είναι «διστακτική», δεδομένου ότι κατά το μεγαλύτερο μέρος τους οι 300 καταργούμενες θέσεις θα αντιστοιχούν σε φυσικές αποχωρήσεις,

— οι συμμετοχές της SNCM δεν κινητοποιήθηκαν για την προσπάθεια της αναδιάρθρωσης. Στα αποτελέσματα της SNCM λανθάνουν πολυάριθμες συμμετοχές σε διάφορες εταιρείες, που αντιπροσωπεύουν εμπορική αξία πολύ μεγαλύτερη από ό,τι οι λογιστικές αξίες τους που καταχωρίζονται στον ισολογισμό της SNCM,

— οι υπεραξίες των πλοίων δεν λήφθηκαν υπόψη. Λόγω της επιταχυνόμενης απόσβεσης των πλοίων, η λογιστική τους αξία στο ενεργητικό των ναυτιλιακών εταιρειών είναι συχνά χαμηλότερη από τις εμπορικές τιμές τους, οπότε παραποιείται η εικόνα που είναι δυνατόν να δώσει ο ισολογισμός τους. Όσον αφορά την SNCM, η Corsica Ferries εκτιμά τις λανθάνουσες υπεραξίες για τα παλαιά πλοία σε 148 εκατομμύρια ευρώ. Η πραγματική αξία των πλοίων θα επέτρεπε στην SNCM να εξασφαλίσει ενυπόθηκα δάνεια ή

▼B

συμβάσεις lease-back για ποσά υψηλότερα από τα 76 εκατομμύρια ευρώ της ενίσχυσης στην αναδιάρθρωση.

3.2. **Παρατηρήσεις του προέδρου του ομίλου Stef-TFE**

(175) Ο πρόεδρος του ομίλου Stef-TFE, επιχείρησης ειδικευμένης στην εφοδιαστική του ψύχους, διαβίβασε με επιστολή της 7ης Ιανουαρίου 2003 ([56]) στην Επιτροπή τις παρατηρήσεις του σχετικά με το σχέδιο αναδιάρθρωσης της SNCM. Τόνισε ότι ο όμιλός του ήταν ο μέτοχος αναφοράς της CMN, δεδομένου ότι ελέγχει την επιχείρηση αυτή. Η επιστολή παρατηρήσεων εξηγεί γιατί οι κεφαλαιακοί δεσμοί που συνδέουν την SNCM και τη CMN είναι το αποτέλεσμα αναδιάταξης το έτος 1992 των συμμετοχών της CGMF ([57]). Σύμφωνα με τον Stef-TFE, οι συμμετοχές της SNCM στη CMN πρέπει να αναλυθούν ως καθαρά χρηματοοικονομικά στοιχεία ενεργητικού.

(176) Εξάλλου η επιστολή παρατηρήσεων υπογραμμίζει ότι οι δύο επιχειρήσεις CMN και SNCM, είναι ανεξάρτητες και σε μεταξύ τους ανταγωνισμό για γραμμές εκτός από εκείνες με αναχώρηση από Μασσαλία, έστω και αν είναι και οι δύο από κοινού συμβαλλόμενες στο πλαίσιο της σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας. Σύμφωνα με τον Stef-TFE τη συνεργασία αυτή κατέστησε απαραίτητη η ίδια η δομή της συγγραφής υποχρεώσεων του διαγωνισμού, η οποία υποχρέωσε τις δύο επιχειρήσεις να υποβάλουν κοινή προσφορά καθώς καμία από τις δύο δεν ήταν σε θέση να καλύψει μόνη το σύνολο των αναγκών.

(177) Η επιστολή υπογραμμίζει ότι ο όμιλος Stef-TFE θα αναλάμβανε τη δέσμευση «να επανακτήσει, ολόκληρες ή μέρος, και κατά προτίμηση το σύνολό τους τις συμμετοχές της SNCM στη CMN», των οποίων την αξία εκτιμά σε 15 έως 17 εκατομμύρια ευρώ, εάν η Επιτροπή εκτιμούσε, στους όρους που θα μπορούσε να επιβάλει στην τελική της απόφαση, ότι «μεταβίβαση του είδους αυτού είναι απαραίτητη για την ισορροπία του σχεδίου αναδιάρθρωσης».

(178) Σε παράρτημα η επιστολή περιέχει ιστορικό της εξέλιξης της εταιρικής συμμετοχής της CMN και την ετήσια έκθεση του ομίλου Stef-TFE για το 2001.

3.3. **Παρατηρήσεις αντιπροσώπων τοπικών αρχών**

(179) Σε επιστολή της 18ης Δεκεμβρίου 2002 ([58]) ο δήμαρχος της πόλης της Μασσαλίας τόνισε την οικονομική σημασία της SNCM στην οικονομία της περιφέρειας, σημειώνοντας ότι η εταιρεία διοχετεύει εκεί ετησίως 160 εκατομμύρια ευρώ και ότι απασχολεί 1 800 μισθωτούς στην περιφέρεια Προβηγκίας — Άλπεων — Κυανής Ακτής.

(180) Σε επιστολή ημερομηνίας 9 Ιανουαρίου 2003 ([59]) ο πρόεδρος του περιφερειακού συμβουλίου της Bouches-du-Rhône (δέλτα Ροδανού ποταμού) τόνισε την οικονομική σημασία της SNCM στην οικονομία της περιφέρειας, εκφράζοντας την ευχή να ταχθεί η Επιτροπή υπέρ του σχεδίου ενίσχυσης και να δώσει έτσι στην SNCM τη δυνατότητα να επιτύχει τη μετάλλαξή της. Επίσης στις 9 Ιανουαρίου 2003 ένας σύμβουλος της Bouches-du-Rhône συναντήθηκε, κατόπιν αιτήματός του, με τις υπηρεσίες της Επιτροπής. Στη συνάντηση εκείνη ο σύμβουλος εκπροσωπούσε την κοινότητά του και τον πρόεδρό της. Υπογράμμισε το οικονομικό βάρος της SNCM στην οικονομία της Μασσαλίας. Υπενθύμισε ότι μόνο η SNCM ήταν σε θέση να εξασφαλίσει αξιόπιστη συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση της

([56]) Πρωτοκολλήθηκε στις 8 Ιανουαρίου 2003 από τις υπηρεσίες της Επιτροπής με αριθ. TREN A/10304.

([57]) Για το θέμα αυτό βλέπε σημείο 2.1.1.1.

([58]) Πρωτοκολλήθηκε στις 3 Ιανουαρίου 2003 από τις υπηρεσίες της Επιτροπής με αριθ. DG TREN A/10021.

([59]) Πρωτοκολλήθηκε στις 10 Ιανουαρίου 2003 από τις υπηρεσίες της Επιτροπής με αριθ. DG TREN A/10567.

▼B

Κορσικής. Αναγνώρισε ότι ενδεχομένως η διαχείριση της SNCM δεν ήταν η ενδεδειγμένη κατά το παρελθόν τελευταία όμως έχει σημειώσει μεγάλη πρόοδο προς τον εκσυγχρονισμό υπό τη διεύθυνση του προέδρου της, έστω και αν κατά τη γνώμη του παραμένουν ακόμη περιθώρια περαιτέρω προόδου. Εξ ονόματος όλου του πολιτικού κόσμου της περιφέρειας Μασσαλίας εξέφρασε την ευχή να μπορέσει η Επιτροπή να δώσει στην SNCM μια τελευταία ευκαιρία για να μπορέσει να προσαρμοστεί σε ένα σχετικά νέο ανταγωνιστικό περιβάλλον. Ανέφερε ότι την SNCM, ακριβώς όπως τις υπόλοιπες γαλλικές ναυτιλιακές εταιρείες επιβατικών μεταφορών, τις πλήττει το γεγονός ότι σε άλλα κράτη μέλη υπάρχουν κοινωνικά και φορολογικά καθεστώτα ευνοϊκότερα, ιδίως στην Ιταλία ([60]), τη σημαία της οποίας φέρουν τα πλοία της Corsica Ferries, κύριου ανταγωνιστή της.

(181) Σε επιστολή της 9ης Ιανουαρίου 2003 ([61]) ο πρόεδρος του περιφερειακού συμβουλίου Προβηγκίας-Άλπεων-Κυανής Ακτής τονίζει ότι η διαδικασία που κίνησε η Επιτροπή έχει σκοπό να επιβεβαιωθεί πως το προτεινόμενο σχέδιο αναδιάρθρωσης θα επιτρέψει, μελλοντικά, την εξασφάλιση της βιωσιμότητας της επιχείρησης που σήμερα αντιμετωπίζει δυσχέρειες. Υπενθυμίζει τα μέτρα τα προβλεπόμενα στο σχέδιο αναδιάρθρωσης. Υπογραμμίζει πως θεωρεί ότι συντρέχουν οι προϋποθέσεις ώστε το σχέδιο αυτό να εξασφαλίσει τη βιωσιμότητα της επιχείρησης. Κατά το περιφερειακό συμβούλιο μόνο η SNCM είναι σε θέση να εξασφαλίσει επαρκή προσφορά ώστε να διασφαλιστεί η εδαφική συνοχή με την Κορσική. Επιπλέον ανέφερε ότι η δραστηριότητα της SNCM αφορά περισσότερες από 2 000 θέσεις εργασίας στην περιφέρεια Προβηγκίας-Άλπεων-Κυανής Ακτής και ότι για το λόγο αυτό η διατήρηση της επιχείρησης έχει ζωτική σημασία για την περιφερειακή οικονομία.

(182) Με επιστολή της 9ης Ιανουαρίου 2003 ([62]) ο πρόεδρος του εκτελεστικού συμβουλίου της Βουλής της Κορσικής διαβίβασε το περιεχόμενο συζήτησης που έλαβε χώρα στη βουλή αυτή στις 18 Δεκεμβρίου 2002. Κατά τη συζήτηση αυτή η Βουλή της Κορσικής «τάχθηκε υπέρ» του σχεδίου ανακεφαλαιοποίησης της SNCM.

3.4. **Παρατηρήσεις της υπηρεσίας μεταφορών της Κορσικής**

(183) Σε επιστολή της 10ης Ιανουαρίου 2003 ([63]) ο γενικός διευθυντής της υπηρεσίας μεταφορών της Κορσικής (OTC) τόνισε, εξ ονόματος του προέδρου της, ότι κατά το διαγωνισμό που προκηρύχθηκε για την ανάθεση της παροχής δημόσιας υπηρεσίας υποβλήθηκε μια μόνο προσφορά, δηλαδή η προσφορά της κοινοπραξίας CMN και SNCM. Υπενθυμίζεται ότι η OTC είναι η αναθέτουσα αρχή, μαζί με τις τοπικές αρχές της Κορσικής, για τη σύμβαση ανάθεσης παροχής δημόσιας υπηρεσίας.

(184) Στην αρχή η OTC υπογράμμισε ότι, εφόσον η SNCM είναι σήμερα η μόνη επιχείρηση ικανή να εκπληρώσει τις απαιτήσεις της σύμβασης όσον αφορά τη μεταφορά επιβατών, η εξαφάνισή της «θα συνεπέφερε αμέσως σημαντική μείωση των παρεχόμενων υπηρεσιών».

(185) Η επιστολή παρατηρήσεων υπενθυμίζει ότι η Κορσική πληττόταν μακροχρονίως από ανεπάρκεια των θαλάσσιων συγκοινωνιακών εξυπηρετήσεών της και ότι ήταν απαραίτητη η εφαρμογή το 1976 της αρχής της «εδαφικής συνοχής», ώστε να υπάρξει προσφορά στο επίπεδο των αναγκών. Με μέλημα τη διατήρηση ποιοτικά υψηλής και αξιόπιστης συγκοινωνιακής εξυπηρέτησης,

([60]) Σχετικά βλέπε σημείο 5.3.1.

([61]) Πρωτοκολλήθηκε από τις υπηρεσίες της Επιτροπής με αριθ. DG TREN A/11872.

([62]) Πρωτοκολλήθηκε στις 16 Ιανουαρίου 2003 από τις υπηρεσίες της Επιτροπής με αριθ. DG TREN A/11084.

([63]) Πρωτοκολλήθηκε στις 16 Ιανουαρίου 2003 από τις υπηρεσίες της Επιτροπής με αριθ. TREN A/11085.

▼B

οι τοπικές αρχές της Κορσικής περιέλαβαν στη σύμβαση οικονομικούς μηχανισμούς αποζημίωσης ή διόρθωσης σε συνάρτηση προς την αποτελεσματικότητα και την αξιοπιστία των υπηρεσιών.

(186) Επιπλέον η επιστολή παρατηρήσεων υπενθυμίζει ότι οι τοπικές αρχές της Κορσικής έλαβαν υπόψη την εξέλιξη της προσφοράς από το 1996 στις συγκοινωνιακές εξυπηρετήσεις από τους λιμένες της ηπειρωτικής Γαλλίας ώστε οι υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας να μην περιορίζονται μόνο στις συγκοινωνιακές εξυπηρετήσεις από Μασσαλία.

(187) Τέλος η επιστολή επισημαίνει τη σημασία της SNCM για την οικονομία της Κορσικής, τονίζοντας ότι πρόκειται για τη ναυτιλιακή εταιρεία την εγκαταστημένη στην Κορσική «η οποία απασχολεί το μέγιστο πλήθος κατοίκων κορσικής (600 ναυτικοί και 170 προσωπικό ξηράς) και η οποία πραγματοποιεί τις περισσότερες προμήθειες στην Κορσική (ύψους μεταξύ 25 και 30 εκατομμυρίων ευρώ ετησίως σύμφωνα με πληροφορίες της επιχείρησης)». Προσθέτει ότι, κατόπιν των ανωτέρω, «η απόρριψη από την Επιτροπή του σχεδίου αναδιάρθρωσης που προτείνεται από το γαλλικό κράτος θα είχε εξόχως αρνητικές επιπτώσεις στις κοινωνικοοικονομικές ισορροπίες της νήσου».

(188) Σε δεύτερη επιστολή της 10ης Φεβρουαρίου 2003 ([64]) η OTC διευκρίνισε τους δύο τομείς στους οποίους, με την ιδιότητα της ως αναθέτουσας αρχής για τη σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας, ανέμενε προόδους εκ μέρους της SNCM. Πρώτον, η OTC αναμένει βελτιώσεις στον εσωτερικό κοινωνικό διάλογο, τονίζοντας το «υπερβολικά υψηλό» πλήθος κοινωνικών συγκρούσεων που έχουν επηρεάσει τη θαλάσσια συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση της Κορσικής, έστω και αν η κατάσταση έχει βελτιωθεί τα τελευταία χρόνια. Από αυτή την άποψη η OTC προέβλεψε ρητώς στη σύμβαση ανάθεσης της παροχής δημόσιας υπηρεσίας χρηματικές ποινικές ρήτρες σε περίπτωση μη παροχής από την επιχείρηση ορισμένων υπηρεσιών λόγω υπαιτιότητας αυτής της ίδιας. Το δεύτερο μέλημα της OTC είναι η βελτίωση της πληροφόρησης των πελατών σε διαταραγμένες περιόδους. Πάντως η OTC υπογραμμίζει ότι, σχετικά με την πληροφόρηση των επιβατών της, η SNCM δεν εμφανίζει επίπεδο επιδόσεων χαμηλότερο από εκείνο των άλλων επιχειρήσεων μεταφορών γενικά, επισημαίνοντας την ανάγκη για τη SNCM να συνεχίσει τις προσπάθειές της στο θέμα αυτό.

4. **ΣΧΟΛΙΑ ΤΗΣ ΓΑΛΛΙΑΣ**

(189) Οι υπηρεσίες της Επιτροπής έστειλαν τα ακόλουθα έγγραφα στις γαλλικές αρχές για σχόλια σύμφωνα με το άρθρο 6 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 659/1999:

— παρατηρήσεις της Corsica Ferries, επιστολές της 13ης και της 16ης Ιανουαρίου 2003,

— παρατηρήσεις της Stef-TFE, επιστολή της 16ης Ιανουαρίου 2003,

— παρατηρήσεις της περιφέρειας Προβηγκίας-Άλπεων-Κυανής Ακτής, με επιστολή της 5ης Φεβρουαρίου 2003,

— παρατηρήσεις των τοπικών αρχών της Κορσικής, επιστολή της 16ης Ιανουαρίου 2003,

([64]) Πρωτοκολλήθηκε στις 11 Φεβρουαρίου 2003 από τις υπηρεσίες της Επιτροπής με αριθ. TREN A/12979.

▼B

— παρατηρήσεις του γενικού συμβουλίου Rhone delta, επιστολή της 16ης Ιανουαρίου 2003,

— παρατηρήσεις της πόλης της Μασσαλίας, επιστολή της 16ης Ιανουαρίου 2003,

— παρατηρήσεις της OTC, επιστολές της 16ης Ιανουαρίου και 21ης Φεβρουαρίου 2003.

4.1. **Σχόλια της Γαλλίας στις παρατηρήσεις της Corsica Ferries**

(190) Οι γαλλικές αρχές υποστήριξαν ότι μερικά από τα στοιχεία που παρουσιάστηκαν από την Corsica Ferries σχετικά με την προσφορά της SNCM ήταν ανακριβή.

4.1.1. *Πολιτική ναύλων της SNCM*

(191) Με φαξ στις 27 Μαΐου 2003, οι γαλλικές αρχές απέστειλαν στις υπηρεσίες της Επιτροπής στοιχεία που αντικρούουν τους ισχυρισμούς της Corsica Ferries για την πολιτική ναύλων της SNCM.

(192) Η προσφορά της SNCM στις συνδέσεις μεταξύ της Νίκαιας και της Κορσικής οδηγεί σήμερα στην ακόλουθη εξέλιξη:

ΠΙΝΑΚΑΣ 8

Εξέλιξη της προφοράς της SNCM μεταξύ 2002 και 2003

(%)

Προσφερόμενες υπηρεσίες SNCM	2003/2002 επί 12 μήνες
Προσφερόμενα δρομολόγια	− 3,7
Προσφερόμενες επιβατικές θέσεις	− 1.8
Προσφερόμενες θέσεις οχημάτων	+ 0.3

(193) Οι γαλλικές αρχές έχουν επίσης να παρατηρήσουν ότι οι ναύλοι της SNCM στις συνδέσεις Νίκαια-Κορσική αυξήθηκαν ελαφρώς έναντι του 2002. Στο πλαίσιο της εμπορικής πολιτικής της εταιρείας, οι διάρκειες των περιόδων ναύλων προσαρμόστηκαν προκειμένου να μειωθούν οι διαφορές τιμών που σημειώθηκαν υπέρ της Corsica Ferries. Σύμφωνα με τις γαλλικές αρχές, οι ναύλοι της SNCM που παρουσιάζει η Corsica Ferries (από − 14 % έως − 24 %) δεν αντιστοιχούν στην πραγματικότητα, και αντίθετα προς αυτό που υποστηρίζεται, οι ναύλοι της Corsica Ferries είναι αρκετά χαμηλότεροι από της SNCM.

(194) Σύμφωνα με τις γαλλικές αρχές, η Corsica Ferries προσπαθεί να δείξει ότι η SNCM εφήρμοσε πρώτη μια επιθετική πολιτική ναύλων, θέτοντας τους ναύλους σε χαμηλότερο επίπεδο από το δικό της. Οι γαλλικές αρχές βεβαιώνουν ότι τα συμπεράσματα αυτής της ανάλυσης, που βασίζονται κατά μεγάλο μέρος σε ελλιπή στοιχεία, είναι λανθασμένα.

4.1.1.1. Σχετικά με τους μειωμένους ναύλους

(195) Ο βασικός μειωμένος ναύλος της Corsica Ferries καλείται «Jackpot» και αποτελεί κατ' αποκοπή ναύλο για εισιτήριο επιστροφής για δύο τουλάχιστον επιβάτες και ένα όχημα ([65]). Οι γαλλικές αρχές τονίζουν ότι αυτός ο ναύλος δεν εμφανίζεται στα έγγραφα που παρουσιάζει η Corsica Ferries, ενώ αντιπροσωπεύει ένα σημαντικό μερίδιο των πωλήσεών της. Σε αυτό το πακέτο μπορούν να προστεθούν ένας έως τέσσερις επιβάτες που ταξιδεύουν με το ίδιο όχημα. Η επιβάρυνσή τους είναι αυτή του βασικού ναύλου στον οποίο οι επιβάτες έχουν δικαίωμα. Εάν οι

([65]) Η αντίστοιχη ανταγωνιστική προσφορά της SNCM καλείται Plein Soleil.

▼B

πρόσθετοι επιβάτες είναι παιδιά ή νέοι, που είναι η συχνότερη περίπτωση για τα οχήματα με τέσσερα έως πέντε άτομα, η επιβάρυνση που καταβάλλεται πέρα από την καθορισμένη τιμή του πακέτου είναι 2,5 ευρώ ανά διαδρομή στην πορτοκαλί περίοδο ([66]). Εάν οι επιβάτες είναι στην κατηγορία «κοινωνικοί» ([67]), η επιβάρυνση είναι 5 ευρώ.

(196) Αυτή η δομή ναύλων, πολύ διαφορετική από αυτήν της SNCM, οδηγεί στις ακόλουθες αποκλίσεις:

ΠΙΝΑΚΑΣ 9

Σύγκριση των πινάκων ναύλων της SNCM και της Corsica Ferries το 2003

(σε ευρώ) ([α])

	Τιμή	Μπλε	Πράσινη	Λευκή	Κόκκινη
SNCM	2 επιβάτες ([β]) + 1 όχημα	100	135	170	215
	3 επιβάτες ([β]) + 1 όχημα	130	165	190	270
	4 επιβάτες ([β]) + 1 όχημα	150	180	200	330
Corsica Ferries	2 επιβάτες + 1 όχημα	99	135	145	199
	3 επιβάτες + 1 όχημα (συν 1 «κοινωνικό)» ([γ])	109	151	163	233
	4 επιβάτες + 1 όχημα (συν 2«κοινωνικό)» ([γ])	119	167	181	267
	3 επιβάτες + 1 όχημα (συν ένα παιδί) ([δ])	104	143	154	216
	4 επιβάτες + 1 όχημα (συν 2 παιδιά) ([δ])	109	151	163	233

([α]) Χωρις φόρους.
([β]) Όλοι οι τύποι επιβατών.
([γ]) Ηλικιωμένοι, νέοι (12-25 ετών), κάτοικοι, φοιτητές, γονείς με παιδιά.
([δ]) Παιδιά: 4-12 ετών.

(197) Οι μειωμένοι ναύλοι, τόσο στη SNCM όσο και στη Corsica Ferries, καθορίζονται με ένα δυναμικό τρόπο από την τεχνική της διαχείρισης αποδόσεων (yield management). Η σχετική αδιαφάνεια της τιμολόγησης στα ηλεκτρονικά συστήματα κρατήσεων δεν επιτρέπει στις γαλλικές αρχές να διευκρινίσουν στην Επιτροπή τον αριθμό θέσεων για τις οποίες ισχύουν οι ειδικοί ναύλοι της Corsica Ferries. Επισημαίνουν τέλος ότι η SNCM δεν προσφέρει προϊόντα Plein Soleil σε όλα τα δρομολόγια της, ενώ η Corsica Ferries προσφέρει αυτόν τον τύπο προϊόντος σε όλες τις διαδρομές της.

4.1.1.2. Βασική κλίμακα ναύλων

(198) Οι γαλλικές αρχές υπενθυμίζουν ότι η κλίμακα ναύλων της Νίκαιας-Κορσικής της SNCM είναι συστηματικά υψηλότερη ή ίση με αυτήν της Corsica Ferries.

(199) Όσον αφορά τα «χρώματα» των ναύλων, αληθεύει ότι η SNCM αύξησε τη διάρκεια της μπλε περιόδου μεταξύ Απριλίου και Σεπτεμβρίου. Αυτή η κίνηση στοχεύει στη μείωση της διαφοράς των ναύλων που διαχωρίζει τη SNCM από τη Corsica Ferries. Επιπλέον, αφορά μόνο δρομολόγια χαμηλής ζήτησης.

