BESCHIKKING VAN DE COMMISSIE

van 8 juli 2008

betreffende steunmaatregel C 58/02 (ex N 118/02) die door Frankrijk is toegekend aan Société Nationale Maritime Corse-Méditerranée (SNCM)

(Kennisgeving geschied onder nummer C(2008) 3182)

(Slechts de tekst in de Franse taal is authentiek)

(Voor de EER relevante tekst)

(2009/611/EG)

DE COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, en met name op artikel 88, lid 2, eerste alinea,

Gelet op de Overeenkomst betreffende de Europese Economische Ruimte, en met name op artikel 62, lid 1, onder a),

Na de belanghebbenden overeenkomstig de genoemde artikelen te hebben aangemaand hun opmerkingen te maken ([1]), en gezien deze opmerkingen,

Overwegende hetgeen volgt:

1. PROCEDURE

(1) Op 18 februari 2002 heeft de Franse Republiek de Commissie in kennis gesteld van haar voornemen herstructureringssteun te geven aan de onderneming *Société Nationale Maritime Corse-Méditerranée* (hierna: „de SNCM") ([2]). Op 3 juli 2002 is een aanvulling op deze kennisgeving toegezonden ([3]). De aangemelde herstructureringssteun bestond uit een herkapitalisatie van de SNCM via de *Compagnie Générale Maritime et Financière* (hierna: „de CGMF") ([4]) voor een bedrag van 76 miljoen EUR.

(2) Bij brief van 19 augustus 2002 heeft de Commissie de Franse autoriteiten in kennis gesteld van haar besluit om met toepassing van artikel 88, lid 2, van het EG-Verdrag de formele onderzoeksprocedure in te leiden als bedoeld in artikel 6 van Verordening (EG) nr. 659/1999 van de Raad van 22 maart 1999 tot vaststelling van nadere bepalingen voor de toepassing van artikel 93 van het EG-Verdrag ([5]).

(3) Op 8 oktober 2002 ([6]) hebben de Franse autoriteiten hun opmerkingen naar aanleiding van het besluit van 19 augustus 2002 aan de Commissie kenbaar gemaakt ([7]).

(4) Op verzoek van de Franse autoriteiten hebben er op 24 oktober 2002, 3 december 2002 en 25 februari 2003 werkbijeenkomsten met de diensten van de Commissie plaatsgevonden.

(5) In het kader van de ingeleide procedure heeft de Commissie van de zijde van twee ondernemingen opmerkingen ontvangen, te weten op 8 januari 2003 ([8]) van *Corsica Ferries France* (hierna: „CFF") en op 7 januari 2003 van de groep *Stef-TFE*, alsmede van verschillende Franse plaatselijke autoriteiten, en wel op 18 december 2002 en 9 en 10 januari 2003. Zij heeft deze opmerkingen bij brieven van 13 en 16 januari en 5 en 21 februari 2003 aan de Franse overheid doen toekomen, om haar de gelegenheid te geven hierop te reageren.

(6) Op 13 februari 2003 ([9]) et 27 mei 2003 ([10]) hebben de Franse autoriteiten hun commentaar op de opmerkingen van CFF en *Stef-TFE* aan de Commissie kenbaar gemaakt.

(7) Op 16 januari 2003 hebben de diensten van de Commissie om nadere inlichtingen gevraagd, op welk verzoek de Franse autoriteiten bij brief van 21 februari 2003 hebben geantwoord.

(8) Bij brief van 10 februari 2003 ([11]) hebben de Franse autoriteiten argumenten aangevoerd ter onderbouwing van hun standpunt dat de voorgenomen steun in alle opzichten voldeed aan de communautaire richtsnoeren voor reddings- en herstructureringssteun aan ondernemingen in moeilijkheden ([12]) (hierna te noemen: „de richtsnoeren van 1999").

(9) Op 25 februari 2003 ([13]) hebben de Franse autoriteiten op verzoek van de Commissie een kopie van het aandeelhouderspact tussen de SNCM en de groep *Stef-TFE* overgelegd.

(10) Bij Beschikking 2004/166/EG van 9 juli 2003 (hierna: „de beschikking van 2003") ([14]) heeft de Commissie onder bepaalde voorwaarden toestemming gegeven tot het verlenen van herstructureringssteun aan de SNCM in twee termijnen, te weten een eerste betaling van een bedrag van 66 miljoen EUR en een tweede betaling van maximaal 10 miljoen EUR, afhankelijk van de nettoverkoopopbrengst van de na de goedkeuring van de beschikking van 2003 gerealiseerde verkoop van activa.

(11) Op 13 oktober 2003 heeft CFF het Gerecht van Eerste Aanleg van de Europese Gemeenschap (hierna: „het Gerecht") verzocht om nietigverklaring van de beschikking van 2003 (zaak T-349/03).

(12) Op 8 september 2004 heeft de Commissie besloten dat de op 23 juni 2004 door Frankrijk gevraagde wijzigingen, te weten in plaats van het schip Aliso het schip Asco op de lijst van schepen te plaatsen die de SNCM als gevolg van de beschikking van 2003 mocht gebruiken en de verkoop van het schip Aliso in plaats van het schip Asco, niet van dien aard waren dat hierdoor de verenigbaarheid met de gemeenschappelijke markt van de bij de beschikking van 2003 goedgekeurde herstructureringssteun in het geding zou komen ([15]).

(13) Bij beschikking van 16 maart 2005 (hierna: „de beschikking van 2005") heeft de Commissie toestemming gegeven voor de betaling van een tweede termijn aan herstructureringssteun voor een bedrag van 3,3 miljoen EUR, waarmee het totaalbedrag aan goedgekeurde herstructureringssteun op 69 292 400 EUR werd gebracht.

(14) Op 15 juni 2005 heeft het Gerecht in de zaak T-349/03 de beschikking van 2003 nietig verklaard wegens een beoordelingsfout bij de bepaling van de noodzakelijke minimumsteun. Door dit arrest was de Commissie weer terug in het stadium van de bij besluit van 19 augustus 2002 ingeleide formele onderzoeksprocedure en waren het besluit van 8 september 2004 en de beschikking van 16 maart 2005 nietig, nu deze hun grondslag vonden in de nietig verklaarde beschikking van 2003.

(15) Op 25 oktober 2005 ([16]) hebben de Franse autoriteiten de Commissie inlichtingen verstrekt over de financiële situatie van de maatschappij sedert 18 februari 2002, de datum waarop kennisgeving werd gedaan van het voornemen tot het verlenen van herstructureringssteun.

(16) Op 17 november 2005 ([17]) hebben de Franse autoriteiten gegevens aangeleverd omtrent de actualisering van het herstructureringsplan van 2002 en het opnieuw samenstellen van het eigen vermogen van de SNCM ([18]).

(17) Op 15 maart 2006 hebben de Franse autoriteiten een marktverslag, het businessplan (inkomstendeel) en de voorlopige resultaatrekening aan de Commissie overgelegd ([19]). Op 28 maart 2006 en 7 april 2006 zijn er overige documenten aan de diensten van de Commissie toegezonden ([20]). In deze laatste brief hebben de Franse autoriteiten de Commissie overigens in overweging gegeven om, aangezien het hier om compensatie voor een openbare dienst ging, een deel van de herstructureringssteun van 2002, met name het bedrag van 53,48 miljoen EUR, niet aan te merken als een maatregel die is genomen in het kader van een herstructureringsplan maar als geen steun op grond van het Altmark-arrest ([21]), dan wel als een autonome maatregel die losstaat van het herstructureringsplan op grond van artikel 86, lid 2, van het EG-Verdrag.

(18) Op 21 april 2006 is met inachtneming van artikel 4 van Verordening (EG) nr. 139/2004 van de Raad ([22]) bij de Commissie aanmelding gedaan van een voorgenomen concentratie, waarmee de ondernemingen Veolia Transport (hierna: „VT") ([23]) en Butler Capital Partners (hierna: „BCP") gezamenlijk de zeggenschap zouden verkrijgen over de SNCM ([24]). Bij besluit van de Commissie van 29 mei 2006 is deze concentratie goedgekeurd ([25]).

(19) Op 21 juni 2006 ([26]) hebben de Franse autoriteiten de Commissie het besluit van de minister van Economische zaken, financiën en industrie van 26 mei 2006 doen toekomen, waarin door de maatschappij CGMF gerealiseerde financiële transacties werden goedgekeurd; met decreet nr. 2006-606 van 26 mei 2006 werd de SNCM geprivatiseerd en in het besluit van 26 mei 2006 werden de door de SNCF gerealiseerde financiële transacties goedgekeurd.

(20) Op 7 juni 2006 ([27]) zijn er aan de Commissie inlichtingen verstrekt over de delegatie van de openbare dienst en steun van sociale aard voor de lijnverbinding met Corsica.

(21) Op 13 september 2006 heeft de Commissie besloten tot inleiding van de procedure van artikel 88, lid 2, van het EG-Verdrag ten aanzien van de nieuwe steunmaatregelen ten behoeve van de SNCM, waarbij tevens het in 2002 aangemelde herstructureringsplan werd betrokken ([28]) (hierna: het besluit van 2006).

(22) Op 16 november 2006 heeft Frankrijk de Commissie zijn opmerkingen naar aanleiding van het besluit van 2006 doen toekomen ([29]).

(23) Aangezien een aantal belanghebbenden had verzocht de termijn voor het indienen van hun opmerkingen met een maand te verlengen ([30]), heeft de Commissie besloten dit extra uitstel aan alle belanghebbenden te verlenen ([31]).

(24) De Commissie heeft van de zijde van CFF ([32]) en STIM d'Orbigny (hierna: „STIM") ([33]) opmerkingen ontvangen, die zij bij brief van 20 februari 2007 aan de Franse autoriteiten heeft doorgezonden. Daarnaast heeft een derde belanghebbende commentaar toegezonden, dat de Commissie eveneens aan de Franse autoriteiten heeft doen toekomen, welk commentaar echter op 28 mei 2008 is ingetrokken.

(25) Op 30 april 2007 hebben de Franse autoriteiten hun opmerkingen naar aanleiding van het commentaar van de derde belanghebbenden kenbaar gemaakt ([34]).

(26) Op 20 december 2007 heeft CFF een klacht ingediend in verband met de aan de SNCM verleende staatssteun, die een aanvulling vormt op de op 15 juni 2007 en 30 november 2007 toegezonden informatie. Deze klacht heeft betrekking op artikel 3 van het nieuwe contract voor de delegatie van de openbare dienst, dat in juni 2007 voor de periode 2007-2013 tussen de territoriale autoriteiten van Corsica en de groep *Compagnie Méridionale de Navigation*-SNCM is gesloten. Volgens CFF zouden er door deze bepaling voor het jaar 2007 nog eens 10 miljoen EUR aan nieuwe financiële middelen voor de SNCM vrijkomen. Bovendien zou het bij de aan de SNCM betaalde compensatie voor de uitvoering van openbaredienstverplichtingen om staatssteun gaan, die ook nog eens onrechtmatig zou zijn omdat deze niet was aangemeld bij de Commissie.

(27) Nu een deel van de informatie eerst na afloop van de aanvankelijk op 13 februari 2007 ([35]) vastgestelde termijn aan de Commissie is toegezonden, heeft de Commissie de belanghebbenden meegedeeld dat de termijn voor het indienen van opmerkingen door derden tot 14 maart 2008 werd verlengd.

(28) De Commissie heeft op 26 maart 2008 de opmerkingen van de derde belanghebbenden aan Frankrijk doen toekomen; Frankrijk heeft hierop op 28 maart 2008, 10 april 2008 en 28 april 2008 gereageerd.

2. BEGUNSTIGDE VAN DE STEUNMAATREGELEN WAAROP DE ONDERHAVIGE BESCHIKKING BETREKKING HEEFT

(29) De begunstigde van de steunmaatregelen waarop de onderhavige beschikking betrekking heeft, is de *Société Nationale Maritime Corse-Méditerranée* (SNCM), die een aantal dochtermaatschappijen in de zeevervoersector heeft en zeevervoer van passagiers, auto's en vrachtwagens verzorgt op de verbindingen tussen het Franse vasteland en Corsica, Italië (Sardinië) en de Maghreb (Algerije en Tunesië).

(30) De SNCM is een naamloze vennootschap die in 1969 is ontstaan uit een fusie tussen de Compagnie Générale Transatlantique en de Compagnie de Navigation Mixte, beide opgericht in 1850. De oorspronkelijke naam, Compagnie Générale Transméditerranéenne, is in 1976 veranderd in Société Nationale Maritime Corse-Méditerranée, nadat de Société Nationale des Chemins de Fer (SNCF) een deelneming in het kapitaal had genomen. De maatschappij was door de Franse regering uitgekozen in het kader van de toepassing van het beginsel van territoriale continuïteit met Corsica, te weten de aanpassing van de tarieven voor scheepvaartvervoer aan die van de SNCF voor railvervoer, op basis van een overeenkomst die op 31 maart 1976 voor 25 jaar was gesloten. De Compagnie générale transatlantique was door de Franse regering reeds belast met de vaart op Corsica door middel van een eerdere overeenkomst die op 23 december 1948 was gesloten.

(31) Op het moment waarop kennisgeving werd gedaan van de herkapitalisatie in 2002 was de SNCM voor 20 % in handen van de SNCF en voor 80 % van de CGMF. Na de openstelling van het kapitaal van de SNCM op 30 mei 2006 (zie punt 18 van deze beschikking) hebben BCP en VT respectievelijk 38 % en 28 % van het kapitaal van de SNCM in handen, terwijl de CGMF een aandeel van 25 % in het kapitaal behoudt (9 % van het kapitaal is voor de werknemers gereserveerd).

(32) De belangrijkste dochterondernemingen van de SNCM zijn de *Compagnie Méridionale de Navigation* (hierna: „de CMN") ([36]), de Compagnie Générale de Tourisme et d'Hôtellerie (CGTH) ([37]), *Aliso Voyage* ([38]), *Sud-Cargos* ([39]), de *Société Aubagnaise de Restauration et d'Approvisionnement* (SARA) ([40]), *Ferrytour* ([41]) en *Les Comptoirs du Sud* ([42]).

(33) Na de verkoop van de hogesnelheidsvaartuigen Aliso in september 2004 en Asco ([43]) in mei 2005 bestond de vloot van de SNCM uit tien schepen (vijf autoferry's ([44]), vier vrachtpassagiersschepen ([45]) en een hogesnelheidsvaartuig, dat voornamelijk vanuit Nice afvaarten verzorgt ([46])), waarvan er zeven in eigendom van de SNCM zelf zijn ([47]).

(34) Volledigheidshalve wordt eraan herinnerd dat de geregelde lijnvaartdiensten tussen de havens van het Franse vasteland en Corsica sinds 1948 worden verzorgd binnen het kader van een openbare dienst, waarvoor de SNCM en de CMN tussen 1976 en 2001 de concessiehouders waren krachtens een kaderovereenkomst die aanvankelijk voor de duur van 25 jaar werd gesloten. Overeenkomstig de geldende communautaire voorschriften ([48]) en nadat een Europese aanbesteding ([49]) was uitgeschreven door de territoriale autoriteiten van Corsica ([50]), hebben de SNCM en de CMN gezamenlijk het contract voor de delegatie van de openbare dienst (hierna: „de DOD") met betrekking tot de verbinding met Corsica vanaf Marseille in de wacht gesleept, in ruil voor financiële compensatie gedurende de periode 2002-2006.

(35) Toen de DOD eind 2006 afliep, is de bovengenoemde openbare dienst voor het zeevervoer, nadat ter zake daarvan een Europese aanbesteding was uitgeschreven ([51]), met ingang van 1 mei 2007 en tot en met 31 december 2013 toegekend aan de groep SNCM-CMN voor een subsidiebedrag van ongeveer 100 miljoen EUR per jaar.

(36) Tegelijkertijd zijn aan alle exploitanten die vanaf Toulon en Nice verbindingen met het eiland verzorgen, verplichtingen ten aanzien van de frequentie van de diensten opgelegd. Op deze lijnverbindingen genieten inwoners van Corsica alsmede andere categorieën passagiers sinds 2002 tot in 2013 een sociaal tarief dat op grond van de besluiten van de Commissie van 2 juli 2002 ([52]) en 24 april 2007 ([53]) is ingevoerd.

3. CONCURRENTIESPEELVELD

(37) De SNCM is hoofdzakelijk actief op twee verschillende markten, zowel voor wat betreft het passagiers- als het vrachtvervoer: enerzijds is dat de verbinding met Corsica en die met de Maghreb vanaf het Franse vasteland, waarnaast zij anderzijds nog verbindingen met Italië en Spanje verzorgt.

3.1. Lijnverbinding met Corsica

Passagiersvervoer

(38) De lijnverbinding met Corsica voor het passagiersvervoer is een markt die sterk seizoensgebonden is. In het hoogseizoen kan de frequentie namelijk wel tien maal zo hoog zijn als in de slapste maanden, waardoor over een vloot moet worden beschikt die is afgestemd om deze pieken op te vangen. De helft van de omzet wordt in de maanden juli en augustus gerealiseerd. Bovendien is er zelfs in drukke perioden sprake van een onevenwichtige situatie voor wat betreft de richting van het traject: in juli geschiedt het vertrek vanaf het vasteland met volle schepen, terwijl bij de retourvaart nauwelijks passagiers aan boord zijn. Hierdoor is de gemiddelde bezettingsgraad op jaarbasis van de schepen relatief laag.

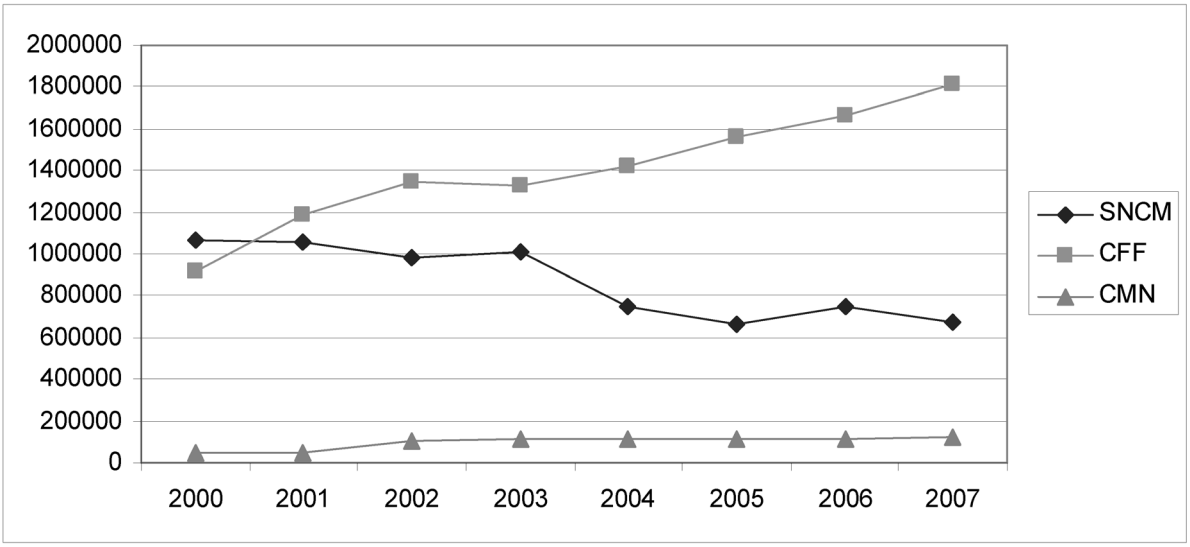
(39) De SNCM is van oudsher de maatschappij die de verbinding tussen Corsica en het Franse vasteland verzorgt. Kort gezegd wordt twee derde van de activiteiten van de SNCM gerealiseerd tussen Marseille en Corsica in het kader van de delegatie van de openbare dienst. Het overige deel van haar activiteiten bestaat uit verbindingen tussen andere vertrekpunten en bestemmingen (Nice-Corsica, Toulon-Corsica, internationale verbindingen naar Sardinië of de Maghreb).

(40) De SNCM heeft voor wat betreft haar belangrijkste activiteit lange tijd in een monopoliepositie verkeerd. Vanaf 1996 heeft zij echter te maken gekregen met een sterk toenemende concurrentie. Zo is de onderneming *Corsica Ferries France* (CFF) tegenwoordig de belangrijkste speler op de zeeverbindingen tussen het vasteland en Corsica, en dit marktaandeel blijft groeien. CFF is nog maar sinds 1996 op deze markt actief, maar toch heeft zij tussen 2000 en 2005 het aantal door haar vervoerde passagiers zien toenemen met […] per jaar (*), en deze groei zet ook nu nog door. Vandaag de dag doen bijna […] passagiers die de oversteek van het vasteland naar Corsica maken dat met een boot van CFF, terwijl nog maar […] passagiers voor een vaartuig van de SNCM kiezen, en de CMN de overige passagiers voor haar rekening neemt, te weten […] passagiers.

(41) De positie die CFF zich in zeven jaar op deze markt heeft weten te verwerven, is ook terug te vinden in het aantal vervoerde passagiers per seizoen tussen Corsica en het Franse vasteland. Uit de onderstaande grafiek blijkt dat het marktaandeel van CFF van 45 % in 2000 naar […] % in 2007 is gegaan, en dat van de SNCM van 53 % naar […] % in dezelfde periode, met een verschil van meer dan een miljoen vervoerde reizigers.

Grafiek 1

Aantal vervoerde passagiers per seizoen (mei-september) tussen het Franse vasteland en Corsica - seizoenen 2000 tot en met 2007



Bron: Regionaal waarnemingscentrum voor vervoer van Corsica

(42) De overige, kleinere concurrenten van de SNCM op de lijnverbinding met Corsica zijn de *Compagnie Méridionale de Navigation* (CMN), Moby Lines, Happy Lines en TRIS.

(43) De afgelopen twee jaar zijn zowel het aanbod van de SNCM als haar marktaandeel voor wat betreft de verbindingen met Corsica teruggelopen, met een daling van […] % van het aanbod aan plaatsen (– […] % voor de lijnverbindingen vanuit Nice en – […] % voor de lijnverbindingen vanuit Marseille).

(44) Uit het feit dat het marktaandeel blijft afnemen, blijkt dat het herstel van het vertrouwen van de passagiers, dat sterk was aangetast door de stakingen en de onrust als gevolg van de sociale conflicten in 2004 en 2005, die met name bij de privatisering van de onderneming ontstonden, maar heel langzaam op gang komt. Dit herstel van vertrouwen is echter absoluut noodzakelijk wil men de in de laatste jaren geconstateerde daling van het marktaandeel van de SNCM een halt toe roepen. In dat verband geeft de verbetering van de omzet in 2007 hoop voor wat betreft de levensvatbaarheid van de onderneming, hoewel zij een aanzienlijk deel van de markt heeft moeten afstaan aan haar enige concurrent, die tegenwoordig een veel groter marktaandeel bezit.

(45) De markt voor het zeevervoer van passagiers tussen het vasteland en Corsica is in de laatste 15 jaar gemiddeld met 4 % gegroeid. Naar verwachting zal deze groei zich doorzetten, met een verwachte toename over 2008 van […] % en een gematigde groei in de daaropvolgende jaren. Toch lijkt het er niet op dat nieuwe spelers geïnteresseerd zijn in deze markt. Op de door het Office des Transports de Corse uitgeschreven aanbesteding voor het contract voor de delegatie van de openbare dienst betreffende de lijnverbinding met bepaalde havens van Corsica voor de periode 2007-2013 werd slechts ingeschreven door CFF en SNCM-CMN, terwijl het zelfs mogelijk was gedeeltelijk in te schrijven op bepaalde lijnen.

(46) CFF daarentegen, de belangrijkste concurrent van de SNCM, heeft haar aanbod aan plaatsen sterk uitgebreid, van 500 000 tot […] miljoen tussen 1999 en 2007 (waarvan […]% stijging tussen 2006 en 2007). Hierdoor was zij in staat haar vervoer sterk te laten groeien (van […] miljoen in 2005 tot […] miljoen in 2007), alsmede haar marktaandeel te vergroten. Dit beleid vertaalt zich evenwel in een bezettingsgraad die bij CFF structureel lager is dan bij de SNCM, met een verschil in de orde van grootte van […] procentpunten in 2007. Voor de SNCM was de gemiddelde bezettingsgraad voor 2007 […]%, wat normaal is gezien de sterke seizoensgebondenheid van de markt (zie ook hierboven).

Vrachtvervoer

(47) Voor wat betreft het vrachtvervoer met Corsica had de SNCM in 2005 ongeveer […]% van de markt Marseille-Toulon naar Corsica in handen.

(48) Voor wat betreft het vervoer van stukgoederen (vervoer zonder begeleiding) hebben de SNCM en de CMN de facto praktisch een monopolie. In het kader van het contract voor de delegatie van de openbare dienst verzorgen de twee ondernemingen frequente scheepvaartdiensten vanaf Marseille naar alle havens van Corsica.

(49) Voor begeleide trailers, die op ferry's worden geladen en die globaal gesproken 24 % uitmaken van het vervoer van stukgoederen gemeten in strekkende meters, bestaat concurrentie tussen alle ondernemingen die passagiers vervoeren. De SNCM en de CMN hebben ook het leeuwendeel van dit begeleid vervoer in handen. De andere exploitanten, met name CFF, hebben hierin een aandeel van 10 %, zijnde 2 % van de totale markt.

(50) Voor wat betreft begeleide vrachtwagencombinaties ([54]), die op ferry's worden geladen (ongeveer 24 % van het stukgoederenvervoer in 2003), hebben de SNCM en de CMN ook het grootste deel van de desbetreffende markt in handen. Vanaf 2002 begint CFF zich echter ook op deze markt te ontwikkelen en beheert ongeveer […]% van de markt.

3.2. **Lijnverbinding met de Maghreb**

(51) Tunesië en Algerije vormen een belangrijke markt, ongeveer 5 miljoen passagiers, welke markt wordt gedomineerd door het luchtvervoer. Ongeveer 15 % van de vervoersstroom bestaat in dat verband uit zeevervoer. Algerije vertegenwoordigt een belangrijke markt voor het zeevervoer, in de orde van grootte van 560 000 passagiers, terwijl Tunesië een minder belangrijke plaats inneemt, met ongeveer 250 000 passagiers.

(52) De markt voor het zeevervoer van Frankrijk naar de Maghreb heeft de afgelopen jaren een gestage groei doorgemaakt van ongeveer 13 % tussen 2001 en 2005. Gezien de gunstige vooruitzichten voor wat betreft het toerisme naar deze regio zal het zeevervoer naar verwachting tegen het jaar 2010 een jaarlijkse groei kennen van ongeveer 4 %.

(53) In Algerije is de SNCM de tweede markspeler, na de *Entreprise Nationale de Transport Maritime de Voyageurs* (ENTMV), een Algerijns staatsbedrijf. Het marktaandeel SNCM is van 24 % in 2001 naar […]% in 2005 gegaan.

(54) De SNCM neemt op de markt voor vervoer naar Tunesië de tweede plaats in, na de *Compagnie tunisienne de navigation* (CTN). Hoewel de SNCM sinds 2001 marktaandeel is kwijtgeraakt aan CTN, van 44 % tot […]% in 2004, is in 2005 weer een verbetering zichtbaar geworden ([…]%).

4. **OMSCHRIJVING VAN DE STEUNMAATREGELEN WAAROP DE ONDERHAVIGE BESCHIKKING BETREKKING HEEFT**

4.1. **De herkapitalisatie van de SNCM in 2002**

4.1.1. *Omschrijving*

(55) Naar aanleiding van het besluit van de Commissie van 17 juli 2002 tot goedkeuring van de reddingssteun aan de SNCM ([55]) hebben de Franse autoriteiten de Commissie op 18 februari 2002 in kennis gesteld van hun voornemen herstructureringssteun te geven aan de SNCM. Deze steunmaatregel bestond uit het herkapitaliseren van de SNCM *via* haar moedermaatschappij, de CGMF, voor een bedrag van 76 miljoen EUR, waarvan 46 miljoen EUR uit herstructureringslasten zou bestaan ([56]). Doel van deze kapitaalvermeerdering was het eigen vermogen van de SNCM van 30 miljoen EUR naar 106 miljoen EUR te brengen.

(56) Overeenkomstig de richtsnoeren van 1999 hebben de Franse autoriteiten een herstructureringsplan ([57]) voor de SNCM aan de Commissie voorgelegd, dat vijf punten behelsde:

i) afname van het aantal scheepvaartdiensten en heroriëntering van de wijze waarop haar schepen op de verschillende lijndiensten werden ingezet (een afname van het aantal diensten naar Corsica en een toename van het aantal diensten naar de Maghreb) ([58]);

ii) de verkoop van vier schepen van haar vloot, hetgeen 21 miljoen aan liquide middelen moest opleveren;

iii) het afstoten van bepaalde onroerende activa;

iv) een vermindering van het personeelsbestand ([59]) met ongeveer 12 %. In combinatie met een gematigd loonbeleid zouden hiermee de bemanningskosten van 61,8 miljoen EUR in 2001 tot gemiddeld […] miljoen EUR in de periode 2003-2006 teruggebracht moeten kunnen worden, en de lasten voor het walpersoneel van 50,3 miljoen EUR in 2001 tot […] miljoen EUR in diezelfde periode;

v) de afstoting van twee van haar dochtermaatschappijen, de *Compagnie Maritime Toulonnaise* en de onderneming *Corsica Marittima*, waarbij de geringe restactiviteiten van deze ondernemingen door de SNCM zouden worden overgenomen.

(57) Naar aanleiding van de door de Commissie in haar besluit van 19 augustus 2002 geformuleerde opmerkingen hebben de Franse autoriteiten in hun brief van 31 januari 2003 aangegeven welke verbeteringen zij in het herstructureringsplan hebben aangebracht op de volgende punten:

— verplichtingen en nadere bijzonderheden betreffende het loonbeleid;

— een plan voor kostenvermindering op het gebied van de intermediaire aankopen;

— de belofte dat de SNCM geen tarievenoorlog met haar concurrenten op de verbindingen met Corsica in de hand zal werken.

(58) Voor wat dit laatste punt betreft geven de Franse autoriteiten aan dat: *„de SNCM deze verplichting zonder voorbehoud op zich neemt, want zij is van mening dat een tarievenoorlog niet in overeenstemming zou zijn met haar strategische positie, haar eigenbelang, want een tarievenoorlog zou tot een inkomstendaling leiden, haar gebruikelijke praktijken en haar savoir-faire*".

(59) In hun herstructureringsplan hebben de Franse autoriteiten een gedetailleerd financieel model voor de periode 2002-2007 aan de Commissie gepresenteerd, op basis van neutrale veronderstellingen betreffende een reeks variabelen ([60]). De financiële ramingen laten onder andere een terugkeer naar positieve bedrijfsresultaten met ingang van 2003 zien.

Tabel 1

Financieel model voor de periode 2002-2007

(in miljoen EUR)

	2000	2001	2002	2002	2003	2004	2005	2006	2007
	uit-gevoerd	uit-gevoerd	plan	uit-gevoerd	plan	plan	plan	plan	plan
Omzet	204,9	204,1	178	205,8	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Exploitatiesubsidies	85,4	86,7	74,5	77,7	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
ExploitatiesubsidiesBedrijfsresultaat	– 14,7	– 5,1	1,2	– 5,8	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Nettoresultaat	– 6,2	– 40,4	23	4,2	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Eigen middelen	67,5	29,7	119	33,8	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Nettofinancieringsschuld (leasing niet inbegrepen)	135,8	134,5	67,7	144,8	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Financiële ratio's					[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Bedrijfsresultaat/omzet + subsidies	– 5 %	– 2 %	0 %	– 2 %	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Eigen middelen/schulden op de balans	50 %	22 %	176 %	23 %	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Cijfers over 2000, 2001 en 2002 uit de jaarverslagen 2001 en 2002 van de SNCM

(60) Door de kapitaalinbreng van 76 miljoen EUR en het herstel van de rentabiliteit van de exploitatie, die voor 2003 werd verwacht, zouden volgens de Franse autoriteiten de eigen middelen op korte termijn (2003) van het niveau van circa 30 miljoen EUR tegen het einde van 2001 kunnen toenemen tot 120 miljoen EUR en vervolgens tot […] miljoen EUR aan het einde van het plan (2006-2007). Hierdoor zou een vermindering van de financieringsschuld mogelijk zijn van 145 miljoen EUR in 2002 tot een niveau van […] tot […] miljoen EUR van 2003 tot 2005. In de laatste jaren van het plan werd door de maatschappij een toename van de schuldenlast verwacht in verband met de vernieuwing van een of twee schepen die zij in volledige eigendom heeft.

(61) De Franse autoriteiten hebben eveneens een studie overgelegd waarin is gekeken naar de gevoeligheid van de geraamde resultaten ten opzichte van de voor het vervoer op de verschillende lijnverbindingen gemaakte werkhypothesen. Op basis daarvan laten de verschillende modellen zien dat de SNCM in de weergegeven denkbeeldige situaties de weg naar rentabiliteit zou moeten terugvinden.

4.1.2. *Vaststelling van het bedrag van de herkapitalisatie*

(62) De door de Franse autoriteiten gehanteerde methode ([61]) om het bedrag van de herkapitalisatie vast te stellen, bestaat in het berekenen van de financieringsbehoefte op basis van de gemiddelde verhouding tussen de eigen middelen en de financieringsschulden, zoals die in 2000 bij vijf Europese scheepvaartmaatschappijen is vastgesteld. Ondanks de verschillen die de balansen van deze ondernemingen vertonen, komt het door de Franse autoriteiten in aanmerking genomen gemiddelde uit op 79 %. De Franse autoriteiten stellen dat de financiële verwachtingen voor de periode 2002-2007 leiden tot een gemiddelde verhouding tussen het eigen vermogen en de financieringsschulden van 77 % over de periode 2002-2007, met een bedrag aan eigen kapitaal dat in 2007 169 miljoen EUR zou belopen. Een dergelijk bedrag aan eigen middelen zou moeten worden verkregen door middel van een herkapitalisatie van 76 miljoen EUR, alsmede door het welslagen van de in het herstructureringsplan genoemde activiteiten.

4.2. **Maatregelen na de herkapitalisatie van 2002**

4.2.1. *Opmerking vooraf*

(63) De herkapitalisatie en het herstructureringsplan van 2002 hebben niet tot de verwachte resultaten geleid, en met ingang van 2004 is de economische en financiële situatie van de SNCM sterk verslechterd. Zowel interne factoren (sociale conflicten, het niet of te laat behalen van de productiviteitsdoelstellingen, verlies van marktaandeel) als factoren waarop de SNCM geen invloed had (het minder aantrekkelijk worden van Corsica als bestemming, door CFF verworven marktaandeel, beheersfouten zijdens de staat ([62]), alsmede de stijging van de brandstofprijzen hebben bijgedragen aan deze verslechtering.

(64) Aldus werd het bedrijfsresultaat van de SNCM in 2004 op – 32,6 miljoen EUR en in 2005 op – 25,8 miljoen EUR vastgesteld, en was het nettoresultaat in 2004 – 29,7 miljoen EUR en in 2005 – 28,8 miljoen EUR.

(65) Gezien de verslechterde economische en financiële situatie van de SNCM hebben de Franse autoriteiten nog meer activa verkocht dan aanvankelijk in het herstructureringsplan van 2002 was voorzien en dan in de beschikking van 2003 werd verlangd, en zijn zij daarnaast op zoek gegaan naar particuliere partners.

