BESCHLÜSSE

BESCHLUSS DER KOMMISSION

vom 2. Mai 2013

über die staatliche Beihilfe SA.22843 (2012/C) (ex 2012/NN) Frankreichs zugunsten der Société Nationale Corse Méditerranée und der Compagnie Méridionale de Navigation

(Bekanntgegeben unter Aktenzeichen C(2013) 1926)

(Nur der französische Text ist verbindlich)

(Text von Bedeutung für den EWR)

(2013/435/EU)

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 108 Absatz 2 Unterabsatz 1,

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

gestützt auf die Verordnung (EWG) Nr. 3577/92 des Rates vom 7. Dezember 1992 zur Anwendung des Grundsatzes des freien Dienstleistungsverkehrs auf den Seeverkehr in den Mitgliedstaaten (Seekabotage) ([2]),

nach Aufforderung der Beteiligten zur Stellungnahme gemäß den genannten Artikeln ([3]) und unter Berücksichtigung dieser Stellungnahmen,

in Erwägung nachstehender Gründe:

1. VERFAHREN

(1) Mit Schreiben vom 27. September, 30. November und 20. Dezember 2007 wandte sich die Reederei Corsica Ferries mit einer Beschwerde an die Kommission. Diese Beschwerde betraf rechtswidrige und mit dem Vertrag unvereinbare staatliche Beihilfen, die die Société Nationale Corse-Méditerranée (im Folgenden als „SNCM" bezeichnet) und die Compagnie Maritime de Navigation (im Folgenden als „CMN" bezeichnet) aufgrund eines Vertrags über die Auferlegung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen (im Folgenden als „Vertrag" bezeichnet) zwischen der Gebietskörperschaft Korsika und dem korsischen Verkehrsamt einerseits und der SNCM und der CMN andererseits erhalten haben sollen. Gegenstand des Vertrags sind die Fährverbindungen zwischen Korsika und Marseille im Zeitraum 2007-2013. Mit Schreiben vom 20. Mai 2010, 16. Juli 2010, 22. März 2011, 22. Juni 2011, 15. Dezember 2011 und 10. Januar 2012 übermittelte der Beschwerdeführer zusätzliche Informationen, um seine Beschwerde zu stützen.

(2) Mit Schreiben vom 17. März 2008, 12. November 2008, 13. Oktober 2011 und 14. Dezember 2011 ersuchte die Kommission Frankreich um weitere Auskünfte. Frankreich übermittelte seine Antworten und Kommentare mit Schreiben vom 3. Juni 2008, 14. Januar 2009, 7. Dezember 2011 und 20. Januar 2012.

(3) Mit Schreiben vom 27. Juni 2012 setzte die Kommission Frankreich von ihrem Beschluss in Kenntnis, wegen der gemäß dem Vertrag mutmaßlich gewährten Beihilfen zugunsten der SNCM und der CMN das Verfahren nach Artikel 108 Absatz 2 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) einzuleiten. Der Beschluss der Kommission (im Folgenden als „Einleitungsbeschluss" bezeichnet) wurde am 5. Oktober 2012 im *Amtsblatt der Europäischen Union* ([4]) veröffentlicht.

(4) Frankreich übermittelte seine Kommentare und Antworten auf die im Einleitungsbeschluss enthaltenen Fragen mit Schreiben vom 13. Juli 2012, 7. September 2012, 14. November 2012 und 16. Januar 2013.

(5) Die Gesellschaften Corsica Ferries, SNCM und CMN legten ihre Stellungnahmen innerhalb der im Einleitungsbeschluss hierfür vorgesehenen Frist vor. Mit Schreiben vom 22. Oktober 2012 und 21. Dezember 2012 übermittelte die Kommission den französischen Behörden diese Stellungnahmen. Frankreich übermittelte seine Bemerkungen zu den Stellungnahmen Dritter mit Schreiben vom 3. Januar 2013 und 12. Februar 2013.

2. SACHVERHALT

2.1. *DIE VERBINDUNG ZWISCHEN KORSIKA UND DEM FESTLAND*

(6) Wie im Einleitungsbeschluss aufgezeigt, wurde die räumliche Kontinuität zwischen Korsika und dem Festland durch einen ersten Konzessionsvertrag mit 25-jähriger Laufzeit sichergestellt, der im Jahr 1976 zwischen SNCM und CMN einerseits und dem Staat andererseits unterzeichnet wurde. Seit dem 1. Januar 2002 wurden im Rahmen eines mit der Gebietskörperschaft und dem korsischen Verkehrsamt abgeschlossenen Vertrags über die Auferlegung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen mit einer Laufzeit von fünf Jahren von der SNCM und der CMN nur die Verbindungen ab Marseille bedient.

([1]) ABl. L 1 vom 3.1.1994, S. 3.
([2]) ABl. L 364 vom 12.12.1992, S. 7.
([3]) ABl. C 301 vom 5.10.2012, S. 1.
([4]) ABl. C 301, S. 1.

(7) Für die anderen Verbindungen wurde parallel eine Beihilferegelung nach Sozialkriterien ([5]) eingeführt. Diese Regelung und deren Verlängerung für den Zeitraum 2007-2013 sind von der Kommission genehmigt worden ([6]).

(8) Seit dem 1. Juli 2007 betreiben SNCM und CMN die Fährverbindung zwischen Marseille und Korsika im Rahmen des am 7. Juni 2007 geschlossenen Vertrags (siehe Abschnitt 2.5). Dieser Vertrag läuft am 31. Dezember 2013 aus.

(9) Die größten Anbieter für Fährverbindungen zwischen dem französischen Festland und Korsika sind die SNCM, die CMN (siehe Abschnitte 2.2 und 2.3) und die Reederei Corsica Ferries, die Linien ab Toulon und Nizza bedient.

(10) Die Verbindung nach Korsika ist seit vielen Jahren von einer großen Saisonabhängigkeit geprägt, d. h. der Personenverkehr konzentriert sich auf die Sommermonate. Nach der Jahrtausendwende war auf dem Markt für Fährverbindungen zwischen Korsika und dem französischen Festland vor allem der Ausbau des Angebots für die Beförderung ab Toulon zu verzeichnen, der zum wichtigsten Hafen für die Verkehrsanbindung Korsikas geworden war. Festzustellen ist in diesem Zusammenhang, dass der tendenzielle Anstieg des Verkehrs ab Toulon bereits vor der Einführung der Beihilferegelung nach Sozialkriterien im Jahr 2002 einsetzte und seitdem anhält ([7]). Diese Entwicklung geht einher mit dem Anstieg des Marktanteils der Reederei Corsica Ferries.

2.2. *DIE SNCM*

(11) Die SNCM ist ein Schifffahrtsunternehmen mit Sitz in Marseille und wurde 1976 von der französischen Regierung mit der Gewährleistung der räumlichen Kontinuität mit Korsika betraut. Sie stellt die vollständige Anbindung Korsikas ab Marseille und Nizza sicher, indem sie von diesen Häfen aus die Häfen in Ajaccio, Bastia, Calvi, Ile Rousse, Porto-Vecchio und Propriano bedient.

(12) Die SNCM sorgt auch für die Verbindung nach Sardinien (Porto Torres), wobei die Schiffe sowohl in Marseille als auch auf Korsika (Ajaccio und Propriano) ablegen. Schließlich bedient sie von Sète, Marseille und Toulon aus auch Linien nach Algerien (Algier, Skikda, Bejaia, Oran) und Tunesien.

(13) Bis Mai 2006 befand sich die SNCM zu 80 % im Eigentum der Compagnie générale maritime et financière (CGMF) ([8]) und zu 20 % im Eigentum der Société nationale des chemins de fer (SNCF). Am 26. Januar 2005 hatte die französische Regierung die Privatisierung der SNCM eingeleitet, an der sich das Investmentunternehmen Butler Capital Partners (38 % der Anteile), das mit der Connex-Gruppe, einer Tochtergesellschaft von Veolia (28 % der Anteile) verbunden ist, beteiligte. Der Belegschaft wurden 9 % der Anteile übertragen, während sich die über die CGMF realisierte Beteiligung des Staates auf die verbleibenden 25 % belief.

(14) Die Privatisierung sah eine Auflösungsklausel zugunsten von Butler Capital Partners und Veolia vor, die von den Übernehmern insbesondere in den folgenden Fällen geltend gemacht werden konnte:

— im Falle des Beschlusses der Gebietskörperschaft Korsika zur Einleitung einer Anhörung zur Vergabe eines Vertrags über die Auferlegung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen mit Wirkung zum 1. Januar 2007, der von den vom korsischen Regionalparlament (Assemblée territoriale de Corse) festgelegten Leitlinien für den Betrieb der Fährverbindungen zwischen Marseille und Korsika ab dem 1. Januar 2007 ([9]) erheblich abweicht;

— im Falle der Beauftragung eines Dritten oder der SNCM zu wirtschaftlich deutlich schlechteren Bedingungen.

(15) Die Privatisierung ging mit Umstrukturierungsmaßnahmen einher, die Gegenstand eines getrennten Verfahrens bezüglich staatlicher Beihilfen sind ([10]).

(16) Am 10. November 2008 veräußerte Butler Capital Partners seine Anteile an Veolia Transport. Diese schloss sich

([5]) Diese als „Einzelbeihilfen nach Sozialkriterien aufgrund von Artikel 87 Absatz 2 des Vertrags“ bezeichnete Regelung wurde speziell für die Bewohner der Insel, aber auch für bestimmte soziale Gruppen geschaffen und gilt für die Verbindungen zwischen Korsika und den Häfen von Toulon und Nizza. Für jeden Fahrgast mit Anspruch auf einen Vorzugstarif wird von den Verkehrsunternehmen ein Tarifabschlag vorfinanziert. Für diese einheitliche Maßnahme erhalten sie später eine Erstattung.

([6]) Entscheidung vom 2. Juli 2002 in der Sache N 781/2001 – Staatliche Beihilfen – Frankreich – System von Einzelbeihilfen nach Sozialkriterien für die Seeverbindung nach Korsika und Entscheidung vom 23. April 2007 in der Sache N 13/2007 – Staatliche Beihilfen – Frankreich – Verlängerung des Systems von Einzelbeihilfen nach Sozialkriterien für die Seeverbindung nach Korsika N 781/2001.

([7]) Siehe z. B. Wettbewerbsbehörde, Stellungnahme Nr. 12-A-05 vom 17. Februar 2012 zum Seeverkehr zwischen Korsika und dem Festland, Randnr. 125.

([8]) Die sich zu 100 % im Eigentum des französischen Staates befindet.

([9]) Diese Leitlinien waren am 24. März 2006 angenommen worden, siehe Abschnitt 2.4.1.

([10]) C 58/2002 (ex N 118/02) – Frankreich – über die Maßnahmen Frankreichs zugunsten der Société Nationale Maritime Corse-Méditerranée, angenommen am 25. Februar 2003, ABl. L 61 vom 27.2.2004, S. 13. Am 15. Juni 2005 erklärte das Gericht die Entscheidung von 2003 in der Rechtssache T-349/03 wegen einer fehlerhaften Beurteilung des Minimalcharakters der Beihilfe für nichtig. Im Anschluss an weitere Umstrukturierungsmaßnahmen erweiterte die Kommission das Verfahren C 58/2002 mit einer Entscheidung vom 13. September 2006. Am 8. Juli 2008 nahm die Kommission eine neue Entscheidung an, ABl. L 225 vom 27.8.2009, S. 180. Diese Entscheidung wurde in Teilen vom Gericht für nichtig erklärt (Rechtssache T-565/08), nachdem die Reederei Corsica Ferries France Beschwerde eingelegt hatte. Die SNCM und Frankreich legten gegen dieses Urteil vor dem Gerichtshof Rechtsmittel ein (Rechtssachen C-533/12 P und C-536/12 P).

2011 mit Transdev zu Veolia Transdev ([11]) zusammen, deren Kapitalbeteiligung nun 66 % betrug. Am 30. März 2012 schloss Veolia Environnement eine Vereinbarung mit der Caisse des Dépôts et Consignations (CDC), der zufolge sie 66 % des bis dahin von dem gemeinsamen Unternehmen gehaltenen Kapitals der SNCM zum Übertragungspreis von 1 Euro übernahm.

(17) Die SNCM betreibt gegenwärtig eine Flotte von zehn Schiffen, davon sechs Fähren ([12]) und vier kombinierte Fracht-/Fahrgastschiffe, die „Jean Nicoli" ([13]), die „Pascal Paoli", die „Paglia Orba" und die „Monte d'Oro".

2.3. *DIE CMN*

(18) Die CMN ist eine 1931 gegründete private Reederei mit Sitz in Marseille, deren Hauptgeschäftstätigkeit im Seetransport (Fracht und Personen) nach Korsika sowie nach Sardinien besteht.

(19) Bis zum 2. Oktober 2009 befand sich die CMN zu 53,1 % im Eigentum der Compagnie Méridionale de Participations (CMP), zu 45 % im Eigentum der SNCM und zu 1,9 % im Eigentum der Belegschaft. Die Beteiligungsverhältnisse der CMP selbst teilten sich wie folgt auf: 55 % bei der Société de travaux industriels et maritimes d'Orbigny (STIM d'Orbigny), einer Tochtergesellschaft von STEF-TFE, und 45 % bei der Compagnie Générale de Tourisme et d'Hôtellerie (CGTH), einer 100 %igen Tochtergesellschaft der SNCM. Am o.g. Tag wurde die direkte und indirekte Beteiligung der SNCM an der CMN von der STEF-Gruppe zurückgekauft, die seitdem neben den Angestellten, die 2,1 % der Anteile innehaben, 97,9 % des Kapitals der CMN hält.

(20) Die CMN bedient einen Teil der drei Fährverbindungen zwischen Korsika und Marseille (Marseille-Ajaccio, Marseille-Bastia und Marseille-Propriano) im Rahmen des Vertrags (siehe Abschnitt 2.5). Das Unternehmen bedient gleichzeitig – ohne dafür gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen übertragen bekommen zu haben – eine Fährverbindung nach Sardinien (Porto Torres). Zur Realisierung ihres Geschäftsplans im Rahmen der auferlegten gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen verfügt die CMN über drei kombinierte Fracht-/Fahrgastschiffe – die „Girolata", die „Piana" (als Ersatz für die „Scandola") und die „Kalliste".

2.4. *DER VERTRAG ÜBER DIE AUFERLEGUNG GEMEINWIRTSCHAFTLICHER VERPFLICHTUNGEN IM ZEITRAUM 2007-2013*

2.4.1. VERFAHREN ZUR VERGABE DES VERTRAGS

(21) Die Kommission gibt hier nur einen kurzen Überblick über das Verfahren zur Vergabe des Vertrags, auf das ausführlich im Einleitungsbeschluss eingegangen wird.

(22) Am 24. März 2006 billigte das korsische Regionalparlament mit dem Beschluss Nr.°06/22 grundsätzlich die Verlängerung der Auferlegung einer gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung ab dem 1. Januar 2007 für die Fährverbindungen zu den Häfen von Bastia, Ajaccio, Balagne (Ile-Rousse und Calvi), Porto-Vecchio und Propriano ab dem Hafen von Marseille.

(23) Eine Ausschreibung wurde am 27. Mai 2006 im *Amtsblatt der Europäischen Union* (ABl.) und am 9. Juni 2006 in der Zeitung „Les Echos" veröffentlicht. Vier Angebote gingen ein ([14]). Infolge des Beschlusses der französischen Wettbewerbsbehörde (Conseil de la concurrence) vom 11. Dezember 2006 ([15]) und des Urteils des obersten Verwaltungsgerichts Frankreichs (Conseil d'Etat) vom 15. Dezember 2006 ([16]) wurde das Verfahren zur Auferlegung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen in vollem Umfang für nichtig erklärt, um die Einhaltung der Ausschreibungsvorschriften sicherzustellen.

(24) Mit dem Beschluss Nr. 06/263 AC vom 22. Dezember 2006 beschloss das korsische Regionalparlament, erneut das Verfahren zur Auferlegung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen anzuwenden und die bestehende Beauftragung bis zum 30. April 2007 zu verlängern.

(25) Eine neue Ausschreibung wurde daraufhin am 30. Dezember 2006 im *Amtsblatt der Europäischen Union*, am 4. Januar 2007 in der Zeitung „Les Échos" und am 5. Januar 2007 im „Journal de la Marine Marchande" veröffentlicht. Von zwei Bewerbern gingen Angebote ein, und zwar von dem Konsortium aus SNCM und CMN ([17]) sowie von der Reederei Corsica Ferries ([18]).

(26) Die wirtschaftlichen Parameter des umfassenden Angebots des Konsortiums aus SNCM und CMN wurden im Einleitungsbeschluss dargelegt ([19]). Am 28. März 2007 übermittelte das Konsortium aus SNCM und CMN dem korsischen Verkehrsamt eine geänderte Fassung ihres Angebots, in dem insbesondere für das umfassende Angebot ein deutlich niedrigerer Zuschuss beantragt wurde. Die Änderungen betrafen auch das voraussichtliche Verkehrsaufkommen, den Marktwert einiger Schiffe des Konsortiums, den Zeitpunkt des Charterns neuer Schiffe sowie die Höhe der Kosteneinsparungen zwischen dem umfassenden Angebot und dem Angebot für die Einzellinien.

([11]) Veolia Transdev befand sich 2011 zu gleichen Teilen im Eigentum von Veolia Environnement und der Caisse des Dépôts et Consignations (CDC).

([12]) Davon wurden ab 2007 lediglich die „Napoléon Bonaparte" und die „Danielle Casanova" regelmäßig für die Erbringung der Vertragsleistungen eingesetzt. Die vier übrigen von der SNCM im Jahr 2013 betriebenen Fähren sind die „Méditerranée", die „Corse", die „Ile de Beauté" und die „Excelsior".

([13]) Für die Erbringung der Vertragsleistungen wurde im Jahr 2009 anstelle der „Monte Cinto" die „Jean Nicoli" eingesetzt.

([14]) Ein umfassendes und unteilbares Angebot der SNCM für sämtliche Linien; ein Angebot der Reederei Corsica Ferries mit verschiedenen Optionen; ein Angebot der CMN mit sechs verschiedenen Einzelvorschlägen; ein Angebot eines vorübergehenden Zusammenschlusses der Reederei Corsica Ferries und der CMN mit zwei Optionen.

([15]) Vgl. Erwägungsgrund 24 des Einleitungsbeschlusses.

([16]) Vgl. Erwägungsgrund 25 des Einleitungsbeschlusses.

([17]) Ein Angebot betraf jede der mit gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen belegten fünf Fährverbindungen und bei dem anderen handelte es sich um ein umfassendes und unteilbares Angebot für die Gesamtheit der fünf Fährverbindungen.

([18]) Die Reederei Corsica Ferries unterbreitete Angebote für die Verbindungen Marseille - Ajaccio, Marseille - Porto-Vecchio und Marseille - Propriano sowie ein Gesamtangebot für diese drei Verbindungen.

([19]) Siehe Erwägungsgrund 30 des Einleitungsbeschlusses.

(27) Nachdem das korsische Regionalparlament den Termin für das Inkrafttreten der neuen Übertragung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen auf den 1. Juli 2007 verschoben hatte sowie nach einem weiteren Verhandlungsverfahren schlug das korsische Verkehrsamt vor, das Angebot von Corsica Ferries abzulehnen ([20]).

(28) Mit dem Beschluss Nr. 07/108 vom 7. Juni 2007 übertrug das korsische Regionalparlament dem Konsortium aus SNCM und CMN die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen für die Fährverbindung zwischen dem Hafen von Marseille und den korsischen Häfen und mit einem Beschluss vom selben Tag wurde der Präsident des Exekutivrats der Gebietskörperschaft Korsika zur Unterzeichnung des Vertrags (im Folgenden als „die beiden Beschlüsse vom 7. Juni 2007" bezeichnet) ermächtigt.

2.4.2. ANFECHTUNG DER RECHTMÄSSIGKEIT DER BEIDEN BESCHLÜSSE VOM 7. JUNI 2007

(29) Das Verwaltungsgericht von Bastia wies am 24. Januar 2008 den Antrag von Corsica Ferries auf Nichtigerklärung der beiden Beschlüsse vom 7. Juni 2007 ab. Das Berufungsgericht von Marseille (Cour administrative d'appel de Marseille) erklärte daraufhin am 7. November 2011 das Urteil des Verwaltungsgerichts von Bastia vom 24. Januar 2008 sowie die beiden Beschlüsse vom 7. Juni 2007 für nichtig.

(30) In seinem Urteil stellte das Berufungsgericht einen Verstoß gegen die Verordnung (EWG) Nr. 3577/92 über die Seekabotage ([21]) (im Folgenden als „Kabotage-Verordnung" bezeichnet) sowie das Vorliegen einer rechtswidrigen staatlichen Beihilfe in Form des Vertrags fest. In dem Urteil heißt es dazu, dass aufgrund der Bestimmungen des Artikels 7 Absatz 1 des Vertrags dieser nicht mit dem dritten Kriterium des Urteils in der Rechtssache Altmark ([22]) vereinbar sei. Daher trug der Gerichtshof der Gebietskörperschaft Korsika auf, den Vertrag vor dem 1. September 2012 einvernehmlich aufzulösen ([23]).

(31) Aufgrund eines von der SNCM und der CMN eingelegten Rechtsmittels erklärte der Conseil d'Etat das vom Berufungsgericht erlassene Urteil vom 7. November 2011 ([24]) am 13. Juli 2012 für nichtig und verwies die Rechtssache zurück an das Berufungsgericht von Marseille.