([66]) Βλέπε τον πίνακα 10 για τη λεπτομέρεια των περιόδων ναύλων.
([67]) Βλέπε στοιχείο 155 της παρούσας απόφασης.

▼B

(200) Οι γαλλικές αρχές παρουσίασαν τον πίνακα 10, ο οποίος συγκρίνει την κατανομή των ταξιδιών ανά επίπεδο ναύλων μεταξύ των δύο επιχειρήσεων, για τη διαδρομή Νίκαια-Κορσική και κατά την περίοδο Απριλίου-Σεπτεμβρίου του 2003.

ΠΙΝΑΚΑΣ 10

Σύγκριση μεταξύ ισχύος διαφορετικών ναύλων μεταξύ SNCM και Corsica Ferries το 2003

(%)

	SNCM			Corsica Ferries [a]		
		2003	Συνολικά		2003	Συνολικά
Πολύ ακριβά	Κόκκινη	18	100	(μπλε)	10	100
Ακριβά	Λευκή	19	84	(πράσινη)	17	90
Λιγότερο ακριβά	Πράσινη	33	65	(κίτρινη)	24	73
Φθηνά	Μπλε	32	32	(πορτοκαλί)	49	49

[a] Τα χρώματα της Corsica Ferries διαφέρουν από της SNCM αλλά η αρχή παραμένει ίδια.

(201) Η σύμβαση της παραχώρησης δημόσιας υπηρεσίας προβλέπει ρήτρα διασφάλισης προκειμένου να μετριαστούν τα πιθανά αποτελέσματα μιας ανακριβούς εκτίμησης των πρόσθετων εξόδων λόγω της υποχρέωσης παροχής σχετικά με την εφαρμογή των αποστολών της δημόσιας υπηρεσίας. Σύμφωνα με τις γαλλικές αρχές, η σύμβαση δεν αφαιρεί όλους τους κινδύνους για τη SNCM και τη CMN, όπως υποστηρίζει η Corsica Ferries, για τους ακόλουθους λόγους:

— οι διακυμάνσεις των εσόδων σε επίπεδο ± 2 % έναντι των βασικών δεδομένων δεν οδηγούν σε οποιαδήποτε προσαρμογή της αποζημίωσης,

— η προσαρμογή της αποζημίωσης για τις διακυμάνσεις των εσόδων εκτός των ορίων αυτών είναι μόνο μερική,

— οι διορθώσεις περιορίζονται συνολικά σε 1,66 % της οικονομικής αποζημίωσης για ολόκληρη τη διάρκεια της σύμβασης.

(202) Οι γαλλικές αρχές υπενθυμίζουν ότι η σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας δεν εξασφαλίζει οποιαδήποτε εγγύηση του κέρδους εκμετάλλευσης: αντίθετα, η σύμβαση προβλέπει ένα ανώτατο όριο απόδοσης του κεφαλαίου. Υπενθυμίζεται ότι ο μόνος στόχος της επιχορήγησης της δημόσιας υπηρεσίας είναι να αντισταθμιστούν ακριβώς τα έξοδα που προκαλούνται από την εκπλήρωση της αποστολής παροχής δημόσιας υπηρεσίας. Συνεπώς, η επιχορήγηση δεν θα μπορούσε να εκληφθεί ως «εγγύηση των ταμειακών ροών».

(203) Στα σχόλιά τους, οι γαλλικές αρχές αμφισβητούν την ορθότητα της δήλωσης της Corsica Ferries, σύμφωνα με την οποία η CMN θα ήταν μεταξύ των πιο κερδοφόρων ναυτιλιακών επιχειρήσεων στην Ευρώπη. Πράγματι, σύμφωνα με αυτές, κανένα στοιχείο δεν επιβεβαιώνει τον ισχυρισμό αυτό μέχρι σήμερα: ο μέσος όρος των καθαρών αποτελεσμάτων αυτής της επιχείρησης για την περίοδο 1997-2001 ανέρχεται σε 1,27 εκατομμύρια ευρώ, με μέσο κύκλο εργασιών, πριν από την αποζημίωση, 36,4 εκατομμυρίων ευρώ. Επιπλέον, τα αποτελέσματα αυτής της επιχείρησης συνδέονται σε μεγάλο βαθμό με τη σύμβαση εκχώρησης για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας στη γραμμή

▼B

Μασσαλία-Κορσική στην οποία, ως συνεγγυητής, συνεισφέρει με τρία πλοία στην κυρίως παρεχόμενη από την SNCM υπηρεσία.

4.1.2. *Συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση Κορσικής από τη Νίκαια και Τουλόν*

(204) Οι γαλλικές αρχές επεσήμαναν τα ακόλουθα στοιχεία:

— η SNCM διέκοψε οποιαδήποτε τακτική υπηρεσία μεταξύ Κορσικής και Τουλόν, η δε σπάνια χρησιμοποίηση αυτού του λιμένα οφείλεται σε παραμέτρους τεχνικής φύσεως σχετικές με τη συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση μεταξύ της Μασσαλίας και της Κορσικής (αριθμός δρομολογίων Τουλόν-Κορσικής: 187 το 2001, 83 το 2002, 9 κατά τη διάρκεια των πρώτων δύο μηνών του έτους 2003),

— τα τακτικά δρομολόγια Νίκαια-Κορσική της SNCM μειώθηκαν σαφώς, ιδιαίτερα σε περιόδους εκτός αιχμής που, σε συνδυασμό με τις γενικές περικοπές των εξόδων διαχείρισης που εφαρμόζει η SNCM, θα επιτρέψει την εξισορρόπηση των αποτελεσμάτων του τμήματος Νίκαια-Κορσική, όπως φαίνεται στα οικονομικά μοντέλα.

(205) Σύμφωνα με τις γαλλικές αρχές, η πλήρης κατάργηση της συγκοινωνιακής εξυπηρέτησης από τη SNCM της Κορσικής από τη Νίκαια θα είχε τις ακόλουθες συνέπειες:

— διακοπή της συμπληρωματικότητας μεταξύ Νίκαιας και Μασσαλίας και, συνεπώς, ανισορροπία στις υπηρεσίες της SNCM, ενώ η Corsica Ferries εξυπηρετεί την Κορσική από τέσσερις ηπειρωτικούς λιμένες (Τουλόν, Νίκαια, Σαβόν και Λιβόρνο),

— διακοπή της απαραίτητης συμπληρωματικότητας μεταξύ νυκτερινής εξυπηρέτησης (από τη Μασσαλία) και εξυπηρέτησης κατά τη διάρκεια της ημέρας (από τη Νίκαια), ενώ η Corsica Ferries προσφέρει αυτούς τους δύο τύπους υπηρεσιών,

— τη δημιουργία ενός οιονεί μονοπωλίου της Corsica Ferries, από Τουλόν σε Λιβόρνο,

— ταυτόχρονη πώληση τριών ταχυπλόων σκαφών, και συνεπώς δύσκολα πραγματοποιήσιμη με αποδεκτούς όρους.

4.1.3. *Συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση του Μαγκρέμπ*

(206) Σχετικά με τις δραστηριότητες της SNCM στη βόρεια Αφρική, οι γαλλικές αρχές θεωρούν ως απαράδεκτες τις αβάσιμες παρατηρήσεις —και επιπλέον μερικές φορές ανακριβείς— της Corsica Ferries, οι οποίες υπογραμμίζουν την «αδιαφορία» της SNCM για την πτώση των μεριδίων αγοράς της ή την έλλειψη ενδιαφέροντος για την αλγερινή πελατεία της.

(207) Η Γαλλία τόνισε ότι η συρρίκνωση των υπηρεσιών της SNCM στην Αλγερία προκύπτει πρώτιστα από τις αποφάσεις του κράτους που, μετά την πλήρη αναστολή των θαλασσίων συνδέσεων μεταξύ της Γαλλίας και της Αλγερίας στην αρχή του έτους 1995 (μετά την αεροπειρατεία του Airbus της Air France στη Μασσαλία), επέτρεψε τη σταδιακή επανέναρξη λειτουργίας της γραμμής, μαζί με τα μέτρα ασφάλειας που, όσο απαραίτητα και αν είναι, επιβάρυναν την εκμετάλλευση αυτής της γραμμής.

(208) Τελικά, υπενθύμισε ότι το επίπεδο δραστηριότητας στο Μαγκρέμπ, που έχει περιληφθεί από την SNCM στο σχέδιο αναδιάρθρωσής της, αντικατοπτρίζει μια ιδιαίτερα συνετή προσέγγιση, και συνάδει προς τα συμπεράσματα της έρευνας αγοράς που πραγματοποιήθηκε από η SNCM.

4.1.4. *Πρόγραμμα περικοπής δαπανών*

(209) Οι γαλλικές αρχές υπενθυμίζουν ότι ένα σημαντικό μέρος του προγράμματος περικοπής των δαπανών έχει ήδη τεθεί σε εφαρμογή:

▼B

— ο αριθμός των πλοίων μειώθηκε και το πρόγραμμα εκχώρησης στοιχείων του ενεργητικού υλοποιείται σύμφωνα με τον επιχειρησιακό σχεδιασμό,

— οι συγκοινωνιακές υπηρεσίες ανακατανεμήθηκαν,

— το πρόγραμμα δράσης για τη μείωση των ενδιάμεσων καταναλώσεων παράγει τα πρώτα αποτελέσματά του,

— τα μέτρα του επιχειρησιακού σχεδίου για την απασχόληση υλοποιούνται σταδιακά.

(210) Η SNCM προέβλεψε για το 2001, 21,3 εκατομμύρια ευρώ προοριζόμενα για τη χρηματοδότηση μέτρων αναδιάρθρωσης και κυρίως το σχέδιο διασφάλισης των θέσεων εργασίας:

— δημιουργία και λειτουργία μηχανισμού παρακολούθησης, ενίσχυση της κατάρτισης ύψους […] εκατομμυρίων ευρώ,

— χρησιμοποίηση νέων τεχνολογιών και αλλαγή διαρρύθμισης των χώρων εργασίας προκειμένου να βελτιωθεί η οικονομική αποτελεσματικότητα της επιχείρησης και να επιτρέψει τις μειώσεις της απασχόλησης για […] εκατομμύρια ευρώ,

— μέτρα για αποχώρηση προσωπικού (90 υπάλληλοι περίπου), άδειες μετακίνησης (περίπου 30) και μετάβαση σε μειωμένα ωράρια (περίπου 25) ποσού […] εκατομμύρια ευρώ,

— διεξαγωγή διαδικασιών, διαπραγματεύσεων και προβλέψεις για δαπάνες επίλυσης διαφορών ύψους […] εκατομμυρίων ευρώ.

(211) Εν κατακλείδι, το γαλλικό κράτος εκτιμά, αντίθετα προς τους ισχυρισμούς της Corsica Ferries, ότι το σχέδιο αναδιάρθρωσης καταρτίστηκε προκειμένου να επιτραπεί η αντιστροφή της πορείας της SNCM το συντομότερο δυνατόν και για να δημιουργήσει τις προϋποθέσεις για τη μακροπρόθεσμη βιωσιμότητά της.

4.1.5. *Μέθοδος υπολογισμού του ποσού ανακεφαλαιοποίησης*

(212) Επιπλέον, σχετικά με τον προσδιορισμό του ύψους της ενίσχυσης, οι γαλλικές αρχές έκαναν δύο σχόλια σε απάντηση των παρατηρήσεων της Corsica Ferries.

(213) Επιβεβαιώνουν κατ' αρχήν ότι ένας λόγος ιδίων κεφαλαίων προς συνολικές υποχρεώσεις 0,79 είναι χαρακτηριστικός των ισολογισμών για την πλειοψηφία των ναυτιλιακών εταιρειών, εκτός από ιδιαίτερες περιπτώσεις. Ενδεικτικά, οι γαλλικές αρχές δείχνουν ότι αυτός ο λόγος είναι το 2001:

— 0,847 για τη Lota Maritime, ενοποιημένοι λογαριασμοί,

— 0,835 για την Corsica Ferries France SA.

(214) Όσον αφορά στην αναλογία 0,497 που δίνει η Corsica Ferries για τη CMN το 2001, είναι ανακριβής επειδή παραλείπει να λάβει υπόψη το διαθέσιμο ενεργητικό στον ισολογισμό. Με αυτή τη διόρθωση, η αναλογία για τη CMN είναι 0,557.[…]

4.2. **Σχόλια της Γαλλίας για τις παρατηρήσεις της Stef-TFE**

4.2.1. *Σχόλια της Γαλλίας για την επιστολή της Stef-TFE,*

7 Ιανουαρίου 2003

(215) Στην επιστολή τους της 13ης Φεβρουαρίου 2003, οι γαλλικές αρχές υπέβαλαν αρκετά σχόλια στις παρατηρήσεις Stef-TFE.

4.2.1.1. Κοινοπραξία για την εκτέλεση της σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας

(216) Σύμφωνα με τις γαλλικές αρχές, η επιλογή της προσωρινής κοινοπραξίας, στην οποία η SNCM και η CMN είναι από κοινού και όχι εις ολόκληρο υπεύθυνες, «δεν κατέστη υποχρεωτική από το συνολικό χαρακτήρα των διαβουλεύσεων», αντίθετα με τις παρατηρήσεις της Stef-TFE. Σύμφωνα με τις

▼B

γαλλικές αρχές, η πρόσκληση υποβολής προσφορών από τις τοπικές αρχές της Κορσικής πρόσφερε οποιαδήποτε δυνατότητα προσφοράς ανά ναυτιλιακή γραμμή ή ανά ομάδα γραμμών. Ήταν θεμιτό για την SNCM, ακριβώς όπως και για την CMN, να υποβάλει πρόταση για τμήματα αυτής της πρόσκλησης υποβολής προσφορών, με την επιδίωξη των κατάλληλων συνεργασιών.

(217) Η επιλογή να συσταθεί κοινοπραξία SNCM-CMN είναι το αποτέλεσμα μιας ανάλυσης που έγινε από τις δύο επιχειρήσεις, σύμφωνα με την οποία η συνέχιση με αυτήν την μορφή της ιστορικής και φυσικής τους συνεργασίας παρείχε και στις δύο πλευρές τα καλύτερα πλεονεκτήματα — ειδικότερα από την άποψη της ανταγωνιστικότητας — στο πλαίσιο της πρόσκλησης υποβολής προσφορών, λαμβανομένης υπόψη της από νωρίς αναγγελθείσας υποψηφιότητας της Corsica Ferries και της πιθανότητας υποψηφιοτήτων άλλων ευρωπαϊκών επιχειρήσεων.

(218) Η είσοδος της CMN σε αυτήν την κοινοπραξία προέκυψε έτσι από μια συνειδητή εκ μέρους της επιλογή, βασισμένη στην εκτίμηση των συμφερόντων της, και όχι από μια υποχρέωση που προέκυψε από την πρόσκληση υποβολής προσφορών.

(219) Οι γαλλικές αρχές διευκρινίζουν ότι, αντίθετα προς τις παρατηρήσεις της Stef-TFE, οι δύο επιχειρήσεις SNCM και CMN δεν είναι ούτε ανεξάρτητες, ούτε σε άμεσο ανταγωνισμό. Μια τέτοια κατάσταση θα ήταν αντίθετη με το πνεύμα της ίδιας της σύμβασης εκχώρησης ενιαίας δημόσιας υπηρεσίας την οποία συνυπογράφουν.

(220) Οι γαλλικές αρχές θεωρούν ότι δεν είναι ένα θέμα ενός απλού «συντονισμού των ωραρίων», αλλά ενός ενιαίου χρονικού προγραμματισμού που δεσμεύει από κοινού τις δύο εταιρείες για το Ajaccio και τη Μπαστιά καθ' όλη τη διάρκεια του έτους και για ορισμένες περιόδους στους δευτερεύοντες λιμένες. Κατά συνέπεια, παραδείγματος χάριν, η λεγόμενη «βασική» υπηρεσία προς Μπαστιά παρέχεται μια στις δύο ημέρες εναλλάξ από την κάθε εταιρεία.

(221) Ομοίως, δεν πρόκειται για έναν απλό «συντονισμό του γενικού πλαισίου ναύλων» αλλά για μια ενιαία κλίμακα ναύλων. Η σύμβαση της συνεργασίας καθορίζει τις διαδικασίες που επιτρέπουν τη σύμπτωση των ναύλων και το βαθμό ανεξαρτησίας των ενεργειών κάθε εταιρείας. Αυτή η σύμβαση λειτουργεί με αυτό το πνεύμα, όπως προκύπτει από τις αποφάσεις για τους ναύλους που λήφθηκαν για το έτος 2002. Πράγματι, με την ολοκλήρωση της διαδικασίας διαμόρφωσης των ναύλων, μπορούν να γίνουν οι ακόλουθες παρατηρήσεις:

— η SNCM συντάσσεται με την πρόταση της CMN να καθοριστεί, μέσα στα όρια που επιτρέπονται από τη σύμβαση της δημόσιας υπηρεσίας, το επίπεδο των ναύλων φορτίου,

— η CMN συντάσσεται με την πρόταση της SNCM να καθοριστεί, μέσα στα όρια που επιτρέπονται από τη σύμβαση της δημόσιας υπηρεσίας, το επίπεδο των επιβατικών ναύλων.

(222) Αυτή η διαδικασία οδήγησε στον καθορισμό μιας ενιαίας δασμολόγησης για τις δύο εταιρείες. Οι ειδικοί ναύλοι, που προσφέρουν εκπτώσεις από 20 έως 50 % για τους επιβάτες στο βασικό ναύλο, ρυθμίζονται επίσης από κοινού από τις δύο εταιρείες. Για αυτόν το λόγο, η CMN χρησιμοποιεί τα προϊόντα «πακέτα» της SNCM όπως και το ηλεκτρονικό σύστημα κρατήσεών της. Τέλος, η CMN χρησιμοποιεί το σύστημα ελέγχου επιβίβασης της SNCM για τη διαχείριση των επιβατών, τόσο στους λιμένες της Κορσικής όσο και στη Μασσαλία.

(223) Σχετικά με τα κοινά μέσα, οι γαλλικές αρχές τονίζουν ότι οι δύο επιχειρήσεις ενώνουν συχνά τις προσπάθειές τους στον τομέα των σχέσεων με τους προμηθευτές. Κατά συνέπεια, οι εργασίες λειτουργικής αναβάθμισης και εκσυγχρονισμού των δύο πλοίων,

▼B

Paglia Orba για τη SNCM και Kalliste για τη CMN εκτελέσθηκαν το 2002 από το ίδιο ναυπηγείο, γεγονός που επέτρεψε σημαντικές οικονομίες για καθεμία από τις δύο επιχειρήσεις. Αυτά τα πλοία ήταν ναυπηγημένα βάσει ενιαίου σχεδίου, αλλά ημερολογιακές δεσμεύσεις και οικονομικοί λόγοι είχαν οδηγήσει τις επιχειρήσεις να αναθέσουν τη ναυπήγηση σε δυο διαφορετικά ναυπηγεία.

(224) Όπως σημειώνει η Stef-TFE, το μερίδιο αγοράς επιβατικών υπηρεσιών της CMN αυξήθηκε σαφώς το 2002. Χωρίς να αμφισβητούνται η ποιότητα των υπηρεσιών και οι προσπάθειες της CMN, οι γαλλικές αρχές εκτιμούν ότι η αύξηση αυτή: προκύπτει αποκλειστικά από το περιεχόμενο της νέας σύμβασης δημόσιας υπηρεσίας και δεν αποτελεί μια καθαρά εμπορική κατάκτηση της CMN έναντι άλλων εφοπλιστικών εταιρειών. Πράγματι, η αυξημένη προσφυγή στα πλοία μεικτού τύπου 500 επιβατών και η μειωμένη χρήση των οχηματαγωγών-πορθμείων, και τα δύο απόρροια των υποχρεώσεων της δημόσιας υπηρεσίας, δημιούργησαν μια ανακατανομή των προσφερόμενων θέσεων που ευνοεί τη CMN. Αυτά τα στοιχεία ήταν φυσικά ενσωματωμένα στον κοινό φάκελο των δύο επιχειρήσεων στην πρόσκληση υποβολής προσφορών.

(225) Οι γαλλικές αρχές υποστηρίζουν ότι η συμμετοχή της SNCM στο κεφάλαιο της CMN δεν μπορεί να θεωρηθεί ως αμιγώς χρηματοοικονομικό στοιχείο ενεργητικού, όπως φαίνονται να ισχυρίζεται η Stef-TFE, για τους ακόλουθους λόγους:

— η κατάσταση της ρευστότητας της SNCM το 2002 δεν της επέτρεπε κατά κανένα τρόπο να συμβάλει στην κάλυψη των ταμειακών αναγκών της CMN ([68]),

— η SNCM συμμετείχε ήδη στη χρηματοδότηση συγκεκριμένων αναγκών ρευστότητας της CMN το 1999, καλύπτοντας το 66 % των αναγκών της, σύμφωνα και με τη Stef-TFE,

— η CMN δεν ζήτησε αντεγγύηση από τη SNCM για την εγγύηση της πρόσκλησης υποβολής προσφορών,

— η SNCM δεν εμπόδισε το πρόγραμμα διάθεσης 5 % του κεφαλαίου της CMN στους υπαλλήλους της. Κατά τη διάρκεια της έκτακτης γενικής συνέλευσης της CMN της 27ης Ιουνίου 2000, η SNCM έδωσε καταρχήν την έγκριση για ένα κοινό ταμείο συμμετοχής των υπαλλήλων που προοριζόταν να δεχθεί τους τίτλους για τους υπαλλήλους, ως νέος μέτοχος της CMN (ενώ με το ποσοστό των δικαιωμάτων ψήφου που διατηρούσε θα μπορούσε να έχει αντιταχθεί στο σχέδιο). Σε υπόμνημα προς το διοικητικό συμβούλιό της, η διεύθυνση της CMN πρότεινε στη συνέχεια να εκχωρήσει στους υπαλλήλους της CMN, το 2,25 % των τίτλων που κατέχει στην SNCM. Οι γαλλικές αρχές αναφέρουν ότι αποφάσισαν να αναβάλουν αυτή την πράξη όταν ενημερώθηκαν για την προετοιμασία προσφυγής της Stef-TFE για το θέμα αυτό ενώπιον της Επιτροπής στο πλαίσιο της επίσημης διαδικασίας έρευνας.

(226) Τέλος, οι γαλλικές αρχές θεωρούν ότι η περιγραφή από τη Stef-TFE των σχέσεων μεταξύ της SNCM και της CMN στο πλαίσιο της εκτέλεσης της σύμβασης της δημόσιας υπηρεσίας δεν αντιποκρίνεται στην πραγματικότητα.

4.2.1.2. Πρόταση εκχώρησης μεριδίου της SNCM στη CMN

(227) Οι γαλλικές αρχές διατείνονται ότι η επιχειρηματική λογική είναι εντελώς αντίθετη με την ιδέα απομάκρυνσης των δύο εταιρειών. Οι τελευταίες ασκούν την ίδια δραστηριότητα, με τα ίδια μέσα,

([68]) Εν προκειμένω, οι γαλλικές αρχές παρείχαν στην Επιτροπή αντίγραφο της επιστολής του προέδρου της SNCM στον πρόεδρο της CMN της 23ης Μαΐου 2002.

▼B

στο πλαίσιο μιας ενιαίας σύμβασης δημόσιας υπηρεσίας. Ομοίως, τα εν δυνάμει κέρδη μιας ισχυρότερης συνεργασίας των δύο εταιρειών είναι δυνατό να ανέλθουν μεταξύ […] και […] εκατομμυρίων ευρώ ετησίως.

