KOMMISSIONENS BESLUTNING

af 8. juli 2008

om de støtteforanstaltninger, Frankrig har iværksat til fordel for Société Nationale Maritime Corse-Méditerranée (SNCM) — C 58/02 (ex N 118/02)

(meddelt under nummer K(2008) 3182)

(Kun den franske udgave er autentisk)

(EØS-relevant tekst)

(2009/611/EF)

KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER HAR —

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 88, stk. 2, første afsnit,

under henvisning til aftalen om Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde, særlig artikel 62, stk. 1, litra a),

efter at have opfordret interesserede parter til at fremsætte deres bemærkninger i overensstemmelse med disse artikler ([1]) og under hensyn til disse bemærkninger, og

ud fra følgende betragtninger:

1. SAGSFREMSTILLING

(1) Den 18. februar 2002 anmeldte den franske regering en påtænkt omstruktureringsstøtte til fordel for *Société Nationale Maritime Corse-Méditerranée* (herefter benævnt »SNCM«) ([2]), suppleret med yderligere oplysninger i brev af 3. juli 2002 ([3]). Den anmeldte omstruktureringsstøtte bestod i en kapitaltilførsel på 76 mio. EUR til SNCM via *Compagnie Générale Maritime et Financière* (herefter benævnt »CGMF«) ([4]).

(2) Ved brev af 19. august 2002 meddelte Kommissionen de franske myndigheder, at den havde besluttet at indlede den formelle undersøgelsesprocedure efter EF-traktatens artikel 88, stk. 2, i overensstemmelse med artikel 6 i Rådets forordning (EF) nr. 659/1999 af 22. marts 1999 om fastlæggelse af regler for anvendelsen af EF-traktatens artikel 93 ([5]).

(3) Den 8. oktober 2002 ([6]) fremsendte de franske myndigheder deres bemærkninger til Kommissionen vedrørende beslutningen af 19. august 2002 ([7]).

(4) På anmodning af de franske myndigheder blev der afholdt arbejdsmøder med Kommissionens tjenestegrene henholdsvis den 24. oktober 2002, den 3. december 2002 og den 25. februar 2003.

(5) I forbindelse med indledningen af proceduren modtog Kommissionen bemærkninger fra to virksomheder — den 8. januar 2003 fra *Corsica Ferries France* (herefter benævnt »CFF«) ([8]) og den 7. januar 2003 fra koncernen *Stef-TFE* — samt den 18. december 2002 og den 9. og 10. januar 2003 fra forskellige lokale og regionale forvaltninger. Kommissionen videresendte ved brev af henholdsvis den 13. og 16. januar 2003 og den 5. og 21. februar 2003 disse bemærkninger til Frankrig, for at de franske myndigheder kunne fremkomme med deres kommentarer.

(6) De franske myndigheder meddelte Kommissionen deres kommentarer til bemærkningerne fra CFF og *Stef-TFE* den 13. februar 2003 ([9]) og den 27. maj 2003 ([10]).

(7) Den 16. januar 2003 fremsendte Kommissionens tjenestegrene en anmodning om yderligere oplysninger, som de franske myndigheder besvarede den 21. februar 2003.

(8) Ved brev af 10. februar 2003 ([11]) redegjorde de franske myndigheder mere detaljeret for, hvorfor de mente, at støtteplanen på alle punkter overholdt EF-rammebestemmelserne for statsstøtte til redning og omstrukturering af kriseramte virksomheder ([12]) (herefter benævnt »rammebestemmelserne fra 1999«).

(9) Den 25. februar 2003 ([13]) fremsendte de franske myndigheder efter anmodning fra Kommissionen kopi aktionæraftalen mellem SNCM og *Stef-TFE*.

10) Ved beslutning 2004/166/EF af 9. juli 2003 (herefter benævnt »beslutningen fra 2003«) ([14]) godkendte Kommissionen på visse betingelser omstruktureringsstøtten til SNCM, der skulle udbetales i to rater, den ene på 66 mio. EUR og den anden på højst 10 mio. EUR, idet det endelige beløb skulle fastsættes afhængigt af nettoprovenuet fra salget af aktiver efter vedtagelsen af beslutningen fra 2003.

(11) Den 13. oktober 2003 anlagde CFF sag ved Retten i Første Instans (herefter benævnt »Retten«) med påstand om annullation af beslutningen fra 2003 (sag T-349/03).

(12) Den 8. september 2004 traf Kommissionen beslutning om, at de ændringer, som Frankrig havde anmodet om den 23. juni 2004, nemlig udskiftning af *Aliso* med *Asco* i fortegnelsen over de skibe, SNCM havde tilladelse til at benytte i henhold til beslutningen fra 2003, og salget af *Aliso* i stedet for *Asco*, ikke havde betydning for spørgsmålet om, hvorvidt den ved beslutningen fra 2003 godkendte omstruktureringsstøtte var forenelig med fællesmarkedet ([15]).

(13) Ved beslutning af 16. marts 2005 (herefter benævnt »beslutningen fra 2005«) godkendte Kommissionen udbetalingen af anden rate af omstruktureringsstøtten på 3,3 mio. EUR, hvilket bragte det samlede godkendte støttebeløb op på 69 292 400 EUR.

(14) Den 15. juni 2005 afsagde Retten dom i sag T-349/03 og annullerede beslutningen fra 2003 med henvisning til en fejlagtig vurdering af støttens minimumskarakter. Dommen indebar, at Kommissionen skulle begynde forfra på den formelle undersøgelsesprocedure, der blev indledt ved beslutning af 19. august 2002, og at beslutningerne af 8. september 2004 og 16. marts 2005, der var baseret på den annullerede beslutning fra 2003, bortfaldt.

(15) Den 25. oktober 2005 ([16]) fremsendte de franske myndigheder oplysninger til Kommissionen om udviklingen i rederiets finansielle situation siden anmeldelsen af omstruktureringsplanen af 18. februar 2002.

(16) Den 17. november 2005 ([17]) leverede de franske myndigheder oplysninger om gennemførelsen af omstruktureringsplanen fra 2002 og genoprettelsen af SNCM's egenkapital ([18]).

(17) Den 15. marts 2006 fremsendte de franske myndigheder til Kommissionen et sammenfattende notat om markedet, forretningsplanen (indtægtsdelen) og den foreløbige resultatopgørelse ([19]). Kommissionens tjenestegrene fik udleveret yderligere dokumenter den 28. marts 2006 og den 7. april 2006 ([20]). I forbindelse med den sidstnævnte fremsendelse af dokumenter opfordrede de franske myndigheder Kommissionen til at overveje, om ikke en del af omstruktureringsstøtten fra 2002 i dens egenskab af »kompensation for public service-forpligtelser«, mere specifikt et beløb på 53,48 mio. EUR, i stedet for at blive betegnet som støtte til omstrukturering burde opfattes som ikke-støtte i overensstemmelse med retspraksis, jf. Altmark-dommen ([21]), eller som en særlig foranstaltning uafhængigt af omstruktureringsplanen i overensstemmelse med EF-traktatens artikel 86, stk. 2.

(18) Den 21. april 2006 fik Kommissionen med henvisning til artikel 4 i Rådets forordning (EF) nr. 139/2004 ([22]) meddelelse om en planlagt fusion, hvorved virksomhederne *Veolia Transport* (herefter benævnt »VT«) ([23]) og *Butler Capital Partners* (herefter benævnt »BCP«) i fællesskab ville få kontrollen med SNCM ([24]). Kommissionen vedtog den 29. maj 2006 en beslutning om godkendelse af denne fusion ([25]).

(19) Den 21. juni 2006 ([26]) fremsendte de franske myndigheder til Kommissionen arrêté af 26. maj 2006 fra den franske økonomi-, finans- og industriminister om godkendelse af selskabet CGMF's finansielle transaktioner, décret nr. 2006-606 af 26. maj 2006 om SNCM's nye status som privatretlig virksomhed og arrêté af 26. maj 2006 om godkendelse af *Société nationale des chemins de fer's* (SNCF) finansielle transaktioner i relation til SNCM.

(20) Oplysningerne om tildelingen af public service-kontrakten og støtten af social karakter til besejlingen af Korsika blev fremsendt til Kommissionen den 7. juni 2006 ([27]).

(21) Den 13. september 2006 vedtog Kommissionen en beslutning om at indlede den i EF-traktatens artikel 88, stk. 2, omhandlede procedure vedrørende de nye støtteforanstaltninger til fordel for SNCM og lade den omfatte den i 2002 anmeldte omstruktureringsplan ([28]) (herefter benævnt »beslutningen fra 2006«).

(22) Den 16. november 2006 fremsendte Frankrig sine bemærkninger til Kommissionen vedrørende beslutningen fra 2006 ([29]).

(23) Efter at Kommissionen fra visse interesserede parter var blevet anmodet om at forlænge fristen for fremsættelse af bemærkninger med en måned ([30]), besluttede Kommissionen at give samtlige interesserede parter denne yderligere frist ([31]).

(24) Fra CFF ([32]) og *STIM d'Orbigny* (herefter benævnt »STIM«) ([33]) modtog Kommissionen bemærkninger, der blev videresendt til de franske myndigheder ved brev af 20. februar 2007. En tredjepart fremsendte ligeledes bemærkninger til de franske myndigheder og genfremsatte dem den 28. maj 2008.

(25) De franske myndigheder meddelte deres kommentarer til bemærkningerne fra de interesserede tredjeparter den 30. april 2007 ([34]).

(26) Den 20. december 2007 indgav CFF som opfølgning på fremsendelsen af oplysninger den 15. juni 2007 og den 30. november 2007 en klage over statsstøtten til SNCM. Klagen vedrører artikel 3 i den nye public service-kontrakt, der blev undertegnet i juni 2007 mellem Korsikas regionalforvaltning og konsortiet *Compagnie Méridionale de Navigation*-SNCM for perioden 2007-2013. Ifølge CFF indebar gennemførelsen af bestemmelserne i denne artikel mobilisering af yderligere finansielle ressourcer til SNCM på 10 mio. EUR for 2007. Desuden ville kompensationen til SNCM for public service-forpligtelsen udgøre statsstøtte, som oven i købet var ulovlig, fordi den ikke var anmeldt til Kommissionen.

(27) Kommissionen modtog visse oplysninger efter udløbet af den frist, der oprindeligt var sat til 13. februar 2007 ([35]) og informerede de interesserede parter om sin beslutning om at forlænge fristen for tredjeparter til at fremsætte bemærkninger til den 14. marts 2008.

(28) Den 26. marts 2008 fremsendte Kommissionen bemærkningerne fra de interesserede tredjeparter til Frankrig, der meddelte sine kommentarer henholdsvis den 28. marts 2008, den 10. april 2008 og den 28. april 2008.

2. IDENTIFICERING AF MODTAGEREN AF DEN STØTTE, DER ER GENSTANDEN FOR DENNE BESLUTNING

(29) Modtageren af den støtte, der er emnet for denne beslutning, er rederiet *Société Nationale Maritime Corse-Méditerranée* (SNCM), der har flere datterselskaber i søtransportsektoren, og som fragter passagerer, person- og lastbiler mellem det franske fastland og Korsika, Italien (Sardinien) og Maghreb (Algeriet og Tunesien).

(30) Aktieselskabet SNCM blev oprettet i 1969 ved fusionen af »Compagnie générale transatlantique« og »Compagnie de navigation mixte«, der begge var oprettet i 1850. Rederiet hed på daværende tidspunkt »Compagnie générale transméditerranéenne«, men blev i 1976 omdøbt til »Société nationale maritime Corse-Méditerranée«, efter at »Société nationale des chemins de fer« (SNCF) havde købt aktier i rederiet. Rederiet var i realiteten udvalgt af den franske regering til at sikre princippet om territorial enhed i relation til Korsika, idet dets takster for søtransport skulle tilpasses SNCF's takster for jernbanetransport i henhold til en overenskomst, der blev indgået den 31. marts 1976 for 25 år. »La Compagnie générale transatlantique« havde i forvejen ved en tidligere overenskomst af 23. december 1948 af den franske regering fået til opgave at sikre trafikbetjeningen af Korsika.

(31) Da den planlagte kapitaltilførsel blev anmeldt i 2002, ejedes 20 % af SNCM af SNCF og 80 % af CGMF. Efter fusionen den 30. maj 2006 (jf. betragtning 18 i denne beslutning) ejer BCP og VT henholdsvis 38 % og 28 % af aktierne i SNCM, medens CGMF fortsat kontroller 25 % (9 % af aktierne ejes af medarbejderne).

(32) SNCM's vigtigste datterselskaber er *Compagnie Méridionale de Navigation* (herefter benævnt »CMN«) ([36]), *Compagnie Générale de Tourisme et d'Hôtellerie* (CGTH) ([37]), *Aliso Voyage* ([38]), *Sud-Cargos* ([39]), *Société Aubagnaise de Restauration et d'Approvisionnement* (SARA) ([40]), *Ferrytour* ([41]) og *Les Comptoirs du Sud* ([42]).

(33) Efter salget af højhastighedsfartøjerne *Aliso* og *Asco* ([43]) i henholdsvis september 2004 og maj 2005 består SNCM's flåde af ti skibe (fem bilfærger ([44]) , fire kombiskibe (fragt og passagerer) ([45]) og et højhastighedsfartøj, der primært sejler fra Nice ([46])). Syv af disse er regulært ejet af SNCM ([47]).

(34) For fuldstændighedens skyld skal det oplyses, at rutesejladsen mellem havnene på det franske fastland og Korsika siden 1948 har været betragtet som en public service-forpligtelse, som SNCM og CMN havde koncession på fra 1976 til 2001 i henhold til en rammeaftale, der oprindeligt blev indgået for 25 år. I medfør af de gældende EF-regler ([48]) og efter et europæisk dækkende udbud ([49]) iværksat af regionalforvaltningen på Korsika ([50]) fik SNCM og CMN i fællesskab tildelt public service-kontrakten for sejladsen mellem Marseille og Korsika til gengæld for finansielle kompensationer i 2002-2006.

(35) Da public service-kontrakten udløb ved udgangen af 2006, blev public service-forpligtelserne vedrørende trafikbetjeningen af Korsika efter et nyt europæisk udbud ([51]) overdraget konsortiet SNCM — CMN med virkning fra den 1. maj 2007 til den 31. december 2013 mod en kompensation på ca. 100 mio. EUR om året.

(36) Sideløbende hermed er der pålagt alle transportvirksomheder, der besejler Korsika fra Toulon og Nice, forpligtelser med hensyn til antallet af overfarter. På disse ruter har indbyggerne på Korsika og visse andre kategorier af passagerer siden 2002 nydt godt af særligt fordelagtige vilkår, der er indført i overensstemmelse med Kommissionens beslutninger af henholdsvis 2. juni 2002 ([52]) og 24. april 2007 ([53]).

3. KONKURRENCESITUATIONEN

(37) SNCM opererer inden for både passager- og godstrafik primært på to markeder: dels skibstrafik mellem det franske fastland og henholdsvis Korsika og Maghreb, dels lejlighedsvis skibstrafik til Italien og Spanien.

3.1. Besejlingen af Korsika

Passagertrafik

(38) Passagertrafikken til og fra Korsika er et stærkt sæsonpræget marked, der er karakteriseret ved sæsonmæssige spidsbelastningsperioder med op til ti gange flere passagerer end i den mest »stille« måned i lavsæsonen, hvilket kræver, at operatøren råder over en flåde, der er dimensioneret til at kunne klare sådanne spidsbelastninger. Halvdelen af årsomsætningen ligger i juli og august. Der er desuden stor forskel på passagermængden henholdsvis til og fra øen, selv i højsæsonen: i juli er afgangene fra fastlandet f.eks. fuld besat, medens der næsten ingen passagerer er på tilbageturen. Det betyder, at skibenes gennemsnitlige belægningsgrad på årsbasis er forholdsvis lav.

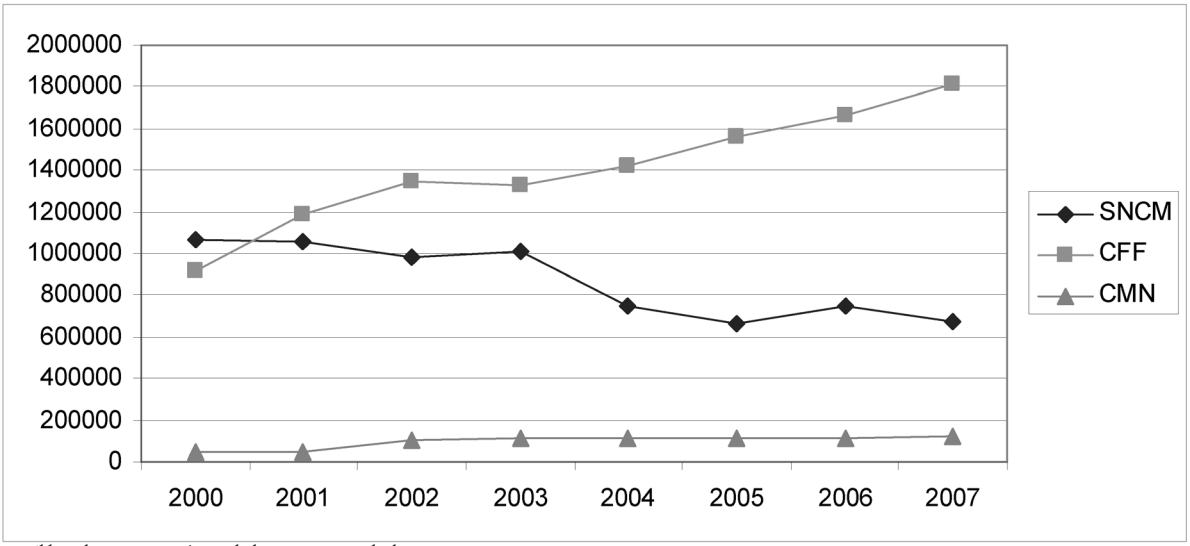
(39) SNCM har traditionelt været den operatør, der sikrede trafikforbindelsen mellem Korsika og det franske fastland. Rent skematisk ligger to tredjedele af selskabets aktivitet på trafikken mellem Marseille og Korsika i forbindelse med varetagelsen af public service-forpligtelsen; den sidste tredjedel af aktiviteten udgøres af trafikforbindelser mellem andre havne (Nice-Korsika, Toulon-Korsika og internationale forbindelser til Sardinien og Maghreb).

(40) SNCM havde længe monopol inden for sin hovedaktivitet. Siden 1996 har rederiet imidlertid været udsat for en konkurrence, som har udviklet sig meget hurtigt. Rederiet *Corsica Ferries France* (CFF) er således i dag den dominerende aktør inden for skibsforbindelserne mellem fastlandet og Korsika, og dets markedsandel er fortsat stigende. Selv om CFF kun har været til stede på dette marked siden 1996, er dets passagertrafik vokset med […] (*) om året mellem 2000 og 2005, og stigningen fortsætter. I dag tager næsten […] af skibspassagererne mellem fastlandet og Korsika en CFF-færge, medens kun […] sejler med SNCM, og CMN befordrer den resterende del, der udgør […].

(41) Den stilling, CFF har opnået på markedet i løbet af de sidste syv år, kan også aflæses ud af antallet af passagerer i højsæsonen mellem Korsika og det franske fastland. Det fremgår af figuren nedenfor, at CFF's markedsandel er vokset fra […] % i 2000 til […] % i den pågældende periode, og forskellen mellem de to rederier er på mere end 1 million passagerer.

Figur 1

Antallet af passagerer i højsæsonen (maj-september) mellem det franske fastland og Korsika — 2000-2007



Kilde: Observatoire régional des transports de la Corse.

(42) SNCM's øvrige konkurrenter af mindre betydning på trafikken til og fra Korsika er *Compagnie Méridionale de Navigation* (CMN), Moby Lines, Happy Lines og TRIS.

(43) SNCM's udbud af overfarter og selskabets markedsandele i relation til besejlingen af Korsika er reduceret inden for de sidste to år med en nedgang på […] % i udbuddet af pladser (– […] % på ruterne fra Nice og – […] % på ruterne fra Marseille).

(44) Det kan dog ud af det fortsatte fald i markedsandele læses, at passagerernes tillid, som i vidt omfang forsvandt under de strejker og uroligheder, der var affødt af arbejdskonflikter i 2004 og 2005, bl.a. i forbindelse med rederiets privatisering, langsomt er ved at vende tilbage. Denne tillid er en nødvendig forudsætning for at bremse det fald i SNCM's markedsandel, der har kunnet konstateres de seneste år. I den forbindelse giver fremgangen i omsætningen i 2007 grund til optimisme med hensyn til rederiets levedygtighed, selv om det har måttet afgive betydelige markedsandele til den eneste konkurrent, der i dag sidder på en langt større del af markedet.

(45) Markedet for passagertrafik mellem fastlandet og Korsika er i gennemsnit vokset med 4 % over de seneste 15 år. Stigningen forventes at fortsætte, idet der for 2008 ligeledes forventes en stigning på […] % og derefter en mere beskeden vækst de følgende år. Det ser dog ikke ud til, at det får nye aktører til at søge ind på markedet. Ved det udbud, som *Office des Transports de Corse* iværksatte om en public service-kontrakt om besejlingen af visse havne på Korsika i perioden 2007-2013, indkom der kun bud fra CFF og SNCM-CMN, selv om det var muligt kun at byde ind på en del af en given rute.

(46) SNCM's største konkurrent, CFF, har øget udbuddet af pladser — og dermed sin markedsandel — ganske kraftigt fra 500 000 til […] mio. mellem 1999 og 2007 ([…] % af forøgelsen har fundet sted mellem 2006 og 2007), hvorved selskabets passagertrafik har kunnet øges (fra […] mio. passagerer i 2005 til […] mio. i 2007). Denne politik har dog medført en strukturelt set lavere belægningsgrad for CFF end for SNCM med en forskel på […] procentpoint i 2007. For SNCM var den gennemsnitlige belægningsgrad for hele året […] % i 2007, hvilket er normalt i betragtning af markedets stærkt sæsonbestemte struktur (jf. ovenfor).

Fragttrafik

(47) Hvad angår fragttrafikken til og fra Korsika, havde SNCM i 2005 ca. […] % af markedet Marseille-Toulon til Korsika.

(48) Med hensyn til almindelig godstransport (»uledsaget«) har SNCM og CMN tilsammen i realiteten monopol. I forbindelse med public service-kontrakten tilbyder de to selskaber hyppige afgange fra Marseille til alle havne på Korsika.

(49) Ledsagede anhængere, der transporteres med færgerne, udgør i alt ca. 24 % af den almindelige godstransport målt i løbende meter, og her er der konkurrence mellem samtlige passagertrafikselskaber. SNCM og CMN sidder også på størsteparten af denne ledsagede trafik. De øvrige operatører, især CFF, har en markedsandel på 10 % svarende til 2 % af det samlede marked.

(50) For køretøjer med egen trækkraft ([54]), der transporteres med færgerne (ca. 24 % af den almindelige godstransport i 2003) har SNCM og CMN ligeledes størsteparten af det pågældende marked. CFF har dog siden 2002 udviklet sit udbud og har nu ca. […] % af markedet.

3.2. **Besejlingen af Maghreb**

(51) Tunesien og Algeriet er et vigtigt marked med ca. 5 mio. passagerer, hovedsageligt flypassagerer. I denne sammenhæng repræsenterer skibstrafikken ca. 15 % af trafikstrømmene. Algeriet er et betydeligt marked for passagerskibstrafik med 560 000 passagerer, medens det tunesiske marked er noget mindre med 250 000 passagerer.

(52) Markedet for skibstrafik mellem Frankrig og Maghreb har været støt voksende de senere år med 13 % mellem 2001 og 2005. I betragtning af udsigterne til stigende turiststrømme til denne region forventes der en vækst i skibstrafikken på 4 % frem til 2010.

(53) I Algeriet indtager SNCM pladsen som markedets næststørste operatør efter *Entreprise Nationale de Transport Maritime de Voyageurs* (ENTMV), der er et offentligt algerisk rederi. SNCM's markedsandel er vokset fra 24 % i 2001 til […] % i 2005.

(54) SNCM er ligeledes den næststørste operatør på det tunesiske marked efter *Compagnie tunisienne de navigation* (CTN). Selv om SNCM siden 2001 har mistet markedsandele til CTN og er gået fra 44 % til […] % i 2004, kunne der dog konstateres en forbedring i 2005 ([…] %).

4. **DE FORANSTALTNINGER, DER ER GENSTANDEN FOR DENNE BESLUTNING**

4.1. **Kapitaltilførslen til SNCM i 2002**

4.1.1. *Beskrivelse*

(55) Efter Kommissionens beslutning af 17. juli 2002 om godkendelse af redningsplanen for SNCM ([55]) anmeldte de franske myndigheder den 18. februar 2002 en omstruktureringsplan til fordel for SNCM. Denne foranstaltning bestod i gennem moderselskabet CGMF at tilføre SNCM kapital af en størrelsesorden på 76 mio. EUR, heraf 46 mio. EUR til dækning af omkostninger ved omstruktureringer ([56]). Denne kapitaltilførsel havde til formål af bringe SNCM's egenkapital op fra 30 mio. EUR til 106 mio. EUR.

(56) I overensstemmelse med rammebestemmelserne fra 1999 forelagde de franske myndigheder Kommissionen en omstruktureringsplan ([57]) for SNCM:

i) reduktion af antallet af overfarter og omfordeling af selskabets skibe mellem de forskellige ruter (færre overfarter til Korsika og øget besejling af Maghreb) ([58])

ii) reduktion af flåden med fire skibe, hvilket skulle indbringe 21 mio. EUR i likvide midler

iii) frasalg af visse faste aktiver

iv) nedskæring af personalet ([59]) med ca. 12 %, hvilket kombineret med en tilbageholdende lønpolitik skulle reducere bemandingsudgifterne på 61,8 mio. EUR i 2001 til […] mio. EUR i gennemsnit fra 2003 til 2006 og udgifterne til personale i land på 50,3 mio. EUR i 2001 til […] mio. EUR i samme periode

v) nedlæggelse af de to datterselskaber *Compagnie Maritime Toulonnaise* og *Corsica Marittima*, hvis aktiviteter skulle overtages af SNCM.

(57) Som reaktion på Kommissionens bemærkninger i dennes beslutning af 19. august 2002 redegjorde de franske myndigheder skriftligt i brev af 31. januar 2003 for de forbedringer, der var foretaget i omstruktureringsplanen på følgende punkter:

— bindende tilsagn og præciseringer i relation til personalepolitikken

— en plan for nedbringelse af udgifterne til køb af råvarer og hjælpestoffer

— tilsagn fra SNCM om ikke at indlede en priskrig med sine konkurrenter på besejlingen af Korsika.

(58) Angående sidstnævnte punkt præciserede de franske myndigheder, at »SNCM giver dette tilsagn uden forbehold, da rederiet mener, at det ville være til skade for dets strategiske positionering og imod dets interesser, fordi det ville medføre lavere indtjening og tillige være i strid med rederiets normale praksis og knowhow at indlede en priskrig.«

(59) I forbindelse med omstruktureringsplanen præsenterede de franske myndigheder Kommissionen for en udførlig finansiel model for perioden 2002-2007 baseret på medianhypoteser for en række variabler ([60]). De finansielle prognoser viser bl.a., at man allerede i 2003 ville opnå et positivt driftsresultat.

Tabel 1

Finansiel model for perioden 2002-2007

(I mio. EUR)

	2000	2001	2002	2002	2003	2004	2005	2006	2007
	Gennemført	Gennemført	Plan	Gennemført	Plan	Plan	Plan	Plan	Plan
Omsætning	204,9	204,1	178	205,8	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Driftstilskud	85,4	86,7	74,5	77,7	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Driftsresultat	– 14,7	– 5,1	1,2	– 5,8	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Nettoresultat	– 6,2	– 40,4	23	4,2	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Egenkapital	67,5	29,7	119	33,8	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Nettogæld (ekskl. leasing)	135,8	134,5	67,7	144,8	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Finansielle nøgletal					[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Driftsresultat/omsætn.+ tilskud	– 5 %	– 2 %	0 %	– 2 %	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Egenkapital/gæld i balancen	50 %	22 %	176 %	23 %	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Tallene for 2000, 2001 og 2002 er hentet fra SNCM's årsrapporter for 2001 og 2002.

(60) Kapitaltilførslen på 76 mio. EUR og den forventede tilbagevenden til rentabel drift i 2003 skulle ifølge de franske myndigheder betyde, at egenkapitalen kunne bringes op fra de ca. 30 mio. EUR ved udgangen af 2001 til 120 mio. EUR på kort sigt (2003) og derefter til […] mio. EUR ved planens afslutning (2006-2007). Det ville nedbringe gælden fra 145 mio. EUR i 2002 til mellem […] og […] mio. EUR i 2003-2005. I de sidste år af planen forventedes en forøgelse af gælden i forbindelse med udskiftning af et eller to af SNCM's egne skibe.

(61) De franske myndigheder fremlagde også en følsomhedsanalyse af de forventede resultater i forhold til arbejdshypoteserne om trafikken på de forskellige ruter. De forskellige simulationer viste, at SNCM skulle kunne opnå en rentabel drift i de tænkte eksempler.

4.1.2. *Fastlæggelse af beløbet for kapitaltilførslen*

(62) Den metode, de franske myndigheder ([61]) valgte til at fastlægge beløbet for kapitaltilførslen, bestod i at beregne finansieringsbehovet på grundlag af den gennemsnitlige gearing i 2000 i fem europæiske færgerederier. På trods af forskellene i disse virksomheders balance valgte de franske myndigheder et gennemsnit på 79 %. De franske myndigheder hævdede, at de finansielle prognoser for 2002-2007 resulterer i en gennemsnitlig gearing på 77 %, og at egenkapitalen skulle være oppe på 169 mio. EUR i 2007. Denne egenkapital skulle kunne opnås med en kapitaltilførsel på 76 mio. EUR og gode resultater af de forskellige foranstaltninger i omstruktureringsplanen.

4.2. **Foranstaltninger efter kapitaltilførslen i 2002**

4.2.1. *Indledende bemærkning*

(63) Kapitaltilførslen og omstruktureringsplanen fra 2002 gav ikke de ventede resultater, og fra 2004 blev SNCM's økonomiske og finansielle situation kraftigt forværret. Det skyldtes dels en række interne faktorer (arbejdskonflikter, utilstrækkelig og forsinket opfyldelse af produktivitetsmålene, tab af markedsandele), dels faktorer, der lå uden for SNCM's kontrol (ringere interesse for Korsika som turistmål, CFF's erhvervelse af markedsandele, ledelsesmæssige fejl fra den franske stats side ([62]) samt stigende brændstofpriser.

(64) SNCM's resultat blev opgjort til – 32,6 mio. EUR i 2004 og – 25,8 mio. EUR i 2005. Nettoresultatet var – 29,7 mio. EUR i 2004 og – 28,8 mio. EUR i 2005.

(65) Forværringen af SNCM's økonomiske og finansielle situation foranledigede de franske myndigheder til at frasælge flere aktiver end forudset i omstruktureringsplanen fra 2002 og krævet i beslutningen fra 2003, samt at begynde at søge efter private partnere.

Tabel 2

Liste over de af SNCM afhændede aktiver siden 2002 ([63])

	Nettoprovenu af salget	Dato
Påtænkte frasalg i anmeldelsen fra 2002 (i EUR)	25 165 000	
Aliso (til erstatning for Asco i overensstemmelse med Kommissionens beslutning af 8.9.2004)	[…]	30.9.2004
Napoléon	[…]	6.5.2002
Monte Rotondo	[…]	31.7.2002
Liberté	[…]	27.1.2003
Ejendomskomplekset Schuman	[…]	20.1.2003
Yderligere frasalg pålagt af Kommissionen i dennes beslutning af 9.7.2003 (i EUR)	5 022 600	
SCI Espace Schuman	[…]	24.6.2003
Southern Trader	[…]	22.7.2003
Someca	[…]	30.4.2004
Amadeus	[…]	12.10.2004
CCM	[…] ([1])	—

	Nettoprovenu af salget	Dato
Yderligere frasalg efter beslutningen fra juli 2003 (i mio. EUR)	12,6	
Asco	[…]	24.5.2005
Sud-Cargos	[…]	15.9.2005
Salg af lejligheder i SNCM's ejendomskompleks (tidligere beboet af ansatte i SNCM)	[…]	9.2003 til 2006
I alt (mio. EUR)	42,385	

([1]) […]

4.2.2. *Foranstaltninger gennemført efter rekapitaliseringen i 2002*

(66) Efter en åben og ikke-diskriminatorisk udvælgelsesprocedure ([64]) blev der omsider den 13. oktober 2005 indgået en aftale mellem staten, BCP og VT i en meget vanskelig social og finansiel kontekst. VT er således SNCM's industrielle operatør (aktiepost på 28 %), medens BCP er hovedaktionæren med en aktiepost på 38 %. Staten har — bl.a. over for de ansatte — forpligtet sig til at beholde en aktiepost i rederiet på 25 % ([65]). BCP og VT har udarbejdet en forretningsplan for SNCM, som blev fremsendt til Kommissionen den 7. april 2006.

Aftaleprotokollens indhold

(67) Aftaleprotokollen, i henhold til hvilken 75 % af SNCM's kapital afstås til private overtagere, blev undertegnet den 16. maj 2006 mellem parterne (BCP, VT og CGMF).

(68) Ifølge afdeling II i aftaleprotokollen forpligter CGMF sig til at godkende, tegne og indbetale en kapitalforøgelse i SNCM på i alt 142,5 mio. EUR.

(69) Efter denne kapitalforøgelse skal SNCM's aktiekapital ved mortifikation af aktier nedbringes til det lovfæstede minimum for et ikke-børsnoteret selskab.

(70) Ud over kapitalforøgelsen forpligter CGMF sig til at stille et beløb på 38,5 mio. EUR til rådighed for SNCM i form af et kontokurantlån. Dette lån, som SNCM indbetaler til en spærret konto (i banken CIC), skal anvendes til at finansiere »kulance«-omkostningsdelen oven i de beløb, der skal betales i medfør af lovfæstede og overenskomstmæssige bestemmelser, hvis overtagerne vil gennemføre en plan for personalenedskæringer ([66]). Kompensationer ud over de godtgørelser, de pågældende har krav på i medfør af lovfæstede og overenskomstmæssige bestemmelser, udbetales efter individuelle vurderinger udelukkende til ansatte, der har forladt virksomheden, og hvis ansættelseskontrakt dermed er brudt.

(71) Efter disse foranstaltninger er der i aftaleprotokollens del III fastsat bestemmelse om, at CGMF til de private overtagere skal afstå aktier svarende til 75 % af virksomhedens aktiekapital og […], der skal anvendes til at finansiere den del af socialplanen, der går ud over de lovfæstede og overenskomstmæssige forpligtelser.