Tabel 2

Lijst van door de SNCM verkochte activa sinds 2002 ([63])

	Netto-verkoop-opbrengst	Datum
In de kennisgeving van 2002 voorgestelde verkopen (in EUR)	25 165 000	
Aliso (ter vervanging van de Asco, overeenkomstig het besluit van 8 september 2004 van de Commissie)	[…]	30.9.2004
Napoléon	[…]	6.5.2002
Monte Rotondo	[…]	31.7.2002
Liberté	[…]	27.1.2003
Totaal onroerende activa Schuman	[…]	20.1.2003
Door de Commissie in haar beschikking van 9 juli 2003 verlangde extra verkopen (in EUR)	5 022 600	
onroerendgoedmaatschappij Espace Schuman	[…]	24.6.2003
Southern Trader	[…]	22.7.2003
Someca	[…]	30.4.2004
Amadeus	[…]	12.10.2004
CCM	[…] ([1])	—

	Netto-verkoop-opbrengst	Datum
Extra verkopen sinds de beschikking van juli 2003 (in miljoen EUR)	12,6	
Asco	[…]	24.5.2005
Sud-Cargos	[…]	15.9.2005
Verkopen van appartementen behorende tot het onroerendgoed-bestand van de SNCM (voorheen bij SNCM-personeel in gebruik)	[…]	September 2003 tot 2006
Totaal (in miljoen EUR)	42,385	

([1]) […]

4.2.2. *De maatregelen die na de herkapitalisatie van 2002 zijn toegekend*

(66) Na een open, doorzichtige en niet-discriminatoire selectieprocedure ([64]) is er op 13 oktober 2005 uiteindelijk een akkoord bereikt tussen de staat, BCP en VT in een zeer moeilijke maatschappelijke en financiële context. Zo is VT de industriële onderneming van de SNCM (deelneming van 28 %), terwijl BCP de referentieaandeelhouder is met een deelneming van 38 %. De staat heeft zich met name ten opzichte van de werknemers verplicht aandeelhouder van de maatschappij te blijven voor 25 % ([65]). BCP en VT hebben een businessplan voor de SNCM opgesteld, dat op 7 april 2006 aan de Commissie is gepresenteerd.

Inhoud van het convenant

(67) Het convenant waarbij 75 % van het kapitaal van de SNCM aan de particuliere investeerders is verkocht, is op 16 mei 2006 tussen partijen (BCP, VT en de CGMF) getekend.

(68) In sectie II van het convenant is bepaald dat de CGMF zich verplicht tot het goedkeuren, inschrijven op en volledig volstorten van een kapitaalvermeerdering van de SNCM voor een totaalbedrag van 142,5 miljoen EUR.

(69) Voorts is bepaald dat na de kapitaalvermeerdering het maatschappelijk kapitaal van de SNCM door middel van intrekking van aandelen verminderd zal worden tot het voor niet-beursgenoteerde naamloze vennootschappen geldende wettelijk minimum.

(70) In aanvulling op de kapitaalvermeerdering verbindt de CGMF zich een bedrag ter hoogte van 38,5 miljoen EUR ter beschikking van de SNCM te stellen, in de vorm van een voorschot in rekening-courant. Dit voorschot in rekening-courant, dat door de SNCM bij een sekwester (de bank CIC) zal worden geplaatst, is bedoeld voor de financiering van de kosten verband houdende met een te verstrekken aanvulling op de bedragen die op grond van de wettelijke en contractuele bepalingen verschuldigd zijn, voor het geval de overnemers voornemens mochten zijn een inkrimping van het personeelsbestand door te voeren ([66]). De betaling van een compensatie boven op de op grond van de wettelijke en contractuele bepalingen ontvangen vergoedingen geschiedt op individuele basis voor werknemers die de onderneming hebben verlaten en waarvan de arbeidsovereenkomst is beëindigd.

(71) In sectie III van het convenant is vervolgens bepaald dat de CGMF nadat deze handelingen zijn doorgevoerd, haar aandelen, die 75 % vertegenwoordigen van de aandelen die het maatschappelijk kapitaal van de onderneming vormen, overdraagt aan de particuliere overnemers, en […] bestemd om dat deel van het sociaal plan te financieren dat niet op grond van de wettelijke en contractuele verplichtingen moet worden uitgevoerd.

(72) In sectie III van het convenant is tevens bepaald dat de overnemers en de CGMF zich verplichten tot gezamenlijke en gelijktijdige inschrijving op nieuwe aandelen voor een totaalbedrag van 35 miljoen EUR en een inbreng in rekening-courant van 8,75 miljoen EUR door BCP/VT, welk bedrag ter beschikking van de SNCM wordt gesteld naar gelang haar behoefte aan liquide middelen. In paragraaf III.2.7 van het convenant is bepaald dat de waarde van de aandelen van de CGMF te allen tijde gelijk is aan de oorspronkelijke nominale waarde vermeerderd met […]% van de volgestorte nominale waarde maal D/365, waarbij D het aantal dagen is dat is verstreken sinds de datum van realisatie, onder aftrek van alle ontvangen bedragen (bijvoorbeeld dividend). Deze voorwaarden zijn niet van toepassing indien aan de onderneming surséance van betaling is verleend of indien deze in staat van faillissement verkeert.

(73) In het convenant (sectie III.5) is een ontbindende voorwaarde opgenomen, die gelijktijdig door de overnemers kan worden ingeroepen, inhoudende dat de overdracht van de SNCM geen doorgang vindt indien een van de volgende gevallen zich voordoet, voor zover deze tot gevolg zouden hebben dat de geloofwaardigheid van hun businessplan en het herstel van de levensvatbaarheid van de onderneming in gevaar worden gebracht:

— het niet toekennen van het contract voor de delegatie van de openbare dienst voor de lijnverbinding met Corsica voor de periode ingaande 1 januari 2007 […];

— elk negatief besluit van de Commissie of een arrest van het Gerecht of het Hof van Justitie, zoals het niet toestaan van de transactie of het opleggen van voorwaarden die een substantiële invloed hebben op de waarde van de onderneming, […].

(74) In sectie VII van het convenant is bepaald dat de CGMF een deel van de sociale lasten van de SNCM voor haar rekening neemt die verband houden met de mutualiteits- en pensioenverplichtingen van de SNCM voor een geraamd bedrag van 15,5 miljoen EUR te rekenen vanaf de dag van de eigendomsoverdracht van de onderneming.

(75) De voorwaarden omtrent de governance van de onderneming zijn in sectie IV van het convenant opgenomen. Hierin is bepaald dat de wijze waarop de SNCM beheerd wordt, een wijziging zal ondergaan. De SNCM zal worden omgezet in een naamloze vennootschap met een raad van bestuur en een raad van toezicht. Deze laatste zal aanvankelijk bestaan uit 10 en later uit 14 leden. Het voorzitterschap daarvan zal tijdelijk door een vertegenwoordiger van de staat worden waargenomen. Indien de DOD aan de SNCM wordt toegekend, zal de voorzitter van de raad van toezicht worden vervangen door een vertegenwoordiger van BCP. De raad van bestuur zal op zijn beurt belast zijn met het operationele beheer van de SNCM.

(76) Op 26 mei 2006 heeft de Franse regering de verkoop van de SNCM alsmede de bovengenoemde maatregelen goedgekeurd.

De maatregelen

(77) In het licht van het bovenstaande zijn in het convenant drie soorten staatsmaatregelen opgenomen die een onderzoek in het kader van de communautaire regeling inzake steunmaatregelen rechtvaardigen:

— de overdracht van 100 % van de SNCM tegen een negatieve prijs van 158 miljoen EUR (kapitaalinbreng van 142,5 miljoen EUR en overname van de mutualiteits- en pensioenlasten voor een bedrag van 15,5 miljoen EUR);

— het voorschot in rekening-courant door de CGMF voor een bedrag van 38,5 miljoen EUR ten behoeve van de ontslagen personeelsleden van de SNCM;

— de kapitaalvermeerdering van 8,75 miljoen EUR, waarop door de CGMF is ingeschreven gezamenlijk en gelijktijdig met de inbreng van 26,25 miljoen EUR door VT en BCP.

5. REIKWIJDTE VAN DE ONDERHAVIGE BESCHIKKING

(78) De onderhavige definitieve beschikking heeft betrekking op de door Frankrijk ten gunste van de SNCM sinds 18 februari 2002 toegekende steunmaatregelen, te weten:

— de kapitaalinbreng in 2002 van de CGMF in de SNCM voor een bedrag van 76 miljoen EUR (waarvan 53,48 miljoen EUR in het kader van openbaredienstverplichtingen en het restant als herstructureringssteun);

— de negatieve verkoopprijs van de SNCM ten laste van de CGMF ten bedrage van 158 miljoen EUR;

— de inbreng van de CGMF van 8,75 miljoen EUR;

— de overname door de CGMF van bepaalde aanvullende sociale maatregelen voor een bedrag van 38,5 miljoen EUR.

(79) De onderhavige beschikking heeft geen betrekking op het onderzoek van de financiële compensaties die door de SNCM zijn of zullen worden ontvangen in het kader van de openbaredienstverplichtingen voor de periode 2007-2013, die onderwerp van een afzonderlijke procedure zijn.

6. REDENEN DIE HEBBEN GELEID TOT DE DOOR DE COMMISSIE GENOMEN BESLUITEN VAN 2002 EN 2006

6.1. Inleiding van de formele onderzoeksprocedure van 2002

(80) In haar besluit van 19 augustus 2002 tot inleiding van de onderzoeksprocedure heeft de Commissie, hoewel zij erkende dat de SNCM een onderneming is die in moeilijkheden verkeert, twijfels geuit bij de verenigbaarheid van de aangemelde maatregel met de criteria van punt 3.2.2 van de richtsnoeren van 1999, die op dat moment van toepassing waren.

(81) De Commissie heeft enkele bezwaren geuit ten aanzien van het herstructureringsplan wegens het ontbreken van een analyse van de oorzaak van de door de onderneming geleden verliezen. Met name heeft de Commissie vragen gesteld over de verbanden tussen de verliezen en de openbaredienstverplichtingen, het effect van het beleid van de SNCM inzake de aankoop van schepen op de resultaatrekeningen en de geplande maatregelen ter verhoging van de productiviteit van de onderneming.

(82) De Commissie heeft bovendien gewezen op bepaalde lacunes in het herstructureringsplan, met name het ontbreken van concrete maatregelen ter vermindering van de kosten van het intermediaire verbruik en het ontbreken van informatie over het toekomstige tariefbeleid van de SNCM.

(83) Verder had de Commissie vraagtekens geplaatst bij de juistheid van de berekeningsmethode die de Franse autoriteiten hebben gebruikt om het bedrag van de herkapitalisatie te bepalen en bij bepaalde veronderstellingen die zijn gebruikt in verband met de totstandbrenging van de financiële ramingen.

6.2. Uitbreiding van de formele onderzoeksprocedure van 2006

(84) Bij besluit van 13 september 2006 heeft de Commissie besloten de formele onderzoeksprocedure van 2002 uit te breiden naar de geplande maatregelen in het kader van de privatisering van de SNCM.

(85) In de eerste plaats heeft de Commissie, gezien de uitnodiging van de Franse autoriteiten van 7 april 2006 (zie punt 17 van de onderhavige beschikking) om een deel van het bedrag aan kapitaalinbreng van 2002 te onderzoeken in het licht van het Altmark-arrest, in dat opzicht twijfels geuit voor wat betreft de naleving van de voorwaarden die door de communautaire rechter in genoemd arrest zijn gesteld (met name de tweede en de vierde voorwaarde) ([67]).

(86) De Commissie heeft in haar besluit van 2006 geoordeeld dat het nieuwe bedrag aan steun dat in het licht van de richtsnoeren voor herstructureringssteun moet worden onderzocht — mocht dit bedrag krachtens artikel 86, lid 2, van het EG-Verdrag worden aangemerkt als verenigbare steun — 15,81 miljoen EUR is. Voor zover het bedrag aan herstructureringssteun duidelijk lager zou zijn dan het bedrag dat in 2002 is aangemeld en in 2003 is goedgekeurd, heeft de Commissie twijfels geuit bij de vraag of alle in de beschikking van 2003 aan de SNCM opgelegde compenserende maatregelen in stand moeten blijven.

(87) De Commissie heeft eveneens twijfels geuit voor wat betreft de naleving van de in de beschikking van 2003 genoemde voorwaarden, te weten het „priceleadership"-beginsel en het aantal scheepsverbindingen met Corsica.

(88) Voor wat betreft de negatieve overdrachtsprijs van de SNCM heeft de Commissie zich afgevraagd of de herkapitalisatie door de staat voorafgaande aan de verkoop van de SNCM in overeenstemming is met het beginsel van de particuliere investeerder in een markteconomie. De Commissie heeft in het bijzonder vraagtekens geplaatst bij de wijze van berekening van de liquidatiekosten die de staat als aandeelhouder zou moeten betalen in geval van liquidatie van de SNCM.

(89) De Commissie betwijfelde of de financiële maatregelen gerechtvaardigd waren in het licht van de richtsnoeren voor reddings- en herstructureringssteun.

(90) Bovendien heeft zij vraagtekens geplaatst bij de tweede herkapitalisatie van 8,75 miljoen EUR voor wat betreft de naleving van het beginsel van gelijktijdigheid van de particuliere en de publieke investering en de vraag hoe de inschrijvingsvoorwaarden eruit zien in het licht van de bestaande rechtspraak.

(91) De Commissie heeft zich tot slot afgevraagd of de aanvullende sociale maatregelen bestaande uit 38,5 miljoen EUR aan persoonsgebonden steun de onderneming een indirect voordeel zouden kunnen opleveren. Zij heeft er ook op gewezen dat dit mogelijk in tegenspraak is met de omstandigheid dat het overnemen van de kosten van de aanvullende ontslagvergoedingen een onderdeel vormt van de risico's die een voorzichtige investeerder draagt.

7. STANDPUNT VAN DE FRANSE AUTORITEITEN

7.1. Met betrekking tot de herkapitalisatie van 2002

7.1.1. *Met betrekking tot het bedrag van 53,48 miljoen EUR in het licht van het Altmark-arrest*

7.1.1.1. Naleving van de vier Altmark-criteria

(92) In hun brief van 7 april 2006 alsmede in het commentaar dat is gegeven naar aanleiding van het besluit van 2006, hebben de Franse autoriteiten de Commissie in overweging gegeven een deel van de kapitaalvermeerdering van 2002, te weten 53,48 miljoen EUR, op grond van het Altmark-arrest niet als staatssteun te beschouwen, omdat het hier om een „compensatie voor de openbare dienstverplichtingen" voor de periode 1991-2001 zou gaan. De Franse autoriteiten gaan er namelijk van uit dat in het onderhavige geval aan de vier in dat arrest genoemde voorwaarden is voldaan.

(93) Voor wat betreft meer in het bijzonder de tweede Altmark-voorwaarde benadrukken de Franse autoriteiten dat op grond van het Altmark-arrest alleen de parameters voor de berekening van de compensatie voor de openbaredienstverplichtingen vooraf op objectieve en doorzichtige wijze vastgesteld moeten worden, en dat in casu het bedrag van 53,48 miljoen EUR in november 2003 is overgemaakt op basis van parameters die voorafgaand aan de desbetreffende periode (1991-2001) zijn vastgesteld ([68]).

(94) Volgens Frankrijk doet het feit dat de betaling van de correctie voor ondercompensatie achteraf plaatsvond, dan ook niet af aan diens conclusie dat de parameters op basis waarvan de compensatie van 53,48 miljoen EUR is berekend, duidelijk en op objectieve en doorzichtige wijze voorafgaand aan de uitvoering van de openbaredienstverplichtingen waren vastgesteld.

(95) Als het gaat om de vierde Altmark-voorwaarde zijn de Franse autoriteiten van mening dat in deze voorwaarde een onderneming met een openbaredienstverplichting wordt bedoeld die voldoet aan de kwalificatie van een onderneming die een gemiddeld goed beheer voert, maar dat daarentegen nergens enige vereiste wordt gesteld voor wat betreft de minimale of gemiddelde rentabiliteit van de onderneming in kwestie.

(96) In dat opzicht zijn de Franse autoriteiten van mening dat aangenomen mag worden dat de SNCM over de periode 1991 tot en met 2001 een goed beheer heeft gevoerd en dat niet van de veronderstelling mag worden uitgegaan dat er bij de SNCM sprake was van wanbeheer, enkel en alleen omdat er in de periode 1991-2001 financiële verliezen zijn geleden. Volgens de Franse autoriteiten zijn de verliezen van de SNCM niet te wijten aan slecht beheer maar aan de starheid van de in 1991 en 1996 gesloten overeenkomsten, alsmede aan de plotselinge verandering van de traditionele markt waarop deze maatschappij opereerde, als gevolg van het feit dat zij altijd in een monopoliepositie had verkeerd en nu ineens met sterke concurrentie te maken kreeg. De SNCM zou zich dus hebben gedragen als een onderneming die gemiddeld goed beheerd werd.

(97) Frankrijk benadrukt dat het staatsbedrijf de enige onderneming was die aan deze verplichtingen voor wat betreft de jaarlijkse regelmaat en frequentie van de dienst kon voldoen, en zulks ondanks de komst in 1996 van een particuliere onderneming, die slechts enkele lijnverbindingen exploiteerde en dan nog alleen in het hoogseizoen. Strikt genomen zou er overigens geen onderneming bestaan die als referentie gebruikt zou kunnen worden om vast te stellen of de hoogte van de aan de SNCM toegekende compensatie al dan niet hoger is dan de kosten die noodzakelijkerwijs gemaakt moeten worden voor de uitvoering van de openbaredienstverplichtingen. Het zou dus lastig zijn, aldus de Franse autoriteiten, een vergelijking te maken tussen de kostenstructuur van de SNCM en die van andere scheepvaartmaatschappijen, gezien het specifieke karakter van de activiteiten van de SNCM en de markt waarop zij actief is.

(98) Ondanks het feit dat het praktisch gezien onmogelijk is een onderneming te vinden die als referentie voor die periode gebruikt zou kunnen worden, vindt Frankrijk dat het zijn best heeft gedaan tijdens de uitwisselingen met de Commissie die in 2005 en 2006 hebben plaatsgevonden, objectieve en te verdedigen elementen aan te leveren aan de hand waarvan kon worden vastgesteld dat de SNCM een „gemiddelde, goed beheerde en voldoende uitgeruste onderneming" is en dat aan het vierde criterium uit het Altmark-arrest is voldaan ([69]).

(99) Frankrijk is bovendien van oordeel dat een vergelijking gebaseerd op de beschikbare gegevens met betrekking tot de kostenstructuur van CFF en die van de SNCM lang niet in tegenspraak behoeft te zijn met de veronderstelling dat de SNCM een goed beheerde onderneming is, vooral niet omdat met die gegevens in het geheel geen rekening kan worden gehouden met het niet te verwaarlozen deel van de kosten van de openbaredienstactiviteiten dat betrekking heeft op vrachtvervoer.

(100) Volgens Frankrijk mag in een geval als het onderhavige overigens gesteld worden dat het er in de jurisprudentie die tot het Altmark-arrest heeft geleid (en met name het Ferring-arrest) alleen om ging te kijken of er geen sprake is van overcompensatie. In dat opzicht geven de Franse autoriteiten aan dat de verleende subsidies niet hoger zijn geweest dan de daadwerkelijk door de SNCM gemaakte kosten voor de op haar rustende openbaredienstverplichtingen, zoals de Commissie in haar beschikking van 30 oktober 2001 ook heeft aangegeven ([70]).

(101) Tot slot is het volgens de Franse autoriteiten zo dat op grond van het feit dat de door het Altmark-arrest gevormde jurisprudentie van toepassing is op het DOD-contract van 2002-2006 er geen twijfel meer zou moeten bestaan over de vraag of die jurisprudentie van toepassing is op de compensaties voor de openbaredienstverplichtingen over de periode 1991 tot en met 2001. Volgens Frankrijk gaat het bij de in 1991 tot en met 2001 en in 2002 tot en met 2006 toegekende compensaties namelijk om dezelfde aard van compensatie voor zover de parameters voor de vaststelling daarvan, te weten de zware eisen voor wat betreft de openbare dienst, het feit dat er slechts een enkele onderneming is die in staat is daaraan te voldoen en het beheersingsplan voor de exploitatiekosten, gelijk zijn.

(102) Frankrijk komt dan ook tot de slotsom dat op basis van het feit dat er enerzijds een openbaredienstverplichting bestaat en er anderzijds geen sprake is van overcompensatie over de periode 1991-2001, gesteld kan worden dat inderdaad aan de vierde Altmark-voorwaarde is voldaan.

7.1.1.2. Verenigbaarheid van het bedrag van 53,48 miljoen EUR in het licht van artikel 86, lid 2, van het EG-Verdrag.

(103) Indien de Commissie tot de conclusie mocht komen dat deze interventie staatssteun in de zin van artikel 87, lid 1, van het EG-Verdrag vormt, zijn de Franse autoriteiten van mening dat deze autonome maatregel, die losstaat van het herstructureringsplan van 2002, krachtens artikel 86, lid 2, van het EG-Verdrag verenigbaar is, nu het Gerecht deze verenigbaarheid in zijn arrest van 2005 niet heeft bestreden.

(104) De Franse autoriteiten benadrukken het feit dat in het onderhavige geval het bedrag in kwestie een maatregel is die niet in het licht van de richtsnoeren voor herstructureringssteun van 1999 of 2004 moet worden bekeken, en met name niet meegenomen moet worden bij het beoordelen van de in het herstructureringsplan van 2002 gestelde voorwaarden. Op grond van de richtsnoeren voor herstructureringssteun van 2004 (punt 68) zou, aldus Frankrijk, het opnemen van het bedrag van 53,48 miljoen EUR in de herstructureringssteun namelijk niet gerechtvaardigd zijn.

(105) In dat opzicht stelt Frankrijk dat het bedrag van 53,48 miljoen EUR als vergoeding voor de ontoereikende compensaties voor de kosten van de openbare dienst voor de periode 1991 tot en met 2001 geen maatregel is die tijdens de herstructurering is verleend, of het nu om het aangemelde herstructureringsplan van 2002 gaat of om de geactualiseerde versie daarvan, maar een maatregel die voorafgaat aan de herstructureringsplannen in kwestie. Bovendien wijzen de Franse autoriteiten erop dat een maatregel die erop gericht is de kosten te compenseren die ondernemingen moeten maken om aan hun openbaredienstverplichtingen te voldoen, niet kan worden beschouwd als herstructureringssteun in de zin van de richtsnoeren.

(106) De Franse autoriteiten zijn van mening dat zelfs indien dit bedrag aangemeld is in het kader van een algemene financiële injectie in het kader van herstructureringssteun, de Commissie niet gebonden is aan de door de lidstaten gehanteerde kwalificaties, maar dat het juist aan haar is om zo nodig de maatregel te herkwalificeren als zijnde geen staatssteun of andersom een staatsmaatregel als steun aan te merken, ook als de betrokken lidstaat deze niet als zodanig zou hebben gepresenteerd.

7.1.2. *Met betrekking tot het aangemelde restantbedrag in het kader van herstructureringssteun*

(107) In het licht van het voorgaande is Frankrijk van mening dat indien geoordeeld mocht worden dat het bedrag van 53,48 miljoen EUR geen elementen van steun bevat of indien het als verenigbare steun in de zin van artikel 86, lid 2, van het EG-Verdrag mocht worden aangemerkt, de steun die op grond van de kennisgeving van 2002 als herstructureringssteun moet worden beschouwd, niet meer 76 miljoen EUR, maar 15,81 miljoen EUR zou moeten bedragen.

7.2. **Met betrekking tot de maatregelen die na de herkapitalisatie van 2002 zijn toegekend**

(108) Vooraf brengt Frankrijk in herinnering dat de ernst van de sociale conflicten van 2004/2005 en de verslechtering van de economische en financiële situatie van de SNCM de staat als aandeelhouder ertoe hebben gebracht in januari 2005 op zoek te gaan naar particuliere investeerders en noodmaatregelen in gang te zetten (met name de verkoop van de Asco en de deelneming in Sud-Cargos ([71]).

7.2.1. *Met betrekking tot de negatieve overdrachtsprijs van de SNCM*

(109) Gezien de communautaire jurisprudentie op dit gebied geven de Franse autoriteiten de Commissie in overweging in de negatieve overdrachtsprijs van de SNCM van 158 miljoen EUR geen enkele maatregel te zien die als staatssteun in de zin van artikel 87, lid 1, van het EG-Verdrag zou kunnen worden beschouwd, nu de Franse overheid zich zou hebben gedragen als een particuliere investeerder in een markteconomie.

(110) Allereerst wijst Frankrijk erop dat de uiteindelijke prijs van 158 miljoen EUR, die lager is dan de negatieve prijs die de overnemers in eerste instantie na afronding van de audit van de SNCM hadden verlangd, het resultaat is van onderhandelingen over de overdracht van de zeggenschap die werden gevoerd in het kader van een open, doorzichtige en niet-discriminatoire aanbestedingsprocedure, en dat het daarom wel degelijk om een marktprijs gaat.

(111) Aangezien deze zoektocht naar een particuliere partner voor de SNCM heeft plaatsgevonden in het kader van een open, doorzichtige en niet-discriminatoire aanbestedingsprocedure, waarbij uiteindelijk op het beste bod is ingegaan, is Frankrijk van mening dat de overdrachtsprijs een marktprijs is.

(112) Volgens de Franse autoriteiten zou de overdracht tegen een negatieve prijs van 158 miljoen EUR onder de meest gunstige voorwaarden voor de overheid hebben plaatsgevonden, overeenkomstig de communautaire jurisprudentie en de beschikkingspraktijk van de Commissie, reden waarom hier dus in geen enkel opzicht sprake zou zijn van steun. Frankrijk is namelijk van mening dat deze negatieve prijs lager is dan de liquidatiekosten die de overheid zou hebben moeten maken ingeval de onderneming zijn deuren had moeten sluiten.

(113) Deze conclusie zou zowel opgeld doen wanneer de jurisprudentie wordt gevolgd van het Hof van Justitie van de Europese Gemeenschappen (hierna: Gröditzer-arrest ([72])), als wanneer gekeken wordt naar de analyse van de daadwerkelijke liquidatiekosten van de SNCM (ABX-beschikking ([73])).

(114) Voor wat betreft de eerste methode op basis van het Gröditzer-arrest stelt Frankrijk dat dit arrest een bevestiging vormt van de beoordeling van de Commissie zoals neergelegd in haar beschikking van 8 juli 1999, volgens welke „*alleen de […] liquidatiewaarde van de activa […] als liquidatiekosten kan worden aangemerkt*" ([74]).

(115) In dat opzicht wordt in de rapporten van de CGMF ([75]) en Oddo-Hastings ([76]) de liquidatiewaarde van de activa per 30 september 2005 op minimaal […] miljoen EUR geschat ([77]).

(116) Voor zover de staat als aandeelhouder van een onderneming slechts aansprakelijk is voor de schulden van die onderneming tot het bedrag van de liquidatiewaarde van haar activa (Hytasa-arrest ([78])), is Frankrijk in dat verband van mening dat de liquidatiewaarde van de activa van de maatschappij, die op minimaal […] miljoen EUR is geschat, duidelijk hoger is dan de negatieve overdrachtsprijs van 158 miljoen EUR.

(117) Voor wat betreft de tweede methode geeft Frankrijk aan dat deze voortvloeit uit de beschikking van de Commissie betreffende de door België ten uitvoer gelegde staatssteun ten gunste van ABX Logistics, waarin de Commissie onderzoek heeft gedaan naar de negatieve overdrachtsprijs die, net als in het onderhavige geval, de kenmerken van een marktprijs draagt, door deze te vergelijken met de — door een onafhankelijke derde vastgestelde — kosten die de staat als aandeelhouder daadwerkelijk zou hebben moeten dragen in geval van een minnelijke of gerechtelijke vereffening. Volgens Frankrijk erkent de Commissie in deze beschikking onder andere dat een rechtsvordering tot aanzuivering van de schulden zijdens de schuldeisers dan wel de liquidatie zelf inderdaad bepaalde kosten tot gevolg kunnen hebben voor de andere takken van de groep waartoe de geliquideerde dochteronderneming behoort.

(118) Op basis van de bovengenoemde rapporten van de CGMF en Oddo-Hastings zijn de Franse autoriteiten van mening dat de daadwerkelijke kosten die de Franse republiek als aandeelhouder zou hebben moeten dragen, per 30 september 2005 in totaal tussen de […] en […] miljoen EUR zouden hebben bedragen.

(119) Bij deze methode is met name rekening gehouden met het risico dat er jegens de Franse staat een rechtsvordering tot aanzuivering van de schulden van de onderneming zou zijn ingediend, wanneer een rechtbank de Franse staat als feitelijk bestuurder van de SNCM had moeten aanmerken. De Franse autoriteiten zijn van mening dat dit risico van een vordering tot aanzuivering van het passief niet uitgesloten kan worden, in het bijzonder niet met het oog op een eerder arrest van het Franse Hof van Cassatie ([79]). De Franse autoriteiten hebben in verschillende brieven aan de Commissie dan ook aangegeven dat het meer dan waarschijnlijk was dat de staat door een nationale rechter veroordeeld zou worden om de schulden van de door hem bestuurde onderneming aan te zuiveren en dat hiermee zeker rekening moest worden gehouden bij de berekening van de daadwerkelijke kosten van een eventuele liquidatie van de SNCM.

(120) Per 30 september 2005 zou de boekwaarde van de activa van de SNCM (zijnde […] miljoen EUR) na betaling van de preferente schulden […] miljoen EUR bedragen. De andere elementen die in het kader van de vordering tot aanzuivering van de schulden jegens de staat in de berekening zijn meegenomen, bestaan onder andere uit de kosten van ontbinding van de belangrijkste exploitatiecontracten, de kosten verband houdende met de ontbinding van de leaseovereenkomsten betreffende de schepen en de aflossing van de niet-preferente schulden, hetgeen zou leiden tot een schuldenlast van […] miljoen EUR. De Franse autoriteiten denken dat de staat veroordeeld zou zijn om […] tot […]% van dit bedrag voor haar rekening te nemen.

(121) Bovendien stellen de Franse autoriteiten dat wegens het feit dat de SNCM ten opzichte van de staat in een afhankelijke positie verkeerde en gelet op een ander Frans arrest ([80]), de rechter in de liquidatie van de onderneming aanleiding zou hebben kunnen zien de staat te veroordelen tot betaling van een schadevergoeding aan de werknemers. De Franse autoriteiten zijn van oordeel dat het gelet op deze jurisprudentie meer dan waarschijnlijk was dat een rechter het bedrag aan aanvullende schadevergoeding zou hebben vastgesteld op basis van de schadevergoeding die zou zijn uitgekeerd in het kader van een vóór de liquidatie gepresenteerd sociaal plan.

(122) De Franse autoriteiten denken dat wanneer het Aspocomp-arrest op het onderhavige geval wordt toegepast, de staat waarschijnlijk aanvullende ontslagvergoedingen had moeten betalen voor een totaalbedrag van tussen de […] en […] miljoen EUR, waardoor de totale liquidatiekosten voor de staat uiteindelijk tussen de […] en […] miljoen EUR zouden hebben bedragen.

(123) Wanneer deze lijn wordt gevolgd zou uit de analyse van de daadwerkelijke kosten die ten laste van de staat als aandeelhouder zouden zijn gekomen, blijken dat de kosten voor de staat als gevolg van de verkoop van de SNCM voor een negatieve prijs van 158 miljoen EUR, lager zijn dat de daadwerkelijke kosten die de staat zou hebben moeten dragen in geval van een gerechtelijke vereffening van de onderneming.

(124) Tot slot zijn de Franse autoriteiten van oordeel dat dit bedrag niet als staatssteun kan worden aangemerkt.

7.2.2. *Met betrekking tot de gezamenlijke kapitaalinbreng door de aandeelhouders*

(125) Frankrijk is van mening dat het zich via deze deelneming heeft gedragen als een voorzichtig investeerder, omdat het hier enerzijds een minderheidsaandeel betrof en Frankrijk gelijktijdig met BCP en VT participeerde, en deze deelneming anderzijds een rendement uit vast kapitaal opleverde van […] % per jaar, waardoor de staat geen risico's liep voor wat betreft de uitvoering van het businessplan. Frankrijk geeft namelijk aan dat dit rendementspercentage zeer bevredigend is voor een particuliere investeerder ([81]). Zij benadrukt evenwel dat geen enkele vergoeding verschuldigd zou zijn geweest wanneer surséance van betaling aan de SNCM zou worden verleend of indien zij in staat van faillissement zou worden verklaard, of ingeval de ontbindende voorwaarde zou worden ingeroepen door de overnemers.

7.2.3. *Met betrekking tot de aanvullende sociale maatregelen (steun ten behoeve van personen)*

(126) Met verwijzing naar de beschikkingspraktijk van de Commissie, met name in het SFP-dossier (*Société Française de Production*) ([82]), is Frankrijk van mening dat deze maatregelen als steun ten behoeve van personen moeten worden beschouwd die de onderneming geen voordeel opleveren. De tenuitvoerlegging van aanvullende sociale maatregelen ten behoeve van ontslagen personeelsleden door middel van overheidsgelden zonder dat de werkgever door deze maatregelen van de normale lasten wordt gevrijwaard, zou daarom onder het sociaal beleid van de lidstaten vallen en geen staatssteun vormen.

7.2.4. *Conclusie*

(127) Mocht de Commissie evenwel de nieuwe maatregelen geheel of gedeeltelijk als staatssteun aanmerken, dan wijst Frankrijk de Commissie op het feit dat deze nieuwe maatregelen zorgen voor herstel van de levensvatbaarheid van de SNCM, en dat daarmee de concurrentie op de desbetreffende markt in stand kan worden gehouden, met name op de markt voor de lijnverbinding met Corsica. Dit element is volgens Frankrijk een van de beginselen van de richtsnoeren voor reddingssteun aan ondernemingen die in moeilijkheden verkeren, zoals in het onderhavige dossier ook wordt aangegeven door de Commissie (in lid 283 van de nietig verklaarde beschikking) en het Gerecht (in zijn arrest van 15 juni 2005). Met name heeft het Gerecht eraan herinnerd dat de Commissie er in de uitoefening van haar ruime beoordelingsvrijheid van mocht uitgaan, dat de aanwezigheid van een onderneming noodzakelijk was om een versterking van de oligopolistische structuur van de betrokken markten te voorkomen.

(128) Voor wat betreft de vaststelling van de eventueel aan de SNCM op te leggen compenserende maatregelen stelt Frankrijk de Commissie voor rekening te houden met de marktstructuur. Zo zou een inkrimping van de capaciteit van de SNCM kunnen leiden tot versterking van de dan dominante positie van CFF op de markt voor de lijnverbinding met Corsica ([83]).

(129) Volgens de Franse autoriteiten zou het geactualiseerde herstructureringsplan voldoen aan de door de Commissie in de richtsnoeren van 1999 en 2004 genoemde verenigbaarheidscriteria. Het geheel van maatregelen die in het kader van de privatisering van de SNCM uiteengezet zijn, zou ook vanaf eind 2009 voor herstel van de levensvatbaarheid op lange termijn van de SNCM zorgen, en beperkt blijven tot het voor dit herstel van de levensvatbaarheid benodigde minimum.

7.3. **Met betrekking tot het opheffen van de beperkingen als genoemd in de nietig verklaarde beschikking van 2003**

(130) De Franse autoriteiten herinneren er enerzijds aan dat over de periode 2003-2006 alle voorwaarden die in de beschikking van 2003 zijn gesteld, zijn uitgevoerd en nagekomen. Anderzijds zijn de Franse autoriteiten van mening dat deze maatregelen niet meer nodig zijn om verstoring van de concurrentie te voorkomen en dat het vasthouden aan deze maatregelen in strijd met het evenredigheidsbeginsel zou zijn, nu het bedrag van de herstructureringssteun teruggebracht is tot 15,81 miljoen EUR. In het bijzonder zijn de Franse autoriteiten van oordeel dat de voorwaarden die nog toepassing zouden kunnen vinden, te weten de bepalingen omtrent het verbod om de vloot van de SNCM te moderniseren, het nakomen van het „priceleadership"-beginsel voor wat betreft de tarieven en de instandhouding van een bepaalde frequentie, opgeheven zouden moeten worden.