(228) Το θέμα των σχέσεων μεταξύ της SNCM και της CMN πρέπει επίσης να εξεταστεί από στρατηγικής πλευράς. Η Επιτροπή ασχολήθηκε με την κατάσταση της SNCM μετά το 2006, ημερομηνία που αντιστοιχεί στη λήξη της τρέχουσας σύμβασης της δημόσιας υπηρεσίας. Η κατάσταση της SNCM θα εξαρτηθεί σε ορισμένο βαθμό από το επίπεδο της δραστηριότητας της δημόσιας υπηρεσίας Κορσικής-Μασσαλίας, η οποία θα μπορούσε να της ανατεθεί.

(229) Οι γαλλικές αρχές θεωρούν ότι η διατήρηση ισχυρής συνεργασίας μεταξύ της SNCM και της CMN παρέχει και στις δύο τις καλύτερες πιθανότητες επιτυχίας έναντι του ανταγωνισμού για την ανάθεση της παροχής της δημόσιας υπηρεσίας από το 2007. Μια τέτοια συνεργασία αποτελεί ένα σημαντικό παράγοντα βιωσιμότητας της SNCM και η διατήρησή της θεωρείται ουσιαστική.

(230) Η ιδιαιτερότητα ([69]) και το μέγεθος του στόλου των δύο εταιρειών είναι δύο σημαντικά πλεονεκτήματα που επιτρέπουν την προσφορά υπηρεσιών πολύ καλής ποιότητας για όλους τους λιμένες της Κορσικής. Τα τρία πλοία της CMN επιτρέπουν στην SNCM/CMN να υπερβεί ένα κρίσιμο όριο προσφοράς, καθοριστικό για τις γαλλικές αρχές ενόψει του μελλοντικού ανταγωνισμού.

(231) Αντιστρόφως, αυτά τα τρία πλοία θα μπορούσαν να αποτελέσουν για έναν ανταγωνιστή ένα πρόσθετο πλεονέκτημα επιτρέποντάς του να διεκδικήσει αποτελεσματικά την παροχή υπηρεσιών στο σύνολο ή σε μέρος των διασυνδέσεων μεταξύ της Κορσικής και της ηπειρωτικής χώρας. Ωστόσο, η υιοθέτηση των μέτρων που τείνουν «στην επίτευξη της οικονομικής και χρηματοοικονομικής ανεξαρτησίας των φορέων εκμετάλλευσης» και που ακολουθούν μια κατεύθυνση «ευνοϊκή για την άσκηση ενός υγιούς και λογικού ανταγωνισμού» ([70]) χωρίς αμφιβολία θα δημιουργούσε τις προϋποθέσεις διακοπής της συνεργασίας των δύο εταιρειών, μειώνοντας έντονα τις πιθανότητες της SNCM να ανταγωνιστεί αποτελεσματικά στο πλαίσιο μιας νέας πρόσκλησης υποβολής προσφορών για τη συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση της Κορσικής.

(232) Η εξέταση των αποτελεσμάτων του ομίλου Stef-TFE (όπου η CMN, λαμβανομένης της συμμετοχής του 49 % της Stef-TFE στη CMP, ενοποιείται μόνο με τη μέθοδο της καθαράς θέσης) οδηγεί πράγματι στο να μην αποκλείεται μια υπόθεση[…].

(233) Η SNCM χρειάστηκε να καταβάλει την κύρια προσπάθεια χρηματοδότησης κατά την ανασύσταση του κεφαλαίου της CMN. Η αρχική προσέγγιση είχε ως στόχο να προκύψει μια επιχειρηματικά αποτελεσματική κοινοπραξία SNCM-CMN. Μέσω της πλειοψηφικής της συμμετοχής στο κεφάλαιο, η SNCM αποφάσισε, προς το σκοπό αυτό, να αποτελέσει απαραίτητο εταίρο της CMN. Για λόγους που υπαγορεύονταν από το πολιτικό πλαίσιο της εποχής, η πλειοψηφική συμμετοχή της SNCM διαιρέθηκε σε δύο ελαφρά μειοψηφικές συμμετοχές (δύο φορές 45 %) στα δύο επίπεδα της επιλεγείσας δομής.

(234) Η SNCM όχι μόνο συνεισέφερε στο κεφάλαιο της CMP και της Compagnie Méridionale Financière (CMF), που δημιουργήθηκαν για να αναλάβουν το συνολικό έλεγχο της CMN, αλλά εγγυήθηκε κατά 100 % το τραπεζικό δάνειο που η CMF χρειάστηκε να λάβει για τη συμπλήρωση της χρηματοδότησης της εξαγοράς.

([69]) Ειδικά τα πλοία μεικτού τύπου 500 επιβατών και 2 300 γραμμικών μέτρων φορτίου.

([70]) Οι όροι μεταξύ εισαγωγικών είναι εκείνοι που χρησιμοποιούνται στην επιστολή της Stef-TFE της 7ης Ιανουαρίου, 2003.

▼B

(235) Η απουσία αποτελεσματικού ελέγχου της SNCM στη CMN (εκτός από τη μειοψηφία αρνησικυρίας στα δύο επίπεδα της δομής) αντισταθμίστηκε έπειτα από τις μόνιμες δεσμεύσεις των μετόχων, που αφορούν ειδικότερα τις συμφωνίες συνεργασίας που δεσμεύουν τις εταιρείες ([71]).

(236) Η SNCM ενδιαφέρθηκε πάντα για την ανάπτυξη της CMN και συμμετείχε σε αυτήν, ακόμα και με μείωση του μεριδίου αγοράς της SNCM, όταν επρόκειτο να αυξηθεί η επιβατική χωρητικότητα για πλοία μεικτού τύπου CMN, προς όφελος της ποιότητας της συνολικής συγκοινωνιακής εξυπηρέτησης που προσφερόταν από τις δύο εταιρείες.

(237) Κατά συνέπεια, η ενδιαφέρουσα κατάσταση της CMN σήμερα, τόσο στον τομέα μεταφοράς επιβατών όσο και του φορτίου, δημιουργήθηκε κυρίως χρησιμοποιώντας τα οικονομικά, στρατηγικά, νομικά (δημιουργία της κοινοπραξίας) και λειτουργικά (παροχή δικτύου πωλήσεων) μέσα της SNCM. Αντιθέτως, η Stef-TFE, με μια μικρή και σχετικά ασφαλή επένδυση κεφαλαίου, ελέγχει σήμερα τη διαχείριση μιας επιχείρησης καλά εδραιωμένης στον κλάδο της.

(238) Οι γαλλικές αρχές διευκρίνισαν ότι το προσωπικό της SNCM έχει καλή γνώση αυτών των θεμάτων και επίγνωση των θεμάτων που διακυβεύονται. Αυτή η σύγκλιση απόψεων για ένα στρατηγικό θέμα για τη SNCM θα συμβάλει στην ποιότητα του κοινωνικού διαλόγου εντός της επιχείρησης και θα ενισχύσει έτσι τη βιωσιμότητά της.

(239) Η εξέταση του θέματος από τη χρηματοοικονομική πλευρά του δεν πρέπει να περιοριστεί στην αξιολόγηση της ταμειακής εισφοράς από την εκχώρηση, αλλά πρέπει επίσης να λάβει υπόψη τα έσοδα που η συμμετοχή στη CMN είναι πιθανό να φέρει στη SNCM.

(240) Η CMN είναι επιχείρηση της οποίας η δραστηριότητα είναι ομοιογενής και κανονική. Λαμβάνει από αντιστάθμιση για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας που της παρέχει μια καλή απόδοση των επενδυμένων κεφαλαίων. Η συμμετοχή της SNCM στη CMN θα πρέπει να αρχίσει να ασκεί θετική επίδραση στους εταιρικούς λογαριασμούς. Πράγματι, λαμβάνοντας υπόψη τη σαφή βελτίωση της χρηματοοικονομικής κατάστασης της CMN, η SNCM θα μπορούσε να εισπράττει τα μερίσματα της CMN από το 2003. Αυτά θα μπορούσαν γρήγορα να γίνουν σημαντικά από το 2004 και να υπερβούν τα […] εκατομμύρια ευρώ, ακόμη και με μια μικρή αναλογία διανομής του 30 %.

(241) Επιπλέον, πρέπει να σημειωθεί ότι η διακοπή της συνεργασίας θα στερούσε από τη SNCM τη δραστηριότητα του γενικού πράκτορά της CMN (7,5 % των εσόδων και μέσες ταμειακές ροές 2 εκατομμύρια ευρώ).

([71]) Οι γαλλικές αρχές εσώκλειαν στην επιστολή τους της 13ης Φεβρουαρίου 2003 αντίγραφα της τελευταίας σύμβασης.

▼B

(242) Εν κατακλείδι, η Γαλλία υποστηρίζει ότι οι συμμετοχές της SNCM στη CMN είναι ιδιαίτερα στρατηγικής φύσης. Η εκχώρησή τους, κατά τη γνώμη της, θα ήταν ουσιαστικά όχι μόνο αντίθετη με την επιχειρηματική λογική αλλά θα αποτελούσε και ένα σημαντικό στρατηγικό σφάλμα.

4.2.2. *Απάντηση της Γαλλίας για τη φύση των σχέσεων μεταξύ CMN και SNCM*

4.2.2.1. Ύπαρξη συμφωνίας μεταξύ των μετόχων

(243) Βάσει των πληροφοριών που παρείχε η Stef-TFE, οι υπηρεσίες της Επιτροπής υποπτεύθηκαν την ύπαρξη συμφωνίας μετόχων μεταξύ Stef-TFE και SNCM για τον έλεγχο της CMN. Για το λόγο αυτό, με επιστολή της 16ης Ιανουαρίου 2003, η Επιτροπή ζήτησε να ενημερωθεί από τις γαλλικές αρχές, αφενός, εάν υπήρχε συμφωνία μετόχων σχετικά με τους τίτλους της CMP, ελέγχουσας εταιρείας της CMN και επιπλέον, εάν ναι, αυτή η συμφωνία μετόχων να διαβιβαστεί στην Επιτροπή. Σε φαξ τους που εστάλη στις 25 Φεβρουαρίου 2003, οι γαλλικές αρχές επιβεβαίωσαν την ύπαρξη ενός τέτοιου εγγράφου και διαβίβασαν αντίγραφο στην Επιτροπή, υπογραμμίζοντας τον εμπιστευτικό του χαρακτήρα. Αυτή η συμφωνία μετόχων, υπογεγραμμένη στις 7 Μαρτίου 1992 από τον πρόεδρο της SNCM και τον πρόεδρο της Compagnie de Navigation d'Orbigny (CNO) στο πλαίσιο της εφαρμογής το 1992 της μετοχικής της δομής, συνεπάγεται αμοιβαίες δεσμεύσεις μεταξύ της SNCM και της CMN και μια συνεργασία μεταξύ των δύο ομίλων του κλάδου.

(244) Πιο ουσιαστικά, για την ενίσχυση μιας πολύπλοκης δομής της οποίας οι λεπτομέρειες διαμόρφωσης δεν αντανακλούσαν την πραγματικότητα των στρατηγικών επιλογών, αποφασίστηκε μεταξύ των αυτών εταίρων ότι «οι αποκτήσεις των συμμετοχών … [είχαν] συμφωνηθεί σε πνεύμα συνεργασίας …» […] ([72]).

(245) Οι γαλλικές αρχές επίσης επισημαίνουν ότι η CNO, σήμερα Société de Travaux Industriels et Maritimes d'Orbigny (STIM d'Orbigny), δεν έχει καμιά δυνατότητα απόκτησης των μεριδίων της SNCM στη CMN χωρίς τη ρητή συμφωνία της τελευταίας, […].

(246) Σχετικά με την πρόταση του προέδρου της Stef-TFE να εξαγοράσει από την SNCM τις μετοχές της στη CMN, οι γαλλικές αρχές δήλωσαν ότι προσπάθησε να επωφεληθεί από την ιδιαίτερη παρούσα κατάσταση της SNCM, προκειμένου να υπάρξει εκχώρηση των μετοχών της SNCM στη CMN, το οποίο δεν προβλέπεται σε καμία περίπτωση από τις διατάξεις της συμφωνίας των μετόχων.

4.2.2.2. Δομή της συμμετοχής της SNCM στη CMN

(247) Οι γαλλικές αρχές υπενθύμισαν ότι μέσω της CGTH, εταιρείας χαρτοφυλακίου (holding) που της ανήκει κατά 100 %, η SNCM διατηρεί συμμετοχές στη CMN. Η CGTH κατέχει το 45 % της CMP, που είναι κύριος μέτοχος με 55 % της CMN.

4.2.2.3. Έλεγχος της CMN

(248) Οι γαλλικές αρχές επιβεβαίωσαν ότι, με τη στήριξη των ιδρυτριών οικογενειών ([73]) ο όμιλος Stef-TFE ([74]) ασκεί τον πραγματικό έλεγχο της CMP και, επομένως, της CMN. Εντούτοις τόνισαν ότι η SNCM διατηρεί την αναστέλλουσα μειοψηφία στα δύο επίπεδα της μετοχικής δομής και δικαιώματα που απορρέουν από τη συμφωνία των μετόχων, αλλά δεν επεμβαίνει στη διαχείριση της CMN, η οποία γίνεται από τον όμιλο Stef-TFE.

([72]) […].
([73]) Που διαθέτει 6 % του κεφαλαίου της CMP.
([74]) Που διαθέτει 49 % του κεφαλαίου της CMP.

▼B

(249) Οι γαλλικές αρχές έδωσαν την ακριβή σύνθεση του παρόντος διοικητικού συμβουλίου της CMN, σύνθεση βασισμένη σε μια κατανομή δύο τρίτων προς ένα τρίτο του αριθμού των διευθυντών, από την ανακατανομή του κεφαλαίου της CMN το 1992. Αυτό το συμβούλιο αποτελείται από πέντε διευθυντές της Stef-TFE, έναν εκπρόσωπο της οικογένειας Rastit, τον πρόεδρο της CGMF, τον πρόεδρο της SNCM και ένα συνταξιοδοτημένο στέλεχος της τελευταίας. Την προεδρία του διοικητικού συμβουλίου έχει ένας από τους διευθυντές της Stef-TFE.

4.2.2.4. Προσφορά συμμετοχών στο κεφάλαιο της CMN

(250) Στην απάντησή τους της 25ης Φεβρουαρίου 2003, οι γαλλικές αρχές αναφέρουν, αφενός, ότι η SNCM είχε συνεργαστεί εθελοντικά στην προσφορά μετοχών της CMN στους υπαλλήλους της, και, αφετέρου, ότι επιχείρησε να αναβάλει την εφαρμογή των προτάσεών της μόλις ενημερώθηκε για την εμπλοκή του ομίλου Stef-TFE στο πλαίσιο της κατά αυτής κινηθείσας διαδικασίας έρευνας, θεωρώντας αυτή την επέμβαση ως παραβίαση των βασικών αρχών της συμφωνίας των μετόχων της 7ης Μαρτίου 1992.

(251) Οι γαλλικές αρχές απάντησαν στο σημείο αυτό ότι η αποτίμηση της αξίας της CMN ήταν υπό μελέτη από την SNCM, στο πλαίσιο της παροχής στους υπαλλήλους της CMN συμμετοχών στο κεφάλαιό της.

(252) Οι γαλλικές αρχές επέστησαν την προσοχή της Επιτροπής στο γεγονός ότι στην πρότασή του στην Επιτροπή, ο πρόεδρος της Stef-TFE είχε εκτιμήσει το μερίδιο που κατέχει η SNCM, ενώ κατά τη διάρκεια του διοικητικού συμβουλίου της CMP της 3ης Φεβρουαρίου 2003, ο πρόεδρος της CMP — που είναι επίσης πρόεδρος της CMN — ενημέρωσε τους διευθυντές για την απόφασή του να εκχωρήσει 5 % του ενεργητικού της CMN σε κοινό ταμείο επενδύσεων ειδικά για τους υπαλλήλους, σε τιμή που αποτιμά τη CMN σε 24 εκατομμύρια ευρώ.

4.3. **Σχόλια της Γαλλίας στις παρατηρήσεις της περιφέρειας Προβηγκίας-Άλπεων-Κυανής Ακτής (Provence-Alpes-Côte d'Azur)**

(253) Ενώ το γαλλικό κράτος ενέκρινε συνολικά το περιεχόμενο της επιστολής του προέδρου της Provence-Alpes-Côte d'Azur της 9ης Ιανουαρίου 2003, διατύπωσε εντούτοις τα δύο ακόλουθα σχόλια στην επιστολή του της 13ης Φεβρουαρίου 2003:

— αντίθετα με τα αναφερόμενα στο σημείο 2 της προαναφερθείσας επιστολής ([75]), η προσφορά υπηρεσιών μεταξύ της ηπειρωτικής Γαλλίας και της Κορσικής δεν είναι «υπερβολική έναντι της ζήτησης»,

([75]) Στην επιστολή της της 9ης Ιανουαρίου 2003, το συμβούλιο της περιφέρειας Provence-Alpes-Côte d'Azur ανέφερε πράγματι την έρευνα αγοράς που είχε διαβιβαστεί στην Επιτροπή στα πλαίσια της κοινοποίησης και της οποίας είχε προφανώς αντίγραφο υπογραμμίζοντας την ακόλουθη διαπίστωση: «η προσφορά [στη συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση μεταξύ της Κορσικής και της ηπειρωτικής Γαλλίας] είναι υπερβολική έναντι της ζήτησης. Το ποσοστό πληρότητας των πλοίων ποικίλλει κατά μέσον όρο, από 20 % το χειμώνα έως 50 % το καλοκαίρι.»

▼B

— η πολιτική ναύλων της SNCM είναι σύμφωνη με τις δεσμεύσεις της να μην προκαλέσει πόλεμο ναύλων και να μην έχει ηγετικό ρόλο στον καθορισμό των ναύλων («price leader»).

5. ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΤΗΣ ΕΝΙΣΧΥΣΗΣ

5.1. Φύση του μέτρου και χαρακτήρας αντιστάθμισης δημόσιας υπηρεσίας μέρους της προτεινόμενης χρηματικής εισφοράς

(254) Η εισφορά 76 εκατομμυρίων ευρώ στη SNCM αποτελεί κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 87 της συνθήκης. Η ανακεφαλαιοποίηση σε μια επιχείρηση που παρουσιάζει μια τόσο αβέβαιη χρηματοοικονομική κατάσταση και με περιορισμένες προοπτικές κερδοφορίας δεν μπορεί να εξομοιωθεί με ενέργεια ενός σωστά ενημερωμένου ιδιώτη επενδυτή σε μια οικονομία της αγοράς. Επιπλέον, η Επιτροπή σημειώνει ότι στην αύξηση κεφαλαίου δεν συμμετέχει η SNCF, δεύτερος μεγαλύτερος μέτοχος της SNCM.

(255) Η αγορά ενδομεταφορών έχει πλήρως απελευθερωθεί εντός της Κοινότητας από την 1η Ιανουαρίου 1999. Επιπλέον, οι θαλάσσιες διασυνδέσεις μεταξύ της Κοινότητας και του Μαγκρέμπ αποτελούν αντικείμενο ανταγωνισμού μεταξύ των κοινοτικών μεταφορέων. Η ενίσχυση για την αναδιάρθρωση της SNCM είναι συνεπώς πιθανό να δημιουργήσει στρέβλωση του ανταγωνισμού με επιπτώσεις στις συναλλαγές μεταξύ των κρατών μελών.

(256) Είναι κατ' αρχήν ενδεδειγμένο να σημειωθεί ότι η SNCM εμφάνισε σημαντικά ελλείμματα μεταξύ 1991 και 2001 σε όλα τα δρομολόγια της Κορσικής που εμπίπτουν στην υποχρέωση της δημόσιας υπηρεσίας. Η Επιτροπή θεωρεί ότι το πιθανό έλλειμμα το 2002 στη συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση Μασσαλίας-Κορσικής δεν θα πρέπει να ληφθεί υπόψη δεδομένου ότι, από την 1η Ιανουαρίου 2002, οι ναύλοι για τη συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση της Κορσικής από τη Μασσαλία και τα ποσά της οικονομικής αντιστάθμισης καθορίστηκαν μεταξύ των δημόσιων αρχών και της SNCM με συμβατικό τρόπο, αντίθετα με τις συμφωνίες του 1991 και του 1996.

— όσον αφορά τα έτη 1991 ως 1999, η Επιτροπή επέλεξε στην προσέγγισή της να περιλάβει στον υπολογισμό της το σωρευτικό αποτέλεσμα προ φόρων κατά τη διάρκεια της περιόδου 1991-1999 για τη συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση της Κορσικής, όπως αυτό ορίζεται στην έκθεση του εντεταλμένου πραγματογνώμονα της Επιτροπής ([76]) για τη συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση της Κορσικής, μειωμένο κατά τις υπεραξίες από τις εκχωρήσεις των πλοίων. Το αποτέλεσμα του υπολογισμού αυτού ανέρχεται στα − 217,0 εκατομμύρια γαλλικά φράγκα, δηλαδή − 33,08 εκατομμύρια ευρώ ([77]),

— σχετικά με το 2000 και το 2001, που αντιστοιχεί στα δύο τελευταία έτη της εφαρμογής της σύμβασης του 1996, η έκθεση του εμπειρογνώμονα για την εποχή εκείνη δεν ήταν δυνατό να παράσχει, ελλείψει διαθέσιμων στοιχείων, υπολογισμό του αποτελέσματος σχετικά με τη συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση της Κορσικής μέσω της αναλυτικής λογιστικής. Εντούτοις, η Επιτροπή ακολούθησε την ίδια προσέγγιση με την προαναφερθείσα έκθεση πραγματογνωμοσύνης και υπολόγισε εκ νέου, με βάση τους αναλυτικούς λογαριασμούς εκμετάλλευσης, το αποτέλεσμα προ φόρων, με την αφαίρεση των προβλέψεων για την αναδιάρθρωση που καταλογίστηκαν ήδη στις κοινοποιηθείσες δαπάνες αναδιάρθρωσης. Επιπλέον,

([76]) Η εν λόγω έκθεση πραγματοποιήθηκε από το γραφείο BDO τον Ιούλιο του 2001 κατ' εντολή της Επιτροπής για την προετοιμασία της απόφασης 2002/149/ΕΚ. Ο πίνακας της αιτιολογής σκέψης 104 της προαναφερθείσας απόφασης προέρχεται από αυτήν την έκθεση.

([77]) Βλέπε προαναφερθείσα απόφαση 2002/149/ΕΚ.

▼B

η Επιτροπή έλεγξε ότι σύμφωνα με τα ετήσια αποτελέσματα της επιχείρησης, δεν υπήρξε εκχώρηση ναυτικού υλικού κατά τη διάρκεια αυτών των δύο ετών.

(257) Συνεπώς, σύμφωνα με την ίδια προσέγγιση και τα ίδια κριτήρια με την απόφαση 2002/149/ΕΚ, η Επιτροπή καταλήγει στον πίνακα 11:

ΠΙΝΑΚΑΣ 11

Αναλυτικά αποτελέσματα χρήσεων 1991-2001

(σε εκατομμύρια)

Δίκτυο Κορσικής	2001		2000		1991-1999 ([78])		Σύνολα 1991-2001	
	FRF	ευρώ	FRF	ευρώ	FRF	ευρώ	FRF	ευρώ
Αποτέλεσμα προ φόρων	− >302,575	− 46,127	− 40,256	− 6,137	− 399,080	− 60,839	− 741,911	− 113,104
Προβλέψεις/ υποτίμηση Liamone	96,895	14,771	0,000	0,000	0,000	0,000	96,895	14,771
Προβλέψεις/ Κοινωνικό σχέδιο	112,110	17,091	0,000	0,000	0,000	0,000	112,110	17,091
Διόρθωση υπεραξίας πλοίων	0,000	0,000	0,000	0,000	182,100	27,761	182,100	27,761
Αποτέλεσμα προ φόρων και εκτός υπεραξίας και αναδιάρθρωσης	− 93,571	− 14,265	− 40,256	− 6,137	− 216,980	− 33,078	− 350,807	− 53,480

(258) Συνολικά, τα συνολικά διορθωμένα αποτελέσματα με τις υπεραξίες των πλοίων που πωλήθηκαν αυτήν την περίοδο και με τις δαπάνες αναδιάρθρωσης για το σύνολο της περιόδου 1991-2001 (συμφωνίες του 1991 και του 1996) ανέρχονται σε 53,48 εκατομμύρια ευρώ.