2.5. *ÜBERBLICK ÜBER DIE WESENTLICHEN BESTIMMUNGEN DES VERTRAGS*

(32) Der Vertrag wurde für den Zeitraum vom 1. Juli 2007 bis zum 31. Dezember 2013 geschlossen. Laut Artikel 1 ist Vertragsgegenstand die Erbringung von Leistungen im Linienschiffsverkehr auf sämtlichen Strecken, für die zwischen dem Hafen von Marseille und den Häfen Bastia, Ajaccio, Porto-Vecchio, Propriano und Balagne die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen auferlegt wurden.

(33) Im Lastenheft in Anhang 1 des Vertrags ist die Art dieser Leistungen festgelegt. Insbesondere wird dort unterschieden zwischen

(i) der ständigen „Fracht- und Personenbeförderung" ([25]), die das Konsortium aus SNCM und CMN das gesamte Jahr über anbieten muss (im Folgenden als „Basisdienst" bezeichnet) und

([20]) Das korsische Verkehrsamt vertrat die Auffassung, dass die Reederei Corsica Ferries keinen festen und verbindlichen Termin benennen könne, ab dem sie die Verpflichtungen wahrnehmen könne und dass sie im Übrigen nicht die in den Ausschreibungsunterlagen festgelegte Bedingung in Bezug auf das Höchstalter der Schiffe erfülle.

([21]) Verordnung (EWG) Nr. 3577/92 des Rates vom 7. Dezember 1992 zur Anwendung des Grundsatzes des freien Dienstleistungsverkehrs auf den Seeverkehr in den Mitgliedstaaten (Seekabotage); ABl. L 364 vom 12.12.1992, S. 7.

([22]) Urteil des Gerichtshofs vom 24. Juli 2003, Trans GmbH und Regierungspräsidium Magdeburg/Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH, C-280/00, Slg. 2003, I-7747.

([23]) Berufungsgericht von Marseille, 7. November 2011, Reederei Corsica Ferries/Gebietskörperschaft Korsika, Nr.°08MA01604. Vgl. Erwägungsgrund 40 des Einleitungsbeschlusses.

([24]) Der Conseil d'Etat vertrat zum einen die Auffassung, dass die Verordnung (EWG) Nr. 3577/92 des Rates vom 7. Dezember 1992 zur Anwendung des Grundsatzes des freien Dienstleistungsverkehrs auf den Seeverkehr in den Mitgliedstaaten *„dem nicht entgegensteht, dass der wirkliche Bedarf an gemeinwirtschaftlichen Dienstleistungen insgesamt für jede Linie oder Strecke für den gesamten Durchführungszeitraum des Vertrags oder für die in ihm ausgewiesenen Zeiträume beurteilt wird, ohne dass ermittelt werden muss, ob dieser Bedarf in diesem Zeitraum bzw. in diesen Zeiträumen ständig besteht; dass daher, indem es die Bestimmungen des Lastenheftes mit der Begründung für unvereinbar mit dieser Verordnung erklärt hat, dass der von dem beauftragten Konsortium verlangte Zusatzdienst auf den Linien Marseille-Ajaccio, Marseille-Bastia und Marseille-Propriano, mit dem der ganzjährige Basisdienst auf diesen Linien in Spitzenzeiten ergänzt werden soll, einem wirklichen Bedarf an gemeinwirtschaftlichen Dienstleistungen hätte entsprechen müssen, der unabhängig vom Bedarf besteht, dem mit dem ständigen Dienst entsprochen wird, das Berufungsgericht von Marseille einen Rechtsfehler begangen hat"*. Zum anderen vertrat der Conseil d'Etat den Standpunkt, dass der Umstand, dass Artikel 7 Absatz 1 des Vertrags (siehe Erwägungsgrund 38) *„somit zur Verabschiedung eines Beschlusses durch eine juristische Person führen kann, deren Handeln eine vorherige Unterrichtung der Europäischen Kommission vorausgesetzt hätte, allein nicht ausreicht, diese Bestimmung als Beihilfe im Sinne von Artikel 107 des Vertrags anzusehen; dass sich das Gericht, indem es gegenteilig urteilte, folglich bei der rechtlichen Beurteilung der Tatsachen geirrt hat"*.

([25]) Auf den Strecken Marseille-Bastia, Marseille-Ajaccio und Marseille-Porto Vecchio müssen die Auftragnehmer in jeder Richtung eine Mindestkapazität für den Fahrgastverkehr anbieten, und zwar von mindestens 450 Schlafplätzen in mindestens 140 Kabinen, von mindestens 50 Plätzen in unterteilten Gemeinschaftsräumen und mindestens 150 Pkw-Stellplätze. Auf der Strecke Marseille-Propriano müssen mindestens 200 Schlafplätze in mindestens 55 Kabinen und mindestens 55 Pkw-Stellplätze angeboten werden. Auf der Strecke Marseille-Balagne müssen mindestens 220 Schlafplätze in mindestens 70 Kabinen und mindestens 70 Pkw-Stellplätze angeboten werden. Für den Gütertransport müssen die Strecke Marseille-Bastia eine Mindestkapazität von 1 800 laufenden Metern, die Strecke Marseille-Ajaccio von 1 200 laufenden Metern, die Strecke Marseille-Porto Vecchio von 1 000 laufenden Metern und die Strecken Marseille-Propriano und Marseille-Balagne von 600 laufenden Metern aufweisen.

(ii) der zusätzlichen Fahrgastbeförderung ([26]) zu den Verkehrsspitzenzeiten auf den Strecken Marseille-Ajaccio und Marseille-Bastia (rund 37 Wochen lang) sowie vom 1. Mai bis zum 30. September auf der Strecke Marseille-Propriano (im Folgenden als „Zusatzdienst" bezeichnet).

(34) In Artikel 2 des Vertrags sind die Referenzausgleichsleistungen aufgeführt, zu denen sich die Auftragnehmer für die Dauer der Übertragung verpflichten. Die Beträge dieser Referenzausgleichsleistungen sind in Tabelle 4 des Einleitungsbeschlusses zusammengefasst.

(35) Artikel 3 des Vertrags zufolge beinhaltet die Auferlegung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen keine Exklusivrechte auf den betreffenden Linien, sodass andere Unternehmen die Möglichkeit haben, Liniendienste ohne Ausgleichsleistungen anzubieten. Allerdings würden einem potenziellen neuen Anbieter Verpflichtungen obliegen, die im Einleitungsbeschluss dargelegt sind ([27]). Ferner ist in Artikel 3 festgelegt, dass die von den Auftragnehmern geforderten Ausgleichsleistungen entsprechend der Beihilferegelung nach Sozialkriterien festgelegt wurden ([28]).

(36) Artikel 5 Absatz 2 Unterabsatz 3 des Vertrags zufolge sind die den Auftragnehmern gewährten Ausgleichsleistungen pro Jahr auf die Höhe des Betriebsdefizits begrenzt, das durch die im Lastenheft festgelegten Verpflichtungen entsteht. Dabei wird ein Gewinn von 15 % des Bezugswerts der Flotte berücksichtigt, der anteilig nach der Anzahl der Tage, an denen die Flotte tatsächlich zur Bedienung der Strecken gemäß den gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen eingesetzt wurde, ermittelt wird. Der Bezugswert ist Anhang III des Vertrags angegeben ([29]).

(37) Artikel 7 des Vertrags (im Folgenden als „Schutzklausel" bezeichnet) erlaubt die Änderung der jährlichen pauschalen Ausgleichszahlungen an die gemeinsam als Auftragnehmer auftretenden Unternehmen entsprechend ihrer in Artikel 2 für die Laufzeit des Vertrags festgelegten Verpflichtungen.

(38) In Artikel 7 Absatz 1 heißt es, dass die Vertragsparteien zusammenkommen, um Maßnahmen zur Wiederherstellung des ursprünglichen finanziellen Gleichgewichts zu ergreifen, sollten sich die im Vertrag festgelegten technischen, rechtlichen oder wirtschaftlichen Bedingungen wesentlich verändern. Diese Maßnahmen sollen vorrangig Höchsttarife sowie Anpassungen der Dienstleistungen betreffen.

(39) Artikel 7 Absatz 2 des Vertrags zufolge werden die Ausgleichsbeträge anhand der geschätzten Einnahmen durch Fahrgäste und das Verkehrsaufkommen ermittelt. Für den Fall, dass der absolute Wert der Differenz zwischen veranschlagten Einnahmen ([30]) und tatsächlich erzielten Einnahmen 2 % der veranschlagten Einnahmen ([31]) übersteigt, ist eine jährliche Anpassung des Finanzausgleichs für jede Einnahmeart und für jeden Auftragnehmer nach oben oder nach unten vorgesehen ([32]).

(40) Dem Vertrag ([33]) zufolge sollen die Anpassungen des Ausgleichs gemäß dieser Klausel im dritten Jahr der Ausführung der auferlegten gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen einvernehmlich begrenzt werden.

(41) Die veranschlagten Einnahmen für beide Verkehrsleistungen und beide Auftragnehmer sind in Tabelle 5 des Einleitungsbeschlusses zusammengefasst.

(42) In Anwendung der Anpassungsklausel wurde der Vertrag am 28. Dezember 2009 durch eine Zusatzvereinbarung geändert. Im Zuge dessen wurden 108 Überfahrten zwischen Marseille und Korsika pro Jahr gestrichen. Die Zahl der auf der Linie Marseille-Ajaccio angebotenen Plätze sank so von 9 000 auf 8 000 in den Weihnachtsferien, von 3 500 auf 2 300 im Frühjahr/Herbst und von 85 000 auf 71 000 im Sommer. Die Kapazität des Zusatzdienstes auf der Verbindung Marseille-Propriano ging um 7 000 Plätze zurück.

(43) Das korsische Verkehrsamt legte zudem die Verkehrszeiträume neu fest, wobei es zwischen der Hochsaison (11 Wochen im Sommer beginnend ab der letzten Juniwoche bis Anfang September) und der Nebensaison (22 Wochen von April bis Juni und von Anfang September bis Ende Oktober, ausgenommen die Frühjahrsferien und die Ferien zu Allerheiligen) unterschied.

(44) Auch die Tarife und die Höhe der Ausgleichszahlungen wurden geändert. So wurden die jährlichen Referenzausgleichsbeträge für beide Auftragnehmer von 2010 bis 2013 im Vergleich zum Jahr 2007 um 6,5 Mio. EUR herabgesetzt. Die angepassten Ausgleichsbeträge und die veranschlagten Einnahmen sind den Tabellen 7 und 8 des Einleitungsbeschlusses zu entnehmen.

(45) Dem Vertrag zufolge ([34]) werden 95 % der indexierten veranschlagten Ausgleichsbeträge innerhalb von sieben Tagen nach der Übermittlung eines Kurzberichts über die Erbringung der Dienstleistungen in Form von Monatsraten überwiesen. Der um die Anpassungen ergänzte oder geminderte Restbetrag wird jährlich innerhalb von 15 Tagen nach der Übermittlung des Abschlussberichts über die Erbringung der Dienstleistungen ausgezahlt.

(46) Die veranschlagten Ausgleichszahlungen beliefen sich im Jahr 2007 auf insgesamt 659 Mio. EUR. Unter Berücksichtigung der Preisindexierungs- (Inflation) und Anpassungsklauseln (Unterschied zwischen tatsächlich erzielten und veranschlagten Einnahmen, Entwicklung der Treibstoffpreise, Zwangsgelder) ergeben sich für das Jahr 2011 folgende tatsächlich ausgezahlte Ausgleichsbeträge:

([26]) Die Art des Zusatzdienstes ist unter den Punkten I a) 2) (Marseille-Ajaccio), I b) 2) (Marseille-Bastia) und I d) 1.4) (Marseille-Propriano) des Lastenheftes des Vertrags festgelegt.
([27]) Siehe Erwägungsgrund 44 des Einleitungsbeschlusses.
([28]) Siehe Erwägungsgrund 45 des Einleitungsbeschlusses.
([29]) Siehe Erwägungsgrund 46 des Einleitungsbeschlusses.
([30]) B_{ei} den veranschlagten Einnahmen handelt es sich um die Referenzbruttoeinnahmen, die entsprechend dem voraussichtlichen Preisindex des BIP des betreffenden Jahres einer Neubewertung unterzogen werden.
([31]) So ist in Artikel 7 Absatz 2 ein „Freibetrag" in Höhe von 2 % der veranschlagten Einnahmen vorgesehen.
([32]) Siehe Erwägungsgrund 49 des Einleitungsbeschlusses.
([33]) Artikel 7 Absatz 2 des Vertrags sieht vor, dass diese Klausel zur Anpassung an die tatsächlich erzielten Einnahmen solange gilt, bis die Anpassungsklausel nach Artikel 8 wirksam wird.
([34]) Artikel 5 Absätze 1 und 2 mit Festlegungen zu den Voraussetzungen für die Ausgleichsleistungen.

In Tausend EUR	2007	2008	2009	2010	2011	Gesamt
SNCM gesamt	34,242	77,779	82,672	78,577	87,275	360,545
davon Basisdienst	20,453	39,343	41,818	39,423	46,123	187,160
davon Zusatzdienst	13,764	38,415	40,738	39,018	40,839	172,774
CMN	12,525	28,067	29,270	29,184	33,853	132,899
Gesamt	46,766	105,846	111,942	107,761	121,128	493,443

(47) Bei den in Artikel 2 des Vertrags umfassend festgelegten Ausgleichszahlungen an die SNCM wird zwischen dem (mit Fracht-/Fahrgastschiffen erbrachten) Basisdienst und dem (mit Fahrgastschiffen erbrachten) Zusatzdienst unterschieden, wobei bestimmte Zuteilungsregeln zur Anwendung kommen, die im Wesentlichen eine Zuteilung entsprechend dem - negativen ([35]) - Ergebnis vor der Ausgleichsleistung für die einzelnen Dienste vorsehen, wie es den Gewinn- und Verlustrechnungen im Angebot des Konsortiums aus SNCM und CMN zu entnehmen ist ([36]).

3. GRÜNDE FÜR DIE EINLEITUNG DES FÖRMLICHEN PRÜFVERFAHRENS

(48) Zunächst äußerte die Kommission insofern Zweifel daran, dass die Verpflichtung zur Erbringung öffentlicher Dienstleistungen den Grundsätzen der Erforderlichkeit und Angemessenheit entspricht, als diese sowohl den Basisdienst als auch den Zusatzdienst umfasst. Die Kommission vertrat die Auffassung, dass die Einbeziehung des Zusatzdienstes in den Vertrag einen Verstoß gegen die Bestimmungen der vorgenannten Verordnung (EWG) Nr. 3577/92 und damit eine Nichtbeachtung des ersten Kriteriums des Urteils in der Rechtssache Altmark (*klar definierte gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen*) darstellen könnte. So stellte die Kommission fest, dass die französischen Behörden nicht nachgewiesen hätten, dass der Zusatzdienst tatsächlich erforderlich und für die ordnungsgemäße Erbringung des Basisdienstes unerlässlich sei.

(49) Zweitens äußerte die Kommission Zweifel bezüglich der nach Artikel 7 des Vertrags über die Auferlegung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen vorgesehen Parameter des Ausgleichs für die Erbringung öffentlicher Dienstleistungen (siehe Erwägungsgründe 86 bis 94 des Einleitungsbeschlusses) und deren Vereinbarkeit mit dem zweiten Kriterium des Urteils in der Rechtssache Altmark (*zur Ermittlung der Höhe der Ausgleichszahlung vorab festgelegte Parameter*). Des Weiteren hatte die Kommission vorläufig festgestellt, dass die Unterschiede zwischen den einzelnen Angeboten der Auftragnehmer in Bezug auf die veranschlagten Einnahmen zu mangelnder Transparenz des Ausgleichsmechanismus geführt haben könnten. Schließlich würden bestimmte Informationen darauf hinweisen, dass die Ausgleichsleistungen den Auftragnehmern auch außerhalb des Vertragsrahmens hätten zugewiesen werden können.

(50) Drittens äußerte die Kommission Zweifel bezüglich der Einhaltung des dritten Kriteriums des Urteils in der Rechtssache Altmark (*gerechter Ausgleich für die durch die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen entstehenden Kosten*). Sie betonte, dass ihr nicht genügend Informationen vorliegen würden, um feststellen zu können, dass die gemeinsam als Auftragnehmer auftretenden Unternehmen, insbesondere unter Berücksichtigung der Beurteilung des angemessenen Gewinns, nicht in den Genuss einer Überkompensation gekommen sind. Es stelle sich vor allem die Frage, ob Artikel 5 Absatz 2 des Vertrags (siehe Erwägungsgründe 95 bis 102 des Einleitungsbeschlusses) genüge, um jede Überkompensation der Kosten der Leistungserbringer auszuschließen.

(51) Schließlich äußerte die Kommission Zweifel, ob das Vergabeverfahren geeignet war, einen echten und offenen Wettbewerb herbeizuführen, da es nur so möglich gewesen wäre, einen Bewerber auszuwählen, der die in Rede stehenden Dienste im Einklang mit dem vierten Kriterium des Urteils in der Rechtssache Altmark (*Auswahl des Dienstleistungserbringers*) zu den geringsten Kosten für die Allgemeinheit erbringen kann. Die Kommission hatte insbesondere nicht ausschließen können, dass die Anforderungen des Lastenhefts, insbesondere hinsichtlich des Höchstalters der Flotte und der Möglichkeit, ein Angebot für die Gesamtheit der Verbindungen zu unterbreiten, ein Hindernis für wirksamen Wettbewerb bei der Vertragsvergabe dargestellt haben könnten.

(52) Daher äußerte die Kommission in ihrem Einleitungsbeschluss ernste Bedenken, ob der Vertrag alle Kriterien des Urteils in der Rechtssache Altmark erfüllt. So konnte die Kommission nicht ausschließen, dass die SNCM und die CMN durch den Vertrag in den Genuss eines selektiven Vorteils kamen. Da die beiden Unternehmen außerdem auf einem seit dem 1. Januar 1993 vollständig liberalisierten Markt ([37]) tätig sind, stellte die Kommission zudem fest, dass ein solcher selektiver Vorteil zu Wettbewerbsverfälschungen auf dem Binnenmarkt führen und den Handel zwischen Mitgliedstaaten beeinträchtigen könne.

([35]) Das Ergebnis vor der Beihilfezahlung fällt bei beiden Diensten (Basis- und Zusatzdienst) für jedes Jahr im Zeitraum 2007-2011 negativ aus.

([36]) Diese Zuteilungsregel gilt für indexierte vertragsgemäße Ausgleichsleistungen. Die Anpassungen gemäß den tatsächlich erzielten Einnahmen werden im Verhältnis zu der festgestellten jährlichen Differenz bei den beiden Diensten aufgeteilt und die Zulagen für bestimmte Waren werden dem Basisdienst zugerechnet. Die „Treibstoff"-Anpassungen und die Abzüge für nicht erbrachte Dienstleistungen gehen direkt zu Lasten des betreffenden Dienstes.

([37]) Vorgenannte Verordnung (EWG) Nr. 3577/92.

(53) Die Kommission zog daraus den Schluss, dass sie daher nicht ausschließen könne, dass die der SNCM und der CMN im Rahmen des Vertrags zugeflossenen Ausgleichszahlungen staatliche Beihilfen im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 AEUV darstellen. Die Kommission vertrat in ihrem Einleitungsbeschluss zudem die Auffassung, dass die besonderen Bestimmungen über die Anwendung des Artikels 106 Absatz 2 AEUV anwendbar sein könnten, sofern festgestellt werden kann, dass die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen korrekt definiert wurden. Konkret hatte die Kommission unbeschadet einer anderen Rechtsgrundlage für die Vereinbarkeit, auf die sich Frankreich möglicherweise stützen könnte, den Rahmen der Europäischen Union für staatliche Beihilfen in Form von Ausgleichsleistungen für die Erbringung öffentlicher Dienstleistungen (2011) ([38]) (im Folgenden als „DAWI-Rahmen" bezeichnet) als geltende Rechtsgrundlage ermittelt.

4. ÄUSSERUNGEN FRANKREICHS

(54) Die französischen Behörden stellen zunächst fest, dass für die nicht unter den Vertrag fallenden Verbindungen eine von der Buchführung für die mit gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen betrauten Verbindungen getrennte analytische Buchhaltung erfolgt.

(55) Sie betonen ferner, dass das Privatisierungsprotokoll eine einzige Auflösungsklausel enthalte. Diese Klausel könne insbesondere dann zur Anwendung kommen, wenn die Gebietskörperschaft Korsika beschließe, eine Konsultation zur Vergabe eines Vertrags über die Auferlegung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen mit Wirkung ab 1. Januar 2007 einzuleiten, sofern diese Betrauung mit gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen von den vom korsischen Regionalparlament aufgestellten Leitlinien ([39]) erheblich abweiche. Die französischen Behörden führen aus, dass diese Klausel auch dann geltend gemacht werden könne, wenn ein Dritter oder die SNCM zu deutlich schlechteren wirtschaftlichen Bedingungen mit den Verpflichtungen betraut werden.

(56) Die französischen Behörden stellen überdies fest, dass die SNCM seit dem 2. Oktober 2009 nicht mehr indirekt an der CMN beteiligt sei und somit jede Kapitalverknüpfung zwischen den beiden gemeinsam als Auftragnehmer auftretenden Unternehmen beseitigt sei.