(72) Ligeledes i henhold til afdeling III i aftaleprotokollen skal overtagerne og CGMF i fællesskab tegne nye aktier for i alt 35 mio. EUR, samtidig med at BCP/VT indsætter 8,75 mio. EUR på en indskudskonto. Disse penge stilles til rådighed for SNCM i takt med selskabets likviditetsbehov. I henhold til punkt III.2.7 i aftaleprotokollen svarer værdien af CGMF's aktier på ethvert tidspunkt til den oprindelige nominelle værdi forhøjet med […] % af den nominelle indbetalte værdi multipliceret med J/365, hvor J er antallet af dage forløbet siden den dato, de blev tegnet, fratrukket alle udbetalte beløb (f.eks. udbytte). Disse bestemmelser finder ikke anvendelse, såfremt rederiet går i betalingsstandsning eller træder i likvidation.

(73) Aftaleprotokollen (punkt III.5) indeholder en ophævelsesklausul, som overtagerne kan gøre gældende kollektivt, hvis en af følgende begivenheder indtræffer og kan forventes at bringe deres forretningsplan og selskabets tilbagevenden til rentabel drift i fare:

— SNCM får ikke public service-kontrakten om besejlingen af Korsika for perioden begyndende den 1. januar 2007-[…]

— Europa-Kommissionen vedtager en negativ beslutning, eller Retten eller Domstolen træffer en negativ afgørelse, f.eks. i form af en afvisning af operationen eller fastsættelse af betingelser, der har væsentlig indvirkning på selskabets værdi, […].

(74) I henhold til afdeling VII i aftaleprotokollen påtager CGMF sig en del af SNCM's sociale forpligtelser, nemlig udgifterne til pensionerede medarbejderes sygeforsikring, med et beløb på 15,5 mio. EUR med virkning fra datoen for overdragelsen af ejendomsretten til virksomheden.

(75) De nærmere vilkår for virksomhedens ledelse er præciseret i aftaleprotokollens afdeling IV. Her står der, at ledelsesstrukturen i SNCM skal ændres til et aktieselskab med en direktion og en bestyrelse. Sidstnævnte skal i begyndelsen have 10 medlemmer og senere 14. Bestyrelsesformanden skal i en overgangsperiode være en repræsentant for staten. Hvis public service-kontrakten tildeles SNCM, overtager en repræsentant for BCP posten som bestyrelsesformand. Direktionen varetager den driftsmæssige ledelse af SNCM.

(76) Den 26. maj 2006 godkendte den franske regering overtagelsen af SNCM samt de ovennævnte foranstaltninger.

Støtteforanstaltningerne

(77) Det fremgår af ovenstående, at aftaleprotokollen indeholder tre typer statslige støtteforanstaltninger, der gør det berettiget at undersøge, om de er forenelige med EF-reglerne om statsstøtte:

— 100 % salg af SNCM til en negativ pris på 158 mio. EUR (kapitalindskud på 142,5 mio. EUR og overtagelse af udgifterne til pensionerede medarbejderes sygeforsikring med et beløb på 15,5 mio. EUR)

— kontokurantlånet fra CGMF på 38,5 mio. EUR til betaling af godtgørelser til de SNCM-medarbejdere, der afskediges

— kapitaludvidelsen på 8,75 mio. EUR tegnet af CGMF samtidigt med indskuddet på 26,25 mio. EUR fra VT og BCP.

5. GENSTANDEN FOR DEN FORELIGGENDE BESLUTNING

(78) Den foreliggende endelige beslutning vedrører de foranstaltninger, Frankrig har iværksat til fordel for SNCM siden den 18. februar 2002, dvs.:

— CGMF's kapitalindskud i SNCM på 76 mio. EUR i 2002 (heraf 53,48 mio. EUR som kompensation for public service-forpligtelser og resten som omstruktureringsstøtte)

— CGMF's negative salgspris for SNCM på 158 mio. EUR

— CGMF's kapitaltilførsel på 8,75 mio. EUR

— CGMF's overtagelse af visse yderligere sociale foranstaltninger for 38,5 mio. EUR.

(79) Den foreliggende beslutning vedrører ikke undersøgelsen af de finansielle kompensationer, SNCM har modtaget eller vil modtage i relation til public service-forpligtelserne for perioden 2007-2013, der er genstand for en særskilt procedure.

6. BEGRUNDELSERNE FOR KOMMISSIONENS BESLUTNINGER FRA 2002 OG 2006

6.1. Indledningen af den formelle undersøgelsesprocedure i 2002

(80) I sin beslutning af 19. august 2002 om at indlede proceduren anerkendte Kommissionen, at SNCM kunne betragtes som en kriseramt virksomhed, men udtrykte tvivl om, hvorvidt den anmeldte støtteforanstaltning var i overensstemmelse med kriterierne i punkt. 3.2.2 i rammebestemmelserne fra 1999, der var gældende på daværende tidspunkt.

(81) Kommissionen havde visse tvivl med hensyn til omstruktureringsplanen, fordi der ikke forelå en analyse af årsagerne til virksomhedens underskud. Kommissionen satte især spørgsmålstegn ved sammenhængen mellem tabene og public service-forpligtelserne, og hvordan SNCM's politik for køb af skibe påvirkede resultatopgørelsen, samt de planlagte foranstaltninger for forøgelse af virksomhedens produktivitet.

(82) Kommissionen pegede desuden på visse lakuner i omstruktureringsplanen, bl.a. manglende konkrete tiltag til nedbringelse af udgifterne til rå- og hjælpestoffer og manglende oplysninger om SNCM's fremtidige takstpolitik.

(83) Kommissionen var også usikker på, om den beregningsmetode, de franske myndigheder havde anvendt til at fastlægge størrelsen af rekapitaliseringen, var hensigtsmæssig, og det samme gjaldt visse af de hypoteser, der var lagt til grund for de finansielle simulationer.

6.2. Udvidelsen af den formelle undersøgelsesprocedure i 2006

(84) Kommissionen vedtog med sin beslutning af 13. september 2006 at udvide den formelle undersøgelsesprocedure fra 2002 til at omfatte de planlagte foranstaltninger i forbindelse med afhændelsen af SNCM til den private sektor.

(85) For det første var Kommissionen efter de franske myndigheders opfordring af 7. april 2006 (jf. betragtning 17 i denne beslutning) til at behandle en del af kapitaltilførslen i 2002 på grundlag af retspraksis i henhold til Altmark-dommen, i tvivl om, hvorvidt de betingelser, hvortil Domstolen henviste i den pågældende dom (særlig den anden og den fjerde betingelse), var overholdt ([67]).

(86) Under forudsætning af, at det pågældende beløb kunne betragtes som statsstøtte, der var forenelig med EF-traktatens artikel 86, stk. 2, fastslog Kommissionen i sin beslutning fra 2006, at det nye støttebeløb, der skulle vurderes på grundlag af rammebestemmelserne for omstruktureringsstøtte, kunne ansættes til 15,81 mio. EUR. Eftersom omstruktureringsstøtten i så fald var væsentligt lavere end det beløb, der blev anmeldt i 2002 og godkendt i 2003, udtrykte Kommissionen tvivl om, hvorvidt det var hensigtsmæssigt at opretholde alle de krav om kompenserende modydelser, SNCM var blevet pålagt ved Kommissionens beslutning fra 2003.

(87) Kommissionen var ligeledes i tvivl om, hvorvidt de betingelser, der var fastsat ved beslutningen fra 2003, var overholdt, dvs. princippet om ikke at være prisførende og antallet af overfarter på Korsika-ruterne.

(88) Med hensyn til den negative pris for salget af SNCM var Kommissionen usikker på, om det var i overensstemmelse med princippet om den private markedsøkonomiske investor, at staten havde gennemført en rekapitalisering inden afhændelsen af SNCM. Kommissionen var navnlig i tvivl om, hvorvidt beregningen af de likvidationsomkostninger, staten som hovedaktionær ville være tvunget til at betale i tilfælde af SNCM's likvidation, var korrekt.

(89) Kommissionen var ikke overbevist om, at de finansielle foranstaltninger kunne retfærdiggøres i henhold til rammebestemmelserne om støtte til redning og omstrukturering af kriseramte virksomheder.

(90) Kommissionen var desuden i tvivl om, hvorvidt principperne for både en privat og en offentlig investors medvirken var overholdt i forbindelse med den anden rekapitalisering på 8,75 mio. EUR, og hvorvidt tegningsbetingelserne var i overensstemmelse med retspraksis.

(91) Endelig var Kommissionen usikker på, om de yderligere sociale foranstaltninger for 38,5 mio. EUR i form af støtte til enkeltpersoner kunne give virksomheden en indirekte fordel. Den pegede også på, at det i så fald kunne betyde, at de supplerende fratrædelsesgodtgørelser ikke skulle medregnes som en del af de risici, en fornuftig investor var villig til at løbe.

7. DE FRANSKE MYNDIGHEDERS HOLDNING

7.1. Vedrørende rekapitaliseringen i 2002

7.1.1. *Vedrørende beløbet på 53,48 mio. EUR vurderet i lyset af Altmark-dommen*

7.1.1.1. Overholdelsen af de fire betingelser i Altmark-dommen

(92) De franske myndigheder opfordrede i deres brev af 7. april 2006 og i forbindelse med deres bemærkninger til beslutningen fra 2006 Kommissionen til at betragte en del af kapitalforøgelsen i 2002, nemlig 53,48 mio. EUR, som »kompensation for public service-forpligtelsen« for perioden 1991-2001 og dermed ifølge Altmark-dommen ikke som statsstøtte, eftersom de fire betingelser var opfyldt i det foreliggende tilfælde.

(93) Mere specifikt i relation til den anden betingelse i Altmark-dommen understregede de franske myndigheder, at det ifølge dommen kun er beregningskriterierne, der skal være fastsat på forhånd på en objektiv og gennemsigtig måde. I den foreliggende sag præciserede de franske myndigheder, at beløbet på 53,48 mio. EUR blev udbetalt i november 2003 på grundlag af beregningskriterier, der var fastsat forud for den pågældende periode (1991-2001) ([68]).

(94) Efter Frankrigs opfattelse rokkede den kendsgerning, at der efter en ny vurdering blev udbetalt yderligere kompensation, fordi den første blev fundet utilstrækkelig, ikke ved de franske myndigheders konklusion om, at de beregningskriterier, der var lagt til grund for beregningen af kompensationen på 53,48 mio. EUR, var klart og tydeligt fastsat på en objektiv og gennemsigtig måde forud for varetagelsen af public service-opgaverne.

(95) Den fjerde betingelse i Altmark-dommen tog efter de franske myndigheders opfattelse sigte på de karakteristika ved en virksomhed med en public service-opgave, der gør den til en veldrevet virksomhed, men indeholder til gengæld overhovedet intet krav om en minimums- eller gennemsnitsrentabilitet for den pågældende virksomhed.

(96) I denne henseende mente de franske myndigheder, at SNCM »umiddelbart kunne betegnes som veldrevet« i perioden fra 1991 til 2001, og at det »på ingen måde kunne betegnes som dårligt drevet« udelukkende med henvisning til de finansielle underskud i perioden 1991-2001. Ifølge de franske myndigheder kunne SNCM's underskud ikke tilskrives dårlig ledelse, men de meget strenge vilkår i de aftaler, der blev indgået i 1991 og 1996, samt den pludselige omvæltning på rederiets traditionelle marked, der skyldtes overgangen fra en monopolsituation til en stærkt konkurrencepræget kontekst. SNCM havde således optrådt som en rimeligt veldrevet virksomhed.

(97) Frankrig understregede, at den offentlige operatør var den eneste virksomhed, der var i stand til at opfylde disse forpligtelser med hensyn til regelmæssig sejlads året rundt og antallet af overfarter på trods af, at der i 1996 kom en privat operatør ind på markedet, som kun besejlede bestemte ruter og udelukkende i højsæsonen. Man kunne i øvrigt ikke finde en anden virksomhed, hvis omkostninger kunne tjene som reference for vurderingen af, om niveauet for kompensationen til SNCM ville overstige de nødvendige omkostninger, der var affødt af varetagelsen af public service-opgaven. Det ville således ifølge de franske myndigheder være vanskeligt at sammenligne omkostningsstrukturen hos SNCM og hos andre færgerederier på grund af de særlige forhold i forbindelse med SNCM's aktivitet og med det marked, det opererede på.

(98) På trods af, at det i praksis var umuligt at finde en virksomhed, der kunne tjene som sammenligningsgrundlag for den pågældende periode, mente Frankrig, at man havde bestræbt sig på under drøftelserne med Kommissionen i 2005 og 2006 at give objektive og veldokumenterede oplysninger, på grundlag af hvilke man kunne fastslå SNCM's karakter af »veldrevet og veludstyret gennemsnitsvirksomhed« og konstatere, at den fjerde betingelse i Altmark-dommen var opfyldt ([69]).

(99) Frankrig mente desuden, at en sammenligning baseret på de til rådighed værende oplysninger om omkostningsstrukturen hos CFF og SNCM ikke ville modsige den umiddelbare formodning om, at SNCM var en veldrevet virksomhed, især fordi man ved en sådan sammenligning ikke kunne tage den meget betydelige del af public service-omkostningerne hidrørende fra fragttrafikken i betragtning.

(100) I øvrigt bekræftede Frankrig, at man i en sag som den foreliggende måtte antage, at den retspraksis, der lå til grund for Altmark-dommen (og bl.a. Ferring-dommen), skulle forstås som en efterprøvning af, at der ikke var tale om overkompensation. I den forbindelse anførte de franske myndigheder, at de ydede tilskud ikke oversteg SNCM's faktiske omkostninger ved de public service-forpligtelser, det havde fået pålagt, hvilket Kommissionen også havde påpeget i sin beslutning af 30. oktober 2001 ([70]).

(101) Endelig hævdede de franske myndigheder, at det faktum, at Altmark-dommen var relevant for public service-kontrakten for 2002-2006, burde forvisse Kommissionen om, at den pågældende retspraksis også var relevant for kompensationerne for omkostningerne ved public service-forpligtelserne i perioden fra 1991 til 2001. De franske myndigheder var således af den opfattelse, at de kompensationer, der var betalt fra 1991 til 2001 og fra 2002 til 2006 var af samme art, eftersom kriterierne for fastsættelsen, dvs. krav om omfattende og omkostningsfuld public service og det forhold, at der kun fandtes en enkelt virksomhed, der var i stand til at opfylde disse forpligtelser, samt rammerne for indregning af driftsudgifter, var de samme.

(102) Frankrig konkluderede, at tilstedeværelsen af public service-forpligtelser kombineret med, at der ikke var tale om overkompensation i 1991-2001, bekræftede, at de fire betingelser i Altmark-dommen var overholdt.

7.1.1.2. Spørgsmålet om, hvorvidt beløbet på 53,48 mio. EUR er foreneligt med EF-traktatens artikel 86, stk. 2

(103) Hvis Kommissionen skulle konkludere, at denne foranstaltning udgjorde statsstøtte i den i EF-traktatens artikel 87, stk. 1, fastsatte betydning, mente de franske myndigheder, at denne specifikke foranstaltning, der var uden sammenhæng med omstruktureringsplanen fra 2002, var forenelig med fællesmarkedet i medfør af EF-traktatens artikel 86, stk. 2, eftersom Retten ikke i sin dom fra 2005 havde anfægtet dette grundlag for foreneligheden.

(104) De franske myndigheder lagde stor vægt på, at det pågældende beløb i det foreliggende tilfælde var en foranstaltning, der ikke skulle vurderes i henhold til rammebestemmelserne for omstruktureringsstøtte fra 1999 eller 2004, og især ikke skulle tages i betragtning ved vurderingen af de betingelser, der blev stillet i relation til planen fra 2002. Ifølge de franske myndigheder kunne rammebestemmelserne for omstruktureringsstøtte fra 2004 (betragtning 68) ikke bruges som begrundelse for at medregne de 53,48 mio. EUR i omstruktureringsstøtten.

(105) Frankrig fastholdt, at beløbet på 53,48 mio. EUR, der udgjorde kompensation for public service-forpligtelserne for perioden 1991-2001, ikke var en foranstaltning, der blev ydet i forbindelse med omstruktureringen, hverken planen fra 2002 eller den reviderede plan, men derimod en foranstaltning, der gik forud for den pågældende omstrukturering. De franske myndigheder hævdede desuden, at en foranstaltning, der har til formål at kompensere virksomheder for bestemte omkostninger, der påføres dem som følge af deres public service-forpligtelser, ikke kan betragtes som omstruktureringsstøtte, således som denne er defineret i rammebestemmelserne.

(106) De franske myndigheder fandt, at selv om dette beløb var blevet anmeldt som omstruktureringsstøtte i forbindelse med en samlet rekapitaliseringsoperation, var Kommissionen ikke bundet af de betegnelser, medlemsstaterne anvendte, og at det tværtimod påhvilede Kommissionen i givet fald at ændre betegnelsen, hvis der ikke var tale om statsstøtte, eller betegne en statsstøtteforanstaltning som værende en sådan, selv om den pågældende medlemsstat ikke have præsenteret den sådan.

7.1.2. *Vedrørende det restbeløb, der var anmeldt som omstruktureringsstøtte*

(107) På baggrund af ovenstående fandt Frankrig, at hvis det blev vurderet, at beløbet på 53,48 mio. EUR ikke indeholdt støtteelementer eller var støtte, der var forenelig med EF-traktatens artikel 86, stk. 2, udgjorde det støttebeløb, der i anmeldelsen fra 2002 skulle betragtes som omstruktureringsstøtte, ikke 76 mio. EUR, men kun 15,81 mio. EUR.

7.2. **Vedrørende foranstaltningerne efter rekapitaliseringen i 2002**

(108) Frankrig erindrede indledningsvis om, at den omfattende sociale uro i 2004-2005 og forværringen af SNCM's økonomiske og finansielle situation havde foranlediget staten til som hovedaktionær at iværksætte en procedure i januar 2005 for udvælgelse af private investorer og gennemføre hasteforanstaltninger (bl.a. salget af *Asco* og af aktieposten i *Sud-Cargos* ([71]).

7.2.1. *Vedrørende den negative afståelsespris for SNCM*

(109) De franske myndigheder opfordrede med henvisning til gældende retspraksis på området Kommissionen til at vurdere, at den negative afståelsespris for SNCM på 158 mio. EUR ikke indeholdt elementer, der kunne betegnes som støtte i den i EF-traktatens artikel 87, stk. 1, fastsatte betydning, eftersom den franske stat havde handlet på samme måde som en privat, markedsøkonomisk investor.

(110) Frankrig bemærkede indledningsvis, at slutprisen på 158 mio. EUR, der var lavere i negativ pris end den negative pris, overtagerne oprindeligt forlangte efter deres gennemgang af SNCM, var resultatet af forhandlinger om afståelse af kontrol, der blev ført i forbindelse med et åbent, gennemsigtigt og ikke-diskriminatorisk udbud, og derfor måtte betragtes som en markedspris.

(111) Frankrig mente, at eftersom denne søgen efter en privat partner til SNCM var foregået inden for rammerne af en åben, gennemsigtig og ikke-diskriminatorisk udbudsprocedure, hvor man havde valgt det bedste bud, var afståelsesprisen en markedspris.

(112) Ifølge de franske myndigheder havde salget til den negative pris på 158 mio. EUR fundet sted på de for staten mest fordelagtige betingelser i overensstemmelse med EF-retspraksis og Kommissionens beslutningspraksis og indeholdt derfor intet støtteelement. Frankrig mente således, at denne negative pris var lavere end de likvidationsomkostninger, staten skulle have dækket, hvis virksomheden var trådt i likvidation

(113) Denne konklusion var ifølge de franske myndigheder en logisk følge dels af Domstolens retspraksis (herefter benævnt »Gröditzer-dommen« ([72])), dels af vurderingen af de faktiske omkostninger ved en likvidation af SNCM (ABX-beslutningen ([73])).

(114) Hvad angik den første vurderingsmetode baseret på Gröditzer-dommen, hævdede Frankrig, at denne dom bekræftede Kommissionens vurdering i beslutningen af 8. juli 1999, hvorefter »det kun er likvidationsværdien […] af anlægsaktiverne […], der kan betragtes som likvidationsomkostninger« ([74]).

(115) I denne forbindelse var likvidationsværdien af anlægsaktiverne i rapporterne fra CGMF ([75]) og Oddo-Hastings ([76]) sat til mindst […] mio. EUR pr. 30. september 2005 ([77]).

(116) Eftersom staten som hovedaktionær i et selskab ikke er ansvarlig for selskabets gæld ud over værdien af dets aktiver (Hytasa-dommen ([78])), påpegede Frankrig, at likvidationsværdien af selskabets aktiver, der blev anslået til mindst […] mio. EUR, var væsentligt højere end den negative afståelsespris på 158 mio. EUR.

(117) Hvad angår den anden vurderingsmetode, anførte Frankrig, at den var afledt af Kommissionens beslutning vedrørende belgisk statsstøtte til ABX Logistics. Kommissionen undersøgte en negativ afståelsespris, der i lighed med prisen i den foreliggende sag havde karakter af en markedspris, og sammenlignede den med de omkostninger, som staten i sin egenskab af aktionær reelt skulle have dækket ved en frivillig akkord eller likvidation i henhold til en sagkyndig vurdering fra en uafhængig tredjepart. Ifølge Frankrig accepterer Kommissionen i den nævnte beslutning, at det er rimeligt at medregne visse omkostninger, der kan tilskrives, at kreditorerne anlægger sag med påstand om personlig hæftelse, eller at den pågældende koncern samtidig likviderer andre afdelinger.

(118) På grundlag af de førnævnte rapporter fra CGMF og Oddo-Hastings anslog de franske myndigheder de faktiske omkostninger, som den franske stat skulle have dækket i sin egenskab af hovedaktionær til mellem […] og […] mio. EUR pr. 30. september 2005.

(119) Ved denne beregningsmetode tages der hensyn til risikoen for, at den franske stat ville blive dømt til at »hæfte personligt«, hvis en domstol vurderede den som SNCM's reelle leder. De franske myndigheder anslog, at en sådan risiko ikke kunne udelukkes, især ikke i lyset af Kassationsrettens kendelse i en tilsvarende sag ([79]). De franske myndigheder fastholdt således i flere breve til Kommissionen, at hypotesen om, at staten af en national domstol kunne blive holdt ansvarlig for en statskontrolleret virksomhed, var særdeles realistisk, og at der burde tages hensyn til denne risiko ved beregningen af de faktiske omkostninger ved en eventuel likvidation af SNCM.

(120) Pr. 30. september 2005 skulle restværdien af SNCM's aktiver (dvs. […] mio. EUR) efter dækning af foranstående gæld udgøre […] mio. EUR. De omkostningselementer, der blev medregnet i tilfælde af, at staten blev holdt ansvarlig, omfattede bl.a. omkostningerne ved ophævelse af de vigtigste driftsaftaler og leasingkontrakterne for skibene samt dækning af efterstående gældsforpligtelser, hvilket skulle resultere i en manko på […] mio. EUR. De franske myndigheder mente, at staten i givet fald ville blive dømt til at betale mellem […] og […] % af dette beløb.

(121) Det var desuden de franske myndigheders opfattelse, at rederiets likvidation på grund af statens tætte forbindelse med SNCM og med henvisning til en anden fransk domstolsafgørelse ([80]) ville kunne betyde, at staten blev dømt til at betale erstatning og renter til de ansatte. De franske myndigheder anså det i lyset af den pågældende afgørelse for overvejende sandsynligt, at en domstol ville fastsætte beløbet for supplerende godtgørelser til de ansatte på grundlag af de beløb, der ville være blevet udbetalt i henhold til en socialplan, der var blevet forelagt forud for likvidationen.

(122) Med henvisning til analogien med Aspocomp-dommen mente Frankrig, at staten ville blive dømt til at betale supplerende fratrædelsesgodtgørelser på i alt mellem […] og […] mio. EUR, hvilket ville bringe statens samlede omkostninger ved en likvidation op på mellem […] og […] mio. EUR.

(123) I henhold til disse beregninger skulle de faktiske omkostninger for staten som hovedaktionær ved salget af SNCM til en negativ pris på 158 mio. EUR være mindre end dens faktiske omkostninger ved likvidation af virksomheden.

(124) De franske myndigheder konkluderede, at dette beløb ikke kunne betragtes som statsstøtte.

7.2.2. *Vedrørende den fælles kapitaltilførsel fra aktionærerne*

(125) Det var Frankrigs opfattelse, at staten gennem denne erhvervelse af kapitalandele havde handlet som en fornuftig investor, dels fordi den havde interveneret som mindretalsaktionær i fællesskab med BCP og VT, dels fordi investeringen gav et fast udbytte på […] % om året, hvilket fritog staten for den risiko, der var forbundet med gennemførelsen af forretningsplanen. Frankrig hævdede således, at dette afkast var særdeles tilfredsstillende for en privat investor ([81]). De franske myndigheder præciserede dog, at der ikke skulle udbetales udbytte, hvis SNCM skulle have gældssanering, hvis rederiet trådte i likvidation, eller hvis overtagerne gjorde ophævelsesklausulen gældende.

7.2.3. *Vedrørende de yderligere sociale foranstaltninger (individuel støtte)*

(126) Frankrig mente med henvisning til Kommissionens egen beslutningspraksis i bl.a. sagen SFP — *Société française de production* ([82]), at denne finansiering var en støtte til enkeltpersoner, og at virksomheden ikke havde nogen økonomisk fordel af den. Supplerende sociale foranstaltninger med offentlige midler til fordel for de afskedigede medarbejdere, uden at det fritog arbejdsgiveren for dennes normale forpligtelser og omkostninger i den anledning, henhørte under medlemsstaternes social- og arbejdsmarkedspolitik og udgjorde således ikke statsstøtte.

7.2.4. *Konklusion*

(127) Hvis Kommissionen alligevel skulle betragte en del eller alle de nye foranstaltninger som statsstøtte, ville Frankrig gøre opmærksom på, at de nye foranstaltninger, ud over at sikre SNCM's tilbagevenden til rentabel drift, bidrog til opretholdelsen af konkurrencen på de berørte markeder, særlig markedet for besejling af Korsika. Dette element var ifølge Frankrig et af principperne i rammebestemmelserne for redning og omstrukturering af kriseramte virksomheder, hvilket var blevet påpeget af Kommissionen selv i den foreliggende sag (betragtning 283 i den annullerede beslutning) og af Retten i dennes dom af 15. juni 2005. Retten skulle specielt have fremhævet, at Kommissionen i udøvelsen af sine omfattende skønsbeføjelser kunne vurdere, at en virksomheds tilstedeværelse var nødvendig for at forhindre, at der opstod en mere oligopolistisk præget struktur på de berørte markeder.

(128) Med hensyn til fastsættelsen af eventuelle kompenserende modydelser fra SNCM's side foreslog Frankrig, at Kommissionen tog hensyn til markedsstrukturen. En reduktion af SNCM's kapacitet ville kunne styrke den dominerende stilling, som CFF derefter ville have på markedet for besejling af Korsika ([83]).

(129) Ifølge de franske myndigheder var omstruktureringsplanen i den reviderede form i overensstemmelse med de kriterier for forenelighed med fællesmarkedet, som Kommissionen havde opstillet i rammebestemmelserne fra både 1999 og 2004. Alle de foranstaltninger, der indgik i privatiseringen af SNCM, ville således allerede fra udgangen af 2009 kunne genskabe virksomhedens rentabilitet på lang sigt og var begrænset til det absolutte minimum som forudsætning for genskabelsen af denne rentabilitet.

7.3. **Vedrørende ophævelsen af de restriktioner, der blev pålagt ved den annullerede beslutning fra 2003**

(130) De franske myndigheder erindrede om, at de betingelser, der blev pålagt ved beslutningen fra 2003, alle var blevet opfyldt i perioden 2003-2006. Desuden mente de, at disse foranstaltninger ikke længere var nødvendige for at forhindre konkurrencefordrejning, og at det ville stride imod proportionalitetsprincippet at opretholde dem i betragtning af omstruktureringsstøttens begrænsede omfang, idet den nu var reduceret til 15,81 mio. EUR. De franske myndigheder mente bl.a., at det var berettiget at ophæve de betingelser, der fortsat kunne have relevans, nemlig forbuddet mod at modernisere SNCM's flåde, kravet om ikke at være prisførende med hensyn til takster samt opretholdelse af et bestemt antal overfarter.

8. **BEMÆRKNINGER FRA INTERESSEREDE PARTER**

8.1. **Vedrørende beslutningen fra 2002 om at indlede den formelle undersøgelsesprocedure**

8.1.1. *Bemærkninger fra Corsica Ferries (CFF)*

(131) CFF anfægtede for det første, at SNCM skulle være en kriseramt virksomhed i den i rammebestemmelserne fastsatte betydning ([84]), og satte spørgsmålstegn ved SNCM's evne til at blive rentabel på de ikke-subventionerede ruter. CFF konstaterede desuden, at Livorno-ruten i modstrid med, hvad der blev oplyst i omstruktureringsplanen ([85]), stadig besejles.

(132) Med hensyn til spørgsmålet om omkostningsreduktionen beklagede CFF, at man ikke havde haft adgang til visse data i omstruktureringsplanen, som CFF's repræsentanter havde kritiseret ([86]).

(133) CFF var af den opfattelse, at de franske myndigheders beregning, der resulterede i et beløb på 76 mio. EUR, var fuldstændigt fiktiv ([87]), medens den gearing på 79 %, som de franske myndigheder nåede frem til, forekom CFF for høj ([88]). Hvad angik SNCM's kapitalandele, bemærkede CFF, at visse af datterselskaberne ikke var relevante for rederiets aktivitet ([89]).

(134) CFF konkluderede, at støtteplanen havde til formål at omgå cabotage-forordningen og gjorde udbuddet vedrørende trafikken til Korsika fra Marseille illusorisk. CFF insisterede på, at den planlagte støtte ikke måtte resultere i et mere aggressivt kommercielt tilbud fra SNCM. CFF foreslog, at der først blev ydet omstruktureringsstøtte i 2007, og kun såfremt SNCM skulle tabe det kommende udbud i 2006, idet det ifølge CFF var den eneste situation, der virkeligt ville bringe det offentlige rederi i vanskeligheder.

8.1.2. *Bemærkninger fra koncernen Stef-TFE* ([90])

(135) Koncernen *Stef-TFE* påpegede, at SNCM's kapitalinteresser i CMN burde vurderes som rent finansielle aktiver. Ifølge *Stef-TFE* er CMN og SNCM indbyrdes uafhængige og konkurrerer på de andre ruter end dem, der udgår fra Marseille, også selv om de begge er kontraherende parter i public service-kontrakten.

(136) Det anføres i brevet, at *Stef-TFE* ville forpligte sig til »helt eller delvis at tilbagekøbe alle SNCM's aktier i CMN, men fortrinsvis samtlige aktier«, der ifølge koncernen anslås til en værdi af mellem 15 og 17 mio. EUR, såfremt Kommissionen på de betingelser, den fastsætter i sin endelige beslutning, måtte finde, »at et sådant salg er nødvendigt for at sikre balancen i omstruktureringsplanen«.

8.1.3. *Bemærkninger fra repræsentanter for regional- og lokalforvaltninger*

(137) Byen Marseilles' borgmester, formanden for *Conseil Général* (regionsrådet) i *Bouches-du-Rhône* og formanden for *Conseil Général* i *Provence-Alpes-Côte d'Azur* understregede SNCM's økonomiske betydning for regionens økonomi.

(138) Formanden for *Conseil Général* i *Provence-Alpes-Côte d'Azur* tilføjede, at forudsætningerne for, at omstruktureringsplanen for SNCM kunne sikre virksomhedens levedygtighed, forekom at være til stede.

(139) Formanden for eksekutivkomitéen for Korsikas folkevalgte forsamling (*Assemblée de Corse*) havde fremsendt et referat af debatten i forsamlingen den 18. december 2002, i forbindelse med hvilken forsamlingen havde afgivet »en positiv udtalelse om planen for en rekapitalisering af SNCM«.

8.1.4. *Bemærkninger fra Office des Transports de Corse*

(140) *Office des Transports de Corse* (OTC) ([91]) understregede, at udbuddet om public service-kontrakten kun havde resulteret i et enkelt bud, nemlig buddet fra konsortiet CMN-SNCM. Korsikas regionalforvaltning, der ønskede at opretholde en pålidelig trafikbetjening af den fornødne kvalitet, havde i kontrakten inkluderet finansielle kompensations- eller korrigeringsordninger afhængigt af trafikbetjeningens effektivitet og driftssikkerhed. Desuden skulle man være opmærksom på, at Korsikas regionalforvaltning havde taget hensyn til udviklingen i trafikudbuddet siden 1996 fra havne på det franske fastland for ikke at begrænse public service-forpligtelsen til kun at omfatte ruterne fra Marseille.

(141) OTC anførte også, at eftersom SNCM i dag var det eneste rederi, der var i stand til at opfylde kontrakten i relation til passagertrafikken, ville rederiets lukning »omgående medføre en kraftig forringelse af transporttjenesterne«. Man fremhævede desuden SNCM's betydning for Korsikas økonomi.

8.2. **Vedrørende beslutningen fra 2006 om at udvide proceduren**

8.2.1. *Bemærkninger fra Corsica Ferries (CFF)*

(142) CFF fremhævede størrelsen af de finansielle beløb, der var tale om, misforholdet mellem disse beløb og SNCM's omsætning og den kendsgerning, at de var blevet udbetalt til SNCM, inden Kommissionen havde udtalt sig om, hvorvidt støtten var i overensstemmelse med EF-traktatens artikel 87, stk. 1.

(143) CFF gjorde Kommissionen opmærksom på, at den franske stats støtte til SNCM havde strategisk betydning for CFF's udvikling. Denne støtte, som ikke var godkendt af Kommissionen, ville sætte SNCM i stand til at føre en meget aggressiv takstpolitik på de ruter, som CFF havde besejlet i mere end ti år, og hvor rederiet nu mistede markedsandele for første gang, siden det trådte ind på det pågældende marked.

(144) CFF mente, at der fandtes alternativer til at lade SNCM besejle alle de pågældende ruter — både med og uden public service-forpligtelser — som indebar mange fordele både for SNCM og for konkurrencen generelt. Med hensyn til public service-kontrakten ([92]) mente CFF, at SNCM burde indskrænke udbuddet på den sejlads, der var omfattet af public service-kontrakten, for at undgå, dels at SNCM misbrugte sin dominerende stilling på dette marked, dels at der blev behov for yderligere investeringer, og endelig for at der kunne iværksættes en socialplan, som var begrænset til 120 sæsonansatte, så man ikke var nødsaget til at ophæve tidsubestemte ansættelseskontrakter, hvad der ville være dyrere. Med hensyn til ruterne uden for public service-kontrakten foreslog CFF, at SNCM tog et skib ud af drift i højsæsonen.

8.2.1.1. Vedrørende rekapitaliseringen i 2002

(145) Hvad angik beløbet på 53,48 mio. EUR, havde CFF mistanke om, at det var regnet med to gange i den kompensation på 787 mio. EUR, der var godkendt i henhold til Kommissionens beslutning fra 2001.

(146) Det var CFF's opfattelse, at selv om Altmark-dommen lå efter undertegnelsen af public service-kontrakten, måtte den kompensation, der var udbetalt i henhold til denne kontrakt, undersøges på grundlag af de kriterier, der var fastlagt i nævnte retspraksis. I den forbindelse mente CFF, at kun det første af Altmark-kriterierne var opfyldt.