(259) Ανεξάρτητα από την ανάγκη ανάλυσης της χρηματικής εισφοράς μέσω της ενίσχυσης αναδιάρθρωσης, αυτό το μέρος της ταμειακής εισφοράς δικαιολογείται ως αντιστάθμιση για την παροχή της δημόσιας υπηρεσίας σύμφωνα με το άρθρο 86 παράγραφος 2 της συνθήκης και από αυτή την άποψη είναι συνεπώς συμβατό με την κοινή αγορά από την άποψη αυτή.

(260) Οι γαλλικές αρχές κοινοποίησαν ένα πρόγραμμα ταμειακής εισφοράς υψηλότερου ποσού (76 εκατομμύρια ευρώ), ως ενίσχυση αναδιάρθρωσης, και για αυτόν το λόγο κινήθηκε η διαδικασία του άρθρου 88 παράγραφος 2 της συνθήκης. Είναι συνεπώς ενδεδειγμένο να εξεταστεί η χρηματική εισφορά στο σύνολό της.

([78]) Στοιχεία ως αποτέλεσμα της απόφασης 2002/149/ΕΚ.

▼B

5.2. **Νομική βάση της εκτίμησης**

(261) Σύμφωνα με το άρθρο 87 παράγραφος 1 της συνθήκης, «είναι ασυμβίβαστες με την κοινή αγορά, στο μέτρο που έχουν επιπτώσεις στις συναλλαγές μεταξύ των κρατών μελών, οι ενισχύσεις που χορηγούνται από τα κράτη ή ενισχύσεις με πόρους του κράτους με οποιαδήποτε μορφή, που στρεβλώνουν ή απειλούν να στρεβλώσουν τον ανταγωνισμό με την υποστήριξη ορισμένων επιχειρήσεων ή ορισμένων παραγωγών». Εντούτοις, σύμφωνα με το άρθρο 87 παράγραφοι 2 και 3 της συνθήκης, ορισμένες κρατικές ενισχύσεις είναι συμβατές ή μπορεί να θεωρηθούν ως συμβατές με την κοινή αγορά.

(262) Οι κοινοτικές κατευθυντήριες γραμμές για τις κρατικές ενισχύσεις στις θαλάσσιες μεταφορές ([79]), που δίνουν μια ερμηνεία του άρθρου 87 της συνθήκης σχετικά με τις θαλάσσιες μεταφορές, παραπέμπουν για την αξιολόγηση των ενισχύσεων αναδιάρθρωσης ναυτιλιακών επιχειρήσεων στις κατευθυντήριες γραμμές. Σύμφωνα με το σημείο 19 των προαναφερθεισών κατευθυντηρίων γραμμών, η μόνη βάση συμβατότητας για τις ενισχύσεις διάσωσης και αναδιάρθρωσης που χορηγούνται στις επιχειρήσεις σε δυσχερή θέση είναι το άρθρο 87 παράγραφος 3 στοιχείο γ). Βάσει του άρθρου αυτού, η Επιτροπή έχει την εξουσία να εγκρίνει «τις ενισχύσεις που προορίζονται να διευκολύνουν την ανάπτυξη ορισμένων οικονομικών δραστηριοτήτων … όταν αλλοιώνουν τους όρους των συναλλαγών σε βαθμό αντίθετο προς το κοινό συμφέρον». Μια τέτοια συμβατότητα αναλύεται βάσει πέντε κύριων κριτηρίων, τα οποία είναι η ανάλυση της ύπαρξης ενισχύσεων αναδιάρθρωσης, η επιστροφή στη βιωσιμότητα με την εφαρμογή ενός σχεδίου αναδιάρθρωσης, η αποφυγή στρεβλώσεων του ανταγωνισμού, η αναλογικότητα των ενισχύσεων και τέλος η εφαρμογή του σχεδίου αναδιάρθρωσης.

5.3. **Ανάλυση των αιτίων των οικονομικών δυσκολιών της SNCM**

(263) Το σχέδιο αναδιάρθρωσης πρέπει κανονικά να περιγράφει τις περιστάσεις που έχουν δημιουργήσει τις δυσκολίες της επιχείρησης, το οποίο επιτρέπει την αξιολόγηση της καταλληλότητας των προτεινόμενων μέτρων. Η Επιτροπή επιδιώκει να εντοπίσει στο παρόν τμήμα τις αιτίες των οικονομικών δυσκολιών της SNCM.

(264) Μια από τις δυσκολίες της προσπάθειας αυτής οφείλεται στο ότι η SNCM διατηρούσε αναλυτική λογιστική όχι ανά θαλάσσια διασύνδεση αλλά ανά πλοίο.

5.3.1. *Επίπεδο ενισχύσεων μεταξύ των στόλων υπό γαλλική και ιταλική σημαία*

(265) Δυνάμει του κανονισμού περί απελευθέρωσης των ενδομεταφορών (καμποτάζ) που επιτρέπει από το 1999 την ελεύθερη επιλογή σημαίας μεταξύ των κρατών μελών της Κοινότητας, η SNCM που λειτουργεί υπό γαλλική σημαία έρχεται αντιμέτωπη με ανταγωνισμό από πλοία που φέρουν την ιταλική σημαία. Ειδικότερα, η Corsica Ferries, γαλλική επιχείρηση, επέλεξε από το 1999 την ιταλική σημαία λόγω ευκολίας διαχείρισης ([80]) για το σύνολο του στόλου της, δεδομένου ότι τα δύο τρίτα των μεταφορών της γίνονται με την Ιταλία.

(266) Στο ερώτημα εάν η SNCM τυγχάνει ενός επιπέδου ενισχύσεων χαμηλότερου από αυτό των ανταγωνιστών υπό ιταλική σημαία, η Επιτροπή επιθυμεί να υπογραμμίσει τα ακόλουθα σημεία σχετικά με τα διάφορα καθεστώτα ενισχύσεων:

— σε ό,τι αφορά τις εισφορές κοινωνικής ασφάλισης, οι πλοιοκτήτες με στόλο υπό γαλλική σημαία επωφελούνται

([79]) ΕΕ C 205 της 5.7.1997, σ. 5.

([80]) Σύμφωνα με την Corsica Ferries, η ιταλική σημαία είναι πιο ευέλικτη στη στρατολόγηση ναυτικών άλλων κρατών μελών από τη γαλλική σημαία.

▼B

από σημαντικότερες μειώσεις των εισφορών κοινωνικής ασφάλισης σε σχέση με τους ομόλογους υπό ιταλική σημαία ([81]), το δε ιταλικό καθεστώς εφαρμόζεται αποκλειστικά για τις επιχειρήσεις ενδομεταφορών ([82]),

— όσον αφορά τη φορολογία των επιχειρήσεων, η Γαλλία, αντίθετα με την Ιταλία, διαθέτει καθεστώς κατ' αποκοπής φορολόγησης υπέρ των ναυτιλιακών επιχειρήσεων ([83]) από το 2003.

(267) Ακόμα και αν είναι πολύ δύσκολο να γίνουν συγκρίσεις μεταξύ της επιβάρυνσης φορολογικών και των κοινωνικών εισφορών σύμφωνα με τις διάφορες περιπτώσεις αριθμών, η Επιτροπή αντικρούει το επιχείρημα που αναπτύσσεται από τον αντιπρόσωπο του γενικού συμβουλίου της Bouches-du-Rhône ([84]), σύμφωνα με το οποίο η εγγραφή της Corsica Ferries στα ιταλικά νηολόγια θα της επέτρεπε να ωφεληθεί από ένα επίπεδο υψηλότερης ενίσχυσης. Όλα τα καθεστώτα ενισχύσεων υπέρ των πλοιοκτητών με στόλο υπό ιταλική σημαία θεωρήθηκαν από την Επιτροπή συμβατά με την κοινή αγορά. Καμιά από τις σχετικές αποφάσεις δεν παραπέμφθηκε ενώπιον του Δικαστηρίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων. Επιπλέον, η Επιτροπή τονίζει ότι άσκησε πάντα τον έλεγχό της στα φορολογικά και κοινωνικά καθεστώτα παρεκκλίσεων από τα οποία επωφελούνται οι κοινοτικοί πλοιοκτήτες, με στόχο να προσεγγίσει αυτά τα καθεστώτα μεταξύ τους μέσω της εφαρμογής των κοινοτικών προσανατολισμών για τις κρατικές ενισχύσεις στις θαλάσσιες μεταφορές.

(268) Τέλος, η Επιτροπή δεν δέχεται το επιχείρημα σύμφωνα με το οποίο ο κύριος ανταγωνιστής της SNCM θα λάμβανε περισσότερες ενισχύσεις υπό άλλη κοινοτική σημαία.

5.3.2. *Πολιτική αγοράς πλοίων*

(269) Σχετικά με τον πιθανό αντίκτυπο της ανανέωσης ενός προφανώς σημαντικού αριθμού πλοίων σε μια σχετικά μικρή χρονική περίοδο στα αποτελέσματα της επιχείρησης, η Επιτροπή παρατηρεί ότι η SNCM πραγματοποίησε αρκετές αγορές ([85]) πλοίων από το 1996:

— το ταχύπλοο (NGV) Aliso και το Napoléon Bonaparte, παραδοθέντα το 1996,

— το ταχύπλοο Liamone, παραδοθέν το 2000,

— το Danielle Casanova, παραδοθέν το 2002,

— το Pascal Paoli, παραδοθέν το 2003.

(270) Η Επιτροπή θέλησε να συμπληρώσει τις επεξηγήσεις των γαλλικών αρχών για την πολιτική της SNCM όσον αφορά στην αγορά πλοίων ώστε να εξακριβώσει την ορθολογικότητα των αγοραστικών αποφάσεων της επιχείρησης. Για το λόγο αυτό η Επιτροπή θέλησε να εξετάσει τις ακινητοποιήσεις πλοίων στους ενοποιημένους ισολογισμούς της επιχείρησης, οι οποίοι λαμβάνουν υπόψη επίσης τα αγορασθέντα πλοία με χρηματοδο-

([81]) Απόφαση της Επιτροπής της 30ής Απριλίου 2001, υπόθεση N 88/01: Γαλλία — επιστροφή στις ναυτιλιακές επιχειρήσεις των εισφορών για οικογενειακά επιδόματα και ASSEDIC.

([82]) Απόφαση της Επιτροπής της 18ης Αυγούστου 1999, υπόθεση N 396/99: Ιταλία — καθεστώς ελάφρυνσης των κοινωνικών συνεισφορών στον τομέα της θαλάσσιας παράκτιας κυκλοφορίας (καμποτάζ), κατά τη διάρκεια της περιόδου 1999-2001 με ποσοστό 43 %. Το καθεστώς παρατείνεται σε δύο περιπτώσεις για το 2002 και το 2003 με ένα αντίστοιχο ποσοστό 80 % και 25 % (απόφαση της Επιτροπής της 6ης Σεπτεμβρίου 2002, υπόθεση N 519/02 και απόφαση της Επιτροπής της 11ης Μαρτίου 2003, υπόθεση N 19/03).

([83]) Απόφαση της Επιτροπής της 14ης Μαΐου 2003, υπόθεση N 732/02, Γαλλία — καθεστώς επιβολής βάσει της χωρητικότητας υπέρ των ναυτιλιακών εταιρειών.

([84]) Βλέπε αιτιολογική σκέψη 180.

([85]) Πλήρους ιδιοκτησίας ή με χρηματοδοτική μίσθωση.

▼B

τική μίσθωση, ενσωματώνοντας εκεί τις τρέχουσες ακινητοποιήσεις που καλύπτουν, κατά πολύ μεγάλο μέρος, τα παραγγελθέντα αλλά όχι ακόμα παραδοθέντα πλοία.

ΠΙΝΑΚΑΣ 12

Εξέλιξη των καθαρών ακινητοποιήσεων σε πλοία

(σε εκατομμύρια ευρώ)

Έτος	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Καθαρές ακινητοποιήσεις-πλοία (περιλαμβανομένης της χρηματοδοτικής μίσθωσης)	342,809	307,840	274,520	238,921	267,396	218,536	326,414
Ακινητοποιήσεις υπό εξέλιξη	0,331	0,734	7,249	51,781	19,986	108,437	1,440
Σύνολο	343,140	308,575	281,769	290,702	287,382	326,973	327,854

(271) Με την ανάγνωση του πίνακα 12, η Επιτροπή παρατηρεί ότι οι πρόσφατες αποκτήσεις των πλοίων δεν οδήγησαν σε σημαντική αύξηση των πάγιων στοιχείων στο ενοποιημένο ενεργητικό της επιχείρησης. Αυτά τα πάγια ενεργητικά παρέμειναν σε όλες τις περιπτώσεις σε επίπεδα χαμηλότερα από αυτά του 1996. Η Επιτροπή έτσι σημειώνει ότι η SNCM δεν υπερεπένδυσε αυτά τα τελευταία έτη για την ανανέωση του στόλου της.

(272) Η Επιτροπή σημειώνει ότι η SNCM χρηματοδότησε τέσσερα από τα πλοία της ([86]) με χρηματοδοτική μίσθωση, προκειμένου να μειωθεί το χρέος του εταιρικού ισολογισμού και ότι τρία ιδιόκτητα πλοία είναι ακόμα σε υποθήκη ([87]). Για τα υπόλοιπα πλοία ([88]), η SNCM επιβεβαίωσε ότι η επιχείρηση δεν βρήκε τράπεζες έτοιμες να τα αποδεχθούν ως εγγύηση υποθήκης. Το επίπεδο χρέους της επιχείρησης και η αδυναμία της αυτοχρηματοδότησής της, που παρουσιάζεται λεπτομερώς παρακάτω και καθιστά μετά βίας πιθανό να αντεπεξέλθει στο υπάρχον χρέος, δεν είναι πράγματι πιθανό να οδηγήσει μια τράπεζα, ενεργώντας σαν ιδιώτης δανειστής και υπό συνθήκες αγοράς, να προτείνει συμπληρωματικό δάνειο στη SNCM. Ο κίνδυνος για ένα τέτοιο δανειστή να μην καταφέρει η SNCM να εξοφλήσει τις δόσεις ενός δανείου θα ήταν πράγματι σημαντικός δεδομένων των οικονομικών πόρων που διαθέτει. Παρόμοιες δυσκολίες δεν θα επέτρεπαν στη SNCM να προσφύγει σε διαδικασίες lease-back για να μειώσει το χρέος της. Η εμπειρία της Επιτροπής όσον αφορά τις κατασχέσεις πλοίων ή αεροπλάνων δείχνει ότι αυτό δεν είναι εύκολα εφικτό στην πράξη, όταν αυτά τα στοιχεία ενεργητικού προορίζονται για συγκοινωνιακές εξυπηρετήσεις εθνικού ή περιφερειακού ενδιαφέροντος.

(273) Τελικά, όσον αφορά τον ισχυρισμό σύμφωνα με τον οποίο η SNCM θα αναγκαζόταν να αγοράσει πλοία ναυπηγημένα στη Γαλλία, η Επιτροπή σημειώνει ότι τα τελευταία παραδοθέντα νέα ή ανακαινισμένα πλοία προέρχονται από μη γαλλικά ναυπηγεία.

([86]) Liamone, Aliso, Pascal Paoli και Danielle Casanova.
([87]) Τα Méditerranée, Paglia Orba, Napoléon Bonaparte και το Asco που είναι αυτήν την περίοδο προς πώληση.
([88]) Τα Île de Beauté, Monté d'Oro, Monte Cinto και Corse.

▼B

5.3.3. *Χρόνια αρνητικά αποτελέσματα εκμετάλλευσης*

(274) Η Επιτροπή εξέτασε δύο φακέλους δαπανών εκμετάλλευσης, του λογαριασμού αμοιβών και των ενδιάμεσων καταναλώσεων.

ΠΙΝΑΚΑΣ 13

Εξέλιξη του αποτελέσματος και του περιθωρίου εκμετάλλευσης

Έτος	1997	1998	1999	2000	2001	2002	Μέσος όρος
Αποτέλεσμα εκμετάλλευσης σε εκατομμύρια ευρώ	− 5,8	− 3,9	− 8,6	− 9,3	− 1,2	− 6,4	− 2,99
Περιθώριο εκμετάλλευσης Αποτελέσματα Εκμετάλλευσης/(Κύκλος Εργασιών + Επιδότηση εδαφικής συνοχής)	− 2,27 %	− 1,49 %	− 3,08 %	− 3,21 %	− 0,40 %	− 2,25 %	− 1,09 %

5.3.3.1. Οι μισθολογικές δαπάνες

(275) Η Επιτροπή σημειώνει κατ' αρχήν ότι, σύμφωνα με μια μελέτη που ανέθεσε ([89]), οι δαπάνες του πληρώματος για τα πλοία μεταφοράς επιβατών είναι υψηλότερες υπό γαλλική σημαία από ό,τι υπό ιταλική.

(276) Οι γαλλικές αρχές ανέφεραν ότι οι δαπάνες προσωπικού παρέμειναν σταθερές μεταξύ 1998 και 2002, ανερχόμενες από 111,1 εκατομμύρια ευρώ σε 114,4 εκατομμύρια ευρώ. Αντίθετα, τονίζουν ότι ένα περίπου τρίτο αυτού του ποσού αφορά τις αμοιβές του προσωπικού στην ξηρά. Αυτή η κατανομή αντιστοιχεί στην κατανομή του προσωπικού (μεταξύ 764 και 824 απασχολουμένων στην ξηρά έναντι πληρωμάτων πλοίων που κυμαίνονται μεταξύ 1 519 και 1 599 από το 1999 έως το 2002).

(277) Η Επιτροπή υπολόγισε η ίδια στον πίνακα 14 ορισμένους δείκτες σε σχέση με την εξέλιξη των αμοιβών του προσωπικού της SNCM.

ΠΙΝΑΚΑΣ 14

Εξέλιξη των μισθολογικών δαπανών

Έτος	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Ύψος αμοιβών σε εκατομμύρια ευρώ	73,681	77,027	77,751	81,014	83,489	83,536
Αύξηση σε σχέση με το προηγούμενο έτος		4,54 %	0,94 %	4,20 %	3,06 %	0,06 %
Μέσος όρος προσωπικού ETP	2 344	2 377	2 283	2 386	2 423	2 392
Ύψος αμοιβών προς μέσο όρο προσωπικού σε ευρώ	31 434	32 405	34 057	33 954	34 457	34 923

([89]) Βλέπε παράρτημα 7 της έκθεσης της Επιτροπής σχετικά με την εφαρμογή του κανονισμού καμποτάζ COM (2002) 203, διαθέσιμης στο διαδίκτυο στην ακόλουθη διεύθυνση: http://europa.eu.int/eur-lex/fr/com/rpt/2002/com2002_0203fr01.pdf.

▼B

Έτος	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Αύξηση σε σχέση με το προηγούμενο έτος		3,09 %	5,10 %	− 0,30 %	1,48 %	1,35 %
Κύκλος εργασιών ΗΤ σε εκατομμύρια ευρώ	175,4	180,9	195,0	204,9	204,1	205,8
Επιδότηση εδαφικής συνοχής σε εκατομμύρια ευρώ	80,1	80,4	84,4	85,4	86,7	77,7
Έσοδα (κύκλος εργασιών + επιδοτήσεις) σε εκατομμύρια ευρώ	255,5	261,3	279,4	290,3	290,8	283,5
Αμοιβές/έσοδα	28,84 %	29,48 %	27,83 %	27,91 %	28,71 %	29,47 %

(278) Οι δαπάνες προσωπικού παρέμειναν σταθερές τα τελευταία χρόνια. Πλην όμως, το μερίδιο των αμοιβών έναντι του κύκλου εργασιών εμφανίζεται σημαντικό, απόδειξη αναμφισβήτητα του ότι άλλες ναυτιλιακές επιχειρήσεις εξωτερίκευσαν μεγαλύτερο αριθμό δευτερευουσών δραστηριοτήτων σε σχέση με την SNCM, το οποίο εκφράζει μια επιλογή της διαχείρισης που συσχετίζεται με την παράδοση της δημόσιας επιχείρησης και της οποίας την αρχή η Επιτροπή δεν βρίσκει κατακριτέα.

5.3.3.2. Επιβάρυνση των ενδιάμεσων αγορών

(279) Η μείωση των δαπανών σχετικά με την ενδιάμεση κατανάλωση ([90]) είναι κρίσιμη για την επιτυχία του σχεδίου αναδιάρθρωσης. Η Επιτροπή σημειώνει ότι τα αναμενόμενα οφέλη του προγράμματος ελέγχου των αγορών που τιτλοφορείται «αγοράζουμε καλύτερα» δεν θα είναι αρκετά από μόνα τους για να εξισορροπήσουν τα αποτελέσματα λειτουργικής εκμετάλλευσης. Η Επιτροπή θεωρεί ότι η SNCM θα πρέπει να συνεχίσει τις προσπάθειές της και να βελτιστοποιήσει τις αγορές της και μετά την περίοδο της αναδιάρθρωσης.

5.3.3.3. Γνώμη της Επιτροπής για το αποτέλεσμα εκμετάλλευσης

(280) Η Επιτροπή εκτιμά ότι η SNCM πρέπει επιτακτικά να επιτύχει θετικά και διαρκή αποτελέσματα εκμετάλλευσης το συντομότερο δυνατόν. Σημειώνει ότι αυτό δεν συνέβαινε ακόμα το 2002 ([91]), αντίθετα προς τις προβλέψεις του σχεδίου αναδιάρθρωσης και ότι οι προσπάθειες που καταβλήθηκαν ήδη από τη SNCM για να αυξήσουν την παραγωγικότητά της δεν υπήρξαν ακόμα πλήρως αποτελεσματικές. Η SNCM δεν μπορεί πράγματι να επιλύσει τα προβλήματά της ούτε μέσω των μελλοντικών υπεραξιών των πλοίων που θα προέλθουν από τις πωλήσεις, ούτε από τα έσοδα από επενδύσεις.

5.3.4. *Περιορισμοί από την υποχρέωση παροχής*

(281) Η Επιτροπή σημειώνει ότι οι οικονομικές αντισταθμίσεις που λήφθηκαν σύμφωνα με τις πενταετείς συμφωνίες του 1991 και του 1996 δεν επέτρεψαν στη SNCM να ανακάμψει εντελώς από τις ζημίες της, όπως υπογράμμισε ήδη στην απόφασή της 2002/149/ΕΚ ([92]).

([90]) Βλέπε σημείο 2.3.6.
([91]) Η SNCM παρουσίασε έλλειμμα εκμετάλλευσης 6,3 εκατομμυρίων ευρώ το 2002, το σημαντικότερο των τελευταίων ετών εκτός του 2000.
([92]) Βλέπε για αυτόν το λόγο την απόφαση 2002/149/ΕΚ.

▼B

(282) Ειδικότερα, η είσοδος ενός ανταγωνιστή το 1996, αφότου είχε υπογραφεί η πενταετής συμφωνία του 1996, είχε αρνητικές επιπτώσεις στα αποτελέσματα της SNCM ([93]). Πράγματι, η SNCM έχασε τους επιβάτες στα δρομολόγια από Νίκαια και κατόπιν από Τουλόν, γεγονός το οποίο μείωσε τα έσοδά της. Λαμβάνοντας υπόψη το γεγονός ότι η οικονομική αντιστάθμιση υπέρ της SNCM ήταν σχετικά ανεξάρτητη από τα έσοδα που πραγματοποιήθηκαν, η απώλεια μέρους των πελατών προς όφελος της Corsica Ferries οδήγησε αυτόματα σε μια επιδείνωση των αποτελεσμάτων της δημόσιας επιχείρησης.