8. **OPMERKINGEN VAN DE BELANGHEBBENDEN**

8.1. **Met betrekking tot het besluit tot inleiding van de formele onderzoeksprocedure van 2002**

8.1.1. *Opmerkingen van Corsica Ferries (CFF)*

(131) In de eerste plaats bestrijdt CFF dat de SNCM een onderneming in moeilijkheden is in de zin van de richtsnoeren ([84]), en ten tweede zet Corsica Ferries vraagtekens bij het vermogen van de SNCM om de niet-gesubsidieerde lijnen rendabel te exploiteren. Corsica Ferries constateert verder dat, in tegenstelling tot wat wordt aangekondigd in het herstructureringsplan ([85]), de lijnverbinding met Livorno nog steeds wordt onderhouden.

(132) Corsica Ferries betreurt het geen toegang te hebben tot bepaalde onderdelen van het herstructureringsplan die betrekking hebben op de kwestie van de vermindering van de kosten; de vertegenwoordigers van CFF hadden kritiek geuit op dit plan ([86]).

(133) Volgens Corsica Ferries is de berekening die resulteert in een bedrag van 76 miljoen EUR zuiver fictief ([87]), terwijl de verhouding tussen het eigen kapitaal en de financieringsschulden van 79 % die de Franse autoriteiten hebben vastgesteld, haar aan de hoge kant lijkt ([88]). Voor wat betreft de deelnemingen van de SNCM, merkt CFF op dat bepaalde dochterondernemingen niet essentieel zijn voor de activiteiten van de scheepvaartonderneming ([89]).

(134) Samenvattend stelt CFF dat de voorgenomen steunmaatregel erop gericht is de verordening inzake cabotage te omzeilen en de uitgeschreven aanbesteding voor de lijnverbinding met Corsica vanuit Marseille uit te hollen. CFF staat erop dat de voorgenomen steunmaatregel er niet toe leidt dat de SNCM een scherper commercieel aanbod kan doen. Zij stelt voor pas in 2007 een herstructureringssteun toe te kennen en alleen indien de SNCM de volgende aanbesteding in 2006 niet in de wacht sleept. Dit is volgens CFF het enige scenario waarin de publieke scheepvaartonderneming werkelijk in moeilijkheden zou komen.

8.1.2. *Opmerkingen van de groep Stef-TFE* ([90])

(135) Volgens de groep *Stef-TFE* dienen de deelnemingen van de SNCM in de CMN als zuiver financiële activa te worden beschouwd, en zijn de CMN en de SNCM twee zelfstandig opererende ondernemingen die met elkaar concurreren op de andere routes dan die met afvaart in Marseille, ook al zijn ze medecontractanten in het kader van het contract voor de delegatie van de openbare dienst.

(136) In de brief verklaart de groep *Stef-TFE* bereid te zijn „de deelnemingen van de SNCM in de CMN geheel of gedeeltelijk, maar bij voorkeur geheel, terug te kopen" — de groep schat de waarde ervan op 15 tot 17 miljoen EUR —, indien de Commissie zich op het standpunt zou stellen, onder de voorwaarden die zij in haar definitieve besluit kan opleggen, „dat een dergelijke overdracht noodzakelijk is om te komen tot een evenwichtig herstructureringsplan".

8.1.3. *Opmerkingen van vertegenwoordigers van plaatselijke autoriteiten*

(137) De burgemeester van de stad Marseille, de voorzitter van de departementale raad van *Bouches-du-Rhône* en de voorzitter van de regionale raad van *Provence-Alpes-Côte d'Azur* hebben gewezen op de belangrijke rol die de SNCM speelt in de regionale economie.

(138) De voorzitter van de regionale raad van *Provence-Alpes-Côte d'Azur* voegt daaraan toe dat wat hem betreft is voldaan aan de voorwaarden die ervoor moeten zorgen dat het herstructureringsplan van de SNCM de levensvatbaarheid van de onderneming waarborgt.

(139) De voorzitter van de uitvoerende raad van het parlement van Corsica heeft een besluit van 18 december 2002 van genoemd parlement voorgelegd. In dit besluit bracht het parlement van Corsica „een gunstig advies" uit over het herkapitalisatieproject van de SNCM.

8.1.4. *Opmerkingen van het Office des Transports de Corse*

(140) Het Office des Transports de Corse (OTC) ([91]) wijst erop dat er slechts één offerte is ingediend naar aanleiding van de uitgeschreven aanbesteding voor het contract voor de delegatie van de openbare dienst, namelijk die van de groep CMN en SNCM. Met het oog op de instandhouding van een betrouwbare lijnverbinding hebben de Corsicaanse autoriteiten in hun contract financiële compensatie- of correctiemechanismen opgenomen, die zijn gekoppeld aan de efficiëntie en de betrouwbaarheid van de dienstverlening. Tot slot wordt eraan herinnerd dat de Corsicaanse autoriteiten rekening hebben gehouden met de ontwikkeling van het aanbod op de lijnverbindingen vanuit havens op het Franse vasteland sedert 1996 om de openbaredienstverplichtingen niet enkel te beperken tot de lijnverbindingen vanuit Marseille.

(141) Het OTC wijst er verder op dat de SNCM op het ogenblik de enige onderneming is die in staat is de vereisten van het contract wat betreft het passagiersvervoer te vervullen, en dat het sluiten ervan „onmiddellijk een belangrijke verslechtering van de dienstverlening zou betekenen". Het OTC benadrukt daarnaast het belang van de SNCM voor de Corsicaanse economie.

8.2. **Met betrekking tot het besluit tot uitbreiding van de procedure van 2006**

8.2.1. *Opmerkingen van Corsica Ferries (CFF)*

(142) CFF benadrukt dat het hier om omvangrijke bedragen gaat, die niet in verhouding staan tot de omzet van de SNCM. Voorts wijst zij op het feit dat deze aan de SNCM zijn betaald voordat de Commissie een uitspraak heeft gedaan over de vraag of deze al dan niet als steun in de zin van artikel 87, lid 1, van het EG-Verdrag moeten worden aangemerkt.

(143) CFF wijst de Commissie erop dat de steun van de Franse staat aan de SNCM van strategisch belang is voor de ontwikkeling van CFF. Dankzij deze niet goedgekeurde maatregelen zou de SNCM volgens CFF een uiterst agressief tariefbeleid kunnen voeren op de lijnverbindingen waarop CFF sedert 10 jaar een positie inneemt en waar zij, voor de eerste keer sinds zij op die markt actief is, marktaandeel zou verliezen.

(144) Volgens CFF bestaan er alternatieven voor de aanwezigheid van de SNCM op alle lijnverbindingen in kwestie — zowel binnen de DOD als daarbuiten — die zowel voor de SNCM als voor de concurrentie in het algemeen vele voordelen zouden opleveren. Voor wat betreft de DOD ([92]) is CFF van mening dat de SNCM haar aanbod op de lijnverbindingen die in het kader van de DOD worden onderhouden, zou moeten terugbrengen, om te voorkomen dat zij misbruik maakt van haar dominante positie op deze markt, om nieuwe investeringen te vermijden en opdat een sociaal plan kan worden opgesteld dat beperkt blijft tot 120 seizoensarbeidsplaatsen zonder dat het nodig is vaste arbeidsovereenkomsten te beëindigen, wat veel duurder is. Voor wat betreft de lijnverbindingen buiten de DOD stelt CFF voor dat de SNCM het in het hoogseizoen met één schip minder stelt.

8.2.1.1. Met betrekking tot de herkapitalisatie van 2002

(145) Als het gaat om het bedrag van 53,48 miljoen EUR vraagt CFF zich af of er in de berekening van de compensatie van 787 miljoen EUR, waarvoor in het besluit van de Commissie van 2001 toestemming werd verleend, geen sprake is van dubbeltelling.

(146) CFF is van mening dat ondanks het feit dat het Altmark-arrest is gewezen nadat de DOD werd ondertekend, de in het kader van de DOD betaalde compensaties onderzocht moeten worden in het licht van de criteria die in dit arrest zijn genoemd. Dienaangaande is CFF van mening dat, met uitzondering van de eerste voorwaarde, niet aan de Altmark-criteria is voldaan.

(147) Met name voor wat betreft het vierde Altmark-criterium deelt CFF de twijfels van de Commissie over de vraag of de SNCM als een goed beheerde en voldoende uitgeruste onderneming kon worden beschouwd. CFF wijst de Commissie er in dat verband op dat bijna 50 % van de verliezen van de SNCM in de jaren 2000 en 2001 zijn ontstaan, hetgeen ruimte laat voor de veronderstelling dat de verliezen van de SNCM niet alleen het gevolg zijn van de openbaredienstverplichtingen.

(148) Voor wat betreft de mogelijkheid dit bedrag te beoordelen in het licht van artikel 86, lid 2, van het EG-Verdrag is CFF van mening dat het Gerecht de Commissie enkel heeft gevraagd te onderzoeken of dit bedrag als steun moet worden aangemerkt, en niet of dit bedrag krachtens genoemd artikel verenigbaar is. De Commissie zou gehouden zijn na te gaan of dit bedrag niet buitensporig hoog is in verhouding tot de meerkosten die voortvloeien uit de openbaredienstverplichtingen.

8.2.1.2. Met betrekking tot de maatregelen die na de herkapitalisatie van 2002 zijn toegekend

(149) Voor wat betreft de aanbestedingsprocedure voor de overdracht van de maatschappij is CFF van mening dat deze niet geheel doorzichtig was, in die zin dat de gekozen onderneming, te weten BCP, geen operationele zeggenschap meer heeft binnen de SNCM, nu deze door de groep VT is overgenomen. Aangezien door een veranderde financiële situatie de voorwaarden veel gunstiger waren geworden voor de kopers, vraagt CFF zich bovendien af of het beginsel van gelijke behandeling van investeerders, dat aan de grondslag van de gehele operatie had moeten liggen, wel in acht is genomen.

(150) Met betrekking tot de negatieve overdrachtsprijs van 158 miljoen EUR betwijfelt CFF of het criterium van de voorzichtige investeerder in een markteconomie wel op het onderhavige geval van toepassing is. Enerzijds vraagt CFF zich af of wel kan worden gesteld dat de transactie in kwestie samen met een belangrijke en gelijktijdige deelneming van de betrokken particuliere maatschappijen in vergelijkbare omstandigheden door de staat is doorgevoerd, terwijl de staat de maatschappij vóór de gezamenlijke herkapitalisatie van de aandeelhouders en het nieuwe herstructureringsplan heeft geherkapitaliseerd. Anderzijds denkt CFF dat een voorzichtig investeerder gezien de ernstige financiële positie van de SNCM eerder geïntervenieerd zou hebben teneinde zijn investering niet in rook te zien opgaan ([93]).

(151) CFF is van oordeel dat verwijzing naar de zaak-ABX Logistics niet op gaat. Niet alleen zijn de omstandigheden die voor deze zaak gelden, niet op het onderhavige geval van toepassing, maar ook is in deze zaak een belangrijke bijdrage zijdens de begunstigde van de steun geleverd, wat duidelijk niet het geval zou zijn met de SNCM. Bovendien zou volgens CFF in het besluit van de Commissie van 2006 geen rekening zijn gehouden met de kosten die zijn verbonden aan eventuele gerechtelijke stappen in het kader van een liquidatie van de betrokken onderneming. Wat dat betreft is CFF van mening dat de nationale jurisprudentie waar de Franse overheid naar verwijst ter onderbouwing van hetgeen zij stelt over de kosten die aan liquidatie van de SNCM verbonden zouden zijn, niet op het onderhavige geval van toepassing is ([94]).

(152) Wanneer het Gröditzer-arrest en het Hytasa-arrest van het Hof van Justitie op het onderhavige geval worden toegepast, kan volgens CFF niet anders geconcludeerd worden dan dat de staat zich niet als een particuliere investeerder in een markteconomie heeft gedragen, in die zin dat, overeenkomstig genoemde jurisprudentie, de kapitaalinbreng van de staat gekoppeld was aan de verkoop van 75 % van zijn deelneming in de SNCM, waarmee de rendementsvooruitzichten van de staat evenredig afnamen.

(153) Ten slotte is CFF van mening dat bij de vergelijking tussen de liquidatiekosten en de kosten van een herkapitalisatie rekening moet worden gehouden met de waarde van de activa, die in beide gevallen op de koper overgaat. Volgens CFF schommelt de waarde van de aan de overnemers verkochte activa tussen de 640 en 755 miljoen EUR ([95]), gelet op de door de SNCM gebruikte handelswaarde van de vloot, die door CFF in augustus 2006 op een bedrag van tussen de 644 en 664 miljoen EUR wordt geschat.

(154) Voor wat betreft de vraag of de maatregelen die na de herkapitalisatie van 2002 zijn toegekend, als herstructureringssteun moeten worden aangemerkt, is CFF van oordeel dat de SNCM misschien in de periode voorafgaande aan de eerste herkapitalisatie van 142,5 miljoen EUR wel voldeed aan de criteria van de richtsnoeren van 2004 om als een onderneming in moeilijkheden te worden aangemerkt, maar dat het zeer de vraag is of dit ook geldt voor de periode voorafgaande aan de tweede kapitaalvermeerdering van 8,75 miljoen EUR, nu het eigen vermogen van de onderneming weer op peil was gebracht.

(155) Met betrekking tot de levensvatbaarheid van de onderneming wijst CFF erop dat de SNCM slechts voor deel is verkocht en dat deze verkoop niet onherroepelijk is, gelet op de ontbindende voorwaarden die met de overnemers zijn overeengekomen. Dit roept grote onzekerheid op over de vraag of de overnemers bereid en in staat zijn de SNCM er weer bovenop te helpen, waardoor de levensvatbaarheidskansen op de lange termijn van de onderneming op het spel worden gezet. Bovendien geeft CFF aan dat in tegenstelling tot hetgeen in de richtsnoeren van 2004 wordt bepaald, de Franse autoriteiten niet hebben overwogen de activiteiten waarop men zelfs na de herkapitalisatie structureel verlies zou blijven leiden, te staken ([96]). CFF voegt daaraan toe dat zij sceptisch is voor wat betreft het plan voor kostenvermindering, terwijl de vloot van de SNCM juist zou zijn uitgebreid ([97]), en het plan voor inkrimping van het personeelsbestand, in het bijzonder in het licht van de mislukking van het sociaal plan van 2002.

(156) CFF twijfelt eraan of de nieuwe steun beperkt blijft tot het minimum, omdat enerzijds niet goed duidelijk is waarop de sociale kosten zien en anderzijds uit de notulen van de vergadering van de SNCM van 28 april 2006 zou blijken dat een deel van die steun zou zijn aangewend om de exploitatieverliezen van de maatschappij van 2006 en 2007 te financieren. CFF is tevens van mening dat de overnemers van de SNCM geen wezenlijke bijdrage leveren aan de herstructurering van de onderneming.

(157) Om ongerechtvaardigde vervalsing van de mededinging te voorkomen, moeten volgens CFF de in 2003 aan de SNCM opgelegde compenserende maatregelen worden verlengd en nader uitgewerkt. Tevens zouden daar nieuwe compenserende maatregelen aan moeten worden toegevoegd betreffende de vermindering van de aanwezigheid van de SNCM op de markt ([98]). Bovendien denkt CFF dat een deel van de maatregelen die in de beschikking van 2003 aan de SNCM zijn opgelegd, niet is nagekomen ([99]).

(158) Met betrekking tot de aard van de tweede herkapitalisatie van 8,75 miljoen EUR stelt CFF dat de publieke en de particuliere investering niet alleen gelijktijdig moeten plaatsvinden, maar dat er ook sprake moet zijn van een significante deelneming van de particuliere investeerder die onder vergelijkbare voorwaarden plaatsvindt, zodat de interventie van de staat gevalideerd wordt. In het onderhavige geval zou aan geen van beide voorwaarden zijn voldaan. Enerzijds zou de deelneming van de overnemers, die strikt gekoppeld is aan de eerste kapitaalvermeerdering van 142,5 miljoen EUR, niet significant zijn. Anderzijds zouden de voorwaarden waaronder de interventie van de overnemers plaatsvond, niet vergelijkbaar zijn met de voorwaarden die voor de staat golden, in het bijzonder niet voor wat betreft de ontbindende voorwaarden en de uit de minderheidsdeelneming van de CGMF verwachte rentabiliteit.

(159) Als het gaat om de sociale maatregelen voor een bedrag van 38,5 miljoen EUR bestrijdt CFF dat dit bedrag als steun ten behoeve van personen zou moeten worden aangemerkt. Het mag namelijk inderdaad zo zijn dat dit bedrag rechtstreeks aan de werknemers van de SNCM ten goede komt, maar volgens CFF zou deze maatregel voor de SNCM indirect positieve gevolgen kunnen hebben, met name in die zin dat rust wordt gebracht in het sociale klimaat.

8.2.2. *Opmerkingen van STIM d'Orbigny (Groep Stef-TFE)*

8.2.2.1. Met betrekking tot de herkapitalisatie van 2002

(160) STIM wijst erop dat met de betaling van een bedrag van 53,48 miljoen EUR als compensatie voor de openbare dienst de staat de SNCM in feite twee maal voor dezelfde openbaredienstverplichtingen compenseert. Bovendien is STIM van mening dat deze betaling niet aan de in het Altmark-arrest genoemde criteria voldoet.

(161) Voor wat met name het tweede en het vierde Altmark-criterium betreft, bestrijdt STIM enerzijds dat er sprake zou zijn van vooraf op objectieve en doorzichtige wijze vastgestelde parameters en anderzijds dat de ratio's van de SNCM en de CMN over de periode 1991-2001 vergelijkbaar zouden zijn ([100]), en zij is in dat opzicht van mening dat de aan de Commissie verstrekte gegevens duidelijk een vertekend beeld geven ([101]).

8.2.2.2. Met betrekking tot de maatregelen die na de herkapitalisatie van 2002 zijn toegekend

(162) Voor wat betreft de negatieve overdrachtsprijs van 158 miljoen EUR is STIM van oordeel dat deze prijs niet kan worden beschouwd als een marktprijs die het resultaat is van een open en niet-discriminatoire aanbestedingsprocedure, omdat de herkapitalisatie heeft plaatsgevonden onder andere voorwaarden dan de voorwaarden die normaliter voor een particuliere investeerder gelden. Volgens STIM zou namelijk met de herziene nettoboekwaarde van de activa in het slechtste geval een liquidatie zonder kosten voor de staat hebben kunnen plaatsvinden, en wellicht zelfs met een liquidatieoverschot. Bovendien vindt STIM de overdrachtsprijs ten opzichte van de waarde van de onderneming (die door STIM op 350 miljoen EUR wordt geschat) verre van reëel en stelt zij dat de steun in geen verhouding staat tot de behoeften van de onderneming.

(163) STIM wijst de Commissie er tevens op dat de bij de privatisering opgestelde ontbindende voorwaarde buitenproportioneel is.

(164) STIM bestrijdt ten slotte dat de verkoop voor een negatieve prijs gerechtvaardigd zou zijn omdat een eventuele liquidatie van de onderneming - die niet echt voor de hand lijkt te liggen - maatschappelijk gezien zeer moeilijk zou liggen.

(165) Met betrekking tot de tweede herkapitalisatie van 8,75 miljoen EUR is STIM van mening dat bij deze kapitaalinbreng niet het beginsel van de particuliere investeerder in een markteconomie is gerespecteerd, gezien de onvoldoende garanties die zijn gegeven voor wat betreft het investeringsrendement. Volgens STIM gaat het argument als zou deze inbreng geen staatssteun zijn omdat de particuliere en de publieke investering gelijktijdig hebben plaatsgevonden, niet op. Voor zover inderdaad gesteld zou kunnen worden dat van een dergelijke gelijktijdigheid sprake is, vormt dit nog slechts een indicatie en kan niet alleen aan de hand daarvan geconcludeerd worden dat er geen sprake is van steun ([102]). STIM stelt tot slot dat deze inbreng voor de overnemers een garantie zijdens de Franse regering vormde dat de SNCM inderdaad de DOD voor de lijnverbinding met Corsica toegekend zou krijgen.

(166) Voor wat betreft het bedrag van 38,5 miljoen EUR aan persoonsgebonden steun is STIM van mening dat dit bedrag in werkelijkheid de SNCM de middelen verschaft om te voldoen aan bepaalde wezenlijke onderdelen van het herstructureringsplan dat aan de Commissie is voorgelegd en die niet ten uitvoer zijn gelegd, met name de vermindering van het personeelsbestand.

8.2.2.3. Met betrekking tot de verenigbaarheid met de richtsnoeren van 2004

(167) STIM is van mening dat de door de SNCM ontvangen steun niet tot het minimum beperkt is gebleven. De bijdrage van de SNCM en de overnemers aan het herstructureringsplan zou niet voldoende zijn in het licht van de voorwaarden die in de richtsnoeren van 2004 zijn genoemd, en er is niet aangetoond dat de situatie van de SNCM dermate uitzonderlijk was dat een lagere eigen inbreng gerechtvaardigd was. Bovendien wijst STIM erop dat de in 2006 verleende steun buitenproportioneel was, nu deze de SNCM in staat heeft gesteld reserves op te bouwen om toekomstige verliezen te dekken. Ten slotte zou het feit dat de SNCM niet van plan was activa te verkopen die niet onontbeerlijk waren voor het voortbestaan van de onderneming, in strijd zijn met de in de richtsnoeren van 2004 gestelde eisen.

(168) STIM is van oordeel dat de onderhavige bedragen zijn betaald in strijd met het in de richtlijnen van 2004 genoemde beginsel van eenheid. De verslechtering van de financiële situatie van de onderneming en de sociale conflicten kunnen niet worden beschouwd als uitzonderlijke, onvoorziene omstandigheden die niet aan de begunstigde onderneming te wijten zijn.

(169) STIM eist derhalve aanvullende compensaties ter hoogte van de helft van de ingebrachte steun, zijnde 98,25 miljoen EUR, via de verkoop van een extra schip, alsmede van de directe en indirecte deelnemingen van de SNCM in de CMN. In dat opzicht stelt STIM dat deze deelnemingen niet van strategische aard zijn in de zin van de richtlijnen voor herstructureringssteun, omdat ze niet „onontbeerlijk voor het voortbestaan van de onderneming" zijn, noch het karakter van een onvervreemdbaar goed dragen.

(170) STIM stelt verder dat van de beweerde synergie tussen de SNCM en de CMN geen sprake is, in die zin dat de SNCM geen enkele daadwerkelijke rol heeft in het beheer en de ontwikkeling van de CMN. STIM benadrukt ten slotte dat het aandeelhouderspact tussen beide ondernemingen sinds 15 maart 2006 niet meer bestaat, nu het op die datum door de CMN is opgezegd, zoals ook door het Gerechtshof van Parijs is bevestigd.

8.2.3. *Opmerkingen van de SNCM*

(171) De SNCM heeft de Commissie een dossier overhandigd waarin uiteengezet is hoe het is gesteld met haar economische en concurrentiepositie, samen met een juridisch verslag waarin gekeken is naar de vraag hoe groot het risico zou zijn dat de staat in het kader van een liquidatieprocedure juridisch gezien als feitelijke beheerder van de maatschappij moet worden aangemerkt voor de periode voorafgaande aan de privatisering.

(172) Het door de SNCM geraadpleegde kantoor […] komt tot de conclusie dat op basis van de sociale documenten van de vennootschap, aangevuld met de gevoerde correspondentie en de interventies en notulen van de controleorganen, de Franse staat […] ([103]) ([104]) ([105]). In het rapport wordt bovendien benadrukt dat […] ([106]). Tot slot wordt in hetzelfde rapport aangegeven dat […].

(173) Op basis daarvan denkt de deskundige van de SNCM dat het zeer waarschijnlijk is dat de handelsrechtbank van Marseille de Franse staat als feitelijk beheerder zou hebben aangemerkt.

(174) Bovendien zou uit de feiten, met name uit rapporten van de Rekenkamer, naar voren komen dat beheersfouten die aan de staat - de feitelijk bestuurder van de SNCM - te wijten zijn ([107]), hebben bijgedragen aan het ontstaan van de schulden van de SNCM. De schade die is ontstaan door de beheersfouten van de staat, zou […] bedragen.

(175) In dat verband zou er volgens de deskundige van de SNCM dan ook geen twijfel over bestaan dat de staat in het kader van een rechtsvordering tot aanzuivering van de schulden veroordeeld zou worden om het passief van de maatschappij geheel of gedeeltelijk aan te zuiveren, gelet op het feit dat de staat zeer nauw betrokken is bij het beheer van de SNCM en er overduidelijk beheersfouten zijn gemaakt, alsmede gezien de omvang van de financieringsbronnen.

(176) Op basis van de relevante jurisprudentie komt de deskundige van de SNCM tot de conclusie dat indien de SNCM was gefailleerd, de staat zeer zeker zou zijn veroordeeld tot het overnemen van alle sociale schulden van de SNCM. Daarmee zou een geschat deel van tussen […] en […]% van de vastgestelde schulden (ofwel tussen de […] en […] miljoen EUR) ten laste van de staat als aandeelhouder zijn gekomen. Door het besluit te nemen de SNCM te privatiseren en daaraan voorafgaand het eigen vermogen voor een bedrag van 158 miljoen EUR aan te vullen, zou de Franse staat zich derhalve als een voorzichtig investeerder hebben gedragen.

9. COMMENTAAR VAN FRANKRIJK OP DE OPMERKINGEN VAN DE BELANGHEBBENDEN

9.1. Commentaar van Frankrijk op de opmerkingen van de belanghebbenden met betrekking tot het besluit tot inleiding van de formele onderzoeksprocedure van 2002

9.1.1. *Met betrekking tot de opmerkingen van Corsica Ferries*

(177) De Franse autoriteiten hebben verklaard dat bepaalde gegevens die door CFF zijn overgelegd betreffende het aanbod van de SNCM, onjuist zijn.

(178) De Franse staat is van oordeel dat, in tegenstelling tot de beweringen van Corsica Ferries, het herstructureringsplan een spoedig herstel van de SNCM mogelijk maakt en de voorwaarden schept voor haar levensvatbaarheid op middellange en lange termijn. De Franse autoriteiten wijzen erop dat een belangrijk deel van het programma voor de vermindering van de kosten reeds ten uitvoer is gelegd ([108]). Bovendien heeft de SNCM in 2001 een bedrag van 21,3 miljoen EUR uitgetrokken voor de financiering van herstructureringsmaatregelen en met name van het plan voor het behoud van arbeidsplaatsen.

(179) Voor wat betreft de vaststelling van het bedrag van de steun bevestigen de Franse autoriteiten dat een verhouding van 0,79 tussen eigen kapitaal en totale schulden, behoudens bijzondere situaties, kenmerkend is voor de vermogensbalans van de meeste scheepvaartondernemingen ([109]).

9.1.2. *Met betrekking tot de opmerkingen van Stef-TFE*

(180) De Franse autoriteiten stellen dat de beschrijving die *Stef-TFE* geeft van de betrekkingen tussen de SNCM en de CMN in het kader van de uitvoering van het contract voor de openbare dienst niet met de werkelijkheid overeenstemt.

(181) Volgens de Franse autoriteiten is de keuze voor de formule van een tijdelijk ondernemingsverband, waarbij de SNCM en de CMN niet-hoofdelijk aansprakelijke medeconcessiehouders zijn, in tegenstelling tot de beweringen van *Stef-TFE*, in geen enkel opzicht *„verplicht gesteld door het algemene karakter van de aanbesteding*". De keuze voor een ondernemingsverband tussen de SNCM en de CMN vloeit voort uit een door de twee ondernemingen verricht onderzoek, volgens hetwelk de continuering in de vorm van hun bestaande en vanzelfsprekende partnerschap hun de beste troeven in handen zou geven — met name wat betreft concurrentievermogen — in het kader van de

aanbesteding. De toetreding van de CMN tot dit ondernemingsverband is dus het resultaat van een bewuste keuze van haar kant die is gebaseerd op de inschatting van haar eigen belangen, en niet het gevolg van een verplichting die is ontstaan door de vorm van de aanbesteding.

(182) De Franse autoriteiten wijzen erop dat, in tegenstelling tot de opmerkingen van *Stef-TFE*, de twee ondernemingen SNCM en CMN noch onafhankelijk van elkaar zijn, noch rechtstreeks met elkaar concurreren. Een dergelijke situatie zou in tegenspraak zijn met het beginsel van een uniform contract voor de delegatie van de openbare dienst, dat zij gezamenlijk hebben ondertekend.

(183) De Franse autoriteiten betogen dat de deelneming van de SNCM in het kapitaal van de CMN niet kan worden beschouwd als een zuiver financieel actief, zoals *Stef-TFE* lijkt te beweren. De Franse overheid verdedigt de stellingname dat de deelnemingen van de SNCM in de CMN een sterk strategisch karakter hebben. Zij is van mening dat de overdracht ervan namelijk niet alleen tegen de industriële logica zou indruisen, maar ook strategisch gezien een grote vergissing zou zijn.

9.1.3. *Commentaar van Frankrijk op de opmerkingen van vertegenwoordigers van plaatselijke autoriteiten*

(184) Hoewel de Franse autoriteiten het in het algemeen eens zijn met de inhoud van de brief van de voorzitter van de regio *Provence-Alpes-Côte d'Azur*, hechten zij eraan erop te wijzen dat, in tegenstelling tot wat onder punt 2 van genoemd schrijven ([110]) wordt beweerd, het aanbod voor de verbinding tussen het Franse vasteland en Corsica geen „aanbod is dat de vraag verre overtreft" en het tariefbeleid van de SNCM in overeenstemming is met de verbintenissen die zij is aangegaan om noch de aanstichter van een tarievenoorlog noch „price leader" te zijn.

9.2. **Commentaar van Frankrijk op de opmerkingen van de belanghebbenden met betrekking tot het besluit van 2006**

(185) Over het algemeen merkt Frankrijk op dat een groot aantal van de opmerkingen van STIM en CFF identiek zijn aan het commentaar dat deze ondernemingen reeds in 2003 tegenover de Commissie hadden geformuleerd. Er wordt met name op gewezen dat het commentaar van CFF reeds was ingebracht in het kader van het verzoek om nietigverklaring van de beschikking van de Commissie van 9 juli 2003 tegenover het Gerecht van Eerste Aanleg. Dit commentaar is voor het grootste gedeelte zowel door de Commissie als door het Gerecht van de hand gewezen.

(186) Met betrekking tot de DOD voor de lijnverbinding Marseille-Corsica bestrijdt Frankrijk in ieder opzicht dat de aanbestedingsprocedure voor het contract voor de openbare dienst op onrechtmatig wijze zou zijn verlopen. Bovendien impliceert volgens Frankrijk het feit dat deze nationale procedures zijn gevoerd ten overstaan van de bevoegde nationale rechter die hier naar gemeen recht als communautaire rechter is opgetreden, dat er voor de Commissie geen communautair belang bestond om de kwestie met betrekking tot de aanbestedingsprocedure voor het contract voor de openbare dienst te onderzoeken.

9.2.1. *Met betrekking tot de vervroegde tenuitvoerlegging van de maatregelen van het eerste herstructureringsplan en de wijzigingen daarop*

(187) Met betrekking tot dat wat in het algemeen is opgemerkt over de vervroegde tenuitvoerlegging van de als steun aan te merken maatregelen door Frankrijk, antwoorden de Franse autoriteiten dat deze tenuitvoerlegging was ingegeven door het bijzondere karakter van de procedure, nu de beschikking van 9 juli 2003 waarin de Commissie haar toestemming had gegeven, in 2005 nietig werd verklaard, en dat de Franse autoriteiten hier niet moedwillig hun verplichtingen uit het EG-Verdrag naast zich neer hebben gelegd. Frankrijk voegt daar overigens aan toe dat het met het oog op het beginsel van loyale samenwerking tussen de lidstaten en de Commissie, deze laatste altijd op de hoogte heeft gehouden van de ontwikkelingen in dit dossier en de verschillende maatregelen die sinds januari 2005 zijn genomen.

(188) Nu geen van deze maatregelen als steun kunnen worden aangemerkt, zijn de Franse autoriteiten van mening dat artikel 88, lid 3, van het EG-Verdrag, *in fine* niet op die maatregelen van toepassing is, en dat er derhalve geen enkele redenen is om de tenuitvoerlegging daarvan op te schorten.

9.2.2. *Met betrekking tot de herkapitalisatie van 2002*

(189) In de eerste plaats wijzen de Franse autoriteiten erop dat zij geen twijfel hebben laten bestaan over de vraag of het Altmark-arrest al dan niet van toepassing is, waarbij echter wel is aangegeven dat de toets waarvan in dit arrest sprake is, in het onderhavige geval moeilijk werd, in die zin dat het bedrag in kwestie was bepaald voordat dit arrest was gewezen en er dus niet met deze nieuwe criteria rekening kon worden gehouden.

(190) Frankrijk geeft aan dat de 53,48 miljoen EUR in kwestie deel uitmaken van de 69,3 miljoen EUR die in 2003 door de Commissie als verenigbaar zijn aangemerkt. De door de Commissie geuite twijfels in het besluit tot inleiding van de onderzoeksprocedure van 2006 hebben dus geen betrekking op de verenigbaarheid van deze maatregelen, welke verenigbaarheid niet ter discussie wordt gesteld — zoals STIM overigens ook lijkt te bevestigen in haar opmerkingen —, maar hebben betrekking op de vraag of dit bedrag dat in het kader van de compensatie voor de openbaredienstverplichtingen is toegekend, als steun moeten worden aangemerkt.

(191) Volgens Frankrijk laten CFF en STIM in hun opmerkingen onbetwist dat de eerste en de tweede Altmark-voorwaarde op het onderhavige geval van toepassing zijn.

(192) Voor wat betreft het derde Altmark-criterium bestrijden de Franse autoriteiten het door CFF en STIM aangevoerde argument als zou de betaling van dit bedrag noodzakelijkerwijs tot overcompensatie leiden omdat de Commissie in haar beschikking van 30 oktober 2001 toestemming had gegeven voor de betaling van 787 miljoen EUR als compensatie voor de openbaredienstverplichtingen. In dat opzicht geeft Frankrijk aan dat de Commissie in haar beschikking van 2003 namelijk heeft geconstateerd dat deze verplichtingen ondergecompenseerd waren en dat het bedrag van 53,48 miljoen EUR gerechtvaardigd was als compensatie voor de openbare dienst.

(193) Met betrekking tot de vierde Altmark-voorwaarde benadrukken de Franse autoriteiten dat ondanks het feit dat er geen referentieonderneming was en het dus niet mogelijk was een globale vergelijking tussen de SNCM en andere ondernemingen te maken — zoals ook door CFF is geconstateerd — zij hun best hebben gedaan de nodige elementen aan te voeren aan de hand waarvan een zo nauwkeurig mogelijke vergelijking kon worden gemaakt met gelijksoortige ondernemingen, te weten hoofdzakelijk de CMN. Frankrijk bestrijdt eveneens het door STIM en CFF aangevoerde argument dat de SNCM veel hogere vaste kosten zou hebben dan de CMN. Zelfs indien dat het geval zou zijn, dan wijzen de Franse autoriteiten erop dat de productiviteitsratio's van de SNCM zeer dicht bij die van de CMN liggen. Tot slot wordt gesteld dat de SNCM even goed werd beheerd als de CMN, welke laatste door STIM op geen enkel moment als een slecht beheerde onderneming wordt aangemerkt.