(57) Sie weisen ferner darauf hin, dass die Entwicklung der Parameter des Angebots des Konsortiums aus SNCM und CMN zwischen Februar 2007 und dem 28. März 2007 auf die berücksichtigten Veränderungen beim voraussichtlichen Verkehrsaufkommen und in der Höhe der Betriebskosten zurückzuführen sei. Der Bewertung des Marktwertes liege die Überprüfung durch ein unabhängiges internationales Maklerbüro zugrunde, das seine Schätzung in der Zeit zwischen den beiden Angeboten der SNCM korrigiert habe.

([38]) ABl. C 8 vom 11.1.2012, S. 15–22.

([39]) Frankreich nimmt Bezug auf die vom korsischen Regionalparlament am 24. März 2006 festgelegten Leitlinien für den Betrieb der Fährverbindungen zwischen Marseille und Korsika ab dem 1. Januar 2007, siehe obigen Erwägungsgrund 22.

4.1. *EINSTUFUNG ALS BEIHILFE*

(58) Frankreich übermittelte zur vorläufigen Beurteilung der Erfüllung der Kriterien des Urteils in der Rechtssache Altmark durch die Kommission im Einleitungsbeschluss folgende Bemerkungen.

(59) Hinsichtlich des etwaigen Vorhandenseins von Elementen staatlicher Beihilfe im Vertrag beziehen sich die französischen Behörden in erster Linie auf das Urteil des Conseil d'Etat vom 13. Juli 2012 ([40]), demzufolge die Klausel zur Genehmigung von Maßnahmen zur Wiederherstellung des ursprünglichen finanziellen Gleichgewichts für sich allein keine Beihilfe im Sinne von Artikel 107 AEUV darstelle.

4.1.1. ZUM UMFANG DER GEMEINWIRTSCHAFTLICHEN VERPFLICHTUNGEN UND ZUM ERSTEN KRITERIUM DES URTEILS IN DER RECHTSSACHE *ALTMARK*

(60) Die französischen Behörden widersprechen der von der Kommission vorgenommenen Unterscheidung zwischen „Basisdienst" und „Zusatzdienst". Sie halten dagegen, dass der Vertrag ein Zwei-Saison-Programm mit einem in Abhängigkeit vom Verkehrsaufkommen unterschiedlichen Angebotsumfang festlege. Insgesamt entspräche dies einem ständigen Dienst, der entsprechend der Verkehrsentwicklung um zusätzliche Mindestkapazitäten ergänzt werde.

(61) Bezüglich der Einhaltung des vom Gerichtshof im Urteil in der Rechtssache Altmark aufgestellten ersten Kriteriums verweisen die französischen Behörden auf den großen Ermessensspielraum der Mitgliedstaaten bei der Festlegung des Geltungsbereichs einer gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung. Sie betonen, dass sich die Kontrolle der Kommission auf das beschränke, was zur Feststellung eines offenkundigen Fehlers notwendig sei.

(62) Sie führen zudem aus, dass der ständige Dienst nicht vom Zusatzdienst zu trennen sei. Die französischen Behörden beziehen sich auf das vorgenannte Urteil des Conseil d'Etat, in dem dieser zu dem Schluss kommt, dass die Verordnung (EWG) Nr. 3577/92 dem nicht entgegensteht, dass der tatsächliche Bedarf an gemeinwirtschaftlichen Dienstleistungen insgesamt bewertet wird, ohne dass ermittelt werden müsse, ob dieser Bedarf ständig bestehe. Die französischen Behörden betonen in diesem Zusammenhang, wie wichtig es sei, den Geltungsbereich gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen nicht auf unrentable Tätigkeiten zu beschränken, um einen Ausgleich zu gewährleisten. Zur Stützung ihres Standpunkts verweisen sie darauf, dass im Lastenheft des Vertrags nicht vorgeschrieben sei, für den ständigen Dienst und den Zusatzdienst unterschiedliche Schiffe einzusetzen.

([40]) Conseil d'Etat, 13. Juli 2012, *Compagnie méridionale de navigation, Société nationale Corse Méditerranée*, Nr.° 355616.

(63) Hinsichtlich der Fähigkeit der Marktteilnehmer zur Sicherstellung der Fährverbindung vertreten die französischen Behörden die Auffassung, dass sich allein aus der Entwicklung des Verkehrs auf der Strecke Marseille-Korsika im Vergleich zu der auf der Strecke Toulon-Korsika kein offenkundiger Fehler bei der Bestimmung des Geltungsbereichs der Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse ableiten lasse. Sie verweisen darauf, dass der französische Conseil de la concurrence in einem Beschluss vom 11. Dezember 2006 ([41]) zu dem Schluss gekommen sei, dass die Märkte für die einzelnen Verbindungen nach Korsika nicht austauschbar seien. Nach Ansicht der französischen Behörden sind die Fährverbindungen ab Marseille daher ein relevanter Markt.

(64) Die französischen Behörden vertreten zudem die Auffassung, dass der Rückgang des Verkehrsaufkommens ab Marseille in den Jahren 2004 und 2005 auf die mehr als einmonatige Unterbrechung des Betriebs aufgrund von Arbeitskämpfen bei der SNCM zurückzuführen sei. Für die Zunahme des Verkehrs ab Toulon sei dagegen unter anderem die durch die Fahrten ab Italien verursachte Wirkung nach dem „Prinzip der kommunizierenden Röhren" verantwortlich zu machen.

(65) Sie tragen schließlich vor, dass die Gebietskörperschaft Korsika kein Überangebot vorgenommen habe. Die Kapazität sei insbesondere auf die Anforderung der Unterbrechungsfreiheit der öffentlichen Dienstleistung sowie ganz allgemein auf die Bestimmungen des Vertrags zurückzuführen, in denen die Tarifpflichten und die Verpflichtungen in Bezug auf die Qualität der Dienstleistung festgelegt seien.

4.1.2. ZU DEN ÜBRIGEN KRITERIEN DES URTEILS IN DER RECHTSSACHE *ALTMARK*

(66) Zur Einhaltung des zweiten und dritten Kriteriums des Urteils in der Rechtssache Altmark tragen die französischen Behörden erstens vor, dass Artikel 7 Absatz 1 des Vertrags, der die Parteien dazu ermächtigt, zusammenzukommen, um die Maßnahmen zur Wiederherstellung des ursprünglichen finanziellen Gleichgewichts festzulegen, die Formel einer solchen Anpassung nicht im Vorhinein bestimmt werden muss. Dieser Spielraum sei eine notwendige Voraussetzung für die Flexibilität der Dienstleistung in Abhängigkeit von deren Umfeld. Die französischen Behörden betonen zweitens, dass diese Vertragsänderungen sowohl eine Erhöhung als auch eine Verringerung der Ausgleichszahlung bedeuten können, aber auch, dass sie vorzugsweise die Pflichten der Auftragnehmer oder die von den Nutzern zu entrichtenden Preise betreffen. Hätte eine Erhöhung des von der Gebietskörperschaft Korsika gezahlten Ausgleichs beschlossen werden müssen, so hätte diese Maßnahme aus Sicht der französischen Behörden anhand der Kriterien des Urteils in der Rechtssache Altmark und nicht anhand des Artikels 7 Absatz 1 des Vertrags selbst bewertet werden müssen.

(67) Zur Einhaltung des vierten Kriteriums des Urteils in der Rechtssache Altmark halten die französischen Behörden das Ausmaß des durch das Vergabeverfahren gewährleisteten Wettbewerbs für ausreichend. So führen sie an, dass im Zuge dieses Verfahrens mehrere Bewerbungen und Angebote eingegangen seien, dass weder ein Antrag noch eine Beschwerde gegen die im Lastenheft vorgeschriebenen Bedingungen eingegangen seien, dass alle Angebote aktiv verhandelt worden seien, wobei der Präsident der Gebietskörperschaft Korsika eine Wahl zwischen mehreren Angeboten getroffen habe, dass deren Qualitätsunterschiede nicht zur Stützung der These des Fehlens eines wirksamen Wettbewerbs herangezogen werden könnten und dass allein schon die aufeinanderfolgenden Rechtsstreite in Bezug auf die Auferlegung der in Rede stehenden gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen die Wirksamkeit des Wettbewerbs belegten.

(68) Die französischen Behörden betonen ferner die Eigenständigkeit des Verfahrens zur Privatisierung der SNCM und des Verfahrens zur Auferlegung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen sowie die alleinige und umfassende Zuständigkeit der Gebietskörperschaft Korsika für die Fährverbindung nach Korsika.

(69) Zu den im obigen Erwägungsgrund 51 geäußerten Bedenken der Kommission verweisen die französischen Behörden schließlich darauf, dass die Mitgliedstaaten berechtigt seien ([42]), beim Abschluss eines Vertrags über gemeinwirtschaftliche Dienstleistungen im Seeverkehr Verpflichtungen aufzuerlegen, die über die Auflagen hinsichtlich 1) der anzulaufenden Häfen, 2) der Regelmäßigkeit, 3) der Kontinuität, 4) der Häufigkeit des Verkehrs, 5) der Dienstleistungskapazität, 6) der zu erhebenden Gebühren und 7) der Schiffsbesatzung hinausgehen.

4.2. *VEREINBARKEIT MIT DEM BINNENMARKT*

(70) Ergänzend stellen die französischen Behörden fest, dass alle Bedingungen des Unionsrahmens für Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse hinsichtlich der Definition der Dienstleistung von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse, der Konkretisierung des Auftrags, seiner nicht übermäßigen Laufzeit, der Konformität mit der Richtlinie 2006/111/EG über die finanzielle Transparenz ([43]) sowie der Vermeidung einer Überkompensation im vorliegenden Fall eingehalten wurden.

5. **STELLUNGNAHMEN DER BETEILIGTEN**

5.1. *STELLUNGNAHME DER REEDEREI CORSICA FERRIES*

(71) Corsica Ferries geht zunächst auf die wirtschaftliche Problematik des Seeverkehrs nach Korsika für die Marktteilnehmer ein und betont insbesondere, dass die Betreiber mit dem Betrieb der betreffenden Linien im Allgemeinen

([41]) Beschluss Nr.°06-MC-03 vom 11. Dezember 2006 *über geforderte Sicherungsmaßnahmen im Bereich des Seeverkehrs zwischen Korsika und dem Festland.*

([42]) Die französischen Behörden beziehen sich auf die Mitteilung KOM(2003) 595 endg. vom 22. Dezember 2003 zur Auslegung der vorgenannten Verordnung (EWG) Nr. 3577/92.

([43]) Richtlinie 2006/111/EG der Kommission vom 16. November 2006 über die Transparenz der finanziellen Beziehungen zwischen den Mitgliedstaaten und den öffentlichen Unternehmen sowie über die finanzielle Transparenz innerhalb bestimmter Unternehmen, ABl. L 318 vom 17.11.2006, S. 17–25.

einen Teil ihres Nettoergebnisses erwirtschaften, der höher sei als der mit dieser Tätigkeit erzielte Teil ihres Umsatzes ([44]).

5.1.1. ZUR EINSTUFUNG DES VERTRAGS ALS STAATLICHE BEIHILFE

(72) Corsica Ferries nimmt zunächst zur Einstufung der Maßnahme als staatliche Beihilfe Stellung. Das Unternehmen vertritt die Ansicht, dass die Kriterien des Artikels 107 Absatz 1 AEUV im vorliegenden Fall erfüllt sind, und stellt insbesondere fest, dass die Beihilfe des korsischen Verkehrsamtes einen selektiven Vorteil für die Begünstigten darstellt, womit es zu Wettbewerbsverzerrungen zwischen Mitgliedstaaten komme. Zu den vier Kriterien des Urteils in der Rechtssache Altmark nimmt das Unternehmen folgendermaßen Stellung.

5.1.1.1. ***Zum ersten Kriterium des Urteils in der Rechtssache* Altmark**

(73) Bezüglich der Trennbarkeit von Basisdienst und Zusatzdienst stellt Corsica Ferries fest, dass sowohl aus dem Vertrag als auch aus dessen Umsetzung resultiere, dass diese Tätigkeiten trennbar seien. Allgemein betont das Unternehmen, dass die übertragenen gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen in Bezug auf den Basisdienst enger gefasst seien, wie es die nachstehend aufgeführten Kriterien zeigten:

Vergleich der technischen Anforderungen an den Basis- und den Zusatzdienst auf den Strecken von Marseille nach Ajaccio und Bastia

	Basisdienst Güter und Passagiere	Zusatzdienst Passagiere
Zeitraum	Täglich während der Laufzeit des Vertrags	Weihnachten/Februar 22 Wochen im Frühjahr 11 Wochen im Sommer
Fahrzeiten	Abfahrt zwischen 18.00 und 20.00 Uhr Ankunft zwischen 6.00 und 8.00 Uhr	Frei nach Wahl der Konzessionsinhaber
Häufigkeit	365 Tage pro Jahr	Frei nach Wahl der Konzessionsinhaber
Aufnahmevermögen für Fahrzeuge	Konstant während der Vertragslaufzeit und je Strecke festgelegt	Variabel entsprechend den Zeiträumen und frei je Strecke
Kabinen	Konstant während der Vertragslaufzeit und je Strecke festgelegt	Variabel entsprechend den Zeiträumen und frei je Strecke
Bewirtung und Verpflegung	Ein einzige gastronomische Verkaufsstelle	Mindestens zwei Arten von gastronomischen Leistungen
Strecke	Ohne Zwischenhalt	Zwischenhalt möglich

([44]) Anders ausgedrückt, die Nettomarge der Fährverbindung nach Korsika liege über der durchschnittlichen Nettomarge der betreffenden Unternehmen.

(74) Im Besonderen bestreitet Corsica Ferries, dass der Zusatzdienst als technisch unabdinglich für den Basisdienst betrachtet werden könne. Die für den Zusatzdienst eingesetzten Schiffe (Autofähren) könnten nicht für den Basisdienst (kombinierte Fracht-/Fahrgastschiffe) verwendet werden, die Besatzungen beider Betriebsarten würden sich unterscheiden und dem Lastenheft zufolge sei ausschließlich die SNCM für den Betrieb des Zusatzdienstes zuständig. Zudem sei im Lastenheft für die Zeit nach 2013 vorgesehen, dass der Auftragnehmer lediglich für den Basisdienst zuständig sei.

(75) Zum Fehlen von Privatinitiative führt Corsica Ferries aus, dass die französischen Behörden nicht nachgewiesen hätten, dass die Dienstleistungen, die im Falle freien Wettbewerbs angeboten würden, dem festgestellten Bedarf des öffentlichen Sektors nicht genügten.

(76) Erstens stellt Corsica Ferries fest, dass nur der Basisdienst aufgrund der damit verbundenen Verpflichtungen einen wirklichen Bedarf an gemeinwirtschaftlichen Dienstleistungen erfülle. Auf den Zusatzdienst träfe das hingegen nicht zu, da er nur den Fahrgastverkehr während bestimmter Zeiträume des Jahres und nur drei der sechs Häfen Korsikas umfasse. Bestätigt sieht Corsica Ferries diese Einschätzung durch die Anhebung der Tarifobergrenzen um 40 % im Sommerhalbjahr sowie die Tatsache, dass es sich bei den Nutzern des Zusatzdienstes im Wesentlichen um Touristen handelt, für die es unerheblich sei, ob ihre Überfahrt nach Korsika im Hafen von Marseille oder von Toulon beginnt. Die Nutzer des Basisdienstes seien hingegen überwiegend Bewohner Korsikas oder Südfrankreichs, für die die Nähe des Abfahrtshafens zu ihrem Wohnort wichtiger sei.

(77) Nach Auffassung von Corsica Ferries offenbart die Entwicklung des Verkehrs zwischen 2002 und 2005, die durch einen leichten Anstieg beim Basisdienst ([45]), einen deutlichen Rückgang beim Zusatzdienst ([46]) und einen Verkehrsanstieg zwischen Toulon und Korsika ([47]) gekennzeichnet sei, den unmittelbaren Wettbewerb zwischen dem angebotenen Zusatzdienst und dem eigenen Fährangebot ab Toulon. Dieser Wettbewerb bestätige den marktbestimmten und wettbewerbsorientierten Charakter des Zusatzdienstes, der deshalb keinem wirklichen Bedarf an gemeinwirtschaftlichen Dienstleistungen entspräche.

(78) Zweitens führt Corsica Ferries an, dass der im Vertrag festgelegte Zusatzdienst mit Blick auf das Urteil in der Rechtssache Analir ([48]) nicht angemessen sei, da er im Verhältnis zum Verkehr auf den Fährverbindungen zwischen Marseille und Korsika offenkundig überdimensioniert sei.

([45]) Anstieg um 44 242 Fahrgäste.
([46]) Rückgang um 208 213 Fahrgäste.
([47]) Anstieg um 324 466 Fahrgäste.
([48]) Urteil vom 20. Februar 2001, Analir u. a./Spanien, C-205/99, Slg. 2001, I-1295.

(79) Drittens bringt Corsica Ferries vor, dass zum Zeitpunkt der Beschlussfassung des korsischen Regionalparlaments am 24. März 2006 der Zusatzdienst nicht als Befriedigung eines privatwirtschaftlich unzureichend gedeckten Bedarfs habe angesehen werden können. So betont das Unternehmen auch, dass es sein Angebot ab Toulon zwischen 2000 und 2007 zwar um 455 % erhöht habe, es dieses Angebot aufgrund des Bestehens eines subventionierten Zusatzdienstes jedoch freiwillig begrenze. Die Kapazitäten, die das Unternehmen im Sommer und Frühjahr/Herbst anbiete, würden in Verbindung mit denen des vom Auftragnehmer angebotenen Basisdienstes ausreichen, um den Bedarf zu decken. So verweist Corsica Ferries darauf, dass die Auslastung der Schiffe des Auftragnehmers, die für den Zusatzdienst im Rahmen der für den Zeitraum 2007-2013 auferlegten gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen eingesetzt wurden, ursprünglich unter 30 % gelegen habe ([49]). Corsica Ferries folgert daraus, dass das Fehlen von Privatinitiative bei der Annahme des Lastenheftes für die Übertragung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen für den Zeitraum 2007-2013 nicht genauso bewertet worden sein kann wie für den vorangegangenen Zeitraum.

(80) Ergänzend stellt Corsica Ferries fest, dass diese Ausführungen zum Teil auch auf den Güterverkehr zuträfen. So habe die Entwicklung des Güterverkehrsmarktes für Transporte ab Toulon keine negativen Auswirkungen auf das gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen unterliegende Beförderungsvolumen gehabt, was deutlich mache, dass eine Leistung angeboten werde, die die Anforderungen an Kontinuität und Dienstleistungsqualität erfülle und einem ungedeckten Bedarf nachkomme.

(81) Nacht Ansicht von Corsica Ferries ergibt sich aus dem Vorstehenden, dass das erste Kriterium des Urteils in der Rechtssache Altmark im vorliegenden Fall nicht erfüllt ist.

5.1.1.2. *Zum zweiten Kriterium des Urteils in der Rechtssache* Altmark

(82) Zur Höhe der Ausgleichsleistungen stellt Corsica Ferries fest, dass sie im Lichte der geltenden Regelung beurteilt werden müsse, die jede Möglichkeit, mit den gemeinsam als Auftragnehmer auftretenden Unternehmen in Wettbewerb zu treten, ausschließe.

(83) Corsica Ferries vertritt zunächst die Ansicht, dass die Ausgleichszahlung für die öffentliche Dienstleistung nicht den Anforderungen an die Genauigkeit, Objektivität und Transparenz entspräche. Die Bezugnahme auf den „ungewöhnlichen, unvorhersehbaren und nicht vom Transportunternehmen zu verantwortenden“ Anstieg zur Rechtfertigung der Entwicklung der Höchstbeträge sei nicht präzise genug. Im Allgemeinen steige die Höhe der Ausgleichszahlung schneller, als die erzielten Einnahmen zurückgingen und umgekehrt.

([49]) Corsica Ferries stützt sich insbesondere auf die im Beschluss des korsischen Regionalparlaments vom 26. November 2009 erfassten statistischen Daten.

(84) Das Unternehmen ergänzt, dass mit der Aufwärtskorrektur der veranschlagten Einnahmen, wie sie im Angebot vom März 2007 im Vergleich zum Angebot vom Dezember 2006 vorgenommen worden sei, möglicherweise das Ziel verfolgt worden sei, in Anwendung der Klausel zum Schutz der Einnahmen (Artikel 7 des Vertrags) die Gewährung einer Ausgleichsleistung zusätzlich zur Betriebsbeihilfe zu erwirken. Zudem sei die Grundlage, auf der der Wert der Schiffe der SNCM bestimmt worden sei, angesichts der Tatsache, dass die Grundlage bei den verschiedenen Angeboten des Unternehmens jeweils deutlich variierte, weder objektiv noch transparent.

(85) Corsica Ferries vertritt des Weiteren den Standpunkt, dass keine Parameter für die Berechnung der Ausgleichsleistung in Verbindung mit der Anwendung der Schutzklausel festgelegt worden seien. Dies habe zur Gewährung zusätzlicher Finanzmittel für die gemeinsam als Auftragnehmer auftretenden Unternehmen geführt. So sei der anteilige Ausgleich der Differenz zwischen veranschlagten Einnahmen und tatsächlich erzielten Einnahmen unter Zugrundelegung eines zu hoch angesetzten voraussichtlichen Verkehrsaufkommens berechnet worden.

5.1.1.3. *Zum dritten Kriterium des Urteils in der Rechtssache* Altmark

(86) Corsica Ferries stellt zum einen fest, dass eine Kapitalrendite von 15 % angesichts der Standardwerte im Seeverkehr zu hoch angesetzt sei. Dies werde noch durch die Höhe des Marktwerts verstärkt, den die SNCM für ihre Schiffe angesetzt habe.