(147) Specielt med hensyn til det fjerde Altmark-kriterium var CFF ligesom Kommissionen i tvivl om, hvorvidt SNCM kunne anses for at have været en veldrevet virksomhed og tilstrækkeligt udstyret med transportmidler. CFF gjorde i den forbindelse opmærksom på, at tæt ved 50 % af SNCM's underskud tilsyneladende var koncentreret på årene 2000 og 2001, hvilket tydede på, at underskuddet ikke udelukkende kunne tilskrives public service-forpligtelserne.

(148) Hvad angik muligheden for at vurdere beløbet på grundlag af EF-traktatens artikel 86, stk. 2, mente CFF, at Retten havde opfordret Kommissionen til udelukkende at vurdere, om beløbet kunne betragtes som støtte, og ikke om det var berettiget i henhold til den pågældende artikel. Kommissionen havde pligt til at kontrollere, at beløbet ikke var urimeligt højt i forhold til de omkostninger, der var affødt af public service-forpligtelserne.

8.2.1.2. Vedrørende foranstaltningerne efter rekapitaliseringen i 2002

(149) Hvad angik indkaldelsen af bud med henblik på afståelse af rederiet, var CFF af den opfattelse, at proceduren ikke havde været fuldstændigt åben, eftersom den valgte virksomhed, dvs. BCP, ikke længere deltog i den driftsmæssige ledelse af SNCM efter at have overladt sin plads til VT-koncernen. De finansielle vilkår havde desuden ændret sig og var blevet mere gunstige for køberne, hvorfor CFF satte spørgsmålstegn ved, om princippet om ligebehandling af investorerne, som burde have ligget til grund for hele operationen, var overholdt.

(150) Med hensyn til den negative afståelsespris på 158 mio. EUR tvivlede CFF på, at man i dette tilfælde havde fulgt princippet om en fornuftig markedsøkonomisk investor. Dels var CFF ikke sikker på, at den pågældende operation fra statens side var blevet gennemført samtidig med, at de berørte private operatører havde ydet et betydeligt bidrag, eftersom staten havde tilført rederiet kapital før den rekapitalisering, aktionærerne havde gennemført i fællesskab, og før den nye omstruktureringsplan. Dels mente CFF, at en fornuftig investor i betragtning af SNCM's alvorlige finansielle situation ville have grebet ind tidligere for at undgå, at værdien af hans investering blev forringet ([93]).

(151) CFF fandt ikke henvisningen til sagen om *ABX Logistics* relevant. Ud over den kendsgerning, at omstændighederne i den sag ikke kunne overføres på den foreliggende sag, pegede CFF på, at støttemodtageren i ABX Logistics-sagen havde ydet et betydeligt bidrag, hvilket helt klart ikke var tilfældet for SNCM's vedkommende. I øvrigt var der ifølge CFF ikke i Kommissionens beslutning fra 2006 taget hensyn til omkostningerne ved risikoen for sagsanlæg i forbindelse med en likvidation af den berørte virksomhed. I den anledning mente CFF ikke, at den nationale retspraksis, som Frankrig gjorde gældende som forklaring på de omkostninger, der skulle være forbundet med en likvidation af SNCM, var relevant i den foreliggende sag ([94]).

(152) CFF mente, at en henvisning i den foreliggende sag til Domstolens domme i sagerne *Gröditzer* og *Hytasa* kun kunne føre til den konklusion, at staten ikke havde handlet på samme måde som en privat investor, eftersom kapitaltilførslen fra staten på linje med omstændighederne i de to nævnte sager var forbundet med salg af 75 % af statens aktier i SNCM, hvilket havde mindsket mulighederne for udbytte tilsvarende.

(153) Endelig mente CFF, at der ved sammenligningen mellem omkostningerne ved likvidation og ved en rekapitalisering burde tages hensyn til værdien af aktiverne, som i begge tilfælde overgik til køberen. Det var CFF's opfattelse, at værdien af de aktiver, der blev afhændet til overtagerne, lå et sted mellem 640 mio. EUR og 755 mio. EUR ([95]), når man tog markedsværdien af den flåde, SNCM benyttede, i betragtning, og som CFF vurderede til mellem 644 og 664 mio. EUR i august 2006.

(154) Hvad angik vurderingen af støtteforanstaltninger efter rekapitaliseringen i 2002 som omstruktureringsstøtte, mente CFF, at hvis SNCM i perioden forud for den første rekapitalisering med 142,5 mio. EUR opfyldte kriterierne for at kunne betegnes som en kriseramt virksomhed, var det særdeles tvivlsomt, om det også var tilfældet i perioden forud for den anden rekapitalisering med 8,75 mio. EUR, eftersom virksomhedens egenkapital nu var genoprettet.

(155) Med hensyn til virksomhedens rentabilitet understregede CFF, at salget af SNCM kun var delvist og ikke uigenkaldeligt i betragtning af de ophævelsesklausuler, der var forhandlet med overtagerne. Disse elementer var væsentlige usikkerhedsmomenter i relation til overtagernes vilje og evne til at sanere SNCM og sådede dermed tvivl om udsigterne til, at virksomheden kunne blive rentabel på længere sigt. CFF anførte desuden, at i modsætning til hvad der kræves i henhold til rammebestemmelserne fra 2004, var det ikke de franske myndigheders hensigt, at de aktiviteter, der også efter omstruktureringen forsat ville give strukturelt betingede underskud, skulle opgives ([96]). CFF var også særdeles skeptisk både over for planen om at nedbringe omkostningerne, når SNCM's flåde samtidig var blevet forøget ([97]), og over for planen om personalenedskæringer, især i betragtning af den fejlslagne socialplan fra 2002.

(156) CFF udtrykte tvivl om, at den nye støtte var begrænset til det nødvendige minimum, dels fordi det ikke stod tilstrækkeligt klart, hvad de sociale omkostninger dækkede, dels på grund af referatet fra SNCM's generalforsamling den 28. april 2006, hvoraf det fremgik, at en del af støtten skulle være anvendt til at dække selskabets driftstab i 2006 og 2007. CFF mente heller ikke, at overtagerne af SNCM bidrog i væsentligt omfang til virksomhedens omstrukturering.

(157) CFF fandt det nødvendigt for at forhindre konkurrencefordrejninger, at de kompenserende modydelser, der var blevet pålagt SNCM i 2003, blev videreført og præciseret, og at føje nye til vedrørende begrænsning af SNCM's tilstedeværelse på markedet ([98]). CFF mente desuden, at en del af de krav, der var blevet pålagt SNCM ved beslutningen fra 2003, ikke var blevet opfyldt ([99]).

(158) Med hensyn til karakteren af den anden rekapitalisering med 8,75 mio. EUR mente CFF, at ud over den samtidige offentlige og private investering burde den private deltagelse være betydelig og gennemføres på tilsvarende vilkår for at underbygge den statslige intervention. I den foreliggende sag var disse to betingelser ikke opfyldt. Dels kunne overtagernes bidrag, der var nøje afgrænset til den første kapitalforøgelse på 142,5 mio. EUR, ikke betegnes som betydelig, dels blev overtagernes intervention ikke gennemført på samme vilkår som statens, bl.a. på grund af ophævelsesklausulerne og den forventede forrentning af CGMF's mindretalsaktiepost.

(159) Med hensyn til de sociale foranstaltninger til et beløb af 38,5 mio. EUR anfægtede CFF, at beløbet kunne betragtes som støtte til enkeltpersoner. CFF understregede, at hvis beløbet virkeligt skulle gå direkte til de ansatte i SNCM, kunne foranstaltningen have indirekte positive konsekvenser for SNCM, bl.a. ved at forbedre det sociale klima i virksomheden.

8.2.2. *Bemærkninger fra STIM d'Orbigny (koncernen Stef-TFE)*

8.2.2.1. Vedrørende rekapitaliseringen i 2002

(160) STIM hævdede, at staten med udbetalingen af et beløb på 53,48 mio. EUR som kompensation for public service-forpligtelserne, havde kompenseret SNCM to gange for de samme public service-forpligtelser. Desuden mente STIM ikke, at denne betaling opfyldte kriterierne i Altmark-dommen.

(161) Mere specifikt med hensyn til den anden og den fjerde betingelse i Altmark-dommen anfægtede STIM dels, at der på forhånd var fastsat objektive og gennemsigtige kriterier for beregningen, dels at tallene for SNCM og CMN i perioden 1991-2001 var sammenlignelige ([100]), og hævdede i den forbindelse, at de tal, Kommissionen havde fået forelagt, var klart misvisende ([101]).

8.2.2.2. Vedrørende foranstaltningerne efter rekapitaliseringen i 2002

(162) STIM mente ikke, at den negative afståelsespris på 158 mio. EUR var en regulær markedspris, der var resultatet af en åben og ikke-diskriminatorisk udbudsprocedure, fordi rekapitaliseringen blev gennemført på andre vilkår end dem, en privat investor normalt ville basere sig på. STIM var således af den opfattelse, at de revurderede regnskabsmæssige nettoaktiver i den værst tænkelige situation ville betyde, at rederiet kunne likvideres uden omkostninger for staten eller endda give et likvidationsprovenu, og at afståelsesprisen var latterligt lav i forhold til virksomhedens værdi (af STIM anslået til 350 mio. EUR), og at støtten langt oversteg virksomhedens behov.

(163) STIM henledte desuden Kommissionens opmærksomhed på den usædvanligt gunstige ophævelsesklausul i forbindelse med virksomhedens privatisering.

(164) STIM anfægtede endelig det berettigede i at sælge til en negativ pris med henvisning til formodningen om en socialt vanskelig likvidation, som ikke forekom særligt realistisk.

(165) Hvad angik den anden rekapitalisering med 8,75 mio. EUR, mente STIM, at denne kapitaltilførsel var i strid med princippet om den private markedsøkonomiske investor, eftersom der ikke var tilstrækkelig sikkerhed for et afkast af investeringen. STIM afviste, at det forhold, at der var tale om samtidige private og offentlige investeringer, skulle betyde, at der ikke var tale om statsstøtte. Selv om investeringerne i givet fald blev gennemført samtidigt, var det kun et indicium og ikke i sig selv et tilstrækkeligt kriterium for at udelukke statsstøtte ([102]). STIM fastholdt desuden, at denne kapitaltilførsel fungerede som en garanti fra den franske regering til overtagerne for, at SNCM ville få tildelt public service-kontrakten om besejlingen af Korsika.

(166) Med hensyn til de 38,5 mio. EUR i støtte til enkeltpersoner mente STIM, at beløbet i virkeligheden havde til formål at sætte SNCM i stand til at opfylde visse væsentlige dele af den saneringsplan, Kommissionen havde fået forelagt, men som aldrig blev gennemført, bl.a. de bebudede personalenedskæringer.

8.2.2.3. Vedrørende støttens forenelighed med rammebestemmelserne fra 2004

(167) Det var STIM's opfattelse, at den støtte, SNCM modtog, ikke var begrænset til et minimum. SNCM's eget og overtagernes bidrag til omstruktureringsplanen var utilstrækkeligt i henhold til rammebestemmelserne fra 2004, og det var ikke påvist, at SNCM's situation havde været så ekstraordinær, at den gjorde det berettiget at forlange et mindre bidrag fra virksomheden selv. STIM understregede desuden, at støtten i 2006 var uforholdsmæssigt stor, eftersom den satte SNCM i stand til at foretage hensættelser til dækning af fremtidige underskud. Endelig var den kendsgerning, at SNCM ikke havde til hensigt at afhænde de aktiver, der ikke var absolut nødvendige for virksomhedens overlevelse, i strid med kravene i rammebestemmelserne fra 2004.

(168) STIM fandt, at beløbene var udbetalt i strid med enhedsprincippet i rammebestemmelserne fra 2004. Forringelsen af virksomhedens finansielle situation tillige med arbejdskonflikterne kunne ikke betragtes som uforudsigelige, ekstraordinære omstændigheder, der ikke kunne tilskrives den begunstigede virksomhed.

(169) STIM forlangte derfor yderligere kompenserende modydelser for halvdelen af den udbetalte støtte, dvs. 98,25 mio. EUR, gennem salg af endnu et fartøj og afståelse af SNCM's direkte og indirekte kapitalinteresser i CMN. I den forbindelse fastholdt STIM, at de pågældende kapitalinteresser ikke var strategiske i den betydning, der var fastsat i rammebestemmelserne for støtte til omstrukturering, fordi de hverken var »nødvendige for virksomhedens overlevelse« eller havde karakter af et usælgeligt aktiv.

(170) STIM gjorde også gældende, at de påståede synergier mellem SNCM og CMN ikke fandtes, eftersom SNCM ikke spillede nogen reel rolle for ledelsen og udviklingen af CMN. STIM understregede til slut, at aktionæraftalen mellem de to virksomheder ikke havde eksisteret siden den 15. marts 2006, da den blev ophævet af CMN, hvilket var blevet fastslået af Appelretten i Paris.

8.2.3. *Bemærkninger fra SNCM*

(171) SNCM havde fremsendt sagsmateriale til Kommissionen med en redegørelse for virksomhedens økonomiske og konkurrencemæssige situation, ledsaget af et juridisk responsum med en vurdering af risikoen i forbindelse med en likvidationsprocedure for et sagsanlæg mod staten i dennes egenskab af reelt ansvarlig for SNCM's ledelse i perioden forud for privatiseringen.

(172) Advokatfirmaet […], som SNCM havde konsulteret, havde på grundlag af selskabets ansættelseskontrakter og andet arbejdsretligt materiale samt kontrolorganernes korrespondance, indlæg og referater, skønnet, at den franske stat havde […] ([103]) ([104]) ([105]). Det blev i rapporten desuden understreget, at […] ([106]). Endelig blev der i samme rapport peget på […].

(173) På dette grundlag konkluderede SNCM's ekspert, at det var særdeles sandsynligt, at den franske stats funktion som reelt ansvarlig for ledelsen ville blive gjort gældende af Handelsretten i Marseille.

(174) Ifølge SNCM fremgik det desuden af de faktiske omstændigheder, der bl.a. var fastslået i beretninger fra den franske revisionsret, at forsømmelighed fra den franske stats side ([107]) i dennes egenskab af reelt ansvarlig for SNCM's ledelse, havde medvirket til SNCM's insolvens. De økonomiske konsekvenser af statens mangelfulde ledelse beløb sig til […].

(175) I denne forbindelse mente SNCM's ekspert, at der ikke kunne være tvivl om, at den franske stat ved en retssag om statens ansvar ville blive dømt til at dække hele eller en del af underskuddet, når man betænkte statens omfattende inddragelse i SNCM's ledelse, de indlysende ledelsesmæssige fejl og størrelsen af statens finansielle ressourcer.

(176) Med henvisning til relevant retspraksis konkluderede SNCM's ekspert, at hvis SNCM var trådt i likvidation, ville staten helt sikkert være blevet dømt til at dække SNCM's sociale gæld i fuldt omfang. Det ville have betydet, at staten som hovedaktionær skulle have dækket mellem […] og […] % af den konstaterede manko (svarende til mellem […] og […] mio. EUR). Ved at beslutte at privatisere SNCM efter at have udvidet rederiets egenkapital med 158 mio. EUR havde den franske stat derfor handlet som en fornuftig investor.

9. FRANKRIGS KOMMENTARER TIL BEMÆRKNINGERNE FRA DE INTERESSEREDE PARTER

9.1. Frankrigs kommentarer til de interesserede parters bemærkninger vedrørende beslutningen fra 2002 om at indlede den formelle undersøgelsesprocedure

9.1.1. *Vedrørende bemærkningerne fra Corsica Ferries (CFF)*

(177) De franske myndigheder anførte, at visse af de af CFF forelagte data om SNCM's udbud var fejlbehæftede.

(178) Den franske stat mente, i modsætning til CFF, at omstruktureringsplanen var opbygget således, at den gjorde det muligt meget hurtigt at genoprette SNCM og skabe forudsætninger for virksomhedens overlevelse på mellemlang og lang sigt. De franske myndigheder erindrede om, at en væsentlig del af programmet for nedbringelse af omkostningerne allerede var sat i værk ([108]). Desuden havde SNCM i 2001 afsat 21,3 mio. EUR til finansiering af omstruktureringsforanstaltninger, bl.a. planen for sikring af beskæftigelsen.

(179) Med hensyn til fastsættelsen af støttebeløbet fastholdt de franske myndigheder, at en samlet gearing på 0,79 var typisk for flertallet af rederiers balance, medmindre særlige forhold gjorde sig gældende ([109]).

9.1.2. *Vedrørende bemærkningerne fra Stef-TFE*

(180) De franske myndigheder mente ikke, at *Stef-TFE's* beskrivelse af relationerne mellem SNCM og CMN i forbindelse med opfyldelsen af public service-kontrakten var i overensstemmelse med de faktiske forhold.

(181) Ifølge de franske myndigheder var valget af den model for midlertidig konsortiedannelse, hvor SNCM og CMN fik tildelt public service-kontrakten i fællesskab, men uden at hæfte solidarisk for dens opfyldelse, på ingen måde »nødvendiggjort af forhandlingernes globale karakter« i modsætning til, hvad *Stef-TFE* hævdede. Dannelsen af konsortiet SNCM-CMN var resultatet af en

analyse foretaget af de to rederier, i henhold til hvilken en fortsættelse af deres traditionelle og naturlige partnerskab inden for denne model gav dem de største fordele — især af konkurrencemæssig art — i forbindelse med udbuddet. CMN trådte ind i dette konsortium efter sit eget bevidste valg, baseret på en vurdering af rederiets egne interesser, og ikke som følge af en forpligtelse, der lå i den måde, udbuddet var udformet på.

(182) De franske myndigheder præciserede, at de to rederier SNCM og CMN hverken var indbyrdes uafhængige eller i direkte konkurrence med hinanden, i modsætning til, hvad *Stef-TFE* hævdede. Det ville være i strid med selve princippet i den fælles public service-kontrakt, som de begge havde undertegnet.

(183) De franske myndigheder fastholdt, at SNCM's aktiepost i CMN ikke kunne betragtes som et rent finansielt aktiv, således som *Stef-TFE* syntes at påstå. Frankrig gjorde gældende, at SNCM's aktiepost i CMN i høj grad var af strategisk betydning. Afståelse af aktierne ville ifølge de franske myndigheder ikke blot være i strid med forretningsplanen, men også en alvorlig strategisk fejltagelse.

9.1.3. *Frankrigs kommentarer til bemærkningerne fra repræsentanterne for regionale og lokale forvaltninger*

(184) Frankrig kunne overordnet erklære sig enig i indholdet af brevet fra formanden for regionen Provence-Alpes-Côte d'Azur, men gjorde dog opmærksom på, at i modsætning til, hvad der var anført i punkt 2 i nævnte brev ([110]), var udbuddet af overfarter mellem det franske fastland og Korsika ikke »for stort i forhold til efterspørgslen«, og SNCM's takstpolitik var i overensstemmelse med rederiets tilsagn om ikke at starte en priskrig og ikke være prisførende.

9.2. **Frankrigs kommentarer til de interesserede parters bemærkninger vedrørende beslutningen fra 2006**

(185) Mere generelt bemærkede Frankrig, at mange af STIM's og CFF's bemærkninger var identiske med dem, de to selskaber havde fremsat over for Kommissionen allerede i 2003. De franske myndigheder fremhævede bl.a., at CFF's bemærkninger var blevet fremsat over for Retten i Første Instans i forbindelse med sagen om annullation af Kommissionens beslutning af 9. juli 2003, og for en stor dels vedkommende var blevet afvist både af Kommissionen og af Retten.

(186) Med hensyn til public service-kontrakten om overfarterne mellem Marseille og Korsika afviste Frankrig ethvert argument om, at udbudsproceduren og indgåelsen af kontrakten ikke var blevet gennemført korrekt. Frankrig mente desuden, at de nationale retssager ved kompetente nationale retsinstanser i disses egenskab af EF-domstole på det almenretlige område betød, at Kommissionen ikke havde nogen fællesskabsinteresse i at undersøge spørgsmålene vedrørende proceduren for indgåelse af public service-kontrakten.

9.2.1. *Vedrørende den fremskyndede gennemførelse af foranstaltningerne i den første omstruktureringsplan og ændringerne af denne*

(187) Til den generelle bemærkning vedrørende Frankrigs fremskyndede gennemførelse af de foranstaltninger, der muligvis kunne betegnes som statsstøtte, svarede de franske myndigheder, at den fremskyndede gennemførelse var begrundet i de særlige omstændigheder ved proceduren, nemlig annullationen i 2005 af Kommissionens godkendelsesbeslutning af 9. juli 2003, og ikke i de franske myndigheders iver efter at tilsidesætte deres forpligtelser i medfør af EF-traktaten. I øvrigt anførte Frankrig, at man altid havde holdt Kommissionen informeret om udviklingen i sagen og om de forskellige foranstaltninger, der var vedtaget siden januar 2005, ud fra princippet om loyalt samarbejde mellem medlemsstaterne og Kommissionen.

(188) Hvad angik de sidstnævnte foranstaltninger, mente de franske myndigheder, at eftersom ingen af dem udgjorde statsstøtte, var EF-traktatens artikel 88, stk. 3, ikke relevant, og at der derfor ikke var grund til at udskyde gennemførelsen.

9.2.2. *Vedrørende rekapitaliseringen i 2002*

(189) For det første præciserede de franske myndigheder, at man ikke havde betvivlet Altmark-dommens relevans, men til gengæld havde peget på visse vanskeligheder ved at foretage den test, der forlanges ifølge dommen, eftersom det pågældende beløb var blevet udbetalt før dommen og dermed ikke havde kunnet tages med i de nye kriterier.

(190) Frankrig anførte, at de 53,48 mio. EUR indgik i den støtte på 69,3 mio. EUR, der af Kommissionen i 2003 blev erklæret forenelig med fællesmarkedet. Den tvivl, Kommissionen havde givet udtryk for i beslutningen fra 2006 om at indlede proceduren, drejede sig således ikke om, hvorvidt disse foranstaltninger var forenelige med EF-reglerne, hvilket ikke blev anfægtet, således som STIM syntes at påstå i sine bemærkninger, men om karakteren af dette beløb, der var blevet udbetalt som kompensation for public service-forpligtelser.

(191) Ifølge Frankrig satte CFF's og STIM's bemærkninger ikke spørgsmålstegn ved, om den første og den anden betingelse i Altmark-dommen var relevante i den foreliggende sag.

(192) Med hensyn til den tredje betingelse i Altmark-dommen afviste de franske myndigheder CFF's og STIM's argument om, at betalingen af dette beløb nødvendigvis medførte en overkompensation, fordi Kommissionen i beslutningen af 30. oktober 2001 havde godkendt udbetalingen af 787 mio. EUR som kompensation for omkostningerne ved public service-forpligtelserne. I den henseende ønskede Frankrig at præcisere, at Kommissionen i beslutningen fra 2003 havde slået fast, at disse forpligtelser havde været underkompenseret, og at beløbet på 53,48 mio. EUR var berettiget som kompensation for public service-forpligtelser.

(193) Med hensyn til den fjerde betingelse i Altmark-dommen understregede de franske myndigheder, at de, på trods af at der ikke fandtes en referencevirksomhed, hvorfor der ikke kunne foretages en overordnet sammenligning mellem SNCM og andre virksomheder, hvad CFF da også havde påpeget, havde bestræbt sig på at fremskaffe de nødvendige data til at kunne foretage en så præcis sammenligning som muligt med tilsvarende virksomheder, dvs. primært CMN. Frankrig anfægtede ligeledes STIM's og CFF's argument om, at SNCM's strukturelle omkostninger skulle være højere end CMN's. Selv om det havde været tilfældet, mente de franske myndigheder, at SNCM's omkostnings-effektivitetsgrad lå meget tæt på CMN's. Konklusionen var, at SNCM var lige så veldrevet som CMN, som STIM på intet tidspunkt havde betegnet som en dårligt drevet virksomhed.

(194) Frankrig præciserede, at underskuddene i perioden fra 1991 til 2001 ikke kun skyldtes public service-kontrakten, således som CFF syntes at påstå, men at public service-forpligtelserne havde forhindret SNCM i at tilpasse sig ændringerne i konkurrenceforholdene. De franske myndigheder anførte også, at disse underskud ikke var koncentreret på perioden 2000-2001, men var accelereret i denne periode, fordi CFF havde øget antallet af overfarter.

(195) Med hensyn til, om de 53,48 mio. EUR, der var betalt som kompensation for public service-forpligtelser var forenelige med fællesmarkedet i henhold til EF-traktatens artikel 86, stk. 2, erindrede de franske myndigheder om, at Kommissionen allerede i beslutningen fra 2003 havde erklæret beløbet foreneligt i henhold til nævnte artikel, og at Retten ikke havde anfægtet det i sin dom af 15. juni 2005.

9.2.3. *Vedrørende foranstaltningerne efter rekapitaliseringen i 2002*

(196) I relation til afståelsesprocessen præciserede Frankrig, at man helt fra starten havde fulgt de traditionelle udvælgelseskriterier, der primært var baseret på den foreslåede pris ved værdiansættelsen af SNCM's værdipapirer og sekundært på andre parametre (forretningsplan, socialplan osv.), bl.a. det beløb, som tilbudsgiverne var indstillet på at investere i rederiet i form af en rekapitalisering. Frankrig afviste blankt argumentet fra visse tredjeparter om, at afståelsesprocessen ikke havde været gennemsigtig, og erindrede om, at staten i den foreliggende sag endda var gået videre end de lovfæstede og administrativt fastsatte krav, som i forvejen var særdeles strenge, og som var gældende i tilfælde af, at staten ville afhænde aktieposter ejet af det offentlige. Frankrig gjorde opmærksom på, at udviklingen efter BCP's tilbud om at overtage 100 % af SNCM's værdipapirer, var forløbet i en meget vanskelig finansiel og social kontekst, og at VT's tilknytning til BCP's tilbud ikke havde ændret ved de forretningsmæssige og finansielle betingelser for operationen (bortset fra kapitalfordelingen).

(197) Med hensyn til den negative pris på 158 mio. EUR erindrede de franske myndigheder om, at SNCM på grund af sin finansielle situation pr. 30. september 2005 var blevet afhændet til markedsprisen, og at salget rent økonomisk havde været mere fordelagtigt end en likvidation af virksomheden. De franske myndigheder præciserede i den forbindelse, at anvendelsen af princippet om den private investor ved afståelse af en virksomhed, der var tæt på at træde i likvidation, ikke måtte betragtes som et »forsøg på et gøre et offentligt indgreb rentabelt«, men som et forsøg på at forhindre endnu større tab for aktionæren ved en mere omkostningsfuld likvidation.

(198) Hvad angik afståelsesprisen, afviste Frankrig, at SNCM skulle være blevet solgt til en pris, der ikke svarede til virksomhedens reelle værdi ([111]).

(199) De franske myndigheder tilbageviste ligeledes CFF's argument om, at de havde sat markedsværdien af SNCM's flåde for lavt, idet CFF vurderede den til mellem 406,5 og 426,5 mio. EUR. De franske myndigheder anførte, at de skibe, der indgik i CFF's beregning, ikke svarede til dem, SNCM selv ejede pr. 30. september 2005. CFF havde ikke regnet med dekort i skibenes markedsværdi og havde således ikke taget hensyn til hele situationen omkring en eventuel likvidation af de pågældende aktiver, og endelig var det tidspunkt, der lå til grund for CFF's beregning, dvs. august 2006, ikke det relevante tidspunkt for en eventuel likvidation af SNCM, som var den 30. september 2005. I øvrigt bemærkede Frankrig, at hvis man godtog CFF's beregning, ville den negative pris være en tredjedel af den likvidationsværdi af aktiverne, der kræves i henhold til Gröditzer-dommen, hvilket altså ville have været gunstigere end de hypoteser, de franske myndigheder havde forelagt for Kommissionen.

(200) Over for CFF's argument om, at Gröditzer-dommen ikke var relevant, idet CFF henviste til, at statens kapitaltilførsel til SNCM var bundet til salget af 75 % af dens aktier og dermed forringede udsigterne til et positivt afkast, pegede de franske myndigheder på, at den negative afståelsespris på 158 mio. EUR stort set svarede til afståelsen af hele SNCM's kapital efterfulgt af en ny investering på 25 % fra statens side med en forrentning på […] % om året. Frankrig mente derfor, at udbyttet af investeringen fortsat var sikret ved den aktiepost på 25 %, der var garanteret et meget højt afkast.

(201) Frankrig afviste ligeledes CFF's argument om, at »ABX-modellen« ikke kunne anvendes på den foreliggende sag, fordi den især var baseret på analysen af de faktiske omkostninger ved en likvidation af SNCM og statens risiko for at blive holdt ansvarlig for virksomhedens underskud i en erstatningssag i henhold til de franske regler om kollektiv bobehandling, hvilket var bekræftet i national retspraksis (kendelse afsagt af Appelretten i Rouen den 22. marts 2005). Selv om de franske myndigheder ikke mente, at deres adfærd som øverste ansvarlige for SNCM's ledelse kunne betegnes som »forsømmelig« i en sådan retssag, fastholdt de, at der bestod en meget høj risiko for, at staten af en national ret ville blive kendt

ansvarlig for SNCM's insolvens med henvisning til de fleksible kriterier for, hvornår der var tale om forsømmelig ledelse, jf. artikel L.651-2 i den franske handelslov og førnævnte retspraksis, der ville kunne anvendes på den foreliggende sag.

(202) Med hensyn til rekapitaliseringen på 8,75 mio. EUR erindrede Frankrig om, at denne kapitaltilførsel i modsætning til, hvad CFF og STIM påstod, ikke var statsstøtte, fordi der var tale om en samtidig investering på ensartede tegningsvilkår, og fordi staten gennem CGMF opnåede et højere afkast end normalt.

(203) De franske myndigheder præciserede især, at princippet om ligebehandling af investorer ikke var tilsidesat på grund af tilstedeværelsen af ophævelsesklausuler, eftersom de var beregnet på 100 % afståelse af SNCM og ikke på den rekapitalisering med 35 mio. EUR, der fulgte efter afståelsen.

(204) Desuden erindrede Frankrig om, at statens investering var langt mindre end overtagernes, eftersom det kun var beløbet på 8,75 mio. EUR, der skulle sammenholdes med overtagernes investering (26,25 mio. EUR). I realiteten burde undersøgelsen af den første rekapitalisering med 142,5 mio. EUR kun baseres på en sammenligning med omkostningerne ved en likvidation.

(205) Endelig afviste Frankrig STIM's argument om, at denne kapitaltilførsel var en garanti til de private overtagere for, at SNCM ville få tildelt public service-kontrakten om besejlingen af Korsika. De franske myndigheder gjorde gældende, at denne kapitalforøgelse var velbegrundet og uafhængig af virksomhedens resultater, og at tildelingen af public service-kontrakten til SNCM ikke gav mulighed for at forbedre det forventede afkast af denne investering.

(206) Hvad angik de 38,5 mio. EUR til sociale foranstaltninger, gentog Frankrig, at disse foranstaltninger var støtte til enkeltpersoner, og at den kendsgerning, at de blev dækket af staten, ikke kunne anses for at give virksomheden en indirekte fordel, eftersom de pågældende foranstaltninger lå ud over SNCM's lovfæstede og overenskomstmæssige forpligtelser. Frankrig gjorde desuden opmærksom på, at disse foranstaltninger ikke tillod afskedigelse af ansatte, som, hvis foranstaltningerne ikke blev gennemført, fortsat skulle betales af SNCM.

(207) De franske myndigheder tilbageviste CFF's påstand med henvisning til, at de 38,5 mio. EUR ikke dækkede de personalenedskæringer, der var forudset i socialplanen fra 2003, fordi disse nedskæringer på trods af forsinkelsen allerede var sat i værk. Den nye socialplan var således et supplement til de første sociale foranstaltninger fra 2003.

9.2.4. *Vedrørende foreneligheden med rammebestemmelserne*

(208) Frankrig mente med henvisning til ovenstående argumentation, at det støttebeløb, der skulle vurderes på grundlag af rammebestemmelserne, lød på 15,81 mio. EUR.

(209) I modsætning til CFF's påstande mente de franske myndigheder, at den første rekapitalisering — jf. punkt 11 i rammebestemmelserne fra 2004 — nok havde gjort det muligt for SNCM at gendanne sin egenkapital, men alligevel ikke havde betydet, at virksomheden ikke længere kunne betegnes som kriseramt, eftersom den pågældende rekapitalisering havde haft til formål at sikre opretholdelsen af aktiviteten i virksomheden.

(210) Frankrig afviste CFF's påstand om, at staten ikke burde have tilført virksomheden ny kapital, eftersom SNCM kunne have optaget lån i bankerne. I denne forbindelse erindrede de franske myndigheder om, at bankerne den 24. august 2005 havde afvist at stille nye kreditlinjer til rådighed for SNCM, og at de eneste mulige alternativer derfor var at privatisere virksomheden eller lade den træde i likvidation.

(211) Frankrig tilbageviste CFF's og STIM's påstande om, at det ikke var lykkedes at gennemføre omstruktureringsplanen fra 2002: Planen var — om end med en vis forsinkelse — sat i værk og havde gjort det muligt at nå målene for 2005. Den forværring af SNCM's økonomiske og finansielle situation, som var forårsaget af faktorer, der lå uden for virksomhedens kontrol, havde efterfølgende gjort det nødvendigt at forlænge den plan, der var blevet anmeldt i 2002, og at indføre nye foranstaltninger.

(212) Frankrig mente, at SNCM havde gode udsigter til at blive rettet op, og at de foranstaltninger, de nye aktionærer havde planlagt, navnlig gennemførelsen af socialplanen, omlægning af ruter og udskiftning af visse skibe, ville kunne gøre virksomheden rentabel. I den forbindelse bemærkede Frankrig, at public service-kontrakten som følge af indtægterne herfra (ca. […] af SNCM's omsætning) og på grund af de faste omkostninger og vanskelighederne ved at anvende de seks skibe, der havde besejlet ruterne Marseille-Korsika, andre steder, var et væsentligt element i virksomhedens strategi og en vigtig faktor for dens levedygtighed.

(213) Med hensyn til begrænsningen af støtten til et minimum mente Frankrig, at man havde begrænset omkostningerne ved omstruktureringen til, hvad der var absolut nødvendigt for at gennemføre omstruktureringsplanen. Her erindrede de franske myndigheder om, at virksomheden selv, i lighed med hvad Kommissionen havde påpeget i beslutningen fra 2003, bidrog i tilstrækkeligt omfang til omstruktureringsplanen med egne midler som følge af afståelsen af aktiver for et beløb på 30,2 mio. EUR. Hvis man desuden medregnede andre frasalg fra SNCM's side til et beløb af 12,2 mio. EUR, udgjorde virksomhedens eget bidrag 42,2 mio. EUR. Frankrig var af den opfattelse, at dette beløb var større end nødvendigt for at få godkendt omstruktureringsstøtten, som i sidste ende kun udgjorde 15,81 mio. EUR, eftersom de øvrige foranstaltninger ikke kunne betegnes som statsstøtte.

9.2.5. *Vedrørende betingelserne i Kommissionens beslutning fra 2003 og eventuelle nye kompenserende modydelser*

(214) De franske myndigheder afviste STIM's og CFF's påstande og fastholdt, at man havde opfyldt alle betingelserne i beslutningen fra 2003, der havde været gældende frem til udgangen af 2006, bl.a. kravene vedrørende flåden på 11 skibe og forbud mod lavere takster end konkurrenterne.