(194) Frankrijk wijst erop dat de tussen 1991 en 2001 geleden verliezen niet alleen hun oorzaak in de DOD vonden, zoals CFF lijkt te willen beweren, maar dat de openbaredienstverplichtingen de SNCM beletten zich aan het veranderde concurrentiespeelveld aan te passen. De Franse autoriteiten geven daarnaast aan dat die verliezen niet alleen in de periode 2000-2001 zijn gemaakt, maar dat zij in die periode sterk toenamen in verband met de toename van het aantal door CFF uitgevoerde retourreizen.

(195) Voor wat betreft de verenigbaarheid van het bedrag van 53,48 miljoen EUR dat als compensatie voor de openbaredienstverplichtingen is betaald met artikel 86, lid 2 Europese Gemeenschap, herinneren de Franse autoriteiten eraan dat enerzijds de Commissie in haar beschikking van 2003 reeds had verklaard dat dit bedrag verenigbaar is met genoemd artikel en dat anderzijds het Gerecht deze verenigbaarheid in zijn arrest van 15 juni 2005 niet ter discussie heeft gesteld.

9.2.3. *Met betrekking tot de maatregelen die na de herkapitalisatie van 2002 zijn toegekend*

(196) Met betrekking tot de overdrachtsprocedure wijst Frankrijk erop dat reeds bij de aanvang daarvan klassieke selectiecriteria werden gehanteerd, waarbij hoofdzakelijk werd gekeken naar de prijs die voor de valorisatie van de aandelen van de SNCM werd voorgesteld, en in de tweede plaats naar andere parameters (industrieel plan, sociaal plan, etc.), waaronder het bedrag dat de kandidaten in het kader van een herkapitalisatie bereid waren in de maatschappij te investeren. Frankrijk bestrijdt met klem dat de aanbestedingsprocedure niet doorzichtig zou zijn geweest, zoals door de belanghebbende derden wordt beweerd, en herinnert eraan dat de staat in dezen zelfs verder is gegaan dan waartoe zij verplicht is op grond van de toch al strenge en dwingende wet- en regelgeving in geval van verkoop van staatsdeelnemingen. Frankrijk wijst er nog eens op dat de ontwikkelingen die volgden op het aanbod van BCP om 100 % van de aandelen van de SNCM over te nemen, in een financieel en maatschappelijk gezien zeer moeilijke context plaatsvonden en dat het feit dat VT zich bij het bod van BCP heeft aangesloten, niet heeft geleid tot verandering van de handels- en financiële voorwaarden van de transactie (afgezien van de verdeling van het kapitaal).

(197) Met betrekking tot de negatieve prijs van 158 miljoen EUR wijzen de Franse autoriteiten erop dat de onderneming gelet op de financiële situatie van de SNCM op 30 september 2005, verkocht is voor een marktprijs en dat de verkoop economisch gezien voordeliger was dan een eventuele liquidatie van de onderneming. In dat opzicht benadrukken de Franse autoriteiten dat het toepassen van het criterium van de particuliere investeerder op een geval als het onderhavige, waarbij sprake is van een onderneming die dicht bij het faillissement staat, niet moet worden gezien als het zoeken naar de „rentabiliteit van de publieke interventie", maar als het voorkomen van nog grotere verliezen die de aandeelhouder zou hebben moeten lijden in geval van een — nog kostbaarder —liquidatie.

(198) Als het gaat om de prijs die is betaald, bestrijdt Frankrijk dat de SNCM zou zijn verkocht voor een prijs die niet overeenkomt met de werkelijke waarde van de onderneming ([111]).

(199) De Franse autoriteiten wijzen eveneens het argument van CFF van de hand dat de handelswaarde van de SNCM-vloot, die volgens CFF tussen de 406,5 en 426,5 miljoen EUR zou liggen, onderschat zou zijn. De Franse autoriteiten geven aan dat de schepen die CFF in haar berekening heeft meegenomen, niet de schepen zijn die de SNCM op 30 september 2005 in eigendom had. Nu er geen rekening is gehouden met een verminderde handelswaarde van de schepen, zou niet gekeken zijn naar de context waarbinnen een eventuele gerechtelijke vereffening van deze activa zou hebben plaatsgevonden, en tot slot is de datum die bij de berekening van die handelswaarde is aangehouden, te weten augustus 2006, niet de datum waarop de SNCM mogelijkerwijs geliquideerd zou zijn en met welke datum wel gerekend moet worden, namelijk 30 september 2005. Frankrijk merkt overigens op dat indien de door CFF voorgestelde berekeningsmethode mocht worden gehanteerd, de negatieve prijs drie maal zo laag zou zijn als de liquidatiewaarde van de activa zoals die op basis van het Gröditzer-arrest zou luiden, wat dus gunstiger zou zijn dan de door de Franse autoriteiten aan de Commissie gepresenteerde veronderstellingen.

(200) Aangaande het door CFF aangevoerde argument dat het Gröditzer-arrest niet van toepassing zou zijn omdat de kapitaalinbreng van de staat gekoppeld was aan de verkoop van 75 % van zijn deelneming in de SNCM, waarmee de rendementsvooruitzichten voor de staat evenredig afnamen, geven de Franse autoriteiten aan dat de negatieve overdrachtsprijs van 158 miljoen EUR wel degelijk ziet op de overdracht van het gehele kapitaal van de SNCM, gevolgd door een nieuwe investering van de staat ter hoogte van 25 % met een rendement van […]% per jaar. Frankrijk is dan ook van mening dat het rendement op investering gegarandeerd blijft, nu de staat 25 % van de aandelen van de onderneming in handen heeft en deze deelneming een zeer hoog rendement oplevert.

(201) Frankrijk bestrijdt eveneens de stelling van CFF dat de ABX-beschikking niet op het onderhavige geval van toepassing zou zijn. Daarbij wordt met name gekeken naar de daadwerkelijke kosten van een eventuele liquidatie van de SNCM en het risico dat de staat aansprakelijk had kunnen worden gesteld voor de schulden van de onderneming in het kader van een rechtsvordering tot aanzuivering van de passiva zoals bedoeld in de collectieve Franse procedures en bekrachtigd in de nationale jurisprudentie (arrest van het Gerechtshof van Rouen van 22 maart 2005). Hoewel

de Franse autoriteiten van mening zijn dat zij als beheerder van de SNCM in dit verband niet „onrechtmatig" gehandeld hebben, benadrukken zij dat er een zeer groot risico bestond dat de staat door een nationale rechter veroordeeld zou worden tot aanzuivering van de schulden van de SNCM, gelet op de soepele criteria die worden gehanteerd bij de beoordeling van de vraag of sprake is van een beheersfout in de zin van artikel L651-2 van de *code de commerce* en gelet op de bovengenoemde jurisprudentie die op dit geval van toepassing zou zijn.

(202) Voor wat betreft de herkapitalisatie van 8,75 miljoen EUR stelt Frankrijk nogmaals dat deze kapitaalinbreng, in tegenstelling tot hetgeen CFF en STIM beweren, niet als staatssteun kan worden aangemerkt, gelet op de gelijktijdigheid van de investering, het feit dat er sprake was van gelijksoortige inschrijvingsvoorwaarden en gelet op het bovengemiddelde rendement dat door de staat via de CGMF werd verkregen.

(203) De Franse autoriteiten wijzen er in het bijzonder op dat het gelijkheidsbeginsel ten opzichte van de investeerders niet in het gedrang is gekomen door het bestaan van de ontbindende voorwaarden, nu deze ontbindende voorwaarden zijn opgenomen in het kader van de overdracht voor 100 % van de SNCM en niet in het kader van de herkapitalisatie van 35 miljoen EUR die daarop volgde.

(204) Bovendien wijst Frankrijk erop dat diens investering aanmerkelijk lager is dan de investering die de overnemers hebben gedaan, in die zin dat alleen het bedrag van 8,75 miljoen EUR moet worden vergeleken met de investering van de overnemers (26,25 miljoen EUR). Bij het onderzoek naar de eerste herkapitalisatie van 142,5 miljoen EUR zou namelijk slechts een vergelijking met de liquidatieprijs moeten worden gemaakt.

(205) Tot slot bestrijdt Frankrijk het door STIM aangevoerde argument dat deze inbreng een aan de particuliere overnemers gegeven garantie zou vormen dat de SNCM inderdaad de DOD voor de lijnverbinding met Corsica toegekend zou krijgen. De Franse autoriteiten voeren aan dat deze kapitaalvermeerdering een weloverwogen investering is en losstaat van de prestaties van de onderneming, en dat de toekenning van de DOD aan de SNCM niet zou zorgen voor verbetering van het verwachte rendement van deze investering.

(206) Met betrekking tot de 38,5 miljoen EUR aan sociale maatregelen wijst Frankrijk er nogmaals op dat het hier gaat om steun ten behoeve van personen en dat met het feit dat de staat deze voor zijn rekening neemt, niet gesteld kan worden dat dit de onderneming een indirect voordeel oplevert, nu deze lasten boven op de wettelijke en contractuele verplichtingen van de SNCM komen. Bovendien brengt Frankrijk in herinnering dat deze maatregelen er niet toe zouden leiden dat werknemers zouden vertrekken die, indien deze maatregelen er niet zouden zijn, ten laste van de SNCM zouden blijven.

(207) In tegenstelling tot hetgeen CFF aanvoert, heeft het bedrag van 38,5 miljoen EUR volgens de Franse autoriteiten niet betrekking op de tenuitvoerlegging van de in het sociaal plan van 2003 opgenomen maatregelen om het personeelsbestand terug te brengen, omdat deze maatregelen — weliswaar met enige vertraging — reeds zijn uitgevoerd. Het nieuwe sociaal plan vormt dus een aanvulling op de eerste sociale maatregelen van 2003.

9.2.4. *Met betrekking tot de verenigbaarheid met de richtsnoeren*

(208) Frankrijk is op grond van het bovenstaande van mening dat de steun die in het licht van de richtsnoeren moet worden beoordeeld, 15,81 miljoen EUR bedraagt.

(209) In tegenstelling tot hetgeen CFF beweert, zijn de Franse autoriteiten van oordeel dat gelet op punt 11 van de richtsnoeren van 2004, de eerste herkapitalisatie er niet voor gezorgd heeft dat zij niet meer voldeed aan de criteria van een onderneming in moeilijkheden, nu het doel van deze herkapitalisatie was de activiteiten van de onderneming in stand te houden, ook al heeft de SNCM dankzij deze herkapitalisatie haar eigen vermogen weer op peil kunnen brengen.

(210) Frankrijk wijst de stellingen van CFF dat het de onderneming geen nieuwe financiële injecties meer had moeten gegeven omdat de SNCM ook van een bankkrediet gebruik had kunnen maken, stellig van de hand. In dat opzicht herinneren de Franse autoriteiten eraan dat de banken op 24 augustus 2005 geweigerd hebben de SNCM nieuwe kredietfaciliteiten ter beschikking te stellen en dat daarom de enig overgebleven alternatieven bestonden uit privatisering of liquidatie van de onderneming.

(211) Frankrijk bestrijdt dat het herstructureringsplan van 2002 zou zijn mislukt, zoals door CFF en STIM wordt beweerd. Dit is namelijk, zij het met enige vertraging, wel degelijk ten uitvoer gelegd en heeft ervoor gezorgd dat de doelstellingen van 2005 zijn behaald. De verslechtering van de economische en financiële situatie van de SNCM als gevolg van factoren waarop de onderneming zelf geen invloed had, zou er vervolgens toe geleid hebben dat het in 2002 aangemelde plan verlengd moest worden en dat er nieuwe maatregelen noodzakelijk werden.

(212) Frankrijk is van mening dat de SNCM goede herstelvooruitzichten heeft en dat de door de nieuwe aandeelhouders geplande maatregelen, met name de tenuitvoerlegging van het sociaal plan, de reorganisatie van de lijnverbindingen en de vernieuwing van bepaalde schepen, zullen zorgen voor herstel van de levensvatbaarheid van de onderneming. In dat opzicht merkt Frankrijk op dat gelet op de inkomsten uit de DOD (ongeveer […] van de omzet van de SNCM) en rekening houdend met de omvangrijke vaste lasten en de ondervonden moeilijkheden met het opnieuw inzetten van de zes schepen die op de lijnverbinding Marseille-Corsica werden gebruikt, de DOD een wezenlijk onderdeel van de ondernemingsstrategie vormt en van essentieel belang is voor de levensvatbaarheid van de SNCM.

(213) Met betrekking tot de beperking van de steun tot het minimum vindt Frankrijk dat het de kosten die voor de herstructurering gemaakt moesten worden, tot een strikt minimum heeft beperkt. Daartoe wijzen de Franse autoriteiten erop dat — zoals de Commissie ook in haar beschikking van 2003 heeft erkend — de onderneming zelf in voldoende mate aan het herstructureringsplan heeft bijgedragen ten laste van haar eigen middelen, nu zij voor een bedrag van 30,2 miljoen EUR activa heeft verkocht. Bovendien zou het totaal aan eigen bijdragen van de onderneming gelet op de overige door de SNCM gerealiseerde verkopen voor een bedrag van 12,2 miljoen EUR, op een bedrag van 42,4 miljoen EUR uitkomen. Frankrijk is van mening dat dit bedrag vele malen hoger is dan het bedrag aan eigen bijdrage dat nodig is om in aanmerking te komen voor herstructureringssteun, welke laatste uiteindelijk 15,81 miljoen EUR zou bedragen, nu de andere maatregelen niet als staatssteun zouden kunnen worden aangemerkt.

9.2.5. *Met betrekking tot de in de beschikking van de Commissie van 2003 gestelde voorwaarden en de eventuele nieuwe compenserende maatregelen*

(214) In tegenstelling tot hetgeen STIM en CFF beweren, is volgens de Franse autoriteiten aan alle voorwaarden van de beschikking van 2003 voldaan, aan welke voorwaarden zij tot eind 2006 waren gehouden, met name voor wat betreft het in stand houden van de vloot op 11 schepen en het hanteren van tarieven die lager liggen dan die van haar concurrenten.

(215) Overigens is Frankrijk van mening dat het niveau van de aan de SNCM op te leggen compenserende maatregelen in de nieuwe eindbeschikking aangepast zou moeten worden, nu de herstructureringssteun niet meer 69,3 miljoen EUR zou bedragen, maar 15,81 miljoen EUR.

(216) In dat opzicht kan Frankrijk zich niet vinden in de opmerkingen van STIM over de mogelijkheid dat de Commissie de SNCM als compenserende maatregel opdraagt haar deelneming in de CMN van de hand te doen. Frankrijk bestrijdt de door STIM aangevoerde stelling dat de definitie van strategische activa in de richtsnoeren van 2004, ten opzichte van die van 1999, ter discussie zou zijn gesteld.

(217) Als het gaat om de door CFF aangehaalde maatregelen gericht op het terugbrengen van de aanwezigheid van de SNCM op de markt, merken de Franse autoriteiten op dat — zoals de Commissie overigens ook in haar beschikking van 2003 (punt 87) heeft aangegeven — op de desbetreffende markten (Frankrijk-Corsica en de Maghreb) geen sprake is van overcapaciteit en dat een herindeling van de lijnverbindingen met Corsica binnen en buiten de DOD de levensvatbaarheid van de onderneming in gevaar zou brengen.

(218) Voor wat betreft het argument van CFF dat de tenuitvoerlegging van de bovengenoemde maatregelen ten gunste van de SNCM het serieus risico in zich zou dragen dat de belangrijkste concurrent van de SNCM, te weten CFF, van de markt tussen het Franse vasteland en Corsica zou verdwijnen, voeren de Franse autoriteiten aan dat gelet op de huidige indeling van deze markt, waarop CFF thans het grootste marktaandeel heeft, de handhaving van een concurrentiestructuur juist afhangt van de goedkeuring van het herstructureringsplan van de SNCM en van haar aanwezigheid op de betrokken markt.

10. **BEOORDELING VAN DE MAATREGELEN**

(219) In artikel 87, lid 1, van het EG-Verdrag wordt bepaald dat „*behoudens de afwijkingen waarin dit Verdrag voorziet, […] steunmaatregelen van de staten of in welke vorm ook met staatsmiddelen bekostigd, die de mededinging door begunstiging van bepaalde ondernemingen of bepaalde producties vervalsen of dreigen te vervalsen, onverenigbaar [zijn] met de gemeenschappelijke markt, voor zover deze steun het handelsverkeer tussen de lidstaten ongunstig beïnvloedt*”.

(220) Wil een nationale maatregel als staatssteun in de zin van artikel 87, lid 1, van het EG-Verdrag worden aangemerkt, dan moet dus aan de volgende cumulatieve voorwaarden zijn voldaan, te weten dat 1) de maatregel in kwestie een selectief economisch voordeel oplevert, 2) dit voordeel met staatsmiddelen wordt gefinancierd, 3) dit voordeel tot vervalsing van de mededinging leidt of dreigt te leiden, en tot slot 4) dit voordeel een ongunstige invloed op het handelsverkeer tussen de lidstaten heeft ([112]).

(221) De Commissie stelt vast dat de SNCM via de CGMF, die voor 100 % in handen van de Franse staat is, staatsmiddelen heeft ontvangen voor een totaalbedrag van 274,54 miljoen EUR.

(222) Aangezien de SNCM actief is in de sector van het zeevervoer, die openstaat voor concurrentie op Europees niveau, kan het economisch voordeel dat zij mogelijkerwijs heeft genoten, leiden tot vervalsing van de mededinging en het handelsverkeer tussen de lidstaten ongunstig beïnvloeden.

(223) Uit de omstandigheid dat Verordening (EEG) nr. 3577/92 van de Raad van 7 december 1992 houdende toepassing van het beginsel van het vrij verrichten van diensten op het zeevervoer binnen de lidstaten (cabotage in het zeevervoer) ([113]) tijdelijk, namelijk tot 1 januari 1999, niet van toepassing was op de cabotagemarkt voor de eilanden in de Middellandse Zee, mag niet op voorhand geconcludeerd worden dat de subsidies die zijn verstrekt voor de cabotagediensten op de lijnverbindingen met de eilanden in de Middellandse Zee in het kader van de DOD, geen ongunstige invloed hadden op het handelsverkeer tussen de lidstaten en niet leidden tot vervalsing van de concurrentie.

(224) Ook al is het mogelijk dat subsidies die zijn verstrekt voor de cabotagediensten op de lijnverbindingen, geen ongunstige invloed op het handelsverkeer hadden en vóór 1 januari 1999 niet tot concurrentievervalsing leidden, de situatie is sedertdien hoe dan ook veranderd, omdat op grond van Verordening (EEG) nr. 3577/92 de cabotageactiviteiten voortaan openstaan voor alle communautaire marktdeelnemers. Bovendien moet erop gewezen worden dat de SNCM niet alleen cabotagevervoer verzorgt, maar ook op de markt voor internationaal zeevervoer actief is, die is opengesteld bij Verordening (EEG) nr. 4055/86 van de Raad van 22 december 1986 houdende toepassing van het beginsel van het vrij verrichten van diensten op het zeevervoer tussen de lidstaten onderling en tussen de lidstaten en derde landen ([114]).

(225) De Commissie is dan ook van mening dat in het onderhavige geval is voldaan aan de laatste drie criteria van artikel 87, lid 1, van het EG-Verdrag als genoemd in punt 220 van deze beschikking. Hieronder wordt achtereenvolgens voor elke maatregel onderzocht of sprake is van een selectief economisch voordeel, en eventueel of de maatregelen die als staatssteun worden aangemerkt, verenigbaar zijn met de gemeenschappelijke markt.

10.1. **De kapitaalinbreng van 53,48 miljoen EUR als compensatie voor de openbare dienst**

(226) Hoewel de Commissie in haar beschikking van 2003 erkende dat een deel van de 76 miljoen EUR, te weten 53,48 miljoen EUR, moest worden aangemerkt als compensatie voor de openbare dienst voor de lijnverbinding met Corsica tussen 1991 en 2001, had de Commissie het gehele bedrag van de kapitaalinbreng, zijnde 76 miljoen EUR, in het licht van richtsnoeren voor herstructureringssteun beoordeeld, nu de Franse autoriteiten dit bedrag als zodanig hadden aangemeld. In zijn arrest van 15 juni 2005 waarbij de beschikking van de Commissie van 2003 nietig werd verklaard, heeft de communautaire rechter de Commissie uitgenodigd het bedrag van 53,48 miljoen EUR in het licht van het arrest van het Hof van 24 juli 2003 in de zaak-Altmark te onderzoeken.

(227) Bovendien hebben de Franse autoriteiten de Commissie verzocht te bepalen dat aangezien het hier om een „compensatie voor de openbare dienst" gaat, een deel van de herstructureringssteun van 2002 in het licht van het Altmark-arrest niet als steun aan te merken.

(228) Nu de Franse autoriteiten hebben verzocht om toepassing van het Altmark-arrest op de onderhavige zaak, en zo nodig van de in artikel 86, lid 2, van het EG-Verdrag genoemde mogelijkheid tot afwijking, is de Commissie gehouden hierover een uitspraak te doen, aangezien deze argumenten een wezenlijk onderdeel vormen van het betoog van Frankrijk ([115]).

10.1.1. *Opmerkingen vooraf*

Toepasselijkheid van het Altmark-arrest op het onderhavige geval

(229) De Commissie wijst er allereerst op dat ondanks het feit dat het Altmark-arrest is gewezen nadat de bovengenoemde maatregel ten uitvoer is gelegd, de door de communautaire rechter in dit arrest opgestelde criteria op het onderhavige geval van toepassing zijn.

(230) Zoals namelijk onlangs door het Gerecht in herinnering is gebracht ([116]), heeft het Hof de strekking van de vaststellingen in het arrest Altmark niet in de tijd beperkt. Die vaststellingen, die voortvloeien uit een uitlegging van artikel 87, lid 1, van het EG-Verdrag, zijn bij gebreke van die beperking in de tijd derhalve ten volle van toepassing op de feitelijke en juridische situatie van de onderhavige zaak.

Vaststelling van het bedrag aan ontvangen compensatie voor de openbare dienst

(231) In de eerste plaats moet worden opgemerkt dat de SNCM tussen 1991 en 2001 aanzienlijke verliezen heeft geleden op alle lijnverbindingen met Corsica die onder de openbaredienstverplichting vielen, ondanks de overheidssubsidie waarvoor in de beschikking van de Commissie van 2001 toestemming was verleend ([117]). In punt 105 van die beschikking constateert de Commissie namelijk dat de gecumuleerde verliezen vóór belastingen over de periode 1991-1999 voor de lijnverbinding met Corsica ([118]) zoals deze zijn vastgesteld in het rapport van de door de Commissie ingeschakelde deskundige en met inbegrip van de ontvangen subsidies, 217 miljoen Franse franks bedraagt, ofwel 33,08 miljoen EUR.

(232) Voor de jaren 2000 en 2001 ([119]) heeft de Commissie dezelfde methode gebruikt als in het bovengenoemde deskundigenverslag en heeft zij op basis van de verschafte analytische resultaatrekeningen de resultaten vóór belastingen herberekend door de voor de herstructurering bestemde kredieten weg te laten, die al zijn doorberekend in de aangemelde herstructureringskosten. Overigens heeft de Commissie kunnen verifiëren dat er volgens de jaarrekening van de onderneming gedurende deze twee jaren geen scheepvaartmaterieel is overgedragen.

(233) De Commissie is van mening dat het verlies over het jaar 2002 op de lijnverbinding Marseille-Corsica niet in aanmerking kan worden genomen, gezien het feit dat de exploitatietarieven voor de lijnverbinding met Corsica vanuit Marseille en de bedragen aan financiële compensatie sinds 1 januari 2002 in een contract tussen de overheid en de SNCM zijn vastgelegd, in tegenstelling tot wat gold voor de overeenkomsten uit 1991 en 1996.

(234) Derhalve komt de Commissie op grond van dezelfde aanpak en dezelfde motivering als in de beschikking van 2001 tot de volgende conclusies:

Tabel 3

Analytische resultaatrekeningen over de periode 1991-2001

Corsica-net	2001		2000		1991-1999 ([1])		Totaal 1991-2001	
	Miljoen FRF	Miljoen FRF	Miljoen FRF	Miljoen FRF	Miljoen FRF	Miljoen FRF	Miljoen FRF	Miljoen FRF
Resultaat vóór belastingen	– 302,575	– 46,127	– 40,256	– 6,137	– 216,98	– 33,078	– 559,811	– 85,343
Toevoeging aan reserves/afschrijving Liamone ([2])	96,895	14,771	0,000	0,000	0,000	0,000	96,895	14,771
Toevoeging aan reserves/sociaal plan	112,110	17,091	0,000	0,000	0,000	0,000	112,110	17,091

Corsica-net	2001		2000		1991-1999 (1)		Totaal 1991-2001	
	Miljoen FRF	Miljoen FRF	Miljoen FRF	Miljoen FRF	Miljoen FRF	Miljoen FRF	Miljoen FRF	Miljoen FRF
Correctie meerwaarde op schepen	0,000	0,000	0,000	0,000	182,100	27,761	182,100	27,761
Resultaat vóór belastingen en exclusief meerwaarde en exclusief herstructurering	– 93,571	– 14,265	– 40,256	– 6,137	– 216,980	– 33,078	– 350,807	– 53,480

(1) Gegevens uit Beschikking 2002/149/EG.
(2) In 2001 is een reserve van 14,8 miljoen EUR voorzien voor het hogesnelheidsvaartuig Liamone, met het doel de jaarlijkse lasten voor dit schip op het niveau te brengen van een schip dat is aangepast aan de nieuwe eisen die voor deze lijnverbinding zijn gesteld en die onder dezelfde voorwaarden is gefinancierd. Deze reserve is opgebouwd met het oog op de boekhoudkundige regels op grond waarvan een onderneming haar balans dient te corrigeren en een uitzonderlijke afschrijving in de balans dient op te nemen op het moment dat zij constateert dat de boekhoudkundige waarde van een activum hoger is dan de reële of handelswaarde ervan.

(235) In totaal belopen de door de SNCM geleden verliezen op de lijnverbinding Marseille-Corsica vermeerderd met de overheidssubsidies waarvoor in de beschikking van 2001 toestemming was verleend en gecorrigeerd voor meerwaarden op de tijdens deze periode verkochte schepen en de herstructureringskosten voor de gehele periode 1991-2001, 53,48 miljoen EUR.

(236) Gelet op het bovenstaande is de Commissie van oordeel dat van de in 2002 aangemelde kapitaalinbreng van 76 miljoen EUR ([120]), 53,48 miljoen EUR als compensatie voor de openbare dienst kunnen worden aangemerkt.

10.1.2. *Het bestaan van een economisch voordeel in het licht van het Altmark-arrest*

(237) Voor zover een staatsinterventie moet worden aangemerkt als compensatie voor de prestaties die door de begunstigde onderneming zijn geleverd teneinde te voldoen aan bepaalde openbaredienstverplichtingen, zodat deze de onderneming in werkelijkheid geen financieel voordeel oplevert en genoemde interventie dus niet tot gevolg heeft dat de bewuste onderneming in een gunstiger concurrentiepositie komt te verkeren dan de ondernemingen waarmee zij concurreert, is volgens het Hof op een dergelijke interventie artikel 87, lid 1, van het EG-Verdrag niet van toepassing.

(238) Toch moet wel aan een aantal cumulatieve voorwaarden worden voldaan, wil een dergelijke compensatie niet als staatssteun worden aangemerkt (zie voetnoot 68 van deze beschikking).

(239) Met name voor wat betreft het vierde criterium dat door het Hof in het Altmark-arrest wordt genoemd, moet worden opgemerkt dat de SNCM niet gekozen is naar aanleiding van een openbare aanbestedingsprocedure aan de hand waarvan de kandidaat geselecteerd kon worden die in staat was de bewuste diensten voor de laagste kosten voor de gemeenschap te leveren.

(240) Nu er geen openbare aanbestedingsprocedure heeft plaatsgevonden, is de Commissie van oordeel dat het aan de lidstaat is om aan te tonen dat het niveau van de aan de SNCM betaalde compensatie niet hoger is dan de kosten die een gemiddelde, goed beheerde en voldoende uitgeruste onderneming zou hebben moeten maken, rekening houdend met de opbrengsten en een redelijke winst uit de uitvoering van deze verplichtingen, overeenkomstig de eisen die in de jurisprudentie van het Hof zijn genoemd.

(241) In casu erkennen de Franse autoriteiten zelf in hun correspondentie van 16 november 2006 dat het in de praktijk onmogelijk was een onderneming te vinden die voor de bewuste periode 1991-2001 als referentieonderneming kon dienen, omdat de SNCM met de openbaredienstverplichtingen te maken had en zij als enige onderneming in staat was deze verplichtingen op zich te nemen. In dat kader hebben de Franse autoriteiten hun best gedaan de nodige elementen aan te voeren aan de hand waarvan een zo nauwkeurig mogelijke vergelijking kon worden gemaakt met gelijksoortige ondernemingen, in het bijzonder met de CMN, waarbij zij echter wel aantekenden dat voor die ondernemingen niet dezelfde exploitatievoorwaarden golden als die welke aan de SNCM in het kader van de openbaredienstovereenkomsten tussen 1991 en 2001 waren opgelegd.

(242) In dat opzicht is de Commissie van mening dat de Franse autoriteiten, gelet op de door hen aangevoerde argumenten, niet hebben aangetoond waarom de door henzelf als gelijkwaardig aangemerkte ondernemingen zouden kunnen dienen als referentie als bedoeld in de communautaire jurisprudentie. In dat verband merkt de Commissie op dat zij op basis van de door Frankrijk overgelegde gegevens betreffende die ondernemingen niet kan beoordelen in hoeverre inderdaad — zoals Frankrijk stelt — sprake is van gelijkwaardige ondernemingen, noch wat het effect is van de door de Franse autoriteiten aangehaalde verschillen in exploitatievoorwaarden op de vergelijking die met toepassing van dit vierde criterium gemaakt zou moeten worden.

(243) De Commissie is dan ook van oordeel dat de Franse autoriteiten er met de door hen in het kader van deze procedure overgelegde gegevens en informatie niet in geslaagd zijn aan te tonen dat aan het vierde Altmark-criterium is voldaan.

(244) Gelet op hetgeen hiervoor uiteengezet is, is de Commissie van mening dat de maatregel in kwestie de SNCM een economisch voordeel heeft opgeleverd. Aangezien alleen de SNCM begunstigde van de maatregel was, is dit voordeel als een selectief economisch voordeel aan te merken. Derhalve moet de aan de SNCM in het kader van de overeenkomsten van 1991 en 1996 toegekende compensatie voor een bedrag van 53,48 miljoen EUR als staatssteun in de zin van artikel 87, lid 1, van het EG-Verdrag worden aangemerkt.

10.1.3. *Verenigbaarheid met de gemeenschappelijke markt van de bewuste maatregel ex artikel 86, lid 2, van het EG-Verdrag*

(245) Nu de Franse autoriteiten zich hebben beroepen op de mogelijkheid tot afwijking die in artikel 86, lid 2, van het EG-Verdrag wordt geboden, zal de Commissie dezelfde aanpak en dezelfde motivering hanteren als in de beschikking van 2001 om de maatregel in kwestie te beoordelen.

(246) Op grond van dit artikel is het mogelijk dat staatssteun niet onder het verbod van artikel 87 van het EG-Verdrag valt, indien de bewuste steun uitsluitend is verleend ter compensatie van de meerkosten die ontstaan door de vervulling van de bijzondere taak die is toevertrouwd aan een onderneming die met het beheer van een dienst van algemeen economisch belang is belast, en de toekenning van de steun noodzakelijk is om de betrokken onderneming in staat te stellen haar openbaredienstverplichtingen in economisch evenwichtige omstandigheden te vervullen.

(247) Gelet op de voor de periode 1991-2001 geldende jurisprudentie ([121]) dient de Commissie, zoals zij ook in haar beschikking van 2001 heeft gedaan:

— na te gaan of op de diensten waarvan het beheer aan de SNCM is toevertrouwd, de kwalificatie dienst van algemeen economisch belang van toepassing is, en

— na te gaan of het bedrag van de aan de SNCM toegekende subsidies in het kader van de openbaredienstverplichtingen met betrekking tot de scheepvaartverbinding met Corsica wel is afgestemd op de werkelijke meerkosten die de SNCM heeft gemaakt om aan de fundamentele eisen van het openbaredienstcontract te voldoen.

Reële noodzaak van de openbare dienst

(248) Voor wat betreft de voor de periode 1991-2001 betaalde compensaties houden de aan de SNCM en de CMN opgelegde openbaredienstverplichtingen in het onderhavige geval, zoals de Commissie ook in haar beschikking van 2001 heeft geconstateerd, verband met twee vijfjarige overeenkomsten gesloten tussen de SNCM en de CMN enerzijds en het Office de transport de la Corse (OTC) anderzijds. In deze overeenkomsten, waarvan de juridische grondslag wordt gevormd door de raamovereenkomst 1976-2001, zijn de regels voor de uitvoering van de openbare dienst vastgelegd voor de periode 1991-1996 respectievelijk 1996-2001. Tevens zijn daarin de beginselen vastgelegd voor het verlenen van de forfaitaire subsidie, afkomstig uit de „dotation de continuité territoriale", ter compensatie van de opgelegde verplichtingen.

(249) Als het gaat om de vraag of deze verplichtingen aan een reële noodzaak van de openbare dienst beantwoorden, heeft de Commissie in de bovengenoemde beschikking van 2001 aangegeven dat de raamovereenkomst en de vijfjarige overeenkomsten voldoen aan het beginsel van territoriale continuïteit. Met dit beginsel wordt beoogd de nadelen van de insulaire positie te beperken en de verbinding met het eiland te verzekeren op een wijze die de zuiver continentale verbindingen zo dicht mogelijk benadert. Bovendien constateert de Commissie dat dit doel, dat voortvloeit uit een verantwoord algemeen belang, in het verleden niet uitsluitend door marktwerking is verwezenlijkt ([122]).

(250) De Commissie is derhalve van oordeel dat het systeem voor de verbindingen dat in de raamovereenkomst en de vijfjarige overeenkomsten is vastgelegd, beantwoordt aan een reële noodzaak van de openbare dienst.

Het niet-forfaitaire karakter van de compensatie

(251) Zoals de Commissie in haar beschikking van 2001 heeft vastgesteld, heeft de SNCM over de periode 1991-2001 op basis van het bovengenoemde wettelijk kader een jaarlijkse forfaitaire subsidie ontvangen, waarvan het bedrag voor vijf jaar werd vastgesteld en welk bedrag elk jaar werd herzien op basis van de ontwikkeling van het bruto binnenlands product tegen marktprijzen, alsmede de door de SNCM aangedragen informatie en de kostprijsadministratie met betrekking tot de overeenkomst.

(252) In punt 30 van de beschikking van 30 oktober 2001 merkt de Commissie op dat „*krachtens artikel 4 van de overeenkomst van 1976* ([123]) […] het jaarlijkse subsidiebedrag [wordt] uitgekeerd in twaalf gelijke maandelijkse betalingen. Om de definitieve afrekening van de subsidie mogelijk te maken, dient de SNCM uiterlijk op 1 juli van elk jaar de door de staatscontroleur goedgekeurde resultaten van het voorafgaande boekjaar over te leggen. Eventueel te veel aan de SNCM betaalde bedragen worden afgetrokken van de maandelijkse betaling(en) in het lopende boekjaar. Het verrekeningssysteem biedt ook de mogelijkheid van extra betalingen door de staat. De later gesloten overeenkomsten voorzien tevens in boetes indien het aantal basisvaarten dat niet door de SNCM is gerealiseerd in de loop van een jaar meer bedraagt dan 2 % van het aantal in de overeenkomst bepaalde basisverbindingen. De concessieverlenende instantie kan de SNCM ook in kennis stellen van een inhouding op de forfaitaire „dotation de continuité territoriale" in geval van belangrijke incidenten die een onderbreking van de openbare dienst met zich brengen".