(87) Zum anderen stellt Corsica Ferries fest, dass kein wirksamer Kontrollmechanismus geschaffen wurde, um einer Überkompensation zuvorzukommen.

5.1.1.4. *Zum vierten Kriterium des Urteils in der Rechtssache* Altmark

(88) Corsica Ferries führt aus, dass das Verfahren zur Auferlegung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen keinen ausreichend wirksamen und offenen Wettbewerb gewährleistet habe. Das Ergebnis dieses Verfahrens sei von den wirtschaftlichen Konsequenzen, die die Anwendung der Auflösungsklausel im Falle der Nichtverlängerung der übertragenen gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen hätte haben können, beeinflusst worden. Das Unternehmen vertritt im Übrigen den Standpunkt, dass die im Lastenheft aufgestellten Bedingungen keinen wirksamen Wettbewerb zugelassen hätten. Erwähnt werden in diesem Zusammenhang die Klausel, die darauf abzielt, eine Verschlechterung der wirtschaftlichen Bedingungen des Auftragnehmers zu verhindern ([50]), der Umfang der auferlegten gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen, das Fehlen von Ausgleichszahlungen für Unternehmen, die

([50]) Artikel 3 des Vertrags, siehe obigen Erwägungsgrund 35.

mit den gemeinsam als Auftragnehmer auftretenden Unternehmen im Wettbewerb stehen, die Ermessensbefugnis des korsischen Verkehrsamts hinsichtlich der Ausnahmen von den Ausschreibungsbedingungen und dem Lastenheft, die Pflicht zum Einsatz von Schiffen, die nach dem 1. Januar 1987 in Betrieb genommen wurden, die Überdimensionierung des öffentlichen Seeverkehrsdienstes, die fehlende Aufteilung zwischen Basisdienst und Zusatzdienst sowie die Auslegung der Ausschreibungsbedingungen in Bezug auf die Einreichung eines Angebots, das unbenannte Schiffe umfasst.

(89) Ergänzend betont Corsica Ferries, dass das Verfahren zur Übertragung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung nicht zu einer Entscheidung für das kostengünstigste Angebot geführt habe. Das Angebot des Konsortiums aus SNCM und CMN habe zur Zahlung einer Beihilfe in einer Höhe geführt, die pro Jahr um 15 Mio. EUR über dem Betrag gelegen habe, der sich bei einer Kombination mit dem Angebot von Corsica Ferries ergeben hätte.

(90) So unterstreicht Corsica Ferries, dass die Höhe des Ausgleichs unter Bezugnahme auf ein durchschnittliches, gut geführtes und mit den entsprechenden Mitteln angemessen ausgestattetes Unternehmen hätte festgelegt werden müssen. Sich selbst als ein solches Bezugsunternehmen einschätzend, stellt Corsica Ferries ferner fest, die Häfen von Ajaccio, Propriano und Porto-Vecchio zu Kosten anlaufen zu können, die weniger als halb so hoch sind wie die im Angebot des Konsortiums aus SNCM und CMN.

5.1.2. BEMERKUNGEN ZUR BEIHILFEREGELUNG NACH SOZIALKRITERIEN

(91) Corsica Ferries hebt hervor, dass die Beihilferegelung nach Sozialkriterien den Vorteil hätte, dass nur tatsächlich von den anspruchsberechtigten Fahrgästen zurückgelegte Strecken erstattet würden, wohingegen bei auferlegten gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen die Transportkapazität finanziert würde. Durch die Beihilferegelung nach Sozialkriterien könnten gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen zu deutlich niedrigeren Kosten als im Rahmen des Systems der Auferlegung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen finanziert werden.

5.2. *STELLUNGNAHME DER SNCM UND DER CMN*

5.2.1. ZUM UMFANG DER GEMEINWIRTSCHAFTLICHEN VERPFLICHTUNG UND ZUM ERSTEN KRITERIUM DES URTEILS IN DER RECHTSSACHE *ALTMARK*

(92) Die SNCM und die CMN vertreten zunächst die Auffassung, dass im Vertrag nicht zwischen einem Basisdienst und einem Zusatzdienst unterschieden werde. Ebenso wie die französischen Behörden tragen sie vor, dass der Vertrag ein Zwei-Saison-Programm mit verschiedenen Angebotsumfängen entsprechend den Spitzenverkehrszeiten festlege. Der SNCM zufolge sei nichts dagegen einzuwenden, dass die Gebietskörperschaft ganzjährig die festen Kosten der Auftragnehmer trage, die ihnen bei der Deckung des punktuellen Bedarfs im Zuge der Beauftragung entstünden.

(93) Die SNCM verweist in diesem Zusammenhang darauf, dass die Mitgliedstaaten bei der Auslegung des Geltungsbereichs gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen über einen breiten Ermessenspielraum verfügten, der von der Kommission nur bei einem offenkundigen Beurteilungsfehler in Frage gestellt werden könne. Mit Blick auf die Beweislast hält sie es daher für überzogen, wenn der betreffende Mitgliedstaat nachweisen müsste, dass die bei freiem Wettbewerb angebotenen regelmäßigen Verkehrsdienste nicht ausreichten, um den Bedarf an gemeinwirtschaftlichen Dienstleistungen zu decken.

(94) Des Weiteren vertritt die SNCM den Standpunkt, dass sich aus Artikel 4 der Verordnung (EWG) Nr. 3577/92 nicht ergebe, dass das Kriterium des wirklichen Bedarfs an gemeinwirtschaftlichen Dienstleistungen aufgrund fehlender Privatinitiative eine auf den vorliegenden Fall anwendbare allgemeine Regel sei. Aus der Auslegung, die der Gerichtshof im Urteil in der Rechtssache Analir ([51]) vorgenommen habe, folge keine allgemeine Verknüpfung dieses Kriteriums mit der Möglichkeit der Mitgliedstaaten, den Umfang gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen festzulegen.

(95) Im Einklang mit dem Standpunkt der französischen Behörden machen die SNCM und die CMN zudem geltend, dass unabhängig von dieser Auslegung seitens der Kommission der Bedarf an gemeinwirtschaftlichen Dienstleistungen aufgrund fehlender Privatinitiative umfassend und für den gesamten Durchführungszeitraum des Vertrags hätte beurteilt werden müssen. Nach dieser umfassenden Beurteilung könne die Last gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen mit einem Ausgleich durch die Einnahmen in der Hochsaison abgemildert werden. Es müsse daher unbedingt beurteilt werden, ob der private Betreiber die Anforderungen an die Regelmäßigkeit, die Kontinuität und die Häufigkeit des Dienstes das gesamte Jahr über erfüllen könne. Zudem vertritt die CMN den Standpunkt, dass der Basisdienst nicht vom Zusatzdienst zu trennen sei.

(96) Die SNCM verweist in diesem Zusammenhang darauf, dass das Lastenheft des Vertrags keine Festlegung zum Einsatz unterschiedlicher Schiffe für den ständigen Dienst und den Zusatzdienst enthalte.

(97) Außerdem trägt sie vor, dass der Vergleich des Verkehrs auf den Verbindungen Marseille-Korsika und Toulon-Korsika nicht ausreiche, um einen offensichtlichen Beurteilungsfehler festzustellen, da es um die Bewertung der Kapazität des privaten Angebots zur Deckung des Bedarfs gehe, für den gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen übertragen wurden. Im Übrigen sei der Rückgang der von den gemeinsam als Auftragnehmer auftretenden Unternehmen in den Jahren 2004-2005 erbrachten Gesamtverkehrsleistungen, wie von den französischen Behörden ausgeführt, auf eine Unterbrechung des Betriebs bei der SNCM aufgrund von Arbeitskampfmaßnahmen zurückzuführen. Die Zunahme des Verkehrs ab Toulon stehe hingegen mit der durch die Fahrten ab Italien verursachten Wirkung nach dem „Prinzip der kommunizierenden Röhren“ in Verbindung.

([51]) Rechtssache C-205/99, a.a.O.

(98) Bezüglich einer etwaigen Überdimensionierung des Dienstleistungsangebots durch den Vertrag stellt die SNCM fest, dass die Jahre 2004 und 2005 aufgrund der erwähnten Arbeitskampfmaßnahmen aus dem Bezugszeitraum herausgenommen werden sollten. So seien die Passagierschiffe notwendig, um dem Verkehrsaufkommen in der Hochsaison gerecht zu werden. Die CMN führt des Weiteren aus, dass die Dimensionierung des Angebots entsprechend dem wirtschaftlichen Umfeld, etwaigen Betriebsstörungen bzw. der Verkehrsrichtung in der Hochsaison erfolgt sei, wodurch es zu Überfahrten mit geringerer Auslastung gekommen sei.

(99) Die SNCM und die CMN stellen ferner fest, dass für die von Corsica Ferries ab Toulon angebotenen Leistungen nicht die gleichen Auflagen gelten wie sie sich für die gemeinsam als Auftragnehmer auftretenden Unternehmen aus der Anwendung des Vertrags ergäben. Für den Frachtbereich verweisen die SNCM und die CMN auf Verpflichtungen in Bezug auf Fahrpläne, Transportkapazitäten und Preise. Hinsichtlich der Personenbeförderung vertritt die SNCM den Standpunkt, dass die Fahrplanauflagen die Zahl der Hin- und Rückfahrten einschränke, die geringeren Tarifzwänge von Corsica Ferries dem Unternehmen größere wirtschaftliche Freiheit sicherten und die Anforderungen an die Dienstleistungsqualität für die gemeinsam als Auftragnehmer auftretenden Unternehmen zu höheren Kosten führen würden. Ferner geht die SNCM auf die Besonderheit der im Lastenheft genannten Zielorte im Departement sowie auf die von Corsica Ferries erwähnte Verpflichtung zu täglichen Hin- und Rückfahrten ein.

(100) Ergänzend betont die SNCM, dass die Zuschüsse, die den anderen Marktteilnehmern gewährt worden seien, und insbesondere der Sozialzuschuss eine Rolle bei der Verkehrsentwicklung gespielt haben könnten, sodass diese nicht belege, dass die Auftragnehmer unzureichend in der Lage seien, ihren Verpflichtungen nachzukommen.

(101) Schließlich stellt die SNCM fest, dass ihr Dienstleistungsangebot im Jahr 2007 bemessen worden sei. Die Reduzierung der Anforderungen seitens des korsischen Verkehrsamts im Jahr 2009 stehe daher vor allem mit der Wirtschaftskrise sowie mit Investitionen durch die Reederei Corsica Ferries in Verbindung.

5.2.2. ZUM ZWEITEN KRITERIUM DES URTEILS IN DER RECHTSSACHE *ALTMARK*

(102) Ebenso wie die französischen Behörden (siehe Erwägungsgrund 66) vertritt die SNCM den Standpunkt, dass Artikel 7 Absatz 1 des Vertrags für die Festlegung der Parameter, anhand derer der Ausgleich berechnet wird, ausreiche. Im Übrigen könne ungeachtet des Vorhandenseins von Artikel 7 Absatz 1 selbst nur ein auf der Grundlage dieser Bestimmung angenommener Beschluss einer Kontrolle unterworfen werden.

(103) Des Weiteren stellen die SNCM und die CMN fest, dass die von Frankreich im oben genannten Erwägungsgrund gestützte Argumentation auch für die Anpassung der Ausgleichszahlung in Abhängigkeit von den im Vertrag vorgesehenen tatsächlichen Einnahmen gilt. Diese Klausel komme automatisch zur Anwendung und lasse keinerlei Spielraum für eine subjektive Auslegung. Die „Kraftstoff"-Schutzklausel sei durch die unvorhersehbare Entwicklung der Märkte und die Auswirkungen der Entwicklung der Vorschriften gerechtfertigt. Die CMN betont schließlich, dass die Schutzklausel in Bezug auf die Einnahmen nicht nur bei einem Rückgang, sondern auch bei deren Anstieg zur Anwendung komme.

(104) Die SNCM ist der Auffassung, dass aufgrund der in den einzelnen Angeboten der gemeinsam als Auftragnehmer auftretenden Unternehmen unterschiedlich veranschlagten Einnahmen die Transparenz der Parameter der Ausgleichsregelung nicht in Frage gestellt werden könne.

(105) Die SNCM stellt außerdem klar, dass keine Ausgleichszahlung außerhalb des Rahmens der auferlegten gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen geleistet wurde. Der Vertrag sehe bei gewissen Störungen des Dienstes vor, dass die Kosten, die dem Auftragnehmer bei der Erbringung von Ersatzleistungen oder bei der Leistung von Schadenersatz an Kunden entstünden, auf die Vertragsstrafe angerechnet werden, die das korsische Verkehrsamt von den Auftragnehmern verlangt. Zwar habe die SNCM einen diesbezüglichen Antrag über 600 000 EUR beim korsischen Verkehrsamt eingereicht, doch sei der Betrag nicht ausgezahlt worden und entspräche nur einer Rückstellung in Höhe der veranschlagten Kosten, die der SNCM durch Schadenersatzleistungen im Zuge der Arbeitskämpfe im Jahr 2010 entstanden seien.

5.2.3. ZU DEN ÜBRIGEN KRITERIEN DES URTEILS IN DER RECHTSSACHE *ALTMARK*

(106) Zur Höhe des Ausgleichs für die durch die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen entstandenen Kosten vertreten die SNCM und die CMN die Auffassung, dass sie keine Überkompensierung erhalten hätten. Im Hinblick auf die Anforderungen an die Kapitalrendite betont die SNCM vielmehr, dass die durch die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen verursachten Kosten unzureichend ausgeglichen worden seien, was nach Abzug des eingesetzten Eigenkapitals zu Verlusten geführt habe.

(107) Hinsichtlich des Verfahrens zur Auswahl des Dienstleistungserbringers verweist die SNCM darauf, dass das Protokoll über die Privatisierung eine einzige Auflösungsklausel enthalte. Diese sei so auszulegen, wie es die französischen Behörden gemäß dem obigen Erwägungsgrund 55 getan hätten. Ferner führt das Unternehmen aus, dass der Prozess der Privatisierung der SNCM, in den die Gebietskörperschaft Korsika nicht involviert gewesen sei, keinerlei Einfluss auf das Verfahren zur Übertragung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen gehabt habe.

(108) Die SNCM und die CMN führen außerdem aus, dass aufgrund der Anforderungen des Lastenhefts die Wettbewerbsorientiertheit des Vergabeverfahrens außer Frage

stehe. Sie vertreten den Standpunkt, dass die Überprüfung der Einhaltung des vierten Kriteriums des Urteils in der Rechtssache Altmark nicht die Angemessenheit der Drittbetreibern auferlegten gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen berühre.

(109) Die SNCM und die CMN betonen darüber hinaus, dass die durch die Verordnung (EWG) Nr. 3577/92 begründeten inhaltlichen Beschränkungen der öffentlichen Dienstleistungsverträge die Mitgliedstaaten nicht daran hindern, weitere Anforderungen daran zu koppeln.

(110) Unter Bezugnahme auf die Argumentationslinie der französischen Behörden im obigen Erwägungsgrund 67 stellt die SNCM des Weiteren fest, dass das Verfahren zur Auswahl des Auftragnehmers nicht diskriminierend gewesen sei. Dies sieht die SNCM dadurch bestätigt, dass Corsica Ferries die Unparteilichkeit des Verwaltungsgerichts von Bastia und der Gebietskörperschaft Korsika in Abrede stelle.

(111) Ergänzend führen die SNCM und die CMN aus, dass selbst unter der Annahme, dass die Kriterien des Urteils in der Rechtssache Altmark nicht erfüllt seien, die bezogenen Ausgleichszahlungen in Anwendung des DAWI-Rahmens dennoch als mit dem Gemeinsamen Markt vereinbare Beihilfen anzusehen seien. Zur Begründung führen sie an, dass die Dauer der Auferlegung vertretbar sei und für die Verbindungen, für die keine gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen auferlegt wurden, eine von den mit Gemeinwohlverpflichtungen belegten Strecken unabhängige analytische Buchführung erfolge, womit der Richtlinie 2006/111/EG über die finanzielle Transparenz Genüge getan werde.

6. ÄUSSERUNGEN FRANKREICHS ZU DEN STELLUNGNAHMEN DER BETEILIGTEN

6.1. *ZUM UMFANG DER GEMEINWIRTSCHAFTLICHEN VERPFLICHTUNG UND ZUM ERSTEN KRITERIUM DES URTEILS IN DER RECHTSSACHE* ALTMARK

(112) Zu den Bemerkungen von Corsica Ferries zur Einhaltung des ersten Kriteriums des Urteils in der Rechtssache Altmark verweisen die französischen Behörden zunächst auf ihren Standpunkt bezüglich der Untrennbarkeit von Basisdienst und Zusatzdienst. Nach ihrem Dafürhalten stellt die Beschäftigung von Zeitarbeitskräften für den Betrieb des Zusatzdienstes keinen Beweis für das Gegenteil dar.

(113) Sodann bestreiten sie das Vorbringen von Corsica Ferries, demzufolge das für den Zusatzdienst geforderte alleinige Kriterium die Kapazität sei, mit dem Hinweis darauf, dass das im Lastenheft festgelegte Qualitätskriterium ebenso anwendbar sei.

(114) Ferner werde im Lastenheft des Vertrags nicht der Einsatz unterschiedlicher Schiffe für den ständigen Dienst und den Zusatzdienst verlangt.

(115) Zudem halten sie die Beschränkung der Ermittlung einer eventuell fehlenden Privatinitiative allein auf die Zeiträume, in die der Zusatzdienst fällt, für unbegründet. Sie vertreten die Auffassung, dass die Verweigerung der Einstufung des Zusatzdienstes als öffentliche Dienstleistung mit der Begründung, dass er im Wesentlichen der Beförderung von Touristen diene, jeglicher Grundlage entbehre, da sein Ziel in der Gewährleistung der räumlichen Kontinuität und der Abmilderung der durch die Insellage Korsikas bedingten Nachteile bestehe.

(116) Ferner teilen die französischen Behörden nicht die Analyse von Corsica Ferries bezüglich der Angemessenheit des im Vertrag vorgesehenen und dem Zusatzdienst entsprechenden Angebotsumfangs. Sie sind der Ansicht, dass als Bezugszeitraum für die Personenbeförderung nur die Jahre nach 2006 herangezogen werden sollten, da es zwischen 2002 und 2005 aufgrund von Arbeitskämpfen zu Störungen im Betriebsablauf gekommen sei. Im Übrigen führen sie die allgemeine Überdimensionierung des Angebots im Zeitraum 2010-2013 auf die Inbetriebstellung des Schiffes „Smeralda“ durch Corsica Ferries zurück.

(117) Schließlich merken die französischen Behörden an, dass Corsica Ferries insofern Hauptnutznießer der Beihilferegelung nach Sozialkriterien sei, als deren Höhe von den Fahrgastzahlen abhänge. Zudem beziehe sich Corsica Ferries nur auf die Transportkapazitäten und lasse andere Kriterien wie die Qualität der Dienstleistung unberücksichtigt.

6.2. *ZU DEN ÜBRIGEN KRITERIEN DES URTEILS IN DER RECHTSSACHE* ALTMARK

(118) Bezüglich der Äußerungen von Corsica Ferries zur Einhaltung des zweiten und des dritten Kriteriums des Urteils in der Rechtssache Altmark geben die französischen Behörden an, dass die Änderung des Vertrags durch eine am 28. Dezember 2009 geschlossene Zusatzvereinbarung auf die Diskrepanz zwischen dem auf der Grundlage ehrgeiziger Ziele für die wirtschaftliche Entwicklung prognostizierten Verkehrsaufkommen und der aus dem Konjunkturabschwung und dem Ausbau des Fährangebots resultierenden Realität zurückzuführen sei. Sie betonen, dass sich die Überprüfung des Kompensationsinstruments durch die Finanzgerichte nicht auf dessen Übereinstimmung mit den gesetzlichen Bestimmungen für staatliche Beihilfen, sondern auf die Regelmäßigkeit, Effizienz und Wirksamkeit seiner Verwaltung erstrecke. Darüber hinaus weisen die französischen Behörden darauf hin, dass die vorgebrachten Bemerkungen auch die Beihilferegelung nach Sozialkriterien beträfen, von der in erster Linie Corsica Ferries profitiere, wobei die dafür aufgewendeten Beträge nach Angaben der französischen Behörden zwischen 2002 und 2009 von 13,8 Mio. EUR auf 20,8 Mio. EUR gestiegen seien.

(119) Zur Stellungnahme von Corsica Ferries zur Einhaltung des vierten Kriteriums des Urteils in der Rechtssache Altmark führen die französischen Behörden aus, dass das am 11. September 2012 ergangene Urteil des Gerichts der Europäischen Union in der Rechtssache T-565/08 in

keinem Zusammenhang mit der Übertragung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen stehe. Sie widersprechen damit der Auslegung dieses Urteils durch Corsica Ferries und vertreten den Standpunkt, dass die Auflösungsklausel nur dann in Anspruch genommen werden könne, wenn die Kommission einen Beschluss annimmt, mit dem die betreffenden staatlichen Beihilfemaßnahmen für mit dem Binnenmarkt unvereinbar erklärt werden, oder wenn der Vertrag über die Auferlegung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen nicht an die SNCM vergeben wird.

(120) Schließlich führen die französischen Behörden aus, dass es nicht im Einklang mit dem geltenden Recht stehe, sich bei der Beurteilung des Umfangs des wirksamen Wettbewerbs auf eine Erklärung des Präsidenten des korsischen Regionalparlaments zu berufen, da diese Instanz nicht befugt sei, das Lastenheft des Vertrags allein anzunehmen. Gleichzeitig stellen sie fest, dass die Analyse der Angebote nahelege, dass Corsica Ferries die Bedingungen dieses Lastenheftes nicht eingehalten habe, da das Unternehmen weder die Einzelheiten zur Beurteilung seiner Verschuldungssituation beigebracht, noch die Richtigkeit seiner Berechnung der erwarteten Ergebnisse gewährleistet habe.