5.4. **Εξακρίβωση της τήρησης των κατευθυντήριων γραμμών**

(283) Στην ανάλυση του παρόντος φακέλου, η Επιτροπή επεδίωξε να επιτύχει μια ισορροπία μεταξύ, αφενός, της προστασίας των συμφερόντων των ανταγωνιστών έναντι πιθανών στρεβλώσεων του ανταγωνισμού, και αφετέρου, του κινδύνου να προκύψει ένα μονοπώλιο στη συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση της Κορσικής από την ηπειρωτική Γαλλία. Πράγματι, η εξαφάνιση της SNCM θα οδηγούσε όχι μόνο σε σοβαρές οικονομικές δυσκολίες τους προμηθευτές της και τους υπεργολάβους της ([94]), αλλά και σε ένα πραγματικό μονοπώλιο της Corsica Ferries στις συγκοινωνιακές εξυπηρετήσεις μεταξύ της ηπειρωτικής Γαλλίας και της Κορσικής ([95]).

(284) Η Επιτροπή υπενθυμίζει πράγματι ότι οι κατευθυντήριες γραμμές αναφέρουν ότι μια ενίσχυση αναδιάρθρωσης δεν είναι αντίθετη προς το κοινό συμφέρον όταν «αντισταθμίζονται οι πιθανές στρεβλώσεις του ανταγωνισμού από τα πλεονεκτήματα που έχει η επιβίωση της επιχείρησης (ειδικότερα, εάν είναι σαφές ότι (…) η εξαφάνισή της θα οδηγούσε σε μονοπωλιακή ή έντονα ολιγοπωλιακή κατάσταση)» ([96]).

(285) Επιπλέον, η Επιτροπή έλαβε υπόψη στην ανάλυσή της τα δύο ακόλουθα σημεία:

— αφενός, η SNCM έπρεπε να αντιμετωπίσει, σε σχετικά μικρή χρονική περίοδο μεταξύ 1996 και 2001, μια σημαντική αναταραχή της παραδοσιακής αγοράς της. Από μια κατάσταση ελεγχόμενου βεβαίως μονοπωλίου μέσω συμφωνιών, πρώτα από το κράτος και έπειτα από τις τοπικές αρχές της Κορσικής, εισήλθε σε ένα έντονα ανταγωνιστικό περιβάλλον. Τέλος, έχασε από την αρχή του 2002 τις λειτουργικές επιχορηγήσεις για τις συγκοινωνιακές εξυπηρετήσεις της Κορσικής από την Τουλόν και τη Νίκαια,

— επιπλέον, η SNCM κληρονόμησε τα ελλείμματα εκμετάλλευσης που αφορούσαν την εκτέλεση των συμφωνιών δημόσιας υπηρεσίας του 1991 και του 1996, όπως υπογραμμίζει η απόφαση 2002/149/ΕΚ ([97]). Αυτά τα ελλείμματα υπολογίστηκαν στην προαναφερθείσα απόφαση σε 217 εκατομμύρια γαλλικά φράγκα μετά την ενσωμάτωση των υπεραξιών ορισμένων πλοίων.

(286) Από αυτές τις εκτιμήσεις προκύπτει ότι η εν λόγω ενίσχυση δεν είναι, λαμβάνοντας υπόψη το πλαίσιο, αντίθετη από τη φύση της προς το κοινό συμφέρον. Η χορήγησή της θα πρέπει εντούτοις να εξαρτάται, αφενός, από την τήρηση των όρων που καθιερώνονται στις κατευθυντήριες γραμμές, και αφετέρου, όλων των υποχρεώσεων που η Επιτροπή θα κρίνει χρήσιμες ώστε να

([93]) Βλέπε για αυτόν το λόγο την απόφαση 2002/149/ΕΚ.

([94]) Όπως αναφέρθηκε στο σημείο 3.3, οι αντιπρόσωποι των τοπικών αρχών υπενθύμισαν στις παρατηρήσεις τους στην Επιτροπή ότι η SNCM ασκεί σημαντική επίδραση σε όλη την περιφερειακή οικονομία.

([95]) Από αυτή την άποψη, η έρευνα αγοράς που παρέχεται από τις γαλλικές αρχές τονίζει ότι «η διατήρηση της δραστηριότητας δύο σημαντικών επιχειρήσεων σε αυτές τις διασυνδέσεις είναι επιτακτική για λόγους ορθής οικονομικής λογικής».

([96]) Βλέπε σημείο 28 των κατευθυντήριων γραμμών.

([97]) Βλέπε αιτιολογική σκέψη 105 της απόφασης 2002/149/ΕΚ.

▼B

μετριαστούν τα ενδεχόμενα φαινόμενα στρέβλωσης λόγω της ενίσχυσης.

(287) Η Επιτροπή υπενθυμίζει ότι ενέκρινε ήδη στο παρελθόν αναδιαρθρώσεις ναυτιλιακών εταιρειών, συγκεκριμένα της Brittany Ferries, με την απόφαση 2002/15/ΕΚ της Επιτροπής ([98]) και της CGM, της οποίας η SNCM δεν αποτελεί θυγατρική από το 1976, με την απόφαση 97/14/ΕΚ της Επιτροπής ([99]).

5.4.1. *Χαρακτήρας προβληματικής επιχείρησης*

(288) Για να είναι επιλέξιμη για ενίσχυση αναδιάρθρωσης, η επιχείρηση πρέπει να κριθεί ότι βρίσκεται σε δυσχερή θέση κατά την έννοια των κατευθυντήριων γραμμών ([100]).

(289) Αυτό το κριτήριο είχε εξακριβωθεί στην απόφαση της Επιτροπής της 17ης Ιουλίου 2002 ([101]) σχετικά με την ενίσχυση διάσωσης της SNCM όπως σε αυτή της 19ης Αυγούστου 2002 για την κίνηση της επίσημης διαδικασίας έρευνας σε σχέση με το πρόγραμμα ανακεφαλαιοποίησης, βάσει των ετήσιων λογαριασμών της SNCM για το 2001.

(290) Είναι ενδεδειγμένο να ελεγχθεί εάν η SNCM ικανοποιεί πάντα αυτόν τον όρο, υπό το πρίσμα αυτή τη φορά της πιο πρόσφατης ετήσιας έκθεσης, δηλαδή εν προκειμένω του 2002. Η Επιτροπή υπογραμμίζει σε καθαρώς προκαταρκτική βάση, σύμφωνα με τις κατευθυντήριες γραμμές ([102]), ότι δεν υπάρχει κοινοτικός ορισμός της προβληματικής επιχείρησης. Εντούτοις, η Επιτροπή επαλήθευσε ότι η SNCM ανταποκρίνεται στα κριτήρια που προβλέπονται στο σημείο 5 των κατευθυντήριων γραμμών, τα οποία επιτρέπουν να ελεγχθεί εάν μια επιχείρηση αντιμετωπίζει δυσχέρειες. Επίσης εξακρίβωσε ότι η κατάσταση της SNCM ανταποκρινόταν στους δείκτες που χρησιμοποιούνται συνήθως για να ελεγχθεί εάν μια επιχείρηση είναι σε δυσχέρεια, όπως απαριθμούνται στο σημείο 6 των κατευθυντήριων γραμμών.

5.4.1.1. Εξαφάνιση του εγγεγραμμένου κεφαλαίου της επιχείρησης

(291) Η SNCM διαθέτει κεφάλαιο, με τις αποκλίσεις της ανατίμησης, 17,7 εκατομμυρίων ευρώ, σε σύγκριση πάλι με μεταφορά εις νέον ποσού το 2002 − 69,9 εκατομμυρίων ευρώ — συμπεριλαμβανομένων 40,4 εκατομμυρίων ευρώ αποκλειστικά για το καθαρό αποτέλεσμα του 2001 — και αποθέματα ύψους 21,5 εκατομμυρίων ευρώ. Κατά συνέπεια, τα ίδια κεφάλαια εκτός των εκ του νόμου προβλέψεων ([103]), η αποκαλούμενη καθαρή θέση στη (γαλλική) λογιστική ορολογία, παραμένουν πάντα αρνητικά, ανερχόμενα σε − 26,5 εκατομμύρια ευρώ το 2002, από − 30,7 εκατομμυρίων ευρώ το 2001. Ένα τέτοιο επίπεδο αντικατοπτρίζει την εξαφάνιση περισσότερου του ημίσεος του εταιρικού κεφαλαίου της επιχείρησης, κεφαλαίου του οποίου περισσότερο από ένα τέταρτο εξανεμίστηκε κατά τη διάρκεια των δώδεκα μηνών που ακολούθησαν την κοινοποίηση, επιβεβαιώνοντας

([98]) Απόφαση 2002/15/ΕΚ της Επιτροπής της 8ης Μαΐου 2001 σχετικά με την ενίσχυση που τίθεται σε εφαρμογή από τη Γαλλία υπέρ της εταιρείας «Bretagne Angleterre Irlande» («BAI» ή «Brittany Ferries») (ΕΕ L 12 της 15.1.2002, σ. 33).

([99]) Προαναφερθείσα απόφαση 97/14/ΕΚ.

([100]) Βλέπε σημείο 30 των κατευθυντήριων γραμμών.

([101]) Προαναφερθείσα απόφαση.

([102]) Βλέπε σημείο 4 των κατευθυντήριων γραμμών: «Δεν υπάρχει κοινοτικός ορισμός της προβληματικής επιχείρησης. Η Επιτροπή θεωρεί εντούτοις ότι μια επιχείρηση βρίσκεται σε δυσχέρεια κατά την έννοια των παρουσών κατευθυντήριων γραμμών όταν είναι ανίκανη, με τους οικονομικούς πόρους της ή τους πόρους που είναι έτοιμοι να της αποφέρουν οι μέτοχοι και οι δανειστές της, να θέσει τέρμα στις απώλειες που την οδηγούν, ελλείψει μιας εξωτερικής επέμβασης των δημοσίων αρχών, προς ένα σχεδόν αναμφισβήτητο οικονομικό θάνατο βραχυ- ή μεσοπρόθεσμο.»

([103]) Οι εκ του νόμου προβλέψεις είναι καταχωρισμένες οφειλές σε εφαρμογή των φορολογικών κανόνων, όπως, παραδείγματος χάριν η έκτακτη απόσβεση που ορίζεται στην υποσημείωση 109.

▼B

κατά συνέπεια την επαρκή αλλά όχι αναγκαία προϋπόθεση που περιγράφεται στο σημείο 5 στοιχείο α) των κατευθυντήριων γραμμών ([104])και που αποδεικνύει ότι η επιχείρηση βρίσκεται σε όντως δυσχερή κατάσταση.

5.4.1.2. Άλλοι δείκτες που επαληθεύουν ότι η SNCM είναι σε δυσχερή κατάσταση

(292) Σύμφωνα με τις κατευθυντήριες γραμμές, «οι δυσκολίες μιας επιχείρησης έχουν συνήθως τη μορφή αυξανόμενων ζημιών, μείωσης του κύκλου εργασιών, διόγκωσης των αποθεμάτων, υπερβάλλουσας ικανότητας, μείωσης του μικτού περιθωρίου αυτοχρηματοδότησης, αυξανόμενου χρέους, αύξησης των χρηματοοικονομικών δαπανών καθώς επίσης και αποδυνάμωσης ή εξαφάνισης της καθαρής αξίας του ενεργητικού.» ([105]).

(293) Η Επιτροπή διαπιστώνει σχετικά με τα ακόλουθα στοιχεία στα αποτελέσματα της SNCM, συμπεριλαμβανομένων των ετήσιων λογαριασμών του 2002, ακόμα κι αν, κατά τη στιγμή της διαβίβασής τους στην Επιτροπή, δεν ήταν ακόμα τυπικά εγκριμένα από τη γενική συνέλευση των μετόχων της SNCM και ακόμα κι αν δεν μπορούν συνεπώς να θεωρηθούν ως τελικά:

— οι ζημίες αυξήθηκαν από − 6,2 εκατομμύρια ευρώ το 2000 σε − 40,4 εκατομμύρια ευρώ σε 2001. Μεταξύ 2001 και 2002, το τρέχον αποτέλεσμα αυξήθηκε από − 5,1 εκατομμύρια ευρώ το 2001 σε − 5,8 εκατομμύρια ευρώ το 2002, οι καθαρές ζημίες το 2002 κατέστη δυνατό να μειωθούν μόνο χάρη στην πώληση ορισμένων πλοίων,

— ο κύκλος εργασιών για τις επιβατικές υπηρεσίες μειώθηκε μεταξύ 2000 και 2001 κατά 2,3 εκατομμύρια ευρώ, ενώ η αγορά για τη μεταφορά επιβατών μεταξύ της Κορσικής και της ηπειρωτικής Γαλλίας αυξήθηκε σχεδόν κατά 17 %,

— τα καθαρά χρηματοοικονομικά χρέη, εκτός από τις χρηματοδοτικές μισθώσεις, αυξήθηκαν από 135,8 εκατομμύρια ευρώ σε 144,8 εκατομμύρια ευρώ μεταξύ 2000 και 2002,

— οι χρηματοοικονομικές επιβαρύνσεις (τόκοι και συναφή έξοδα) αυξήθηκαν από 7,0 εκατομμύρια ευρώ το 2000 σε 9,268 εκατομμύρια ευρώ,

— τα ίδια κεφάλαια μειώθηκαν κατά 36 εκατομμύρια ευρώ μεταξύ 2000 και 2001.

(294) Σημαντικός αριθμός δεικτών —μη συσσωρευτικοί— που παρέχονται στις κατευθυντήριες γραμμές έχει επαληθευτεί. Η Επιτροπή σημειώνει επίσης τις ακόλουθες ανησυχητικές ενδείξεις σχετικά με τη χρηματοοικονομική κατάσταση της SNCM:

— τα ίδια κεφάλαια της επιχείρησης παραμένουν σε πολύ χαμηλό επίπεδο σε σύγκριση με το μέγεθος και τις ανάγκες χρηματοδότησης της επιχείρησης. Από 29,7 εκατομμύρια ευρώ στο τέλος του 2001, θα ανέρχονταν σε 33,8 εκατομμύρια ευρώ στο τέλος του 2002. Αυτή η φαινομενική πρόοδος δεν προκύπτει από τη λειτουργική δραστηριότητα, δεδομένου ότι το τρέχον αποτέλεσμα κατά τη διάρκεια του υπολοίπου του 2002 παραμένει αρνητικό όπως αναφέρεται ανωτέρω. Συνδέεται αντίθετα με τα πρώτα αποτελέσματα του σχεδίου της αναδιάρθρωσης και με τις εκχωρήσεις που

([104]) Βλέπε σημείο 5 α) των κατευθυντήριων γραμμών: «Ειδικότερα, μια επιχείρηση θεωρείται σε όλες τις περιπτώσεις, και ανεξάρτητα από το μέγεθός της, σε δυσχέρεια σύμφωνα με αυτές τις κατευθυντήριες γραμμές:
α) εάν πρόκειται για μια επιχείρηση για την οποία οι συνεταίροι έχουν την περιορισμένη ευθύνη, όταν έχει εξαφανιστεί περισσότερο από το μισό του εγγεγραμμένου κεφαλαίου και περισσότερο από ένα τέταρτο αυτού του κεφαλαίου χάθηκε κατά τη διάρκεια των τελευταίων δώδεκα μηνών.»

([105]) Βλέπε σημείο 6 των κατευθυντήριων γραμμών.

▼B

συνεπάγεται και που παρήγαγαν ασυνήθεις υπεραξίες άνω των 5 εκατομμυρίων ευρώ και με το πρώτο έτος υπολογισμού της πρόβλεψης το 2001 για το Liamone. Θα πρέπει να διευκρινιστεί περαιτέρω ότι σε αυτά τα στοιχεία της καθαρής θέσης, 60 εκατομμύρια ευρώ προέρχονται από την εφαρμογή κατ' εξαίρεση της έκτακτης φορολογικής απόσβεσης ([106]). Αυτό το μέρος παρείχε έτσι, στο παρελθόν, ένα φορολογικό πλεονέκτημα που θα ακυρωθεί στο μέλλον. Αποτελεί έτσι μελλοντική φορολογική υποχρέωση ([107]) που ανέρχεται, εκτός από τις υποτιθέμενες μελλοντικές αποσβέσεις, σε 20 εκατομμύρια ευρώ στο τέλος του 2001 και σε 16,8 εκατομμύρια ευρώ στο τέλος του 2002. Λαμβάνοντας υπόψη αυτά τα τελευταία στοιχεία, τα καθαρά ίδια κεφάλαια δεν θα υπερέβαιναν τα 10 εκατομμύρια ευρώ περίπου στο τέλος του 2001 και τα 17 εκατομμύρια ευρώ στο τέλος του 2002,

— τα ίδια κεφάλαια ύψους 33,8 εκατομμυρίων ευρώ στο τέλος του 2002 πρέπει να συγκριθούν με το καθαρό πάγιο ενεργητικό ύψους περίπου 285 εκατομμυρίων ευρώ στο τέλος του 2001 και 283 εκατομμυρίων ευρώ στο τέλος του 2002, το οποίο σημαίνει ότι το σύνολο σχεδόν της μακροπρόθεσμης χρηματοδότησης της επιχείρησης εξασφαλίζεται από δάνεια. Οι χρηματοοικονομικές επιβαρύνσεις αντιπροσωπεύουν πράγματι, εκτός από τη χρηματοδοτική μίσθωση, 134,5 εκατομμύρια ευρώ στο τέλος του 2001 και 144,8 εκατομμύρια ευρώ στο τέλος του 2002. Η ιδιαίτερα εύθραυστη αυτή χρηματοοικονομική κατάσταση εμποδίζει την επιχείρηση να αντλήσει άλλους πόρους στην αγορά,

— η ανάλυση της ικανότητας αυτοχρηματοδότησης (29 εκατομμύρια ευρώ το 2001 και 24,7 εκατομμύρια ευρώ το 2002) αποκαλύπτει τις ίδιες αδυναμίες: το επίπεδό της καλύπτει μετά βίας τις υποχρεώσεις εξόφλησης για τα υπάρχοντα χρηματοοικονομικά χρέη (27,5 εκατομμύρια ευρώ το 2001 και 21,3 εκατομμύρια ευρώ το 2002). Η ικανότητα της αυτοχρηματοδότησης δεν μπορεί έτσι να χρησιμοποιηθεί ως ασφάλεια για ένα νέο δανειστή.

(295) Οι γαλλικές αρχές επιβεβαίωσαν εξάλλου στην Επιτροπή ότι οι τράπεζες αρνούνται πλέον να της δανείσουν χρήματα λόγω του χρέους της, μολονότι η SNCM πρότεινε να θέσει ως εγγύηση τα πλέον πρόσφατα πλοία της που δεν βαρύνονται με υποθήκες ή άλλες παρόμοιες δουλείες.

(296) Επιπλέον, η τρέχουσα σύμβαση εκχώρησης της παροχής δημόσιας υπηρεσίας δεν τροποποιεί τίποτα σε αυτήν την ανάλυση. Αν και η σύμβαση αυτή θα επιτρέψει σίγουρα στην SNCM, σε συνδυασμό με την επιτυχία του σχεδίου αναδιάρθρωσης, να επιτύχει θετικά αποτελέσματα εκμετάλλευσης, το γεγονός είναι ότι η οξεία έλλειψη ιδίων κεφαλαίων, το αυξανόμενο χρέος της και το κόστος των λειτουργικών μέτρων του σχεδίου αναδιάρθρωσης θα οδηγήσουν την επιχείρηση, ύστερα από κάποιο χρονικό διάστημα, σε παύση πληρωμών.

([106]) Η έκαστη απόσβεση αντιπροσωπεύει τη διαφορά μεταξύ της γραμμικής απόσβεσης, που φέρεται στη μείωση της αξίας του ενεργητικού στον ισολογισμό, και της φθίνουσας απόσβεσης που επιτρέπεται από το φορολογικό νόμο. Εάν η φθίνουσα απόσβεση δεν χρησιμοποιηθεί ως λογιστική απόσβεση, η διαφορά μεταξύ αυτής και της συσσωρευμένης γραμμικής απόσβεσης φέρεται σε αυτόν το λογαριασμό του παθητικού (έκτακτη απόσβεση), που περιλαμβάνεται παραδοσιακά στη γαλλική λογιστική στα ίδια κεφάλαια. Η συνολική απόσβεση στο τέλος της περιόδου παραμένει η ίδια και αυτό το σύστημα δεν επιτρέπει επομένως παρά μόνο την πρόβλεψη της και την μείωση των φόρων κατά τα πρώτα έτη.

([107]) Βλέπε παραρτήματα των ετήσιων αποτελεσμάτων χρήσης 2001 (σ. 24) και των προσωρινών αποτελεσμάτων χρήσης 2002 (σημείωση 2.18).

▼B

(297) Εν κατακλείδι, η Επιτροπή εκτιμά ότι η SNCM είναι πράγματι προβληματική επιχείρηση όπως ορίζεται στις κατευθυντήριες γραμμές.

5.4.2. *Απουσία ενίσχυσης της αναδιάρθρωσης την προηγούμενη δεκαετία*

(298) Οι κατευθυντήριες γραμμές ([108]) ορίζουν ότι μια επιχείρηση στην οποία έχει ήδη δοθεί ενίσχυση αναδιάρθρωσης δεν μπορεί κανονικά να λάβει δεύτερη φορά τέτοιου είδους ενίσχυση για τα επόμενα δέκα χρόνια από το τέλος της περιόδου αναδιάρθρωσης. Μεταξύ ενισχύσεων από τις οποίες η SNCM ωφελήθηκε ήδη, δεν περιλαμβάνεται καμία ενίσχυση αναδιάρθρωσης ([109]). Πρόκειται πράγματι για την πρώτη αναδιάρθρωση της SNCM από τη δημιουργία της το 1976.

5.4.3. *Επιστροφή στη βιωσιμότητα*

(299) Το σχέδιο αναδιάρθρωσης, του οποίου η διάρκεια πρέπει να είναι όσο το δυνατόν μικρότερη, πρέπει να επιτρέψει την αποκατάσταση εντός λογικού χρονικού πλαισίου της μακροπρόθεσμης βιωσιμότητας της επιχείρησης, βάσει ρεαλιστικών υποθέσεων σχετικά με τους όρους της μελλοντικής λειτουργίας. Το σχέδιο αναδιάρθρωσης πρέπει να προτείνει μεταβολή της επιχείρησης τέτοια που να της επιτρέπει, όταν ολοκληρωθεί η αναδιάρθρωση, όλες τις δαπάνες της, συμπεριλαμβανομένων των δαπανών απόσβεσης και των χρηματοοικονομικών εξόδων. Η προεξοφλούμενη απόδοση των ιδίων κεφαλαίων της αναδιαρθρωμένης επιχείρησης θα πρέπει να είναι επαρκής ώστε να της επιτρέψει να αντιμετωπίσει τον ανταγωνισμό μόνο με τις δικές της δυνάμεις.

(300) Ομοίως, η επίδραση των μέτρων και η επιτυχία του σχεδίου δεν εξαρτώνται από την πορεία της αγοράς, με εξαίρεση την αύξηση των παρεχόμενων υπηρεσιών προς το Μαγκρέμπ που αντιστοιχεί κυρίως σε επιστροφή στη θέση που κατείχε η SNCM έως τα μέσα της δεκαετίας του 1990.

(301) Η αναδιάρθρωση πρέπει να συνεπάγεται την εγκατάλειψη δραστηριοτήτων οι οποίες, ακόμα και μετά την αναδιάρθρωση, θα εξακολουθούσαν να είναι διαρθρωτικά ζημιογόνες. Όσον αφορά στη συγκοινωνιακή σύνδεση της Κορσικής με την ηπειρωτική Ιταλία, η SNCM έχει παραδειγματιστεί από τις αποτυχίες της κατά το παρελθόν: αποφάσισε να κλείσει την ιταλική θυγατρική της επιχείρηση, Corsica Marittima, η οποία ήταν ζημιογόνα από τη δημιουργία της το 1990 έως το 1997.