(215) I øvrigt mente Frankrig, at man i forbindelse med den foreliggende beslutning burde justere niveauet for de kompenserende modydelser fra SNCM, eftersom beløbet for omstruktureringsstøtten nu var 15,81 mio. EUR i stedet for 69,3 mio. EUR.

(216) I den forbindelse anfægtede Frankrig STIM's bemærkninger vedrørende Kommissionens mulighed for at pålægge SNCM at afhænde sin aktiepost i CMN som kompenserende modydelse. Frankrig afviste STIM's argument om, at definitionen på strategiske aktiver skulle være blevet ændret i rammebestemmelserne fra 2004 i forhold til bestemmelserne fra 1999.

(217) Med hensyn til de af CFF omtalte foranstaltninger, der skulle have til formål at begrænse SNCM's tilstedeværelse på markedet, erindrede de franske myndigheder om — hvad Kommissionen i øvrigt også havde påpeget i beslutningen fra 2003 (betragtning 87) — at der ikke var overkapacitet på de berørte markeder (Frankrig-Korsika og Maghreb), og at en indskrænkning og/eller omlægning af ruterne til Korsika i strid med, hvad der var fastsat i public service-kontrakten, kunne bringe virksomhedens levedygtighed i fare.

(218) Over for CFF's argument om, at gennemførelsen af de ovennævnte foranstaltninger til fordel for SNCM indebar en alvorlig risiko for, at SNCM's vigtigste konkurrent, dvs. CFF, måtte trække sig ud af markedet for sejlads mellem det franske fastland og Korsika, gjorde de franske myndigheder gældende, at i betragtning af dette markeds aktuelle konfiguration, hvor CFF fremover ville være den vigtigste aktør, afhang opretholdelsen af en konkurrencebaseret struktur af, om omstruktureringsplanen for SNCM blev godkendt, og af SNCM's fortsatte tilstedeværelse på det pågældende marked.

10. **VURDERING AF FORANSTALTNINGERNE**

(219) I EF-traktatens artikel 87, stk. 1, står der: »Bortset fra de i denne traktat hjemlede undtagelser er statsstøtte eller støtte, som ydes ved hjælp af statsmidler under enhver tænkelig form, og som fordrejer eller truer med at fordreje konkurrencevilkårene ved at begunstige visse virksomheder eller visse produktioner, uforenelige med fællesmarkedet i det omfang, den påvirker samhandelen mellem medlemsstaterne«.

(220) For at en national foranstaltning kan betegnes som statsstøtte i den i EF-traktatens artikel 87, stk. 1, fastsatte betydning, skal følgende kumulative betingelser være opfyldt: 1) den pågældende foranstaltning medfører en selektiv økonomisk fordel, 2) denne fordel finansieres med statsmidler, 3) denne fordel fordrejer eller truer med at fordreje konkurrencen, og 4) denne fordel påvirker samhandelen mellem medlemsstater ([112]).

(221) Kommissionen konstaterer, at SNCM har modtaget statsmidler for et samlet beløb på 274,54 mio. EUR via CGMF, der ejes 100 % af den franske stat.

(222) Eftersom SNCM opererer i sektoren for søtransport, der er åben for konkurrence på europæisk plan, vil den fordel, virksomheden har fået, kunne fordreje konkurrencen og påvirke samhandelen mellem medlemsstaterne.

(223) Det forhold, at markedet for cabotagesejlads på øerne i Middelhavet indtil den 1. januar 1999 var midlertidigt undtaget fra Rådets forordning (EØF) nr. 3577/92 af 7. december 1992 om anvendelse af princippet om fri udveksling af tjenesteydelser inden for søtransport i medlemsstaterne (cabotagesejlads) ([113]), betyder ikke, at det på forhånd kan udelukkes, at støtte, der er ydet til besejlingen af cabotageforbindelser med øerne i Middelhavet i forbindelse med public service-forpligtelser, har kunnet påvirke samhandelen mellem medlemsstaterne og fordreje konkurrencen.

(224) Under alle omstændigheder gælder det, at selv om den støtte, der er ydet til besejling af cabotageruter, ikke har kunnet påvirke samhandelen og medføre konkurrencefordrejninger i perioden frem til den 1. januar 1999, har situationen ændret sig, eftersom alle EF-operatører siden da har kunnet udføre cabotagesejlads i overensstemmelse med forordning (EØF) nr. 3577/92. Det skal desuden understreges, at SNCM ikke udelukkende driver cabotagesejlads, men også opererer på det internationale søtransportmarked, der blev liberaliseret ved Rådets forordning (EØF) nr. 4055/86 af 22. december 1986 om anvendelse af princippet om fri udveksling af tjenesteydelser på søtransportområdet ([114]).

(225) Kommissionen mener derfor, at de tre sidste kriterier i EF-traktatens artikel 87, stk. 1, der er nævnt under betragtning 220 ovenfor, er opfyldt i den foreliggende sag. I det følgende undersøges det for hver foranstaltnings vedkommende, hvorvidt der foreligger en selektiv økonomisk fordel, og om de foranstaltninger, der i givet fald kan betegnes som statsstøtte, er forenelige med fællesmarkedet.

10.1. **Kapitaltilførslen på 53,48 mio. EUR som kompensation for public service-forpligtelser**

(226) Selv om Kommissionen i beslutningen fra 2003 anerkendte, at en del af de 76 mio. EUR, nemlig 53,48 mio. EUR, havde karakter af kompensation for public service-forpligtelser i forbindelse med besejlingen af Korsika fra 1991 til 2001, havde Kommissionen vurderet hele kapitaltilførslen, dvs. 76 mio. EUR som omstruktureringsstøtte, eftersom den af de franske myndigheder var blevet anmeldt som sådan. Retten i Første Instans havde i dommen af 15. juni 2005, der annullerede Kommissionens beslutning fra 2003, opfordret Kommissionen til at undersøge beløbet på 53,48 mio. EUR på grundlag af Domstolens dom af 24. juli 2003 i Altmark-sagen.

(227) De franske myndigheder havde desuden anmodet Kommissionen om i lyset af Altmark-dommen at overveje, om ikke en del af omstruktureringsstøtten i 2002 på grund af dens karakter af »kompensation for public service-forpligtelser« kunne betegnes som ikke-statsstøtte.

(228) Da de franske myndigheder havde gjort gældende, at Altmark-dommen og i givet fald den i EF-traktatens artikel 86, stk. 2, fastsatte undtagelse var relevante for den foreliggende sag, var Kommissionen forpligtet til at tage stilling til spørgsmålet, eftersom begrundelserne for dens holdning var af største betydning for Frankrigs argumentation ([115]).

10.1.1. *Indledende bemærkninger*

Vedrørende Altmark-dommens relevans for den foreliggende sag

(229) Kommissionen skal indledningsvis erindre om, at selv om Altmark-dommen blev afsagt efter den ovennævnte foranstaltnings gennemførelse, finder de kriterier, Retten opstillede i denne dom, anvendelse på den foreliggende sag.

(230) Retten har da også for nylig påpeget ([116]), at kriterierne i Altmark-dommen ikke er tidsmæssigt begrænsede, hvorfor dommens præmisser, der er resultatet af en fortolkning af EF-traktatens artikel 87, stk. 1, finder anvendelse i fuldt omfang på de faktuelle og retlige forhold i den foreliggende sag.

Vedrørende fastsættelsen af det beløb, der udgjorde kompensation for public service-forpligtelser

(231) Det skal allerførst understreges, at SNCM havde store underskud i 1991-2001 på alle de ruter til Korsika, der var forbundet med public service-forpligtelser, på trods af tilskud fra staten, der var godkendt i Kommissionens beslutning fra 2001 ([117]). Kommissionen konstaterer således i betragtning 105 i nævnte beslutning, at det kumulerede underskud før skat på Korsika-ruterne inklusive tilskuddene fra staten i perioden 1991-2001 ([118]) i henhold til den ekspertrapport, Kommissionen havde bestilt, lød på 217 mio. FFR svarende til 33,08 mio. EUR.

(232) For 2000 og 2001 ([119]) anvendte Kommissionen samme model som førnævnte ekspertrapport og beregnede på grundlag af de analytiske regnskaber, den havde fået forelagt, resultatet før skat og ekskl. hensættelser til omstruktureringer, som jo allerede var medregnet i de anmeldte udgifter til omstrukturering. Kommissionen kunne i øvrigt på grundlag af virksomhedens årsregnskab konstatere, at der ikke var afhændet skibsmateriel i løbet af disse to år.

(233) Kommissionen mener ikke, underskuddet i 2002 på ruterne Marseille-Korsika bør medtages i grundlaget, fordi driftstaksterne for disse ruter og størrelsen af den finansielle kompensation efter den 1. januar 2002 er blevet fastsat aftalemæssigt af de offentlige myndigheder og SNCM i modsætning til, hvad der var tilfældet i public service-kontrakterne fra 1991 og 1996.

(234) Kommissionen kan således i henhold til beregningsmetoden og begrundelsen i beslutningen fra 2001 drage de konklusioner, der er vist i oversigtsform i nedenstående tabel:

Tabel 3

Analytisk resultatopgørelse for perioden 1991-2001

Korsikanettet	2001		2000		1991-1999 ([1])		1991-2001 i alt	
	Mio. FFR	Mio. EUR	Mio. FFR	Mio. EUR	Mio. FFR	Mio. EUR	Mio. FFR	Mio. EUR
Resultat før skat	– 302,575	– 46,127	– 40,256	– 6,137	– 216,98	– 33,078	– 559,811	– 85,343
Hensættelser/afskrivning Liamone ([2])	96,895	14,771	0,000	0,000	0,000	0,000	96,895	14,771
Hensættelser/socialplan	112,110	17,091	0,000	0,000	0,000	0,000	112,110	17,091

Korsikanettet	2001		2000		1991-1999 (1)		1991-2001 i alt	
	Mio. FFR	Mio. EUR	Mio. FFR	Mio. EUR	Mio. FFR	Mio. EUR	Mio. FFR	Mio. EUR
Korrigering for salgsprovenu fra skibe	0,000	0,000	0,000	0,000	182,100	27,761	182,100	27,761
Resultat før skat og ekskl. salgsprovenu og omstrukturering	– 93,571	– 14,265	– 40,256	– 6,137	– 216,980	– 33,078	– 350,807	– 53,480

(1) Data i henhold til beslutning 2002/149/EF.
(2) Der blev i 2001 foretaget en hensættelse på 14,8 mio. EUR med henblik på højhastighedsfartøjet Liamone. Formålet var at bringe de årlige omkostninger ved fartøjet ned på niveau med omkostningerne ved et fartøj, der var tilpasset de nye begrænsninger for den pågældende rute og finansieret på samme vilkår. Hensættelsen blev foretaget i henhold til de regnskabsregler, hvorefter en virksomhed skal korrigere sin balance under hensyn til en ekstraordinær afskrivning, så snart den konstaterer, at den reelle værdi eller markedsværdien af et af dens aktiver er mindre end den bogførte værdi.

(235) SNCM's samlede kumulerede underskud på ruterne Marseille-Korsika ekskl. de statstilskud, der var godkendt i beslutningen fra 2001, og korrigeret for provenuet fra de skibe, der blev solgt i denne periode, og for omstruktureringsomkostninger, udgør 53,48 mio. EUR for hele perioden 1991-2001.

(236) Ud fra ovenstående mener Kommissionen, at af den kapitaltilførsel på 75 mio. EUR, der blev anmeldt i 2002 ([120]), kan 53,48 mio. EUR betragtes som kompensation for public service-forpligtelser.

10.1.2. *Tilstedeværelsen af en økonomisk fordel vurderet på grundlag af Altmark-dommen*

(237) Domstolen fastslog, at såfremt et tilskud fra staten kan betragtes som kompensation for tjenesteydelser leveret af modtagervirksomheden for at opfylde public service-forpligtelser, således at virksomheden reelt ikke får en finansiel fordel, og det pågældende tilskud ikke stiller virksomheden konkurrencemæssigt gunstigere end de virksomheder, den konkurrerer med, vil tilskuddet ikke være omfattet af EF-traktatens artikel 87, stk. 1.

(238) Der er dog en række kumulerede betingelser, der skal være opfyldt, for at en sådan kompensation ikke skal betragtes som statsstøtte (jf. fodnote 68).

(239) Specielt i relation til den fjerde betingelse i Altmark-dommen kan det konstateres, at SNCM ikke blev udvalgt efter en åben udbudsprocedure, der gav mulighed for at vælge den tilbudsgiver, der var i stand til at levere de pågældende tjenesteydelser billigst.

(240) Eftersom der ikke var tale om et åbent udbud, påhviler det efter Kommissionens opfattelse staten at bevise, at størrelsen af kompensationen til SNCM ikke oversteg, hvad det ville koste en veldrevet gennemsnitsvirksomhed med det fornødne udstyr at levere tjenesteydelserne, under hensyntagen til indtægterne og en rimelig fortjeneste fra varetagelsen af disse forpligtelser i overensstemmelse med de krav, der er fastsat i Domstolens retspraksis.

(241) I den foreliggende sag anerkender de franske myndigheder selv i deres korrespondance af 16. november 2006, at det er praktisk taget umuligt at finde en virksomhed, der kan anvendes som sammenligningsgrundlag for varetagelsen af public service-forpligtelserne i perioden 1991-2001, eftersom SNCM var den eneste virksomhed, der var i stand til at opfylde dem. Under disse omstændigheder har de franske myndigheder bestræbt sig på at levere oplysninger og data, der giver mulighed for en så nøjagtig sammenligning som muligt med tilsvarende virksomheder, bl.a. CMN, men understreger samtidig, at de pågældende virksomheder ikke havde de samme driftsvilkår, som SNCM var underlagt i henhold til public service-kontrakterne mellem 1991 og 2001.

(242) Ud fra de franske myndigheders argumentation mener Kommissionen ikke, de har påvist, hvordan de virksomheder, de selv har peget på, kunne sammenlignes med SNCM, således som det kræves i henhold til EF-retspraksis. Kommissionen gør opmærksom på, at det ud fra de data, de franske myndigheder har fremsendt, ikke er muligt at vurdere graden af sammenlignelighed, eller hvordan og hvor meget de påståede forskelle i driftsvilkår påvirker den sammenligning, der skal foretages, for at den nævnte fjerde betingelse kan betragtes som opfyldt.

(243) Under disse omstændigheder vurderer Kommissionen, at de franske myndigheder ikke ud fra de oplysninger, de har fremsendt i forbindelse med den foreliggende procedure, har påvist, at den fjerde betingelse i Altmark-dommen er opfyldt.

(244) I betragtning af ovenstående mener Kommissionen, at den omtalte foranstaltning har givet SNCM en økonomisk fordel. Da foranstaltningen kun vedrørte SNCM, er der tale om en selektiv økonomisk fordel. Den kompensation på i alt 53,48 mio. EUR, SNCM modtog i medfør af public service-kontrakterne fra 1991og 1996, udgør derfor statsstøtte i den i EF-traktatens artikel 87, stk. 1, fastsatte betydning.

10.1.3. *Foranstaltningens forenelighed med fællesmarkedet i henhold til EF-traktatens artikel 86, stk. 2*

(245) Eftersom de franske myndigheder har henvist til undtagelsen i EF-traktatens artikel 86, stk. 2, vil Kommissionen benytte samme fremgangsmåde og samme begrundelse som i beslutningen fra 2001 ved vurderingen af den pågældende foranstaltning.

(246) Ifølge den normale fortolkning af denne artikel kan statsstøtte undtages fra forbuddet i EF-traktatens artikel 87, hvis den pågældende støtte kun har til formål at kompensere for ekstra omkostninger, der kan tilskrives varetagelsen af den særlige opgave, der er pålagt en virksomhed, som skal forvalte en tjeneste af almen økonomisk interesser, og støtten er nødvendig, for at den pågældende virksomhed kan opfylde public service-forpligtelsen på økonomisk afbalancerede vilkår.

(247) I henhold til den retspraksis, der var gældende i perioden 1991-2001 ([121]), skal Kommissionen, ligesom den gjorde det i beslutningen fra 2001:

— verificere, at de tjenester, hvis forvaltning SNCM fik overdraget, kan betegnes som tjenester af almen økonomisk interesse, og

— undersøge, om størrelsen af den støtte, der blev ydet SNCM i forbindelse med de public service-forpligtelser, der var forbundet med besejlingen af Korsika, svarede til de ekstra omkostninger, SNCM blev påført for at kunne opfylde de grundlæggende krav i public service-kontrakten.

Public service-forpligtelsernes berettigelse

(248) I den foreliggende sag, hvor det drejer sig om kompensation, der, således som det også fremgår af Kommissionens beslutning fra 2001, er ydet i perioden 1991-2001, er de public service-forpligtelser, SNCM og CMN blev pålagt, baseret på to femårige kontrakter mellem de to selskaber på den ene side og *Office de transport de la Corse* (OTC) på den anden side. Disse kontrakter, hvis retsgrundlag er rammekontrakten for 1976-2001, fastsætter de nærmere vilkår for opfyldelsen af public service-forpligtelserne i henholdsvis 1991-1996 og1996-2001. De indeholder også bestemmelser om betaling af et fast beløb, taget fra den særlige bevilling til sikring af den territoriale enhed, som modydelse for de pålagte forpligtelser.

(249) Med hensyn til spørgsmålet om, hvorvidt disse forpligtelser opfylder et reelt public service-behov, konstaterede Kommissionen i førnævnte beslutning fra 2001, at rammekontrakten og de femårige kontrakter er i overensstemmelse med princippet om den territoriale enhed, der tager sigte på at begrænse ulemperne for øsamfundene og sikre trafikbetjeningen af Korsika på vilkår, der ligger så tæt som muligt op ad vilkårene for trafikforbindelserne på fastlandet. Kommissionen bemærker også, at dette formål, der er baseret på en legitim almen interesse, hidtil ikke har kunnet opfyldes via markedskræfternes frie spil ([122]).

(250) Kommissionen mener derfor, at den trafikbetjening, der er omhandlet i rammekontrakten og de femårige kontrakter, imødekommer et reelt public service-behov.

Kompensationens karakter af variabel ydelse

(251) Som Kommissionen konstaterede i beslutningen fra 2001, modtog SNCM i perioden 1991-2001 i henhold til ovennævnte fuldt lovlige bestemmelser et årligt fast tilskud, hvis størrelse var fastsat for fem år, og som blev revideret hvert år på grundlag af udviklingen i bruttonationalproduktet og de oplysninger og det analytiske regnskab, SNCM forelagde i henhold til kontrakten.

(252) I betragtning 30 i beslutningen fra 2001 bemærker Kommissionen, at »i henhold til artikel 4 i aftalen fra 1976 ([123]) udbetales det årlige beløb i 12 lige store månedlige acontobeløb. For at den endelige opgørelse af støttebeløbet kan foretages, skal SNCM senest den 1. juli hvert år fremlægge sine resultater for det foregående regnskabsår underskrevet af statsrevisoren. De eventuelle tilbagebetalinger, som SNCM skal foretage, fratrækkes acontobeløbene i det indeværende regnskabsår. Bestemmelserne om regulering af acontobeløbene åbner også mulighed for, at staten eventuelt kan udbetale supplerende beløb. De aftaler, der efterfølgende er indgået, indeholder ligeledes bestemmelser om sanktioner, hvis det antal grundlæggende forbindelser, SNCM ikke gennemfører, overstiger 2 % af det antal forbindelser, der er fastsat i aftalen. Den koncessionsgivende myndighed kan ligeledes meddele SNCM, at der vil blive foretaget tilbageholdelser i acontobeløbet til områdeprincippet i tilfælde af væsentlige hændelser, der medfører en indstilling af den offentlige tjeneste.«

(253) I betragtning 82 i samme beslutning henviser Kommissionen til, at det i anden del af dette punkt IV bestemmes, at »såfremt de økonomiske vilkår og især de driftsomkostninger eller de trafikniveauer, der har dannet grundlag for beregningen af støtten, forringes væsentligt, mødes SNCM og OTC for sammen at undersøge, hvilke foranstaltninger der skal gennemføres med hensyn til besejling, takster eller forøgelse af bevillingsbeløbet for at genoprette selskabets finansielle ligevægt.«

(254) På baggrund af ovenstående konkluderer Kommissionen, i lighed med sin konklusion i beslutningen fra 2001 med henvisning til den mekanisme, der gør det muligt at genoprette den finansielle ligevægt, hvis der er uoverensstemmelse mellem de faktiske driftsudgifter og de udgifter, der blev lagt til grund for beregningen af tilskuddet, at den kompensation på 53,48 mio. EUR, staten udbetalte, ikke er et fast beløb.

Spørgsmålet om, hvorvidt kompensationsbeløbene svarede til omkostningerne ved public service-forpligtelserne

(255) Som Kommissionen konstaterede i beslutningen fra 2001 ([124]), var SNCM ikke i stand til med den finansielle kompensation, rederiet modtog på det tidspunkt i henhold til de femårige kontrakter fra 1991 og 1996, fuldstændigt at dække underskuddene fra public service-forpligtelserne. Kommissionen anslog, at denne underkompensation beløb sig til 53,48 mio. EUR.

(256) Kommissionen konkluderer, at det beløb på 53,48 mio. EUR, som staten betalte, svarer til den konstaterede underkompensation for perioden 1991-2001 og altså er i overensstemmelse med nettoomkostningerne ved opfyldelsen af de public service-forpligtelser, SNCM var pålagt.

10.1.4. *Konklusion*

(257) På grundlag af ovenstående finder Kommissionen, at den pågældende foranstaltning udgør statsstøtte, som er forenelig med fællesmarkedet i henhold til EF-traktatens artikel 86, stk. 2. Eftersom støtten blev iværksat den 14. november 2003, må Kommissionen konstatere, at der er tale om ulovlig statsstøtte.

(258) I denne forbindelse udgør det støttebeløb, der skal betragtes som omstruktureringsstøtte i henhold til anmeldelsen i 2002, 22,52 mio. EUR ([125]). Dette beløb skal lægges til de støtteforanstaltninger, der blev anmeldt i 2006, i det omfang, disse foranstaltninger omfattede omstruktureringsstøtte (jf. afsnit 10.5 i den foreliggende beslutning).

10.2. **Afståelse af SNCM til en negativ salgspris på 158 mio. EUR**

(259) I den foreliggende sag skal Kommissionen undersøge, hvorvidt kapitaltilførslen på 158 mio. EUR fra staten forud for afståelsen af SNCM til de private købere, dvs. den tilsvarende negative salgspris for virksomheden, indeholder elementer af statsstøtte.

(260) En åben og ikke-diskriminatorisk offentlig udvælgelsesprocedure, efter hvilken staten afhænder virksomheden efter en forudgående rekapitalisering (med et beløb, der overstiger salgsprisen) er ikke i sig selv tilstrækkelig til at udelukke, at der er tale om statsstøtte, der kan indebære en fordel for såvel den privatiserede virksomhed som for køberen ([126]).

10.2.1. *Retlig referenceramme*

(261) For at efterprøve, om en virksomhed har haft en økonomisk fordel ved en kapitaltilførsel fra staten, anvender Kommissionen i princippet kriteriet om den »private investor, der opererer på markedsøkonomiske vilkår« (herefter benævnt »kriteriet om den private investor«). Kriteriet om den private investor er afledt af det princip om ligebehandling af den offentlige og den private sektor, der udspringer af EF-traktatens artikel 295. Ifølge dette princip kan kapital, der af staten stilles direkte eller indirekte til rådighed for en virksomhed på vilkår, der svarer til normale markedsvilkår, ikke betegnes som statsstøtte ([127]).

(262) Med henblik herpå kan Kommissionen bl.a. vurdere, om den, der har stillet midlerne til rådighed, har handlet som en privat investor ville gøre i forbindelse med gennemførelsen af en global eller sektorbestemt strukturpolitik, styret af mere langsigtede rentabilitetsudsigter. Det er i EF's retspraksis i adskillige tilfælde fastslået, at dette er en korrekt fremgangsmåde ([128]).

(263) Ifølge fast retspraksis vil en kapitaltilførsel, der er foretaget af en offentlig investor uden hensyntagen til udsigterne til fortjeneste overhovedet, heller ikke på lang sigt, udgøre statsstøtte ([129]).

(264) EF-retspraksis har også slået fast, at en privat investor, som følger en global eller sektorbestemt strukturpolitik, og som lader sig lede af mere langsigtede rentabilitetsudsigter, efter flere år med fortsat underskud ikke med rimelighed vil kunne tillade sig at foretage en kapitaltilførsel, som rent økonomisk ikke blot vil være dyrere end en likvidation af aktiverne, men som samtidig er knyttet til salget af virksomheden, hvilket udelukker alle muligheder for et afkast, selv på lidt længere sigt ([130]).

(265) Domstolen fastslog mere specifikt i Gröditzer-dommen, at for at vurdere, om privatiseringen af en virksomhed til en negativ afståelsespris indebærer elementer af statsstøtte, skal der »foretages en vurdering af, om en privat investor af en størrelse, der kan sammenlignes med organer, som forestår forvaltningen af den offentlige sektor, under tilsvarende omstændigheder kunne tænkes at ville have indskudt en kapital af denne størrelse i forbindelse med salget af virksomheden eller ville have valgt en likvidation af virksomheden« ([131]).

10.2.2. *Anvendelsen på den foreliggende sag*

(266) For at fastslå den foreliggende foranstaltnings karakter af støtte skal Kommissionen altså vurdere, »om den løsning, staten har valgt, absolut og i forhold til alle andre mulige løsninger, herunder også ikke-indgriben, er den billigste, hvilket i givet fald kunne føre til den konklusion, at staten har handlet som en privat investor« ([132]).

10.2.2.1. Overholdelse af princippet om den private markedsøkonomiske aktionær

(267) Man skal i denne sammenhæng være opmærksom på, at de store virksomhedskoncerner, når de lukker anlæg og arbejdspladser eller likviderer datterselskaber, ikke i dag kan tillade sig at se bort fra de sociale konsekvenser af sådanne lukninger eller likvidationer.

(268) De gennemfører således som regel socialplaner, der kan omfatte foranstaltninger til omskoling af medarbejderne, støtte til jobsøgning, fratrædelsesgodtgørelser og endog tiltag inden for den lokale samfundsøkonomiske struktur, som går ud over, hvad de er forpligtet til i henhold til lovgivning og overenskomster.

(269) I den foreliggende sag kan Kommissionen konstatere, at SNCM kontrolleres af staten gennem koncernen CGMF (*Compagnie Maritime Générale et Financière*).

(270) Det er Kommissionens opfattelse, at der, hvis SNCM var trådt i likvidation ([133]), ville være blevet gennemført sådanne foranstaltninger ud over de lovfæstede forpligtelser for ikke at skade moderselskabets eller hovedaktionærens omdømme ([134]).

(271) Kommissionen erindrer om, at truslen om likvidation af virksomheden i 2004 resulterede i meget omfattende social uro. Den voldsomme arbejdskonflikt i september 2004 blokerede f.eks. SNCM's flåde i 16 dage. Kommissionen tilføjer, at de franske myndigheder med henvisning til talmateriale har påvist, at denne sociale uro i 2004 førte til en kraftig nedgang i SNCM's passagertal og dermed i rederiets omsætning. Kommissionen understreger desuden, at virksomhedens hovedaktionær på grund af det dårlige sociale klima i sommeren 2004 indførte en socialplan i foråret 2005, som blev suspenderet i april 2005 i samråd med fagforeningerne. Kommissionen mener på grundlag af ovenstående, at det står klart, at hvis SNCM's skulle træde i likvidation, og CGMF-koncernen ikke ville betale supplerende fratrædelsesgodtgørelser, ville det helt sikkert have skadet moderselskabets og hovedaktionærens omdømme.

(272) Det er derfor Kommissionens opfattelse, at de omkostninger, der er forbundet med disse foranstaltninger, bør medtages i beregningen af omkostningerne ved en likvidation. De pågældende omkostninger skulle i givet fald være fratrukket SNCM's likvidationsværdi, hvis den havde været positiv, og/eller dækkes direkte af CGMF/staten som hovedaktionær. Kommissionen mener, at enhver anden løsning ville have ignoreret de sociale realiteter, som gør sig gældende i dag i store virksomhedskoncerner ([135]).

(273) For at sætte tal på hovedaktionærens omkostninger ved en likvidation går Kommissionen ud fra en minimumsberegning baseret udelukkende på de supplerende fratrædelsesgodtgørelser.

(274) De franske myndigheder gør gældende, at der på grundlag af socialplanen fra 2005, der i sig selv er baseret på socialplanen fra 2002, bør regnes med beløb på mellem […] og […] EUR pr. ansat svarende til i alt mellem […] mio. EUR og […] mio. EUR. De franske myndigheder præciserer, at den nedre grænse for ovenstående overslag er beregnet ud fra, at omkostningerne ved den tilgrundliggende socialplan skal forhøjes, fordi en meget stor del af de ansatte nærmer sig pensionsalderen og dermed fratræder på særligt gunstige vilkår. Der er desuden taget højde for, at situationen vedrørende likvidationen af virksomheden og afskedigelse af hele arbejdsstyrken ikke kan sammenlignes med personalenedskæringer, der ville gøre det muligt at videreføre aktiviteterne i et vist omfang, således som det var hensigten med den tilgrundliggende socialplan.

(275) Kommissionens ekspert har foretaget en sammenlignende analyse af de tal, de franske myndigheder har fremlagt, og de socialplaner, der har været gennemført i Frankrig i de senere år. Hewlett Packards socialplan kostede i 2003 214 000 EUR pr. ansat og i 2005 mellem 50 000 og 400 000 EUR. Den socialplan, der blev gennemført i 2004 af Péchiney efter fusionen med Alcan, kostede 128 000 EUR pr. ansat. Giat Industries' socialplan i 2004 kostede i alt 162 000 EUR mod 71 000 EUR for Gemplus i 2002 og 69 000 EUR for Danone (biskuitvirksomheden) i 2001. I 2002 bebudede Yves Saint Laurent Haute Couture en socialplan til 115 000 EUR pr. ansat. Den Power 8-plan, Airbus France bebudede i februar 2007, opererede med 68 000 EUR pr. ansat ([136]). I 2008 beløb Michelin's socialplan sig til 157 400 EUR pr. ansat.

(276) For havnearbejdernes vedkommende gør Kommissionen opmærksom på, at den franske revisionsret i sin beretning fra juli 2006 om de franske havne og udviklingen i søtransporten og behovet for indgreb opgjorde de samlede omkostninger pr. person ved socialplanen fra 2004 til 145 000 EUR pr. afskediget for de selvejende havne og 209 000 EUR pr. afskediget for Marseilles' havn.

(277) Kommissionen erindrer om, at dens beslutning af 17. juli 2002 om Société Française de Production indeholder et eksempel på, hvad det koster at udvise generøsitet i forbindelse med privatisering af en kriseramt virksomhed. Det kostede således staten 43,1 mio. EUR (eller 151 000 EUR for hver af de 285 ansatte, der ifølge planen skulle afskediges), hvortil skal lægges 5,3 mio. EUR for opfyldelsen af de lovfæstede og overenskomstmæssige forpligtelser (eller i alt 169 000 EUR pr. ansat).

(278) På grundlag af denne sammenlignende analyse mener Kommissionen, at overslaget på […] EUR i supplerende fratrædelsesgodtgørelse pr. ansat svarer meget godt til omkostningerne pr. afskediget medarbejder i de socialplaner, der har været gennemført af private virksomhedsejere i samme periode.

(279) Endelig mener Kommissionen, at det er mest sandsynligt, at samtlige ansatte i SNCM ville blive afskediget ved en likvidation, bl.a. fordi public service-kontrakten for 2007-2013 endnu ikke var bragt i udbud, og der således ikke var truffet endelig afgørelse om den. I betragtning af SNCM's problematiske finansielle situation, er det også usandsynligt, at der ville blive udarbejdet en plan for videreførelse af aktiviteterne, således at der kunne indgås akkord, og man undgik afskedigelser.

(280) På grundlag af ovenstående vil Kommissionen tage udgangspunkt i det samlede beløb på […] mio. EUR, som CGMF (staten) i givet fald skulle udbetale i form af supplerende fratrædelsesgodtgørelser.

(281) Kommissionen skal på dette stadium i undersøgelsen fastslå værdien af SNCM's likvidation eksklusive supplerende fratrædelsesgodtgørelser. Det er i realiteten differencen mellem denne likvidationsværdi — såfremt den er positiv — og de supplerende fratrædelsesgodtgørelser, der skal sammenholdes med den negative pris, for at det kan fastslås, om staten har handlet på samme måde, som en privat markedsøkonomisk investor ville have gjort. Til dette formål baserer Kommissionen sig på beregningen af de opskrevne nettoaktiver. Ifølge denne beregningsmetode er virksomheden insolvent, når den økonomiske værdi af de reale aktiver (der normalt er større end den regnskabsmæssige nettoværdi) ikke dækker den økonomiske værdi af de reale passiver.

(282) For at kunne konstatere, om der er tale om insolvens i den foreliggende sag, har Kommissionen med bistand fra sin ekspert ([137]) verificeret, som forklaret i det følgende, at værdien af SNCM's aktiver pr. 30. september 2005 ikke var tilstrækkelig til at fyldestgøre både de privilegerede og de efterstillede kreditorer (inkl. de ansattes fastslåede fordringer).

Vedrørende valget af evalueringsmetode

(283) Kommissionen skønner, at værdiansættelse af nettoaktiverne er en metode, der normalt anvendes til at værdiansætte selskaber i sektoren for søtransport. Den mener desuden, at metoden er særligt velegnet i relation til SNCM's situation, eftersom hovedaktionæren som eneste alternativ til at afhænde virksomheden kan bringe det i betalingsstandsning og lade det træde i likvidation.

(284) Hvad angår andre værdiansættelsesmetoder, bl.a. metoden baseret på tilbagediskonteret driftsmæssig likviditet, er det Kommissionens opfattelse, at den ikke er relevant i den foreliggende sag, eftersom den forudsætter, at virksomheden fortsætter sine aktiviteter, hvilket ikke var tilfældet for SNCM.

Vedrørende referencedatoen

(285) Kommissionen har valgt datoen den 30. september 2005 som referencedato for evalueringen af SNCM, eftersom det var på denne dato, det endelige valg blev truffet mellem at acceptere overtagelsestilbuddet eller lade rederiet træde i likvidation, efter at man den 27. september 2005 havde valgt BCP som køber.

Vedrørende værdiansættelsen af SNCM's aktiver

(286) Kommissionen bemærker bl.a., at SNCM's ejer sammen med revisionsfirmaet Ernst & Young beregnede omkostningerne ved at lade virksomheden træde i likvidation (jf. førnævnte rapport fra CGMF) pr. 30. september 2005, og denne beregning blev kontrolleret og efterprøvet af Oddo Corporate Finance og advokatfirmaet Paul Hastings. Kommissionen skal erindre om, at SNCM's aktiver blev vurderet til […] mio. EUR i Oddo-rapporten.