(253) In punt 82 van diezelfde beschikking geeft de Commissie aan dat het tweede deel van punt IV van de vijfjarige overeenkomst luidt: „Ingeval de economische omstandigheden en in het bijzonder de exploitatiekosten en de verkeersniveaus die als grondslag hebben gediend voor de berekening van de subsidie, substantieel zouden verslechteren, zullen de SNCM en het OTC bijeenkomen om samen de maatregelen te bestuderen op het gebied van verbindingen, tarieven of verhoging van het subsidiebedrag met het oog op het herstel van het financiële evenwicht van de maatschappij."

(254) In het licht van het bovenstaande, en zoals zij ook heeft geconcludeerd in haar beschikking van 2001, is de Commissie van oordeel dat de door de staat betaalde compensatie van 53,48 miljoen EUR geen forfaitaire subsidie vormt, gelet op het mechanisme dat kan zorgen voor herstel van een eventueel verstoord financieel evenwicht dat verband houdt met de discrepantie tussen de werkelijke exploitatiekosten en de kosten die als grondslag hebben gediend voor de berekening van de subsidie.

Verhouding tussen de betaalde compensaties en de kosten van de openbare dienst

(255) Zoals de Commissie in haar beschikking van 2001 heeft geconstateerd ([124]), heeft de SNCM met de financiële compensaties die destijds met toepassing van de vijfjarige overeenkomsten van 1991 en 1996 zijn ontvangen, niet volledig de verliezen kunnen opvangen die verband hielden met de openbaredienstverplichtingen. De Commissie was van mening dat deze ondercompensatie 53,48 miljoen EUR bedroeg.

(256) De Commissie komt tot de conclusie dat het door de staat betaalde bedrag van 53,48 miljoen EUR overeenkomt met de geconstateerde ondercompensatie voor de periode 1991-2001 en derhalve is afgestemd op de nettokosten die de SNCM uit hoofde van haar taak als openbaredienstverlener heeft moeten maken.

10.1.4. *Conclusie*

(257) Op basis van het voorgaande is de Commissie van oordeel dat de maatregel in kwestie moet worden aangemerkt als staatssteun die krachtens artikel 86, lid 2, van het EG-Verdrag verenigbaar is met de gemeenschappelijke markt. Nu de maatregel ten uitvoer is gelegd op 14 november 2003, stelt de Commissie vast dat deze staatssteun onrechtmatig is.

(258) Tegen deze achtergrond bedraagt de steun die in het kader van de kennisgeving van 2002 moet worden aangemerkt als herstructureringssteun 22,52 miljoen EUR ([125]). Dit bedrag dient opgeteld te worden bij de in 2006 aangemelde maatregelen, voor zover het bij deze maatregelen om herstructureringssteun gaat (zie onder 10.5 van deze beschikking).

10.2. **De overdracht van de SNCM voor een negatieve verkoopprijs van 158 miljoen EUR**

(259) In casu dient de Commissie te onderzoeken of de kapitaalinbreng van de staat van 158 miljoen EUR voorafgaand aan de verkoop van de SNCM aan de particuliere overnemers, welk bedrag uiteindelijk overeenkwam met de negatieve verkoopprijs van de onderneming, al dan niet elementen van staatssteun bevat.

(260) Het feit dat er een open, doorzichtige en niet-discriminatoire aanbestedingsprocedure heeft plaatsgevonden aan het einde waarvan de staat de onderneming verkoopt nadat eerst een herkapitalisatie (voor een bedrag dat hoger is dan de verkoopprijs) heeft plaatsgehad, betekent niet noodzakelijkerwijs dat er geen sprake is van steun die zowel de geprivatiseerde onderneming als de koper van die onderneming een voordeel oplevert ([126]).

10.2.1. *Juridisch referentiekader*

(261) Om na te gaan of een kapitaalinbreng van de staat een onderneming een economisch voordeel oplevert, past de Commissie in beginsel het criterium toe van „de particuliere investeerder in een markteconomie" (hierna: „het criterium van de particuliere investeerder"). Het criterium van de particuliere investeerder vloeit voort uit het beginsel van gelijke behandeling van de publieke en de particuliere sector, dat weer stoelt op artikel 295 van het EG-Verdrag. Op basis van dit beginsel kan kapitaal dat door de staat direct of indirect aan een onderneming ter beschikking wordt gesteld onder voorwaarden die overeenkomen met de normale marktvoorwaarden, niet als staatssteun worden aangemerkt ([127]).

(262) De Commissie kan daartoe onder andere bekijken of de verstrekker van de middelen zich heeft gedragen als een particuliere investeerder die een globaal of sectorieel structuurbeleid voert en die zich laat leiden door rentabiliteitsvooruitzichten op de lange termijn voor het geïnvesteerde kapitaal. Dat deze benadering opgeld doet, blijkt uit het feit dat de communautaire rechter deze in verschillende zaken heeft bekrachtigd ([128]).

(263) Op grond van vaste jurisprudentie moet kapitaalinbreng door een publieke investeerder zonder dat er enig vooruitzicht op winst bestaat, ook niet op de lange termijn, als staatssteun worden aangemerkt ([129]).

(264) De communautaire rechter heeft eveneens bepaald dat een particuliere investeerder die een algemeen of sectorieel structuurbeleid wil voeren, waarbij de rentabiliteit op lange termijn bepalend is, zich niet na jaren van aanhoudende verliezen kan veroorloven om een kapitaalinbreng te doen die economisch gezien niet alleen duurder blijkt te zijn dan liquidatie van de activa, maar bovendien is gekoppeld aan de verkoop van de onderneming, waardoor elk vooruitzicht op winst, ook op termijn, verdwijnt ([130]).

(265) Het Hof heeft in zijn Gröditzer-arrest meer specifiek geoordeeld dat om vast te stellen of de privatisering van een onderneming voor een negatieve verkoopprijs elementen van staatssteun bevat, „moet worden beoordeeld of een particulier investeerder die qua omvang vergelijkbaar is met de organen die de publieke sector beheren, in vergelijkbare omstandigheden ertoe zou kunnen worden gebracht, in het kader van de verkoop van die onderneming een even grote hoeveelheid kapitaal in te brengen, dan wel voor liquidatie van die onderneming zou hebben gekozen" ([131]).

10.2.2. *Toepassing op het onderhavige geval*

(266) In het licht van het voorgaande moet door de Commissie, om vast te stellen of de maatregel in kwestie als steun dient te worden aangemerkt „worden nagaan of de door de staat gekozen oplossing, in absolute termen en ten opzichte van alle andere oplossingen met inbegrip van niet-optreden, de minst dure is. Indien dit het geval is, betekent dit dat de staat als een particuliere investeerder heeft gehandeld" ([132]).

10.2.2.1. Naleving van het beginsel van de particuliere aandeelhouder in een markteconomie

(267) In dit verband moet worden opgemerkt dat grote concerns vandaag de dag, wanneer zij overgaan tot sluiting van vestigingen of liquidatie van dochterondernemingen, hun ogen niet kunnen sluiten voor de maatschappelijke gevolgen die dergelijke sluitingen of liquidaties met zich brengen.

(268) Daarom wordt meestal een sociaal plan opgesteld waarin ook wordt voorzien in omscholing van personeel, hulp bij het zoeken van een andere baan, ontslagvergoedingen en soms zelfs interventies in de lokale economische structuur. Een en ander gaat verder dan waartoe men wettelijk en op grond van de collectieve arbeidsovereenkomsten verplicht is.

(269) In casu constateert de Commissie dat de SNCM een onderneming is die via de groep CGMF (Compagnie Maritime Générale et Financière) in handen van de staat is.

(270) De Commissie is van oordeel dat ingeval de SNCM geliquideerd zou zijn ([133]), dergelijke maatregelen naast de wettelijk verplichte maatregelen ten uitvoer zouden zijn gelegd, om het aanzien van de houdstermaatschappij en dat van de eigenlijke aandeelhouder niet te beschadigen ([134]).

(271) De Commissie herinnert eraan dat de mogelijke liquidatie van de onderneming in 2004 voor heel wat sociale onrust heeft gezorgd. Zo werd in september 2004 de vloot van de SNCM gedurende 16 dagen stilgelegd als gevolg van de onlusten die door dit conflict ontstonden. De Commissie voegt daaraan toe dat de Franse autoriteiten aan de hand van cijfermateriaal hebben aangetoond dat deze sociale onrust van 2004 het aanzien van de houdstermaatschappij bij de klant had aangetast en dat daardoor aanzienlijk minder passagiers door de SNCM werden vervoerd, wat dus tot een daling van de omzet van de onderneming leidde. De Commissie benadrukt bovendien dat als gevolg van het slechte sociale klimaat van de zomer van 2004 de financiële situatie van de SNCM achteruit was gegaan en de aandeelhouder vande onderneming in het voorjaar van 2005 een sociaal plan heeft opgesteld, dat in april 2005 is opgeschort, in overleg met de vakbonden. Op grond van het voorgaande is de Commissie van mening dat is komen vast te staan dat ingeval de SNCM geliquideerd zou zijn en de CGMF niet voor aanvullende ontslagvergoedingen zou hebben gezorgd, het aanzien van de houdstermaatschappij en de eigenlijke aandeelhouder zeer zeker aangetast zou zijn.

(272) De Commissie is daarom van mening dat de kosten die met dergelijke maatregelen verband houden, meegenomen moeten worden in de berekening van de liquidatiekosten. Deze kosten zouden dan in mindering zijn gebracht op de liquidatiewaarde van de SNCM voor zover deze positief zou zijn geweest en/of rechtstreeks door de CGMF/de staat als aandeelhouder zijn overgenomen. De Commissie is van oordeel dat elke andere oplossing voorbij zou gaan aan de maatschappelijke realiteit waarmee grote concerns vandaag de dag geconfronteerd worden ([135]).

(273) Voor het beantwoorden van de vraag wat de hoogte van de liquidatiekosten voor de aandeelhouder zou zijn geweest, houdt de Commissie een minimumscenario aan, waarbij alleen gekeken wordt naar het bedrag dat nodig zou zijn geweest voor de aanvullende ontslagvergoedingen.

(274) In dat opzicht zijn de Franse autoriteiten van mening dat op basis van het sociaal plan van 2005, dat weer was geënt op het sociaal plan van 2002, uitgegaan moet worden van […] à […] EUR per werknemer, ofwel een totaalbedrag van tussen de […] en […] miljoen EUR. De Franse autoriteiten geven daarbij aan dat bij de ondergrens van bovengenoemde raming rekening is gehouden met de vrees dat bij de kosten van het standaard sociaal plan de kosten moeten worden opgeteld die verband houden met het relatief hoog aantal werknemers dat de pensioengerechtigde leeftijd bereikt en waarvan het vertrek plaatsvindt onder bijzonder gunstige voorwaarden. Overigens is ook rekening gehouden met het feit dat de context waarbinnen de liquidatie van de onderneming en het ontslag van al het personeel zou plaatsvinden, niet te vergelijken valt met een aanpassing van het personeelsbestand op zodanige wijze dat de activiteiten voortgezet zouden kunnen worden, zoals wel het geval is met het standaard sociaal plan.

(275) De deskundige van de Commissie heeft het door de Franse autoriteiten aangeleverde cijfermateriaal vergeleken met de sociale plannen die recentelijk in Frankrijk ten uitvoer zijn gelegd. Het sociaal plan van Hewlett Packard heeft in 2003 214 000 EUR per persoon gekost en in 2005 tussen de 50 000 en 400 000 EUR. Het in 2004 door Péchiney na de fusie met Alcan ten uitvoer gelegde sociaal plan heeft 128 000 EUR per persoon gekost. De totale kosten per werknemer van het sociaal plan bedroegen voor Giat Industries in 2004 ongeveer 162 000 EUR; voor Gemplus was dat in 2002 71 000 EUR en voor Danone in 2001 69 000 EUR (koekjesdivisie). In 2002 kondigde Yves Saint Laurent Haute Couture een sociaal plan van 115 000 EUR per werknemer aan. Met het in februari 2007 door Airbus France aangekondigde Power 8-plan was een bedrag per werknemer gemoeid van 68 000 EUR ([136]). In 2008 bedroegen de kosten van het sociaal plan van Michelin 157 400 EUR per werknemer.

(276) Voor wat betreft de havenarbeiders wijst de Commissie erop dat de Rekenkamer in haar openbaar themaverslag van juli 2006 over de noodzaak van de Franse havens om gelet op de veranderingen in het zeevervoer tot actie over te gaan, aangeeft dat de totale kosten per persoon van het sociaal plan 2004 145 000 EUR per vertrek voor de autonome havens en 209 000 EUR per vertrek voor de haven van Marseille bedroegen.

(277) De Commissie wijst erop dat in haar besluit van 17 juli 2002 betreffende de Société Française de Production wordt aangetoond welke sociale kosten zijn gemoeid met de privatisering van een onderneming in moeilijkheden. Zo blijkt hieruit dat het sociaal plan de staat, boven op de 5,3 miljoen EUR in verband met wettelijke en contractuele verplichtingen, nog eens 43,1 miljoen EUR (zijnde 151 000 EUR per werknemer, nu het plan voorzag in het vertrek van 285 werknemers) gekost heeft (waardoor de kosten in totaal 169 000 EUR per werknemer beliepen).

(278) In het licht van deze vergelijkende analyse is de Commissie van mening dat een bedrag van […] EUR aan aanvullende ontslagvergoeding voor elke werknemer in de lijn ligt van de kosten per ontslagen werknemer zoals die zijn opgenomen in de sociale plannen die door particuliere aandeelhouders in dezelfde periode ten uitvoer zijn gelegd.

(279) Tot slot is het volgens de Commissie het meest waarschijnlijk dat bij liquidatie van de SNCM alle personeelsleden van de onderneming ontslagen zouden moeten worden, met name gezien het feit dat voor de toekenning van de DOD voor de periode 2007-2013 nog geen openbare aanbesteding was uitgeschreven, en dat daarover dus nog geen definitieve beslissing was genomen. Gezien de zorgwekkende financiële situatie van de SNCM was het bovendien inderdaad niet waarschijnlijk dat er een plan zou worden uitgewerkt dat gericht was op de voortzetting van de activiteiten, waarmee aan de onderneming uitstel van betaling zou zijn verleend en ontslagen vermeden hadden kunnen worden.

(280) Gezien het bovenstaande houdt de Commissie het totaalbedrag aan van […] miljoen EUR dat de CGMF (de staat) had moeten betalen aan aanvullende ontslagvergoedingen.

(281) In dit stadium van de analyse dient de Commissie te bepalen wat de liquidatiewaarde van de SNCM exclusief aanvullende ontslagvergoedingen zou zijn geweest. Om na te kunnen gaan of de staat zich heeft gedragen als een particuliere investeerder in een markteconomie moet het verschil tussen deze liquidatiewaarde — voor zover het hier om een positief bedrag gaat — en de aanvullende ontslagvergoedingen namelijk vergeleken worden met de negatieve opbrengst uit de verkoop. Daartoe gaat de Commissie uit van de berekening van de geherwaardeerde netto-activa. Volgens de methode van de geherwaardeerde netto-activa is sprake van ontoereikende activa op het moment dat de economische waarde van de reële activa (die over het algemeen hoger is dan de nettoboekwaarde) niet de economische waarde van de reële schulden dekt.

(282) Teneinde de schuldenlast in het onderhavige geval vast te stellen is de Commissie met de hulp van haar deskundige ([137]) nagegaan, zoals hieronder uiteengezet is, of op 30 september 2005 de waarde van de activa van de SNCM ontoereikend was om de preferente schuldeisers en de niet-preferente schuldeisers (waaronder begrepen de werknemers in het kader van de normale schulden) te betalen.

Met betrekking tot de gekozen evaluatiemethode

(283) De Commissie is van mening dat vaststelling van de waarde van de netto-activa een gebruikelijke methode is om ondernemingen in de sector van het zeevervoer te valoriseren. Bovendien is deze methode volgens haar bijzonder goed op de situatie van de SNCM afgestemd, nu de referentieaandeelhouder als enige alternatief voor de verkoop van de onderneming overbleef, het faillissement daarvan aan te vragen, waarna de onderneming geliquideerd zou worden.

(284) Voor wat betreft de overige valorisatiemethodes, met name de DFCF-methode (Discounted Free Cash Flow), is de Commissie van mening dat deze, gelet op het feit dat daarbij van een voortzetting van de onderneming wordt uitgegaan, waarvan in casu geen sprake is, voor de SNCM niet relevant is.

Met betrekking tot de referentiedatum

(285) De Commissie houdt 30 september 2005 aan als referentiedatum voor de beoordeling van de SNCM, aangezien op deze datum daadwerkelijk een keuze is gemaakt tussen het aanvaarden van het overnamebod en liquidatie van de onderneming, nu op 27 september 2005 voor BCP is gekozen.

Met betrekking tot de waarde van de activa van de SNCM

(286) De Commissie merkt in het bijzonder op dat de aandeelhouder van de SNCM samen met het kantoor Ernst & Young de hoogte van de liquidatiekosten van de onderneming (het hiervoorgenoemde CGMF-rapport) per 30 september 2005 heeft onderzocht. Hierop heeft een contra-expertise plaatsgevonden door Oddo Corporate Finance en het kantoor Paul Hastings. De Commissie herinnert eraan dat in het Oddo-rapport de waarde van de activa van de SNCM op […] miljoen EUR werd geraamd.

(287) Nu de brutohandelswaarde van de schepen van de SNCM door de gespecialiseerd makelaar BRS per 30 september 2005 op […] miljoen EUR is geschat, wordt de in eigendom van de SNCM zijnde vloot ([138]) in het Oddo-rapport na waardevermindering ([139]), courtagecommissie ([140]) en juridische onzekerheden ([141]) op […] miljoen EUR getaxeerd.

Tabel 4

Scenario's voor de waardering van de activa van de SNCM per 30 september 2005

(in miljoen EUR)

	Waarde van de activa Oddo-rapport	Waarde van de activa deskundige Commissie
Immateriële vaste activa	—	—
Materiële vaste activa		
— Vloot in eigendom	[…]	[…]
— Gebouwen (1)	[…]	[…]
Financiële vaste activa (2)	[…]	[…]
Vaste activa	[…]	[…]
Voorraden	—	—
Voorschotten	—	—
Vorderingen op afnemers	[…]	[…]
Overige vorderingen (3)	[…]	[…]
Nettoliquiditeitspositie	[…]	—
Overlopende posten	—	—
Overige activa	[…]	[…]
Totaal activa	[…]	[…]

(1) Voor wat betreft de gebouwen (waaronder het hoofdkantoor van de SNCM) geven de Franse autoriteiten aan dat de aangehouden liquidatiewaarde is gebaseerd op de taxatie van een onroerendgoeddeskundige van november 2003, vermeerderd met […]% in verband met de stijging van de prijzen.

(2) De financiële vaste activa hebben hoofdzakelijk betrekking op de deelnemingen van de SNCM in Sud-Cargos, Aliso, CGTH, CMN en Ferrytour.

(3) Deze post heeft voornamelijk betrekking op vorderingen op de staat, in het bijzonder de compensatie voor de openbaredienstverplichtingen over de maand september 2005 en de terugbetaling van de werkgeverslasten door de uitvoeringsinstantie werknemersverzekeringen Assedic over het boekjaar 2004.

Bronnen: rapport van Oddo-Hastings en rapport van de deskundige van de Commissie

(288) De Commissie constateert aan de hand van de bovenstaande tabel dat het belangrijkste onderdeel van de activa van de onderneming wordt gevormd door de scheepsvloot. In dat opzicht heeft de deskundige van de Commissie, na zo mogelijk een vergelijkende analyse te hebben uitgevoerd, geoordeeld dat de afschrijving op de brutohandelswaarde van de schepen en de juridische onzekerheden niet ongepast waren. Op basis daarvan is hij tot de conclusie gekomen dat er geen argumenten voorhanden waren om de door de Franse staat opgevoerde taxatie van de waarde van de vloot te verwerpen.

(289) Voor wat betreft de toegepaste waardevermindering is de Commissie van mening dat het niveau daarvan in overeenstemming is met de geconstateerde waardeverminderingen bij de verkoop van schepen in geval van gerechtelijke vereffening. Volgens de deskundige van de Commissie heeft de Régie des Transports Maritimes, een Belgisch staatsbedrijf dat de lijnverbinding Oostende-Ramsgate exploiteerde, in 1997 bijvoorbeeld twee autoveerboten verkocht met een geschatte afschrijving van 35 tot 45 %. Recentelijker heeft de onderneming Festival Cruises een gemiddelde afschrijving van 20 % toegepast bij de verkoop van drie cruiseschepen. De in vergelijkbare gevallen gehanteerde afschrijvingen liggen dus in de buurt van de afschrijvingen die in het onderhavige geval door de Franse autoriteiten zijn toegepast.

(290) Met betrekking tot de stelling dat er sprake is van juridische onzekerheden is de Commissie van oordeel dat, aangezien er op de betrokken markt geen enkele vergelijkbare transactie heeft plaatsgevonden, de in dat kader aangevoerde argumenten in lijn zijn met de krapte van de markt voor schepen die zijn gebouwd voor een specifiek gebruik.

(291) De Commissie merkt overigens op dat haar onafhankelijke deskundige de waarde van de financiële vaste activa naar boven toe heeft bijgesteld, met name voor wat betreft de participatie van de SNCM in de CMN (van […] miljoen EUR naar […] miljoen EUR). Rekening houdend met het overnamebod ter zake van deze deelneming door *Stef-TFE* van […] miljoen EUR dat in het kader van het onderhavige onderzoek aan de Commissie is overgelegd, is de Commissie in dat opzicht van oordeel dat de vaststelling van de waarde van de deelneming van de SNCM in de CMN op […] miljoen EUR in de context van een liquidatie van de onderneming redelijk is te noemen.

(292) Voor wat betreft de waardevaststelling van de overige activaposten heeft de deskundige van de Commissie geen bijzonderheden genoteerd. Hij heeft evenwel de post „nettoliquiditeitspositie" niet opgenomen, nu het hier om een tekort gaat. De Commissie is van mening dat deze post inderdaad onder de passiva van de SNCM dient te worden opgenomen.

(293) Rekening houdend met de doorgevoerde aanpassingen worden de activa van de SNCM per 30 september door de Commissie op een bedrag van […] miljoen EUR gewaardeerd.

Met betrekking tot de hoogte van de passiva van de SNCM

(294) De Commissie stelt vast dat de hoogte van het bedrag aan preferente schuldvorderingen door de Franse autoriteiten op […] miljoen EUR wordt vastgesteld en het bedrag aan niet-preferente schuldvorderingen op […] miljoen EUR (exclusief aanvullende ontslagvergoedingen).

(295) Voor wat betreft meer in het bijzonder het sociaal passief schatten de Franse autoriteiten de kosten van het overeengekomen sociaal plan op […] miljoen EUR. De kosten voortvloeiende uit het overeengekomen sociaal plan zijn op individuele basis vastgesteld, waarbij rekening is gehouden met de aard van de arbeidsovereenkomst (arbeidsovereenkomst voor onbepaalde tijd en arbeidsovereenkomst voor bepaalde tijd), de van toepassing zijnde cao's en statuten (boordpersoneel, walpersoneel en staf), alsmede anciënniteit, inschaling en beloning van elke werknemer. Dit bedrag heeft betrekking op de schadeloosstellingen ([…] miljoen EUR), vakantiegeld over die schadeloosstellingen ([…] miljoen EUR), de overeengekomen ontslagvergoedingen ([…] miljoen EUR) en de zogenaamde Delalande-bijdrage ([…] miljoen EUR) ([142]).

(296) De Franse autoriteiten stellen de kosten van het sociaal plan die niet onder het overeengekomen akkoord vallen, op […] miljoen EUR. Hierin zijn alle begeleidingsmaatregelen opgenomen waartoe de SNCM op basis van het ontslagrecht verplicht is ([143]), alsmede de indirecte kosten die uit het overeengekomen sociaal plan voortvloeien ([144]).

(297) De kosten verband houdende met de ontbinding van de belangrijkste exploitatiecontracten hebben hoofdzakelijk betrekking op het realiseren van de bankgarantie voor een bedrag van […] miljoen EUR die als zekerheid was verstrekt voor de goede uitvoering door de SNCM van haar openbaredienstverplichtingen en de in de desbetreffende overeenkomst opgenomen boetebepaling, zijnde […]% van de referentiecompensatie van […] miljoen EUR voor 2005, ofwel ongeveer […] miljoen EUR, indien de concessiehouder in gebreke blijft.

(298) Voor wat betreft het netto-passief verband houdende met de verkoop van de geleasede schepen ([145]) benadrukken de Franse autoriteiten dat op basis van bepaalde veronderstellingen ([146]) de nettoverkoopopbrengst door de gespecialiseerd makelaar BRS per 30 september 2005 wordt geschat op […] miljoen EUR na afschrijving, courtagecommissie en financieringskosten. Rekening houdend met de besparing op belasting en bankschulden van […] miljoen EUR, resteert met betrekking tot de geleasede schepen een af te lossen bankschuld van […] miljoen EUR.

Tabel 5

Scenario's voor de waardering van de passiva van de SNCM per 30 september 2005

(in miljoen EUR)

	Waarde van de passiva Oddo-rapport	Waarde van de passiva deskundige van de Commissie
Preferente schulden, waarvan:		
— Sociale en belastingschulden	[…]	[…]
— Schulden waarvoor in activa zekerheid is verstrekt ([1])	[…]	[…]
Kosten van het overeengekomen sociaal plan	[…]	[…]
Kosten mutualiteits- en pensioen-verplichtingen ([2])	[…]	[…]
Kosten liquidatieproces	[…]	[…]
Tussentijdse exploitatieverliezen ([3])	[…]	[…]
Verschuldigd aan preferente schuldeisers	[…]	[…]
Niet-preferente schulden ([4])	[…]	[…]
Kosten sociaal plan buiten akkoord	[…]	[…]
Kosten ontbinding belangrijkste exploitatiecontracten	[…]	[…]

(in miljoen EUR)

	Waarde van de passiva Oddo-rapport	Waarde van de passiva deskundige van de Commissie
Bijkomende kosten verband houdende met de verkoop van de geleasede schepen	[…]	[…]
Verschuldigd aan niet-preferente schuldeisers	[…]	[…]

([1]) De schepen Napoléon Bonaparte en Paglia Orba zijn als zekerheid gesteld voor het bedrag van de lening waarmee zij zijn gefinancierd.
([2]) Deze post houdt verband met het feit dat de SNCM gebruikelijk een deel van de aanvullende mutualiteits- en pensioenkosten voor haar rekening neemt.
([3]) Tot aan de afwikkeling van de liquidatie. Bij de tussentijdse verliezen wordt van de veronderstelling uitgegaan dat slechts een maand salaris wordt doorbetaald. Daarnaast is rekening gehouden met de kosten van oplegging van de in eigendom zijnde schepen, zonder aftrek van de waarde van de activa. Deze kosten komen overeen met de kosten van het aan de kade houden van de schepen in afwachting van de verkoop ervan.
([4]) De niet-preferente schulden zijn als volgt onderverdeeld: reserves voor risico's en lasten ([…] miljoen EUR), verwante schulden/deelnemingen ([…] miljoen EUR), leveranciers bedrijfsvoering ([…] miljoen EUR), algemene vertegenwoordiging ([…] miljoen EUR), schulden groep en vennoten ([…] miljoen EUR), overlopende posten passief ([…] miljoen EUR).
Bronnen: rapport van Oddo-Hastings en rapport van de deskundige van de Commissie

(299) De Commissie stelt vast dat het grootste deel van het passief van de SNCM bestaat uit lasten voortvloeiende uit sociale verplichtingen. Voor wat betreft het preferente deel daarvan, dat wil zeggen de kosten van het overeengekomen sociaal plan, heeft de deskundige van de Commissie de gehanteerde berekeningsmethode voor alle onderdelen van het plan steekproefsgewijs geverifieerd en daarbij geen afwijkingen of fouten geconstateerd. Gelet op deze verificatie moet volgens de Commissie het bedrag van […] miljoen EUR dat door de Franse autoriteiten is opgevoerd in het kader van het overeengekomen sociaal plan als redelijk worden beschouwd.

(300) Als het om de tussentijdse exploitatieverliezen gaat, is de Commissie van mening dat hier een voorzichtige schatting is gemaakt, gelet op de wetgeving in dezen, en in het bijzonder de artikelen L622-10 van de *code du commerce* en 119-2 van decreet nr. 85-1388 van 27 december 1985, op grond waarvan de bevoegde handelsrechtbank de SNCM zou kunnen gelasten de bedrijfsvoering voor twee maanden voort te zetten, met de mogelijkheid van verlenging op verzoek van het openbaar ministerie in verband met haar verplichtingen als openbaar dienstverlener.

(301) Met betrekking tot de niet-preferente schulden heeft de deskundige van de Commissie geen bijzonderheden opgemerkt. Wel heeft hij het bedrag van […] miljoen EUR gecorrigeerd met een bedrag van […] miljoen EUR in verband met het afvoeren van de activapost „nettoliquiditeitspositie". De Commissie is van oordeel dat het afvoeren van die post in lijn is met de aanpassingen die zijn aangebracht in de waardering van de activa van de SNCM.

(302) Voor wat betreft de kosten van het sociaal plan buiten het akkoord om (exclusief aanvullende ontslagvergoedingen) is de deskundige van de Commissie van mening dat de berekening van de kosten voor juridische geschillen tot […] miljoen EUR zou moeten worden teruggebracht, in plaats van het door de Franse autoriteiten opgevoerde bedrag van […] miljoen EUR. Op dit punt is de Commissie van mening dat, hoewel het volgens haar vaststaat dat de vakbondsorganisaties zouden verzoeken om omzetting van de contracten voor bepaalde tijd in contracten voor onbepaalde tijd ([147]), deze berekening alleen moet zien op de werknemers met een arbeidsovereenkomst voor bepaalde tijd waarvan het contract vrijwel zeker omgezet zou worden (zijnde […] contracten voor bepaalde tijd). Uitgaande van een brutomaandsalaris van […] EUR met een schadeloosstelling van 9 maanden salaris voor de eerste […] contracten voor bepaalde tijd en 6 maanden voor de […] volgende, komt dit neer op een bedrag van […] miljoen EUR.

(303) Met betrekking tot het netto-passief dat verband houdt met de verkoop van de geleasede schepen is de Commissie van mening dat de aan die berekening ten grondslag liggende veronderstellingen gerechtvaardigd zijn, met name gezien het feit dat de ESV's zich strikt aan de contracten houden en elke eventuele substitutie van de SNCM door derden inperkt en de belastingvoordelen ondergeschikt maakt aan de exploitatie van de schepen onder Franse vlag. Overigens mag er eveneens van uitgegaan worden dat de juridische onzekerheden niet opgaan voor wat betreft de schepen die geleased zijn, omdat deze schepen door de crediterende banken van de ESV's worden verkocht. In dat verband is de Commissie van mening dat er een bedrag aan financieringskosten mag worden opgevoerd tussen 30 september 2005 en de datum waarop de schepen daadwerkelijk verkocht worden.

(304) Gelet op het bovenstaande bedragen de preferente schulden van de SNCM per 30 september 2005 volgens de Commissie […] miljoen EUR en de niet-preferente schulden van de SNCM […] miljoen EUR.

Met betrekking tot de geconstateerde ontoereikendheid van de activa

(305) In het licht van het bovenstaande is de Commissie van oordeel dat de waarde van de activa van de SNCM (zijnde […] miljoen EUR) per 30 september 2005 niet toereikend was om de preferente schuldeisers ([…] miljoen EUR) en de niet-preferente schuldeisers ([…] miljoen EUR) te betalen.

Conclusie

(306) Tegen deze achtergrond zouden, indien geen rechtsvordering tot het aanzuiveren van de schulden wordt ingesteld (zie hierna) en met inachtneming van punt 273 van deze beschikking en de ontoereikendheid van de activa, de kosten van een eventuele liquidatie van de SNCM via de CGMF zich beperken tot de kosten van de aanvullende ontslagvergoedingen, ofwel […] miljoen EUR.

(307) Hieruit volgt dat de door de Franse autoriteiten gemaakte keuze om de SNCM voor een negatieve prijs van 158 miljoen EUR te verkopen, afgezet tegen de minimumkosten van liquidatie van […] miljoen EUR, kan worden beschouwd als een keuze die een particulier concern in een markteconomie zou hebben gemaakt.

10.2.2.2. De gevolgen van een gerechtelijke vereffening van de SNCM

(308) De Commissie heeft eveneens gekeken naar het door de Franse autoriteiten aangevoerde argument dat de staat als meerderheidsaandeelhouder veroordeeld zou kunnen worden tot aanzuivering van de schulden van de onderneming wanneer deze geliquideerd zou worden (zie hierna). In dat geval dient bij de berekening van de liquidatiekosten voor de staat als aandeelhouder volgens de Franse autoriteiten rekening te worden gehouden met het nationaal recht, zoals de Commissie ook heeft erkend in haar beschikking in de zaak-ABX Logistics ([148]), en dient deze berekening van geval tot geval beoordeeld te worden, met inachtneming van het specifieke karakter van elke sector ([149]) en de omstandigheden van het geval.

(309) In casu merkt de Commissie op dat de Franse autoriteiten haar op 28 maart 2006 documenten hebben doen toekomen waaruit blijkt dat de aandeelhouder van de SNCM op zoek is gegaan naar de voor hem minst kostbare oplossing, door reeds vanaf het begin tegelijkertijd twee mogelijkheden te onderzoeken, te weten liquidatie van de onderneming dan wel de verkoop daarvan voor een negatieve prijs.

(310) Op basis van de bovengenoemde aan de Commissie ter hand gestelde deskundigenonderzoeken zijn de Franse autoriteiten van mening dat het totaal van de daadwerkelijke kosten die de Franse republiek als aandeelhouder — via de CGMF — had moeten dragen, per 30 september 2005 tussen de […] en […] miljoen EUR zou hebben bedragen. Bij deze schatting is met name rekening gehouden met het risico dat er jegens de Franse staat een rechtsvordering tot aanzuivering van de schulden van de onderneming zou zijn ingediend, wanneer een rechtbank de Franse staat als feitelijk bestuurder van de SNCM had moeten aanmerken, alsmede met het risico dat de staat veroordeeld zou zijn tot het betalen van aanvullende ontslagvergoedingen aan het ontslagen personeel. De Franse autoriteiten zijn van mening dat met deze risico's zeker rekening moet worden gehouden bij de berekening van de daadwerkelijke kosten van een eventuele liquidatie van de SNCM.

(311) Derhalve moet nu worden beoordeeld hoe hoog het totaal van de daadwerkelijke kosten zou zijn geweest die Frankrijk als aandeelhouder in geval van een gerechtelijke vereffening van de SNCM waarschijnlijk had moeten dragen, teneinde te kunnen vaststellen of een behoedzaam particulier investeerder, gezien de mogelijkheid dat hij veroordeeld zou worden tot betaling van die kosten en gelet op de omvang daarvan ([150]), liever zijn dochteronderneming onmiddellijk voor een negatieve prijs van 158 miljoen EUR zou hebben verkocht dan dat hij dat risico zou hebben gelopen.

a) **Mogelijke veroordeling van de staat tot het aanzuiveren van de schulden**

(312) In het Franse recht heeft de curator van een gefailleerde onderneming de mogelijkheid de voormalig bestuurders van de onderneming aansprakelijk te stellen, een zogenaamde „action en comblement de passif" (rechtsvordering tot aanzuivering van de schulden), wanneer een eerder opgesteld reddingsplan wordt ontbonden of niet langer surséance van betaling wordt verleend, alsmede in geval van faillissement ([151]).

(313) Het instellen van een rechtsvordering tot aanzuivering van de schulden jegens de voormalig bestuurders van de gefailleerde onderneming wordt ingegeven door de noodzaak het vermogen van de onderneming weer op peil te brengen, hetgeen een van de taken van de curator is.