(302) Η αποκατάσταση της κερδοφορίας στη συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση μεταξύ της Μασσαλίας και της Κορσικής προβλέπεται σύντομα και η υπηρεσία προς το Μαγκρέμπ αποτελεί ήδη μια κερδοφόρα δραστηριότητα. Μόνο για τις υπηρεσίες που παρέχονται από τη Νίκαια η κατάσταση παραμένει πιο αμφίβολη, αλλά η σημασία τους μειώνεται και η πρόωρη υποτίμηση του Liamone το 2001 θα διευκολύνει την επιστροφή σε θετικά αποτελέσματα σε αυτήν τη γραμμή. Η Επιτροπή, επιπλέον, αποδέχεται το επιχείρημα σύμφωνα με το οποίο η παροχή, έστω μειωμένη, υπηρεσιών από τη Νίκαια παραμένει απαραίτητη για τη συνολική θέση της επιχείρησης σε ολόκληρη την αγορά. Η αναδιοργάνωση των υπηρεσιών προς το Μαγκρέμπ θα συμβάλει στη μείωση της εξάρτησης της επιχείρησης σε σχέση με την παραδοσιακή συγκοινωνιακή γραμμή και, επίσης στην αποκατάσταση της βιωσιμότητας, δεδομένων των μεγαλύτερων περιθωρίων κέρδους στις υπηρεσίες προς το Μαγκρέμπ.

(303) Σχετικά με τη μακροπρόθεσμη βιωσιμότητα, δηλαδή μετά τη λήξη της τρέχουσας σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας, η

([108]) Βλέπε σημείο 48 των κατευθυντήριων γραμμών.
([109]) Βλέπε σημείο 2.5.

▼B

Επιτροπή εκτιμά ότι η εφαρμογή του σχεδίου πρέπει να επιτρέψει στην επιχείρηση να αντιμετωπίσει αποτελεσματικά τον ανταγωνισμό κατά την ανανέωση των συμβάσεων. Σημειώνει τέλος ότι, ακόμη και σε περίπτωση μερικής ζημίας, δηλαδή ενός επιβατηγού οχηματαγωγού, αυτή η σύμβαση πρέπει επιτρέψει στην επιχείρηση να διατηρήσει τα θετικά αποτελέσματα. Εάν η απώλεια αυτής της σύμβασης οδηγήσει σε μείωση 40 % ή περισσότερο των εσόδων της επιχείρησης στην παραδοσιακή αγορά της, όπως εξετάσθηκε σε άλλο σενάριο, η Επιτροπή θεωρεί ότι θα προκύψει μια τέτοια κατάσταση την οποία λίγα σχέδια αναδιάρθρωσης, με ή χωρίς δημόσια στήριξη, θα ήταν σε θέση να ανατρέψουν και ότι είναι πρόωρο στην παρούσα φάση να εξεταστεί το ενδεχόμενο αυτό.

(304) Η Επιτροπή πρέπει επίσης να καθορίσει τη λήξη της περιόδου αναδιάρθρωσης, λήξη που συνεπάγεται ορισμένες υποχρεώσεις για τον δικαιούχο της ενίσχυσης. Ακόμα κι αν το σχέδιο αναδιάρθρωσης προβλέπει δράσεις που καλύπτουν ουσιαστικά τα έτη 2002 και 2003, το γεγονός είναι ότι η SNCM θα αποκτήσει «ικανοποιητικά» ίδια κεφάλαια γύρω στο 2005-2006. Η Επιτροπή θέτει συνεπώς ως ημερομηνία λήξης της περιόδου αναδιάρθρωσης τις 31 Δεκεμβρίου 2006.

5.4.4. *Ρεαλιστικός χαρακτήρας των παραδοχών*

(305) Οι κατευθυντήριες γραμμές απαιτούν το σχέδιο αναδιάρθρωσης να βασίζεται σε «ρεαλιστικές παραδοχές σχετικά με τις μελλοντικές συνθήκες λειτουργίας» ([110]).

(306) Η Επιτροπή θεωρεί την έρευνα αγοράς σοβαρή και εκτιμά ότι αποτελεί μια καλή βάση για τα σενάρια που αφορούν την πορεία της επιχείρησης.

(307) Η βελτίωση της βιωσιμότητας θα πρέπει να προέλθει κυρίως από εσωτερικά μέτρα που προβλέπονται στο σχέδιο αναδιάρθρωσης. Δεν θα μπορούσε να βασιστεί σε εξωτερικούς παράγοντες, τους οποίους η επιχείρηση δεν δύναται να επηρεάσει, όπως οι μεταβολές των τιμών ή της ζήτησης, παρά μόνον εάν οι παραδοχές σχετικά με τις τάσεις της αγοράς γίνουν ευρύτερα αποδεκτές. Επίσης, η βελτίωση της επιχείρησης δεν πρέπει να εντοπίζεται μόνο στην εξυπηρέτηση του δρομολογίου προς το Μαγκρέμπ. Πρέπει προ πάντων να επιτευχθεί με τον καλύτερο έλεγχο του κόστους παραγωγής και τη βελτίωση της παραγωγικότητας.

(308) Το σχέδιο αναδιάρθρωσης θα πρέπει κανονικά να λάβει υπόψη ειδικότερα την παρούσα κατάσταση και την προβλέψιμη εξέλιξη της προσφοράς και της ζήτησης στην αγορά των εν λόγω προϊόντων, με σενάρια που αντιστοιχούν σε αισιόδοξες, απαισιόδοξες και ενδιάμεσες παραδοχές καθώς επίσης και στα ιδιαίτερα πλεονεκτήματα και τις αδυναμίες της επιχείρησης.

(309) Το σχέδιο αναδιάρθρωσης θα πρέπει να επιτρέψει τη μετάβαση της επιχείρησης προς μια νέα δομή που θα της παρέχει προοπτικές για μακροπρόθεσμη βιωσιμότητα και τη δυνατότητα να λειτουργήσει με τα δικά της μέσα.

(310) Το σχέδιο αναδιάρθρωσης θα πρέπει να προτείνει μια τέτοιου είδους αλλαγή για την επιχείρηση που να της επιτρέπει, αφού ολοκληρωθεί η αναδιάρθρωσή της, να καλύπτει όλες τις δαπάνες της, συμπεριλαμβανομένων των δαπανών της απόσβεσης και του χρηματοοικονομικού κόστους. Η προεξοφλούμενη απόδοση των ιδίων κεφαλαίων της αναδιαρθρωμένης επιχείρησης θα πρέπει να είναι επαρκής ώστε να της επιτρέψει να αντιμετωπίσει αυτοδύναμα τον ανταγωνισμό, ακόμα και με την υπόθεση ότι δεν θα ανατεθεί στην SNCM μετά το 2007 η σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας μεταξύ της Κορσικής και της Μασσαλίας.

([110]) Βλέπε σημείο 32 των κατευθυντήριων γραμμών.

▼B

5.4.5. *Αποφυγή στρέβλωσης του ανταγωνισμού*

(311) Πρέπει να ληφθούν μέτρα για να αμβλυνθούν, όσο το δυνατόν περισσότερο, οι δυσμενείς συνέπειες της ενίσχυσης έναντι των ανταγωνιστών. Σε διαφορετική περίπτωση, η ενίσχυση πρέπει να θεωρηθεί ως αντίθετη με το κοινό συμφέρον και συνεπώς ασυμβίβαστη με την κοινή αγορά ([111]).

(312) Σύμφωνα με τις κατευθυντήριες γραμμές, αυτός ο όρος πρέπει να μεταφραστεί, στην συγκεκριμένη περίπτωση, σε περιορισμό της παρουσίας της επιχείρησης στην παραδοσιακή αγορά της, δηλαδή τη συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση της Κορσικής, στην οποία επίσης αντιμετωπίζει ανταγωνισμό από επιχειρήσεις εγκατεστημένες στην Κοινότητα πράγμα που δεν συμβαίνει με τις υπηρεσίες που παρέχονται προς το Μαγκρέμπ.

(313) Η Επιτροπή θεωρεί ότι δεν υπάρχει πλεονάζουσα ικανότητα στην αγορά των θαλάσσιων συγκοινωνιών προς την Κορσική δεδομένου του έντονα εποχιακού χαρακτήρα και της σημαντικής αύξησης της κυκλοφορίας ([112]). Η Επιτροπή επίσης σημειώνει ότι το μέσο ποσοστό μέσης πληρότητας των πλοίων του κύριου ανταγωνιστή της SNCM είναι χαμηλότερο από αυτό της δημόσιας επιχείρησης. Εφόσον η αγορά δεν χαρακτηρίζεται από πλεονάζουσα ικανότητα κατά την έννοια των κατευθυντήριων γραμμών, δεν υπάρχει λόγος συμβολής στην εξυγίανσή της. Η πώληση πλοίων —παρά η καταστροφή τους— αντιπροσωπεύει κατά συνέπεια μια αποδεκτή μείωση της χωρητικότητας στο πλαίσιο των κατευθυντήριων γραμμών.

([111]) Βλέπε σημείο 39 των κατευθυντήριων γραμμών: «Τα αντισταθμιστικά μέτρα θα είναι σε θέση να λάβουν διαφορετικές μορφές, σύμφωνα με το εάν η επιχείρηση αναπτύσσει δραστηριότητες ή όχι σε μια αγορά πλεονάζουσας παραγωγικής ικανότητας. Στην εκτίμηση της φύσης της πλεονάζουσας ή μη ικανότητας χωρητικότητας στην αγορά, η Επιτροπή μπορεί να λάβει υπόψη όλα τα στοιχεία που έχει στη διάθεσή της:

i) εάν υπάρχει μια πλεονάζουσα ικανότητα διαρθρωτικής φύσεως στο επίπεδο της Κοινότητας και του ΕΟΧ σε μια αγορά, στην οποία ο δικαιούχος της ενίσχυσης ασκεί δραστηριότητες, το σχέδιο αναδιάρθρωσης πρέπει να συμβάλει στην εξυγίανσή της, σε αναλογία με τη λαμβανόμενη ενίσχυση και την επίδραση στην εν λόγω αγορά, με αμετάκλητη μείωση της παραγωγικής ικανότητας. Μια τέτοια μείωση θεωρείται αμετάκλητη όταν τα στοιχεία ενεργητικού παύουν να παράγουν στο προηγούμενο επίπεδο, ή χρησιμοποιούνται οριστικά για άλλους σκοπούς. Από αυτή την άποψη, η πώληση παραγωγικής ικανότητας στους ανταγωνιστές δεν αποτελεί ικανοποιητικό μέτρο, εκτός εάν οι εγκαταστάσεις προορίζονται να χρησιμοποιηθούν σε μια γεωγραφική αγορά όπου η μόνιμη εκμετάλλευσή τους δεν έχει σημαντικές συνέπειες στον ανταγωνισμό εντός της Κοινότητας. Οι απαιτήσεις της μείωσης της παραγωγικής ικανότητας πρέπει να συμβάλουν στη μείωση της παρουσίας της ενισχυόμενης επιχείρησης στην ή στις αγορές της·

ii) στην περίπτωση όπου, αφετέρου, δεν υπάρχει στην Κοινότητα ούτε στον ΕΟΧ διαρθρωτική πλεονασματική ικανότητα σε μια αγορά που εξυπηρετείται από τον δικαιούχο της ενίσχυσης, η Επιτροπή θα εξετάσει εντούτοις τη σκοπιμότητα να απαιτήσει αντισταθμιστικά μέτρα. Όποτε αυτά περιλαμβάνουν μείωση ικανότητας της σχετικής επιχείρησης, αυτή η μείωση θα μπορεί να λάβει τη μορφή εκχωρήσεων ενεργητικού ή θυγατρικών επιχειρήσεων. Η Επιτροπή θα πρέπει να εξετάσει τα αντισταθμιστικά μέτρα που προτείνονται από το κράτος μέλος, όποια μορφή και εάν έχουν, και να καθορίσει εάν το εύρος τους είναι επαρκές για να αμβλύνει τις πιθανές επιπτώσεις στην στρέβλωση του ανταγωνισμού. Στην εξέταση των απαραίτητων αντισταθμιστικών μέτρων, η Επιτροπή θα λάβει υπόψη την κατάσταση της αγοράς και κυρίως το επίπεδο ανάπτυξής της και το βαθμό κάλυψης της ζήτησης.»

([112]) Βλέπε πίνακα 1.

▼B

(314) Ο αναγκαστικός περιορισμός ή η μείωση της παρουσίας στην αγορά ή στις αγορές όπου η επιχείρηση ασκεί δραστηριότητες πράγματι αντιπροσωπεύει αντισταθμιστικό παράγοντα για τους ανταγωνιστές. Το εύρος της αντιστάθμισης αυτής θα πρέπει να είναι ανάλογο με τις στρεβλώσεις που θα προκαλέσει ή είναι πιθανό να προκαλέσει η ενίσχυση για την αναδιάρθρωση.

(315) Το σχέδιο αναδιάρθρωσης συμβάλλει σημαντικά στη μείωση της παρουσίας της επιχείρησης στην αγορά της, προς άμεσο όφελος των ανταγωνιστών της, με τους ακόλουθους τρόπους:

— κλείσιμο της θυγατρικής επιχείρησης Corsica Marittima (82 000 επιβάτες το 2000), η οποία είχε αναλάβει τις υπηρεσίες μεταξύ Ιταλίας και Κορσικής, και ως εκ τούτου απόσυρση του ομίλου SNCM από την αγορά των συγκοινωνιακών υπηρεσιών μεταξύ της Ιταλίας και της Κορσικής,

— πλήρης σχεδόν απόσυρση των υπηρεσιών μεταξύ Τουλόν και Κορσικής, αγορά που αντιπροσώπευε το 2002 έως 460 000 επιβάτες,

— περιορισμός του συνολικού αριθμού προσφερόμενων θέσεων και του αριθμού των δρομολογίων κάθε έτος από το 2003, ειδικότερα στη συγκοινωνιακή υπηρεσία μεταξύ της Νίκαιας και της Κορσικής ([113]),

— πώληση τεσσάρων πλοίων ([114]).

(316) Στο σύνολο του κόλπου της Γένοβας και της Τουλόν, η SNCM την προσφορά υπηρεσιών της κατά περισσότερο από ένα εκατομμύριο θέσεις το χρόνο σε σχέση με το 2001, δηλαδή περισσότερο από το ήμισυ, προς άμεσο όφελος των ανταγωνιστών της, παρά το ότι αυτές οι υπηρεσίες παρουσιάζουν τη μεγαλύτερη άνοδο ([115]).

(317) Ωστόσο, η Επιτροπή θεωρεί ότι τα μέτρα αυτά, αν και σημαντικά, πρέπει να συνοδευτούν από όρους για τον περιορισμό των πιθανών στρεβλώσεων του ανταγωνισμού. Ειδικότερα, πρέπει να αποτραπεί η επιχείρηση από το να διαθέτει τα πλεονάσματα ρευστότητας σε επιθετικές δραστηριότητες πιθανές να προκαλέσουν στρεβλώσεις στην αγορά ([116]). Επίσης, είναι σημαντικό να προβλεφθεί ρητά ότι, κατά την περίοδο αναδιάρθρωσης, η SNCM δεν επιτρέπεται να χρηματοδοτήσει νέες επενδύσεις, πλην των δαπανών αναδιοργάνωσης της δραστηριότητας προς το Μαγκρέμπ που περιλαμβάνονται στο σχέδιο αναδιάρθρωσης. Αυτός ο όρος, που αναλύεται κατωτέρω, της απουσίας επενδύσεων σε νέα πλοία, ακόμη και για αντικατάσταση των υπαρχόντων πλοίων, θα αποτρέψει ή θα μειώσει τουλάχιστον στο μέγιστο δυνατό τα πιθανά αρνητικά αποτελέσματα της ενίσχυσης έναντι των κυριότερων ανταγωνιστών.

5.4.6. *Περιορισμός της ενίσχυσης στο ελάχιστο*

(318) Το ύψος της ενίσχυσης πρέπει να περιοριστεί αυστηρά στο ελάχιστο επίπεδο που απαιτείται για να καταστεί δυνατή η αναδιάρθρωση σύμφωνα με τις χρηματοοικονομικές δυνατότητες της επιχείρησης, των μετόχων της ή του εμπορικού ομίλου στον οποίο ανήκει, χωρίς να διακυβεύονται οι δυνατότητες επιστροφής της στη βιωσιμότητα.

([113]) Βλέπε πίνακα 2.
([114]) Βλέπε το σημείο 2.3.2.
([115]) Βλέπε τους πίνακες 1 και 2.
([116]) Βλέπε σκετικά το σημείο 5.4.1.

▼B

(319) Στην εξεταζόμενη περίπτωση, η Επιτροπή κατ' αρχήν σημειώνει, λαμβάνοντας υπόψη το σημείο 40 των κατευθυντήριων γραμμών, ότι το σχέδιο αναδιάρθρωσης περιλαμβάνει σημαντικές πωλήσεις ναυτικών στοιχείων του ενεργητικού ύψους 40 εκατομμυρίων ευρώ τιμής πώλησης και 21 εκατομμυρίων ευρώ καθαρού προϊόντος από συνδεόμενες χρηματοοικονομικές οφειλές. Πρόσθετες εκχωρήσεις επιβάλλονται επίσης από την Επιτροπή στο σημείο 5.5.2 για στοιχεία του ενεργητικού υπό μορφή συμμετοχών, που θεωρούνται από την Επιτροπή μη στρατηγικής σημασίας για τη δραστηριότητα της επιχείρησης. Ωστόσο, αυτές οι πωλήσεις δεν είναι αρκετές για να επαναφέρουν τη SNCM στη βιωσιμότητα, η χρηματοοικονομική κατάσταση της οποίας εξακολουθεί να χαρακτηρίζεται από σημαντικές υποχρεώσεις μετά το πέρας της διαδικασίας αυτής.

(320) Η Επιτροπή είχε αναφέρει στην απόφασή της της 19ης Αυγούστου 2002 ότι δεν είχε πειστεί σχετικά με την καταλληλότητα της μεθόδου υπολογισμού που παρουσιάστηκε από τις γαλλικές αρχές για τον καθορισμό του ύψους της ενίσχυσης. Παρά τις συμπληρωματικές εξηγήσεις που παρείχε η Γαλλία, η Επιτροπή πραγματοποίησε δική της αξιολόγηση.

5.4.6.1. Ανάλυση των μεθόδων υπολογισμού της Γαλλίας

(321) Στην προσέγγιση που υιοθετείται από τις γαλλικές αρχές ([117]), δηλαδή εκείνη που βασίζεται στην αναλογία των ιδίων κεφαλαίων προς τις συνολικές υποχρεώσεις, η Επιτροπή εκτιμά ότι:

— το δείγμα των πέντε επιχειρήσεων που χρησιμοποιήθηκε από τις γαλλικές αρχές δεν είναι αρκετά αντιπροσωπευτικό του τομέα των θαλάσσιων ενδομεταφορών,

— η αναλογία 79 % των ιδίων κεφαλαίων προς τις συνολικές υποχρεώσεις για τις εν λόγω επιχειρήσεις δεν αποτελεί κατά κανένα τρόπο αξιόπιστο δείκτη της καλής υγείας μιας επιχείρησης,

— οι γαλλικές αρχές δεν εξήγησαν τι ακριβώς καλύπτει το ποσό των χρηματοοικονομικών οφειλών των πέντε αυτών επιχειρήσεων και δεν μπόρεσαν συνεπώς να εγγυηθούν ότι αυτά τα στοιχεία είναι συνεπή με το ύψος του χρέους της SNCM όπως αναφέρεται στο σχέδιο αναδιάρθρωσης,

— οι γαλλικές αρχές δεν απέδειξαν ότι όντως τηρείται η αναλογία 79 % ιδίων κεφαλαίων προς τις συνολικές υποχρεώσεις για τις εν λόγω επιχειρήσεις κατά την περίοδο 2002-2007 στο χρηματοοικονομικό μοντέλο που περιλαμβάνεται στο σχέδιο αναδιάρθρωσης.

(322) Σχετικά με τις άλλες προσεγγίσεις που προτάθηκαν από τη Γαλλία για να δείξουν ότι το ποσό των 76 εκατομμυρίων ευρώ δεν είναι υπερβολικά υψηλό, η Επιτροπή αμφισβητεί την καταλληλότητα της χρησιμοποιούμενης μεθόδου.

([117]) Βλέπε σημείο 2.3.8.3.

▼B

(323) Η πρώτη εναλλακτική μέθοδος ([118]), βασισμένη στα απαραίτητα ίδια κεφάλαια που απαιτούνται για τη χρηματοδότηση του υπάρχοντος στόλου, φαίνεται ακατάλληλη στο μέτρο που οι γαλλικές αρχές έλαβαν υπόψη σε αυτόν τον υπολογισμό την αξία της κτήσης του στόλου και όχι την αξία πώλησής του το 2002. Πράγματι, εάν μια νέα επιχείρηση επρόκειτο να ξεκινήσει τις δραστηριότητές της με στόλο αυτόν της SNCM σήμερα, θα έπρεπε να βρει ίδια κεφάλαια ανάλογα προς την τιμή αγοράς του συνόλου των πλοίων και όχι προς την αξία κατασκευής τους. Επιπλέον, μια τέτοια προσέγγιση δεν λαμβάνει υπόψη τα άλλα σημαντικά στοιχεία του ενεργητικού όπως το ηλεκτρονικό σύστημα κρατήσεων ή τα κτίρια της έδρας της επιχείρησης.

(324) Κατά την άποψη της Επιτροπής, η δεύτερη εναλλακτική μέθοδος ([119]), που βασίζεται στις δαπάνες της SNCM, φαίνεται καταλληλότερη. Η Επιτροπή εντούτοις επιθυμεί να επανεξετάσει το ποσό των 41,7 εκατομμυρίων ευρώ σχετικά με τις προηγούμενες ζημίες, ειδικότερα δε να ληφθεί υπόψη το αποτέλεσμα του 2002 και μόνο οι ζημίες που συνδέονται με τη συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση της Κορσικής πριν από το 1999. Η προσέγγιση της Επιτροπής παρουσιάζεται στο σημείο 5.3.6.2.

5.4.6.2. Προσέγγιση που υιοθετήθηκε από την Επιτροπή

(325) Η Επιτροπή θεωρεί ότι η ενίσχυση αναδιάρθρωσης δεν πρέπει να έχει ως πρωταρχικό σκοπό την αύξηση των ιδίων κεφαλαίων της επιχείρησης (απλή χρηματοοικονομική αναδιάρθρωση), αλλά να βοηθήσει την επιχείρηση να μεταβεί από την κατάσταση μονοπωλίου βάσει της συμφωνίας του 1976 σε μια κατάσταση ανταγωνισμού. Για το λόγο αυτό η Επιτροπή διστάζει να βασίσει το επίπεδο της ενίσχυσης στη μέθοδο που υιοθετείται από τις γαλλικές αρχές, δεδομένης της δυσκολίας καθορισμού του κατάλληλου επίπεδου των ιδίων κεφαλαίων για τη SNCM. Η Επιτροπή σημειώνει ότι προσθέτοντας ή αφαιρώντας ορισμένες επιχειρήσεις από το δείγμα των επιχειρήσεων που επέλεξαν οι γαλλικές αρχές, η μέση αναλογία των ιδίων κεφαλαίων προς τις συνολικές υποχρεώσεις μπορεί να ποικίλλει σημαντικά.