(287) Bruttomarkedsværdien af den flåde, SNCM selv ejede ([138]), blev af det specialiserede skibsmæglerfirma BRS vurderet til […] mio. EUR pr. 30. september 2005, medens SNCM's flåde i Oddo-rapporten blev vurderet til […] mio. EUR efter dekort ([139]), mæglergebyr ([140]) og juridiske risici ([141]).

Tabel 4

Scenarier for værdiansættelsen af SNCM's aktiver pr. 30. september 2005

(i mio. EUR)

	Aktivernes værdi Oddo-rapporten	Aktivernes værdi Kommissionens ekspert
Immaterielle aktiver	—	—
Materielle aktiver		
— Ejet flåde	[…]	[…]
— Bygninger (1)	[…]	[…]
Finansielle aktiver (2)	[…]	[…]
Faste aktiver	[…]	[…]
Lager	—	—
Forudbetalinger	—	—
Tilgodehavender hos kunder	[…]	[…]
Andre fordringer (3)	[…]	[…]
Nettolikviditet	[…]	—
Periodeafgrænsningsposter	—	—
Andre aktiver	[…]	[…]
aktiver i alt	[…]	[…]

(1) Med hensyn til bygningerne (heriblandt SNCM's hovedsæde) præciserede de franske myndigheder, at den valgte realisationsværdi er baseret på en vurdering foretaget af en valuar i november 2003 og omregnet til nutidsværdi med + […] % for at tage højde for de stigende priser.
(2) De finansielle aktiver vedrører primært SNCM's aktier i Sud-Cargos, Aliso, CGTH, CMN og Ferrytour.
(3) Denne post vedrører primært fordringer hos staten, bl.a. kompensationen for public service-forpligtelserne for september 2005 og refusion fra Assedic af sociale arbejdsgiverbidrag for regnskabsåret 2004.
Kilder: Oddo-rapporten og rapporten fra Kommissionens ekspert.

(288) Ud fra ovenstående tabel kan Kommissionen konstatere, at flåden udgør hovedelementet i værdiansættelsen af virksomhedens aktiver. I den forbindelse vurderede Kommissionens ekspert efter at have foretaget en sammenlignende analyse, da det blev muligt, at dekorten på bruttohandelsværdien af skibene og beløbet til dækning af juridiske risici stemte overens. På dette grundlag konkluderede han, at der ikke var anledning til at afvise den franske stats værdiansættelse af flåden.

(289) Med hensyn til dekorten skønner Kommissionen, at niveauet er på linje med den dekort, der har været givet ved salg af skibe i forbindelse med likvidationer. Ifølge Kommissionens ekspert afhændede det nationale belgiske rederi, Régie des Transports Maritimes, der driver ruten Ostende-Ramsgate, f.eks. to bilfærger i 1997 med en anslået dekort på henholdsvis 35 og 45 %. For nylig afhændede rederiet Festival Cruises tre krydstogtfartøjer med en dekort på gennemsnitligt 20 %. Den dekort, der er ydet i lignende tilfælde, svarer således meget godt til den dekort, de franske myndigheder regnede med i den foreliggende sag.

(290) Med hensyn til beløbet til dækning af juridiske risici har der ikke været gennemført en tilsvarende transaktion på markedet, hvorfor Kommissionen skønner, at begrundelserne for at afsætte et beløb til dækning af juridiske risici er rimelige i betragtning af det begrænsede marked for disse specielle skibe, der er bygget til en ganske bestemt anvendelse.

(291) Kommissionen gør i øvrigt opmærksom på, at dens uafhængige ekspert reviderede værdien af de finansielle aktiver i opadgående retning, især værdien af SNCM's aktier i CMN (fra […] mio. EUR til […] mio. EUR). Kommissionen mener, at i betragtning af *Stef-TFE*'s bud på […] mio. EUR for tilbagekøb af denne aktiepost, der blev fremsendt til Kommissionen i forbindelse med den foreliggende undersøgelse, er værdiansættelsen af SNCM's aktiepost i CMN til […] mio. EUR rimelig i relation til en likvidation af rederiet.

(292) Med hensyn til værdiansættelsen af de øvrige aktivposter havde Kommissionens ekspert ingen indvendinger. Han var dog ikke enig i posten »nettolikviditet«, eftersom den var negativ. Kommissionen mener, at denne post i realiteten bør figurere blandt SNCM's passiver.

(293) Under hensyn til de foretagne justeringer sætter Kommissionen værdien af SNCM's aktiver til […] mio. EUR pr. 30. september 2005.

Vedrørende værdiansættelsen af SNCM's passiver

(294) Kommissionen konstaterer, at de franske myndigheder kvantificerer de privilegerede kreditorers fordringer til […] mio. EUR og de efterstående fordringer (ekskl. supplerende fratrædelsesgodtgørelser) til […] mio. EUR.

(295) Specielt med hensyn til de sociale fordringer vurderer de franske myndigheder omkostningerne ved den normale socialplan til […] mio. EUR. Omkostningerne er beregnet på et individuelt grundlag afhængigt af den enkeltes ansættelseskontrakt (tidsubestemt eller tidsbegrænset kontrakt), relevante vedtægter og kollektive overenskomster (besætningsmedlemmer, administrativt personale eller stabsfunktioner), anciennitet, indplacering og løn. Beløbet dækker godtgørelse for manglende opsigelsesvarsel ([…] mio. EUR), feriepenge for varselsperioden ([…] mio. EUR), overenskomstmæssig fratrædelsesgodtgørelse ([…] mio. EUR) samt »Delalande-bidrag« ([…] mio. EUR) ([142]).

(296) Omkostningerne ved den ekstraordinære socialplan blev af de franske myndigheder vurderet til […] mio. EUR. Denne socialplan omfatter samtlige ledsageforanstaltninger i forbindelse med SNCM's lovfæstede og vedtægtsbestemte forpligtelser ved afskedigelser ([143]) samt de indirekte omkostninger ved den normale socialplan ([144]).

(297) Omkostningerne ved ophævelse af de vigtigste driftsaftaler vedrører primært realisationen af den bankgaranti på […] mio. EUR, der blev stillet for SNCM's tilfredsstillende opfyldelse af public service-forpligtelserne, hvortil skal lægges den bod, der er fastsat i public service-kontrakten, på […] % af den finansielle referencekompensation på […] mio. EUR for 2005, dvs. ca. […] mio. EUR i tilfælde af misligholdelse af forpligtelserne.

(298) Med hensyn til nettoomkostningerne ved afståelse af leasede fartøjer ([145]) understreger de franske myndigheder, at skibsmæglerfirmaet BRS ud fra bestemte forudsætninger ([146]) har vurderet nettoprovenuet ved afståelse til […] mio. EUR pr. 30. september 2005 efter dekort, mæglergebyr og finansielle omkostninger ved salget. Skattebesparelser og bankgæld udgør […] mio. EUR, hvilket giver en restbankgæld vedrørende de leasede fartøjer på […] mio. EUR.

Tabel 5

Scenarier for værdiansættelse af SNCM's passiver pr. 30. september 2005

(i mio. EUR)

	Passivernes værdi Oddo-rapporten	Passivernes værdi Kommissionens ekspert
Privilegerede forpligtelser, heraf:		
— sociale og fiskale forpligtelser	[…]	[…]
— finansielle forpligtelser med sikkerhed i aktiver ([1])	[…]	[…]
Omkostninger ved den normale socialplan	[…]	[…]
Sygeforsikring for pensionerede medarbejdere ([2])	[…]	[…]
Omkostninger ved likvidationsprocessen	[…]	[…]
Mellemliggende driftsunderskud ([3])	[…]	[…]
Fyldestgørelse af privilegerede kreditorer	[…]	[…]
Efterstående gældsforpligtelser ([4])	[…]	[…]
Omkostninger ved den ekstraordinære socialplan	[…]	[…]
Omkostninger ved afbrydelse af de vigtigste driftsaftaler	[…]	[…]

(i mio. EUR)

	Passivernes værdi Oddo-rapporten	Passivernes værdi Kommissionens ekspert
Ekstraomkostninger ved afståelse af leasede fartøjer	[…]	[…]
Fyldestgørelse af efterstillede kreditorer	[…]	[…]

([1]) Skibene *Napoléon Bonaparte* og *Paglia Orba* er stillet som garanti for de skibskreditter, hvormed de er finansieret.
([2]) Denne post hidrører fra den normale praksis, hvorefter SNCM forpligter sig til at finansiere en del af udgifterne til den supplerende sygeforsikring for sine pensionerede medarbejdere.
([3]) Indtil likvidationen er afsluttet. De mellemliggende tab er baseret på den forudsætning, at der kun udbetales løn i én måned. De omfatter også udgifter til afrigningen af SNCM's egne skibe, som ikke er fratrukket værdien af aktiverne. Denne udgift svarer til udgifterne ved oplægning af skibene i havn, indtil de er solgt.
([4]) De efterstillede gældsforpligtelser fordeler sig således: hensættelser til dækning af risici og uforudsete udgifter ([…] mio. EUR), gæld til datterselskaber/aktieposter ([…] mio. EUR), driftsleverandører ([…] mio. EUR), almindelig repræsentation ([…] mio. EUR), koncerngæld ([…] mio. EUR), passive periodeafgrænsningsposter ([…] mio. EUR).
Kilder: Oddo-rapporten og rapporten fra Kommissionens ekspert.

(299) Kommissionen bemærker, at de sociale gældsforpligtelser er det største element i SNCM's passiver. Hvad angår de privilegerede sociale gældsforpligtelser, dvs. udgifterne til den normale socialplan, har Kommissionens ekspert foretaget stikprøvekontrol af beregningerne af alle elementer i planen og har ikke konstateret hverken uregelmæssigheder eller fejl. Ud fra denne kontrol anser Kommissionen det beløb på […] mio. EUR, som de franske myndigheder har opgivet for omkostningerne til den normale socialplan, for rimeligt.

(300) Med hensyn til de mellemliggende driftsunderskud skønner Kommissionen, at overslaget er forsigtigt, når man betænker lovgivningen, særlig artikel L.622-10 i handelsloven og artikel 119-2 i décret nr. 85-1388 af 27. december 1985, hvorefter SNCM efter krav fra anklagemyndigheden med henvisning til rederiets public service-forpligtelser ville kunne dømmes af den kompetente handelsret til at fortsætte driften i to måneder med mulighed for forlængelse.

(301) Hvad angår de efterstillede gældsforpligtelser har Kommissionens ekspert ingen særlige indvendinger. Han har dog korrigeret beløbet på […] mio. EUR med […] mio. EUR efter overførslen af posten »nettolikviditet« fra aktivsiden til passivsiden. Kommissionen finder dette i overensstemmelse med de ændringer, der er foretaget i værdiansættelsen af SNCM's aktiver.

(302) Med hensyn til den ekstraordinære socialplan (ekskl. supplerende fratrædelsesgodtgørelser) anslår Kommissionens ekspert, at tallene for udgifter til retstvister bør nedsættes til […] mio. EUR i stedet for […] mio. EUR som påstået af de franske myndigheder. Kommissionen er ganske vist overbevist om, at fagforeningerne vil forlange de tidsbegrænsede kontrakter ændret til tidsubegrænsede kontrakter ([147]), men den mener til gengæld, at de dermed forbundne udgifter kun kan omfatte de medarbejdere med tidsbegrænsede kontrakter, hvor det vil være oplagt (dvs. […] tidsbegrænsede kontrakter). Regner man med en bruttomånedsløn på […] EUR med en godtgørelse på ni måneders løn for de […] første tidsbegrænsede kontrakter og seks måneders løn for de resterende […], bliver beløbet […] mio. EUR.

(303) Med hensyn til nettounderskuddet ved afståelse af de leasede skibe mener Kommissionen, at de forudsætninger, der er lagt til grund for beregningen, er rimelige, bl.a. på grund af de formelle bestemmelser i de økonomiske interessegruppers kontrakter, der indebærer, at tredjeparter ikke umiddelbart kan træde i SNCM's sted, og at de skattemæssige fordele kun gælder skibe under fransk flag. Det er i øvrigt også rimeligt, at dækningen af juridiske risici ikke gælder leasede skibe, eftersom disse sælges af de økonomiske interessegruppers kreditorbanker. På denne baggrund finder Kommissionen det berettiget, at der medregnes finansielle omkostninger ved salget mellem den 30. september 2005 og datoen for det faktiske salg af det enkelte skib.

(304) På grundlag af ovenstående anslår Kommissionen, at SNCM's privilegerede gældsforpligtelser pr. 30. september 2005 udgør […] mio. EUR, og SNCM's efterstillede gældsforpligtelser udgør […] mio. EUR.

Vedrørende konstateringen af insolvens

(305) Med henvisning til ovenstående anslår Kommissionen, at værdien af SNCM's (aktiver pr. 30. september 2005 (dvs. […] mio. EUR) ikke var tilstrækkelig til at fyldestgøre de privilegerede kreditorer (med fordringer på […] mio. EUR) og de efterstillede kreditorer (med fordringer på […] mio. EUR).

Konklusion

(306) Hvis der ikke er tale om personlig hæftelse (jf. nedenfor) og under hensyn til betragtning 273 i denne beslutning og til den konstaterede insolvens ville omkostningerne ved, at CGMF lod SNCM træde i likvidation, begrænse sig til udgifterne til de supplerende fratrædelsesgodtgørelser, dvs. […] mio. EUR.

(307) Heraf følger, at når de franske myndigheder valgte at afhænde SNCM til en negativ pris på 158 mio. EUR sammenholdt med omkostningerne ved en likvidation på mindst […] mio. EUR, er det i tråd med, hvad en privat markedsøkonomisk koncern ville have gjort.

10.2.2.2. Konsekvenserne af en likvidation af SNCM

(308) Kommissionen har ligeledes set nærmere på de franske myndigheders argumentation for, at staten som flertalsaktionær kunne blive dømt til at hæfte for underskuddet ved en eventuel likvidation af virksomheden (jf. nedenfor). Derfor skal der ifølge de franske myndigheder ved beregningen af statens omkostninger som aktionær ved en likvidation tages hensyn til den nationale retspraksis, hvilket Kommissionen erkendte i sin beslutning om ABX Logistics ([148]), og sådanne sager skal vurderes individuelt under hensyntagen til de specifikke forhold i sektoren ([149]) og omstændighederne i de enkelte tilfælde.

(309) I den foreliggende sag bemærker Kommissionen, at de franske myndigheder den 28. marts 2006 fremsendte dokumentation for, at staten som SNCM's hovedaktionær havde søgt at finde den billigste løsning for staten ved sideløbende allerede fra starten at undersøge to muligheder: likvidation af virksomheden eller afståelse til en negativ pris.

(310) På grundlag af de ovennævnte ekspertvurderinger, der var fremsendt til Kommissionen, mente de franske myndigheder, at de samlede faktiske omkostninger, som staten ville skulle bære som hovedaktionær gennem CGMF, ville udgøre mellem […] og […] mio. EUR pr. 30. september 2005. Der er heri bl.a. taget hensyn til risikoen for, at den franske stat ville komme til at hæfte for underskuddet, hvis en domstol fandt, at staten var den reelle leder af SNCM, og risikoen for, at staten ville blive dømt til at betale supplerende fratrædelsesgodtgørelser til det afskedigede personale. De franske myndigheder mente, at disse risici skulle tages med i beregningen af de faktiske omkostninger ved en eventuel likvidation af SNCM.

(311) Spørgsmålet er så, hvordan de samlede reelle omkostninger, som staten sandsynligvis ville være kommet til at bære som hovedaktionær i tilfælde af en likvidation af SNCM, skal vurderes, for at det kan afgøres, om en fornuftig privat aktionær, i betragtning af risikoen for at komme til at hæfte for disse omkostninger og i betragtning af deres størrelse ([150]), ville have foretrukket at afhænde sit datterselskab omgående til en negativ pris på 158 mio. EUR frem for at løbe denne risiko.

a) **Vedrørende sandsynligheden for, at staten blev dømt skyldig i forsømmelig ledelse og gjort ansvarlig for underskuddet**

(312) I fransk ret har kuratoren i boet efter et konkursramt selskab mulighed for at anlægge sag mod selskabets tidligere ledere med påstand om personlig hæftelse, hvis en redningsplan er blevet opgivet, eller selskabet er gået i betalingsstandsning eller er trådt i likvidation ([151]).

(313) Et sådant sagsanlæg over for det konkursramte selskabs tidligere ledere er begrundet i behovet for at genetablere selskabets aktiver og passiver, hvilket er en af kuratorens opgaver.

(314) De franske myndigheder har i flere skriftlige henvendelser til Kommissionen argumenteret for, at det var særdeles sandsynligt, at en national domstol ville dømme staten til at dække virksomhedens underskud, og at der burde tages hensyn hertil ved beregningen af de faktiske omkostninger ved en eventuel likvidation af SNCM.

(315) SNCM vedlagde i sin korrespondance af 28. februar 2008 en ekspertrapport med en vurdering af de retlige konsekvenser af et sagsanlæg med krav om, at staten hæftede for underskuddet. Rapporten konkluderede, at det var højst sandsynligt, at en handelsret, der fik forelagt sagen, ville holde staten ansvarlig og dømme den til at dække hele SNCM's sociale gæld.

(316) I den foreliggende sag mener Kommissionen, at det i betragtning af det konstaterede underskud i SNCM (jf. ovenfor) og det forhold, at kuratoren i medfør af loven fra 1985 var forpligtet til at forsøge at genoprette aktiver og passiver, og kreditorerne havde haft søgsmålsret siden 2005, var overvejende sandsynligt, at der ville blive anlagt sag mod staten med krav om dækning af en del af underskuddet, hvis SNCM trådte i likvidation ([152]).

(317) Ifølge den relevante lovgivning kan et konkursramt selskabs sociale gæld forlanges dækket af dets tidligere retlige og faktiske ledere, såfremt følgende fire forudsætninger alle er til stede:

i) *Anerkendelse af staten som den konkursramte virksomheds retlige og faktiske leder* ([153])

(318) I den foreliggende sag bemærker Kommissionen, at SNCM's ekspert har fremlagt en detaljeret analyse, hvori det konkluderes, at den franske stat højst sandsynligt ville blive betragtet som SNCM's faktiske leder. Det fremgår af førnævnte ekspertrapport, at staten i henhold til relevant retspraksis ([154]) positivt havde foretaget ledelsesmæssige handlinger, som ikke entydigt faldt ind under den administrative kontrol, der er omhandlet i loven, og at det var sket over en længere periode. Ifølge ekspertens rapport skulle staten bl.a. inden for rammerne af sine kontrolbeføjelser have truffet beslutninger, som den selv havde ført ud i praksis, hvorved den havde tilsidesat sine egne kontrolbeføjelser for at træffe beslutninger vedrørende virksomheden på vegne af de ledere, hvem det rettelig tilkom at træffe de pågældende beslutninger. Det så desuden ud til, at SNCM's ledende organer i realiteten ikke kunne handle uafhængigt af staten i relation til virksomhedens ledelse. Endelig skulle staten have sat sig i SNCM's ledelsesorganers sted ved på egen hånd at træffe strategiske beslutninger uden at underrette ledelsen.

(319) Kommissionen konstaterer, at de franske myndigheder i deres korrespondance af 28. marts 2008 ikke tog forbehold over for statens optræden som SNCM's faktiske leder. I deres korrespondance af 20. november 2006 anførte de franske myndigheder selv, at en dommer ikke ville tøve med at betegne staten som SNCM's faktiske leder. Det står dog klart, at en sådan erklæring, der er afgivet i forbindelse med en procedure om statsstøtte, ikke i sig selv er tilstrækkelig som retsgyldigt bevis på, at en dommer ville betragte de nationale myndigheder som faktisk leder af den virksomhed, der har modtaget den pågældende støtte, og især ikke som bevis for graden af sandsynlighed for en sådan eventualitet.

(320) Under de foreliggende omstændigheder behøver Kommissionen ikke udtale sig yderligere om vurderingen af de forhold, de franske myndigheder har gjort gældende, idet den henviser til sin konklusion under afsnit 10.2.2.1 ovenfor.

ii) *Tilstedeværelsen af en eller flere ledelsesfejl fra den franske stats side i dens egenskab af faktisk leder af den konkursramte virksomhed*

(321) I den foreliggende sag konstaterer Kommissionen, at der i rapporten fra SNCM's ekspert på grundlag af en ikke-udtømmende liste over faktiske forhold henvises til en række tilfælde, hvor staten som faktisk leder af SNCM skulle have begået ledelsesfejl.

(322) Det anføres bl.a., at den franske stat skulle have begået investeringsmæssige fejltagelser […]. Staten skulle ligeledes have begået talrige ledelsesmæssige fejl i relation til […].

(323) I denne forbindelse […] ([155]). De franske myndigheder betegnede i deres korrespondance af 30. april 2007 risikoen for at blive gjort ansvarlig som meget høj med henvisning til kriterierne […] for ledelsesfejl i den i handelslovens artikel L.651-2 fastsatte betydning. Det står dog klart, at en sådan erklæring, der er afgivet i forbindelse med en procedure om statsstøtte, ikke i sig selv er tilstrækkelig som retsgyldigt bevis på, at en dommer ville anse de nationale myndigheder for at have begået de påståede fejl, og især ikke som bevis for graden af sandsynlighed for en sådan eventualitet.

iii) *Konstateret underskud i virksomheden*

(324) I den foreliggende sag konstaterer Kommissionen, at de franske myndigheder i deres korrespondance af 16. november 2006 medsendte en evaluering af SNCM's insolvens baseret på de førnævnte ekspertrapporter fra CGMF et Oddo-Hastings. Kommissionen noterer sig, at SNCM's ekspertvurdering fra februar 2008 af risikoen for et sagsanlæg mod staten med krav om personlig hæftelse bygger på de samme rapporter om insolvens i tilfælde af virksomhedens likvidation. I Oddo-rapporten opereres der med et underskud på […] mio. EUR pr. 30. september 2005, udregnet som differencen mellem værdien af SNCM's aktiver på den ene side ([…] mio. EUR) og værdien af virksomhedens passiver (foranstillet og efterstillet gæld vurderet til henholdsvis […] mio. EUR og […] mio. EUR).

(325) Kommissionen forstår, at der i henhold til førnævnt fransk lovgivning er konstateret insolvens, såfremt kuratoren i et konkursbo ikke råder over tilstrækkelige aktiver til at fyldestgøre såvel privilegerede som efterstillede kreditorer. Da det mere specifikt drejer sig om virksomhedens sociale kreditorer, består virksomhedens sociale underskud som et minimum af traditionelle løntilgodehavender, dvs. fordringer, der hidrører direkte fra ansættelseskontrakter, kollektive overenskomster eller lovgivning, og som automatisk af kuratoren opføres under virksomhedens passiver ([156]).

(326) Kommissionen har tidligere anslået SNCM's underskud til […] mio. EUR pr. 30. september 2005.

iv) *Spørgsmålet om en årsagsforbindelse mellem ledelsesfejlene og den konstaterede insolvens*

(327) Ifølge de franske myndigheder skal sagsøgeren ifølge fransk ret i en sag om personlig hæftelse ikke fastslå størrelsen af den opståede manko som følge af ledelsesmæssige fejl. Lederen af en juridisk person kan gøres ansvarlig i medfør af artikel L. 624-3 i handelsloven, selv om hans ledelsesfejl kun er en af årsagerne til insolvensen, og kan dømmes til at hæfte for en del af eller hele virksomhedens sociale gæld, også selv om den eller de af ham begåede fejl kun ligger til grund for en del af dem ([157]).

(328) I den foreliggende sag noterer Kommissionen sig, at SNCM's ekspert anser det for indlysende, at der er en sammenhæng mellem de ledelsesmæssige fejl og den konstaterede insolvens. Efter ekspertens skøn skulle de negative finansielle konsekvenser af den ikke-udtømmende liste over statens ledelsesfejl, der er omtalt i betragtning 322 i denne beslutning, beløbe sig til […] mio. EUR ([158]).

(329) De franske myndigheder […] ([159]).

(330) Kommissionen konstaterer desuden, at de franske myndigheder i deres korrespondance af 16. november 2006, 27. april 2007 og 28. marts 2008 […] ([160]). De franske myndigheder […] ([161]). De franske myndigheder erkendte selv i deres korrespondance af 16. november 2005, at »det stod klart, at staten, der i sin egenskab af hovedaktionær af en domstol med sikkerhed ville blive betragtet som den reelle leder af aktieselskabet SNCM, højst sandsynligt i medfør af artikel L651-2 i handelsloven ville blive dømt til at dække hele eller en del af SNCM's underskud.«

(331) Under de foreliggende omstændigheder behøver Kommissionen ikke udtale sig yderligere om vurderingen af de forhold, de franske myndigheder har gjort gældende, idet den henviser til sin konklusion under afsnit 10.2.2.1 ovenfor.

b) **Vedrørende de samlede anslåede omkostninger ved likvidation af SNCM**

Fastlæggelse af, for hvor stor en del af underskuddet virksomhedens faktiske leder kunne holdes ansvarlig

(332) Med henvisning til ovenstående betragtninger skal Kommissionen ikke på indeværende stadie i sagen fastslå de faktiske økonomiske omkostninger, for hvilke hovedaktionæren ville blive holdt ansvarlig.

(333) I denne forbindelse konstaterer Kommissionen, at et konkursramt selskabs retlige og faktiske leder i henhold til handelslovens artikel L624-3 under sådanne omstændigheder ville kunne dømmes til at dække hele eller en del af det konstaterede underskud.

(334) Kommissionen noterer sig, at det i henhold til ovennævnte artikel er fuldstændigt overladt til retten at vurdere, om der er anledning til at dømme virksomhedens leder til at dække hele elle en del af de sociale fordringer. Ud fra gældende retspraksis ser det ud til, at retsinstanserne tager hensyn til, hvordan virksomhedslederen har handlet, og lægger de kendsgerninger, de med sikkerhed kan fastslå, til grund for deres afgørelse.

(335) Som anført ovenfor mener de franske myndigheder, at den franske stat ville blive dømt til at dække en anslået andel på mellem […] og […] % af det konstaterede underskud, dvs. mellem […] mio. EUR og […] mio. EUR.

(336) Kommissionen understreger, at i en situation, der ligner SNCM's, og som vedrørte selskabet Les Mines de Salsignes, der var et underliggende datterselskab under BRGM (et offentligt foretagende af industri- og forretningsmæssig karakter) ([162]), dømte Kassationsrettens handelsretsafdeling BRGM og dets datterselskaber i deres egenskab af faktisk leder sammen med de øvrige ledere af Les Mines de Salsignes til at dække hele underskuddet ([163]). Den andel af de sociale fordringer, der skulle dækkes af selskabet Coframines og BRGM og dermed i sidste ende staten, udgjorde 73,6 %. Retten fandt, at bestyrelsen stod i et afhængighedsforhold til de to selskaber.

(337) Kommissionen mener dog ikke — med henvisning til de gældende regler om statsstøtte — at de franske myndigheder har påvist, at de anførte ledelsesmæssige fejl fra statens side, som skulle have skadet virksomheden, kan betegnes som fejl, som en hvilken som helst anden privat markedsøkonomisk aktionær kunne have begået. I denne forbindelse skal det således understreges, at det kun er sådanne klart dokumenterede fejl, der kan tages i betragtning ved vurderingen af, om en fornuftig privat aktør under hensyn til risikoen for at blive dømt til at dække disse omkostninger og under hensyn til deres størrelse (dvs. nettonutidsværdien af risikoen for senere at blive dømt til at hæfte for dem) ville have foretrukket umiddelbart at betale en negativ pris på 158 mio. EUR frem for at løbe denne risiko. Det er således vanskeligt at forestille sig, at en privat investor ville begå fejl begrundet i ikke-erhvervsmæssige hensyn, men af generel karakter (f.eks. med henblik på sociale formål eller regionaludvikling).

(338) Kommissionen skal ikke afvise, at lovgivningen i visse lande i ganske særlige undtagelsestilfælde åbner mulighed for at tredjeparter kan gøre krav gældende over for aktionærerne i et konkursramt selskab, især hvis de pågældende aktionærer kan betragtes som retlige og faktiske ledere af virksomheden og har begået ledelsesfejl, der har skadet virksomheden. Selv om en sådan mulighed eksisterer i fransk ret, mener Kommissionen ikke, de franske myndigheder i tilstrækkelig grad har bortvejret Kommissionens tvivl i den foreliggende sag med hensyn til den reelle risiko for, at den franske stat i tilfælde af, at SNCM blev erklæret konkurs, ville blive dømt til at hæfte økonomisk for selskabets underskud. Det er imidlertid ikke nødvendigt at drage en konklusion vedrørende dette aspekt, idet Kommissionen henviser til sin konklusion under afsnit 10.2.2.1 ovenfor.

Fastlæggelse af eventuel hæftelse for supplerende fratrædelsesgodtgørelser i tilfælde af SNCM's likvidation

(339) Ud over personlig hæftelse for insolvensen ville en fransk ret ifølge de franske myndigheder med henvisning til gældende retspraksis ([164]) helt sikkert have dømt den franske stat til at dække de supplerende fratrædelsesgodtgørelser (dvs. mellem […] og […] mio. EUR). Ifølge de franske myndigheder andrager de samlede faktiske omkostninger, som staten som hovedaktionær ville skulle dække, mellem […] mio. EUR og […] mio. EUR.

(340) De franske myndigheder præciserer, at de franske domstole i afgørelser for nylig har dømt den retlige eller faktiske leder af en virksomhed til ud over underskuddet i virksomheden at dække supplerende fratrædelsesgodtgørelser beregnet på grundlag af en socialplan udarbejdet af virksomheden, inden den trådte i likvidation.

(341) De franske myndigheder henviser især til Aspocomp-sagen, hvor det franske selskab Aspocomp SAS, der er et 99 % ejet datterselskab af det finske Aspocomp Group Oyj, havde indgået en firmaaftale den 18. januar 2002 indeholdende vilkårene for godtgørelser i henhold til en socialplan for 210 af i alt 550 ansatte. I aftalen var bl.a. fastsat beløbet for godtgørelser og supplerende godtgørelser samt støtte ved frivillig fratræden. Efter en ændring af koncernens strategi besluttede moderselskabet Aspocomp Group Oyj imidlertid den 21. februar 2002 at ophøre med at finansiere datterselskabet Aspocomp SAS og fremtvang dermed datterselskabets konkurs. Den pågældende beslutning forhindrede reelt datterselskabet i at opfylde sine forpligtelser i henhold til firmaaftalen og tvang det til at afskedige samtlige ansatte.

(342) I den sag stadfæstede Appelretten i Rouen kendelsen fra Arbejdsretten i Evreux og dømte således selskabet Aspocomp Group Oyj, der kontrollerede 99 % af ledelsen i datterselskabet, til at betale: i) samtlige godtgørelser og supplerende godtgørelser i henhold til firmaaftalen plus erstatning for uberettiget afskedigelse til de lønmodtagere, der var omfattet af aftalen, og ii) tilsvarende godtgørelser til de medarbejdere, der blev afskediget i forbindelse med Aspocomp's konkurs, med henvisning til, at moderselskabet ved ikke at opfylde de indgåede forpligtelser, have handlet illoyalt og hensynsløst.

(343) I den foreliggende sag bemærker Kommissionen, at det af sagsmaterialet fremgår, at en socialplan, der var forhandlet på plads på grundlag af socialplanen fra 2002 og sat i værk i foråret 2005, blev suspenderet den 25. april 2005 af SNCM's hovedaktionær uden samråd med virksomhedens ledelse. Kommissionen konstaterer desuden, at denne socialplan blev udarbejdet, før staten traf beslutning om at afhænde SNCM.

(344) Kommissionen mener, at de ansatte ikke ville have undladt at gøre denne socialplans bestemmelser gældende i retten, hvis SNCM var trådt i likvidation.

(345) Skal en sådan handling have nogen relevans for den foreliggende sag, må Kommissionen vurdere, i) om en domstol ville have dømt den franske stat for uden samråd med virksomhedens ledelse at have suspenderet den pågældende socialplan, ii) hvor meget den franske stat i så fald ville være blevet dømt til at betale, og iii) graden af sandsynlighed for, at det ville ske ([165]).

(346) Kommissionen har noteret sig, at en dom afsagt af Kassationsrettens handelsretsafdeling, hvori retten anfører, at den ville være indstillet på at behandle et sagsanlæg med påstand om, at et kontrollerende selskab, hvis forsømmelige adfærd har medført datterselskabets konkurs med deraf følgende kollektive afskedigelser ([166]), hæfter for visse omkostninger, peger i samme retning som kendelsen i Aspocomp-sagen.

(347) I denne sammenhæng konstaterer Kommissionen dog, at det principielle i dommen fra Appelretten i Rouen endnu ikke er blevet bekræftet af andre domme i tilsvarende sager. Kommissionen føler sig derfor ikke tilstrækkeligt overbevist af de franske myndigheders argumentation, til at konkludere, at SNCM's hovedaktionær med overvejende sandsynlighed risikerede at blive holdt ansvarlig og dømt til at betale supplerende fratrædelsesgodtgørelser med henvisning til den ovenfor omtalte retspraksis. Det er imidlertid ikke nødvendigt at drage en konklusion vedrørende dette aspekt, idet Kommissionen henviser til sin konklusion under afsnit 10.2.2.1 ovenfor.

10.2.2.3. Konklusion

(348) Kommissionen mener på baggrund af ovenstående, at beslutningen om at afhænde SNCM til en negativ pris på 158 mio. EUR svarer til, hvad en privat markedsøkonomisk koncern ville have gjort under hensyn til de sociale omkostninger, som selskabets likvidation ville have medført.

(349) Kommissionen har udelukkende baseret sin analyse på de hypoteser, den anså for rimelige og velbegrundede. Disse skøn peger imod, at forskellen mellem det scenario, de franske myndigheder valgte, og den alternative løsning ville udgøre mindst […] mio. EUR, hvilket er mere end tilstrækkeligt til at tage højde for eventuelle fejl i de skøn, Kommissionen er nået frem til efter en grundig analyse.

(350) Kommissionen mener desuden, at den negative pris på 158 mio. EUR er resultatet af en forretningsmæssig forhandling mellem staten og de private overtagere efter en offentlig, åben, ikke-diskriminatorisk og direkte udvælgelsesprocedure. Det er Kommissionens opfattelse, at denne pris, der er mindst muligt negativ, er en markedspris.

(351) På trods af de begrænsninger, der er nævnt i betragtning 284 i denne beslutning, vil Kommissionen gerne påpege, at Kommissionens ekspert på grundlag af »Discounted Free Cash Flow«-metoden har efterprøvet scenarierne for værdiansættelsen af SNCM, hentet fra en rapport fra Banque HSBC, der var bestilt af de franske myndigheder. Kommissionens ekspert er af den opfattelse, at HSBC's beregninger er udført korrekt. Det kan på grundlag af resultaterne af disse simulationer konkluderes, at den pris, der blev betalt for SNCM, var i overensstemmelse med virksomhedens værdi, anslået efter »Discounted Free Cash Flow«-metoden på tidspunktet for salget.