(314) De Franse autoriteiten hebben in verschillende brieven aan de Commissie aangegeven dat het meer dan waarschijnlijk was dat de staat door een nationale rechter veroordeeld zou worden om de schulden van de door hem bestuurde onderneming aan te zuiveren en dat hiermee zeker rekening moest worden gehouden bij de berekening van de daadwerkelijke kosten van een eventuele liquidatie van de SNCM.

(315) Bij schrijven van 28 februari 2008 heeft de SNCM een deskundigenrapport overgelegd waarin de juridische gevolgen zijn neergelegd van een rechtsvordering tot aanzuivering van de schulden jegens de Franse staat. De conclusie van dit rapport luidt dat een willekeurige handelsrechtbank die over deze zaak zou moeten oordelen, de staat zeer waarschijnlijk uit dien hoofde aansprakelijk zou hebben gesteld en veroordeeld zou hebben tot het overnemen van alle sociale schulden van de SNCM.

(316) De Commissie is in dit geval van mening dat het, gelet op de geconstateerde ontoereikendheid van de activa bij de SNCM (zie hierboven) en het feit dat de curator wellicht wettelijk aansprakelijk zou worden gesteld indien deze geen actie zou ondernemen in het kader van de wet van 1985 en gelet op de rechten die schuldeisers in dat verband sinds 2005 hebben, zeer waarschijnlijk is dat er een rechtsvordering tot aanzuivering van de schulden jegens de Franse staat zou zijn ingediend in geval van een gerechtelijke vereffening van de SNCM ([152]).

(317) In de relevante wetgeving is bepaald dat de sociale schulden van de gefailleerde onderneming ten laste van de voormalige wettelijke of feitelijke bestuurders kunnen worden gebracht, mits aan vier voorwaarden is voldaan.

i) *De staat is wettelijk of feitelijk bestuurder van de gefailleerde onderneming* ([153])

(318) De Commissie stelt in casu vast dat de deskundige van de SNCM een gedetailleerde analyse heeft aangeleverd, waarin hij tot de conclusie komt dat de Franse staat zeer waarschijnlijk als feitelijk beheerder van de SNCM zou zijn aangemerkt. Uit het bovengenoemde deskundigenrapport blijkt in hoofdzaak dat de staat, conform de voor deze zaak van belang zijnde jurisprudentie ([154]), positieve beheers- en bestuurshandelingen had verricht die duidelijk niet onder het bij wet vastgelegde bestuurlijk toezicht vielen, en zulks over een lange periode. In het bijzonder zou de staat, aldus de deskundige van de SNCM in zijn rapport, beslissingen hebben genomen in het kader van controlebevoegdheden die de staat zelf in het leven had geroepen, en daarmee haar controlebevoegdheden zodanig hebben aangewend dat beslissingen werden genomen voor rekening van de onderneming in de plaats van de bestuurders aan wie de bevoegdheid toekwam om genoemde beslissingen te nemen. Bovendien zou blijken dat de bestuursorganen van de SNCM bij het beheer van de onderneming in feite over geen enkele onafhankelijkheid jegens de staat beschikten. Tot slot zouden de bestuursorganen van de SNCM door de staat zijn gesubstitueerd, nu deze laatste zelfstandig strategische beslissingen nam zonder de genoemde bestuurders daarvan vooraf op de hoogte te stellen.

(319) De Commissie constateert dat de Franse autoriteiten in hun correspondentie van 28 maart 2008 geen voorbehoud hebben gemaakt ten aanzien van de vraag of de Franse staat als feitelijk beheerder van de SNCM moet worden aangemerkt. In hun brief van 20 november 2006 geven de Franse autoriteiten zelf aan dat de rechter niet zal nalaten de staat in zijn hoedanigheid van aandeelhouder van de SNCM als feitelijk bestuurder van de onderneming aan te merken. Toch spreekt het voor zich dat een dergelijke verklaring - die in het kader van een staatssteunprocedure is gedaan - op zich niet kan volstaan om rechtens te kunnen vaststellen of een rechter de nationale autoriteiten al dan niet als feitelijk bestuurders van de begunstigde onderneming van de onderhavige maatregelen zou hebben aangemerkt, en met name niet in hoeverre een dergelijke mogelijkheid voor de hand zou hebben gelegen.

(320) De Commissie acht het in dezen niet nodig zich nader uit te laten over de wijze waarop hetgeen door de Franse autoriteiten is aangevoerd, moet worden beoordeeld, gelet op de conclusie van de Commissie zoals hierboven onder 10.2.2.1 weergegeven.

ii) *Er zijn een of meer beheersfouten gemaakt door de Franse staat, de feitelijk bestuurder van de gefailleerde onderneming*

(321) De Commissie merkt hierover op dat in het rapport van de deskundige van de SNCM op basis van een niet-uitputtende lijst van feitelijke omstandigheden een reeks elementen naar voren is gebracht die zouden aantonen dat de staat als feitelijk bestuurder van de SNCM beheersfouten heeft gemaakt.

(322) Er wordt in het bijzonder op gewezen dat de staat fouten zou hebben gemaakt op investeringsgebied […]. Ook zou de staat een groot aantal beheersfouten hebben gemaakt op het gebied van […].

(323) In dat opzicht […] ([155]). In hun brief van 30 april 2007 hebben de Franse autoriteiten aangegeven dat zij het risico dat de staat aansprakelijk zou worden gesteld, zeer hoog inschatten, gelet op de criteria […] die worden gehanteerd bij het beantwoorden van de vraag of sprake is van een beheersfout in de zin van artikel L651-2 van de *code de commerce*. Toch spreekt het voor zich dat een dergelijke verklaring — die in het kader van een staatssteunprocedure is gedaan — op zich niet kan volstaan om rechtens te kunnen vaststellen of een rechter al dan niet geoordeeld zou hebben dat de nationale autoriteiten de beweerdelijk gemaakte fouten inderdaad begaan hebben, en met name niet in hoeverre een dergelijke mogelijkheid voor de hand zou hebben gelegen.

iii) *Er is sprake van ontoereikendheid van de activa*

(324) In dit geval stelt de Commissie vast dat de Franse autoriteiten in hun brief van 16 november 2006 een evaluatie van de schuldenlast van de SNCM hebben gemaakt op basis van de bovengenoemde deskundigenrapporten van de CGMF en Oddo-Hastings. De Commissie constateert dat het deskundigenrapport van de SNCM met betrekking tot de rechtsvordering tot aanzuivering van het passief dat in februari 2008 aan de Commissie is overhandigd en waarin wordt vastgesteld dat de activa in geval van een gerechtelijke vereffening van de onderneming ontoereikend zijn, op dezelfde rapporten is gebaseerd. Met name wordt in het rapport van Oddo-Hastings een schuldenlast genoemd van […] miljoen EUR per 30 september 2005, zijnde het verschil tussen enerzijds de waarde van de activa van de SNCM ([…] miljoen EUR) en anderzijds de waarde van de passiva van de onderneming (preferente schulden en niet-preferente schulden, die op […] miljoen EUR respectievelijk […] miljoen EUR zijn vastgesteld).

(325) De Commissie merkt op dat op grond van de bovengenoemde Franse wetgeving sprake is van ontoereikendheid van de activa wanneer de curator van de onderneming niet over voldoende activa beschikt om de (preferente of niet-preferente) schuldeisers te betalen. Voor wat betreft meer in het bijzonder de sociale schulden van de onderneming bestaan de sociale passiva van de onderneming ten minste uit de normale salarisschulden, dat wil zeggen de vorderingen die rechtstreeks voortvloeien uit het arbeidscontract, de collectieve arbeidsovereenkomst of de wet en die automatisch door de curator aan de passiva van de onderneming worden toegevoegd ([156]).

(326) De Commissie heeft de schuldenlast van de SNCM per 30 september 2005 eerder op […] miljoen EUR geraamd.

iv) *Er is een oorzakelijk verband tussen de fouten en de geconstateerde ontoereikendheid van de activa*

(327) Volgens de Franse autoriteiten is het op grond van het Franse recht niet aan degene die een eis tot aanzuivering van de schulden instelt om vast te stellen welk bedrag van de schuldenlast het gevolg is van de beheersfout van de bestuurder. De bestuurder van een rechtspersoon kan op grond van artikel L624-3 van de *code de commerce* aansprakelijk worden gehouden, zelfs indien de door hem gemaakte beheersfout slechts een van de oorzaken is van het ontstaan van de schuldenlast, en kan veroordeeld worden tot betaling van alle of een deel van de sociale schulden, zelfs indien zijn handelen slechts tot een deel van die schulden heeft geleid. ([157])

(328) De Commissie stelt vast dat er volgens de deskundige van de SNCM een duidelijk verband is tussen de gemaakte beheersfouten en de geconstateerde ontoereikendheid van de activa. Op basis van de door genoemde deskundige gemaakte ramingen zou de financiële schade die het gevolg is van de door de staat gemaakte beheersfouten als genoemd in punt 322 van de onderhavige beschikking (niet-uitputtende lijst) […] miljoen EUR bedragen ([158]).

(329) De Franse autoriteiten […] ([159]).

(330) Bovendien constateert de Commissie dat de Franse autoriteiten in hun brieven van 16 november 2006, 27 april 2007 en 28 maart 2008 […] ([160]). De Franse autoriteiten […] ([161]). In hun brief van 16 november 2005 hebben de Franse autoriteiten zelf toegegeven dat „het duidelijk was dat de staat als aandeelhouder, die door de rechter ongetwijfeld zou worden aangemerkt als feitelijk bestuurder van de SNCM, een besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid naar Frans recht, op grond van artikel L651-2 van de code de commerce waarschijnlijk zou worden veroordeeld tot betaling van alle schulden van de SNCM".

(331) De Commissie acht het in dezen niet nodig zich nader uit te laten over de wijze waarop hetgeen door de Franse autoriteiten is aangevoerd, moet worden beoordeeld, gelet op de conclusie van de Commissie zoals hierboven onder 10.2.2.1 weergegeven.

b) **Schatting van de totale kosten van een gerechtelijke vereffening van de SNCM**

Vaststelling van het deel van de schulden dat voor rekening van de feitelijk bestuurder komt

(332) In het licht van het voorgaande is het bij de huidige stand van zaken in dit dossier niet aan de Commissie om vast te stellen wat de reële economische kosten zouden zijn wanneer de aandeelhouder aansprakelijk zou worden gesteld.

(333) In dit opzicht merkt de Commissie op dat de wettelijke of feitelijke bestuurder van de gefailleerde onderneming in dergelijke omstandigheden op grond van artikel L624-3 van de *code de commerce* wordt veroordeeld tot betaling van alle of een deel van de geconstateerde schulden.

(334) De Commissie stelt vast dat het de rechter op grond van dit artikel geheel vrijstaat de bestuurder te veroordelen tot betaling van alle sociale schulden dan wel slechts een deel daarvan. Uit de relevante jurisprudentie blijkt dat de rechtbanken en hoven gevoelig zijn voor het gedrag van de aansprakelijk gestelde bestuurder en dat zij bij hun beslissing rekening houden met hetgeen zij in dat verband hebben kunnen constateren.

(335) Zoals hierboven is aangegeven, zou de Franse staat volgens de Franse autoriteiten veroordeeld worden tot betaling van tussen de […] en […]% van de geconstateerde schuldenlast, ofwel een bedrag van tussen de […] en […] miljoen EUR.

(336) De Commissie benadrukt dat in een met de SNCM vergelijkbaar geval betreffende de onderneming Les Mines de Salsignes, een kleindochter van het BRGM (een staatsbedrijf met een industrieel-commercieel karakter) ([162]), de handelskamer van het Hof van Cassatie BRGM en diens dochterondernemingen als feitelijk bestuurder tezamen met de andere bestuurders van Les Mines de Salsignes hoofdelijk heeft veroordeeld tot betaling van de gehele schuldenlast ([163]). Het deel van de sociale schulden dat voor rekening van de onderneming Coframines en het BRGM kwam, en uiteindelijk dus voor rekening van de staat, beliep 73,6 %. In het kader van deze beslissing heeft het Hof erop gewezen dat de raad van bestuur zich in een afhankelijke positie bevond ten opzichte van de beide genoemde entiteiten.

(337) De Commissie is echter van mening dat de Franse autoriteiten er niet in zijn geslaagd in het licht van de regelgeving op het gebied van staatssteun aan te tonen waarom het bij de bovengenoemde aan de onderneming te wijten beheersfouten zou gaan om fouten die om het even welke particuliere aandeelhouder in een markteconomie had kunnen maken. In dat opzicht moet er namelijk op gewezen worden dat slechts dergelijke, als zodanig erkende fouten meegenomen kunnen worden bij de beoordeling van de vraag of een particuliere marktdeelnemer, gelet op het risico te worden veroordeeld tot betaling van die kosten en gelet op de omvang daarvan (te weten de netto actuele waarde van het risico van een toekomstige veroordeling), liever onmiddellijk een negatieve prijs van 158 miljoen EUR zou hebben betaald dan dat hij dat risico zou hebben gelopen. Men mag er namelijk niet van uitgaan dat een particuliere investeerder niet uit ondernemingsgerichte overwegingen, maar om redenen van algemene aard (bijvoorbeeld uit sociale overwegingen of met het oog op de regionale ontwikkeling) beheersfouten zou hebben gemaakt.

(338) De Commissie ontkent niet dat, in uitzonderlijke gevallen, bepaalde nationale wetgevingen aan derden de mogelijkheid bieden om zich tegen de aandeelhouders van een vereffende onderneming te keren indien deze aandeelhouders worden beschouwd als wettelijke of feitelijke bestuurders die bepaalde aan de onderneming te wijten beheersfouten hebben begaan. Hoewel het Franse recht in een dergelijke mogelijkheid voorziet, hebben de Franse autoriteiten in dit geval toch onvoldoende de twijfels van de Commissie weggenomen voor wat betreft het argument dat de Franse staat in geval van liquidatie van de SNCM het risico zou hebben gelopen te worden veroordeeld tot aanzuivering van het passief van die onderneming. Het is echter in deze beschikking niet nodig hieromtrent een eenduidig antwoord te geven, gelet op de conclusie van de Commissie zoals hierboven onder 10.2.2.1 weergegeven.

Beantwoording van de vraag of aanvullende ontslagvergoeding zouden moeten worden betaald in geval van een gerechtelijke vereffening van de SNCM

(339) Gelet op de jurisprudentie op dit gebied ([164]) zou volgens de Franse autoriteiten een rechter de Franse staat zeker hebben veroordeeld tot betaling van de aanvullende ontslagvergoedingen (zijnde tussen de […] en […] miljoen EUR), boven op het bedrag van de schuldenlast. Volgens de Franse autoriteiten zou het totaal van de daadwerkelijke kosten die de Franse republiek als aandeelhouder zou hebben moeten dragen, tussen de […] en […] miljoen EUR hebben bedragen.

(340) De Franse autoriteiten geven nog aan dat Franse rechtbanken in recente uitspraken de wettelijke of feitelijke bestuurder veroordeeld hebben tot betaling van aanvullende ontslagvergoedingen boven op de schuldenlast van de onderneming, welke vergoedingen waren berekend op basis van een sociaal plan dat de onderneming vóór het faillissement had opgesteld.

(341) De Franse autoriteiten wijzen er in het bijzonder op dat in de zaak-*Aspocomp* de Franse onderneming Aspocomp SAS, een 99 %-dochteronderneming van de Finse onderneming Aspocomp Group Oyj, op 18 januari 2002 een ondernemingsovereenkomst had getekend, waarin in het kader van een sociaal plan de vergoedingsregeling voor 210 van de in totaal 550 werknemers was opgenomen. In deze overeenkomst waren onder andere het bedrag aan compensaties en aanvullende vergoedingen opgenomen, alsmede de steun bij vrijwillig vertrek. Als gevolg van een verandering in de strategie van de onderneming heeft de moedermaatschappij Aspocomp Group Oyj echter op 21 februari 2002 besloten haar dochteronderneming Aspocomp SAS niet langer te financieren, waarmee zij het faillissement van deze laatste heeft veroorzaakt. Door deze beslissing werd het de dochteronderneming de facto onmogelijk gemaakt haar verplichtingen uit hoofde van de ondernemingsovereenkomst na te komen, waardoor zij genoodzaakt werd alle andere werknemers te ontslaan.

(342) Tegen die achtergrond heeft het Gerechtshof van Rouen de uitspraak van de *Conseil des Prud'hommes* van Evreux bekrachtigd en de onderneming Aspocomp Group Oyj, die haar dochteronderneming voor 99 % beheerde, veroordeeld tot betaling van: i) alle compensaties en aanvullende vergoedingen die in de ondernemingsovereenkomst waren vastgelegd, alsmede een schadevergoeding wegens ontslag zonder gewichtige redenen aan de werknemers waarop de ondernemingsovereenkomst betrekking had, en ii) een vergelijkbare vergoeding aan de werknemers die door het faillissement van Aspocomp ontslagen moesten worden, waarbij het Gerechtshof overwoog dat de moedermaatschappij zich, door de aangegane verplichtingen niet na te komen, verwijtbaar lichtzinnig en deloyaal gedragen heeft.

(343) De Commissie merkt in het onderhavige geval op dat uit het dossier blijkt dat er onderhandelingen zijn gevoerd over een sociaal plan, dat geënt was op het sociaal plan van 2002 en dat in het voorjaar van 2005 zijn beslag vond, maar dat op 25 april 2005 door de aandeelhouder van de SNCM in de koelkast is gezet zonder dat er vooraf overleg heeft plaatsgevonden met de directie van de onderneming. De Commissie stelt bovendien vast dat dit sociaal plan is uitgewerkt voordat de staat had besloten de SNCM te verkopen.

(344) De Commissie is van oordeel dat indien de SNCM gefailleerd zou zijn, de werknemers van de onderneming zeker niet zouden hebben nagelaten de nakoming van de bepalingen van het sociaal plan via de rechter af te dwingen.

(345) Om na te gaan of dit in het onderhavige geval ook zou zijn gebeurd, dient de Commissie na te gaan i) of een rechter de lidstaat veroordeeld zou hebben voor het opschorten van het desbetreffende sociaal plan zonder daarover met de directie van de onderneming te overleggen, ii) zo ja, welk bedrag de lidstaat volgens de rechter dan had moeten betalen en iii) in hoeverre een dergelijke mogelijkheid voor de hand had gelegen ([165]).

(346) De Commissie merkt op dat er een arrest voorligt van de handelskamer van het Hof van Cassatie, waarin het Hof aangeeft ertoe te neigen de eis tot aansprakelijkstelling van een moedermaatschappij wier onjuiste handelwijze geleid heeft tot de ondergang van de dochteronderneming, en daarmee tot collectieve ontslagen ([166]), gegrond te verklaren, en waarin dus de lijn van het Aspocomp-arrest wordt gevolgd.

(347) In dat opzicht constateert de Commissie evenwel dat de overwegingen van het arrest van het Gerechtshof van Rouen tot op heden geen steun hebben gevonden in andere, vergelijkbare zaken. De Commissie is dan ook van mening dat de Franse autoriteiten er niet voldoende in zijn geslaagd de twijfels van de Commissie weg te nemen over de vraag of de aandeelhouder van de SNCM op basis van deze jurisprudentie met aan zekerheid grenzende waarschijnlijkheid aansprakelijk zou zijn gesteld en veroordeeld zou zijn tot betaling van aanvullende ontslagvergoedingen. Het is echter in deze beschikking niet nodig hieromtrent een eenduidig antwoord te geven, gelet op de conclusie van de Commissie zoals hierboven onder 10.2.2.1 weergegeven.

10.2.2.3. Conclusie

(348) Gezien het voorgaande is de Commissie van mening dat de keuze om de SNCM voor een negatieve prijs van 158 miljoen EUR te verkopen, een keuze is die een particulier concern in een markteconomie ook zou hebben gemaakt, rekening houdend met de sociale kosten die een gerechtelijke vereffening van de onderneming met zich mee zou brengen.

(349) De Commissie is bij de bovenstaande analyse enkel uitgegaan van de veronderstellingen die haar redelijk en voldoende onderbouwd voorkwamen. Op basis van deze inschattingen zou het verschil tussen het door de Franse autoriteiten gekozen scenario en de alternatieve oplossing volgens de Commissie ten minste […] miljoen EUR hebben bedragen, hetgeen meer dan genoeg ruimte zou moeten bieden voor een eventuele vergissing in de aangehouden schattingen na analyse.

(350) Bovendien is de Commissie van mening dat de negatieve prijs van 158 miljoen EUR het resultaat is van commerciële onderhandelingen tussen de staat en de particuliere overnemers na een open, doorzichtige, niet-discriminatoire en onvoorwaardelijke aanbestedingsprocedure. In dat opzicht is de Commissie van oordeel dat deze prijs, die het optimaal haalbare was, een marktprijs vormt.

(351) Met inachtneming van hetgeen in punt 284 van deze beschikking is aangegeven, wijst de Commissie erop dat de deskundige van de Commissie scenario's voor de waardering van de SNCM heeft onderzocht op basis van de DFCF-methode (Discounted Free Cash Flow), welke cashflow uit een in opdracht van de Franse autoriteiten opgesteld rapport van de bank HSBC naar voren is gekomen. De deskundige van de Commissie is van mening dat de berekeningen van HSBC correct zijn uitgevoerd. Op basis van de resultaten van deze modellen kan worden geconcludeerd dat de prijs die voor de SNCM is betaald in overeenstemming is met de waarde van de onderneming zoals die op basis van de DFCF-methode is vastgesteld op het moment van de transactie.

(352) Zonder dat het nodig is tot een conclusie te komen voor wat betreft hetgeen hiervoor in 10.2.2.2 is aangegeven, blijkt uit hetgeen hierboven onder 10.2.2.1 is gesteld dat de genoemde maatregel noch de SNCM, noch de particuliere overnemers een economisch voordeel oplevert. De kapitaalinbreng van de staat van 158 miljoen EUR voorafgaande aan de verkoop van de onderneming aan de particuliere overnemers, anders gezegd de negatieve verkoopprijs van 158 miljoen EUR, moet dan ook niet als staatssteun in de zin van artikel 87, lid 1, van het EG-Verdrag worden aangemerkt.

10.3. **De kapitaalinbreng van 8,75 miljoen EUR door de CGMF**

10.3.1. *Juridisch referentiekader*

(353) Indien de interventie van het overheidsorgaan in kwestie gelijktijdig met een significante deelneming van particuliere ondernemingen plaatsvindt en onder vergelijkbare voorwaarden, kan op voorhand worden uitgesloten dat er sprake is van een economisch voordeel ([167]).

(354) Op grond van de beschikkingspraktijk van de Commissie, die door de communautaire rechter is bekrachtigd, wordt reeds op voorhand uitgesloten dat een kapitaalinbreng zijdens de staat in dergelijke omstandigheden als staatssteun moet worden aangemerkt indien aan de volgende drie voorwaarden is voldaan:

— de particuliere deelneming is door economische marktdeelnemers ingebracht. Hiervan is geen sprake indien personeel deelneemt in het kapitaal van de betrokken onderneming ([168]).

— bij de particuliere deelneming gaat het om een aanzienlijke bijdrage. Dit is bijvoorbeeld niet het geval indien de particuliere deelneming slechts ziet op 3,3 % van het totaalbedrag in kwestie ([169]);

— de particuliere deelneming heeft gelijktijdig met de publieke interventie plaats. Zo heeft het Hof de door de Commissie gemaakt analyse, volgens welke door de overheid ingebracht kapitaal als staatssteun kan worden aangemerkt wanneer particuliere investeerders kapitaal in dezelfde onderneming hebben ingebracht nadat de publieke kapitaalinjectie heeft plaatsgevonden, bevestigd ([170]). De Commissie is echter in bepaalde gevallen bereid een particuliere deelneming die korte tijd na de publieke interventie plaatsvindt, als gelijktijdig te beschouwen, met name indien de particuliere investeerder op het moment dat de publieke interventie plaatsvindt reeds een intentieverklaring heeft ondertekend ([171]).

10.3.2. *Toepassing op het onderhavige geval*

(355) De Commissie stelt allereerst vast dat de aandelen van de SNCM zijn overgedragen aan economische marktdeelnemers, te weten BCP en VT. Na de overdrachtstransactie diende de staat gelijktijdig een bedrag van 8,75 miljoen EUR in de onderneming in te brengen, zodat de deelneming van de staat in de SNCM van 25 % gehandhaafd bleef, overeenkomstig de verplichtingen die de staat met name jegens de werknemers had.

(356) Vervolgens moet de inbreng van de Franse staat van 8,75 miljoen EUR vergeleken worden met de inbreng van de particuliere overnemers, zijnde 26,25 miljoen EUR. Zoals hiervoor is aangegeven, vloeit deze verdeling voort uit de toezegging van de Franse autoriteiten om een deelneming van 25 % in de onderneming te behouden. Nu de particuliere deelneming 75 % van het totaalbedrag betreft, is de Commissie van oordeel dat het hier om een significante bijdrage gaat. Ten overvloede wijst de Commissie er bovendien op dat de particuliere partners over een solide financiële structuur beschikken, de aankoop van de SNCM zeer goed binnen hun ondernemingsstrategie past en dat in het businessplan van deze overnemers een herstel van de levensvatbaarheid tegen het einde van 2009 is voorzien.

(357) Tot slot heeft de deskundige van de Commissie voor wat betreft de gelijktijdigheid van de twee kapitaaltransacties gecontroleerd of genoemde bedragen door alle aandeelhouders van de SNCM zijn betaald, inclusief de CGMF.

(358) Er is namelijk vastgesteld dat de raad van bestuur van de SNCM op 31 mei 2006 heeft geconstateerd dat alle bovengenoemde transacties waren uitgevoerd; in het bijzonder heeft op 31 mei 2006 de gezamenlijke en gelijktijdige kapitaalvermeerdering door elke aandeelhouder voor een bedrag van 35 miljoen EUR plaatsgevonden. Dit is in twee gelijktijdige fasen geschied: (i) een eerste kapitaalvermeerdering waarbij […] aandelen door de overnemers in contanten en tegen nominale waarde zijn volgestort ([…] EUR), en (ii) een tweede kapitaalvermeerdering waarbij op […] aandelen (voor een kwart volgestort) is ingeschreven, voor een deel door de overnemers ([…] aandelen, ofwel een bedrag van 26,25 miljoen EUR) en door de Franse staat via de CGMF ([…] aandelen, ofwel een bedrag van 8,75 miljoen EUR), onder dezelfde voorwaarden, te weten inschrijving in contanten en voor een nominaal bedrag van […] EUR.

(359) De kapitaalinbreng van overheidswege en de kapitaalinbreng door de particuliere investeerders hebben dus strikt gelijktijdig plaatsgevonden.

(360) In het licht van het voorgaande is de Commissie van mening dat is voldaan aan de in de jurisprudentie opgenomen criteria op grond waarvan op voorhand kan worden uitgesloten dat het bij de maatregel in kwestie om staatssteun gaat. De Commissie is derhalve van oordeel dat de kapitaalinbreng van de Franse staat voor een bedrag van 8,75 miljoen EUR de SNCM geen economisch voordeel oplevert, nu deze inbreng gelijktijdig heeft plaatsgevonden met een inbreng van particulier kapitaal, onder vergelijkbare voorwaarden als bedoeld in de communautaire jurisprudentie.

(361) De Commissie is hoe dan ook van mening dat het rendementspercentage van de inbreng van de staat, te weten […]% per jaar, zorgt voor een rentabiliteit op de lange termijn voor het geïnvesteerde kapitaal die voor een particuliere investeerder afdoende zou zijn.

(362) Op dat punt stelt de Commissie namelijk vast dat dankzij het vaste rendement van de kapitaalinvestering van de staat in de SNCM, deze geen enkel risico loopt voor wat betreft de uitvoering van het businessplan, nu dit rendement volledig losstaat van de prestaties (beter dan wel slechter) van de onderneming. Zo zal de toekenning van de DOD aan de SNCM er niet voor zorgen dat de staat het verwachte rendement uit haar deelneming kan verbeteren.

(363) De deskundige van de Commissie heeft hieruit geconcludeerd dat de kapitaalinbreng van de Franse staat in termen van risico's meer op een vastrentende obligatie lijkt dan op een belegging in aandelen. Hieruit volgt dat het rendement van […]% te vergelijken valt met het percentage dat op het moment van de transactie gold voor obligaties in de Franse particuliere sector. Volgens de deskundige van de Commissie was dit percentage eind mei 2006 4,15.

(364) De Commissie is tot slot van mening dat het bestaan van de ontbindende voorwaarde die de verkoop van de SNCM zou kunnen tegenhouden, niet van dien aard is dat daardoor het beginsel van gelijke behandeling van investeerders in gevaar dreigt te komen. Deze voorwaarde heeft namelijk betrekking op de gehele overdracht van de SNCM aan de particuliere overnemers en niet op de gelijktijdige investering (35 miljoen EUR) door de particuliere overnemers (26,25 miljoen EUR) en de staat (8,75 miljoen EUR) in de geprivatiseerde SNCM.

(365) In het licht van het voorgaande stelt de Commissie vast dat de maatregel in kwestie geen staatssteun vormt in de zin van artikel 87, lid 1, van het EG-Verdrag.

10.4. **De persoonsgebonden steunmaatregelen (38,5 miljoen EUR)**

10.4.1. *Juridisch referentiekader*

(366) Om te beoordelen of een maatregel een onderneming een economisch voordeel oplevert, „moet […] worden vastgesteld of de begunstigde onderneming een economisch voordeel ontvangt dat zij onder normale marktvoorwaarden niet zou hebben verkregen" ([172]) of omgekeerd, of door deze maatregel „kosten die normaal gesproken ten laste van haar eigen financiële middelen zouden zijn gekomen", werden vermeden, waardoor werd verhinderd „dat de op de markt aanwezige krachten hun normale werking hadden" ([173]).

(367) Volgens vaste jurisprudentie is een normale last een last die een onderneming normaal gesproken dient te dragen in het kader van de normale bedrijfsvoering of de dagelijkse activiteiten ([174]). Meer specifiek heeft het Hof geoordeeld dat de verlichting van sociale lasten als staatssteun moet worden aangemerkt indien deze maatregel „bestemd is om de ondernemingen in een bepaalde industriesector ten dele vrij te stellen van de geldelijke lasten die voortvloeien uit de normale toepassing van het algemene stelsel van sociale voorzieningen, zonder dat deze vrijstelling gerechtvaardigd is door de aard of de opzet van dit stelsel" ([175]). Met deze uitspraak geeft het Hof duidelijk aan dat de vraag of er sprake is van een economisch voordeel, moet worden beoordeeld in het licht van het algemeen stelsel van sociale voorzieningen, waarmee het Hof de redenering volgt die ook in belastingzaken wordt toegepast.

(368) Op 20 september 2001 heeft het Hof deze benadering bekrachtigd: „steun […] bestaat uit een verlichting van de lasten die normaal gesproken op de begroting van een onderneming drukken, rekening houdend met de aard en de systematiek van het betrokken lastenstelsel […], terwijl een bijzondere last integendeel een extra last is ten opzichte van deze normale lasten" ([176]).

(369) Om na te gaan in welke gevallen sprake is van een voordeel in de zin van de jurisprudentie met betrekking tot staatssteun, is het derhalve van wezenlijk belang vast te stellen welk referentiekader of welke algemene regeling, binnen het kader van een bepaalde rechtsregeling, van toepassing is, in het licht waarvan dit voordeel beoordeeld moet worden ([177]). In dat opzicht heeft het Hof overigens geoordeeld dat de afbakening van het referentiekader nog belangrijker is bij belastingmaatregelen, daar het bestaan van een voordeel slechts ten opzichte van een „normale" belasting kan worden vastgesteld, te weten het belastingtarief van het geografische gebied dat het referentiekader vormt ([178]).

(370) Volgens vaste jurisprudentie is het overigens „voor de toepassing van artikel 92 van het Verdrag […] niet van belang of de situatie van de veronderstelde begunstigde van de maatregel vergeleken met de eerdere rechtssituatie beter of slechter is geworden of juist in de loop van de tijd niet is gewijzigd […]. Er hoeft alleen te worden vastgesteld of een overheidsmaatregel binnen het kader van een bepaalde rechtsregeling „bepaalde ondernemingen of bepaalde producties"; in de zin van artikel 92, lid 1, van het Verdrag kan begunstigen ten opzichte van andere ondernemingen die zich in een feitelijk en juridisch vergelijkbare situatie bevinden, gelet op de doelstelling van de betrokken maatregel" ([179]).

10.4.2. *Toepassing op het onderhavige geval*

(371) Uit de jurisprudentie en de beschikkingspraktijk ([180]) van de Commissie vloeit voort dat de Commissie, om uit te sluiten dat er bij de maatregel in kwestie sprake is van staatssteun, dient na te gaan of de maatregel de SNCM geen verlichting oplevert van de lasten die voortvloeien uit haar normale bedrijfsvoering, dat wil zeggen in dit geval van de lasten die voortvloeien uit de normale toepassing van de sociale wetgeving die op de sector van toepassing is bij beëindiging van een arbeidsovereenkomst.

(372) In dat opzicht stelt de Commissie vast dat de geblokkeerde rekening, overeenkomstig het tussen partijen gesloten convenant, slechts gedeblokkeerd kan worden ter financiering van compensaties bestemd voor degenen waarvan de arbeidsovereenkomst met de SNCM reeds daarvóór is beëindigd. Deze maatregelen hebben dus noch tot doel, noch tot gevolg dat de SNCM werknemers kan laten vertrekken die, indien deze maatregelen er niet waren geweest, mogelijk wel ten laste van de onderneming waren gebleven.

(373) De Commissie merkt eveneens op dat het toekennen van deze compensaties aan ontslagen personeel nadat de SNCM is verkocht, door de staat als overheidsorgaan en niet door de onderneming is goedgekeurd.

(374) Bovendien merkt de Commissie op dat deze aanvullende sociale maatregelen boven op hetgeen komen waartoe de SNCM op grond van de geldende sociale wetgeving en collectieve arbeidsovereenkomsten verplicht is. De kosten die uit de toepassing van die wetgeving en cao's voortvloeien, blijven dan ook in hun geheel ten laste van de SNCM.

(375) De Commissie wijst er tot slot op dat deze aanvullende sociale maatregelen ten uitvoer zullen worden gelegd ingeval de overnemers mochten overgaan tot inkrimping van het personeelsbestand wanneer de SNCM eenmaal verkocht is. Anders gezegd, deze compensaties staan los van de personeelsinkrimping die in het kader van het herstructureringsplan van 2002 was voorzien.

(376) De Commissie is dan ook van mening dat de kosten van de aanvullende sociale vergoedingen noch samenvallen met de kosten van de sociale plannen die vóór de overdracht van de SNCM zijn opgesteld, die door de staat zijn overgenomen, noch met de sociale kosten zoals die hiervoor in het kader van een gerechtelijke vereffening van de SNCM zijn geraamd.

(377) Hieruit volgt dat de aanvullende sociale maatregelen niet kunnen worden aangemerkt als lasten die voortvloeien uit de normale toepassing van de sociale wetgeving die van toepassing is bij beëindiging van een arbeidsovereenkomst.

(378) Ten overvloede stelt de Commissie vast dat, zelfs indien het bedrag van 38,5 miljoen EUR bij de kapitaalinbreng door de staat van 142,5 miljoen zou worden opgeteld, de bijgestelde negatieve verkoopprijs, zijnde alsdan 196,5 miljoen EUR, nog steeds ver onder de kosten van een gerechtelijke vereffening van de SNCM zou blijven (zie punt 3 van de onderhavige beschikking).