7. **BEIHILFERECHTLICHE WÜRDIGUNG DER MASSNAHMEN**

7.1. *VORLIEGEN EINER STAATLICHEN BEIHILFE IM SINNE VON ARTIKEL 107 ABSATZ 1 AEUV*

(121) Gemäß Artikel 107 Absatz 1 AEUV sind staatliche oder aus staatlichen Mitteln gewährte Beihilfen gleich welcher Art, die durch die Begünstigung bestimmter Unternehmen oder Produktionszweige den Wettbewerb verfälschen oder zu verfälschen drohen, mit dem Gemeinsamen Markt unvereinbar, soweit sie den Handel zwischen Mitgliedstaaten beeinträchtigen.

(122) Eine einzelstaatliche Maßnahme ist daher als staatliche Beihilfe anzusehen, wenn die folgenden Bedingungen kumulativ erfüllt sind: 1) der oder die Begünstigte(n) sind Unternehmen im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 AEUV, 2) die Maßnahme wird aus staatlichen Mitteln gewährt und ist dem Staat zurechenbar, 3) die Maßnahme verschafft dem Begünstigtem oder den Begünstigten einen selektiven Vorteil, und 4) die Maßnahme verfälscht den Wettbewerb oder droht ihn zu verfälschen und beeinträchtigt den Handel zwischen Mitgliedstaaten ([52]).

7.1.1. DIE BEGRIFFE DES UNTERNEHMENS UND DER WIRTSCHAFTSTÄTIGKEIT

(123) Wie im Einleitungsbeschluss (Erwägungsgrund 62) dargelegt, erbringen die beiden Schifffahrtsgesellschaften SNCM und CMN Dienstleistungen im Seeverkehr und üben somit wirtschaftliche Tätigkeiten aus.

7.1.2. STAATLICHE MITTEL UND ZURECHENBARKEIT ZUM STAAT

(124) Laut Einleitungsbeschluss (Erwägungsgründe 63 bis 65) wurde die Entscheidung über den Abschluss des Vertrags über die Auferlegung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen vom korsischen Regionalparlament gebilligt und handelt es sich bei den Mitteln des korsischen Verkehrsamts um öffentliche Gelder, die hauptsächlich aus den vom Staat bereitgestellten Mitteln für die Kontinuität der Festlandsverbindungen stammen. Die Ausgleichszahlungen, die ihm Rahmen der Übertragung öffentlicher Aufgaben erfolgten, stellen daher eine dem Staat zurechenbare Übertragung staatlicher Mittel dar.

7.1.3. SELEKTIVER VORTEIL FÜR DIE GEMEINSAM ALS AUFTRAGNEHMER AUFTRETENDEN UNTERNEHMEN

(125) Zur Beurteilung der Frage, ob eine staatliche Maßnahme eine Beihilfe an ein Unternehmen darstellt, gilt es zu klären, ob das betreffende Unternehmen einen wirtschaftlichen Vorteil erlangt, der es von Kosten entlastet, die es normalerweise aus seinen Eigenmitteln hätte bestreiten müssen, oder ob es eine Vergünstigung erhält, die es unter normalen Marktbedingungen nicht erhalten hätte ([53]).

(126) Vor diesem Hintergrund ist die Kommission der Auffassung, dass die gewonnenen Marktanteile der Wettbewerber, entgegen dem Vorbringen von CMN, keineswegs darauf schließen lassen, dass den gemeinsam als Auftragnehmer auftretenden Unternehmen kein Vorteil gewährt worden sei. Es steht nämlich fest, dass die Auftragnehmer ohne staatliches Eingreifen keinen Ausgleich für ihre Betriebskosten erhalten hätten, wie er in dem Vertrag vorgesehen ist.

(127) Frankreich verweist insbesondere auf das oben erwähnte Urteil des Conseil d'Etat vom 13. Juli 2012, um zu widerlegen, dass der Vertrag insgesamt Elemente staatlicher Beihilfen enthält. Nach Auffassung der Kommission hat das nationale Gericht mit seinem Urteil jedoch lediglich festgestellt, dass die Schutzklausel gemäß Artikel 7 Absatz 1 des Vertrags ([54]) für sich betrachtet nicht als staatliche Beihilfe eingestuft werden könne ([55]). Da die Kommission die Schutzklausel nicht für sich allein prüft, sondern den Vertrag insgesamt, sind die auf die erwähnte Klausel bezogenen Entscheidungsgründe dieses Urteils für die Beurteilung der Frage, ob der Vertrag insgesamt Elemente staatlicher Beihilfen enthält, nicht relevant. Die Kommission wird die in diesem Urteil angeführten Argumente inhaltlich prüfen, wenn sie untersucht, wie die vom Vertrag erfassten gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen definiert sind (Abschnitt 7.1.3.1).

(128) Da Frankreich vorträgt, diese Ausgleichszahlungen würden den Begünstigten nach der erwähnten Altmark-Rechtsprechung keinen selektiven Vorteil verschaffen, hat die Kommission zu prüfen, ob, wie die französischen Behörden und die gemeinsam als Auftragnehmer auftretenden Unternehmen behaupten, die im Rahmen des Vertrags gewährten Ausgleichszahlungen alle Kriterien des Urteils in der Rechtssache Altmark erfüllen.

([52]) Siehe z. B. Urteil des Gerichtshofs vom 10. Januar 2006, Ministero dell'Economia e delle Finanze/Cassa di Risparmio di Firenze, C-222/04, Slg. 2006, I-289, Randnr. 129.

([53]) Siehe insbesondere Urteil des Gerichtshofs vom 14. Februar 1990, Frankreich/Kommission, C-301/87, Slg. 1990, I-307, Randnr. 41.

([54]) Siehe Erwägungsgrund 38.

([55]) Siehe Fußnote 24.

(129) Der Gerichtshof hat in diesem Urteil ([56]) für Recht erkannt, dass Ausgleichszahlungen, die für die Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen gewährt werden, keine Beihilfen im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 AEUV darstellen, wenn die folgenden vier Kriterien gleichzeitig erfüllt sind:

— Das begünstigte Unternehmen muss tatsächlich mit der Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen betraut sein, und diese Verpflichtungen müssen klar definiert sein (Kriterium 1);

— die Parameter, anhand derer der Ausgleich berechnet wurde, sind zuvor objektiv und transparent festzustellen (Kriterium 2);

— der Ausgleich darf nicht über das hinausgehen, was erforderlich ist, um die Kosten, die durch die Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen entstehen, ganz oder teilweise zu decken. Dabei müssen die Einnahmen, die in diesem Zusammenhang erzielt werden, sowie ein angemessener Gewinn berücksichtigt werden (Kriterium 3);

— wenn die Wahl des Unternehmens nicht im Rahmen eines Verfahrens zur Vergabe öffentlicher Aufträge erfolgt, ist die Höhe des Ausgleichs auf der Grundlage einer Analyse der Kosten zu bestimmen, die ein durchschnittliches, gut geführtes und entsprechend ausgestattetes Unternehmen bei der Erfüllung dieser Verpflichtungen hätte. Dabei müssen die Einnahmen, die in diesem Zusammenhang erzielt werden, sowie ein angemessener Gewinn berücksichtigt werden (Kriterium 4).

(130) In ihrer Mitteilung über die Anwendung der Beihilfevorschriften der Europäischen Union auf Ausgleichsleistungen für die Erbringung von Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse ([57]) (im Folgenden als „DAWI-Mitteilung" bezeichnet) gibt die Kommission Orientierungshilfen und stellt klar, welche Erfordernisse Ausgleichsleistungen für die Erbringung von Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichen Interesse erfüllen müssen. In dieser Mitteilung werden die verschiedenen Voraussetzungen behandelt, die durch die Altmark-Rechtsprechung aufgestellt wurden: der Begriff der Dienstleistung von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse im Sinne des Artikels 106 AEUV, das Erfordernis eines Betrauungsakts, die Verpflichtung zur Festlegung von Parametern für Ausgleichsleistungen, die Grundsätze für die Vermeidung einer Überkompensation und die Grundsätze für die Auswahl des Dienstleistungserbringers.

([56]) A.a.O., siehe Fußnote 22.

([57]) Mitteilung der Kommission über die Anwendung der Beihilfevorschriften der Europäischen Union auf Ausgleichsleistungen für die Erbringung von Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse, angenommen von der Kommission am 20.12.2011 und veröffentlicht im ABl. C 8 vom 11.1.2012, S. 4.

(131) Im vorliegenden Fall hält es die Kommission für angebracht, das erste und das vierte Kriterium des Urteils in der Rechtssache Altmark zu prüfen.

7.1.3.1. ***Festlegung der Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichen Interesse (Kriterium 1)***

Prüfungsrahmen

(132) Die Befugnisse der Kommission im Zusammenhang mit der Festlegung einer DAWI beschränken sich darauf zu kontrollieren, dass dem Mitgliedstaat bei der Festlegung der Dienstleistung als Dienstleistung von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse kein offenkundiger Fehler unterlaufen ist ([58]).

(133) Gelten besondere EU-Vorschriften, so unterliegt der Ermessensspielraum der Mitgliedstaaten diesen Vorschriften, wobei die Verpflichtung der Kommission, zu prüfen, ob die Dienstleistung von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse für die Zwecke der Beihilfekontrolle ordnungsgemäß definiert wurde, davon unberührt bleibt ([59]). Hierzu hatte die Kommission in ihrem Einleitungsbeschluss im Wesentlichen die Auffassung vertreten, dass in Bezug auf den Umfang der öffentlichen Dienstleistung die Verordnung (EWG) Nr. 3577/92 in ihren Auslegungen durch die Rechtsprechung des Gerichtshofs ([60]) eingehalten werden müsse, damit er einer Beihilfekontrolle standhalten könne. Deshalb gelte es zu untersuchen, ob die in dem Vertrag festgelegten öffentlichen Dienstleistungen vom Umfang her notwendig und im Hinblick auf einen wirklichen Bedarf an gemeinwirtschaftlichen Dienstleistungen verhältnismäßig waren, was dadurch nachzuweisen wäre, dass unter den Bedingungen des freien Wettbewerbs kein ausreichender Schiffslinienverkehr gewährleistet würde.

(134) Falls im vorliegenden Fall die wesentlichen Kriterien der Verordnung (EWG) Nr. 3577/92, wie sie durch die Rechtsprechung ausgelegt wurden, nicht erfüllt wären, könnten daher die betreffenden Ausgleichsleistungen nicht nach Artikel 106 Absatz 2 AEUV für vereinbar erklärt werden. Die Einhaltung der Verordnung (EWG) Nr. 3577/92 ist mithin eine notwendige Voraussetzung, damit der Rahmen für staatliche Beihilfen in Form von Ausgleichsleistungen für die Erbringung öffentlicher Dienstleistungen hier angewandt werden kann ([61]).

(135) Hierzu stellt die Kommission fest, dass der Vertrag eindeutig ein „Vertrag über Verkehrsdienste aufgrund von Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes" im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 3577/92 ist ([62]). In diesem Zusammenhang sind die im Urteil in der Rechtssache Analir

([58]) Siehe die oben erwähnte DAWI-Mitteilung, Randnr. 46.

([59]) Siehe die oben erwähnte DAWI-Mitteilung, Randnr. 46.

([60]) Insbesondere das oben erwähnte Urteil in der Rechtssache Analir.

([61]) Siehe Rahmen für staatliche Beihilfen in Form von Ausgleichsleistungen für die Erbringung öffentlicher Dienstleistungen, Randnrn. 8 und 13.

([62]) Siehe Artikel 2 und 4 der Verordnung (EWG) Nr. 3577/92.

genannten Voraussetzungen für die Prüfung eines solchen Vertrags von besonderer Bedeutung. Erfolgt nämlich der Ausgleich für im Rahmen eines Vertrags über öffentliche Dienstleistungen auferlegte besondere Verpflichtungen durch die Subventionierung eines Dienstleistungsangebots, so stellt dies eindeutig eine Beschränkung des freien Dienstleistungsverkehrs dar ([63]). Diese Beschränkung wäre im Hinblick auf einen wirklichen, bei freiem Wettbewerb nicht zu deckenden Verkehrsbedarf nur auf der Grundlage restriktiver Bedingungen zu rechtfertigen, aufgrund derer die Notwendigkeit und Verhältnismäßigkeit der Festlegung aller dem Bereich des freien Wettbewerbs entzogenen Dienstleistungen festgestellt wird.

(136) Die Kommission ist daher entsprechend dem Urteil in der Rechtssache Analir der Auffassung, dass der durch einen Vertrag über öffentliche Dienstleistungen festgelegte Umfang der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung im Hinblick auf einen wirklichen Bedarf an gemeinwirtschaftlichen Dienstleistungen notwendig und verhältnismäßig sein muss, was dadurch nachzuweisen ist, dass unter den Bedingungen des freien Wettbewerbs kein ausreichender Schiffslinienverkehr gewährleistet werden kann.

Getrennte Untersuchung des Basisdienstes und des Zusatzdienstes

(137) Zunächst machen die französischen Behörden geltend, der Basisdienst und der Zusatzdienst, wie sie im Einleitungsbeschluss definiert und oben genannt sind, seien nicht voneinander zu trennen. Dem hält die Kommission jedoch entgegen, dass die Unterscheidung zwischen Verkehrsleistungen, die über das gesamte Jahr im Rahmen des Basisdienstes zu erbringen sind, und den zusätzlichen Kapazitäten, die in Spitzenverkehrszeiten bereitzustellen sind, eindeutig aus dem Lastenheft zu dem Vertrag ersichtlich ist ([64]).

(138) Die französischen Behörden behaupten weiter, der Umfang der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen müsse für beide Dienste zusammen beurteilt werden. Sie beziehen sich dabei auf das oben erwähnte Urteil des Conseil d'Etat vom 13. Juli 2012, mit dem durch die nationale Rechtsprechung festgestellt worden sei, die Verordnung (EG) Nr. 3577/92 stehe dem nicht entgegen, den wirklichen Bedarf an öffentlichen Dienstleistungen für jede Strecke insgesamt zu bewerten, ohne dass ermittelt werden müsse, ob dieser Bedarf ständig bestehe. Daraus schlussfolgerte der Conseil d'Etat, die Verordnung (EG) Nr. 3577/92 sähe nicht zwingend vor, dass der Zusatzdienst einem anderen wirklichen Bedarf an gemeinwirtschaftlichen Dienstleistungen als der Basisdienst entsprechen müsse.

(139) Diesbezüglich ist die Kommission entsprechend ihrer Entscheidungspraxis ([65]) der Auffassung, dass, um eine Abschöpfung ([66]) zum Nachteil der Kosteneffizienz bei der Erbringung der Dienstleistungen wie auch ihrer Qualität und wirtschaftlichen Rentabilität zu vermeiden, es bei großen saisonalen Schwankungen der Verkehrsnachfrage legitim sein kann, Dienste sowohl für Spitzenverkehrszeiten als auch für verkehrsarme Zeiten in den Bereich der öffentlichen Dienstleistungen einzubeziehen. Unter den gegebenen Umständen wäre demnach nur dann zu Recht davon auszugehen, dass der Zusatzdienst durch einen wirklichen, durch den Basisdienst zu befriedigenden Bedarf an gemeinwirtschaftlichen Dienstleistungen begründet werden kann, wenn aufgrund mehrerer technischer und wirtschaftlicher Erfordernisse erwiesen ist, dass seine Erbringung, wie die französischen Behörden behaupten, für den Basisdienst unerlässlich ist.

(140) Entgegen dem Vorbringen von Frankreich, SNCM und CMN erscheint der Zusatzdienst im vorliegenden Fall nicht unerlässlich für die Erbringung des Basisdienstes.

(141) Unter bestimmten Umständen kann eine Ausweitung des Umfangs der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung gerechtfertigt sein, wenn die Tätigkeiten einander technisch ergänzen oder eindeutige Erwägungen in Bezug auf die Wirtschaftlichkeit (Synergieeffekte) bestehen. Im vorliegenden Fall sind der Basisdienst und der Zusatzdienst keine sich technisch ergänzenden Tätigkeiten. Für sie gelten nämlich insbesondere in Bezug auf die Fahrpläne und die Häufigkeit unterschiedliche Verpflichtungen. Während für den Basisdienst Mindestabfahrtzeiten und eine enge Zeitspanne für die Ankunft festgelegt wurden ([67]), waren für den Zusatzdienst kein einzuhaltender Fahrplan vorgeschrieben. Hinsichtlich der Häufigkeit enthielt das Lastenheft des Vertrags keine Verpflichtungen für den Zusatzdienst, da die Beförderungskapazitäten jährlich auf der Grundlage der Spitzenzeiten festgelegt wurden. Zudem wurden Dienste, deren Organisation eine ähnliche Unterscheidung zugrunde lag ([68]), im Zeitraum 2002-2006 mit unterschiedlichen Schiffen und Besatzungen betrieben.

(142) Das Argument der französischen Behörden, laut Lastenheft müssten keineswegs unterschiedliche Schiffstypen

([63]) Siehe insbesondere Urteile vom 25. Juli 1991, Säger, C-76/90, Slg. 1991, I-4221, Randnr. 12; vom 9. August 1994, Vander Elst, C-43/93, Slg. 1994, I-3803, Randnr. 14; vom 28 März 1996, Guiot, C-272/94, Slg. 1996, I-1905, Randnr. 10; vom 18. Juni 1998, Corsica Ferries France, C-266/96, Slg. 1998, I-3949, Randnr. 56, und vom 23. November 1999, Arblade u. a., C-369/96 und C-376/96, Slg. 1999, I-8453, Randnr. 33.

([64]) Der Leistungsumfang der einzelnen Dienste ist in Erwägungsgrund 33 und in den Fußnoten 25 und 26 beschrieben. In den Punkten I a) 2) (Marseille - Ajaccio), I b) 2) (Marseille - Bastia) und I d) 1.4) (Marseille – Propriano) des Lastenhefts zu dem Vertrag wird insbesondere dargelegt, was der Zusatzdienst beinhaltet.

([65]) Siehe Entscheidung der Kommission vom 30. Oktober 2001 über die staatlichen Beihilfen Frankreichs zugunsten der Société nationale maritime Corse-Méditerranée, ABl. L 50 vom 21.2.2002, S. 66, Randnr. 74.

([66]) Abschöpfung bedeutet, dass konkurrierende Seeschifffahrtsunternehmen ihre Dienste nur in Verkehrsspitzenzeiten anbieten.

([67]) Vertrag, Anhang I. Unter Berücksichtigung der Beschränkungen für die Personenbeförderung und den Frachttransport waren Ankunftszeiten für die Strecken Marseille-Ajaccio und Marseille-Bastia auf 6.30 Uhr bis 7.00 Uhr und für die Strecken Marseille-Propriano auf 6.30 Uhr bis 7.30 Uhr festgelegt.

([68]) Für den Zeitraum 2002-2006 war ein Zusatzdienst festgelegt, in dessen Rahmen die beiden Auftragnehmer in Spitzenverkehrszeiten zusätzliche Kapazitäten für die Personenbeförderung schufen. Dieser Dienst wurde durch Fahrgastschiffe erbracht. Siehe Bericht der Chambre régionale des Comptes de Corse (Regionale Rechnungskammer von Korsika).

eingesetzt werden, stellt diese Schlussfolgerung insofern nicht infrage, als die Erfahrungen mit dem vorherigen Vertrag im Zeitraum 2002-2006 eindeutig gezeigt haben, dass beide Arten von Diensten mit verschiedenen Schiffen erbracht werden konnten ([69]).

(143) Dem Argument der französischen Behörden, die Einbeziehung des Zusatzdienstes sei durch einen Finanzausgleich mit dem Basisdienst gerechtfertigt, ist zudem entgegenzuhalten, dass die Kostenrechnung der SNCM für den Basisdienst dauerhaft ein Betriebsdefizit erkennen lässt ([70]). Diesem Vorbringen kann daher nicht gefolgt werden.

(144) Folglich kann unter den speziellen Umständen des vorliegenden Falls nicht davon ausgegangen werden, dass der Zusatzdienst für die ordnungsgemäße Erbringung des Basisdienstes unerlässlich ist, und kein einschlägiges Argument der französischen Behörden und der Auftragnehmer ist geeignet, diese Schlussfolgerung zu entkräften. Die Kommission ist deshalb der Auffassung, dass die Einstufung als Dienst von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse für die beiden in Rede stehenden Arten von Diensten getrennt beurteilt werden muss.

Analyse des Basisdienstes

(145) Zunächst ist die Kommission der Ansicht, dass gemäß der Rechtsprechung ([71]) sowie der einschlägigen Entscheidungspraxis ([72]) der Kommission die von den französischen Behörden praktizierte Politik der Kontinuität der Festlandsverbindungen von einem legitimen öffentlichen Interesse ausgeht und somit ausreichende Verkehrsdienste sicherzustellen hat, um die Voraussetzungen für die wirtschaftliche und soziale Entwicklung der Insel zu schaffen. Ein Mindestangebot an Dienstleistungen zur Gewährleistung der Kontinuität der Verbindungen zwischen Marseille und den betreffenden fünf korsischen Häfen entspricht einem klar definierten Bedarf an gemeinwirtschaftlichen Dienstleistungen.