(352) Det fremgår af afsnit 10.2.2.1 ovenfor, uden at det er nødvendigt at drage detaljerede konklusioner vedrørende de enkelte forhold, for hvilke der er redegjort under afsnit 10.2.2.2, at den omhandlede foranstaltning ikke gav hverken SNCM eller de private overtagere nogen økonomisk fordel. Kapitaltilførslen fra staten på 158 mio. EUR forud for salget af virksomheden til de private overtagere, dvs. den negative salgspris på 158 mio. EUR, udgør således ikke statsstøtte i den i EF-traktatens artikel 87, stk. 1, fastsatte betydning.

10.3. **Kapitaltilførslen fra CGMF på 8,75 mio. EUR**

10.3.1. *Retlig referenceramme*

(353) Hvis de offentlige myndigheders intervention gennemføres samtidigt med en større intervention fra private aktørers side og på tilsvarende vilkår, kan det umiddelbart udelukkes, at den indebærer en økonomisk fordel ([167]).

(354) Kommissionens beslutningspraksis, der underbygges af EF-retspraksis, udelukker på forhånd, at en kapitaltilførsel fra staten under sådanne omstændigheder kan udgøre støtte, forudsat at følgende tre betingelser er opfyldt:

— den private intervention skal hidrøre fra økonomiske operatører. Det er f.eks. ikke tilfældet med medarbejderes køb af aktier i virksomheden ([168])

— den private intervention skal være af et betydeligt omfang. Det er f.eks. ikke tilfældet med en privat intervention, der kun vedrører 3,3 % af det samlede beløb, der er tale om ([169])

— den private intervention skal ligeledes være tidsmæssigt sammenfaldende med den offentlige intervention. Domstolen har således bekræftet Kommissionens analyse, hvorefter kapitaltilførsler fra det offentlige kan udgøre statsstøtte, hvis de private investeringer i samme virksomhed først foretages efter, at der er tilført offentlige midler ([170]). Kommissionen vil dog i visse tilfælde acceptere en privat intervention, der finder sted ganske kort tid efter en offentlig intervention, især hvis den private investor allerede har underskrevet en hensigtserklæring på tidspunktet for den offentlige intervention ([171]).

10.3.2. *EF-reglernes anvendelse på den foreliggende sag*

(355) Kommissionen kan for det første konstatere, at SNCM's aktier blev overdraget til økonomiske operatører, BCP et VT. Ved overdragelsen skulle staten samtidig tilføre virksomheden et beløb på 8,75 mio. EUR, således at statens aktiepost i SNCM forblev 25 % i overensstemmelse med statens forpligtelser over for bl.a. de ansatte.

(356) Dernæst skal den franske stats kapitaltilførsel på 8,75 mio. EUR sammenholdes med de private overtageres indskud på 26,25 mio. EUR. Denne fordeling er som tidligere nævnt resultatet af de franske myndigheders løfte om at beholde 25 % af aktierne i virksomheden. Den private intervention udgjorde 75 % af det samlede beløb, hvilket Kommissionen anser for at være »af betydeligt omfang«. Det turde være overflødigt at fremhæve, at de private partnere har en solid finansiel struktur, at overtagelsen af SNCM passer perfekt ind i deres forretningsstrategi, og at SNCM ifølge overtagernes forretningsplan atter vil kunne være rentabelt inden udgangen af 2009.

(357) Med hensyn til samtidigheden mellem de to kapitaltilførselstransaktioner har Kommissionens ekspert kontrolleret, at de pågældende beløb blev indbetalt af samtlige aktionærer i SNCM, herunder også CGMF.

(358) Det er verificeret, at SNCM's bestyrelse den 31. maj 2006 konstaterede, at alle ovennævnte transaktioner var gennemført. Bl.a. fandt den fælles og samtidige kapitaludvidelse med 35 mio. EUR med deltagelse af samtlige aktionærer sted den 31. maj 2006. Den blev gennemført i to samtidige forløb: i) en første kapitaludvidelse på […] aktier blev tegnet udelukkende af overtagerne kontant og på navn ([…] EUR), og ii) yderligere en kapitaludvidelse på […] aktier (indbetalt med en fjerdedel) blev tegnet dels af overtagerne ([…] aktier for 26,25 mio. EUR), dels af den franske stat gennem CGMF ([…] aktier for 8,75 mio. EUR), på samme vilkår, dvs. tegnet kontant for et nominelt beløb på […] EUR.

(359) Tilførslerne af offentlig og privat kapital var dermed helt samtidige.

(360) På baggrund af ovenstående mener Kommissionen, at de ved retspraksis fastsatte kriterier for på forhånd at udelukke, at den omhandlede foranstaltning har karakter af statsstøtte, er opfyldt. Kommissionen er derfor af den opfattelse, at kapitaltilførslen fra den franske stat på 8,75 mio. EUR ikke gav SNCM en økonomisk fordel, eftersom den blev gennemført sideløbende med en tilførsel af privat kapital og på samme vilkår i den i EF-retspraksis fastsatte betydning.

(361) Kommissionen mener under alle omstændigheder, at forrentningen af statens kapitalindskud, dvs. […] % om året, giver et afkast på lang sigt, der er rimeligt for kapital investeret af en privat investor.

(362) Kommissionen konstaterer i den anledning, at den faste forrentning af statens kapitalinvestering i SNCM friholder den for enhver risiko vedrørende gennemførelsen af forretningsplanen, eftersom dette afkast er helt uafhængigt af virksomhedens resultater (både i positiv og negativ retning). Tildelingen af public service-kontrakten til SNCM gav således ikke staten mulighed for at forbedre det forventede afkast af investeringen.

(363) Kommissionens ekspert konkluderede deraf, at statens kapitaltilførsel med hensyn til risici mere svarede til en fast forrentet obligation end til en aktieinvestering. Det betyder, at forrentningen på […] % skal sammenlignes med obligationsrenten i den private franske sektor på det tidspunkt, transaktionen fandt sted. Ifølge Kommissionens ekspert var denne rente 4,15 % i slutningen af maj 2006.

(364) Kommissionen mener således, at klausulen om ophævelse af overtagelsen af SNCM er uden betydning i relation til princippet om ligebehandling af investorer. Denne klausul omfatter således hele salget af SNCM til de private overtagere og ikke kun den investering (35 mio. EUR), der skulle foretages samtidig med de private overtageres (26,25 mio. EUR) og statens (8,75 mio. EUR) investering i det privatiserede SNCM.

(365) På baggrund af ovenstående konstaterer Kommissionen, at den omhandlede foranstaltning ikke udgør statsstøtte i den i EF-traktatens artikel 87, stk. 1, fastsatte betydning.

10.4. **De individuelle støtteforanstaltninger (38,5 mio. EUR)**

10.4.1. *Retlig referenceramme*

(366) For at kunne vurdere, om en foranstaltning medfører en økonomisk fordel for en virksomhed, må det […] fastlægges, »hvorvidt den virksomhed, foranstaltningen er rettet til, opnår en økonomisk fordel, som den ikke ville have opnået under sædvanlige markedsbetingelser« ([172]), eller omvendt, om virksomheden derved kan »undgå omkostninger, der normalt skulle have været afholdt af virksomhedens egen kapital; disse lån og nedsættelser har altså hindret, at markedskræfterne kom til at virke på sædvanlig måde« ([173]).

(367) Ifølge fast retspraksis er en normal omkostning en omkostning, som en virksomhed normalt skal afholde i forbindelse med den daglige drift eller sine normale aktiviteter ([174]). Domstolen har mere specifikt påpeget, at en nedsættelse af de sociale omkostninger udgør statsstøtte, hvis den »delvis tilsigter at fritage virksomhederne for byrder, der følger af en normal anvendelse af det almindelige sociale forsorgssystem, når undtagelsen ikke berettiges ved systemets karakter eller opbygning« ([175]). Med denne dom viser Domstolen klart, at der skal være tale om en økonomisk fordel i forhold til det almindelige socialsikringssystem, og baserer sig således på en begrundelse, der er analog med vurderingen i skattemæssige spørgsmål.

(368) Den 20. september 2001 bekræftede Domstolen denne praksis: »en støtte […] består i en lettelse af de byrder, som normalt belaster virksomheders budget henset til den pågældende byrdeordnings art eller opbygning […], mens en særlig byrde derimod er en yderligere byrde ud over disse normale byrder« ([176]).

(369) For at kunne vurdere, hvad der udgør en fordel ifølge retspraksis i relation til statsstøtte er det helt afgørende at fastlægge, hvilken referencebestemmelse eller hvilket almindeligt socialsikringssystem der er gældende inden for en given retsorden, og hvormed den pågældende fordel skal sammenlignes ([177]). Domstolen har i øvrigt vurderet, at fastlæggelsen af referencerammen er endnu vigtigere, hvor det drejer sig om skattemæssige foranstaltninger, eftersom selve tilstedeværelsen af en fordel kun kan fastslås i forhold til en såkaldt »normal« beskatning, dvs. den gældende beskatningsprocent i det geografiske referenceområde ([178]).

(370) Ifølge fast retspraksis gælder det i øvrigt, at »med hensyn til anvendelsen af traktatens artikel 92 er det uden betydning, om situationen for den, der formodes at være omfattet af foranstaltningen, er forbedret eller forværret i forhold til den tidligere retstilstand, eller om situationen ikke har udviklet sig med tiden […]. Der skal udelukkende tages stilling til, om en statslig foranstaltning som led i en bestemt retlig ordning kan begunstige »visse virksomheder eller visse produktioner«, jf. traktatens artikel 92, stk. 1, i forhold til andre virksomheder, der under hensyntagen til det formål, der forfølges med den pågældende foranstaltning, befinder sig i en tilsvarende faktisk og retlig situation« ([179]).

10.4.2. *Bestemmelsens anvendelse på den foreliggende sag*

(371) Det følger af retspraksis og Kommissionens beslutningspraksis ([180]), at Kommissionen for at kunne udelukke, at den omhandlede foranstaltning udgør statsstøtte, skal verificere, at foranstaltningen ikke fritager SNCM for omkostninger, der vedrører den løbende drift, dvs. i dette tilfælde omkostninger, der følger af normal anvendelse af den gældende social- og arbejdsmarkedslovgivning i sektoren i forbindelse med afbrydelse af en ansættelseskontrakt.

(372) Her kan Kommissionen konstatere, at den spærrede konto ifølge den aftaleprotokol, parterne har indgået, kun kan aktiveres til finansiering af godtgørelser til enkeltpersoner, hvis ansættelseskontrakt hos SNCM er blevet afbrudt. De pågældende foranstaltninger har således hverken til formål eller til virkning at fristille ansatte, til hvem SNCM i mangel af disse foranstaltninger fortsat skulle have betalt løn eller fratrædelsesgodtgørelse.

(373) Kommissionen bemærker desuden, at ydelsen af disse godtgørelser til medarbejdere, der afskediges efter salget af SNCM, blev godkendt af staten og ikke af virksomheden.

(374) Kommissionen bemærker også, at disse supplerende sociale foranstaltninger går ud over den godtgørelse, der er fastsat i social- og arbejdsmarkedslovgivningen og gældende kollektive overenskomster. De omkostninger, der er forbundet med anvendelsen disse bestemmelser skal således fortsat dækkes i fuldt omfang af SNCM.

(375) Endelig noterer Kommissionen sig, at disse supplerende sociale foranstaltninger skal gennemføres i tilfælde af, at overtagerne iværksætter en plan for personalenedskæringer, når SNCM først er overtaget. De svarer med andre ord ikke til gennemførelsen af de planer for personalenedskæringer, der indgik i omstruktureringsplanen fra 2002.

(376) Kommissionen mener derfor, at omkostningerne ved de supplerende sociale godtgørelser hverken er sammenfaldende med omkostningerne ved de socialplaner, der forelå før overtagelsen, og som blev dækket af staten, eller til de ovenfor anslåede sociale omkostninger ved en likvidation af SNCM.

(377) Heraf følger, at de supplerende sociale foranstaltninger ikke udgør omkostninger, der hidrører fra normal anvendelse af den gældende social- og arbejdsmarkedslovgivning ved afbrydelse af ansættelseskontrakter.

(378) Det turde være overflødigt for Kommissionen at påpege, at selv hvis man lægger de 38,5 mio. EUR til statens kapitaltilførsel på 142,5 mio. EUR, vil den korrigerede negative pris, dvs. 196,5 mio. EUR, stadig være langt mindre end omkostningerne ved en likvidation af SNCM (jf. betragtning 3 i denne beslutning).

(379) Kommissionen mener på baggrund af ovenstående og i overensstemmelse med sin sædvanlige beslutningspraksis ([181]), at supplerende sociale foranstaltninger finansieret med offentlige midler til fordel for personer, der afskediges, uden at disse foranstaltninger fritager arbejdsgiveren for hans normale økonomiske forpligtelser, hører under medlemsstaternes social- og arbejdsmarkedspolitik og ikke udgør direkte støtte i den i EF-traktatens artikel 87, stk. 1, fastsatte betydning. Det er Kommissionens opfattelse, at der heller ikke er tale om indirekte støtte i det omfang, foranstaltninger kun kommer de pågældende til gode, hvis de afskediges.

10.5. **Restbeløbet på 22,52 mio. EUR, der blev anmeldt som omstruktureringsstøtte**

(380) På baggrund af ovenstående og i overensstemmelse med betragtning 258 i denne beslutning udgør det støttebeløb, hvis karakter af statsstøtte skal vurderes, og som ligger uden for kompensationen for public service-forpligtelserne, 22,52 mio. EUR ([182]) og repræsenterer en del af den kapitaltilførsel, de franske myndigheder anmeldte i 2002.

(381) Det er Kommissionens opfattelse, at dette beløb giver SNCM en selektiv økonomisk fordel og dermed udgør statsstøtte i den i EF-traktatens artikel 87, stk. 1, fastsatte betydning.

10.5.1. *Vurdering af foranstaltningen i relation til EF-rammebestemmelserne for statsstøtte til redning og omstrukturering af kriseramte virksomheder*

(382) Den omhandlede foranstaltning blev anmeldt af de franske myndigheder i 2002 med henvisning til EF-rammebestemmelserne fra 1999 for statsstøtte til redning og omstrukturering af kriseramte virksomheder ([183]).

(383) EF-retningslinjerne for statsstøtte til søtransportsektoren ([184]) henviser med hensyn til vurderingen af støtte til omstrukturering af søtransportvirksomheder til ovennævnte rammebestemmelser. Ifølge punkt 19 i disse rammebestemmelser »er artikel 87, stk. 3, litra c), det eneste grundlag for at erklære støtte til redning eller omstrukturering af kriseramte virksomheder forenelig med fællesmarkedet«.

(384) Med hensyn til spørgsmålet om, hvorvidt en statsstøtte til omstrukturering er i overensstemmelse med EF-traktatens artikel 87, stk. 1, fremgår det af Kommissionens beslutningspraksis, at Kommissionen skal begrunde, hvorfor den i givet fald finder støtten berettiget i relation til de betingelser, der ifølge rammebestemmelserne skal være opfyldt, især tilstedeværelsen af en omstruktureringsplan, tilstrækkeligt bevis for virksomhedens levedygtighed på længere sigt, og at støttens størrelse står i rimeligt forhold til, hvad støttemodtageren selv bidrager med.

SNCM's karakter af kriseramt virksomhed

(385) For at være berettiget til omstruktureringsstøtte skal virksomheden kunne betegnes som kriseramt i den i rammebestemmelserne fra 1999 fastsatte betydning ([185]).

(386) I den foreliggende sag skal Kommissionen erindre om, at den både i sin beslutning af 17. juli 2002 om redningsstøtten til SNCM ([186]) og i sin beslutning af 19. august 2002 om indledning af den formelle undersøgelsesprocedure over for rekapitaliseringsplanen, konstaterede, at dette kriterium var opfyldt med henvisning til SNCM's årsregnskab for 2001.

(387) Med henblik på den foreliggende beslutning har Kommissionen på grundlag af virksomhedens årsregnskab for 2002 efterprøvet, om SNCM opfyldte denne betingelse. Egenkapitalen ekskl. lovfæstede hensættelser ([187]) var fortsat negativ: – 26,5 mio. EUR i 2002 efter – 30,7 mio. EUR i 2001. En så stor manko er udtryk for, at over halvdelen af egenkapitalen er forsvundet, og heraf er mere end en fjerdedel gået tabt inden for de seneste 12 måneder efter anmeldelsen af støtten. Den fuldt tilstrækkelige betingelse i rammebestemmelsernes punkt 5, litra b), er således opfyldt.

(388) Ud over udviklingen i egenkapitalen konstaterer Kommissionen desuden, at:

— fra 2001 til 2002 forværredes årets resultat fra – 5,1 mio. EUR i 2001 til – 5,8 mio. EUR i 2002, og nettounderskuddet i 2002 kunne kun begrænses yderligere ved salg af visse skibe

— SNCM's cash flow, der var på 39,2 mio. EUR ved udgangen af 2001, var faldet til 35,7 mio. EUR ved udgangen af 2002

— den finansielle nettogæld ekskl. leasingaftaler voksede fra 135,8 mio. EUR til 144,8 mio. EUR mellem 2000 og 2002

— finansieringsomkostningerne (renter og tilsvarende omkostninger) voksede fra 7,0 mio. EUR i 2000 til 9,503 mio. EUR i 2002.

(389) De franske myndigheder har desuden over for Kommissionen bekræftet, at bankerne har afvist at yde virksomheden yderligere lån med henvisning til dens gæld på trods af, at SNCM har tilbudt at stille sine sidste ubehæftede skibe som sikkerhed.

(390) Public service-kontrakten ændrer intet ved denne analyse. Kontrakten skal ganske vist sammen med den gennemførte omstruktureringsplan gøre det muligt for SNCM på sigt at opnå positive driftsresultater, men virksomhedens akutte mangel på egenkapital, den voksende gæld og omkostningerne ved de driftsmæssige foranstaltninger i omstruktureringsplanen ville i løbet af kort tid bringe virksomheden i betalingsstandsning.

(391) På baggrund af ovenstående mener Kommissionen, at SNCM opfylder både betingelsen i punkt 5, litra a), og betingelsen i punkt 6 i rammebestemmelserne fra 1999. Den kan derfor konstatere, at SNCM i 2002 var en kriseramt virksomhed i den i rammebestemmelserne fastsatte betydning.

Tilbagevenden til rentabel drift (punkt 31-34 i rammebestemmelserne)

(392) I henhold til rammebestemmelserne fra 1999 skal ydelsen af støtte være betinget af, at der gennemføres en omstruktureringsplan, som skal være godkendt af Kommissionen. Som anført i betragtning 79 i beslutningen fra 2006 om at udvide den formelle undersøgelsesprocedure og eftersom Kommissionen ikke anser de støtteforanstaltninger, der er gennemført efter anmeldelsen i 2002, for at udgøre statsstøtte, mener Kommissionen, at spørgsmålet om, hvorvidt kapitaltilførslen på 22,52 mio. EUR er forenelig med rammebestemmelserne fra 1999, skal undersøges på baggrund af omstruktureringsplanen fra 2002. Det står klart, at »der skal foretages en vurdering af situationen, som den var på det tidspunkt, da de finansielle støtteforanstaltninger blev truffet […], og at der ikke må tages hensyn til omstændighederne, som de har udviklet sig siden hen« ([188]).

(393) På grundlag af oplysninger fra de franske myndigheder konstaterer Kommissionen, at på trods af at omstruktureringsplanen fra 2002 opererede med tilbagevenden til rentabel drift allerede i 2003 takket være indgreb, der primært skulle gennemføres i 2002 og 2002, er det en kendsgerning, at SNCM's egenkapital først var »tilstrækkelig« i 2005-2006. Kommissionen fastsætter derfor omstruktureringens afslutning til 31. december 2006.

(394) Tilbagevenden til rentabel drift på ruterne mellem Marseille og Korsika forventes meget hurtigt, og Maghreb-ruterne giver allerede nu overskud. Kun driften af ruterne fra Nice er fortsat mere usikker, men de får mindre vægt i virksomhedens samlede resultater, og den fremskyndede nedskrivning af Liamone i 2001 gør det lettere at opnå positive resultater på denne rute. Kommissionen godtager i øvrigt argumentet om, at overfarter fra Nice, selv om de indskrænkes noget, fortsat vil være nødvendige for selskabets positionering på markedet. Omlægning af aktiviteterne med større vægt på Maghreb vil gøre rederiet mindre afhængigt af den traditionelle trafikbetjening og skulle ligeledes bidrage til atter at gøre rederiet økonomisk levedygtigt under hensyn til […].

(395) Hvad angår levedygtigheden på længere sigt, dvs. efter udløbet af den eksisterende public service-kontrakt, er det Kommissionens opfattelse, at planens gennemførelse vil sætte virksomheden i stand til at konkurrere effektivt, når kontrakterne skal fornyes. Kommissionen noterer sig desuden, at selv med et scenario med delvist underskud (fra en bilfærge) skulle kontrakten gøre det muligt for rederiet at fastholde positive resultater. Hvis rederiet ved at miste kontrakten får en indtægtsnedgang på 40 % eller mere fra sit traditionelle marked, som det er forudset i et andet scenario, vil Kommissionen mene, at man kommer

i en situation, som ikke ret mange omstruktureringsplaner — med eller uden offentlig støtte — ville kunne klare, og som på nuværende tidspunkt er helt uforudsigelig.

(396) Med hensyn til et »realistisk skøn for de fremtidige driftsforhold« anser Kommissionen markedsanalysen for pålidelig og finder, at den er et udmærket grundlag for fastlæggelse af scenarier for virksomhedens udvikling.

(397) Kommissionen konstaterer, at det for at sikre virksomhedens tilbagevenden til rentabel drift er forudset i omstruktureringsplanen, at forbedringen af resultaterne primært skal hidrøre fra interne foranstaltninger såsom bedre kontrol med produktionsomkostningerne og øget produktivitet. Hvis en forbedring af SNCM's finansielle situation forudsætter en omlægning af aktiviteterne i retning af øget sejlads på Maghreb i betragtning af udsigterne til vækst på dette marked, omfatter omstruktureringsplanen fra 2002 desuden også foranstaltninger med henblik på opgivelse af bestemte aktiviteter, især det italienske datterselskab, Corsica Marittima.

(398) Kommissionen vurderer, at virkningen af foranstaltningerne i den anmeldte plan og planens succes ikke afhænger af markedsudviklingen, med undtagelse af den øgede sejlads på Maghreb, som især kan betragtes som en tilbagevenden til den position, SNCM havde frem til midten af 1990'erne.

(399) Kommissionen noterer sig desuden, at omstruktureringsplanen tager højde for den aktuelle situation og den forventede udvikling med hensyn til udbud og efterspørgsel på markedet for de berørte produkter og opererer med scenarier baseret på såvel optimistiske som pessimistiske og neutrale hypoteser og på SNCM's specifikke stærke og svage sider.

(400) Endelig mener Kommissionen, at omstruktureringsplanen indebærer en ændring af SNCM, således at virksomheden, når omstruktureringen er fuldt gennemført, selv vil kunne dække alle sine omkostninger, inkl. afdrag på gæld og finansieringsomkostninger.

(401) Med henvisning til ovenstående konstaterer Kommissionen på grundlag af de oplysninger, der var til rådighed på det tidspunkt, hvor de finansielle støtteforanstaltninger blev gennemført, at kriteriet om virksomhedens levedygtighed er opfyldt.

Forhindring af urimelig konkurrencefordrejning (punkt 35-39 i rammebestemmelserne)

(402) Ifølge punkt 35 i ovennævnte rammebestemmelser skal der træffes foranstaltninger for i videst muligt omfang at afbøde støttens negative virkninger for konkurrenterne. I modsat fald må støtten betragtes som værende i strid med den fælles interesse og dermed uforenelig med fællesmarkedet

(403) I den foreliggende sag må denne betingelse resultere i en begrænsning af virksomhedens tilstedeværelse på dens traditionelle marked, dvs. besejlingen af Korsika, som også er det marked, hvor den konkurrerer med rederier, der har hjemsted i EU, medens det samme ikke er tilfældet med besejlingen af Maghreb.

(404) Det er Kommissionens opfattelse, at der ikke er overkapacitet på markedet for søtransport til Korsika i betragtning af den stærkt sæsonbestemte og kraftigt voksende trafik. Kommissionen noterer sig ligeledes, at den gennemsnitlige belægningsgrad på SNCM's vigtigste konkurrents skibe er mindre end på det offentlige rederis. Eftersom der ikke er overkapacitet på markedet i den i rammebestemmelserne fastsatte betydning, er der ikke anledning til at foreskrive markedssanerende foranstaltninger. Salget af skibe — frem for ophugning — indebærer således en i henhold til rammebestemmelserne acceptabel reduktion af kapaciteten.

(405) Begrænsningen eller den tvungne indskrænkning af tilstedeværelsen på det eller de berørte markeder, på hvilke virksomheden opererer, udgør en reel kompenserende modydelse for konkurrenterne af en størrelse, der skal stå i rimeligt forhold til de konkurrencefordrejende virkninger, som omstruktureringsstøtten forårsager eller kan forventes at forårsage.

(406) Omstruktureringsplanen bidrager i betydeligt omfang til at reducere virksomhedens tilstedeværelse på markedet til direkte gavn for dens konkurrenter som følge af:

— lukningen af datterselskabet Corsica Marittima (82 000 passagerer i 2000), der sejlede mellem Italien og Korsika, og dermed SNCM-koncernens tilbagetrækning fra det pågældende marked

— SNCM's tilbagetrækning i næsten fuldt omfang fra sejlads mellem Toulon og Korsika — et marked med ikke mindre end 460 000 passagerer i 2002

— begrænsning af SNCM's samlede antal udbudte pladser og overfarter hvert år, især mellem Nice og Korsika, med virkning fra 2003

— salget af fire skibe.

(407) I hele Genova- og Toulonbugten reducerer SNCM sit udbud med mere end en million pladser om året i forhold til 2001, dvs. mere end en halvering, til direkte fordel for konkurrenterne, selv om det netop er disse overfarter, der oplever den kraftigste vækst.

(408) Disse foranstaltninger er i sig selv ganske omfattende, men vil alligevel blive suppleret med en forpligtelse for SNCM til i hele omstruktureringsperioden at undlade at foretage nye investeringer ud over omkostningerne i forbindelse med den omlægning af aktiviteten med øget vægt på Maghreb, der indgår i omstruktureringsplanen.

(409) På baggrund af ovenstående mener Kommissionen, at kriteriet om forhindring af urimelige konkurrencefordrejninger er opfyldt.

Støtten begrænses til et minimum (punkt 40 og 41 i rammebestemmelserne)

(410) Støtten skal være begrænset til det strengt nødvendige minimum, så omstruktureringen gennemføres som en funktion af virksomhedens, aktionærernes eller den pågældende koncerns finansielle muligheder, uden dog at mindske chancerne for tilbagevenden til rentabel drift.

(411) Kommissionen udtrykte i sin beslutning af 19. august 2002 tvivl om, hvorvidt den af de franske myndigheder anvendte metode til beregning af støttebeløbet var hensigtsmæssig. På trods af yderligere redegørelser fra de franske myndigheder foretog Kommissionen sin egen vurdering.

(412) Med hensyn til de franske myndigheders beregningsmetode, der var baseret på virksomhedens finansielle gearing, har Kommissionen følgende holdning:

— de fem referencevirksomheder, de franske myndigheder har valgt, er ikke tilstrækkeligt repræsentative for sektoren for cabotagesejlads

— den sats på 79 %, man når frem til for den finansielle gearing på grundlag af disse fem virksomheder, er i øvrigt på ingen måde en pålidelig indikator for en virksomheds »sundhedstilstand«

— de franske myndigheder har ikke forklaret, hvad disse fem virksomheders finansielle gæld helt præcist omfatter, og har således ikke kunnet garantere, at dataene svarer til størrelsen af SNCM's gæld, således som den fremgår af omstruktureringsplanen

— de franske myndigheder har ikke dokumenteret, at man i perioden 2002-2007 i den finansielle model, der indgår i omstruktureringsplanen rent faktisk har overholdt satsen på 79 %, der hævdes at være gennemsnittet for de fem referencevirksomheders finansielle gearing.

(413) Hvad angår de øvrige beregningsmetoder, Frankrig har foreslået for at påvise, at kapitaltilførslen var begrænset til et minimum, finder Kommissionen dem ikke fuldt relevante ([189]).

(414) Det er således Kommissionens opfattelse, at det ikke må være det primære formål med kapitaltilførslen at forhøje virksomhedens egenkapital (simpel finansiel omstrukturering), men at hjælpe den gennem overgangen fra en monopolstilling i medfør af overenskomsten fra 1976 til konkurrence. Det er grunden til, at Kommissionen — med henvisning til vanskeligheden ved at fastslå et passende niveau for SNCM's egenkapital — er tilbageholdende med at acceptere støttens størrelse på grundlag af den af de franske myndigheder valgte metode. Kommissionen noterer sig, at ved at tilføje eller udelukke bestemte virksomheder i det »referencepanel«, de franske myndigheder har valgt, kan den gennemsnitlige finansielle gearing variere ganske betydeligt.

(415) Kommissionen mener, at omstruktureringsstøtten kan dække omkostningerne ved de forskellige foranstaltninger, der er forudset i omstruktureringsplanen (driftsmæssig omstrukturering), og som er nødvendige som følge af selskabets retlige status og konkurrencemæssige stilling. For så vidt angår omkostningerne ved de driftsmæssige omstruktureringsforanstaltninger, godtager Kommissionen et beløb på 46 mio. EUR (jf. betragtning 55 i denne beslutning) ([190]).

(416) Med hensyn til den nøjagtige beregning af SNCM's behov for støtte erindrer Kommissionen om, at »der skal foretages en vurdering af situationen, som den var på det tidspunkt, da de finansielle støtteforanstaltninger blev truffet […], og at der ikke må tages hensyn til omstændighederne, som de har udviklet sig sidenhen« ([191]).

(417) I den foreliggende sag bemærker Kommissionen med henvisning til punkt 40 i rammebestemmelserne, at det omfattende frasalg af primært skibsaktiver med et nettoprovenu på 26,25 mio. EUR i forhold til den med de pågældende aktiver forbundne gæld ([192]) blev gennemført mellem den 18. februar 2002, dvs. datoen for de franske myndigheders anmeldelse af omstruktureringsstøtten, og den 9. juli 2003, dvs. datoen for Kommissionens beslutning om at godkende omstruktureringsstøtten.

(418) Dette frasalg var imidlertid ikke tilstrækkeligt til at genoprette rentabiliteten i SNCM, hvis finansielle situation fortsat var præget af et stort underskud (19,75 mio. EUR) efter denne transaktion. Da SNCM ikke kunne få banklån, selv ikke med sine sidste ubehæftede skibe som sikkerhed, er det Kommissionens opfattelse, at virksomheden ikke kunne skaffe anden egenkapital til at finansiere omstruktureringen.

(419) På baggrund af ovenstående konkluderer Kommissionen derfor, at et beløb på 19,75 mio. EUR burde være tilstrækkeligt til atter at gøre virksomheden rentabel på kort sigt.

(420) Kommissionen mener derfor, at af det restbeløb, der oprindeligt blev anmeldt som omstruktureringsstøtte, dvs. 22,52 mio. EUR, er kun 19,75 mio. EUR berettigede med henvisning til SNCM's likviditetsbehov og frasalget af aktiver pr. 9. juli 2003, med forbehold af medregning af provenuet fra de frasalg (jf. nedenfor), der var pålagt af Kommissionen i dennes beslutning fra 2003, og som kom oven i de frasalg, der indgik i omstruktureringsplanen.

Overholdelse af princippet om, at omstruktureringsstøtte kun må ydes én gang

(421) Ifølge rammebestemmelserne ([193]) kan en virksomhed, der tidligere har modtaget støtte til omstrukturering, normalt ikke få ny omstruktureringsstøtte inden for de første ti år efter omstruktureringsplanens gennemførelse. I oversigten over den støtte, SNCM tidligere har modtaget, figurerer der ingen omstruktureringsstøtte. Der er således tale om SNCM's første omstrukturering siden selskabets oprettelse i 1976.

10.5.2. *Vedrørende fastholdelsen af de kompenserende modydelser*

(422) Som anført af Retten i Første Instans i dennes dom fra 2005 og nævnt i betragtning 137 i beslutningen fra 2006 om at udvide undersøgelsesproceduren med henvisning til nedsættelsen af det støttebeløb, der kunne godkendes i medfør af rammebestemmelserne fra 1999, skal det undersøges, om de kompenserende modydelser, Kommissionen havde pålagt i sin beslutning fra 2003, bør fastholdes.

(423) Til orientering godkendte Kommissionen i beslutningen fra 2003 en kapitaltilførsel på 76 mio. EUR på grundlag af rammebestemmelserne fra 1999, dog ledsaget af følgende betingelser ([194]):

i) ingen køb af nye skibe og forbud mod at indgå kontrakter om bygning, bestilling eller befragtning af nye eller nyistandsatte skibe indtil den 31. december 2006

ii) udelukkende benyttelse af de elleve skibe, som SNCM i forvejen ejede, indtil den 31. december 2006

iii) frasalg af alle direkte og indirekte kapitalinteresser i Amadeus France, Compagnie Corse Méditerranée, Société Civile Immobilière (SCI) Schuman, Société méditerranéenne d'investissements et de participations, og Someca

iv) afholdelse fra enhver form for takstpolitik i relation til offentliggjorte takster med det formål at tilbyde lavere priser end hver af konkurrenterne på samme destinationer, for samme transporttjenester og på identiske datoer indtil den 31. december 2006

v) begrænsning indtil den 31. december 2006 af det årlige antal sejladser på de forskellige ruter til Korsika.

(424) Kommissionens ekspert har efterprøvet overholdelsen af samtlige betingelser, der blev pålagt SNCM i henhold til Kommissionens beslutning fra 2003.

(425) Han har bekræftet, at betingelserne om undladelse af at erhverve nye skibe (betingelse i) ovenfor) er overholdt. Det skal i den forbindelse understreges, at højhastighedsfartøjet, der blev omdøbt til Jean Nicoli, blev købt af rederiet VT og udlejet til SNCM med virkning fra februar 2007, altså tilsyneladende efter udløbet af den i beslutningen fra 2003 fastsatte periode ([195]).

(426) Med hensyn til benyttelsen af SNCM's eksisterende flåde (betingelse ii) ovenfor) har Kommissionens ekspert bekræftet, at SNCM holdt sin flåde på ti skibe, dvs. en enhed mindre end det i beslutningen fra 2003 fastsatte maksimum på 11 skibe, efter at *Aliso* blev udskiftet med *Asco* i 2004 ([196]), og *Asco* blev solgt den 24. maj 2005.

(427) Hvad angår udskiftningen af *Aliso* med *Asco*, bemærker Kommissionen først og fremmest, at fartøjerne *Asco* og *Aliso* er søsterskibe, dvs. ens fartøjer, bygget efter samme tegninger på samme værft. De har nøjagtigt samme dimensioner, samme form og samme kapacitet. Det er Kommissionens opfattelse, at ombytningen af de to fartøjer ikke havde til formål at øge SNCM's kapacitet. Kommissionen skal i øvrigt erindre om, at sammensætningen af SNCM's tilladte flåde kun kan ændres med henvisning til forhold, der er helt uafhængige af SNCM's egne ønsker. I den foreliggende sag er det Kommissionens opfattelse, at SNCM's problemer i forbindelse med salget af fartøjet *Asco* lå uden for rederiets kontrol. Kommissionen mener også, at hvis SNCM havde fundet en køber til *Aliso* i stedet for *Asco*, svarede salget af *Aliso* — i relation til SNCM's kapacitet — til at sælge *Asco*, og at de franske myndigheders tilsagn om at overholde omstruktureringsplanen blev opfyldt i relation til frasalget af fire skibe fra SNCM's operationelle flåde.