(379) In het licht van het voorgaande en overeenkomstig haar beschikkingspraktijk ([181]) is de Commissie van oordeel dat de tenuitvoerlegging door middel van overheidsgelden van aanvullende sociale maatregelen ten gunste van ontslagen personeelsleden zonder dat deze maatregelen zorgen voor verlichting van de normale lasten van de werkgever, valt onder het sociale beleid van de lidstaten en geen directe staatssteun in de zin van artikel 87, lid 1, van het EG-Verdrag vormt. De Commissie is van mening dat hier voorts geen indirecte steun in gezien kan worden nu het personeel hiervan alleen profiteert op het moment dat daadwerkelijk ontslag volgt.

10.5. **Het restantbedrag van 22,52 miljoen EUR dat is aangemeld in het kader van herstructureringssteun**

(380) Op basis van het voorgaande en conform punt 258 van deze beschikking bedraagt de subsidie die moet worden beoordeeld in het licht van de criteria voor staatssteun exclusief compensatie voor de openbaredienstverplichting 22,52 miljoen EUR ([182]), welk bedrag deel uitmaakt van de kapitaalinjectie die in 2002 door de Franse autoriteiten is aangemeld.

(381) De Commissie is van oordeel dat dit bedrag de SNCM een selectief economisch voordeel oplevert en dat deze subsidie derhalve als staatssteun in de zin van artikel 87, lid 1, van het EG-Verdrag moet worden aangemerkt.

10.5.1. *Verenigbaarheid van de maatregel op grond van de communautaire richtsnoeren voor reddings- en herstructureringssteun*

(382) De maatregel in kwestie is in 2002 in het kader van de communautaire richtsnoeren voor reddings- en herstructureringssteun van 1999 ([183]) door de Franse autoriteiten aangemeld.

(383) In de communautaire richtsnoeren betreffende overheidssteun voor het zeevervoer ([184]) wordt voor de beoordeling van herstructureringssteun aan scheepvaartmaatschappijen verwezen naar de bovengenoemde richtsnoeren. Volgens punt 19 van genoemde richtsnoeren „vormt artikel 87, lid 3, onder c), de enige grondslag voor verenigbaarheid van reddings- of herstructureringssteun aan ondernemingen in moeilijkheden".

(384) Voor wat betreft het al dan niet verenigbaar zijn van herstructureringssteun met artikel 87, lid 3, onder c), van het EG-Verdrag blijkt uit de jurisprudentie dat in de beschikking van de Commissie moet worden aangegeven waarom zij van mening is dat de steun gerechtvaardigd is in het licht van de in de richtsnoeren genoemde voorwaarden, waaronder het bestaan van een herstructureringsplan, een voldoende onderbouwing van een verwacht herstel van de levensvatbaarheid op de lange termijn en het in verhouding staan van de steun tot de bijdrage die de begunstigde van die steun levert.

Onderneming in moeilijkheden

(385) Om in aanmerking te komen voor herstructureringssteun dient een onderneming als onderneming in moeilijkheden in de zin van de richtsnoeren van 1999 ([185]) te kunnen worden beschouwd.

(386) In casu herinnert de Commissie eraan dat zij zowel in haar besluit van 17 juli 2002 betreffende de reddingssteun aan de SNCM ([186]) als in haar besluit van 19 augustus 2002 tot inleiding van de formele onderzoeksprocedure met betrekking tot de voorgenomen herkapitalisatie op basis van de jaarrekening van de SNCM over 2001 heeft vastgesteld dat aan dit criterium is voldaan.

(387) Ten behoeve van de onderhavige beschikking heeft de Commissie op basis van de jaarrekening over 2002 van de SNCM vastgesteld dat de onderneming aan deze voorwaarde voldeed. Zo blijven de eigen middelen uitgezonderd de wettelijke reserves ([187]) in 2002 nog altijd negatief met – 26,5 miljoen EUR, na in 2001 – 30,7 miljoen EUR te hebben bedragen. Een dergelijk niveau komt erop neer dat meer dan de helft van het maatschappelijk kapitaal van de onderneming is verdwenen en meer dan een kwart van dit kapitaal verloren is gegaan gedurende de twaalf maanden na de kennisgeving. Dit betekent dat is voldaan aan de op zich voldoende en niet noodzakelijke voorwaarde van punt 5, onder a) van de richtsnoeren.

(388) De Commissie constateert niet alleen dat het maatschappelijk kapitaal zich aldus heeft ontwikkeld, maar ook dat:

— tussen 2001 en 2002 het bedrijfsresultaat is gedaald van – 5,1 miljoen EUR in 2001 tot – 5,8 miljoen EUR in 2002, waarbij de nettoverliezen in 2002 slechts dankzij de verkoop van enkele schepen konden worden verminderd;

— het vermogen tot zelffinanciering van de SNCM, dat eind 2001 39,2 miljoen EUR bedroeg, eind 2002 tot 35,7 miljoen EUR is gedaald;

— de nettofinancieringsschulden, leasing niet inbegrepen, tussen 2000 en 2002 zijn gestegen van 135,8 miljoen EUR tot 144,8 miljoen EUR;

— de financiële lasten (rente en aanverwante lasten) zijn gestegen van 7,0 miljoen EUR in 2000 tot 9,503 miljoen EUR in 2002.

(389) De Franse autoriteiten hebben overigens tegenover de Commissie bevestigd dat de banken weigeren de SNCM nog langer geld te lenen gezien de grote schuldenlast, ondanks het feit dat de onderneming heeft voorgesteld haar laatste hypotheekvrije schepen of andere soortgelijke dienstbaarheden in onderpand te geven.

(390) Ten slotte doet het contract voor de DOD niets af aan deze analyse. Weliswaar moet dit contract, alsmede het welslagen van het herstructureringsplan, de SNCM uiteindelijk in staat stellen positieve bedrijfsresultaten te behalen, maar dat neemt niet weg dat het schrijnend gebrek aan eigen middelen, de groeiende schuldenlast en de kosten van de operationele maatregelen uit het herstructureringsplan er binnen afzienbare tijd toe zullen leiden dat de maatschappij niet meer aan haar betalingsverplichtingen zal kunnen voldoen.

(391) In het licht van het voorgaande is de Commissie van oordeel dat de SNCM zowel voldoet aan de voorwaarde als genoemd in punt 5, onder a) van de richtsnoeren van 1999 als aan de voorwaarde van punt 6 van die richtsnoeren. Zij stelt derhalve vast dat de SNCM in 2002 een onderneming in moeilijkheden in de zin van genoemde richtsnoeren was.

Herstel van de levensvatbaarheid (punten 31 tot en met 34 van de richtsnoeren)

(392) In de richtsnoeren van 1999 is bepaald dat de tenuitvoerlegging van een herstructureringsplan een voorwaarde is voor de toekenning van steun, welk plan door de Commissie moet zijn goedgekeurd. Zoals aangegeven in punt 79 van het besluit tot uitbreiding van de formele onderzoeksprocedure van 2006 en gelet op het feit dat de Commissie overwogen heeft dat de maatregelen die na de kennisgeving van 2002 ten uitvoer zijn gelegd, niet als staatssteun moesten worden aangemerkt, is de Commissie van mening dat de vraag of de kapitaalinbreng voor een bedrag van 22,52 miljoen EUR verenigbaar is met de richtsnoeren van 1999 in het licht van het herstructureringsplan van 2002 moet worden onderzocht. „Voor […] moet worden uitgegaan van de periode waarin de financiële steunmaatregelen zijn genomen, en dus niet van een latere situatie" ([188]).

(393) Op basis van de door de Franse autoriteiten verstrekte informatie stelt de Commissie vast dat ondanks het feit dat het herstructureringsplan van 2002 voorziet in een herstel van de rentabiliteit vanaf 2003 dankzij maatregelen die zich vooral over de jaren 2002 et 2003 uitstrekken, de SNCM pas tegen 2005-2006 weer over een „voldoende" niveau aan eigen vermogen zal beschikken. De Commissie stelt het einde van de herstructureringsperiode daarom vast op 31 december 2006.

(394) Het herstel van de rentabiliteit van de lijnverbinding tussen Marseille en Corsica wordt op korte termijn verwacht en de lijnverbinding met de Maghreb is al een winstgevende activiteit. Alleen de activiteiten vanaf Nice blijven onzeker, maar het belang daarvan neemt af en de vervroegde afschrijving van de Liamone in 2001 zal het herstel van positieve resultaten op deze lijn vergemakkelijken. De Commissie accepteert overigens het argument dat een aanwezigheid, hoe klein ook, vanaf Nice noodzakelijk blijft voor de positie van de maatschappij op de markt. De heroriëntatie op de Maghreb zal bijdragen tot vermindering van de afhankelijkheid van de maatschappij van haar traditionele verbindingen en ook tot het herstel van de levensvatbaarheid, rekening houdend met […].

(395) Waar het gaat om de levensvatbaarheid op lange termijn, dat wil zeggen na het aflopen van het huidige contract voor de DOD, is de Commissie van mening dat de tenuitvoerlegging van het plan de onderneming in staat moet stellen om tijdens de vernieuwing van de contracten de concurrentie op efficiënte wijze het hoofd te bieden. Tot slot merkt de Commissie op dat bij een scenario van een gedeeltelijk verlies, dat wil zeggen een autoferry, dit contract de maatschappij in staat moet stellen blijvend positieve resultaten te behalen. Als het niet in de wacht slepen van dit contract tot een inkomstendaling van

40 % of meer op de traditionele markt van de maatschappij leidt, zoals ook in een ander scenario is voorzien, ontstaat er volgens de Commissie een situatie waartegen geen enkel herstructureringsplan, met of zonder overheidssteun, is opgewassen; hierop anticiperen is in dit stadium nog erg voorbarig.

(396) Voor wat betreft de „realistische veronderstellingen met betrekking tot de toekomstige exploitatievoorwaarden" acht de Commissie het marktonderzoek van goede kwaliteit en is zij van oordeel dat het een goede basis vormt om de scenario's voor de ontwikkeling van de onderneming vast te stellen.

(397) De Commissie stelt vast dat om te zorgen voor herstel van de levensvatbaarheid van de onderneming, in het herstructureringsplan de verbetering van de levensvatbaarheid voornamelijk tot stand dient te komen door middel van interne maatregelen zoals een beter beheer van de productiekosten en een toename van de productiviteit. Bovendien moet de verbetering van de financiële situatie van de SNCM niet alleen komen van heroriëntering op de lijnverbinding met de Maghreb, gelet op de groeimogelijkheden op deze markt, maar het herstructureringsplan van 2002 bevat ook maatregelen die erop gericht zijn bepaalde activiteiten af te stoten, in het bijzonder haar Italiaanse dochteronderneming Corsica Marittima.

(398) Volgens de Commissie zijn het effect van de in het aangemelde plan opgenomen maatregelen en het welslagen van dat plan niet afhankelijk van de ontwikkeling van de markt, met uitzondering van de heroriëntering op de Maghreb, die vooral neerkomt op een herstel van de positie die de SNCM tot het midden van de jaren negentig bezat.

(399) Bovendien neemt de Commissie kennis van het feit dat in het herstructureringsplan rekening is gehouden met de situatie en de verwachte ontwikkeling van vraag en aanbod op de markt van de betrokken producten, aan de hand van optimistische, pessimistische en neutrale scenario's, alsmede de specifieke sterke en zwakke punten van de SNCM.

(400) Tot slot beoogt het herstructureringsplan volgens de Commissie een omschakeling van de SNCM, zodat deze, wanneer de herstructurering voltooid is, in staat is alle kosten, met inbegrip van aflossingen en financiële lasten, te dekken.

(401) Gelet op het voorgaande stelt de Commissie vast dat, uitgaande van de gegevens die beschikbaar waren op het moment dat de financiële steunmaatregelen zijn genomen, is voldaan aan het criterium met betrekking tot het herstel van de levensvatbaarheid.

Voorkoming van ongerechtvaardigde vervalsing van de mededinging (punten 35 tot en met 39 van de richtsnoeren)

(402) Op grond van punt 35 van genoemde richtsnoeren moeten er maatregelen worden genomen om de nadelige gevolgen van de steun voor concurrenten zoveel mogelijk te beperken. Anders zou moeten worden aangenomen dat door de steun het gemeenschappelijk belang wordt geschaad en zou deze derhalve als met de gemeenschappelijke markt onverenigbaar moeten worden beschouwd.

(403) In het onderhavige geval moet deze voorwaarde inhouden dat de onderneming na de herstructurering geen even belangrijke positie op haar markt meer mag innemen als voordien, te weten de lijnverbinding met Corsica, waarop zij ook te maken heeft met concurrentie van in de Gemeenschap gevestigde maatschappijen, wat niet het geval is op de lijnverbinding met de Maghreb.

(404) De Commissie is van oordeel dat er op de markt voor de scheepvaartverbindingen met Corsica geen overcapaciteit bestaat, rekening houdend met de sterke seizoensgebondenheid en de grote groei van het vervoer. Verder merkt de Commissie op dat de gemiddelde bezettingsgraad van de schepen van de voornaamste concurrent van de SNCM lager is dan die van de overheidsonderneming. Aangezien er op de markt geen overcapaciteit heerst in de zin van de richtsnoeren, is er geen reden om bij te dragen tot de verbetering van de marktvoorwaarden van de onderneming. De verkoop van schepen — in plaats van de vernietiging ervan — vertegenwoordigt dus een capaciteitsvermindering die aanvaardbaar is in het licht van de richtsnoeren.

(405) De gedwongen beperking of vermindering van de aanwezigheid op de markt of markten waarop de onderneming actief is, vormt een compenserende maatregel voor de concurrenten. De omvang van deze maatregel moet in verhouding staan tot concurrentievervalsing die door de herstructureringssteun zal (kunnen) ontstaan.

(406) Het herstructureringsplan draagt op aanzienlijke wijze bij tot beperking van de aanwezigheid van de onderneming op haar markt — waarvan haar concurrenten onmiddellijk profiteren — door de volgende maatregelen:

— de afstoting van de dochtermaatschappij Corsica Marittima (82 000 passagiers in 2000), die de verbindingen tussen Italië en Corsica onderhield, en dientengevolge het terugtrekken van de groep SNCM uit de markt voor de lijnverbindingen tussen Italië en Corsica;

— het nagenoeg opheffen van de verbindingen tussen Toulon en Corsica, een markt die in 2002 goed was voor niet minder dan 460 000 passagiers;

— de beperking van het totale aantal aangeboden plaatsen en van het aantal retourreizen elk jaar vanaf 2003, met name op de lijnverbinding tussen Nice en Corsica;

— de verkoop van vier schepen.

(407) Op alle lijnverbindingen in de Golf van Genua en met Toulon verlaagt de SNCM haar aanbod met meer dan een miljoen plaatsen per jaar ten opzichte van 2001, wat meer dan een halvering betekent en waarvan haar concurrenten onmiddellijk profiteren, terwijl juist deze verbindingen de grootste groei vertonen.

(408) Hoewel het hier om omvangrijke maatregelen gaat, is aan de SNCM de aanvullende verplichting opgelegd dat zij tijdens de herstructureringsperiode geen nieuwe investeringen financiert, uitgezonderd de in het herstructureringsplan opgenomen kosten van heroriëntering op de Maghreb.

(409) Gelet op het voorgaande is de Commissie van mening dat is voldaan aan het criterium met betrekking tot de voorkoming van ongerechtvaardigde vervalsing van de mededinging.

Tot het minimum beperkte steun (punten 40 en 41 van de richtsnoeren)

(410) Het bedrag van de steun moet tot het voor de uitvoering van de herstructurering strikt noodzakelijke minimum worden beperkt, in samenhang met de financiële mogelijkheden van de onderneming, van haar aandeelhouders of van de groep ondernemingen waarvan zij deel uitmaakt, evenwel zonder een belemmering te vormen voor de kans op herstel van haar levensvatbaarheid.

(411) In haar besluit van 19 augustus 2002 had de Commissie twijfels geuit bij de door de Franse autoriteiten gehanteerde berekeningsmethode om het bedrag van de steun te bepalen. Ondanks de door Frankrijk verschafte aanvullende opmerkingen is de Commissie overgegaan tot een eigen evaluatie.

(412) Ten aanzien van de door de Franse autoriteiten gebruikte methode, die is gebaseerd op de verhouding tussen eigen middelen en schuldenlast, is de Commissie namelijk van oordeel dat:

— de door de Franse autoriteiten gekozen groep van vijf ondernemingen niet representatief genoeg is voor de sector van het cabotagezeevervoer;

— het percentage van 79 dat resulteert uit dit panel wat betreft de verhouding tussen de eigen middelen en de financieringsschulden, geenszins een betrouwbare indicatie vormt van de gezondheid van een onderneming;

— de Franse autoriteiten niet hebben uitgelegd wat het bedrag van de financieringsschulden van deze vijf ondernemingen precies dekt en dus niet hebben kunnen garanderen dat deze gegevens vergelijkbaar zijn met het bedrag van de schuldenlast van de SNCM, zoals dat in het herstructureringsplan is opgenomen;

— de Franse autoriteiten niet hebben aangetoond dat bovengenoemde ratio van 79 % daadwerkelijk voor de periode 2002-2007 in het financiële model dat in het herstructureringsplan is opgenomen, wordt gehanteerd.

(413) Voor wat betreft de andere methoden die door Frankrijk zijn voorgesteld om aan te tonen dat de kapitaalinbreng tot het minimum is beperkt, vraagt de Commissie zich af of deze methoden wel geschikt zijn ([189]).

(414) De Commissie is namelijk van oordeel dat het voornaamste doel van de kapitaalinbreng niet moet zijn de eigen middelen van de onderneming te vermeerderen (eenvoudige financiële herstructurering), maar de onderneming te helpen van de monopoliepositie onder de regeling van de overeenkomst van 1976 over te gaan naar een concurrentiepositie. Daarom is de Commissie terughoudend in het bepalen van de omvang van de steun op basis van de door de Franse autoriteiten gehanteerde methode, gezien de moeilijkheid om het juiste niveau van de eigen middelen voor de SNCM vast te stellen. De Commissie merkt namelijk op dat door bepaalde ondernemingen aan de door de Franse autoriteiten gekozen groep toe te voegen of eruit te verwijderen, de gemiddelde verhouding tussen de eigen middelen en de schuldenlast aanzienlijk kan variëren.

(415) De Commissie is van mening dat de herstructureringssteun de kosten van de verschillende in het herstructureringsplan voorziene activiteiten kan dekken (operationele herstructurering), die noodzakelijk zijn vanwege de verandering van het juridisch kader en het concurrentiespeelveld van de maatschappij. Ten aanzien van de kosten die verband houden met de operationele herstructureringsmaatregelen houdt de Commissie het bedrag van 46 miljoen EUR aan (zie punt 55 van deze beschikking) ([190]).

(416) Voor wat betreft de exacte berekening van de steun die de SNCM nodig heeft, herinnert de Commissie eraan dat „[…] moet worden uitgegaan van de periode waarin de financiële steunmaatregelen zijn genomen, en dus niet van een latere situatie" ([191]).

(417) In het onderhavige geval merkt de Commissie in het licht van punt 40 van de richtsnoeren op dat tussen 18 februari 2002, de datum waarop de Franse autoriteiten de herstructureringssteun hebben aangemeld, en 9 juli 2003, de datum waarop de Commissie haar beschikking tot goedkeuring van de herstructureringssteun heeft gegeven, aanzienlijke verkopen van voornamelijk nautische activa ten bedrage van 26,25 miljoen EUR netto-opbrengst van de bijbehorende financieringsschulden zijn gerealiseerd ([192]).

(418) Deze verkopen zijn echter niet voldoende om de levensvatbaarheid van de SNCM, waarvan de financiële situatie na deze operatie blijft gekenmerkt door aanzienlijke passiva (19,75 miljoen EUR), te herstellen. Nu de SNCM geen leningen meer bij een bank kan afsluiten, ook al zou zij voorstellen haar laatste hypotheekvrije schepen of andere dienstbaarheden in onderpand te geven, is de Commissie van oordeel dat de onderneming niet in staat is andere eigen middelen te vinden om haar herstructurering te financieren.

(419) Rekening houdend met het voorgaande komt de Commissie tot de conclusie dat een bedrag van 19,75 miljoen EUR gerechtvaardigd is om de onderneming in staat te stellen op korte termijn weer levensvatbaar te worden.

(420) De Commissie is derhalve van mening dat van het restantbedrag dat in eerste instantie in het kader van de herstructureringssteun is aangemeld, te weten 22,52 miljoen EUR, slechts een bedrag van 19,75 miljoen EUR kan worden gerechtvaardigd op basis van de behoefte aan liquide middelen van de SNCM en de per 9 juli 2003 gerealiseerde verkopen van activa, mits rekening wordt gehouden met de opbrengst uit de verkopen (zie hierna) waartoe de Commissie de SNCM in haar beschikking van 2003 heeft verplicht en die een aanvulling vormden op de verkopen die in het herstructureringsplan waren opgenomen.

Naleving van het beginsel van eenmaligheid

(421) In de richtsnoeren ([193]) wordt bepaald dat een maatschappij waaraan in het verleden reeds herstructureringssteun is verleend, gewoonlijk geen tweede maal steun mag ontvangen gedurende de tien jaar die volgen op de herstructureringsperiode. In de lijst van steunmaatregelen die reeds ten behoeve van de SNCM zijn genomen, komt nog geen herstructureringssteun voor. Het gaat hier dus om de eerste herstructurering van de SNCM sinds haar oprichting in 1976.

10.5.2. *Met betrekking tot de handhaving van de compenserende maatregelen*

(422) Zoals het Gerecht in zijn arrest van 2005 heeft gesuggereerd en de Commissie in punt 137 van haar besluit tot uitbreiding van de onderzoeksprocedure van 2006 heeft aangegeven, roept het feit dat het bedrag aan steun dat in het kader van de richtsnoeren van 1999 is goedgekeurd, naar beneden toe is bijgesteld, de vraag op of vastgehouden moet worden aan de door de Commissie in haar beschikking van 2003 opgelegde compenserende maatregelen.

(423) De Commissie heeft in haar beschikking van 2003 immers een kapitaalinjectie van 76 miljoen EUR in het kader van de richtsnoeren van 1999 goedgekeurd, waarbij evenwel de volgende voorwaarden werden gesteld ([194]):

i) er worden tot en met 31 december 2006 geen nieuwe schepen aangekocht en geen contracten voor het bouwen, bestellen of charteren van nieuwe of gerenoveerde schepen ondertekend;

ii) tot en met 31 december 2006 mag uitsluitend gebruik worden gemaakt van de elf schepen die de onderneming SNCM reeds in haar bezit had;

iii) al haar rechtstreekse en niet-rechtstreekse deelnemingen in Amadeus France, la Compagnie Corse Méditerranée, de onroerendgoedmaatschappij (SCI) Schuman, de Société méditerranéenne d'investissements et de participations en Someca worden afgestoten;

iv) tot en met 31 december 2006 wordt er geen tariefbeleid voor de gepubliceerde tarieven gevoerd dat het aanbieden beoogt van lagere prijzen dan die van elk van haar concurrenten voor gelijkwaardige bestemmingen en diensten en voor identieke data;

v) tot en met 31 december 2006 wordt het aantal jaarlijkse retourreizen van schepen op de verschillende scheepvaartverbindingen met Corsica beperkt.

(424) De deskundige van de Commissie heeft gecontroleerd of alle door de Commissie in haar beschikking van 2003 opgelegde voorwaarden zijn nageleefd.

(425) Hij heeft bevestigd dat de voorwaarde met betrekking tot het niet aankopen van schepen (zie hierboven onder i) in acht is genomen. In dat opzicht moet erop gewezen worden dat het tot Jean Nicoli omgedoopte schip Superfast door de onderneming VT is aangekocht en met ingang van februari 2007 — dat wil zeggen nadat de in de beschikking van 2003 genoemde periode was verstreken — via verhuur aan de SNCM ter beschikking is gesteld ([195]).

(426) Voor wat het gebruik van de bestaande vloot van de SNCM betreft (zie hierboven onder ii) heeft de deskundige van de Commissie bevestigd dat de SNCM haar vloot op tien schepen heeft gehandhaafd, dat wil zeggen één minder dan het maximum van elf schepen dat in de beschikking van 2003 was genoemd, hetgeen een gevolg was van de vervanging van de Aliso door de Asco in 2004 ([196]) en de verkoop van de Asco op 24 mei 2005.

(427) Voor wat betreft de vervanging van de Aliso door de Asco stelt de Commissie allereerst vast dat de Asco en de Aliso zusterschepen zijn die volgens dezelfde plannen op dezelfde scheepswerf zijn gebouwd. Zij hebben precies dezelfde afmetingen, dezelfde vorm en dezelfde capaciteit. De Commissie is van oordeel dat de omwisseling van de schepen niet bedoeld is om de capaciteit van de SNCM te vergroten. Voorts herinnert de Commissie eraan dat de samenstelling van de toegestane vloot van de SNCM alleen gewijzigd kan worden om redenen buiten de macht van de SNCM. De Commissie is in dit geval van mening dat de problemen die de SNCM bij de verkoop van de Asco heeft ondervonden, buiten de macht van de maatschappij vielen. De SNCM heeft een koper gevonden voor de Aliso in plaats van voor de Asco, en de Commissie is van mening dat het effect van de verkoop van de Aliso op de capaciteit van de SNCM gelijk is geweest aan het effect van de verkoop van de Asco en dat de Franse autoriteiten voor wat betreft de verkoop van de vier schepen van de operationele vloot van de SNCM hebben voldaan aan hun verplichting om zich aan het herstructureringsplan te houden.

(428) Overigens heeft de deskundige op basis van de boekhoudkundige stukken vastgesteld dat alle activa die op grond van de beschikking van 2003 afgestoten moesten worden (zie hierboven onder iii) ook daadwerkelijk verkocht zijn. De nettoverkoopopbrengst bedraagt 5,02 miljoen EUR ([197]). De Commissie merkt op dat de SNCM naast de verkopen die in het herstructureringsplan van 2002 waren voorzien of in de beschikking van 2003 waren opgelegd, nog andere activa heeft verkocht ([198]) — hetgeen door de deskundige van de Commissie is geverifieerd —, en wel voor een nettoverkoopopbrengst van 12,6 miljoen EUR.

(429) Voor wat betreft de voorwaarde dat de SNCM geen „price leader"-gedrag zal vertonen ([199]) heeft de deskundige van de Commissie enerzijds gecontroleerd of er binnen de SNCM een procedure bestaat aan de hand waarvan kan worden nagegaan of aan deze voorwaarde wordt voldaan. Anderzijds heeft hij onderzocht of deze voorwaarde door de SNCM op de verschillende lijnverbindingen in de periode 16 maart 2005 tot en met 31 december 2006 in praktijk is gebracht ([200]). Op basis van dit onderzoek komt de deskundige van de Commissie tot de conclusie dat voor wat betreft de door de SNCM uitgegeven biljetten in […]% van de gevallen aan voorwaarde iv is voldaan. De Commissie merkt op dat uit de door de Franse autoriteiten verstrekte informatie blijkt dat de SNCM tot op heden blijft voldoen aan de voorwaarden genoemd onder iv en v, terwijl in de beschikking van 2003 is bepaald dat deze voorwaarden golden tot en met 31 december 2006.

(430) Met betrekking tot voorwaarde v heeft de deskundige geconstateerd dat de SNCM zich voor de boekjaren 2005 en 2006 heeft gehouden aan het aantal overtochten. Zij zou in 2005 en 2006 echter de normen met betrekking tot het maximum aantal aangeboden plaatsen op de overtochten van en naar Marseille hebben overschreden. Datzelfde zou in zeer beperkte mate gelden voor het maximum aantal aangeboden strekkende meters op de overtochten van en naar Toulon in 2005 en 2006, en van en naar Marseille in 2006.

(431) Voor wat betreft dit laatste punt wijst de Commissie er evenwel op dat het door de mogelijkheid een gezinscabine te reserveren, lastig is voor wat betreft de plaatsen een juiste schatting te maken van deze overschrijding. Op grond van deze enkele omstandigheid mag dan ook niet geconcludeerd worden dat de SNCM niet aan de bij de beschikking van 2003 opgelegde voorwaarden zou hebben voldaan.

(432) Gelet op het voorgaande komt de Commissie tot de conclusie dat de SNCM de in de beschikking van 2003 opgelegde compenserende maatregelen ten uitvoer heeft gelegd.

10.5.3. *Conclusie*

(433) De Commissie stelt vast dat de in de beschikking van 2003 genoemde compenserende maatregelen bijna volledig ten uitvoer zijn gelegd. Aangezien het bedrag van de steun dat in het kader van de richtsnoeren van 1999 is goedgekeurd aanzienlijk lager is dan het bedrag dat in 2003 is goedgekeurd, in welk bedrag de Commissie aanleiding zag genoemde voorwaarden op te leggen, acht de Commissie het niet nodig aanvullende voorwaarden en verplichtingen op te leggen om te voorkomen dat een zodanige vervalsing van de mededinging ontstaat dat dit strijd met het gemeenschappelijk belang oplevert.

(434) In het licht van het voorgaande en rekening houdend met de exacte nettoverkoopopbrengst van de verkopen zoals vastgesteld op het moment van goedkeuring van de beschikking van 2005, is de Commissie van oordeel dat de staatssteun in de vorm van een kapitaalinbreng van 15,81 miljoen EUR ([201]) op grond van artikel 87, lid 3, onder c), van het EG-Verdrag verenigbaar is.

11. **CONCLUSIE**

(435) Tot slot is de Commissie van mening dat de steunmaatregelen waarop de onderhavige beschikking betrekking heeft, geen staatssteun in de zin van artikel 87, lid 1, van het EG-Verdrag vormen, dan wel dat deze steunmaatregelen verenigbaar met de gemeenschappelijke markt zijn.

(436) De Commissie verzoekt Frankrijk:

— haar zo spoedig mogelijk en in ieder geval binnen 15 werkdagen na ontvangst van de onderhavige beschikking in kennis te stellen van informatie die naar de mening van Frankrijk onder de geheimhoudingsplicht valt krachtens artikel 25 van Verordening (EG) nr. 659/1999;

— de begunstigde van de steun zo spoedig mogelijk op de hoogte te stellen van de onderhavige beschikking, waarbij in voorkomend geval bepaalde informatie die naar het oordeel van Frankrijk onder het beroepsgeheim valt en waarvan bekendmaking aan de begunstigde van de steun bepaalde belanghebbenden zou kunnen schaden, onleesbaar wordt gemaakt, en de begunstigde van de steun in voorkomend geval in de overgelegde versie attent te maken op andere informatie die naar het oordeel van Frankrijk onder het beroepsgeheim valt en die niet onleesbaar is gemaakt.

(437) De Commissie herinnert Frankrijk eraan dat in de richtsnoeren is bepaald dat behoudens uitzonderlijke en onvoorziene omstandigheden die de onderneming niet zijn toe te rekenen, gewoonlijk geen tweede maal steun mag worden toegekend gedurende de tien jaar die volgen op de herstructureringsperiode, dat wil zeggen in casu tien jaar na 31 december 2006;

HEEFT DE VOLGENDE BESCHIKKING GEGEVEN:

Artikel 1

De door de Franse staat aan de SNCM betaalde compensatie van 53,48 miljoen EUR in het kader van de openbaredienstverplichtingen voor de periode 1991-2001 moet als onrechtmatige staatssteun in de zin van artikel 88, lid 3, van het EG-Verdrag worden aangemerkt, maar is op grond van artikel 86, lid 2, van genoemd verdrag verenigbaar met de regels van de gemeenschappelijke markt.

De negatieve verkoopprijs van de SNCM van 158 miljoen EUR, de financiering door de CGMF van sociale maatregelen ten behoeve van de werknemers voor een bedrag van 38,5 miljoen EUR en de gezamenlijke en gelijktijdige herkapitalisatie van de SNCM door de CGMF voor een bedrag van 8,75 miljoen EUR vormen geen staatssteun in de zin van artikel 87, lid 1, van het EG-Verdrag.

De herstructureringssteun van 15,81 miljoen EUR die Frankrijk ten uitvoer heeft gelegd ten gunste van de Société Nationale Maritime Corse-Méditerranée (SNCM) moet als onrechtmatige staatssteun in de zin van artikel 88, lid 3, van het EG-Verdrag worden aangemerkt, maar is op grond van artikel 86, lid 2, van genoemd verdrag verenigbaar met de regels van de gemeenschappelijke markt.

Artikel 2

Deze beschikking is gericht tot de Franse Republiek.

Gedaan te Brussel, 8 juli 2008.

Voor de Commissie

Antonio TAJANI

Vicevoorzitter

(1) PB C 308 van 11.12.2002, blz. 29.

(2) Dit herstructureringsplan volgde op de aanmelding door de Franse autoriteiten op 20 december 2001 van een door de Compagnie Générale Maritime et Financière aan de SNCM toegekend voorschot uit de schatkist voor een bedrag van 22,5 miljoen EUR in het kader van reddingssteun. Bij besluit van 17 juli 2002 (PB C 148 van 25.6.2003, blz. 7), hierna het besluit van 2002, heeft de Commissie de reddingssteun aan de SNCM in het kader van de in artikel 88, lid 3, van het EG-Verdrag bedoelde onderzoeksprocedure ter zake van staatssteun goedgekeurd. Op 19 november 2002 hebben de Franse autoriteiten de Commissie een kopie doen toekomen van de overeenkomsten tussen de SNCM en de CGMF betreffende de uit de schatkist ontvangen voorschotten, alsmede de bewijzen van terugbetaling van het voorschot van de CGMF aan de SNCM door middel van twee overmakingen gedateerd 13 mei en 14 juni 2002.

(3) Geregistreerd onder referentienummer TREN A/61846.

(4) De CGMF is een financiële holding die voor 100 % in handen van de Franse overheid is en die voor deze laatste als tussenpersoon optreedt voor alle handelingen op het gebied van zeevervoer en uitrusting en bevrachting van schepen in de Middellandse Zee.

(5) PB L 83 van 27.3.1999, blz. 1. Aangezien de Franse autoriteiten op 11 september 2002 hebben verzocht om correctie van een aantal feitelijke onjuistheden in het besluit van 19 augustus 2002, heeft de Commissie op 27 november 2002 een besluit tot wijziging van het besluit van 19 augustus 2002 genomen (gepubliceerd in PB C 308 van 11.12.2002, blz. 29). De belanghebbenden zijn uitgenodigd hun opmerkingen over de steunverlening kenbaar te maken met ingang van die datum.

(6) Op 11 september 2002 hebben de Franse autoriteiten gevraagd om extra uitstel voor het geven van commentaar op het besluit van 19 augustus 2002, welk verzoek de diensten van de Commissie bij brief van 17 september 2002 hebben ingewilligd.

(7) Geregistreerd onder referentienummer SG(2002) A/10050.

(8) Geregistreerd onder referentienummer DG TREN A/10962.

(9) Geregistreerd onder referentienummer SG(2003) A/1691.

(10) Geregistreerd onder referentienummer TREN A/21531.

(11) Geregistreerd onder referentienummer SG(2003) A/1546.

(12) PB C 288 van 9.10.1999, blz. 2.

(13) Geregistreerd onder referentienummer TREN A/21701.

(14) PB L 61 van 27.2.2004, blz. 13. Bij besluit van 8 september 2004 (hierna „het besluit van 2004" genoemd) heeft de Commissie een kleine wijziging aangebracht in de beschikking van 2003, waardoor de SNCM eventueel de schepen Aliso en Asco kon omwisselen door middel van een wijziging van artikel 2 van de beschikking van 2003.

(15) PB L 19 van 21.1.2005, blz. 70.

(16) Geregistreerd onder referentienummer TREN A/27546.

(17) Geregistreerd onder referentienummer TREN A/30842.

(18) Bij brieven van 30 november 2005 (SG(2005) A/10782), 14 december 2005 (SG(2005) A/11122) en 30 december 2005 (TREN A/10016) is aanvullende informatie verstrekt.

(19) Geregistreerd onder referentienummer TREN A/16904.

(20) Geregistreerd onder referentienummer TREN A/19105.