(326) Η Επιτροπή θεωρεί ότι η ενίσχυση αναδιάρθρωσης μπορεί να καλύψει, αφ' ενός, τις δαπάνες των διάφορων ενεργειών που προβλέπονται στο σχέδιο αναδιάρθρωσης (λειτουργική αναδιάρθρωση) και, αφετέρου, τις ζημίες της επιχείρησης κατά την εκτέλεση των συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας έως το τέλος του 2001 (χρηματοοικονομική αναδιάρθρωση). Αρχικά, η Επιτροπή θεωρεί θεμιτό ένα μέρος της ενίσχυσης να μπορεί να χρηματοδοτήσει το κόστος των λειτουργικών μέτρων που απαιτούνται από την αλλαγή του νομικού και ανταγωνιστικού πλαισίου της εταιρείας. Δεύτερον, καθώς αυτές μόνο οι ενέργειες δεν επιτρέπουν στην επιχείρηση να βελτιώσει άμεσα το επίπεδο του χρέους της, η Επιτροπή θεωρεί επίσης θεμιτό το άλλο μέρος της ενίσχυσης να μπορεί να χρησιμοποιηθεί για να εξοφληθούν τα χρέη λόγω της ανεπαρκούς αντιστάθμισης την οποία έλαβε η SNCM βάσει των συμφωνιών του 1991 και του 1996. Κατά συνέπεια, η Επιτροπή επιθυμεί:

— να επιτρέψει τη χρηματοδότηση με δημόσια κεφάλαια των εγγενών μόνο δαπανών των λειτουργικών μέτρων του σχεδίου αναδιάρθρωσης,

— κλείσει οριστικά το θέμα των συνεπειών της ανεπάρκειας των οικονομικών αντισταθμίσεων σε εφαρμογή των προαναφερθεισών συμφωνιών έναντι των δαπανών εκμετάλλευσης και των εξόδων για το προσωπικό στην ξηρά που σημειώθηκαν κατά την περίοδο αυτή στις γραμμές που αποτελούν το αντικείμενο υποχρεώσεων της παροχής δημόσιας υπηρεσίας.

([118]) Βλέπε σημείο 2.3.8.2.
([119]) Βλέπε σημείο 2.3.8.1.

▼B

(327) Όπως αναφέρθηκε ήδη, η χρηματοοικονομική υποαντιστάθμιση για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας κατά την περίοδο 1991-2001 ανέρχεται σε 53,48 εκατομμύρια ευρώ.

(328) Για τις δαπάνες σχετικές με τα λειτουργικά μέτρα αναδιάρθρωσης, η Επιτροπή λαμβάνει υπόψη το ποσό των 46,0 εκατομμυρίων ευρώ ([120]). Η Επιτροπή παρατηρεί ότι η επιχείρηση θα πρέπει να έχει 21 εκατομμύρια ευρώ καθαρά έσοδα από εκχωρήσεις ([121]) μετά από την πραγματοποίηση των εκχωρήσεων που προβλέπονται στο σχέδιο αναδιάρθρωσης. Λαμβάνοντας υπόψη τα ανωτέρω, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι το ποσό των 76 εκατομμυρίων ευρώ δικαιολογείται πλήρως προκειμένου να επιτραπεί στην επιχείρηση να ανακτήσει σύντομα τη βιωσιμότητά της. Η SNCM δεν μπορεί στο εξής να συνάψει άλλο τραπεζικό δάνειο, ακόμη και εάν προσέφερε ως υποθήκη τα πλέον πρόσφατα πλοία της, ελεύθερα υποθηκών ή άλλων δουλειών ([122]). Η Επιτροπή εκτιμά τέλος ότι η επιχείρηση δεν είναι ικανή να βρεί άλλους ίδιους πόρους για να χρηματοδοτήσει την αναδιάρθρωσή της. Το υπόλοιπο των αναγκών, ύψους 76 εκατομμυρίων ευρώ, θα πρέπει σύμφωνα με αυτόν τον υπολογισμό να καλυφθεί συνεπώς από την ενίσχυση αναδιάρθρωσης και από το προϊόν πιθανών εκχωρήσεων συμμετοχών μη στρατηγικής σημασίας.

(329) Η Επιτροπή πιστεύει συνεπώς ότι το ποσό ανακεφαλαιοποίησης των 76 εκατομμυρίων ευρώ που κοινοποιήθηκε από τις γαλλικές αρχές συνάδει σε τελική ανάλυση με την προσέγγιση που αυτή υιοθέτησε, με την προϋπόθεση, όπως θα αναφερθεί κατωτέρω ([123]), να ληφθεί υπόψη το προϊόν των πιθανών εκχωρήσεων συμμετοχών μη στρατηγικής σημασίας που θα συμπλήρωναν τις εκχωρήσεις που προβλέπονται στο σχέδιο αναδιάρθρωσης.

(330) Η Επιτροπή είναι τέλος της γνώμης ότι η προτεινόμενη ενίσχυση δεν υπερβαίνει το ποσό απαραίτητο για την αποκατάσταση της βιωσιμότητας. Πράγματι, βάσει της χρηματοοικονομικής κατάστασης που παρουσιάζεται στο τέλος του 2002, και που παρουσιάστηκε ανωτέρω, μια εισφορά κεφαλαίου 76 εκατομμυρίων ευρώ θα μετέβαλε την καθαρή θέση της επιχείρησης, εφόσον δεν υπάρξει άλλη μεταβολή, από περίπου − 26,5 εκατομμύρια ευρώ σε περίπου + 49,5 εκατομμύρια ευρώ. Ομοίως, οι χρηματοοικονομικές υποχρεώσεις θα ανερχόταν σε περίπου 100 εκατομμύρια ευρώ: 144,8 εκατομμύρια ευρώ (κατάσταση στο τέλος του 2002) − 76 εκατομμύρια ευρώ (εισφορά κεφαλαίου) + 31,2 εκατομμύρια ευρώ (εκταμιεύσεις για τα λειτουργικά μέτρα αναδιάρθρωσης, εκτός από την έκτακτη υποτίμηση του Liamone). Θα παρέμεναν έτσι ίσες με το διπλάσιο της καθαρής θέσης, γεγονός που οδηγεί την Επιτροπή να θεωρήσει ότι δεν υφίσταται κίνδυνος πλεονασματικής ρευστότητας κατά την έννοια των κατευθυντήριων γραμμών. Επιπλέον, στο βαθμό που αυτός ο κίνδυνος υφίσταται, οι όροι της παρούσας απόφασης στοχεύουν στην αποφυγή οποιασδήποτε στρέβλωσης του ανταγωνισμού. Ακόμη και εάν ληφθούν υπόψη οι προβλέψεις ύψους 60 εκατομμυρίων ευρώ που εξετάστηκαν ανωτέρω, και για τις οποίες η Επιτροπή θεώρησε ότι πρόκειται μόνο μερικώς για ίδια κεφάλαια, τα ίδια κεφάλαια ύψους περίπου 110 εκατομμυρίων ευρώ θα εξακολουθούσαν να αντισταθμίζονται από σχεδόν ισοδύναμα χρέη. Η ύπαρξη καθαρών πάγιων στοιχείων ενεργητικού προς χρηματοδό-

([120]) Βλέπε σημείο 2.3.8.1. Οι γαλλικές αρχές ανακοίνωσαν 46,2 εκατομμύρια ευρώ λαμβάνοντας υπόψη, εκτός από τις δαπάνες των λειτουργικών μέτρων της αναδιάρθρωσης (31,2 εκατομμύρια ευρώ), μια προβλεπόμενη υποτίμηση προς 15 εκατομμύρια ευρώ του Liamone. Στην πραγματικότητα, αυτή περιορίστηκε σε 14,8 εκατομμύρια ευρώ στα αποτελέσματα χρήσης του 2001, γεγονός που διαμορφώνει το ποσό σε 46,0 εκατομμύρια ευρώ. Βλέπε επίσης το σημείο 2.4.1.4.

([121]) Βλέπε σημείο 2.3.2.

([122]) Βλέπε σημείο 5.3.1.2.

([123]) Βλέπε σημείο 5.4.2.4.

▼B

τηση ύψους 283 εκατομμυρίων ευρώ στο τέλος του 2002 δικαιολογεί πλήρως, κατά την Επιτροπή, αυτό το επίπεδο ιδίων κεφαλαίων. Μια μείωση της ενίσχυσης, μέσω π.χ. νέων ενυπόθηκων δανείων από την SNCM, θα επέφερε αυτόματη αύξηση των υποχρεώσεων και θα έθετε σε κίνδυνο, με τη διατάραξη της επαρκούς ισορροπίας σύμφωνα με την ανάλυση της Επιτροπής, τη χρηματοοικονομική αναδιάρθρωση της επιχείρησης.

5.5. **Ανάγκη θέσπισης όρων από την Επιτροπή**

(331) Σύμφωνα με τις κατευθυντήριες γραμμές ([124]), η Επιτροπή μπορεί να επιβάλει τους όρους και τις υποχρεώσεις που κρίνει αναγκαίους να αποφευχθεί στρέβλωση του ανταγωνισμού σε βαθμό αντίθετο προς το κοινό συμφέρον.

(332) Στην υπό εξέταση περίπτωση, η Επιτροπή αποφασίζει να επιβάλει μια σειρά όρων με διττό στόχο να περιορίσει τη μεταφορική ικανότητα της επιχείρησης και να την εμποδίσει να υιοθετήσει επιθετική πολιτική ναύλων που θα ήταν επιζήμια για τους ανταγωνιστές της στη γραμμή της Κορσικής.

5.5.1. *Μείωση της μεταφορικής ικανότητας*

(333) Η μείωση του στόλου ([125]) που προβλέπεται από το σχέδιο αναδιάρθρωσης πρέπει να είναι ωστόσο σε αναλογία με την πολιτική αγοράς πλοίων που ακολούθησε η SNCM τα προηγούμενα έτη. Στο πλαίσιο αυτό, η SNCM πρόσθεσε δύο νέα πλοία στο στόλο της το 2002/03, ένα επιβατηγό οχηματαγωγό και ένα πλοίο μικτού τύπου μεσαίας χωρητικότητας.

(334) Επιπλέον, η αύξηση των ιδίων κεφαλαίων της επιχείρησης μετά την ανακεφαλαιοποίηση θα μπορούσε να προσφέρει ένα περιθώριο των ελιγμών στη διεύθυνσή της να αγοράσει, εάν είναι απαραίτητο, νέα πλοία ή/και να αποκτήσει νέες συμμετοχές, σε αντίφαση με τον ίδιο το στόχο της αναδιάρθρωσης να επικεντρωθεί στις εσωτερικές προσπάθειες αναστροφής της πορείας.

(335) Για το λόγο αυτό η Επιτροπή, πρέπει να επιβάλει πρόσθετους όρους για να εξασφαλίσει την τήρηση της υποχρέωσης σχετικά με τη μείωση της μεταφορικής ικανότητας.

(336) Η Επιτροπή πρέπει να εξασφαλίσει ότι ο στόλος του ομίλου SNCM δεν θα υπερβεί τον τρέχοντα αριθμό πλοίων μετά την εκχώρηση των τεσσάρων πλοίων. Επιπλέον, η Επιτροπή πρέπει να απαγορεύσει στην επιχείρηση να προβεί για μια ορισμένη περίοδο την ανανέωση των πλοίων της, εκτός εάν συντρέχουν λόγοι ανεξάρτητοι από τη βούληση της επιχείρησης, κατόπιν αποφάσεως της Επιτροπής.

(337) Ομοίως, η Επιτροπή θεωρεί απαραίτητο να περιορίσει, σύμφωνα με το σχέδιο αναδιάρθρωσης που κοινοποίησαν οι γαλλικές αρχές, τον ετήσιο αριθμό δρομολογίων μετ' επιστροφής στα διάφορα θαλάσσια δρομολόγια προς την Κορσική.

(338) Η Επιτροπή θεωρεί ότι δεν ενδείκνυται να επιβληθούν πιο δραστικοί όροι σχετικά με τη μείωση της μεταφορικής ικανότητας, λαμβάνοντας υπόψη αρχικά τις υποχρεώσεις που βαρύνουν την επιχείρηση σύμφωνα με τους όρους της σύμβασης δημόσιας υπηρεσίας, και αφετέρου τις προοπτικές για την αύξηση της κυκλοφορίας προς την Κορσική και τη Βόρεια

([124]) Βλέπε σημείο 42 των κατευθυντήριων γραμμών που επιτρέπουν «να υποχρεώσουν το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος: i) να λάβει μέτρα (παραδείγματος χάριν, υποχρέωση να ανοιχτούν ορισμένες αγορές και σε άλλους κοινοτικούς επιχειρηματίες)· ii) να επιβάλει ορισμένα μέτρα στο δικαιούχο [παραδείγματος χάριν, να μην ενεργήσει ως «ηγέτης» στον καθορισμό των ναύλων σε ορισμένες αγορές]· iii) να μη χορηγήσει στο δικαιούχο ενισχύσεις στο πλαίσιο άλλων στόχων για την περίοδο αναδιάρθρωσης».

([125]) Βλέπε σημείο 2.3.2.

▼B

Αφρική, και τελικά τον κίνδυνο κατάληξης σε μια κατάσταση μονοπωλίου προς όφελος του άμεσου ανταγωνιστή της στις γραμμές μεταξύ της ηπειρωτικής Γαλλίας και της Κορσικής. Πράγματι, υπενθυμίζεται σχετικά ότι οι κατευθυντήριες γραμμές επιτρέπουν «χαλάρωση των αντισταθμιστικών μέτρων … εάν αυτή η μείωση ή ο περιορισμός ενδέχεται να οδηγήσει σε μια προφανή επιδείνωση της δομής της αγοράς, παραδείγματος χάριν με την έμμεση δημιουργία ενός μονοπωλίου ή αυστηρά ολιγοπωλιακών συνθηκών» ([126]).

(339) Λαμβανομένης υπόψη της προβλεπόμενης διάρκειας του σχεδίου αναδιάρθρωσης ([127]), η Επιτροπή εκτιμά λογικό να θέσει ως προθεσμία για τη λήξη των ανωτέρω περιορισμών τις 31 Δεκεμβρίου 2006, ημερομηνία που αντιστοιχεί στην προσδοκώμενη επιστροφή σε «κανονικά» καθαρά αποτελέσματα για μια ναυτιλιακή εταιρεία του μεγέθους της SNCM και σε ένα λογικό επίπεδο ιδίων κεφαλαίων. Μια ενδεχόμενη συντομότερη επιστροφή στην κερδοφορία δεν θα συντομεύσει περίοδο εντός της οποίας πρέπει να διατηρηθούν οι περιορισμοί αυτοί.

5.5.2. *Συμβολή της επιχείρησης στην προσπάθεια αναδιάρθρωσης*

(340) Σύμφωνα με τις κατευθυντήριες γραμμές, η προβληματική επιχείρηση πρέπει «να συμβάλει σημαντικά στο σχέδιο αναδιάρθρωσης με τα δικά της μέσα συμπεριλαμβανομένης της πώλησης στοιχείων του ενεργητικού, όταν αυτά δεν είναι απαραίτητα για την επιβίωση της επιχείρησης, ή με εξωτερική χρηματοδότηση που λαμβάνεται με τους όρους που ισχύουν στην αγορά» ([128]).

(341) Η Επιτροπή τονίζει τις προσπάθειες της SNCM με τη μορφή εκχώρησης στοιχείων του ενεργητικού (40 εκατομμύρια ευρώ σε τιμή πώλησης και 21 εκατομμύρια ευρώ σε καθαρό προϊόν εκχώρησης). Εντούτοις, παρατηρεί ότι η SNCM διαθέτει σημαντικό χαρτοφυλάκιο συμμετοχών σε διάφορες επιχειρήσεις οι οποίες, είτε δεν είναι σε άμεση σχέση με το αντικείμενο της επιχείρησης, είτε δεν συμμετέχουν ουσιαστικά στις υπηρεσίες που η ναυτιλιακή εταιρεία προσφέρει. Πλην όμως, καμία από αυτές τις συμμετοχές δεν περιλήφθηκε στο πρόγραμμα εκχώρησης στοιχείων του ενεργητικού του σχεδίου αναδιάρθρωσης. Η Επιτροπή εκτιμά ότι όλες οι μη στρατηγικές συμμετοχές πρέπει να εκχωρηθούν από την επιχείρηση στο πλαίσιο μιας ανοικτής και διαφανούς διαδικασίας και ότι το σχέδιο αναδιάρθρωσης που προτείνεται από τη Γαλλία θα έπρεπε να προβλέπει αυτές τις εκχωρήσεις. Επιπλέον, η Επιτροπή υπολογίζει ότι το προϊόν αυτών των εκχωρήσεων πρέπει να μειώσει αναλογικά τις ανάγκες ενίσχυσης προκειμένου να τηρηθεί ο όρος περιορισμού στο ελάχιστο της ενίσχυσης.

5.5.2.1. Καθορισμός των μη στρατηγικών συμμετοχών

(342) Η Επιτροπή αποφασίζει να υποχρεώσει την επιχείρηση, σε αντάλλαγμα της υπό όρους έγκρισης της ανακεφαλαιοποίησης, να εκχωρήσει όλες τις συμμετοχές στις ακόλουθες θυγατρικές επιχειρήσεις:

— στην Amadeus France, επιχείρηση που αναπτύσσει και που εμπορεύεται ένα αυτοματοποιημένο σύστημα κρατήσεων θέσεων, η οποία ανήκει κατά 13 % στην SNCM ([129]),

— στην Compagnie Corse Méditerranée, αεροπορική εταιρεία, της οποίας η SNCM κατέχει το 7 % ([130]),

— στην αστική επιχείρηση ακινήτων Schuman, που ανήκει κατά 50 % στη CGTH,

([126]) Βλέπε σημείο 38 των κατευθυντήριων γραμμών.
([127]) Βλέπε αιτιολογική σκέψη 304.
([128]) Βλέπε σημείο 40 των κατευθυντήριων γραμμών.
([129]) Σύμφωνα με την ετήσια έκθεση 2001 του ομίλου SNCM.
([130]) Ομοίως.

▼B

— στη Someca,

— στη SMIP: σε αντίθετη περίπτωση, η SNCM θα μπορεί να πωλήσει το μόνο στοιχείο ενεργητικού της SMIP, το Southern Trader ([131]), και να κλείσει αυτήν τη θυγατρική επιχείρηση.

(343) Για το σύνολο αυτών των συμμετοχών, η Επιτροπή παρατηρεί ότι οι γαλλικές αρχές δεν υποστήριξαν ποτέ κατά τη διάρκεια της διαδικασίας ότι είναι στρατηγικής σημασίας για την άσκηση των δραστηριοτήτων της SNCM.

(344) Η Compagnie Corse Méditerranée (CCM), γνωστή με την εμπορική επωνυμία CCM Airlines, είναι αεροπορική εταιρεία που δραστηριοποιείται στην αεροπορική εξυπηρέτηση της Κορσικής. Πρόκειται για ένα είδος ανώνυμης εταιρείας με κεφάλαιο 10 335 520 ευρώ. Οι κύριοι μέτοχοί της είναι: οι αρχές της περιφέρειας της Κορσικής (60,37 %), η Air France (11,95 %), η Crédit Agricole (7,55 %), η Caisse des Dépôts et Consignations (4,75 %), η SNCM (6,78 %), η TAT EA (2,52 %), η TAT SA (1,68 %), η Caisse de Développement de la Corse du Sud (1,21 %), και το Chambre de Commerce de Haute-Corse (0,84 %). Το διοικητικό συμβούλιό της απαρτίζεται από έντεκα μέλη από: την Εθνοσυνέλευση της Κορσικής (επτά μέλη), την Air France (ένα μέλος), την Crédit Agricole (ένα μέλος), την Caisse des Dépôts et Consignations (ένα μέλος) και την SNCM (ένα μέλος). Η Επιτροπή θεωρεί ότι μια ναυτιλιακή εταιρεία όπως η SNCM δεν έχει λόγο να αποκτήσει συμμετοχές σε αεροπορικές εταιρείες και ότι η συμμετοχή της SNCM στη CCM δεν είναι στρατηγική. Θα πρέπει συνεπώς να εκχωρηθεί στο πλαίσιο των αντισταθμιστικών μέτρων.

(345) Η SCI Schuman διαθέτει διάφορα ακίνητα. Η Επιτροπή εκτιμά ότι η συμμετοχή σε αυτήν την επιχείρηση δεν είναι στρατηγικής σημασίας για τις δραστηριότητες της SNCM και θα πρέπει κατά συνέπεια να εκχωρηθεί.

(346) Η επιχείρηση Someca ειδικεύεται στις μεταφορές σκυροδέματος προς την Κορσική μέσω ενός πλοίου μεταφοράς χύδην φορτίων. Η μεταφορά αυτή δεν προσφέρει ιδιαίτερες συνέργειες με τα φορτία roro και οι μικρές ποσότητες μεταφοράς σκυροδέματος προς την Κορσική δεν δικαιολογούν τη διατήρηση συμμετοχής σε μια θυγατρική επιχείρηση με τέτοια εξειδίκευση. Η Επιτροπή εκτιμά ότι η συμμετοχή δεν είναι στρατηγικής σημασίας για τις δραστηριότητες της SNCM και θα πρέπει κατά συνέπεια να πωληθεί.

(347) Η SMIP έχει ως μοναδική δραστηριότητα τη μίσθωση του πλοίου Southern Trader. Αυτή η δραστηριότητα μίσθωσης των πλοίων είναι άσχετη με την κύρια δραστηριότητα της SNCM. Συνεπώς δεν παρουσιάζει οποιοδήποτε στρατηγικό ενδιαφέρον για τον όμιλο. Η SNCM θα πρέπει συνεπώς είτε να εκχωρήσει αυτήν την θυγατρική επιχείρηση, είτε να πωλήσει το μόνο στοιχείο του ενεργητικού της, το Southern Trader, και να κλείσει την εν λόγω επιχείρηση.

5.5.2.2. Η ιδιαίτερη περίπτωση της CMN

(348) Η περίπτωση της CMN είναι πιο σύνθετη. Αφενός, η SNCM και οι γαλλικές αρχές υποστηρίζουν ότι η συμμετοχή της SNCM στη CMN είναι θεμελιώδους σημασίας και συνεπώς στρατηγική για την εκτέλεση της σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας. Αφετέρου, η Corsica Ferries και η Stef-TFE θεωρούν ότι αυτή η συμμετοχή δεν είναι στρατηγικής σημασίας για τη SNCM.

(349) Αρχικά, ακόμα κι αν η SNCM και η CMN είναι συγχρόνως ανταγωνιστές και συνεργάτες, οι δύο επιχειρήσεις συμμετέχουν στην εκτέλεση της σύμβασης δημόσιας υπηρεσίας

([131]) Αυτό το σκάφος αποτελεί το αντικείμενο υπόσχεσης πώλησης σύμφωνα με τις τελευταίες πληροφορίες που παρέχονται από τις γαλλικές αρχές.

▼B

(350) Επιπλέον, η Επιτροπή σημειώνει ότι οι δύο επιχειρήσεις ανέπτυξαν συνέργειες στις υπηρεσίες προς την Κορσική οι οποίες υπερβαίνουν τα προβλεπόμενα από τη σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας:

— ένα κοινό ηλεκτρονικό σύστημα κρατήσεων όχι μόνο για την Κορσική, αλλά και για τις γραμμές Μασσαλία-Σαρδηνία,

— ένα κοινό σύστημα ελέγχου των επιβατών στην επιβίβαση,

— συντονισμό των ωραρίων,

— πρόσβαση της CMN στο δίκτυο πρακτορείων της SNCM στην Ευρώπη.

(351) Η Επιτροπή σημειώνει ότι η συνεργασία μεταξύ των δύο επιχειρήσεων είναι παλαιά και χρονολογείται από το 1954. Η Επιτροπή παρατηρεί επίσης ότι ο στόλος της CMN συμπληρώνει σε μεγάλο βαθμό αυτόν της SNCM για την ικανοποίηση των αναγκών της συγκοινωνιακής εξυπηρέτησης της Κορσικής. Η Επιτροπή σημειώνει επιπλέον ότι η συμφωνία μετόχων που δεσμεύει τις δύο επιχειρήσεις προβλέπει συνεργασία μεταξύ των δύο επιχειρήσεων.