(428) Eksperten konstaterede i øvrigt på grundlag af regnskabsbilag, at alle salg af aktiver, som var pålagt ved beslutningen fra 2003 (betingelse iii) ovenfor) er gennemført. Nettoprovenuet af disse salg andrager 5,02 mio. EUR ([197]). Kommissionen understreger, at ud over de frasalg, der var fastsat i omstruktureringsplanen fra 2002 eller pålagt ved beslutningen fra 2003, har SNCM gennemført frasalg af aktiver ([198]), som er verificeret af Kommissionens ekspert, med et nettoprovenu på 12,6 mio. EUR.

(429) Med hensyn til betingelsen om at undlade af være prisførende ([199]) har Kommissionens ekspert dels efterprøvet, at SNCM har en procedure for kontrol med overholdelsen af den nævnte betingelse, dels undersøgt, hvordan SNCM har opfyldt betingelsen på de forskellige overfarter i perioden fra den 16. marts 2005 til den 31. december 2006 ([200]). På grundlag af sin undersøgelse konkluderer Kommissionens ekspert, at de af SNCM udstedte billetter i […] % af tilfældene har respekteret betingelse iv. Kommissionen bemærker, at SNCM på grundlag af oplysninger fra de franske myndigheder fortsat overholder betingelse iv) og v), selv om de ifølge beslutningen fra 2003 kun var gældende frem til den 31. december 2006.

(430) Med hensyn til betingelse v) konstaterer Kommissionens ekspert, at SNCM havde overholdt kravet om et maksimalt antal overfarter i regnskabsårene 2005 og 2006. Til gengæld skulle SNCM have overskredet grænsen for det maksimale antal udbudte pladser på overfarterne fra Marseille i 2005 og 2006 og i begrænset omfang også grænserne for det udbudte antal løbende meter last på overfarterne fra Toulon i 2005 og 2006 og fra Marseille i 2006.

(431) Hvad angår antallet af pladser, skal Kommissionen dog gøre opmærksom på, at det forhold, at man opererer med begrebet »familiekahytter«, gør det vanskeligt at vurdere nøjagtigt, med hvor mange pladser, den fastsatte grænse er overskredet. Denne omstændighed betyder, at det ikke umiddelbart kan konkluderes, at SNCM har undladt at overholde de forpligtelser, rederiet blev pålagt i henhold til beslutningen fra 2003.

(432) På baggrund af ovenstående konkluderer Kommissionen, at SNCM har leveret de kompenserende modydelser, der var pålagt virksomheden i henhold til beslutningen fra 2003.

10.5.3. *Konklusion*

(433) Kommissionen bemærker, at kravene om kompenserende modydelser i beslutningen fra 2003 er blevet overholdt i næsten fuldt omfang. Eftersom det støttebeløb, der blev godkendt på grundlag af rammebestemmelserne fra 1999, er blevet væsentligt nedsat i forhold til det støttebeløb, der blev godkendt i 2003, og som foranledigede Kommissionen til at stille de pågældende betingelser, finder Kommissionen det ikke nødvendigt at fastsætte yderligere betingelser og forpligtelser for at forhindre konkurrencefordrejning i et omfang, der strider imod den fælles interesse.

(434) På baggrund af ovenstående og under hensyn til det nøjagtige beløb for nettoprovenuet af salget af aktiver pr. datoen for vedtagelsen af beslutningen fra 2005 mener Kommissionen, at statsstøtten i form af en kapitaltilførsel på 15,81 mio. EUR ([201]) er i overensstemmelse med EF-traktatens artikel 87, stk. 3, litra c).

11. **KONKLUSION**

(435) Kommissionen konkluderer, at de foranstaltninger, der er genstanden for denne beslutning, ikke udgør statsstøtte i den i EF-traktatens artikel 87, stk. 1, fastsatte betydning eller udgør statsstøtte, der er forenelig med fællesmarkedet.

(436) Kommissionen opfordrer Frankrig til:

— over for Kommissionen hurtigst muligt og senest inden 15 hverdage at regne fra datoen for modtagelsen af denne beslutning at præcisere, hvilke oplysninger der ønskes behandlet som forretningshemmeligheder i henhold til artikel 25 i forordning (EF) nr. 659/1999

— hurtigst muligt at underrette støttemodtageren om denne beslutning, eventuelt med udeladelse af visse oplysninger, der efter Frankrigs opfattelse bør behandles som forretningshemmeligheder, og hvis videregivelse til støttemodtageren kan skade visse interesserede parter, samt i den fremsendte udgave af beslutningen over støttemodtageren at angive, hvilke øvrige oplysninger Frankrig har vurderet som værende forretningshemmeligheder og omfattet af tavshedspligt, men ikke har udeladt.

(437) Kommissionen erindrer Frankrig om, at der i henhold til rammebestemmelserne normalt ikke, medmindre ekstraordinære og uforudsigelige omstændigheder, der ligger uden for virksomhedens kontrol, gør sig gældende, kan ydes ny omstruktureringsstøtte de første ti år efter datoen for omstruktureringsperiodens afslutning, som i den foreliggende sag er den 31. december 2006 —

VEDTAGET FØLGENDE BESLUTNING:

Artikel 1

Den af den franske stat ydede kompensation til SNCM på 53,48 mio. EUR for varetagelse af public service-forpligtelser i perioden 1991-2001 udgør ulovlig statsstøtte i den i EF-traktatens artikel 88, stk. 3, fastsatte betydning, men er forenelig med fællesmarkedet i henhold til traktatens artikel 86, stk. 2.

Den negative salgspris for SNCM på 158 mio. EUR, CGMF's overtagelse af udgifterne på 38,5 mio. EUR til sociale foranstaltninger til fordel for de ansatte og den fælles og samtidige rekapitalisering af SNCM via CGMF med 8,75 mio. EUR udgør ikke statsstøtte i den i EF-traktatens artikel 87, stk. 1, fastsatte betydning.

Omstruktureringsstøtten på 15,81 mio. EUR, som Frankrig har ydet *Société Nationale Maritime Corse-Méditerranée* (SNCM), udgør ulovlig statsstøtte i den i EF-traktatens artikel 88, stk. 3, fastsatte betydning, men er forenelig med fællesmarkedet i henhold til traktatens artikel 86, stk. 2.

Artikel 2

Denne beslutning er rettet til Den Franske Republik.

Udfærdiget i Bruxelles, den 8. juli 2008.

På Kommissionens vegne

Antonio TAJANI

Næstformand

(1) EFT C 308 af 11.12.2002, s. 29.

(2) Denne omstruktureringsplan blev forelagt, efter at de franske myndigheder den 20. december 2001 havde anmeldt et kontantlån fra Compagnie Générale Maritime et Financière til SNCM på 22,5 mio. EUR som redningsstøtte. Kommissionen godkendte ved beslutning af 17. juli 2002 (herefter benævnt »beslutningen fra 2002«) (EUT C 148 af 25.6.2003, s. 7) redningsstøtten til SNCM efter den indledende undersøgelsesprocedure, der er omhandlet i EF-traktatens artikel 88, stk. 3. Den 19. november 2002 fremsendte de franske myndigheder en kopi til Kommissionen af låneaftalerne mellem SNCM og CGMF samt dokumentation for tilbagebetalingen af CGMF's kontantlån til SNCM i to rater henholdsvis den 13. maj og den 14. juni 2002.

(3) Registreret under ref. TREN/A/61846.

(4) CGMF er et finansielt holdingselskab, der ejes 100 % af den franske stat og fungerer som dennes formidler af alle transaktioner inden for søtransport og udrustning og befragtning af skibe i Middelhavet.

(5) Da de franske myndigheder den 11. september 2002 havde anmodet om at få rettet visse faktuelle fejl i beslutningen af 19. august 2002, vedtog Kommissionen den 27. november 2002 en beslutning om ændring af beslutningen af 19. august 2002 (offentliggjort i EFT C 308 af 11.12.2002, s. 29). De interesserede parter er blevet opfordret til at fremsætte deres bemærkninger til støtteplanen med virkning fra denne dato.

(6) Den 11. september 2002 anmodede de franske myndigheder om forlængelse af fristen til at fremsætte kommentarer til beslutningen af 19. august 2002, hvilket Kommissionens tjenestegrene accepterede den 17. september 2002.

(7) Registreret under ref. SG(2002) A/10050.

(8) Registreret den 15. januar 2003 under ref. TREN/A/10962.

(9) Registreret under ref. SG(2003) A/1691.

(10) Registreret under ref. TREN/A/21531.

(11) Registreret under ref. SG(2003) A/1546.

(12) EFT C 288 af 9.10.1999, s. 2.

(13) Registreret under ref. TREN/A/21701.

(14) EUT L 61 af 27.2.2004, s. 13. Ved beslutning af 8. september 2004 (herefter benævnt »beslutningen fra 2004«) foretog Kommissionen en ubetydelig ændring i beslutningen fra 2003, som tillod SNCM i givet fald at bytte om på søsterskibene *Aliso* og *Asco* i medfør af en ændring af artikel 2 i beslutningen fra 2003.

(15) EUT L 19 af 21.1.2005, s. 70.

(16) Registreret under ref. TREN/A/27546.

(17) Registreret under ref. TREN/A/30842.

(18) Yderligere oplysninger blev fremsendt den 30. november 2005 (SG(2005) A/10782), den 14. december 2005 (SG(2005)A/11122) og den 30. december 2005 (TREN/A/10016).

(19) Registreret under ref. TREN/A/16904.

(20) Registreret under ref. TREN/A/19105.

(21) Domstolens dom af 24. juli 2003 i sagen C-280/00, Altmark Trans GmbH og Regierungspräsidium Magdeburg mod Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH, med deltagelse af Oberbundesanwalt beim Bundesverwaltungsgericht, Sml. I, s. 7747.

(22) *Veolia Transport* er et 100 % ejet datterselskab af Veolia Environnement. Under navnet Connex tilbyder det personbefordringstjenester på vegne af lokalforvaltninger (kollektiv transport i byområder, mellem byer og regional kollektiv transport) og forvalter i denne egenskab vej- og jernbanenet og i mindre omfang skibstrafiktjenester.

(23) EUT C 103 af 29.4.2006, s. 28.

([24]) EUT L 24 af 29.1.2004, s. 1.

([25]) EUT C 148 af 24.6.2006, s. 42.

([26]) Registreret under ref. TREN/A/25295.

([27]) Registreret under ref. TREN/A/24111.

([28]) EUT C 303 af 13.12.2006, s. 53.

([29]) Registreret under ref. TREN/A/37907.

([30]) Af koncernen *Stef-TFE* den 28. december 2007 (A/20313) og af CFF den 27. december 2006 (A/20056).

([31]) Breve af 4. januar 2007 (D 2007 300067) til koncernerne *Stef-TFE* (D 2007 300068) og CFF.

([32]) Den 11. januar, den 16. januar og den 9. februar 2007, registreret under henholdsvis ref. TREN/A/21142, TREN/A/21669 og TREN/A/23798.

([33]) Den 13. februar 2007, registreret under ref. TREN/A/24473 og TREN/A/23981.

([34]) Registreret af Kommissionens tjenestegrene under ref. TREN/A/30979. De franske myndigheder anmodede om og fik to yderligere forlængelser af fristen på hver én måned til at fremsætte deres kommentarer ved brev af 15. marts 2007 og 19. april 2007, registreret under ref. TREN/A/27002 og TREN/A/29928.

([35]) Disse oplysninger blev meddelt af CFF den 15. marts 2007 (TREN/A/27058), den 27. september 2007 (TREN/A/43510 af 1.10.2007), den 30. november 2007 (TREN/A/49918 af 6.12.2007), den 20. december 2007 (TREN/A/51600 af 26.12.2007) og den 14. marts 2008 (TREN/A/87084), af STIM den 20. december 2007 (TREN/A/51391) og af SNCM den 28. februar 2008 (TREN/A/85681). Frankrig fremsendte ligeledes oplysninger den 21. december 2007 (TREN/A/51441), den 7. januar 2008 (TREN/A/86344) og den 8. februar 2008 (TREN/A/83661). Andre dokumenter blev udleveret af de franske myndigheder ved et arbejdsmøde den 29. februar 2008.

([36]) SNCM ejer en direkte mindretalsaktiepost på 45 % i CMN og en indirekte mindretalsaktiepost via *Compagnie Générale de Tourisme et d'Hôtellerie* (CGTH) på 24,1 %. Den reelle kontrol har siden 1992 ligget hos koncernen *Stef-TFE* via dennes aktiepost på 49 % i *Compagnie Méridionale de Participations* (CMP). SNCM og CMN var partnere inden for rammerne af public service-kontrakten i 2001-2006 og fik i fællesskab den nye public service-kontrakt for 2007-2012/2013.

([37]) CGTH er et holdingselskab, der ejes 100 % af SNCM.

([38]) *Aliso Voyage* er SNCM's eget distributionsselskab. Det omfatter 17 rejsebureauer fordelt over hele Frankrig og står for salg af færgebilletter, hvoraf SNCM's ruter tegner sig for 49,9 %.

([39]) Da beslutningen fra 2003 blev vedtaget, ejede SNCM sammen med transportkoncernen Delmas (50/50) en aktiepost i det franske fragtrederi Sud-Cargos, der sejlede med fragt til og fra Marokko. Denne aktiepost blev efterfølgende afhændet i slutningen af 2005 for […] mio. EUR (fortrolige oplysninger) i forbindelse med den investeringsplan, de franske myndigheder forelagde den 28. marts 2006.

([40]) SNCM ejer 100 % af dette selskab, der varetager brændstofpåfyldningen af SNCM's skibe.

([41]) Et interessentskab, der ejes 100 % af SNCM, *Ferrytour*, varetager rejsebureaufunktionen. Det tilbyder sørejser til Korsika, Sardinien og Tunesien, men også flyrejser til en lang række destinationer. Desuden tilbyder det mini-krydstogter og organisering af forretningsrejser.

([42]) Et datterselskab, der blev oprettet i 1996 og ejes 100 % af SNCM. *Comptoirs du Sud* administrerer alle butikker om bord på skibene.

([43]) Se fodnote 12.

([44]) *Napoléon Bonaparte*, en stor, luksuspræget bilfærge (med en kapacitet på 2 150 passagerer og 708 biler, 43 MW motor og en hastighed på 23,8 knob); den nye *Danielle Casanova*, ligeledes en stor, luksuspræget bilfærge, der blev leveret i maj 2002 (med en kapacitet på 2 204 passagerer og 700 biler, 37,8 MW motor og en hastighed på 23,8 knob); *Île de Beauté* (med en kapacitet på 1 554 passagerer og 520 biler, 37,8 MW motor og en hastighed på 21,5 knob), der blev taget i drift i 1979 og renoveret i 1989/1990; *Méditerranée* (med en kapacitet på 2 254 passagerer og 800 biler, 35,8 MW motor og en hastighed på 24 knob) samt *Corse* (med en kapacitet på 2 150 passagerer og 600 biler, 27,56 MW motor og en hastighed på 23,5 knob).

([45]) *Paglia Orba*, (med en kapacitet på 500 passagerer, 2 000 løbende meter last og 120 biler, 19,7 MW motor og en hastighed på 19 knob); *Monte d'Oro* (med en kapacitet på 508 passagerer, 1 615 løbende meter last og 130 biler, 14,8 MW motor og en hastighed på 19,5 knob); *Monte Cinto* (med en kapacitet på 111 passagerer, 1 200 løbende meter last, 8,8 MW motor og en hastighed på 18 knob); siden maj 2003 *Pascal Paoli* (med en kapacitet på 594 passagerer, 2 300 løbende meter last og 130 biler, 37,8 MW motor og en hastighed på 23 knob).

([46]) Højhastighedsfartøjet *Liamone* (med en kapacitet på 1 116 passagerer, 250 biler, 65 MW motor og en hastighed på 42 knob), som også sejler til og fra Toulon.

([47]) Alle, med undtagelse af *Danielle Casanova*, *Pascal Paoli* og *Liamone*, der er leaset.

([48]) Rådets forordning (EØF) nr. 3577/92 af 7. december 1992 om anvendelse af princippet om fri udveksling af tjenesteydelser inden for søtransport i medlemsstaterne (cabotagesejlads) (EFT L 364 af 12.12.1992, s. 7).

([49]) EFT S 2001/10 – 007-005.

([50]) Ordregivende myndighed for public service-kontrakter siden 1991 i henhold til fransk lov nr. 91-428 af 13. maj 1991.

([51]) EUT 2006/S 100-107350.

([52]) Statsstøtte N 781/2001 godkendt ved Kommissionens beslutning af 2. juli 2002 (EFT C 186 af 6.8.2002, s. 3).

([53]) Statsstøtte N 13/2007 godkendt ved Kommissionens beslutning af 24. april 2007, offentliggjort på Kommissionens websted: http://ec.europa.eu/community_law/state_aids/transports_2007.htm

(*) Fortrolige oplysninger.

([54]) Chaufføren ledsager vogntoget under sejladsen. I visse tilfælde kører én chauffør vogntoget om bord, og en anden chauffør kører det fra borde ved ankomsten. Det regnes med som trafik med egen trækkraft i modsætning til ro-ro-trafik, hvor anhængeren transporteres alene.

([55]) EUT C 148 af 25.6.2003, s. 7.

([56]) Dette beløb var specificeret således: 20,4 mio. EUR i form af en egentlig omstruktureringsplan, 1,8 mio. EUR til afrigning af skibe med henblik på salg, 14,8 mio. EUR i afskrivning på Liamone og 9 mio. EUR til omlægning af aktiviteten med øget vægt på Maghreb.

([57]) Denne plan blev vedtaget af SNCM's bestyrelse den 17. december 2001.

([58]) I omstruktureringsplanen var der forudset en reduktion af antallet af overfarter fra 4 138 (3 835 for SNCM og 303 for datterselskabet Corsica Marittima) til 3 410 i 2003 med følgende ændringer af trafikken:
— ændring af overfarterne mellem Marseille og Korsika i henhold til betingelserne i public service-kontrakten for 2001-2006
— næsten totalt ophør med sejlads mellem Toulon og Korsika
— indskrænkning af overfarter mellem Nice og Korsika
— ophør med at besejle ruten Livorno-Bastia med specialfartøjer og fuldstændig lukning af ruten i 2003
— flere overfarter til Algeriet og Tunesien med skibene *Méditerranée*, *Île de Beauté* og *Corse* og midlertid indstilling af overfarten Genova-Tunis.

([59]) Personalenedskæringerne skulle ske ved naturlig afgang eller tidlig pensionering på grundlag af alderskriterier (efterløn), tilbud om hjælp til genbeskæftigelse og ingen nye tidsbegrænsede ansættelseskontrakter. Foranstaltningerne ville ikke desto mindre indebære anslåede omkostninger for SNCM på 20,4 mio. EUR.

([60]) Bl.a. trafikken, forventet vækst i BNP (1,5 %), lånerenten (5,5 %), finansiel indtægtsrente (4,5 %) og kortfristet gældsrente (5 %).

([61]) De franske myndigheder har peget på to alternative beregningsmetoder, som de selv udelukkede, fordi de var for omkostningsfulde.
Den første beregningsmetode bestod i at lægge omkostningerne ved samtlige omstruktureringsforanstaltninger sammen. Det ville give et finansieringsbehov på 90,9 mio. EUR ved indregning af følgende faktorer:
— de kumulerede underskud fra 1991 til 2001, dvs. 41,7 mio. EUR (bestående af 29 mio. EUR, som var det tal, man var nået frem til i beslutning 2002/149/EF af 30. oktober 2001 (EFT L 50 af 21.2.2002, s. 66), plus 6,1 mio. EUR for 2000 plus 6,6 mio. EUR (før omstruktureringsomkostninger) for 2001)
— reduktion af skattebegunstigede afskrivninger mellem disse datoer, svarende til 24 mio. EUR (posten nedskrives fra 86 til 62 mio. EUR på balancen i den pågældende periode, hvilket skyldes, at afskrivningsperioden forlænges fra 12 til 20 år, mindre træk på denne indtægtskilde og øget brug af leasing for de sidst leverede enheder)
— provenu af salg i forbindelse med omstruktureringen, dvs. 21 mio. EUR, der samtidig indebærer et lavere finansieringsbehov, og
— den kumulerede virkning af omstruktureringsomkostningerne, der andrager 46,2 mio. EUR (jf. fodnote 56).
Den anden beregningsmetode bestod i at fastlægge, hvor stor egenfinansiering bankerne ville forlange for hele flåden, idet man ved, at de, hvis de skal finansiere køb af et fartøj, normalt forlanger egenfinansiering svarende til 20-25 % af fartøjets værdi. De franske myndigheders beregning baseret på en historisk anskaffelsespris for flåden på 843 mio. EUR gav til resultat, at SNCM havde behov for mellem 157 og 196 mio. EUR til egenfinansieringen. Fratrækker man den egenkapital, der fandtes ved udgangen af 2001, bliver resultatet et rekapitaliseringsbehov på mellem 101 og 140 mio. EUR.

([62]) Jf. nedenfor.

([63]) SNCM forudså i omstruktureringsplanen fra 2002 afrigning og salg af fire af selskabets skibe: *Napoléon, Liberté, Monte Rotondo* og højhastighedsfartøjet *Asco*; sidstnævnte blev i realiteten udskiftet med søsterskibet *Aliso*. Alle disse fartøjer er i dag solgt. Det samlede nettosalgsprovenu var 25 165 000 EUR.
SNCM har i overensstemmelse med beslutningen fra 2003 afhændet aktierne i SCI Espace Shuman, Southern Trader, Someca, Amadeus og CCM med et nettosalgsprovenu på 5,02 mio. EUR.
SNCM har siden beslutningen fra 2003 solgt sin kapitalinteresse i Sud-Cargos, fartøjet *Asco* og lejlighederne i SNCM's ejendomskompleks for i alt 12,2 mio. EUR.

([64]) Udvælgelsen af de private partnere forløb fra den 26. januar 2005 til slutningen af september 2005.
Den 26. januar og den 17. februar 2005 meddelte den franske regering, at den ville søge efter en privat partner til at tilføre kapital til SNCM for at styrke selskabets struktur og føre det gennem de nødvendige forandringer i forbindelse med selskabets videre udvikling.
Efter at have udpeget en uafhængig person til at overvåge søgningen gav Agence des Participations de l'Etat (»APE«) en rådgivende bank (»HSBC«) mandat til at kontakte potentielle overtagere.
I denne forbindelse blev 72 industrielle og finansielle investorer kontaktet med en opfordring til at fastsætte de finansielle vilkår for et tilbud, der skulle styrke selskabets forretningsprojekt og sikre beskæftigelsen og effektiv opfyldelse af public service-forpligtelsen. […] af de pågældende investorer udtrykte interesse, […] fortrolighedsaftaler blev undertegnet og […] orienterende memoranda blev fremsendt. […] virksomheder fremsatte tilbud i første runde den 5. april 2005, og tre tilbud ([…], […] og […]) gik videre til anden runde den 17. juni 2005 foruden en interessetilkendegivelse for en mindretalsaktiepost ([…]). Tre tilbud gik videre til tredje runde den 28. juli 2005. Den 14. september 2005 blev hver enkelt virksomhed opfordret til at fremsætte deres bindende og definitive tilbud inden den 15. september 2005. På det tidspunkt trak selskabet […] sig, og myndighederne modtog to bindende tilbud på tilførsel af kapital og overtagelse af den samlede kapital fra de to franske koncerner Butler Capital Partners (BCP) og […].
Den 27. september 2005 udsendte den franske stat en pressemeddelelse med oplysning om, at man efter en grundig gennemgang af de to tilbud havde valgt tilbuddet fra koncernen BCP, fordi det dels var det mest acceptable ud fra et finansielt synspunkt, dels harmonerede bedst med SNCM's interesser, public service-forpligtelsen og beskæftigelseshensynene. BCP's oprindelige tilbud lød på et negativt beløb på […] mio. EUR og repræsenterede det laveste overslag over den negative pris.
De potentielle overtagere havde i forbindelse med deres oprindelige tilbud udtrykkeligt forbeholdt sig mulighed for at justere det oprindelige tilbud efter gennemgangen af regnskaber og andre forhold. De franske myndigheder oplyste, at den oprindelige pris blev justeret opad, efter at undersøgelserne var afsluttet den 16. december 2005, med henvisning til en række objektive forhold, der havde indvirkning på den lovgivningsmæssige og økonomiske kontekst, hvori SNCM opererer, og som var indtruffet efter fremsættelsen af tilbuddene den 15. september 2005. Den negative pris blev således ændret til […] mio. EUR.
Forhandlingerne mellem de franske myndigheder og de fremtidige overtagere betød, at det endelige beløb blev – 142,5 mio. EUR, forhøjet med overtagelsen af en del af udgifterne til sygeforsikringerne for pensionerede medarbejdere fra SNCM (15,5 mio. EUR).

([65]) Den interne proces i SNCM vedrørende gennemførelsen af rekapitaliserings- og privatiseringsoperationerne gik formelt i gang den 12. april 2006 og afsluttedes den 31. maj 2006. Det skal bemærkes, at medarbejderaktieposten ikke var på plads den 27. november 2007.

([66]) Denne mekanisme er fastsat i artikel II.2 i protokollen om overtagelse af 16. maj 2006, i henhold til hvilken denne konto er beregnet »til finansiering af den del af omkostningerne ved medarbejderes eventuelle frivillige fratræden eller afbrydelse af ansættelseskontrakter […], der skal lægges oven i ethvert beløb, som arbejdsgiveren skal betale i medfør af lovfæstede og overenskomstmæssige bestemmelser. Bestyreren af den spærrede konto har til opgave at frigive midlerne i takt med, at de pågældende medarbejdere, der ikke omplaceres internt i SNCM-koncernen, rent faktisk forlader rederiet, og frigive saldoen af det indefrosne beløb, når opgaven som bestyrer er fuldført […].«

([67]) De fire betingelser i *Altmark*-dommen er følgende:

i) Den begunstigede virksomhed skal være reelt pålagt at opfylde public service-forpligtelser, og disse forpligtelser skal være klart defineret.

ii) De kriterier, der er grundlaget for beregningen af kompensationen, skal være fastlagt på forhånd på en objektiv og gennemsigtig måde for at undgå, at kompensationen giver en økonomisk fordel, der stiller den begunstigede virksomhed bedre end konkurrerende virksomheder.

iii) Kompensationen må ikke overstige, hvad der er nødvendigt for helt eller delvis at dække de udgifter, der er afholdt ved opfyldelsen af public service-forpligtelserne, idet der skal tages hensyn til de hermed forbundne indtægter og til en rimelig fortjeneste ved opfyldelsen af forpligtelserne.

iv) Størrelsen af den nødvendige kompensation, når udvælgelsen af den virksomhed, der pålægges en public service-forpligtelse, i et konkret tilfælde ikke gennemføres inden for rammerne af en procedure for tildeling af offentlige kontrakter, der gør det muligt at vælge den virksomhed, der kan levere de pågældende tjenester billigst for samfundet, skal fastlægges på grundlag af en analyse af de omkostninger, som en gennemsnitsvirksomhed, der er veldrevet og tilstrækkeligt udstyret med transportmidler til at kunne opfylde de stillede krav til den offentlige tjeneste, ville have ved at gennemføre forpligtelserne, idet der skal tages hensyn til de hermed forbundne indtægter og til en rimelig fortjeneste ved opfyldelsen af forpligtelserne.

([68]) I denne forbindelse erindrede de franske myndigheder også om, at kompensationerne var blevet beregnet på grundlag af præcise forpligtelser (antal overfarter, tilbudte pladser, mulighed for indsættelse af erstatningsfartøjer, maksimal prissætning osv.) og dermed på de samme kriterier som dem, der var lagt til grund i de femårige public service-kontrakter fra 1991 og 1996 mellem SNCM og den kompetente regionalforvaltning, og at de pågældende kontrakter også indeholdt bestemmelser om en justering af kompensationen afhængigt af indtægterne.

([69]) De franske myndigheder gav bl.a. i brev af 8. oktober 2002 (TREN/A/10050) oplysninger, der skulle vise, at strukturen i SNCM's driftsomkostninger i perioden 1991-2001 lå på linje med tilsvarende færgerederiers, bl.a. Brittany Ferries, Seafrance og CMN. Med hensyn til sidstnævnte rederi vurderede de franske myndigheder SNCM's effektivitet ved at sammenholde fragt- og passagerskibenes aktivitet. De to rederier opererede i realiteten i samme kontekst med næsten ens skibe (3 fragt- og passagerskibe hos CMN og 4 fragt- og passagerskibe hos SNCM) til sammenlignelige destinationer. Dataene for perioden 1991-2001 kunne således vise, at omkostningseffektivitetsgraden (forholdet mellem lønudgifter på den ene side og omsætning, sejladser og skibe på den anden side) for fragt- og passagerskibenes vedkommende, som var forskellig for de to rederier i 1993, kom væsentligt tættere på hinanden i løbet af den undersøgte periode. Det skulle således fremgå af dataene, at SNCM's omkostningseffektivitetsgrad havde nærmet sig omkostningseffektivitetsgraden for en gennemsnitsvirksomhed i sektoren.

([70]) EFT L 50 af 21.2.2002, s. 66. De franske myndigheder erindrede således om, at den af Kommissionen udpegede ekspert udarbejdede en rapport om de regnskabsoplysninger og administrative oplysninger, de franske myndigheder havde indgivet, og i rapporten konkluderede (jf. betragtning 68 i beslutningen af 30. oktober 2001), »at støtten til offentlig tjeneste ikke har fungeret som kompensation for udgifterne til SNCM's konkurrenceprægede aktiviteter. Adskillelsen af regnskaberne vedrørende levering af den pågældende tjeneste og de revisioner, der er foretaget af de regionale og nationale kontrolinstanser, gør det ligeledes muligt at sikre, at årsregnskaberne, hvori der gøres rede for anvendelsen af støtten til områdeprincippet, giver et pålideligt billede af udgifterne i forbindelse med opfyldelse af forpligtelsen til offentlig tjeneste«.

([71]) De franske myndigheder havde i 2002 forsvaret SNCM's køb af aktier i Sud-Cargos med, at operationen havde strategisk betydning. Udviklingen i fragttrafikken (forøgelse af containertrafikken på bekostning af ro-ro-trafikken), CMA CGM's tilbagekøb af en anden aktionær i Sud-Cargos, selskabet Delmas, og Sud-Cargos' økonomiske vanskeligheder var nu de franske myndigheders begrundelse for, at denne aktiepost ikke længere blev betragtet som strategisk, hvorfor SNCM kunne afhænde den i 2005.

([72]) Domstolens dom af 28. januar 2003 i sag C-334/99, Forbundsrepublikken mod Kommissionen, Sml. I, s. 1139.

([73]) Kommissionens beslutning af 7. december 2005 om Belgiens statsstøtte til ABX Logistics (C53/2003 (ex NN 62/2003); EUT L 383 af 28.12.2006, s. 21.

([74]) Kommissionens beslutning af 8. juli 1999 om den statsstøtte, som Tyskland har ydet til Gröditzer Stahlwerke GmbH og dets datterselskab Walzwerk Burg GmbH; EFT L 292 af 13.11.1999.

([75]) Denne rapport blev fremsendt til Kommissionen i marts 2006 og er udarbejdet af CGMF med assistance fra SNCM's revisor, Ernst & Young (herefter benævnt »CGMF-rapporten«).

([76]) Rapporten fra den 29. marts 2006 er udarbejdet af Oddo Corporate Finance og Paul Hastings (»Oddo-rapprten«) og blev fremsendt til Kommissionen den 7. april 2006. Den er en kritisk gennemgang — bestilt af Agence des Participations de l'Etat (APE) — af CGMF-rapporten og indeholder en beregning af de likvidationsomkostninger, der af Kommissionen vurderes som acceptable.

([77]) Under henyn til materielle anlægsaktiver ([…] mio. EUR) og finansielle anlægsaktiver ([…] mio. EUR), kundetilgodehavender ([…] mio. EUR), andre tilgodehavender ([…] mio. EUR) og et likviditetsunderskud på -[…] mio. EUR. Frankrig påpegede, at et mere realistisk overslag, der tog hensyn til senere finansielle data, ville give en samlet værdi på […] mio. EUR.

([78]) Domstolens dom af 14. september 1994 i de forenede sager C-278/92, C-279/92 og C-280/92, Spanien mod Kommissionen, Sml. I, s. 4103.

([79]) Kassationsrettens dom nr. 98-15129 af 6. februar 2001. Sagen vedrører en offentlig institution, BRGM (Bureau de Recherches Géologiques et Minières), der blev dømt til at betale hele beløbet for manglende aktiver i datterselskabet, Mines de Salsignes, med den begrundelse, at den faktiske leder af datterselskabet var BRGM, og at denne på trods af sin viden om de stadigt vanskeligere vilkår for datterselskabets aktivitet og de tydelige alarmsignaler, havde udvist en kulpøs adfærd ved at lade aktiviteten fortsætte.

([80]) Sagen Aspocomp Group Oyj; dom afsagt af Appelretten i Rouen den 22. marts 2005.

([81]) Til sammenligning var forrentningen af en fransk statsobligation med løbetider på 30, 10, 5 og 2 år henholdsvis 3,95 %, 3,82 %, 3,75 % og 3,72 % pr. 31. oktober 2006.

([82]) Kommissionens beslutning af 17. juli 2002 vedrørende *Société française de production* (fransk produktionsselskab), K(2002) 2593 endelig — EUT C 71 af 25.3.2003, s. 3.

([83]) Ifølge en uafhængig undersøgelse, som Frankrig fremlagde i denne forbindelse, sidder CFF i dag på tæt ved […] % af passagermarkedet, medens SNCM's markedsandel er faldet fra 82 % i 2000 til […] % i 2005, hvorimod SNCM samtidig har oplevet en kraftig vækst på fragtmarkedet, hvor det stadig er den største transportvirksomhed via sine kapitalinteresser i CMN.

([84]) CFF erindrede om, at public service-kontrakten sikrer rederiet et offentligt tilskud på 64,3 mio. EUR i gennemsnit om året eller i alt 321,5 mio. EUR over fem år. Ifølge CFF garanterer artikel 5 i kontrakten SNCM et cash-flow på 72,8 mio. EUR. CFF understreger desuden, at af SNCM's konstaterede underskud i 2001 hidrørte 15 mio. EUR fra en værdinedskrivning af højhastighedsfartøjet *Liamone*.

([85]) Det fremgik af beslutningen om at indlede den formelle procedure, at omstruktureringsplanen bl.a. omfattede »ophør af besejling af ruten Bastia-Livorno med specialmateriel«.

([86]) CFF's kritik vedrører følgende punkter: ingen reelle personalenedskæringer, undladelse af at mobilisere SNCM's kapitalandele til brug for omstruktureringen, ingen hensyntagen til indtægterne fra skibene.