(146) In Bezug auf die fehlende Privatinitiative beim Basisdienst räumen die anderen Marktteilnehmer selbst ein, dass sie nicht in der Lage gewesen wären, diesen Dienst sicherzustellen ([73]).

(147) Was speziell den Zeitraum betrifft, für den dieser Mangel festgestellt wird, so reicht es nach Ansicht der Kommission aus, lediglich in den verkehrsarmen Zeiten des Jahres für jede betroffene Strecke feststellen, dass es angesichts eines genau ermittelten Verkehrsbedarfs an Privatinitiative fehlt, um für das ganze Jahr und für alle Strecken die Einbeziehung des Basisdienstes in den Bereich der gemeinwirtschaftlichen Dienstleistungen zu rechtfertigen. Offenkundige Erfordernisse der technischen und wirtschaftlichen Effizienz begründen nämlich die ständige Einrichtung eines Basisdienstes, ohne dass für das ganze Jahr ein Mangel an Verkehrsdienstleistungen nachgewiesen werden müsste. Die Umverteilung bestimmter Schiffe während des Jahres hätte den Auftragnehmern in dieser Hinsicht eine zusätzliche wirtschaftliche Belastung auferlegt und sie um erhebliche Einnahmen aus den Spitzenverkehrszeiten gebracht.

(148) Wie die Kommission schließlich in ihrer Mitteilung zur Auslegung der Verordnung (EG) Nr. 3577/92 ([74]) betont, verstößt die Zusammenfassung von Strecken in einem einzigen Bündel grundsätzlich nicht gegen diese Verordnung. Vielmehr ermöglicht im vorliegenden Fall die Bündelung von fünf Strecken eine Zusammenlegung von Schiffen, durch die die Qualität des fraglichen Dienstes verbessert ([75]) und seine Kosten gesenkt werden, denn die technischen Anforderungen, die im Rahmen des Basisdienstes an die Verbindungen zu den fünf korsischen Häfen gestellt werden, sind insbesondere in Bezug auf Fahrpläne, Fahrtzeiten und Aufteilung der Kapazitäten zwischen Fracht- und Passagierbeförderung vergleichbar ([76]). Der Vertrag ([77]) sieht nämlich vor, sowohl bestimmte Schiffe auf mehreren verschiedenen, durch den Basisdienst bedienten Strecken als auch mehrere verschiedene Schiffe auf ein und derselben Strecke einzusetzen ([78]).

(149) Schlussendlich enthalten der Vertrag und seine Anhänge gemäß Artikel 4 der Verordnung (EG) Nr. 3577/92 präzise Vorgaben in Bezug auf die Kontinuität, die Regelmäßigkeit, die Leistungsfähigkeit und die Tarifgestaltung, die die Auftragnehmer bei der Gewährleistung des Basisdienstes einhalten müssen (siehe Abschnitt 2.5).

(150) Daraus folgt, dass die Einbeziehung des Basisdienstes in den Geltungsbereich des Vertrags im Hinblick auf einen wirklichen Bedarf an gemeinwirtschaftlichen Dienstleistungen notwendig und verhältnismäßig ist.

Analyse des Zusatzdienstes

(151) Die Kommission betrachtet die Einbeziehung des Zusatzdienstes in den Bereich der gemeinwirtschaftlichen Dienstleistungen als Verstoß gegen die Grundsätze der Notwendigkeit und Verhältnismäßigkeit, die bei der Festlegung dieses Bereichs in Bezug auf einen wirklichen Bedarf an einer gemeinwirtschaftlichen Dienstleistung einzuhalten sind (Abschnitt 8.1.1).

([69]) Der Basisdienst wurde seit 2002 mit kombinierten Fracht-/Fahrgastschiffen, der Zusatzdienst hingegen mit Fähren (oder Passagierschiffen) erbracht. Wie insbesondere die Chambre régionale des comptes de Corse in ihrem Bericht (Rapport d'observations définitives sur l'Office des Transports de Corse, S. 80 bis 82) hervorhob, *„ähnelt [der Vertrag] hinsichtlich der Formulierungen und der allgemeinen Gliederung dem früheren Vertrag"*, und *„die Modalitäten für die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen wurden nur geringfügig geändert"*.

([70]) Siehe Erwägungsgrund 47 und Fußnote Nr. 35.

([71]) Siehe Urteil in der Rechtssache Analir, Randnr. 27.

([72]) Siehe Entscheidung vom 30. Oktober 2001 über die staatlichen Beihilfen Frankreichs zugunsten der Société nationale maritime Corse-Méditerranée (SNCM), ABl. L 50 vom 21.2.2002.

([73]) Siehe Randnr. 79 des Einleitungsbeschlusses.

([74]) KOM(2003) 595 endg. – nicht im ABl. veröffentlicht, Abschnitt 5.5.3.

([75]) Vor allem durch Minimierung der Auswirkungen betriebsbedingter Ausfälle bestimmter Schiffe.

([76]) Siehe Anhang 1 zum Vertrag.

([77]) Anhang 2, grundsätzliche Aufteilung der Schiffe auf die Strecken.

([78]) So war die „Pascal Paoli" in erster Linie der Strecke Marseille-Bastia und gelegentlich der Strecke Marseille-Balagne zugeteilt. Desgleichen sollte der Basisdienst von und nach Propriano von den drei Schiffen der CMN, nämlich der „Girolata", der „Kalliste" und der „Scandola", erbracht werden.

(152) Hierzu stellt die Kommission fest, dass der Betrieb der drei Strecken Marseille-Ajaccio, Marseille-Bastia und Marseille-Propriano im Zusatzdienst durch die SNCM, die zwei Passagierschiffe, nämlich die „Danielle Casanova" und die „Napoléon Bonaparte", für die Dienste auf diesen drei Linien einsetzte, nicht getrennt erfolgte ([79]). Aufgrund der geringen Verpflichtungen, die im vorliegenden Fall für die Erbringung des Zusatzdienstes auferlegt wurden ([80]), war die Bündelung der Schiffe umso relevanter für die Breitstellung des Dienstes, als sie eine technische und wirtschaftliche Komplementarität für den Betrieb der Dienste auf den drei Strecken förderte. Nach Ansicht der Kommission muss daher insgesamt beurteilt werden, ob die Einbeziehung des Zusatzdienstes in den Geltungsbereich des Vertrags über die Auferlegung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen Bestand hat.

(153) Bei der Prüfung der Frage, ob die auferlegten gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen vom Umfang her notwendig und verhältnismäßig waren, muss ferner berücksichtigt werden, ob gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen für alle Verbindungen zwischen dem französischen Festland und Korsika bestanden. Aufgrund der Umstände des vorliegenden Falls und unter Berücksichtigung des Vorbringens der Parteien ([81]) muss dabei außerdem geprüft werden, ob private Anbieter ein Angebot ab Toulon eingereicht hatten, das den Linienbetrieb ab Marseille, der Gegenstand des Vertrags ist, weitgehend ersetzen konnte.

Substituierbarkeit der Personenbeförderungsdienste ab Marseille und Toulon

(154) Wie die Kommission in ihrem Einleitungsbeschluss hervorgehoben hatte, gab es zahlreiche Indizien für die Austauschbarkeit zwischen den Diensten ab Marseille und denen ab Toulon, ließ doch die Entwicklung des Verkehrs auf den Strecken zwischen dem französischen Festland und Korsika erkennen, dass innerhalb kurzer Zeit ein konkurrenzfähiges Angebot zu dem der gemeinsam als Auftragnehmer auftretenden Unternehmen entstand. So nahm der Personenverkehr auf den Schiffsverbindungen zwischen dem französischen Festland und Korsika von 2002 bis 2009 um 31,6 % zu ([82]). In diesem Zusammenhang macht die Aufschlüsselung des Verkehrs nach anzulaufenden Häfen deutlich, dass der Verkehr ab Toulon überdurchschnittlich zugenommen hat (+ 150 % im Zeitraum 2002-2009), während der Verkehr ab Marseille gleichzeitig rückläufig war (– 1,7 %). Das Wachstum des Gesamtverkehrsaufkommens wurde folglich weitgehend von den Anbietern der Dienste ab Toulon abgeschöpft, und zwar auf Kosten des Angebots der gemeinsam als Auftragnehmer auftretenden Unternehmen, die von Marseille aus operierten.

(155) Entgegen den Behauptungen der französischen Behörden, die im Übrigen nicht durch Zahlenangaben untermauert wurden, dürfte diese Entwicklung nicht auf einen Effekt kommunizierender Röhren mit Italien zurückzuführen sein. Der Anteil des Verkehrs mit Korsika ([83]), der den Verbindungen zwischen dem französischen Festland und Korsika zuzurechnen ist, ist nämlich von 2002 bis 2009 kontinuierlich gestiegen und wuchs, zum Nachteil der Verbindungen zwischen Korsika und Italien, von 60,9 % auf 66,2 % ([84]).

(156) Dem Vorbringen der französischen Behörden, der Conseil de la concurrence habe in seinem Beschluss von 2006 die Möglichkeit nicht ausgeschlossen, dass der Markt für die Personenbeförderung ab Marseille ein relevanter Markt ist, hält die Kommission Folgendes entgegen: Der Conseil de la concurrence hat seine Argumente, denen zufolge die SNCM bei Einreichung ihres Angebots für die Ausschreibung des korsischen Verkehrsamtes eine marktbeherrschende Stellung innehatte ([85]), lediglich darauf abgestellt, dass ein relevanter Markt bei den Verbindungen ab Marseille bestehe ([86]). Dies habe den Conseil de la concurrence jedoch nicht an der Feststellung gehindert, dass *„am Markt für Fahrgäste, die in Spitzenverkehrszeiten zwischen dem Festland und Korsika (französisches Festland und Italien) befördert werden, nicht auszuschließen ist, dass die Häfen von Nizza, Toulon, Marseille, Livorno, Savona und Genua einen gewissen Wettbewerbsdruck aufeinander ausüben"* ([87]).

(157) Im Bereich des Zusatzdienstes hat sich der Verkehr zwischen dem französischen Festland und Korsika noch deutlicher zugunsten der Verbindungen ab Toulon entwickelt. Von 2002 bis 2005 ging das tatsächliche Verkehrsaufkommen beim Zusatzdienst auf der Strecke Marseille-Korsika um 208 213 Fahrgäste zurück, während es im selben Zeitraum auf der Strecke Toulon-Korsika um 324 466 Fahrgäste stieg. Der Rückgang des auf den Zusatzdienst entfallenden Verkehrsanteils zugunsten anderer Marktteilnehmer weist vor dem Hintergrund eines Gesamtanstiegs des Verkehrs seit 2002 darauf hin, dass diese beiden Dienste in hohem Maße austauschbar sind.

(158) In eher qualitativer Hinsicht ist festzuhalten, dass die geringe Entfernung zwischen Marseille und Toulon von etwa 50 km praktisch zur Substituierbarkeit zwischen den Diensten zu ein und demselben korsischen Hafen führt. Zudem beträgt die Fahrtzeit von Marseille nach Toulon nur 35 bis 45 Minuten und liegt damit deutlich unter der Fahrtzeit auf See ([88]), weshalb sie den Wettbewerb zwischen beiden Diensten bei ihren Endkunden

([79]) Siehe Anhang 2 zum Vertrag.
([80]) Diese Verpflichtungen beschränken sich im Wesentlichen auf eine Mindestbeförderungskapazität, die für alle Spitzenzeiten zusammen bereitgestellt werden musste, siehe Erwägungsgrund 141.
([81]) Siehe Abschnitt 5.1.1.
([82]) Rapport d'observations définitives de la Chambre régionale des comptes de Corse (Bericht der Regionalen Rechnungskammer von Korsika), *Continuité territoriale (Kontinuität der Festlandsverbindungen)*, 2010, S. 65.
([83]) Die Kommission bezieht sich hier auf die Beförderung von Fahrgästen auf dem Seeweg von und nach allen korsischen Häfen.
([84]) Quelle: Observatoire Régional des Transports de la Corse (Regionale Beobachtungsstelle für den Verkehr von und nach Korsika - ORTC).
([85]) Siehe Abschnitt 2.4.
([86]) Siehe Beschluss Nr. 06-MC-03 vom 11. Dezember 2006, Erwägungsgrund 97.
([87]) Siehe Beschluss Nr. 06-MC-03 vom 11. Dezember 2006, Ziffer 80.
([88]) Auf See liegt die Fahrtzeit in kombinierten Fracht- und Fahrgastschiffen zwischen 5 Stunden 45 Minuten ab Toulon und zirka 10 Stunden ab Marseille (Nachtfahrt).

wohl kaum behindert. Außerdem liegt der Hafen von Toulon etwa 50 km näher an Korsika, sodass die in Toulon auslaufenden Schiffe die Überfahrt nach Korsika im Vergleich zur Überfahrt ab Marseille in kürzerer Zeit durchführen können, was wiederum verstärkt dazu führt, dass die Dienste ab Marseille durch die ab Toulon ersetzt werden können ([89]).

(159) Eine hochgradige Substituierbarkeit der Dienste ([90]), die von den Häfen in Marseille und Toulon aus bereitgestellt werden, könnte so ab 2006 anhand von Zahlen nachgewiesen werden, und zwar auf der Grundlage der Verkehrsverlagerungen nach Toulon während der Streiks, die Ende 2005 die Dienste ab Marseille ernsthaft beeinträchtigten ([91]). Selbst unter Einrechnung der Auswirkungen des tendenziellen Anstiegs des Verkehrs ab Toulon ([92]) fand im September-Oktober 2005 auf den Strecken nach Ajaccio eine Verlagerung des Verkehrs von Marseille nach Toulon statt ([93]), die eine Größenordnung von 89 % erreichte ([94]).

(160) Unter Berücksichtigung all dieser Faktoren ist die Kommission der Auffassung, dass der Zusatzdienst auf der Nachfrageseite zum Zeitpunkt der Vergabe des Vertrags unter den gegebenen Umständen weitgehend mit den Diensten von Toulon nach Bastia und Ajaccio austauschbar war.

Fehlende Privatinitiative

(161) Ferner haben die französischen Behörden nach Ansicht der Kommission keinen Beweis dafür erbracht, dass es bei diesem Zusatzdienst an Privatinitiative fehlte. Sie bestreiten, dass ein Unterschied zwischen Basisdienst und Zusatzdienst besteht, verweisen dabei aber lediglich auf den weiten Ermessenspielraum, den die Mitgliedstaaten bei der Festlegung einer Dienstleistung von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse haben. Sie begründen die Einbeziehung des Zusatzdienstes jedoch nicht damit, dass es angesichts eines spezifischen Dienstleistungsbedarfs an Privatinitiative fehlte. Als Begründung für den umfassenden Charakter des Vertrags führen sie vielmehr an, sie hätten den Geltungsbereich gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen nicht auf unrentable Tätigkeiten beschränken wollen, um einen finanziellen Ausgleich zu gewährleisten (siehe Erwägungsgründe 61 und 62). Hierzu wurde bereits festgestellt, dass dieses Vorbringen keinen Erfolg haben kann (siehe Erwägungsgrund 143).

(162) Vor diesem Hintergrund hat die Kommission den tatsächliche Passagierverkehr zu jedem der im Zusatzdienst bedienten Häfen mit den Beförderungsmöglichkeiten verglichen, die von Corsica Ferries ab Toulon und durch den Basisdienst im Rahmen der Auferlegung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen angeboten wurden. Für die Häfen von Bastia und Ajaccio, auf die 90 % der vom Zusatzdienst verlangten Kapazitäten entfielen, hätte es demnach ausgereicht, die vom Basisdienst auf der Grundlage des Vertrags angebotenen Kapazitäten ab Marseille sowie die des von privaten Anbietern von 2004 bis 2006 ab Toulon erbrachten Dienstes zusammenzulegen, um den tatsächlich festgestellten Bedarf zu befriedigen. Dies gilt sowohl für den Zeitraum Frühjahr/Herbst als auch für die Sommerperiode sowie für jeden der beiden Häfen und für jedes einzelne Jahr zwischen 2004 und 2006.

(163) Diese Schlussfolgerung wurde insgesamt von Frankreich nicht infrage gestellt. Die französischen Behörden verweisen lediglich auf die außergewöhnlichen Umstände in den Jahren 2004 und 2005 ([95]), die ihres Erachtens den Rückgang der Fahrgastzahlen beim Zusatzdienst erklärten. Dennoch ist die Kommission der Ansicht, dass dieses Argument für die Jahre 2004 und 2005 nur begrenzt gilt, da eine erhebliche Verkehrsverlagerung auf die Dienste ab Toulon erfolgte ([96]). Zudem habe man feststellen können, dass die Verkehrsdienste auch im Jahr 2006, das dem Jahr des Inkrafttretens des Vertrags unmittelbar vorausging ([97]) und in dem die Wettbewerbssituation daher von besonderer Bedeutung war, ausreichten.

(164) Die Kommission ist daher der Auffassung, dass die Einbeziehung des Zusatzdienstes in den Bereich der gemeinwirtschaftlichen Dienstleistungen im Hinblick auf die Befriedigung der für die Linien Marseille-Bastia und

([89]) Siehe auch die oben erwähnte Stellungnahme Nr. 12-A-05 vom 17. Februar 2012, Abschnitt C 2) und insbesondere Ziffer 131 betreffend eine gewisse Substituierbarkeit der Dienste zwischen den korsischen Häfen sowie Marseille und Toulon, die auch für verkehrsschwache Zeiten gilt. Während des Verfahrens haben sich keine Anhaltspunkte dafür ergeben, dass sich die Faktoren, die die Austauschbarkeit auf der Nachfrageseite ab Marseille und ab Toulon beeinflussen, von 2006 bis 2012 grundlegend verändert hätten.

([90]) Gemeint sind die Personenverkehrsdienste nach Bastia und Ajaccio, deren Häfen nur von Toulon aus angelaufen werden.

([91]) In den Monaten September-Oktober 2005 wurde in Marseille im Zusammenhang mit der Privatisierung der SNCM ein bedeutender sozialer Konflikt ausgetragen.

([92]) Die Kommission hat diese Auswirkungen berücksichtigt, indem sie die Verlagerung des tatsächlichen Verkehrs um die jährlichen Verschiebungen, die in den Monaten vor dem Streik festgestellt wurden, bereinigte. Obwohl es plausibel ist, dass die Verkehrsdaten in den Monaten unmittelbar nach größeren Störungen auch durch die Stornierung von Reservierungen beeinflusst werden, liefern andererseits die Zahlen für die vorangegangenen Monate einen Referenzwert, der die langfristigen Entwicklungen des betreffenden Marktes genauer widerspiegelt.

([93]) Demgegenüber fielen die, wenngleich nicht unerheblichen, Verlagerungen des Verkehrs nach Nizza deutlich geringer aus. Quelle: Observatoire Régional des Transports de la Corse.

([94]) Unter Berücksichtigung der vorstehend genannten tendenziellen Bereinigungen ging die Zahl der Fahrgäste, die in Marseille an Bord gingen, um 22 600 zurück, während sich die Zahl der Passagiere ab Toulon bereinigt um die Verschiebungen um 20 056 erhöhte. Für Nizza wurde nach der Bereinigung keine Verlagerung festgestellt.

([95]) Siehe Erwägungsgrund 159 und Fußnote 93.

([96]) Die Auswirkungen der Störungen des Betriebsablaufs ab Marseille auf den tatsächlich festgestellten Gesamtverkehr werden nämlich durch den gleichzeitigen Anstieg der Zahl der Passagiere, die auf den Linien ab Toulon befördert wurden, gemindert. Siehe Erwägungsgrund 159.

([97]) Außerdem war 2006 ein erheblicher Anstieg der Gesamtzahl der nach Korsika beförderten Fahrgäste zu verzeichnen, der nach Angaben des ORTC 8,5 % betrug.

Marseille-Ajaccio festgestellten Verkehrsnachfrage weder notwendig noch verhältnismäßig war. Zu der Strecke Marseille-Propriano ist festzustellen, dass, selbst wenn 2006 kein anderer Dienst den korsischen Hafen regelmäßig bedient hat, der geringe Verkehrsanteil dieser Linie ([98]) nicht zu der Annahme berechtigt, fehlende Privatinitiative auf dieser Strecke ändere etwas an der Schlussfolgerung zum Zusatzdienst insgesamt.

(165) Die von Corsica Ferries erbrachte Dienstleistung entsprach den für alle Verbindungen zwischen dem französischen Festland und Korsika geltenden Vorschriften für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen und wies keine Qualitätsunterschiede im Vergleich zu den Leistungen auf, die im Rahmen des Zusatzdienstes erbracht wurden. Wie in Erwägungsgrund 141 bereits ausgeführt, wurden an den Zusatzdienst erheblich geringere Qualitätsanforderungen gestellt als an den Basisdienst.

(166) Die Kommission ist dementsprechend der Auffassung, dass die Mitgliedstaaten bestimmte gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen nicht an eine Dienstleistung knüpfen können, die von im Einklang mit den Marktregeln handelnden Unternehmen zu normalen Marktbedingungen, die sich z. B. im Hinblick auf den Preis, objektive Qualitätsmerkmale, Kontinuität und den Zugang zu der Dienstleistung mit dem vom Staat definierten öffentlichen Interesse decken, zufriedenstellend erbracht wird oder erbracht werden kann ([99]). Vor diesem Hintergrund ist anhand der oben angeführten Argumente festzustellen, dass der Ausgleich der Kosten, die der SNCM für die Erbringung des Zusatzdienstes entstanden, der einschlägigen Praxis der Kommission zuwiderläuft. In Anbetracht des Bestehens gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen und der Beihilferegelung nach Sozialkriterien ([100]) für alle Strecken zwischen dem französischen Festland und Korsika können die Wettbewerber der SNCM im Personenverkehr, die ihre Dienste ab Toulon anbieten, als unter normalen Marktbedingungen handelnde Unternehmen angesehen werden.