(352) Η Επιτροπή συμπεραίνει από τα ανωτέρω ότι οι συμμετοχές της SNCM στη CMN είναι θεμελιώδους σημασίας για τη μακροπρόθεσμη ανάπτυξη της SNCM.

(353) Βάσει των ανωτέρω, η Επιτροπή δεν κρίνει κατάλληλο να απαιτήσει στην παρούσα απόφαση την εκχώρηση των συμμετοχών της SNCM στη CMN.

(354) Το ίδιο ισχύει και για την εταιρεία Cofremar, κοινή θυγατρική της SNCM και της CMN, που παράγει τις στατιστικές μεταφοράς φορτίου προς την Κορσική.

5.5.2.3. Άλλες στρατηγικού χαρακτήρα συμμετοχές

(355) Για τη συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση του Μαγκρέμπ η επιχείρηση Sud-Cargos προσφέρει σημαντικές συνέργειες και πραγματική συμπληρωματικότητα προς την SNCM. Η Sud-Cargos αποτελεί συνεργάτη που δεν νοείται να παρακαμφθεί εάν η SNCM επιθυμεί να αναπτύξει μεταφορές με οχηματαγωγά φορτηγά προς το Μαγκρέμπ. Επιπλέον η Sud-Cargos προσφέρει ακριβή γνώση της αγοράς της συγκοινωνιακής εξυπηρέτησης της βόρειας Αφρικής. Οι δύο επιχειρήσεις μπορούν να αντλήσουν οφέλη από την κοινή χρησιμοποίηση ορισμένων λειτουργιών ξηράς στη Μασσαλία και στο Μαγκρέμπ προκειμένου να πραγματοποιηθούν οικονομίες κλίμακας. Επιπλέον ο εμπορικός μηχανισμός της SNCM προσφέρει στη Sud-Cargos όχι αμελητέο μερίδιο του κύκλου εργασιών της τελευταίας.

(356) Οι υπόλοιπες θυγατρικές επιχειρήσεις της SNCM συμβάλλουν άμεσα στη δραστηριότητα της ναυτιλιακής εταιρείας και δεν μπορεί ούτε αυτές να αποσπασθούν από τον όμιλο SNCM. Η Επιτροπή εκτιμά ότι η μεταβίβασή τους δεν μπορεί να εξεταστεί χωρίς να τεθεί σε κίνδυνο η βραχυπρόθεσμη βιωσιμότητα της εταιρείας, λαμβανόμενων υπόψη των μεγάλης σημασίας λειτουργιών που καλύπτουν εντός του ομίλου.

5.5.2.4. Το αναμενόμενο προϊόν των απαιτούμενων μεταβιβάσεων

(357) Η Επιτροπή επιθυμεί ει δυνατόν να μειώσει το ποσό της ενίσχυσης προκειμένου να ληφθεί υπόψη το προϊόν των μεταβιβάσεων μη στρατηγικού χαρακτήρα συμμετοχών. Δεν διαθέτει όμως στοιχεία που να της επιτρέπουν να καθορίσει το ποσό που θα εισπραχθεί από τις απαιτούμενες μεταβιβάσεις έστω και αν μια πολύ χονδρική εκτίμηση το τοποθετεί σε 10 εκατομμύρια ευρώ περίπου, χωρίς τις μεταβιβάσεις που προβλέφθηκαν ήδη στο πλαίσιο του σχεδίου αναδιάρθρωσης. Για το λόγο αυτό, σε αναμονή της γνωστοποίησης του ακριβούς ποσού, η Επιτροπή θεωρεί απαραίτητο να καθηλωθεί μέρος της ενίσχυσης

▼B

αντίστοιχο των 10 εκατομμυρίων ευρώ και να μην είναι δυνατόν να χορηγηθεί στο άμεσο μέλλον.

(358) Εάν οι μεταβιβάσεις δώσουν στην επιχείρηση τη δυνατότητα να εισπράξει περισσότερα από 10 εκατομμύρια ευρώ, δεν θα είναι δυνατή η χορήγηση στην SNCM της δεύτερης δόσης. Η Επιτροπή απέσυρε τη λύση να μειωθεί ακόμη περισσότερο το ποσό της πρώτης δόσης της ενίσχυσης που εγκρίθηκε προκειμένου να δοθεί στην SNCM κίνητρο να πωλήσει τις εν λόγω συμμετοχές στην καλύτερη τιμή. Εάν, αντίθετα, οι απαιτούμενες μεταβιβάσεις πλην εκείνων που προβλέφθηκαν ήδη στο σχέδιο αναδιάρθρωσης αποδώσουν ποσό χαμηλότερο από 10 εκατομμύρια ευρώ, το υπόλοιπο θα καταβληθεί λαμβανομένου υπόψη του προϊόντος αυτών των μεταβιβάσεων. Η δεύτερη δόση, εάν χρειασθεί, θα είναι δυνατόν να εγκριθεί από την Επιτροπή μόνο εάν, επιπλέον, τηρηθούν όλοι οι όροι της παρούσας απόφασης.

5.5.3. *Αποφυγή συμπεριφοράς*

«πρώτου στις τιμές»

(359) Η Επιτροπή εκτιμά ότι οι πληροφορίες που παρέχονται από τις γαλλικές αρχές της επιτρέπουν να μη λάβει υπόψη τους ισχυρισμούς σύμφωνα με τους οποίους η SNCM είχε μέχρι τώρα υιοθετήσει συμπεριφορά «πρώτου στις τιμές» ([132]) στη συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση της Κορσικής.

(360) Πάντως η Επιτροπή θεωρεί ουσιαστικής σημασίας να επαληθεύεται καθ' όλη τη διάρκεια της περιόδου αναδιάρθρωσης ότι η SNCM δεν θα υιοθετήσει επιθετική πολιτική ναύλων. Για το λόγο αυτό η Επιτροπή αποφασίζει να συνδέσει την ενίσχυση της αναδιάρθρωσης με τη μη εφαρμογή από την SNCM προσφορών χαμηλότερων ναύλων από τους ναύλους των ανταγωνιστών της για τη συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση της Κορσικής.

(361) Προκειμένου να αποφευχθούν καταστάσεις όπου οι ανταγωνιστές θα αύξαναν ανωμάλως την τιμή των διάπλων τους, η Επιτροπή συνδυάζει τον κανόνα αυτό με ρήτρα διασφάλισης για την περίπτωση όπου όλοι οι ανταγωνιστές θα ανακοίνωναν, για ισοδύναμες υπηρεσίες και ίδιες ημερομηνίες, τιμές υψηλότερες από αυτές που η SNCM πρόσφερε σε κάποιο έτος αναφοράς πριν από την άφιξη του ανταγωνισμού στην αγορά αυτή. Όντως, σε περίπτωση καταχρηστικής ανόδου των ναύλων εκ μέρους ανταγωνιστών της SNCM, θα ήταν ενδεδειγμένο να επιτραπεί στην SNCM να ανακοινώσει χαμηλότερες τιμές ώστε να υπάρχει δυνατότητα επιστροφής σε αποδεκτά επίπεδα τιμών. Για το λόγο αυτό η Επιτροπή επιλέγει ως έτος αναφοράς το 1996, λαμβανομένων υπόψη των γεγονότων ότι ακριβώς κατά το εν λόγω έτος η SNCM αντιμετώπισε για πρώτη φορά ανταγωνισμό στις γραμμές της μεταξύ των λιμένων της ηπειρωτικής Γαλλίας και της Κορσικής καθώς και ότι έκτοτε οι τιμές έχουν μειωθεί. Συνεπώς δεν θα ήταν ομαλό να θεωρηθεί ότι οι τιμές της αγοράς μπορούν στο μέλλον να υπερβούν τους ναύλους του 1996. Φυσικά οι τιμές αναφοράς πρέπει να αναθεωρούνται σε συνάρτηση με τον πληθωρισμό που διαπιστώνεται στη Γαλλία.

(362) Ο όρος ο προβλεπόμενος στην αιτιολογική σκέψη 361 θα επαληθεύεται εάν καθημερινά, για προορισμούς και υπηρεσίες ισοδύναμου χαρακτήρα, οι χαμηλότερες τιμές που ανακοινώνει η SNCM είναι υψηλότερες από τις χαμηλότερες τιμές προσφοράς που ανακοινώνει καθένας από τους ανταγωνιστές της. Η Επιτροπή θα εξετάζει οποιαδήποτε παράλειψη διαπιστώνεται όσον αφορά τον όρο αυτό.

([132]) Βλέπε σχετικά τα σημεία 2.3.7. και 4.1.1.

▼B

5.5.4. *Περιορισμός των κυκλικών δρομολογίων για τη συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση της Κορσικής*

(363) Η Επιτροπή θεωρεί σημαντικό ότι οι αντισταθμίσεις που προσφέρονται στους ανταγωνιστές της SNCM είναι δυνατόν να τηρηθούν καθ' όλη τη διάρκεια της περιόδου αναδιάρθρωσης. Για το λόγο αυτό αποφασίζει να συνδέσει την ενίσχυση με αυστηρή τήρηση των δεσμεύσεων των γαλλικών αρχών στο σχέδιο αναδιάρθρωσης όσον αφορά το ετήσιο πλήθος κυκλικών δρομολογίων στις διάφορες θαλάσσιες συνδέσεις με την Κορσική.

(364) Τα ετήσια πλήθη κυκλικών δρομολογίων πλοίων στις διάφορες θαλάσσιες συνδέσεις με την Κορσική θα περιοριστούν έως τις 31 Δεκεμβρίου 2006 στα κατώτατα όρια που προβλέπονται στον πίνακα 3 της παρούσας απόφασης, εκτός αν προκύψουν λόγοι εξαιρετικοί και που δεν είναι δυνατόν να αποδοθούν στην SNCM, οι οποίοι θα την υποχρέωναν να μεταθέσει ορισμένα κυκλικά δρομολόγια σε άλλους λιμένες αν επέλθουν μεταβολές στις υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας που έχει αναλάβει η επιχείρηση.

5.5.5. *Πλήρης εφαρμογή του σχεδίου αναδιάρθρωσης και τήρηση των επιβαλλόμενων όρων*

(365) Η SNCM πρέπει να εφαρμόσει στο ακέραιο το σχέδιο αναδιάρθρωσης που έγινε αποδεκτό από την Επιτροπή και πρέπει να εκτελέσει όλες τις υποχρεώσεις που προβλέπονται στην παρούσα απόφαση. Η Επιτροπή θεωρεί την αθέτηση του σχεδίου ή του συνόλου ή μέρους των υποχρεώσεων που προβλέπονται με την παρούσα απόφαση ως κατάχρηση της ενίσχυση που θα οδηγήσει αυτόματα σε κίνηση της επίσημης διαδικασίας έρευνας και τελικά στον κίνδυνο να ζητήσει η Επιτροπή στην τελική της απόφαση την επιστροφή της ενίσχυσης.

5.5.6. *Έλεγχος και ετήσια έκθεση*

(366) Η Επιτροπή πρέπει να είναι σε θέση να διασφαλίζει την καλή εκτέλεση του σχεδίου αναδιάρθρωσης μέσω κατά τακτικών και λεπτομερών εκθέσεων οι οποίες θα της υποβάλλονται από τη Γαλλία.

(367) Όσον αφορά τις ενισχύσεις υπέρ μεγάλων επιχειρήσεων, οι κατευθυντήριες γραμμές ορίζουν ([133]) ότι «κανονικά η πρώτη από τις εκθέσεις αυτές πρέπει να υποβάλλεται στην Επιτροπή το αργότερο έξι μήνες μετά την ημερομηνία έγκρισης της ενίσχυσης. Στη συνέχεια οι εκθέσεις πρέπει να διαβιβάζονται στην Επιτροπή τουλάχιστον σε ετήσια βάση, σε τακτή ημερομηνία, εφόσον οι στόχοι του σχεδίου αναδιάρθρωσης δεν θεωρηθούν ως επιτευχθέντες. Οι εκθέσεις θα περιέχουν όλες τις πληροφορίες που είναι απαραίτητες ώστε η Επιτροπή να έχει τη δυνατότητα να ελέγχει την εφαρμογή του προγράμματος αναδιάρθρωσης, το χρονοδιάγραμμα πληρωμών στην επιχείρηση και την οικονομική κατάστασή της καθώς και την τήρηση των όρων και των υποχρεώσεων που καθορίζονται στην εγκριτική απόφαση.».

6. **ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ**

(368) Τελικά η Επιτροπή θεωρεί ότι η ενίσχυση στην αναδιάρθρωση υπό τη μορφή ανακεφαλαιοποίησης είναι συμβατή με την κοινή αγορά, υπό την επιφύλαξη ότι θα τηρηθούν οι όροι της παρούσας απόφασης.

(369) Η Επιτροπή ζητεί από τη Γαλλία:

— να εξειδικεύσει στην Επιτροπή, το συντομότερο δυνατόν και το αργότερο εντός 15 εργάσιμων ημερών από την ημερομηνία παραλαβής της παρούσας απόφασης, τα στοιχεία

([133]) Βλέπε σημείο 46 των κατευθυντήριων γραμμών.

▼B

που θεωρεί ότι πρέπει να καλύπτονται από την υποχρέωση τήρησης του επαγγελματικού απόρρητου κατά τις διατάξεις του άρθρου 25 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 659/1999,

— να ενημερώσει το δικαιούχο της ενίσχυσης που αφορά η παρούσα απόφαση το συντομότερο δυνατόν, αποκρύπτοντας εάν είναι απαραίτητο ορισμένα στοιχεία που η ίδια θεωρεί ότι εμπίπτουν στο επαγγελματικό απόρρητο και των οποίων η γνωστοποίηση στο δικαιούχο της ενίσχυσης θα μπορούσε να αποβεί σε βάρος κάποιων από τα ενδιαφερόμενα μέρη και να του υποδείξει στο κείμενο που θα του αποσταλεί, εάν είναι απαραίτητο, τα υπόλοιπα στοιχεία που θεώρησε ως εμπίπτοντα στο επαγγελματικό απόρρητο και τα οποία δεν απέκρυψε.

(370) Η Επιτροπή υπενθυμίζει στη Γαλλία τα ακόλουθα στοιχεία:

— για την SNCM η περίοδος αναδιάρθρωσης ολοκληρώνεται στις 31 Δεκεμβρίου 2006,

— βάσει των κατευθυντήριων γραμμών ([134]), οποιαδήποτε μεμονωμένη ενίσχυση προς υποστήριξη των υλικών επενδύσεων η οποία προγραμματίζεται, κατά την περίοδο της αναδιάρθρωσης, υπέρ της SNCM ή κάποιας από τις θυγατρικές επιχειρήσεις της στο πλαίσιο καθεστώτος ενισχύσεων εγκεκριμένου από την Επιτροπή πρέπει να γνωστοποιείται για κάθε περίπτωση χωριστά στην Επιτροπή,

— βάσει των κατευθυντήριων γραμμών, δεύτερη ενίσχυση στην αναδιάρθρωση κανονικά δεν είναι δυνατή επί δέκα έτη μετά το τέλος της περιόδου αναδιάρθρωσης, δηλαδή εν προκειμένω μετά τις 31 Δεκεμβρίου 2006, εκτός αν πρόκειται για εξαιρετικές περιστάσεις, απρόβλεπτες και για τις οποίες δεν είναι υπαίτια η επιχείρηση,

— κάθε νέο πρόγραμμα ανακεφαλαιοποίησης της SNCM πρέπει να γνωστοποιείται στην Επιτροπή πριν από το τέλος της περιόδου αναδιάρθρωσης, ακόμη και αν οι γαλλικές αρχές εκτιμούν ότι αυτό το νέο πρόγραμμα ακολουθεί με την αρχή του ιδιώτη επενδυτή σε οικονομία αγοράς,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

Η αναδιαρθρωτική ενίσχυση στην οποία η Γαλλία σκοπεύει να προβεί υπέρ της Société Nationale Maritime Corse-Méditerranée (SNCM) είναι συμβατή προς την κοινή αγορά, υπό τους όρους που προβλέπονται στα άρθρα 2 έως 5.

Άρθρο 2

Αμέσως μετά την κοινοποίηση της παρούσας απόφασης και έως τις 31 Δεκεμβρίου 2006 η SNCM δεν προβαίνει σε απόκτηση νέων πλοίων και σε υπογραφή συμβάσεων ναυπήγησης, παραγγελιών ή ναύλωσης πλοίων νεότευκτων ή ανακαινισμένων.

Αμέσως μετά την κοινοποίηση της παρούσας απόφασης και έως τις 31 Δεκεμβρίου 2006 η SNCM επιτρέπεται να λειτουργεί μόνο τα έντεκα πλοία που η επιχείρηση SNCM ήδη κατέχει, δηλαδή τα: Napoléon Bonaparte, Danielle Casanova, Île de Beauté, Corse, Liamone, ►**M1** Asco ◄, Méditerranée, Pascal Paoli, Paglia Orba, Monte Cinto και Monte d'Oro.

Σε περίπτωση που, λόγω γεγονότων ανεξάρτητων της θέλησής της, καταστεί αναγκαίο η SNCM να αντικαταστήσει κάποιο από τα πλοία της πριν από τις 31 Δεκεμβρίου 2006, η Επιτροπή μπορεί να εγκρίνει την αντικατάσταση βασιζόμενη σε δεόντως αιτιολογημένη ανακοίνωση της Γαλλίας.

([134]) Βλέπε σημεία 88 και 89 των κατευθυντήριων γραμμών.

▼B

Άρθρο 3

Ο όμιλος SNCM παραχωρεί το σύνολο των άμεσων και έμμεσων συμμετοχών του στις ακόλουθες εταιρείες:

— Amadeus France,

— Compagnie Corse Méditerranée,

— αστική κτηματική εταιρεία Schuman,

— Société Méditerranéenne d'Investissements et de Participations,

— Someca.

Αντί να εκχωρήσει τις συμμετοχές της στη Société Méditerranéenne d'Investissements et de Participations, η SNCM μπορεί να πωλήσει το μόνο στοιχείο ενεργητικού της εταιρείας αυτής, το Southern Trader, και να κλείσει την εν λόγω θυγατρική.

Οι εκχωρήσεις μπορεί να γίνουν, κατ' επιλογή των γαλλικών αρχών, είτε με δημόσια προσφορά προς πώληση είτε με πρόσκληση εκδήλωσης ενδιαφέροντος ύστερα από προηγούμενη δημοσίευση που θα παρέχει χρονικό διάστημα τουλάχιστον δύο μηνών στους ενδιαφερομένους να συμμετάσχουν.

Η Γαλλία κοινοποιεί στην Επιτροπή αποδεικτικά στοιχεία για το σύνολο των μεταβιβάσεων. Η SNCM δεν επιτρέπεται να επικαλεστεί ανεπάρκεια προσφορών που θα της κατατεθούν ώστε να μην πραγματοποιήσει τις εκχωρήσεις. Σε περίπτωση απουσίας προσφορών και εάν η Γαλλία είναι σε θέση να αποδείξει ότι λήφθηκαν όλα τα απαραίτητα μέτρα δημοσίευσης, ο όρος του πρώτου εδαφίου θεωρείται ότι έχει πληρωθεί.

Άρθρο 4

Αμέσως μετά την κοινοποίηση της παρούσας απόφασης και έως τις 31 Δεκεμβρίου 2006, για όλες τις γραμμές με προορισμό την Κορσική η SNCM απέχει από την άσκηση οποιασδήποτε πολιτικής ναύλων όσον αφορά τους δημοσιευμένους ναύλους στοχεύοντας σε προσφορά τιμών χαμηλότερων από των ανταγωνιστών της για προορισμούς και υπηρεσίες ισοδύναμου χαρακτήρα και για τις ίδιες ημερομηνίες.

Η Επιτροπή διατηρεί το δικαίωμα να κινήσει τη διαδικασία έρευνας για οποιαδήποτε παράλειψη διαπιστωθεί όσον αφορά τους όρους της παρούσας απόφασης, και ειδικότερα τον όρο του πρώτου εδαφίου.

Ο όρος του πρώτου εδαφίου ικανοποιείται, εάν κάθε ημέρα οι χαμηλότερες τιμές που ανακοινώνει η SNCM είναι υψηλότερες από τις χαμηλότερες τιμές προσφοράς που ανακοινώνει καθένας από τους ανταγωνιστές της, για προορισμούς και υπηρεσίες ισοδύναμου χαρακτήρα.

Ο όρος του πρώτου εδαφίου δεν εφαρμόζεται πλέον αφότου οι τιμές των εν λόγω ανταγωνιστών υπερβούν τους ναύλους της SNCM σε ισχύ κατά τη διάρκεια του έτους αναφοράς 1996, με διόρθωση ώστε να ληφθεί υπόψη ο πληθωρισμός.

Κάθε έτος πριν από τις 30 Ιουνίου η Γαλλία κοινοποιεί στην Επιτροπή όλα τα στοιχεία που απαιτούνται για να αποδειχθεί ο όρος αυτός όντως τηρήθηκε κατά το προηγούμενο ημερολογιακό έτος, για το σύνολο των διάπλων με προορισμό ή αναχώρηση την Κορσική.

Άρθρο 5

Σύμφωνα με τις δεσμεύσεις που αναλαμβάνουν οι γαλλικές αρχές στο σχέδιο αναδιάρθρωσης, τα πλήθη ετησίως των κυκλικών δρομολογίων πλοίων στις διάφορες θαλάσσιες συνδέσεις με την Κορσική περιορίζονται έως τις 31 Δεκεμβρίου 2006 στα κατώτατα όρια που προβλέπονται στον πίνακα 3 της παρούσας απόφασης, εκτός αν ανακύψουν λόγοι εξαιρετικοί που δεν μπορεί να αποδοθούν στην SNCM και οι οποίοι θα την υποχρέωναν να μεταθέσει ορισμένα κυκλικά δρομολόγια σε άλλους λιμένες και αν επέλθουν μεταβολές στις υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας που έχει αναλάβει η επιχείρηση.

▼B

Άρθρο 6

Αμέσως μετά την κοινοποίηση της παρούσας απόφασης επιτρέπεται στη Γαλλία να ανακεφαλαιοποιήσει την SNCM με μια αρχική πληρωμή ποσού 66 εκατομμυρίων ευρώ.

Έως το τέλος της περιόδου αναδιάρθρωσης, δηλαδή έως τις 31 Δεκεμβρίου 2006, η Επιτροπή μπορεί, κατόπιν αιτήσεως των γαλλικών αρχών, να αποφασίσει την έγκριση δεύτερης πληρωμής στην SNCM που θα αντιστοιχεί στη διαφορά μεταξύ των υπολοίπων 10 εκατομμυρίων ευρώ και του προϊόντος των μεταβιβάσεων που απαιτούνται στο άρθρο 3, σύμφωνα με τις λεπτομέρειες εφαρμογής που προβλέπονται στο εν λόγω άρθρο.

Σχετική απόφαση θα μπορούσε να ληφθεί μόνον εφόσον εκτελεστούν οι ενέργειες οι απαιτούμενες στο άρθρο 3, το προϊόν των μεταβιβάσεων δεν υπερβαίνει τα 10 εκατομμύρια ευρώ και εφόσον έχουν τηρηθεί οι όροι των άρθρων 2, 4 και 5, με την επιφύλαξη της δυνατότητας της Επιτροπής να κινήσει, ανάλογα με την περίπτωση, την επίσημη διαδικασία έρευνας εάν αθετηθεί κάποιος από αυτούς. Άλλως η δεύτερη δόση της ενίσχυσης δεν θα καταβληθεί.

Άρθρο 7

Εντός έξι μηνών από την κοινοποίηση της παρούσας απόφασης η Γαλλία ενημερώνει την Επιτροπή σχετικά με τα μέτρα που έχουν ληφθεί για τη συμμόρφωση προς την παρούσα απόφαση.

Άρθρο 8

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στη Γαλλική Δημοκρατία.