([87]) Beløbet på 76 mio. EUR skulle ifølge CFF svare til de 500 mio. FRF, som rederiet ville tabe på sin public service-forpligtelse for perioden 2002-2006.

([88]) I forhold til den gearing, CFF selv påviste hos et udsnit på ti rederier. De varierer mellem 23,69 % (for *Moby Lines*) og 55,09 % (for *Grimaldi*), medens gearingen for CMN er 49,7 %.

([89]) CFF nævnte aktieposten på 50 % i rederiet Sud-Cargos, aktieposten på 13 % i Amadeus, der har specialiseret sig i reservationssystemer for flytrafikken, aktieposten i CMN og CGTH's ejendomsbesiddelser.

([90]) Hovedaktionær i CMN.

([91]) Til orientering: OTC var den ordregivende myndighed sammen med Korsikas regionalforvaltning i relation til public service-kontrakten.

([92]) Vedrørende public service-kontrakten for ruterne Marseille-Korsika drejede hovedparten af CFF's bemærkninger sig om proceduren for tildeling af den nye public service-kontrakt for perioden 2007-2012/13 og de klager, CFF havde indbragt for nationale domstole, og som efterfølgende var blevet afvist af disse.

([93]) I den forbindelse erindrede CFF om, at der ved Handelsretten i Marseille var indgivet forvarsel i andet halvår af 2005, og at man kunne have forventet, at der allerede i efteråret var indgivet konkursbegæring for de anslåede underskud i 2005 på 30 mio. EUR.

([94]) Ifølge CFF havde Kassationsretten i sagen om *Mines et produits chimiques de Salsignes* rent faktisk slet ikke gjort statens ansvar som medejer gældende ved likvidation af en virksomhed, hvori staten havde aktier, men derimod peget på, at staten kunne retsforfølges med henblik på indfrielse af et offentligt industri- eller forretningsforetagendes sociale gæld, og at virksomhedens ledelse ikke kunne unddrage sig deres ansvar ved at henvise til statens engagement i virksomheden.
Med hensyn til, om den kendelse, Appelretten i Rouen havde afsagt i Aspocomp-sagen, var relevant for den foreliggende sag, gjorde CFF gældende, at genstanden for den pågældende sag, hvor et moderselskab blev dømt til at betale de ansatte i et datterselskab sociale godtgørelser som følge af brud på en aftale, som moderselskabet havde godkendt, slet ikke kunne sammenlignes med omstændighederne i SNCM-sagen. Der forelå således ikke nogen klar risiko for, at staten ville blive dømt til at betale fratrædelsesgodtgørelser, hvis SNCM trådte i likvidation. I øvrigt satte CFF spørgsmålstegn ved det anslåede beløb for de øvrige sociale omkostninger, idet de syntes at variere alt efter, hvilke eksperter der var blevet anmodet om at foretage beregningen.

([95]) CFF mente, at skibenes reelle værdi som angivet af SNCM i selskabets bud på public service-kontrakten, burde have været lagt til grund for værdiansættelsen af SNCM's aktiver i Oddo- og CGMF-rapporten.

([96]) Ifølge CFF havde Frankrig insisteret på vigtigheden af at opretholde besejlingen fra Nice og bevare flåden på det aktuelle niveau samt på den tilsyneladende strategiske betydning af SNCM's aktiepost i CMN-koncernen.

([97]) Pr. 1. januar 2007 med Superfast X.

([98]) CFF foreslog, at SNCM skulle begrænse den udbudte kapacitet på hvert af de markeder, hvor der var konkurrence (Nice, Tunesien og Algeriet) til 2005-niveauet, afholde sig fra at åbne nye ruter overhovedet og gå over til at benytte kombinerede passager- og fragtskibe mellem Marseille og Korsika for at nedbringe sine omkostninger.

([99]) SNCM skulle have købt nye skibe i strid med artikel 2 i Kommissionens beslutning fra 2003. Desuden havde SNCM ikke afhændet sin aktiepost i CCM som krævet i henhold til artikel 3 i Kommissionens beslutning, og endelig havde SNCM siden 2003 ført en aggressiv takstpolitik med priser, der var lavere end CFF's, i strid med beslutningens artikel 4 (billetter op til 30 % billigere for identiske eller sammelignelige transportydelser).

([100]) Dels på grund af manglende viden om de to selskabers respektive regnskabs- og konteringsmetoder, dels fordi CMN ikke havde medvirket i en sådan undersøgelse.

([101]) Ifølge STIM havde SNCM bevidst undervurderet sine finansielle resultater. Ifølge en revision foretaget af en uafhængig ekspert for *Office des Transports de Corse* skulle det samlede underskud på Korsika-nettet andrage 125 mio. FFR (ca. 19 mio. EUR) i perioden 1996-2001 (det ekstraordinære resultat i 2001 ikke medregnet).

([102]) Domstolens dom af 8. maj 2003 i de forenede sager C-328/99 og C-399/00, Italien og SIM 2 Multimedia SpA mod Kommissionen, Sml. I, s. 4035.

([103]) Det fremgik af de forhold, der blev påpeget i rapporten, at […].

([104]) Til støtte for en beretning fra fra den franske revisionsret nævnes det f.eks. i rapporten, at […].

([105]) Det fremgik af de forhold, der blev påpeget i rapporten, at […].

([106]) Staten havde f.eks. […].

([107]) Der peges i rapporten bl.a. på følgende ledelsesmæssige fejl: […].

([108]) Skibsmateriellet blev indskrænket, og programmet for afståelse af aktiver forløb i overensstemmelse med forretningsplanen. Overfarter og ruter blev omlagt, og handlingsplanen for reduktion af forbruget af rå- og hjælpestoffer havde givet de første resultater. Også forretningsplanens beskæftigelsesdel blev gradvist sat i værk.

([109]) Den gearing på 0,497, som CFF opgav for CMN i 2001, var forkert, fordi man undlod at medregne likviditeten blandt aktiverne på balancen. Når denne fejl var rettet, var CMN's gearing 0,557. Ifølge de franske myndigheder var dette under alle omstændigheder for lidt for CMN, hvilket selskabets likviditetsvanskeligheder i 2002 illustrerede. CMN måtte rent faktisk optage lån på 8 mio. EUR hos *Stef-TFE* for at kunne finansiere det nettounderskud, rederiets banker ikke dækkede.

([110]) Conseil Général for *Provence-Alpes-Côte d'Azur* citerede i sit brev af 9. januar 2003 den markedsundersøgelse, der var blevet fremsendt til Kommissionen i forbindelse med anmeldelsen, og hvoraf Conseil Général tilsyneladende havde en kopi. Conseil Général fremhævede følgende passus: »Udbuddet [vedrørende sejladsen mellem Korsika og det franske fastland] er for stort i forhold til efterspørgslen. Belægningsgraden på fartøjerne varierer gennemsnitligt mellem 20 % om vinteren og 50 % om sommeren.«

([111]) Frankrig afviste især STIM's værdiansættelse af virksomheden til tæt ved 350 mio. EUR, idet man kun havde medregnet de poster på balancen, der forhøjede værdien på grundlag af den bogførte egenkapital (skattebegunstigede afskrivninger, salgsprovenu fra skibene osv.) uden at tage hensyn til passiverne, der ville mindske værdien. Denne rent regnskabsmæssige beregningsmetode svarede ikke til de økonomiske realiteter i et rederi som SNCM, der havde aktiver, der figurerede på balancen, men også begrænset rentabilitet og store passiver uden for balancen.

([112]) Jf. f.eks. Domstolens dom af 10. januar 2006 i sag C-222/04, Ministero dell'Economia e delle Finanze mod Cassa di Risparmio di Firenze, Sml. I, s. 289 (præmis 129).

([113]) EFT L 364 af 12.12.1992, s. 7.

([114]) EFT L 378 af 31.12.1986, s. 1.

([115]) Kommissionen er ikke forpligtet til at tage stilling til alle de argumenter, de interessede parter i sagen fremfører, men kan nøjes med at gøre rede for de forhold og retlige overvejelser, der er af væsentlig betydning for beslutningstagningen (domme afsagt af Retten i Første Instans henholdsvis den 8. juni 1995 i sag T-459/93, Siemens mod Kommissionen, Sml. II, s. 1675 (præmis 31) og den 13. juni 2000 i de forenede sager T-204/97 og T-270/97, EPAC mod Kommissionen, Sml. II, s. 2267 (præmis 35).

([116]) Dom afsagt af Retten i Første Instans den 12. februar 2008 i sag T-289/03, BUPA m. fl. mod Kommissionen.

([117]) Jf. Kommissionens beslutning af 30. oktober 2001 om Frankrigs statsstøtte til SNCM; EFT L 50 af 21.2.2002, s. 66.

([118]) Med fradrag af provenuet fra salg af skibe.

([119]) For disse to år, der svarer til de to sidste år, kontrakten fra 1996 var gældende, var det på grund af manglende data på daværende tidspunkt ikke muligt for Kommissionens ekspert at beregne resultatet i det analytiske regnskab for ruterne til Korsika.

([120]) Kommissionens beslutningsopraksis tilsiger, at den ikke blander sig i, hvilken form for kompensation medlemsstaten gør brug af, når blot den har sikkerhed for, at der ikke er tale om krydssubsidiering af konkurrenceprægede aktiviteter, jf. bl.a. Kommissionens beslutning af 12. marts 2002 om Italiens statsstøtte til Poste Italiane SpA (EFT L 282 af 19.10.2002, s. 29) og Kommissionens beslutning af 23. juli 2003 om kapitaltilførslen på 297,5 mio. EUR til La Poste Belge/De Post (EUT C 241 af 8.10.2003, p. 13).

([121]) Det skal understreges, at Kommissionen i 1997 fastsatte EF-retningslinjer for statsstøtte til søtransport og heri præciserede de betingelser, på hvilke statsstøtte, der ydes som kompensation for public service-forpligtelser, kan betragtes som forenelig med fællesmarkedet (EFT C 205 af 5.7.1997, s. 5).

([122]) Jf. Kommissionens beslutning 2002/149/EF (EFT L 50 af 21.2.2002, s. 66).

([123]) »Betingelser i forordningen om statens finansielle bidrag, der er medtaget i punkt IV i femårsaftalen mellem SNCM og OTC for perioden 1996-2001.«

([124]) Som anført i fodnote 71 i denne beslutning har Kommissionen kontrolleret, at der er ført særskilt regnskab for de pågældende tjenester i den periode, der er omfattet af undersøgelsen.

([125]) Beløbet er differencen mellem det oprindeligt anmeldte beløb (76 mio. EUR) og det beløb, der blev udbetalt som kompensation for public service-forpligtelser (53,48 mio. EUR).

([126]) Domstolens dom af 28. januar 2003 i sag C-334/99, Forbundsrepublikken Tyskland mod Kommissionen, Sml. I, s. 1139 (præmis 142).

([127]) Meddelelse til medlemsstaterne fra Kommissionen — Anvendelse af EØF-traktatens artikel 92 og 93 og af artikel 5 i Kommissionens direktiv 80/723/EØF på offentlige virksomheder i fremstillingssektoren (EFT C 307 af 13.11.1993, s. 3), punkt 11. Denne meddelelse omhandler fremstillingssektoren, men finder tilsvarende anvendelse på alle de øvrige økonomiske sektorer.

([128]) Jf. bl.a. dom afsagt af Retten i Første Instans den 6. marts 2003 i sag T-233/99, Westdeutsche Landesbank Girozentrale mod Kommissionen, Sml. II, s. 435.

([129]) Dom afsagt af Retten i Første Instans den 21. januar 1999 i de forenede sager T-2/96 og T-129/95, Neue Maxhütte Stahlwerke GmbH og Lech-Stahlwerke GmbH mod Kommissionen, Sml. II, s. 17 (præmis 116).

([130]) Domstolens dom af 14. september 1994 i de forenede sager C-278/92, C-279/92 og C-280/92, Spanien mod Kommissionen, Sml. I, s. 4103.

([131]) Domstolens dom af 28. januar 2003 i sag C-334/99, Tyskland mod Kommissionen, Sml. I, s. 1139.

([132]) Kommissionens beslutning 98/204/EF af 30. juli 1997 om betinget godkendelse af de franske myndigheders støtte til GAN-koncernen (EFT L 78 af 16.3.1998, s. 1).

([133]) Jf. beslutning 2006/947/EF af 7. december 2005 om Belgiens statsstøtte til ABX Logistics (EUT L 383 af 28.12.2006, s. 21).

([134]) Jf. Domstolens dom af 21. marts 1991 i sag C-303/88, Italien mod Kommissionen, Sml. I, s. 1433.

([135]) Jf. f.eks. Kommissionens beslutning 92/266/EØF af 27. november 1991 om omstillingsaktiviteter i de franske offentlige industrikoncerner bortset fra jern- og stålindustrien, kulminedriften og Compagnie Générale Maritime, jf. EØF-traktatens artikel 92, 93 og 94 (EFT L 138 af 21.5.1992, s. 24). Jf. også de socialplaner, hvortil der henvises i det følgende.

([136]) Det skal dog bemærkes, at halvdelen af de berørte medarbejdere var ansat af midlertidigt personale eller underleverandører i selve virksomheden. Det må derfor formodes, at omkostningerne pr. ansat for de 5 000 stillinger, der var besat med Airbus' eget fastansatte personale, var væsentligt højere.

([137]) Efter et udbud overlod Kommissionen opgaven til en uafhængig ekspert, Moore Stephens, Chartered Accountants, hvis slutrapport blev afleveret den 25. januar 2008.

([138]) Det drejer sig om følgende syv skibe: *Corse*, *Île de Beauté*, *Méditerranée*, *Napoléon Bonaparte*, *Paglia Orba*, *Monte d'Oro*, og *Monte Cino*.

([139]) Denne dekort på […] mio. EUR (eller gennemsnitligt […]-[…] % af handelsværdien) er bl.a. begrundet i, at SNCM's skibe er specielt tilpasset den trafik, virksomheden udfører, skibenes tilstand og det forhold, at hele flåden kommer på markedet samtidig (hvilket svækker sælgerens position). BRS' værdiansættelse er bl.a. baseret på den forudsætning, at skibene sælges som fuldt moderniserede skibe i god vedligeholdelses- og driftstilstand og på normale handelsmæssige vilkår.

([140]) Anslået til […] mio. EUR.

([141]) De juridiske risici skyldes, at det er sandsynligt, at kuratoren i konkursboet vil være tvunget til at afhænde skibene meget hurtigt, og at markedet kan blive overfyldt på grund af dets begrænsede absorptionsevne.

([142]) Der er tale om en forpligtelse, der blev indført ved artikel L.321-13 i samlingen af arbejdsretlige regler, hvorefter arbejdsgiveren skal betale en særlig godtgørelse ved afskedigelse af personer på 50 år og derover.

([143]) Omkostninger ved retablering af beskæftigelsesområdet ([…] mio. EUR), omkostninger ved omskolingskontrakter ([…] mio. EUR), omkostninger ved støtteforanstaltninger i forbindelse med såkaldt »mobilitetsomskoling« ([…] mio. EUR).

([144]) Omkostninger ved afskedigelse af SNCM-ansatte, der er udlånt til affillierede selskaber, og personalet i de datterselskaber, der likvideres ([…] mio. EUR), og omkostninger ved bilæggelse af tvister i forbindelse med afbrydelse af ansættelseskontrakter og krav om efter- eller genuddannelse i henhold til ansættelseskontrakten ([…] mio. EUR).

([145]) Pr. 30. september 2005 havde SNCM tre leasede fartøjer: højhastighedsfartøjet *Liamone* (ejet af GIE Véronique Bail), *Danielle Casanova* (GIE Joliette Bail) og *Pascal Paoli* (GIE Castellane Bail).

([146]) De underliggende forudsætninger for denne vurdering er følgende:
— SNCM ophæver sine leasingkontrakter pr. 30. september 2005, hvilket betyder, at fartøjerne tilbageleveres til deres respektive ejere (økonomiske interessegrupper (GIE)), og at der ikke betales leje
— forkøbsretten udnyttes ikke
— fartøjerne afhændes af de økonomiske interessegruppers kreditorbanker pr. 30. september 2005; nettoprovenuet ved salget anvendes i første række til at tilbagebetale bank- og skattegæld.

([147]) Med henvisning til at SNCM i meget vidt omfang gjorde brug af tidsbegrænsede kontrakter med løbende forlængelser.

([148]) Kommissionen erklærede følgende i sin beslutning 2006/947/EF af 7. december 2005 om Belgiens statsstøtte til ABX Logistics; EUT L 383 af 28.12.2006, s. 21: »Kommissionen kan ikke afvise, at lovgivningen i visse medlemsstater undtagelsesvis gør det muligt for tredjeparter at søge sig fyldestgjort hos aktionærerne i et selskab, der er gået konkurs, navnlig hvis disse aktionærer betragtes som […] og/eller har udvist mangelfuld ledelse. Selv om der foreligger en sådan mulighed ifølge fransk ret, og de belgiske myndigheder har givet en række anvisninger om denne risiko, har de ikke formået helt at fjerne den tvivl, der i den foreliggende sag kom til udtryk ved procedurens udvidelse i april 2005. Kommissionen konkluderer som følge heraf, at det i denne sag ikke er berettiget at medregne de 58 mio. EUR, der ifølge de belgiske myndigheder er forbundet med risikoen for […], i omkostninger ved dette scenario.«

([149]) Meddelelse fra Kommissionen om den støtte, Frankrig havde besluttet at yde til Société Marseillaise de crédit; EFT C 49 af 19.2.1997, s. 2.

([150]) Dvs. værdien af nettonutidsværdien af risikoen for senere at blive gjort ansvarlig under hensyn til, at de anklagede ville forsvare sig imod en sådan påstand.

([151]) Lov nr. 85-98 af 25. januar 1985 om virksomheders betalingsstandsning eller likvidation, kodificeret i handelslovens artikel L620-1 ff.; lov nr. 2005-845 af 26. juli 2005 om redning, akkord og likvidation af virksomheder, kodificeret i handelslovens artikel 620-1 til 670-8.

([152]) Scenariet for opgivelse af en redningsplan er ikke relevant i den foreliggende sag, eftersom ovennævnte lov fra 2005 først trådte i kraft senere, da det ifølge de oplysninger, Kommissionen har adgang til, ikke kan konkluderes, at en eventuel akkord ikke havde kunnet gennemføres.

([153]) I henhold til den relevante lovgivning er offentlige virksomheder med privatretlig status omfattet af ovennævnte bestemmelser om likvidation. Desuden kan offentligretlige juridiske personer gøres ansvarlige i deres egenskab af ledere ved et søgsmål om personlig hæftelse.

([154]) Ifølge fransk retspraksis skal den faktiske leder have foretaget »positive eller gentagne ledelsesmæssige handlinger«.

([155]) De franske myndigheders svar på visse bemærkninger fra SNCM (jf. betragtning 172 i denne beslutning).

([156]) Det er interessant, at der ud over de traditionnelle løntilgodehavender eksisterer retlige lønbaserede fordringer, der hidrører fra afgørelser truffet af arbejdsretslige instanser: lønmodtageren lægger sag an ved arbejdsretten for at få vurderet, om hans krav er berettiget, og hvis kravet anerkendes, kommer det til at indgå i opgørelsen over fordringer på virksomheden.

([157]) Kassationsrettens dom af 30. november 1993, nr. 91-20554, Bull. civ.IV, nr.440, s. 319.

([158]) Denne evaluering er foretaget af investeringskonsulentfirmaet Sorgem Evaluation. Maurice Nussenbaum, der står bag evalueringen, er finansekspert ved Appelretten i Paris og autoriseret af Kassationsretten.

([159]) De franske myndigheders reaktion på visse bemærkninger fra SNCM (jf. betragtning 174 i denne beslutning).

([160]) De franske myndigheders reaktion på visse bemærkninger fra SNCM (jf. betragtning 175 og 176 i denne beslutning).

([161]) De franske myndigheders reaktion på visse bemærkninger fra SNCM (jf. betragtning 175 og 176 i denne beslutning).

([162]) Bureau de Recherches Géologiques et Minières (BRGM).

([163]) Jf. f.eks. Kassationsrettens dom af 6. februar 2001 nr. 98-15129.

([164]) Jf. bl.a. to domme afsagt af Appelretten i Rouen den 22. marts 2005: dom nr. RG 04/02549 Aspocomp Group Oyj og dom nr. RG 01/02667 — 04/02675.

([165]) Eftersom de personer, der blev anklaget for at have suspenderet denne plan, formentlig ville have forsvaret sig ihærdigt for ikke at komme til at hæfte personligt.

([166]) Kassationsrettens handelsretsafdeling, 19. april 2005, Métaleurop.

([167]) Jf. EF-traktatens artikel 92 og 93 anvendt på offentlige myndigheders kapitalandele, EF-Bulletin 9/1984, punkt 3.2. iii.

([168]) Dom afsagt af Retten i Første Instans den 12. december 2000 i sag T-296/97, Alitalia mod Kommissionen, Sml. II, s. 3871.

([169]) Jf. f.eks. dom afsagt af Retten i Første Instans den 12. december 1996 i sag T-358/94, Air France mod Kommissionen, Sml. II, s. 2109 (præmis 70).

([170]) Jf. Domstolens dom af 14. februar 1990 i sag C-301/87, Frankrig mod Kommissionen, Sml. I, s. 307 (præmis 40).

([171]) Jf. meddelelsen om en eventuel støtte i forbindelse med en plan for kapitaltilførsler fra det offentlige til Klöckner Stahl; EFT C 390 af 31.12.1994, s. 1.

([172]) Domstolen dom af 11 juli 1996 i sag C-39/94, SFEI, Sml. I, s. 3547 (præmis 60).

([173]) Domstolen dom af 14. februar 1990 i sag C-301/87, Frankrig mod Kommissionen, Sml. I, s. 307 (præmis 41).

([174]) Dom afsagt af Retten i Første Instans den 29. september 2000 i sag T-55/99, Confederación Española de Transporte de Mercancías (CETM) mod Kommissionen, Sml. II, s. 3207 (præmis 82).

([175]) Domstolen dom af 2. juli 1974 i sag C-173/73, Italien mod Kommissionen, Sml. s. 709 (præmis 33).

([176]) Domstolens dom af 20. september 2001 i sag C-390/98, HJ Banks, Sml. I, s. 6117 (præmis 33).

([177]) Dom afsagt af Retten i Første Instans den 1. juli 2004 i sag T-308/00, Salzgitter mod Kommissionen, Sml. II s. 1933 (præmis 79). Jf. også Kommissionens meddelelse om anvendelsen af statsstøttereglerne på foranstaltninger vedrørende direkte beskatning af virksomhederne (EFT C 384 af 10.12.1998, s. 3), punkt 16.

([178]) Domstolens dom af 6. september 2006 i sag C-88/03, Portugal mod Kommissionen, Sml. I, s. 7115 (præmis 56).

([179]) Domstolens dom af 8. november 2001 i sag C-143/99, Adria-Wien Pipeline GmbH, Sml. I, s. 8365 (præmis 41).

([180]) Jf. bl.a. Kommissionens beslutning af 10. oktober 2007 om reformen af finansieringen af pensioner i banksektoren i Grækenland (EUT C 308 af 19.12.2007, s. 9) og Kommissionens beslutning af 10. oktober 2007 om Frankrigs statsstøtte til en reform af finansieringen af pensionerne til tjenestemandsansatte i La Poste (EUT L 63 af 7.3.2008, s. 16).

([181]) Jf. Kommissionens beslutning af 17. juli 2002 om Société française de production (SFP) (EUT C 71 af 25.3.2003, s. 3), hvori det påpeges, at statens finansiering af en personalenedskæringsplan, der gør det muligt for en virksomhed at fristille en del af sit personale uden at skulle betale de fulde omkostninger, indebærer en selektiv fordel, der kan være omfattet af forbuddet mod statsstøtte. Til gengæld vil supplerende sociale foranstaltninger finansieret med offentlige midler til fordel for de personer, der afskediges, uden at disse foranstaltninger fritager arbejdsgiveren for hans normale økonomiske forpligtelser, høre under medlemsstaternes social- og arbejdsmarkedspolitik og udgør ikke direkte støtte i den i EF-traktatens artikel 87, stk. 1, fastsatte betydning. […] SFP skal dække disse omkostninger i fuldt omfang. Det betyder, at de supplerende sociale foranstaltninger til fordel for det personale, der afskediges fra SFP, og som først sættes i værk, når de pågældende personer har endeligt forladt virksomheden, på ingen måde fritager virksomheden for dens forpligtelser og altså ikke udgør statsstøtte til SFP.

([182]) Beløbet er differencen mellem det faktisk anmeldte beløb (76 mio. EUR) og det beløb, der er godkendt som kompensation for public service-forpligtelserne (53,48 mio. EUR).

([183]) EFT C 288 af 9.10.1999, s. 2.

([184]) EFT C 205 af 5.7.1997, s. 5.

([185]) Jf. punkt 30 i rammebestemmelserne fra 2002.

([186]) Ovennævnte beslutning.

([187]) De lovfæstede hensættelser er omkostninger, der er bogført i henhold til gældende skatteregler.

([188]) Domstolens dom af 16. maj 2002 i sag C-482/99, Frankrig mod Kommissionen, Sml. I, s. 4397 (præmis 71).

([189]) Den første alternative metode, baseret på den nødvendige egenkapital til finansiering af den eksisterende flåde, forekommer uegnet, eftersom de franske myndigheder valgte denne metode til beregningen af flådens anskaffelsesværdi og ikke dens handelsværdi i 2002. Hvis et nyt rederi skulle etablere sig med den samme flåde som SNCM, således som den er i dag, skulle det skaffe egenkapital i forhold til købsprisen for samtlige skibe og ikke i forhold til prisen for at få dem bygget. Der er desuden med denne metode ikke taget hensyn til andre tunge aktiver som f.eks. det elektroniske reservationssystem eller hovedkvarterets bygninger.
Den anden alternative metode, baseret på SNCM's udgifter, forekommer Kommissionen mere relevant. Kommissionen vil dog vurdere beløbet på 41,7 mio. EUR i forhold til tidligere underskud for bl.a. at tage hensyn til årets resultat i 2002 og de underskud, der udelukkende hidrørte fra sejladsen på Korsika før 1999.

([190]) Det skal bemærkes, at Kommissionens uafhængige ekspert har vurderet de reelle omkostninger ved omstruktureringsplanen i 2002 til […] mio. EUR på grundlag af SNCM's eget regnskab.

([191]) Domstolens dom af 16. maj 2002 i sag C-482/99, Frankrig mod Kommissionen, Sml. I, s. 4397 (præmis 71).

([192]) Jf. tabel 2 i denne beslutning. I beløbet indgår frasalg af aktiver pr. datoen for beslutningen fra 2003, dvs. salg af skibene *Napoléon*, *Monte Rotondo* og *Liberté* samt salg af bygninger (bygningskomplekset Schuman og SCI Espace Schuman).

([193]) Jf. punkt 41 i rammebestemmelserne.

([194]) Jf. bilag 1.

([195]) Det skal bemærkes, at der den 11. december 2007 blev underskrevet en købsaftale mellem VT og en tredjepart som køber om *Jean Nicoli* med henblik på overdragelsen af skibet, der fandt sted i april 2008.

([196]) Anmeldt til Kommissionen ved brev af 23. juni 2004.

([197]) Der er i dette beløb medregnet salget af SCI Espace Schuman ([…] mio. EUR), der blev gennemført den 24. juni 2003, men ikke det negative nettoprovenu af salget af *Aliso* ([…] mio. EUR), der blev gennemført den 30. september 2004.

([198]) Fartøjet *Asco*, aktieposten i Sud-Cargos og ejendommene.

([199]) Kommissionen mener, at vurderingen af, hvorvidt artikel 4 i beslutningen fra 2003 er overholdt, skal baseres på de offentliggjorte billetpriser, dvs. de priser, der figurerer i alle former for reklamemateriale eller alle meddelelser til offentligheden fra SNCM's side. Den pågældende betingelse gælder ikke de priser, der oplyses af SNCM's elektroniske reservationssystem, fordi disse priser afhænger løbende af »yield management«, og det gælder både for SNCM og for konkurrenterne. Den parametriske programmering af systemerne gør det ikke muligt at få oplyst, hvilke specialpriser SNCM's konkurrenter tilbyder, hvorfor det ikke kan kontrolleres, hvorvidt SNCM har været prisførende.

([200]) Det fremgår rent faktisk af oplysninger fra de franske myndigheder, at SNCM aldrig i perioden fra den 9. juli 2003 til den 16. marts 2005 hverken via sin erhvervsmæssige telekommunikation, sine reklamekampagner eller i andet offentliggjort materiale har annonceret med lavere priser end konkurrenterne.

([201]) Dette beløb er differencen mellem SNCM's nettolikviditetsbehov (19,75 mio. EUR) og nettoprovenuet af salget af aktiver i henhold til beslutningen fra 2003 ([…] mio. EUR svarende til salget af *Aliso* og aktieposterne i Southern Trader, Someca og Amadeus). Det bringer statens kapitaltilførsel til SNCM op på 69,29 mio. EUR.

BILAG I

DEN DISPOSITIVE DEL AF BESLUTNINGEN FRA 2003

Artikel 1

Den af Frankrig påtænkte omstruktureringsstøtte til Société Nationale Maritime Corse-Méditerranée (SNCM) er forenelig med fællesmarkedet på de i artikel 2-5 fastsatte betingelser.

Artikel 2

SNCM afstår fra tidspunktet for meddelelsen af denne beslutning og indtil den 31. december 2006 fra at købe nye skibe og indgå kontrakter om bygning, ordrer eller befragtning, for så vidt angår nye eller nyistandsatte skibe.

SNCM må fra tidspunktet for modtagelsen af denne beslutning og indtil den 31. december 2006 kun operere med de 11 skibe, som virksomheden SNCM allerede råder over, nemlig: *Napoléon Bonaparte, Danielle Casanova, Île de Beauté, Corse, Liamone, Aliso, Méditerranée, Pascal Paoli, Paglia Orba, Monte Cinto* og *Monte d'Oro*.

Hvis SNCM på grund af omstændigheder, som det ikke kan tilskrives, nødsages til at udskifte et af sine skibe før den 31. december 2006, kan Kommissionen godkende en sådan udskiftning på grundlag af en af Frankrig behørigt begrundet anmeldelse.

Artikel 3

SNCM-koncernen afhænder alle sine direkte og indirekte kapitalinteresser i følgende selskaber:

— Amadeus France

— Compagnie Corse Méditerranée

— Société Civile Immobilière Schuman

— Société Méditerranéenne d'Investissements et de Participations

— Someca.

I stedet for at afhænde sine kapitalinteresser i Société Méditerranéenne d'Investissements et de Participations kan SNCM vælge at sælge dette selskabs eneste aktiv, Southern Trader, og nedlægge dette datterselskab.

Salget kan efter de franske myndigheders valg foregå ved auktion eller på grundlag af en indkaldelse af interessetilkendegivelser efter forudgående offentliggørelse og med en svarfrist på mindst to måneder.

Frankrig meddeler Kommissionen dokumenterne vedrørende alle afhændelserne. At SNCM eventuelt kun modtager lave tilbud kan ikke påberåbes som begrundelse for ikke at gennemføre afhændelserne. Såfremt SNCM ikke modtager noget tilbud, og hvis Frankrig kan bevise, at man har truffet alle de nødvendige foranstaltninger med hensyn til offentliggørelse, anses betingelsen i første afsnit for at være opfyldt.

Artikel 4

På alle ruter til Korsika afstår SNCM fra datoen for meddelelsen af denne beslutning og indtil den 31. december 2006 fra enhver prispolitik i forbindelse med de offentliggjorte takster, der sigter mod at tilbyde lavere priser end hver af konkurrenternes priser for tilsvarende tjenester og destinationer på identiske datoer.

Kommissionen forbeholder sig ret til at indlede undersøgelsesproceduren for enhver konstateret misligholdelse af de betingelser, der er fastsat i denne beslutning, særlig den i stk. 1 omhandlede betingelse.

Den i stk. 1 omhandlede betingelse er opfyldt, hvis SNCM's laveste priser hver dag er højere end hver af konkurrenternes laveste tilbudspris for tilsvarende tjenester og destinationer.

Den i stk. 1 omhandlede betingelse finder ikke længere anvendelse, hvis konkurrenternes priser bliver højere end SNCM's gældende takster i referenceåret 1996, korrigeret for inflation.

Frankrig meddeler hvert år før den 30. juni Kommissionen alle de oplysninger, der er nødvendige for at godtgøre, at denne betingelse er opfyldt i det foregående kalenderår for samtlige overfarter til og fra Korsika.

Artikel 5

I overensstemmelse med de franske myndigheders forpligtelser i omstruktureringsplanen nedsættes det årlige antal sejladser på de forskellige Korsika-ruter indtil den 31. december 2006, således at de holdes inden for de grænser, der er angivet i tabel 3 i denne beslutning ([1]), medmindre der foreligger ekstraordinære omstændigheder, som ikke kan tilskrives SNCM, og som tvinger det til at omlægge visse sejladser til andre havne, og medmindre der sker ændringer i den forpligtelse til offentlig tjeneste, som virksomheden er underlagt.

Artikel 6

Frankrig bemyndiges til at tilføre kapital til SNCM med en første udbetaling af et beløb på 66 mio. EUR fra datoen for meddelelsen af denne beslutning.

Indtil omstruktureringsperiodens afslutning, dvs. indtil den 31. december 2006, kan Kommissionen på de franske myndigheders anmodning beslutte at godkende en efterfølgende ny udbetaling til SNCM, svarende til differencen mellem de resterende 10 mio. EUR og indtægterne fra de i artikel 3 krævede afhændelser.

En sådan beslutning kan kun træffes, hvis de i artikel 3 pålagte foranstaltninger er gennemført, indtægterne fra afhændelserne ikke overstiger 10 mio. EUR, og de i artikel 2, 4 og 5 fastsatte betingelser således er overholdt, uden at dette berører Kommissionens beføjelser til i givet fald at indlede den formelle undersøgelsesprocedure, såfremt en af betingelserne ikke er overholdt. I tilfælde af manglende overholdelse kan den anden støtterate ikke udbetales.

Artikel 7

Frankrig underretter senest seks måneder efter meddelelsen af denne beslutning Kommissionen om, hvilke foranstaltninger der er truffet for at efterkomme beslutningen.

Artikel 8

Denne beslutning er rettet til Den Franske Republik.

([1]) Jf. bilag II til denne beslutning.

BILAG II

TABEL 3 I BESLUTNINGEN FRA 2003

Udviklingen i SNCM's udbud

	Antal overfarter		Udbudte pladser		Udbudte løbende meter	
	2001	> 2003	2001	> 2003	2001	> 2003
Marseille-Korsika	1 881	[…]	1 723 050	[…]	1 469 000	[…]
Toulon-Korsika	187	[…]	303 650	[…]	0	[…]
Genovabugten	1 768	[…]	1 708 700	[…]	0	[…]
I alt Europa	3 836	3 067	3 735 400	2 357 500	1 469 000	[…]
Maghreb	302	372	444 000	635 000	0	0
I alt	4 138	3 439	4 179 400	2 992 500	1 469 000	[…]