(167) Die Kommission ist daher der Ansicht, dass die Einbeziehung des Zusatzdienstes in den Bereich der gemeinwirtschaftlichen Dienstleistungen keinem wirklichen Bedarf an gemeinwirtschaftlichen Dienstleistungen entspricht und dass Frankreich deshalb in Anbetracht der geltenden besonderen Vorschriften hier ein offensichtlicher Beurteilungsfehler bei der Einstufung des im Vertrag vorgesehenen Zusatzdienstes unterlaufen ist. Somit ist, was die für den Zusatzdienst gewährten Ausgleichszahlungen betrifft, das erste Kriterium des Urteils in der Rechtssache Altmark nicht erfüllt.

([98]) Sowohl hinsichtlich der Kapazitäten, die im Rahmen des Vertrags 2007-2013 zur Verfügung gestellt werden, als auch in Bezug auf die tatsächlich festgestellte Nachfrage entfallen auf die Verbindung Marseille-Propriano zirka 10 % der Tätigkeiten des Zusatzdienstes. Quellen: ORTC und Rapport d'exécution des services de la SNCM 2010 (Bericht über die Erbringung der Dienstleistungen der SNMC 2010).

([99]) Siehe Randnr. 48 der DAWI-Mitteilung.

([100]) Siehe Erwägungsgrund 7 und Fußnote 5.

7.1.3.2. ***Auswahl des Dienstleistungserbringers (Kriterium 4)***

(168) Im Einklang mit dem vierten Altmark-Kriterium müssen die gewährten Ausgleichsleistungen entweder das Ergebnis einer öffentlichen Ausschreibung sein, mit dem sich der Bieter ermitteln lässt, der diese Dienstleistungen zu den geringsten Kosten für die Allgemeinheit erbringen kann, oder das Ergebnis eines Leistungsvergleichs mit einem durchschnittlichen, gut geführten und mit den notwendigen Mitteln angemessen ausgestatteten Unternehmen ([101]).

Zum ersten Unterkriterium

(169) Gemäß Artikel L.1411-1 CGCT ([102]) erfolgte die Vergabe des Vertrags für den Seeverkehr zwischen dem französischen Festland und Korsika im Rahmen eines Verhandlungsverfahrens, dem die Veröffentlichung einer Bekanntmachung im Amtsblatt der EU vorausging. Gleichwohl kann bei einer öffentlichen Ausschreibung das Vorliegen einer staatlichen Beihilfe nur dann ausgeschlossen werden, wenn das Verfahren gewährleistet, dass sich derjenige Bewerber ermitteln lässt, der diese Dienste zu „den geringsten Kosten für die Allgemeinheit" erbringen kann ([103]). Im Einleitungsbeschluss hatte die Kommission Zweifel, ob das Vergabeverfahren geeignet war, einen echten und offenen Wettbewerb herbeizuführen.

(170) Beim Verfahren, das im vorliegenden Fall angewendet wurde und nach französischem Recht für die Auferlegung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen vorgesehen ist, handelt es sich um ein Verhandlungsverfahren mit Veröffentlichung einer Bekanntmachung nach dem EU-Vergaberecht. Zunächst ist festzustellen, dass ein solches Verfahren nur vorbehaltlich einer Einzelfallprüfung einen wirksamen Wettbewerb gewährleisten kann ([104]). Es gewährt der Bewilligungsbehörde einen weiten Ermessensspielraum und kann unter Umständen die Teilnahme interessierter Betreiber einschränken.

(171) Die Kommission ist der Auffassung, dass die Ausschreibungsbedingungen im vorliegenden Fall diesen wirksamen Wettbewerb nicht gewährleisten konnten.

(172) Das einzige Angebot, das in Konkurrenz zu dem der gemeinsam als Auftragnehmer auftretenden Unternehmen eingereicht worden ist, wurde nämlich nicht nach den eigenen Leistungen des Bieters beurteilt (Vergabekriterien), sondern auf der Grundlage eines Auswahlkriteriums, das die Fähigkeit des Bieters betraf, den Dienst am 1. Juli 2007 aufzunehmen. Dem korsischen Verkehrsamt war es also nach diesem Verfahren nicht möglich, mehrere Angebote zu vergleichen und das wirtschaftlich günstigste auszuwählen.

([101]) Siehe Randnr. 62 der DAWI-Mitteilung.

([102]) Code Général des Collectivités Territoriales (Gesetz über die Gebietskörperschaften).

([103]) Siehe Randnrn. 65 und 66 der la DAWI-Mitteilung.

([104]) Siehe Randnr. 67 der DAWI-Mitteilung.

(173) Entgegen dem Vorbringen der französischen Behörden reicht es nach Ansicht der Kommission für die Herbeiführung eines wirksamen Wettbewerbs nicht aus, dass zwei Angebote eingereicht wurden, denn das konkurrierende Angebot konnte keine ernstzunehmende Alternative sein. Im Angebot der Corsica Ferries war nämlich als Datum für die Aufnahme des Dienstes der 12. November 2007 vorgesehen, während im Lastenheft vorgegeben war, die Dienstleistungen ab dem 1. Juli 2007 zu erbringen ([105]). Im Übrigen betrachtet die Kommission entgegen der Auffassung der französischen Behörden die Tatsache, dass zahlreiche Beschwerden eingereicht wurden, nicht als Beweis für die Wirksamkeit des Wettbewerbs im Rahmen des in Rede stehenden Vergabeverfahrens.

(174) Diese Feststellung wird durch eine Reihe von Gesichtspunkten, die sich auf die Marktlage und die Ausschreibungsbedingungen beziehen, untermauert.

(175) Zunächst ist hervorzuheben, dass das Konsortium aus SNCM und CMN als etablierter Anbieter, der bereits über eine Flotte verfügte, die den spezifischen Anforderungen des Lastenhefts des Vertrags entsprach, einen erheblichen Wettbewerbsvorteil besaß, worauf insbesondere der Conseil de la concurrence hinwies ([106]).

(176) Ferner konnte die extrem knappe Frist zwischen dem vorgesehenen Termin für die Vergabe des Auftrags (der schließlich am 7. Juni 2007 erteilt wurde) und dem Termin für die Aufnahme der Dienste (1. Juli 2007) eine erhebliche Marktzutrittsschranke für neue Marktteilnehmer darstellen. Zusammen mit den technischen Anforderungen, die sich aus den Besonderheiten der betreffenden Häfen ergaben ([107]), der Bedingung, die hinsichtlich des Alters der Flotte gestellt wurde ([108]), und den im Lastenheft des Vertrags geforderten Beförderungskapazitäten der einzelnen Schiffe konnte diese sehr kurze Frist die Teilnahme an der Ausschreibung beschränken. Nach Ansicht der Kommission reicht eine dreiwöchige Frist nicht aus, um unter den gegebenen Umständen die Umverteilung einer Schiffsflotte oder den Erwerb und/oder das Chartern mehrerer Schiffe, die den Anforderungen des Lastenhefts genügen, zu ermöglichen ([109]).

(177) Schließlich konnten auch die zahlreichen Anpassungsklauseln ([110]) sowie das Recht des korsischen Verkehrsamts, Ausnahmen von den geltenden Vorschriften zu beschließen ([111]), dazu beitragen, von einer Teilnahme an der Ausschreibung abzuhalten und Zweifel an bestimmten technischen und wirtschaftlichen Parametern, die für die Erstellung eines Angebots entscheidend sind, nähren. Diesbezüglich schließt sich die Kommission dem Vorbringen der französischen Behörden an, wonach die Auferlegung zusätzlicher Bedingungen zu den in Artikel 4 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 3577/92 genannten im Rahmen eines Vertrags über öffentlichen Dienstleistungen nicht gegen diese Verordnung verstößt. Insbesondere angesichts dieser zusätzlichen Bedingungen, die die Teilnahme an dem Ausschreibungsverfahren einschränken konnten, hätten die nationalen Behörden jedoch im vorliegenden Fall prüfen müssen, ob ein wirksamer Wettbewerb bei der Vergabe des Vertrags die Erfüllung des vierten Kriteriums des Urteils in der Rechtssache Altmark ermöglichte, und falls nicht, hätten sie die erforderlichen rechtlichen Konsequenzen ziehen müssen.

(178) In Anbetracht all dieser Faktoren ist die Kommission der Auffassung, dass die Bedingungen des durchgeführten Verfahrens im vorliegenden Fall nicht geeignet waren, einen wirksamen Wettbewerb bei der Vergabe des Vertrags und mithin die Auswahl des Angebots, das die Erbringung dieser Dienste zu den geringsten Kosten für die Allgemeinheit ermöglicht, zu gewährleisten ([112]).

Zum zweiten Unterkriterium

(179) Die französischen Behörden hatten folglich nachzuweisen, dass die Ausgleichsleistungen das Ergebnis eines Leistungsvergleichs mit einem durchschnittlichen, gut geführten und mit den notwendigen Mitteln angemessen ausgestatteten Unternehmen waren ([113]).

(180) Frankreich hat keine derartigen Nachweise erbracht. Zudem wurde, wie in Abschnitt 2.5 dargelegt, der Ausgleich nicht unter Bezugnahme auf eine zuvor festgelegte Kostengrundlage oder durch Vergleich mit der Kostenstruktur anderer vergleichbarer Seeschifffahrtsunternehmen festgesetzt, sondern ausgehend von den voraussichtlichen Einnahmen und den Treibstoffkosten, die nur einen Teil der Ergebnisse und Kosten der Dienstleistung umfassen.

(181) Außerdem stellt die Kommission in Anlehnung an den Bericht der Chambre régionale des comptes de Corse ([114]) fest, dass die voraussichtlichen Ausgleichszahlungen für die Auferlegung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen 2007-2013 deutlich über denen für den Zeitraum 2002-2006 lagen, die sich auf ähnliche und hinsichtlich der angebotenen Kapazitäten sogar etwas darunter liegende Verpflichtungen bezogen.

([105]) Rapport de la commission de délégation de service public (Bericht der Vergabekommission).

([106]) Siehe Beschluss Nr. 06-MC-03 vom 11. Dezember 2006 zu den Anträgen auf Sicherungsmaßnahmen im Seeverkehr zwischen Korsika und dem Festland, insbesondere Randnr. 106: „*Ab Marseille stellt sich die Lage somit zwar nicht rechtlich, wohl aber faktisch als Ausschließlichkeit zugunsten der beiden Auftragnehmer dar, die zudem aufgrund ihrer Stellung als etablierte Anbieter auf diesen Strecken über Schiffe verfügen, die am besten geeignet sind, den Fracht- und den Personenverkehr ab Marseille zu gewährleisten.*“

([107]) So durften 2007 keine Schiffe mit über 180 Meter Länge im Hafen von Bastia verkehren.

([108]) Aufgrund der Tatsache, dass keine Schiffe, die älter als 20 Jahre sind, auf den Linien eingesetzt werden durften, konnten die Wettbewerber insgesamt weniger Schiffe an die der etablierten Anbieter anpassen.

([109]) Die hohen Kosten eines Schiffes, selbst eines gebrauchten, das die Anforderungen des Lastenheftes erfüllen konnte, stellte ein zusätzliches Marktzutrittshindernis dar. So wurde das kombinierte Fracht-/Fahrgastschiff „Jean Nicoli“ 2009 von der SNCM für 75 Mio. EUR gekauft.

([110]) Siehe Abschnitt 2.5.

([111]) Insbesondere in Bezug auf das Alter der Flotte oder die Anpassung der Dienste (Anhang I des Vertrags).

([112]) Ganz offensichtlich ist der Abschluss eines Zusatzvertrags, der direkt zwischen dem öffentlichen Auftraggeber und dem Konsortium der Auftragnehmer ausgehandelt wurde, nicht geeignet, diese Schlussfolgerung für den Zeitraum 2010-2013 infrage zu stellen.

([113]) Siehe Randnr. 61 der DAWI-Mitteilung.

([114]) Siehe Rapport d'observations définitives sur l'Office des Transports de Corse, S. 80.

(182) Ungeachtet der Entwicklung der Wirtschaftslage von 2001 bis 2007 war ein Vergleich mit den Kosten, die ein gut geführtes Unternehmen zu tragen hätte, umso notwendiger, als es bestimmte Anhaltspunkte dafür vorliegen, dass die SNCM selbst, die damals eine intensive Umstrukturierungsphase hinter sich hatte ([115]), kein solches Unternehmen war.

(183) In Anbetracht der vorstehenden Ausführungen gelangt die Kommission daher zu der Auffassung, dass das vierte Kriterium des Urteils in der Rechtssache Altmark im vorliegenden Fall nicht erfüllt ist.

7.1.3.3. *Schlussfolgerung zum Vorliegen eines selektiven Vorteils*

(184) Da die Altmark-Kriterien kumulativ zu verstehen sind, reicht die Nichterfüllung des ersten Kriteriums durch den Zusatzdienst und in jedem Falle des vierten Kriteriums durch den Vertrag im Ganzen aus, um festzustellen, dass den gemeinsam als Auftragnehmer auftretenden Unternehmen ein selektiver wirtschaftlicher Vorteil zuteilwurde.

7.1.4. BEEINTRÄCHTIGUNG DES HANDELS ZWISCHEN MITGLIEDSTAATEN UND VERFÄLSCHUNG DES WETTBEWERBS

(185) Wie im Einleitungsbeschluss ausgeführt, operieren die SNCM und die CMN auf den Strecken zwischen dem französischen Festland und Korsika in direkter Konkurrenz zu Unternehmen wie Corsica Ferries, Moby Lines und Saremar. Die Kommission stellt daher fest, dass die in Rede stehenden öffentlichen Ausgleichsleistungen die Stellung der SNCM und der CMN gegenüber konkurrierenden Seeschifffahrtsunternehmen in der EU stärken und somit den Wettbewerb verfälschen und den Handel zwischen Mitgliedstaaten beeinträchtigen könnten.

7.1.5. SCHLUSSFOLGERUNG ZUM VORLIEGEN EINER STAATLICHEN BEIHILFE IM SINNE VON ARTIKEL 107 ABSATZ 1 AEUV.

(186) Infolgedessen ist die Kommission der Ansicht, dass alle im Rahmen des Vertrags geleisteten Ausgleichszahlungen an die SNCM und die CMN staatliche Beihilfen im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 AEUV darstellen.

(187) Soweit diese Beihilfen ohne vorherige Anmeldung bei der Kommission gewährt wurden, sind sie rechtswidrig.

8. **VEREINBARKEIT MIT DEM BINNENMARKT**

8.1. *ANALYSE DER VEREINBARKEIT MIT ARTIKEL 106 ABSATZ 2 AEUV*

(188) Wie im Einleitungsbeschluss dargelegt ([116]), übersteigt das im Vertrag vorgesehene jährliche Fahrgastaufkommen die Zahl von 300 000 und liegen die im Vertrag vorgesehenen Ausgleichszahlungen über dem Betrag von 30 Mio. EUR im Jahr. Die Entscheidung bzw. der Beschluss zu den Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse von 2005 ([117]) und 2011 ([118]) sind daher kraft ihrer Artikel 2 Absatz 1 Buchstabe c bzw. Artikel 2 Absatz 1 Buchstabe d auf den vorliegenden Vertrag nicht anwendbar.

(189) Deshalb, und weil sich Frankreich auf keine andere Rechtsgrundlage für die Vereinbarkeit berufen hat ([119]), ist die Vereinbarkeit der im Rahmen des Vertrags gewährten Ausgleichsleistungen mit dem Binnenmarkt nach Ansicht der Kommission anhand des DAWI-Rahmens zu bewerten. Gemäß Randnummer 69 des DAWI-Rahmens gelten allerdings die in dessen Randnummern 14, 19, 20, 24, 39 und 60 dargelegten Grundsätze nicht für rechtswidrige Beihilfen, die vor dem 31. Januar 2012 gewährt wurden.

(190) Gemäß Randnummer 11 des DAWI-Rahmens können staatliche Beihilfen, die nicht in den Anwendungsbereich des Beschlusses von 2011 fallen, für mit Artikel 106 Absatz 2 AEUV vereinbar erklärt werden, wenn sie für die Erbringung der Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse erforderlich sind und sie die Entwicklung des Handelsverkehrs nicht in einem Maße beeinträchtigen, das dem Interesse der Europäischen Union zuwiderläuft. Damit dieses Gleichgewicht gegeben ist, müssen die in den Abschnitten 2.2 bis 2.10 des Rahmens genannten Voraussetzungen erfüllt sein.

(191) Als Erstes ist zu prüfen, wie die Dienstleistung von allgemeinem Interesse im vorliegenden Fall definiert ist.

8.1.1. ECHTE DIENSTLEISTUNG VON ALLGEMEINEM WIRTSCHAFTLICHEM INTERESSE

(192) Da die Einstufung des Zusatzdienstes als Dienstleistung von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse mit einem offensichtlichen Beurteilungsfehler behaftet ist (siehe Erwägungsgründe 151 bis 167), könnten die für diesen Dienst vorgenommenen Ausgleichszahlungen für nicht mit Artikel 106 Absatz 2 AEUV vereinbar erklärt werden.

(193) Andererseits hat die Kommission auf der Grundlage der oben in den Erwägungsgründen 145 bis 150 vorgenommenen Analyse festgestellt, dass der Basisdienst einer klar definierten Dienstleistung von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse entsprach.

([115]) Siehe Erwägungsgrund 15 und Fußnote 10.
([116]) Siehe Erwägungsgründe 118 bis 120 des Einleitungsbeschlusses.
([117]) Entscheidung 2005/842/EG der Kommission vom 28. November 2005 über die Anwendung von Artikel 86 Absatz 2 EG-Vertrag auf staatliche Beihilfen, die bestimmten mit der Erbringung von Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse betrauten Unternehmen als Ausgleich gewährt werden; ABl. L 312 vom 29.11.2005, S. 67.
([118]) Beschluss der Kommission vom 20. Dezember 2011 über die Anwendung von Artikel 106 Absatz 2 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union auf staatliche Beihilfen in Form von Ausgleichsleistungen zugunsten bestimmter Unternehmen, die mit der Erbringung von Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse betraut sind; ABl. L 7 vom 11.1.2012, S. 3.
([119]) Siehe Urteil des Gerichtshofs vom 28. April 1993, C-364/90, Italien/Kommission, Slg. 1993, I-2097, Randnr. 20.

8.1.2. SONSTIGE BEDINGUNGEN DES DAWI-RAHMENS

(194) Es ist zu untersuchen, ob die anderen Bedingungen des DAWI-Rahmens allein beim Basisdienst, der für sich genommen einer klar definierten Dienstleistung von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse entspricht, erfüllt sind.

8.1.2.1. ***Betrauungsakt***

(195) Zur Notwendigkeit eines **Betrauungsakts**, in dem die Verpflichtungen zur Erbringung von öffentlichen Dienstleistungen und die Methoden zur Berechnung der Ausgleichsleistungen festgelegt sind, ist festzustellen, dass in dem Vertrag sowohl die betreffenden Verpflichtungen als auch die Parameter für die Ausgleichsleistungen geregelt sind.

(196) Hierzu ist zunächst klarzustellen, dass die bloße Existenz der Schutzklausel ([120]), die anzuwenden ist, falls sich die im Vertrag festgelegten technischen, rechtlichen oder wirtschaftlichen Bedingungen wesentlich verändern sollten, die vorherige Festlegung der Parameter für die Ausgleichsleistungen nicht ausschließt.

(197) Sie ermöglicht nämlich den Parteien vor allem den Abschluss von Zusatzverträgen, falls sich die Betriebsbedingungen der Dienste so erheblich verändern sollten, dass die Ziele des Vertrags gefährdet würden. Somit ist sie als Klausel eines Zusatzvertrags nach allgemeinem Recht einzustufen, deren etwaige Anwendung jedoch nach den Beihilfevorschriften zu prüfen wäre. Ziel dieser Klausel ist die Wiederherstellung des ursprünglichen finanziellen Gleichgewichts, wobei die Maßnahmen vorrangig die Höchsttarife sowie die Art der Dienstleistungen betreffen. Die Möglichkeit der Änderung der Ausgleichsleistungen, die nicht ausdrücklich formuliert worden ist, kann daher nur unter dem Gesichtspunkt der Änderung der erbrachten Dienstleistungen verstanden werden. Folglich kann diese Schutzklausel für sich allein, wie in dem vorgenannten Urteil des Conseil d'Etat hervorgehoben, nicht den Weg zu einer Überkompensation der erbrachten Dienstleistungen ebnen.

(198) Dies wäre nicht der Fall, wenn im Gegensatz zu den hier gegebenen Umständen die Bedingungen für die Anwendung und die Neuverhandlung eindeutig zu weit gefasst wären oder wenn die Klausel die Möglichkeit einer zusätzlichen Ausgleichszahlung für Dienstleistungen vorsähe, die bei der Inanspruchnahme der Anpassungsklausel bereits erbracht waren, ohne dass die Parameter für diese zusätzliche Ausgleichszahlung genau festgelegt worden wären. Diese Schlussfolgerung kann auch durch die Existenz der Anpassungsklausel ([121]) insoweit nicht infrage gestellt werden, als ihre Anwendung zum einen vorsah, die allgemeinen wirtschaftlichen Gegebenheiten des Vertrags zu bewahren und sich somit auf geringfügige Anpassungen und Korrekturen zu beschränken, und zum anderen, die Ausgleichszahlungen und die Dienstleistungen gleichzeitig zurückzufahren. Selbst wenn der Zusatzvertrag vom 28. Dezember 2009 die Parameter für die Ausgleichsleistung und die Struktur der Dienstleistungen wesentlich modifiziert hätte, würde dies nichts daran ändern, dass diese Parameter vor der Erbringung der Dienstleistungen für den Zeitraum 2010-2013, für den sie gelten, festgelegt worden sind.

(199) Darüber hinaus sind die Änderungen der erwarteten Einnahmenhöhe in den Angeboten der gemeinsam als Auftragnehmer auftretenden Unternehmen nicht ungerechtfertigt. Nach Ansicht der Kommission könnte die Einbeziehung optimistischerer Einnahmeansätze nämlich damit zusammenhängen, dass die Vorausschau jeweils in Abhängigkeit von den Marktaussichten überarbeitet wurde. Zudem ist für die Verhandlungen offenbar ein insgesamt geringerer voraussichtlicher Verkehr in Betracht gezogen worden als im Konkurrenzangebot ([122]). Unter Berücksichtigung der tatsächlichen und der veranschlagten Einnahmen von 2002 bis 2006 ([123]) sowie der günstigen Entwicklung des Marktes für Verbindungen nach Korsika im Jahr 2006 gelangt die Kommission zu der Auffassung, dass die Bezugsparameter, auf deren Grundlage in dem Vertrag Anpassungen der Ausgleichszahlungen vorgesehen wurden, im Hinblick auf Randnr. 23 des DAWI-Rahmens auf jeden Fall plausibel sind.

(200) Was die übrigen Punkte anbelangt, die der Beschwerdeführer vorgetragen und aus der Existenz mehrerer Anpassungsklauseln abgeleitet hat ([124]), so ist darauf hinzuweisen, dass laut Rechtsprechung des Gerichts die Komplexität der Anpassungsmechanismen für die Ausgleichsleistung die Objektivität und die Transparenz des Ausgleichsmechanismus nicht infrage stellt ([125]).

(201) Schließlich wurden die Bedenken der Kommission, den Auftragnehmern wären möglicherweise auch außerhalb des Vertragsrahmens Ausgleichsleistungen zugewiesen worden, ausgeräumt, da die französischen Behörden nachgewiesen haben, dass die im Einleitungsbeschluss genannten Beträge bloßen Ersuchen der Auftragnehmer entsprachen, die letztlich vom korsischen Verkehrsamt abgelehnt wurden.

8.1.2.2. ***Dauer des Betrauungszeitraums***

(202) Die **Dauer des Betrauungszeitraums**, nämlich sechseinhalb Jahre, entspricht den einschlägigen Leitlinien der Gemeinschaft ([126]), wonach der Zeitraum auf sechs Jahre begrenzt werden sollte.

([120]) Siehe Erwägungsgründe 37 und 38.

([121]) Siehe Fußnote 33 oben und Randnummer 54 des Einleitungsbeschlusses.

([122]) Für die Strecken Marseille-Ajaccio, Marseille-Propriano und Marseille Porto-Vecchio, Quelle: Rapport de la commission de délégation de service public.

([123]) Die Gesamtnettoeinnahmen der SNCM aus ihren Tätigkeiten im Rahmen der auferlegten gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen beliefen sich beispielsweise im Jahr 2005 auf 80,3 Mio. EUR, während 2008 Einnahmen in Höhe von 85,5 Mio. EUR erwartet wurden.

([124]) Siehe Erwägungsgründe 38 und 39 oben sowie Erwägungsgrund 53 des Einleitungsbeschlusses.

([125]) Siehe Urteil des Gerichts vom 12. Februar 2008, T-289/03, BUPA u. a./Kommission, Slg. 2008, II-81, Randnr. 217.

([126]) Siehe Mitteilung C(2004) 43 der Kommission - Leitlinien der Gemeinschaft für staatliche Beihilfen im Seeverkehr, Abschnitt 9 Absatz 3.

8.1.2.3. ***Einhaltung der Richtlinie 2006/111/EG***

(203) Zur **Einhaltung der Richtlinie 2006/111/EG** über die finanzielle Transparenz ist festzustellen, dass die Auftragnehmer eine getrennte Buchführung für ihre Tätigkeiten im Rahmen der auferlegten gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen erstellt haben. Bei der SNCM wird zusätzlich zwischen den Aktivitäten des Basisdienstes und denen in Verbindung mit dem Zusatzdienst unterschieden (siehe Erwägungsgründe 46 und 47).

8.1.2.4. ***Höhe der Ausgleichsleistungen***

(204) Zur **Vermeidung von Überkompensation** sah der Vertrag eine Begrenzung der Bruttomarge (ohne Abschreibungen, Charterraten und andere Kapitalkosten) auf 15 % des Marktwertes der Schiffe vor. Die Kommission hatte im Einleitungsbeschluss betont, dass ihr keine Informationen vorlägen, aufgrund derer sie eine Überkompensation von vornherein ausschließen könne.

(205) Im Rahmen des förmlichen Prüfverfahrens konnte zunächst geklärt werden, dass der Marktwert der Schiffe durch Sachverständige ermittelt worden ist und mehrere Bewertungen eingeholt wurden, um die Parameter für den Vertrag festzulegen. Die Vermögensbasis, die als Grundlage für die Deckelung der Ausgleichsleistungen diente, entspricht demnach dem verbleibenden Marktwert der im Rahmen der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen eingesetzten Schiffe ([127]).

(206) Davon ausgehend, dass der verbleibende Marktwert der im Rahmen der auferlegten gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen eingesetzten Schiffe entsprechend der im französischen Steuerrecht vorgesehenen Möglichkeit nach acht Jahren abgeschrieben sein würde ([128]), wurde das durchschnittliche Verhältnis Nettogewinn zum Gesamtanlagevermögen (ROA) und Nettogewinn zum eingesetzten Kapital (ROCE) durch die Begrenzungsklausel effektiv auf 2,5 % beschränkt ([129]). Der im DAWI-Rahmen genannte „SAFE-Harbour"-Satz ([130]) lag übrigens zum Zeitpunkt der Auferlegung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen bei über 5 % ([131]), während die gemeinsam als Auftragnehmer auftretenden Unternehmen SNCM und CMN tatsächlich einen erheblichen Teil des mit den Diensten verbundenen Geschäftsrisikos zu tragen hatten. Außerdem zeigte sich, dass das Ergebnis vor Kapitalkosten der Auftragnehmer deutlich unter dieser Obergrenze lag (siehe unten).

(207) Die Vertragsbedingungen führten also zu keiner Überkompensation. Unter Berücksichtigung der Bestimmungen über die getrennte Ausweisung der Ausgleichsleistungen für die beiden Dienste (Erwägungsgrund 46) ändert die Aufschlüsselung der Ausgleichsleistungen nach Basisdienst und Zusatzdienst für die SNCM ändert nichts an dieser Schlussfolgerung für den Basisdienst. Nach den von Frankreich und der SNCM übermittelten Zahlenangaben lag nämlich das dem Basisdienst zuzurechnende Ergebnis der SNCM vor Kapitalkosten deutlich unter der oben erwähnten Obergrenze von 15 %.

Ergebnis vor Kapitalkosten je Schifffahrtsgesellschaften und Dienst

	Basisdienst SNCM	SNCM insgesamt	CMN
2007 S2	[…] (*)	[…]	[…]
2008	[…]	[…]	[…]
2009	[…]	[…]	[…]
2010	[…]	[…]	[…]
2011	[…]	[…]	[…]

(*) Die Angaben fallen unter das Geschäftsgeheimnis.

(208) Schließlich wurde nach dreijähriger Vertragsdauer (für das Geschäftsjahr 2010) eine Kontrolle im Hinblick auf eine mögliche Überkompensation vorgenommen und eine externe Prüfung für das korsische Verkehrsamt durchgeführt. Darüber hinaus werden die Betriebskonten der Auftragnehmer jährlich für Rechnung des korsischen Verkehrsamts durch eine unabhängige Treuhandgesellschaft geprüft.

8.1.2.5. ***Zusätzliche Voraussetzungen, die erforderlich sein könnten, um sicherzustellen, dass die Entwicklung des Handelsverkehrs nicht in einem Ausmaß beeinträchtigt wird, das dem Interesse der Europäischen Union zuwiderläuft***

(209) In Anbetracht der in Abschnitt 8.1.1.3 genannten Aspekte liegen nach Ansicht der Kommission keine Anhaltspunkte für die Annahme vor, dass die öffentliche

([127]) Der Marktwert jedes Schiffs wird im Verhältnis zu seiner Nutzung für die auferlegten gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen berechnet.

([128]) Dieser Abschreibungszeitraum, der angesichts der wirtschaftlichen Lebensdauer eines Schiffes (die über 20 Jahre währen kann) zweifellos kurz erscheinen mag, ist insofern begründet, als 1) im Lastenheft ein Höchstalter der Schiffe von 20 Jahren vorgegeben war, und 2) das Durchschnittsalter der Schiffe der CMN über 13 Jahre und das der Schiffe der SNCM 12 Jahre betrug, wodurch ihre wirtschaftliche Lebensdauer ohne Investitionen in größere Instandhaltungsarbeiten de facto begrenzt wurde.

([129]) Der Wert der für den Vertrag eingesetzten Schiffe bildete die Untergrenze für die Feststellung der Vermögenswerte der Schifffahrtsgesellschaft.

([130]) Siehe DAWI-Rahmen, Randnr. 37, wonach die Kommission Gewinne, die den relevanten Swap-Satz zuzüglich eines Aufschlags von 100 Basispunkten nicht überschreiten (selbe Währung, selbe Fälligkeit), als angemessen bezeichnet, und zwar unabhängig von dem Geschäftsrisiko, das der Erbringer der Dienstleistung von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse tatsächlich zu tragen hat.

([131]) Da keine Swap-Sätze mit einer Fälligkeit von sechseinhalb Jahren verfügbar waren, legte die Kommission den Swap-Satz mit einer Fälligkeit von sieben Jahren zugrunde. In dem Monat vor der Auferlegung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen schloss dieser Satz täglich mit Werten zwischen 4,4 % und 4,7 % (Quelle: Bloomberg).

Dienstleistung zur Gewährleistung der Kontinuität der Festlandsverbindungen unter Bedingungen erbracht werden könnte, die es ermöglichen, die durch einen Vertrag über die Auferlegung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen bewirkten Wettbewerbsverzerrungen zu verringern. Das Vorbringen von Corsica Ferries, wonach die Durchschnittskosten für die im Rahmen des Vertrags bedienten Strecken erheblich über denen für die Verbindungen ab Nizza und Toulon, für die die Beihilferegelung sozialer Art galt ([132]), gelegen haben sollen, stellt die Notwendigkeit und Verhältnismäßigkeit eines Vertrags über öffentliche Dienstleistungen für die ganzjährige Bedienung der korsischen Häfen und insbesondere für die Bedienung der kleineren Häfen (Porto-Vecchio, Calvi – Balagne und Propriano) nicht infrage. Darüber hinaus ist die Kommission, wie in Abschnitt 7.1.3.1 dargelegt, der Auffassung, dass die Bündelung der Strecken für den Basisdienst unbestreitbaren Erfordernissen der technischen und wirtschaftlichen Effizienz entspricht.

(210) Die französischen Behörden haben ein Ausschreibungsverfahren für die Auswahl eines Anbieters eingeleitet, der in der Lage ist, im Zeitraum 2014-2023 ab Marseille eine Verbindung nach Korsika unter ähnlichen Bedingungen zu betreiben, wie sie für den Basisdienst des Vertrags über die Auferlegung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen gelten, der Gegenstand dieses Beschlusses ist. Dieses Verfahren soll im Sommer 2013 abgeschlossen sein.

(211) Zu den Wettbewerbsverzerrungen auf dem Seeverkehrsmarkt stellt die Kommission fest, dass der Ausgleich für die Kosten des Basisdienstes die Kosten der Auftragnehmer, einschließlich eines angemessenen Gewinns (siehe vorhergehender Abschnitt), nicht übersteigen darf. Er gibt also diesen Unternehmen nicht die Möglichkeit, übermäßige Gewinne zu erwirtschaften, mit denen sie andere Dienste finanzieren könnten.

(212) Die Kommission hält es daher nicht für erforderlich, zusätzliche Bedingungen aufzuerlegen, damit die Vereinbarkeit der Ausgleichsleistungen für den Basisdienst mit dem Binnenmarkt gewährleistet ist.

9. **SCHLUSSFOLGERUNG**

(213) Angesichts der vorstehenden Ausführungen vertritt die Kommission die Auffassung, dass die Ausgleichsleistungen, die die SNCM und die CMN für den Basisdienst erhalten haben, rechtswidrige staatliche Beihilfen darstellen, die jedoch nach Artikel 106 Absatz 2 AEUV mit dem Binnenmarkt vereinbar sind.

(214) Die Ausgleichsleistungen, die die SNCM für den in dem Vertrag für den Zeitraum vom 1. Juli 2007 bis zum 31. Dezember 2013 vorgesehenen Zusatzdienst erhalten hat, stellen rechtswidrige Beihilfen dar, die mit dem Binnenmarkt unvereinbar sind.

(215) Die französischen Behörden müssen folglich mit dem Tag der Bekanntgabe des vorliegenden Beschlusses alle als Ausgleich für den Zusatzdienst erfolgenden Zahlungen an die SNCM einstellen. Dazu gehören insbesondere der Jahresrestbetrag der Ausgleichsleistungen für das Jahr 2012 (sofern er noch nicht ausgezahlt wurde) sowie die monatlichen Vorauszahlungen für das Jahr 2013, die nach diesem Datum ausgezahlt werden könnten.

(216) Die Kommission weist ferner darauf hin, dass gemäß Artikel 14 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 659/1999 rechtswidrige Beihilfen, die mit dem Binnenmarkt unvereinbar sind, von den Begünstigten zurückgefordert werden müssen ([133]).

(217) Folglich muss Frankreich alle erforderlichen Maßnahmen ergreifen, um von der SNCM sämtliche Ausgleichszahlungen, die diese für den im Rahmen des Vertrags betriebenen Zusatzdienst seit dem 1. Juli 2007 erhalten hat, zurückzufordern.

(218) In Bezug auf die Festsetzung des zurückzufordernden Beihilfebetrags (ohne Zinsen) ist die Kommission der Auffassung, dass die Betriebsbuchführung der SNCM ([134]) eine angemessene Grundlage für die Aufteilung der Ausgleichsleistungen zwischen Basisdienst und Zusatzdienst liefert. Der zurückzufordernde Beihilfebetrag umfasst demnach die folgenden Elemente:

(a) den Betrag der Ausgleichsleistungen, der für den Zusatzdienst im Zeitraum 2007- 2011 tatsächlich zur Auszahlung gelangte und sich auf 172,744 Mio. EUR beläuft (siehe Tabelle in Erwägungsgrund 46);

(b) die 2012 für den Zusatzdienst geleisteten monatlichen Vorauszahlungen, die derzeit auf 38 Mio. EUR ([135]) geschätzt werden, sowie der Restbetrag der nach Übermittlung des Abschlussberichts über die Erbringung der Dienstleistungen fälligen Ausgleichsleistungen, sofern er bereits ausgezahlt worden ist;

(c) die monatlichen Vorauszahlungen, die für das Jahr 2013 bis zum Tag des Erlasses dieses Beschlusses für den Zusatzdienst geleistet wurden und die derzeit auf 9,5 Mio. EUR geschätzt werden, wobei Frankreich alle Zahlungen nach diesem Tag einzustellen hat.

(219) Die französischen Behörden sind verpflichtet, den Betrag, der allen als Ausgleich für den Zusatzdienst geleisteten Zahlungen entspricht, binnen vier Monaten nach Bekanntgabe dieses Beschlusses zurückzufordern.

([132]) Siehe Erwägungsgrund 7 und Fußnote 5.

([133]) Verordnung (EG) Nr. 659/1999 des Rates vom 22. März 1999 über besondere Vorschriften für die Anwendung von Artikel 93 des EG-Vertrags, ABl. L 83 vom 27.3.1999, S. 1.

([134]) Siehe Abschnitt 2.5.

([135]) Dieser Betrag wurde entsprechend der analytischen Aufteilung der Ausgleichszahlungen zwischen Basisdienst und Zusatzdienst für 2011 geschätzt, wobei für die SNCM eine Anhebung der voraussichtlichen Ausgleichszahlung um 0,3 % im Jahr 2012 gegenüber 2011 zugrunde gelegt wurde. Die monatlichen Vorauszahlungen machen 95 % der indexierten veranschlagten Ausgleichsleistung aus (siehe Erwägungsgrund 45).

(220) Im Hinblick auf diese Rückforderung müssen die französischen Behörden darüber hinaus zu dem Beihilfebetrag bis zur tatsächlichen Rückzahlung ([136]) gemäß Kapitel V der Verordnung (EG) Nr. 794/2004 ([137]) Rückforderungszinsen hinzurechnen, die ab dem Zeitpunkt laufen, ab dem die betreffende Beihilfe dem Unternehmen zur Verfügung stand, d. h. ab dem Zeitpunkt, zu dem die im Vertrag vorgesehenen Ausgleichsleistungen tatsächlich gezahlt wurden.

(221) Die französischen Behörden haben der Berechnung der Rückforderungszinsen, die sie der Kommission binnen zwei Monaten nach Bekanntgabe dieses Beschlusses vorlegen müssen, eine Übersicht beizufügen, in der sie Tag und Höhe der monatlichen Zahlungen und der vom Inkrafttreten des Vertrags bis zum Tag des Erlasses des vorliegenden Beschlusses vorgenommenen jährlichen Anpassungen genau angeben.

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

Artikel 1

Die der SNCM und der CMN im Rahmen des Vertrags über die Auferlegung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen vom 7. Juni 2007 gewährten Ausgleichsleistungen stellen staatliche Beihilfen im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV dar. Diese staatlichen Beihilfen wurden unter Verstoß gegen die Verpflichtungen nach Artikel 108 Absatz 3 AEUV gewährt.

Artikel 2

1. Die Ausgleichsleistungen, die der SNCM für die Schaffung der zusätzlichen Kapazitäten gemäß I a) 2), I b) 2) und I d) 1.4) des Lastenhefts des obengenannten Vertrags über die Auferlegung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen gewährt wurden, sind mit dem Binnenmarkt unvereinbar.

2. Die Ausgleichsleistungen, die der SNCM und der CMN für die Erbringung der anderen Dienstleistungen gemäß dem obengenannten Vertrags über die Auferlegung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen gewährt wurden, sind mit dem Binnenmarkt vereinbar.

Artikel 3

1. Frankreich muss die in Artikel 2 Absatz 1 genannten Beihilfen vom Empfänger zurückfordern.

2. Der Rückforderungsbetrag umfasst Zinsen, die von dem Tag, ab dem die Beihilfe dem Begünstigten zur Verfügung stand, bis zu deren tatsächlicher Rückzahlung berechnet werden.

3. Die Zinsen werden gemäß Kapitel V der Verordnung (EG) Nr. 794/2004 ([138]) und gemäß der Verordnung (EG) Nr. 271/2008 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 794/2004 ([139]) nach der Zinseszinsformel berechnet.

4. Frankreich stellt mit dem Tag der Bekanntgabe dieses Beschlusses alle ausstehenden Zahlungen für die in Artikel 2 Absatz 1 genannten Beihilfen ein.

Artikel 4

1. Die in Artikel 2 Absatz 1 genannte Beihilfe wird sofort und tatsächlich zurückgefordert.

2. Frankreich stellt sicher, dass dieser Beschluss binnen vier Monaten nach seiner Bekanntgabe umgesetzt wird.

Artikel 5

1. Frankreich übermittelt der Kommission binnen zwei Monaten nach Bekanntgabe dieses Beschlusses Folgendes:

(a) Informationen betreffend den Gesamtbetrag (Hauptforderung und Zinsen), der vom Begünstigten zurückzufordern ist;

(b) ausführliche Beschreibung der Maßnahmen, die ergriffen wurden bzw. beabsichtigt sind, um diesem Beschluss nachzukommen;

(c) Unterlagen, aus denen hervorgeht, dass an den Begünstigten eine Rückzahlungsanordnung ergangen ist;

(d) Datum und genaue Höhe der monatlichen Zahlungen und der jährlichen Anpassungen, die vom Inkrafttreten des Vertrags bis zum Erlass des vorliegenden Beschlusses vorgenommen wurden.

2. Frankreich unterrichtet die Kommission über den Fortgang seiner Maßnahmen zur Umsetzung dieses Beschlusses, bis die Rückzahlung der in Artikel 2 Absatz 1 genannten Beihilfen abgeschlossen ist. Auf Anfrage der Kommission legt Frankreich unverzüglich Informationen über die Maßnahmen vor, die ergriffen wurden bzw. beabsichtigt sind, um diesem Beschluss nachzukommen. Ferner übermittelt Frankreich ausführliche Angaben über die Beihilfebeträge und die Zinsen, die vom Begünstigten bereits zurückgezahlt wurden.

Artikel 6

Dieser Beschluss ist an die Französische Republik gerichtet.

Brüssel, den 2. Mai 2013

Für die Kommission

Joaquín ALMUNIA

Vizepräsident

([136]) Siehe Artikel 14 Absatz 2 der vorstehend genannten Verordnung (EG) Nr. 659/1999.
([137]) ABl. L 140 vom 30.4.2004, S. 1.
([138]) ABl. L 140 vom 30.4.2004, S. 1.
([139]) ABl. L 82 vom 25.3.2008, S. 1–64.