(21) Arrest van het Hof van 24 juli 2003, Altmark Trans GmbH tegen Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH, (280/00, Jurispr. blz. 7747).

(22) PB L 24 van 29.1.2004, blz. 1.

(23) Veolia Transport is een 100 %-dochteronderneming van Veolia Environnement en exploiteert onder de naam Connex diensten op het gebied van reizigersvervoer voor rekening van openbare lichamen (collectief stadsvervoer en collectief interstedelijk en streekvervoer). In dat verband heeft zij spoor- en wegennetwerken in beheer, en in mindere mate ook diensten op het gebied van zeevervoer.

([24]) PB C 103 van 29.4.2006, blz. 28.

([25]) PB C 148 van 24.6.2006, blz. 42.

([26]) Geregistreerd onder referentienummer TREN A/25295.

([27]) Geregistreerd onder referentienummer TREN/A/24111.

([28]) PB C 303 van 13.12.2006, blz. 53.

([29]) Geregistreerd onder referentienummer TREN/A/37907.

([30]) Op 28 december 2006 door de groep *Stef-TFE* (A/20313) en op 27 december 2006 door Corsica Ferries (A/20056).

([31]) Brieven van 4 januari 2007, aan de groep *Stef-TFE* (D 2007 300067) en aan de groep Corsica Ferries (D 2007 300068).

([32]) Op 11 januari, 16 januari en 9 februari 2007, geregistreerd onder referentienummers TREN/A/21142, A/21669 resp. A/23798.

([33]) Op 13 februari 2007, geregistreerd onder referentienummers TREN/A/24473 en TREN/A/23981.

([34]) Door de diensten van de Commissie geregistreerd onder referentienummer TREN/A/30979. De Franse autoriteiten hebben twee maal om een maand uitstel gevraagd voor het indienen van hun commentaar, te weten bij brieven van 15 maart 2007 en 19 april 2007, geregistreerd onder referentienummers TREN/A//27002 en A/29928, welke verzoeken beide zijn ingewilligd.

([35]) Deze informatie werd door CFF verstrekt op 15 maart 2007 (TREN/A/27058), 27 september 2007 (TREN/A/43510 van 1 oktober 2007), 30 november 2007 (TREN/A/49918 van 6 december 2007), 20 december 2007 (TREN/A/51600 van 26 december 2007), 14 maart 2008 (TREN/A/87084), door Stim op 20 december 2007 (TREN/A/51391) en door de SNCM op 28 februari 2008 (TREN/A/85681). Frankrijk heeft eveneens informatie verstrekt, te weten op 21 december 2007 (TREN/A/51441), 7 januari 2008 (TREN/A/86344) en 8 februari 2008 (TREN/A/83661). Tijdens een werkbijeenkomst van 29 februari 2008 hebben de Franse autoriteiten nog andere documenten overgelegd.

([36]) De SNCM heeft een directe minderheidsdeelneming van 45 % in de CMN en een indirecte minderheidsdeelneming via de *Compagnie Générale de Tourisme et d'Hôtellerie* (CGTH) van 24,1 %. De daadwerkelijke zeggenschap is sinds 1992 toevertrouwd aan de groep *Stef-TFE* via haar aandeel van 49 % in de *Compagnie Méridionale de Participations* (CMP). De SNCM en de CMN waren partners in het kader van het contract voor de delegatie van de openbare dienst over de periode 2001-2006, en zij hebben gezamenlijk het nieuwe contract voor de delegatie van de openbare dienst voor de periode 2007-2012/2013 in de wacht gesleept.

([37]) De CGTH is een holdingmaatschappij die voor 100 % in handen van de SNCM is.

([38]) *Aliso Voyage* is het eigen distributiekanaal van de SNCM, bestaande uit 17 agentschappen verspreid over heel Frankrijk, en verzorgt de verkoop van vervoersbewijzen, waarvan 49,9 % uit SNCM-vervoersbewijzen bestaat.

([39]) Op het moment dat de beschikking van 2003 werd aangenomen, hielden de SNCM en de vervoersgroep Delmas ieder een gelijk aandeel in de Franse scheepvaartmaatschappij Sud-Cargos, die gespecialiseerd is in vrachtvervoer op de verbindingen met de Maghreb. Deze deelneming is vervolgens eind 2005 verkocht voor een bedrag van […]* miljoen EUR (ter zake van deze informatie bestaat geheimhoudingsplicht), zoals blijkt uit het investeringsplan 2005 dat op 28 maart 2006 door de Franse autoriteiten is overgelegd.

([40]) De SNCM heeft 100 % van deze onderneming in handen, die de bevoorrading van de schepen van de SNCM verzorgt.

([41]) *Ferrytour* is een vennootschap onder firma die voor 100 % eigendom is van de SNCM en die als reisorganisator werkzaam is. Zij biedt zeereizen aan naar Corsica, Sardinië en Tunesië, maar ook vluchten naar een groot aantal bestemmingen. Daarbij verzorgt zij ook minicruises en zakenreizen.

([42]) De *Comptoirs du Sud*, een in 1996 opgerichte dochtermaatschappij die voor 100 % in handen is van de SNCM, beheert alle winkels aan boord van de schepen.

([43]) Zie voetnoot 12.

([44]) De *Napoléon Bonaparte* (capaciteit: 2 150 passagiers en 708 auto's, vermogen: 43 MW, snelheid: 23,8 knopen), grote luxe autoferry; de nieuwe *Danielle Casanova,* opgeleverd in mei 2002 (capaciteit: 2 204 passagiers en 700 auto's, vermogen: 37,8 MW, snelheid: 23,8 knopen), eveneens een grote luxe autoferry; de *Ile de Beauté* (capaciteit: 1 554 passagiers en 520 auto's, vermogen: 37,8 MW, snelheid: 21,5 knopen), in dienst genomen in 1979 en gerenoveerd in 1989/1990; de *Méditerranée* (capaciteit: 2 254 passagiers en 800 auto's, vermogen: 35,8 MW, snelheid: 24 knopen) en de *Corsica* (capaciteit: 2 150 passagiers en 600 auto's, vermogen: 27,56 MW, snelheid: 23,5 knopen).

([45]) De *Paglia Orba,* (capaciteit: 500 passagiers, 2 000 strekkende meter vracht en 120 auto's, vermogen: 19,7 MW, snelheid: 19 knopen); de *Monte d'Oro* (capaciteit: 508 passagiers, 1 615 m vracht en 130 auto's, vermogen: 14,8 MW, snelheid: 19,5 knopen); de *Monte Cinto* (capaciteit: 111 passagiers, 1 200 m vracht, vermogen: 8,8 MW, snelheid: 18 knopen); sinds mei 2003, de *Pascal Paoli* (capaciteit: 594 passagiers, 2 300 m vracht en 130 auto's, vermogen: 37,8 MW, snelheid: 23 knopen).

([46]) Het hogesnelheidsvaartuig *Liamone* (capaciteit: 1 116 passagiers en 250 auto's, vermogen: 65 MW, snelheid: 42 knopen), dat ook overtochten van en naar Toulon verzorgt.

([47]) Alle, behalve de *Danielle Casanova,* de *Pascal Paoli* en de *Liamone* die door middel van leasing zijn gefinancierd.

([48]) Verordening (EEG) nr. 3577/92 van de Raad van 7 december 1992 houdende toepassing van het beginsel van het vrij verrichten van diensten op het zeevervoer binnen de lidstaten (cabotage in het zeevervoer) (PB L 364 van 12.12.1992, blz. 7).

([49]) PB S 2001/10 - 007-005.

([50]) De concessieverlenende autoriteit voor de openbare dienst sinds 1991, op grond van de Franse wet nr. 91-428 van 13 mei 1991.

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

([52]) Steunmaatregel N 781/01, goedgekeurd bij besluit van de Commissie van 2.7.2002, PB C 186 van 6.8.2002, blz. 3.

([53]) Steunmaatregel N 13/07, goedgekeurd bij besluit van de Commissie van 24 april 2007, gepubliceerd op de internetsite van de Commissie: http://ec.europa.eu/community_law/state_aids/transports_2007.htm

(*) Ter zake van deze informatie bestaat geheimhoudingsplicht.

([54]) De bestuurder blijft gedurende de overtocht bij zijn vrachtwagencombinatie. In sommige gevallen brengt de bestuurder zijn voertuig bij het vertrek aan boord en haalt een andere bestuurder het bij aankomst van boord. Dit wordt geregistreerd als begeleid vervoer, in tegenstelling tot ro-ro-vervoer, waarbij de trailer zonder trekker aan boord is.

([55]) PB C 148 van 25.6.2003, blz.7.

([56]) Dit bedrag is als volgt berekend: 20,4 miljoen EUR voor het eigenlijke herstructureringsplan, 1,8 miljoen EUR voor de kosten van oplegging van de schepen die worden verkocht, 14,8 miljoen EUR voor de afschrijving van het hogesnelheidsvaartuig Liamone en 9 miljoen EUR voor de kosten van het opnieuw ontplooien van activiteiten op de verbindingen met de Maghreb.

([57]) Dit plan is op 17 december 2001 door de raad van bestuur van de SNCM goedgekeurd.

([58]) Het herstructureringsplan voorziet in een afname van het aantal overtochten van 4 138 (3 835 voor de SNCM en 303 voor haar dochteronderneming Corsica Marittima) tot 3 410 in 2003, waarbij de verbindingen als volgt worden gewijzigd:
— wijziging van de lijnverbindingen tussen Marseille en Corsica overeenkomstig het nieuwe bestek van het contract voor de openbare dienst 2001-2006;
— het bijna geheel schrappen van de lijnverbinding tussen Toulon en Corsica;
— vermindering van het aantal lijnverbindingen tussen Nice en Corsica;
— opheffing van de lijn Livorno-Bastia waarop met „dedicated" materieel werd gevaren, welke lijn in 2003 daadwerkelijk is opgeheven;
— verbetering van de lijnverbinding met Algerije en Tunesië met de schepen de „Méditerranée", de „Ile de Beauté" en de „Corsica", en opheffing van de lijnverbinding Genua-Tunis.

([59]) De vermindering van het personeelsbestand zou moeten plaatsvinden dankzij natuurlijk verloop of vervroegde uittreding op basis van leeftijdscriteria (vervroegd stoppen met werken), educatief verlof en het niet vernieuwen van arbeidsovereenkomsten voor bepaalde tijd. Niettemin worden de aan de personeelsvermindering verbonden kosten voor de SNCM op 20,4 miljoen EUR geschat.

([60]) zoals vervoer, verwachte groei van het bruto binnenlands product (1,5 %), rentevoet van de leningen (5,5 %), rentevoet van de financiële producten (4,5 %) en rentevoet van de kortlopende schulden (5 %).

([61]) De Franse autoriteiten hebben twee verschillende methoden gepresenteerd, die zij beide als te duur van de hand hebben gewezen.
De eerste berekeningsmethode bestond in het bij elkaar optellen van de kosten van alle herstructureringsmaatregelen. Hierdoor kon men op een financieringsbehoefte uitkomen van 90,9 miljoen EUR, waarbij het volgende in aanmerking werd genomen:
— de gecumuleerde verliezen van 1991 tot en met 2001, ofwel 41,7 miljoen EUR (bestaande uit: 29 miljoen EUR, zijnde het bedrag dat is gevalideerd door de Commissie in haar Beschikking nr. 2002/149/EG van 30 oktober 2001 (PB L 50 van 21.2.2002, blz. 66), 6,1 miljoen EUR in 2000 en 6,6 miljoen EUR, vóór de herstructureringskosten, in 2001);
— de afname van de middelen bestaande uit de vervroegde afschrijvingen in genoemde jaren, ofwel 24 miljoen EUR. (Deze post daalt van 86 naar 62 miljoen EUR op de balans over die periode, wat tot uiting komt in de verlenging van 12 tot 20 jaar van de afschrijvingsperiode, het feit dat dit middel minder wordt ingezet en dat is overgegaan tot leasing voor de laatste geleverde eenheden);
— de tijdens deze herstructurering gemaakte overdrachtswinst, ofwel 21 miljoen EUR, een bedrag dat in mindering komt op de financieringsbehoeften en;
— het cumulatieve effect van de herstructureringslasten, dat uitkomt op 46,2 miljoen EUR (zie voetnoot 56).
De tweede berekeningsmethode bestond in het bepalen van het bedrag aan eigen kapitaal dat bankinstellingen voor de totale vloot vereisen, in de wetenschap dat banken voor het financieren van de aankoop van een schip in het algemeen eigen middelen vereisen die overeenkomen met 20 tot 25 % van de waarde van het schip. De door de Franse autoriteiten uitgevoerde berekening op basis van de historische kosten van aankoop van de vloot van 843 miljoen EUR bracht de behoefte aan eigen middelen op 157 tot 196 miljoen EUR. Na aftrek van het bestaande eigen kapitaal aan het einde van 2001 leidde deze methode tot een behoefte aan herkapitalisatie van 101 tot 140 miljoen EUR.

([62]) Zie hieronder.

([63]) In haar herstructureringsplan van 2002 heeft de SNCM aangegeven vier van haar schepen te willen opleggen en verkopen: de Napoléon, de Liberté, de Monte Rotondo en het hogesnelheidsvaartuig Asco, waarbij dit laatste schip de facto werd vervangen door haar zusterschip de Aliso. Al deze schepen zijn thans verkocht. De vastgestelde nettoverkoopopbrengst bedraagt 25 165 000 EUR.
Overeenkomstig de beschikking van 2003 heeft de SNCM haar deelnemingen in de onroerendgoedmaatschappij Espace Schuman, Southern Trader, Someca, Amadeus en CCM afgestoten voor een nettoverkoopopbrengst van 5,02 miljoen EUR.
Sinds de beschikking van 2003 heeft de SNCM haar deelneming in Sud-Cargos, het schip Asco en de appartementen behorende tot het onroerendgoedbestand van de SNCM verkocht voor een bedrag van 12,2 miljoen EUR.

([64]) De selectieprocedure voor particuliere partners heeft tussen 26 januari 2005 en eind september 2005 plaatsgevonden. Op 26 januari en 17 februari 2005 heeft de Franse regering aangekondigd op zoek te gaan naar een particuliere partner om toe te treden tot het kapitaal van de SNCM, om zo de financiële structuur van de SNCM te versterken en de maatschappij bij te staan in de noodzakelijke veranderingen om haar weer tot ontwikkeling te brengen.
Nadat een onafhankelijke persoon was benoemd om op dit proces toe te zien, heeft het Agence des Participations de l'Etat („APE") aan een adviserende bank („HSBC") mandaat verleend om overnamekandidaten te benaderen.
In dat kader zijn 72 industriële en financiële investeerders benaderd, met het doel de financiële voorwaarden vast te stellen van een bod dat erop gericht moest zijn de industriële plannen van de maatschappij te ondersteunen en de werkgelegenheid en de behoorlijke uitvoering van de openbare dienst te behouden. […] van hen hebben aangegeven belangstelling te hebben, er zijn […] vertrouwelijkheidsovereenkomsten ondertekend en […] voorlichtingsnota's verstuurd. Bij de eerste ronde op 5 april 2005 hebben […] ondernemingen een bod gedaan en tijdens de tweede ronde op 17 juni 2005 zijn drie biedingen ([…], […] en […]) ontvangen. Daarnaast is er een onderneming geweest die belangstelling had voor een minderheidsdeelneming ([…]). Bij de derde ronde op 28 juli 2005 zijn drie aanbiedingen ontvangen.
Op 14 september 2005 is elke onderneming uitgenodigd vóór 15 september 2005 haar eindbod in te dienen. Op die datum hebben de overheidsdiensten, nu de onderneming […] zich had teruggetrokken, van twee zijden een eindbod ontvangen voor kapitaalinbreng en overname van het gehele kapitaal, en wel van de Franse groep Butler Capital Partners (BCP) en […].
Op 27 september 2005 heeft Frankrijk een persbericht doen uitgaan, waarin werd meegedeeld dat op basis van uitgebreid onderzoek van de twee biedingen, het door de groep BCP gedane bod werd aanvaard, omdat deze niet alleen financieel gezien de meest aanvaardbare partij was, maar ook het beste in staat zou zijn de belangen van de maatschappij te behartigen, de openbare dienst te garanderen en de werkgelegenheid te behouden. Het eerste bod van BCP bestond uit een negatieve prijs van […] miljoen EUR en vormde de laagste schatting van de negatieve prijs.
In dit eerste bod van de overnamekandidaten was uitdrukkelijk de mogelijkheid opgenomen hun aanvankelijke bod aan te passen nadat de audits hadden plaatsgevonden. De Franse autoriteiten hebben aangegeven dat de aanvankelijk geboden prijs naar boven toe is bijgesteld nadat de resultaten van de audits op 16 december 2005 waren overgelegd, in verband met objectieve aspecten die van invloed waren op de economische en reglementaire context waarbinnen de SNCM opereert, en die zijn ontstaan nadat op 15 september 2005 het bod was uitgebracht. De negatieve prijs is toen naar […] miljoen bijgesteld.
Na onderhandelingen tussen de Franse autoriteiten en de toekomstige overnemers heeft men dit bedrag tot 142,5 miljoen EUR kunnen terugbrengen, vermeerderd met een deel van de mutualiteits- en pensioenlasten van de SNCM (zijnde 15,5 miljoen EUR).

([65]) Het proces waarmee binnen de SNCM de voor de herkapitalisatie en de privatisering benodigde handelingen in gang werden gezet, is officieel op 12 april 2006 van start gegaan en is op 31 mei 2006 afgerond. Benadrukt moet worden dat op 27 november 2007 het voornemen om de werknemers in het kapitaal te laten deelnemen is afgeketst.

([66]) Dit mechanisme is opgenomen in artikel 11.2 van het convenant van 16 mei 2006, waarin is bepaald dat deze rekening bestemd is „*voor de financiering van dat deel van de kosten dat verband houdt met eventueel vrijwillig vertrek of beëindiging van de arbeidsovereenkomst […] die een aanvulling vormen op de bedragen van welke aard dan ook die door de werkgever op grond van wettelijke en contractuele bepalingen betaald moeten worden*". De sekwester heeft „*tot taak de geldelijke middelen vrij te maken naar gelang de betrokken werknemers die niet binnen de SNCM-groep zijn herplaatst de onderneming daadwerkelijk verlaten, en het restant van het onder hem geplaatste bedrag bij het einde van zijn taak als sekwester vrij te maken*.". […].

([67]) De vier Altmark-criteria luiden als volgt:

i) de begunstigde onderneming moet daadwerkelijk belast zijn met de uitvoering van openbaredienstverplichtingen en die verplichtingen moeten duidelijk omschreven zijn;

ii) de parameters op basis waarvan de compensatie wordt berekend, moeten vooraf op objectieve en doorzichtige wijze worden vastgesteld, om te vermijden dat de compensatie een economisch voordeel bevat waardoor de begunstigde onderneming ten opzichte van concurrerende ondernemingen kan worden bevoordeeld;

iii) de compensatie mag niet hoger zijn dan nodig is om de kosten van de uitvoering van de openbaredienstverplichtingen, rekening houdend met de opbrengsten alsmede met een redelijke winst uit de uitvoering van die verplichtingen, geheel of gedeeltelijk te dekken;

iv) wanneer de met de uitvoering van openbaredienstverplichtingen te belasten onderneming in een concreet geval niet is gekozen in het kader van een openbare aanbesteding, waarbij de kandidaat kan worden geselecteerd die deze diensten tegen de laagste kosten voor de gemeenschap kan leveren, moet de noodzakelijke compensatie worden vastgesteld op basis van de kosten die een gemiddelde, goed beheerde onderneming, die zodanig met vervoermiddelen is uitgerust dat zij aan de vereisten van de openbare dienst kan voldoen, zou hebben gemaakt om deze verplichtingen uit te voeren, rekening houdend met de opbrengsten en een redelijke winst uit de uitvoering van deze verplichtingen.

([68]) In dat opzicht herinneren de Franse autoriteiten er eveneens aan dat de compensaties zijn berekend op basis van precieze gegevens omtrent de verplichtingen (aantal overtochten, aangeboden plaatsen, vervangingsmiddelen, maximale tarieven etc.) en dus op basis van parameters die zijn opgenomen in de vijfjarige overeenkomsten betreffende de openbare dienst die in 1991 en 1996 tussen de SNCM en het bevoegde overheidslichaam zijn gesloten en dat ook op grond van genoemde overeenkomsten de compensatie kon worden aangepast naar gelang de gerealiseerde ontvangsten.

([69]) In het bijzonder hebben de Franse autoriteiten in hun brief van 8 oktober 2002 (TREN/A/10050) elementen aangeleverd waarmee aangetoond zou kunnen worden dat de exploitatiekostenstructuur van de SNCM voor de periode 1991 tot en met 2001 vergelijkbaar is met die van soortgelijke ondernemingen op het gebied van zeevervoer van passagiers, zoals Brittany Ferries, Seafrance en de CMN. Voor wat betreft deze laatste zouden de Franse autoriteiten naar de efficiency van de SNCM hebben gekeken door de activiteiten van de vracht-passagiersschepen te vergelijken. Deze twee maatschappijen zouden namelijk in eenzelfde context opereren, met praktisch dezelfde schepen (de CMN heeft 3 vracht-passagiersschepen en de SNCM heeft er 4) en naar ongeveer dezelfde bestemmingen. Aan de hand van de gegevens over de periode 1991-2001 zou vastgesteld kunnen worden dat de productiviteitsratio's (verhouding tussen de loonkosten enerzijds en de omzet, de overtochten en de schepen anderzijds) voor de activiteiten op het gebied van gemengd vervoer die in 1993 nog afwijken, in de onderzochte periode veel dichter bij elkaar komen te liggen. Zo zouden deze gegevens aantonen dat gedurende deze periode de productiviteitsratio's van de SNCM in de buurt zijn gekomen van die van een gemiddelde onderneming in deze sector.

([70]) PB L 50 van 21.2.2002, blz. 66. De Franse autoriteiten herinneren er namelijk aan dat naar aanleiding van het rapport van de door de Commissie benoemde deskundige over de boekhoudkundige gegevens en de gegevens betreffende het beheer die door de Franse autoriteiten zijn overgelegd, de Commissie in punt 98 van haar besluit van 30 oktober 2001 tot de conclusie komt dat „*de openbaredienstsubsidies niet hebben gediend als compensatie van de kosten van concurrerende activiteiten van de SNCM. Dankzij de scheiding van de boeken met betrekking tot de verrichting van genoemde dienst en de door de regionale en nationale controleautoriteiten verrichte audits kan eveneens worden gegarandeerd dat de jaarrekeningen die een overzicht geven van het gebruik van de subsidie in het kader van de territoriale continuïteit een betrouwbaar beeld geven van de kosten van de verrichting van de openbare dienst*".

([71]) De Franse autoriteiten hebben in 2002 het strategisch belang van de deelneming van de SNCM in Sud-Cargos verdedigd. De veranderingen op het gebied van het goederenvervoer (ontwikkeling van het containervervoer ten kosten van het ro-ro-vervoer), de overname van Delmas, de andere aandeelhouder van Sud-Cargos, door CMA CGM en de economische moeilijkheden waarmee Sud-Cargos kampte, zijn allemaal factoren die verklaren waarom deze deelneming niet meer als strategisch werd beschouwd en in 2005 door de SNCM is verkocht.

([72]) Arrest van het Hof van 28 januari 2003, Bondsrepubliek Duitsland/Commissie (334/99, Jurispr. blz. I-1139).

([73]) Beschikking van de Commissie van 7 december 2005 betreffende de staatssteun die door België ten uitvoer is gelegd ten gunste van ABX Logistics, nr. C 53/03 (ex NN 62/03) — PB L 383 van 28.12.2006, blz. 21.

([74]) Beschikking van de Commissie van 8 juli 1999 betreffende de door Duitsland aan Gröditzer Stahlwerke GmbH en haar dochteronderneming Walzwerk Burg GmbH verleende overheidssteun, PB L 292 van 13.11.1999.

([75]) Dit rapport is in maart 2006 aan de Commissie overgelegd en is door de CGMF samen met Ernst & Young, de wettelijke accountant van de SNCM, opgesteld (hierna: „CGMF-rapport").

([76]) Het op 29 maart 2006 door Oddo Corporate Finance en het kantoor Paul Hastings opgestelde rapport (Oddo-rapport) is op 7 april 2006 aan de Commissie overgelegd. Dit rapport bestaat uit een door het Agence des Participations de l'Etat (APE) gevraagde kritische beoordeling van de CGMF-rapporten en de op communautair niveau aanvaardbaar geachte liquidatiekosten (bij benadering).

([77]) rekening houdend met materiële vaste activa ([…] miljoen EUR) en financiële vaste activa ([…] miljoen EUR), vorderingen op afnemers ([…] miljoen EUR), overige vorderingen ([…] miljoen EUR) en met een liquiditeitstekort van […] miljoen EUR. Frankrijk heeft aangegeven dat met een meer realistischer schatting, waarbij rekening wordt gehouden met latere financiële elementen, deze waarde op een bedrag van […] miljoen EUR zou uitkomen.

([78]) Arrest van het Hof van 14 september 1994, Spanje/Commissie, (278/92, 279/92 en 280/92, Jurispr. blz. I-4103).

([79]) Arrest nr. 98-15129 van het Hof van Cassatie van 6 februari 2001. Deze zaak betreft een overheidsinstelling, het BRGM (Bureau de Recherches Géologiques et Minières) die veroordeeld was tot betaling van de gehele schuldenlast van haar dochteronderneming, de Mines de Salsignes, wegens het feit dat de feitelijke bestuurder, het BRGM, ondanks het feit dat het wist dat de activiteiten achteruit gingen en er waarschuwingen waren afgegeven, onjuist heeft gehandeld door de activiteiten te laten doorgaan.

([80]) Zaak-Aspocomp Group Oyj; arrest van het Gerechtshof van Rouen van 22 maart 2005.

([81]) Ter vergelijking: het rendementspercentage van een OAT (Obligation Assimilable du Trésor, een met schatkistpapier gelijkgestelde obligatie van de Franse staat) met een looptijd van 30 jaar, 10 jaar, 5 jaar en 2 jaar is per 31 oktober 2006 respectievelijk 3,95 %, 3,82 %, 3,75 % en 3,72 %.

([82]) Beschikking van de Commissie van 17 juli 2002, Société Française de Production, C(2002) 2593 definitief — PB C 71 van 25.3.2003, blz. 3.

([83]) Volgens een onafhankelijk marktonderzoek dat Frankrijk in dat verband heeft overgelegd, heeft CFF thans namelijk bijna […]% van de markt voor passagiersvervoer in handen, terwijl de SNCM van een marktaandeel van 82 % in 2000 naar […]% in 2005 is gegaan en een sterke groei heeft doorgemaakt op de markt voor vrachtvervoer, waar de SNCM dankzij haar deelneming in de CMN nog de belangrijkste vervoerder is.

([84]) CFF herinnert eraan dat het contract voor de delegatie van de openbare dienst de onderneming verzekert van een overheidssubsidie van gemiddeld circa 64,3 miljoen EUR per jaar, ofwel in totaal 321,5 miljoen EUR over een periode van vijf jaar. Volgens dit schrijven garandeert artikel 5 van genoemd contract de SNCM een cashflow van 72,8 miljoen EUR. Verder benadrukt *Corsica Ferries* dat van de in 2001 door de SNCM geleden verliezen van 40,6 miljoen EUR, 15 miljoen EUR voortkomt uit de afschrijving van het hogesnelheidsvaartuig Liamone.

([85]) In het besluit tot inleiding van de procedure werd vermeld dat het herstructureringsplan onder meer voorzag in de opheffing van de lijnverbinding Bastia-Livorno waarop met „dedicated" materieel werd gevaren.

([86]) De door CFF geuite kritiek had betrekking op de volgende punten: het plan voorziet niet in een werkelijke vermindering van het personeelsbestand, de deelnemingen van de SNCM zijn niet ingezet bij de herstructureringsinspanningen en er is geen rekening gehouden met de meerwaarden van de schepen.

([87]) Het bedrag van 76 miljoen EUR komt volgens CFF overeen met de 500 miljoen Franse frank (FRF) die het bedrijf zou verliezen op haar „steun voor territoriale continuïteit" in de nieuwe periode 2002-2006.

([88]) in vergelijking met de verhoudingen die zij zelf bij een groep van tien scheepvaartondernemingen heeft vastgesteld. Deze verhoudingen liepen uiteen van 23,69 % (voor Moby Lines) tot 55,09 % (voor Grimaldi); het percentage voor de CMN beliep 49,7 %.

([89]) CFF noemt de deelneming van 50 % in de scheepvaartonderneming Sud-Cargos, de deelneming van 13 % in Amadeus, een onderneming die is gespecialiseerd in reserveringssystemen voor het luchtvervoer, de deelneming van 59,25 % in de CMN en de onroerende bezittingen van de CGTH.

([90]) De referentieaandeelhouder van de CMN.

([91]) Gememoreerd wordt dat de OTC de autoriteit is die samen met de territoriale autoriteiten van Corsica het contract voor de delegatie van de openbare dienst verleent.

([92]) Het grootste deel van de opmerkingen van CFF over de DOD voor de lijnverbinding Marseille-Corsica heeft betrekking op de procedure voor toekenning van de nieuwe DOD over de periode 2007-2012/2013 en de gerechtelijke procedures die zijdens CFF aanhangig zijn gemaakt bij nationale rechtbanken, waarbij CFF vervolgens door de nationale rechter in het ongelijk is gesteld.

([93]) In dat opzicht herinnert CFF eraan dat in het tweede halfjaar van 2005 een waarschuwingsprocedure bij het handelsgerecht van Marseille aanhangig was gemaakt en dat mogelijkerwijs al in de herfst van 2005 het faillissement had kunnen worden uitgesproken, in verband met een in 2005 geleden verlies van naar schatting 30 miljoen EUR.

([94]) Volgens CFF stelt het Hof van Cassatie in de zaak van de Mines et produits chimiques de Salsignes namelijk geenszins dat de staat als aandeelhouder direct aansprakelijk zou zijn in geval van liquidatie van een onderneming waarvan de staat aandeelhouder is, maar wordt veeleer gewezen op de mogelijkheid om jegens een overheidsinstelling met een industrieel en commercieel karakter een vordering tot het betalen van de sociale schulden in te stellen, en wordt gesteld dat de bestuurders van die overheidsinstelling zich niet kunnen onttrekken aan hun verplichtingen door de interventie van de overheid in te roepen.
Voor wat betreft de toepasselijkheid van de jurisprudentie van het Gerechtshof van Rouen in de zaak-Aspocomp op het onderhavige geval wijst CFF erop dat de casus waarop dit arrest ziet — waarin een moedermaatschappij is veroordeeld tot betaling aan de werknemers van een dochtermaatschappij van de sociale vergoedingen wegens „niet-nakoming van een akkoord" dat door eerstgenoemde maatschappij is goedgekeurd — in het geheel niet te vergelijken is met het SNCM-dossier. Er bestaat dus geen zeker risico dat de CGMF of de staat veroordeeld zou worden tot betaling van ontslagvergoedingen in geval van een gerechtelijke vereffening. CFF plaatst overigens vraagtekens bij de gemaakte schatting van de overige sociale lasten, wegens het feit dat deze nogal uiteen lijken te lopen al naar gelang de deskundige die gevraagd is deze lasten te becijferen.

([95]) CFF is in dat verband van mening dat de werkelijke waarde van de schepen zoals die door de SNCM is opgegeven toen zij haar bod in het kader van de DOD presenteerde, meegenomen had moeten worden bij de waardevaststelling van de activa van de SNCM in het Oddo-rapport en het CGMF-rapport.

([96]) Volgens CFF wijst Frankrijk er met nadruk op dat alle lijnverbindingen op Nice van essentieel belang zijn, de vloot op het huidige niveau moet worden gehouden en de deelneming van de SNCM in de groep CMN van strategisch belang wordt geacht.

([97]) Per 1 januari 2007, met de komst van de Superfast X.

([98]) CFF stelt voor de aangeboden capaciteit op elk van de markten waarop concurrentie wordt gevoerd (Nice, Tunesië en Algerije) te beperken tot het niveau van 2005, geen enkele nieuwe lijnverbinding te openen en op de lijnverbinding Marseille-Corsica met vracht-passagiersschepen te gaan varen teneinde de kosten te drukken.

([99]) De SNCM zou zijn overgegaan tot de aankoop van nieuwe schepen, hetgeen in strijd is met artikel 2 van de beschikking van de Commissie van 2003. Daarnaast zou de SNCM haar deelneming in de CCM niet hebben verkocht, waarmee artikel 3 van de beschikking van de Commissie wordt geschonden. Tot slot zou de SNCM, in strijd met artikel 4 van de genoemde beschikking, sinds 2003 een agressief tariefbeleid voeren, met prijzen die lager liggen dan de door CFF gehanteerde prijzen (biljetten die tot 30 % goedkoper zijn voor gelijkwaardige of identieke diensten).

([100]) Omdat enerzijds onvoldoende bekend is welke rekenmethodes zijn gebruikt en welke boekingscriteria er bij de twee respectieve maatschappijen zijn toegepast, en anderzijds het feit dat de CMN niet aan een dergelijk onderzoek heeft meegedaan.

([101]) Volgens STIM zou de SNCM bewust de financiële resultaten hebben ondergewaardeerd. Volgens de audit van een door Office des Transports de Corse ingeschakelde onafhankelijk deskundige zou het gecumuleerde tekort van de SNCM op het Corsica-net voor de jaren 1996-2001 125 miljoen FRF (ongeveer 19 miljoen EUR) bedragen, uitgezonderd het buitengewone resultaat over 2001.

([102]) Arrest van het Hof van 8 mei 2003, Italië en SIM 2 Multimedia/Commissie (328/99 en 399/00, Jurispr. blz. I-4035).

([103]) Uit hetgeen in dit rapport is vermeld, blijkt dat […].

([104]) In het rapport wordt bijvoorbeeld bevestigd wat ook in een rapport van de Rekenkamer is aangegeven, namelijk dat […].

([105]) Uit hetgeen in dit rapport is vermeld, blijkt dat […].

([106]) De staat heeft bijvoorbeeld […].

([107]) In het rapport worden er onder andere de volgende beheersfouten uitgelicht: […].

([108]) De nautische middelen zijn verminderd en het programma voor het afstoten van activa verloopt overeenkomstig het industrieel project. De lijnverbindingen zijn opnieuw ingedeeld en het actieplan betreffende de vermindering van het intermediaire verbruik werpt zijn eerste vruchten af. Ten slotte wordt het werkgelegenheidsgedeelte van het industriële project geleidelijk uitgevoerd.

([109]) Wat betreft de verhouding van 0,497 die *Corsica Ferries* voor de CMN in 2001 opgeeft, deze is onjuist, omdat geen rekening is gehouden met de direct ter beschikking staande middelen op de actiefzijde van de balans. Gecorrigeerd voor deze fout, bedraagt de verhouding voor de CMN 0,557. Volgens de Franse autoriteiten blijft dit niveau sowieso te laag voor de CMN en de moeilijke liquiditeitspositie van de CMN in 2002 is daar het bewijs van. De CMN heeft namelijk tot 8 miljoen EUR bij *Stef-TFE* moeten lenen om een liquiditeitstekort te financieren dat niet door de banken werd gedekt.

([110]) In haar schrijven van 9 januari 2003 citeerde de regionale raad van *Provence-Alpes-Côte d'Azur* uit het marktonderzoek dat in het kader van de kennisgeving naar de Commissie was gezonden en waarvan de raad duidelijk een kopie in bezit had, getuige de volgende constatering: „Het aanbod [op de lijnverbinding tussen Corsica en het Franse vasteland] overtreft verre de vraag. De bezettingsgraad van schepen varieert gemiddeld van 20 % in de winter tot 50 % in de zomer.".

([111]) Frankrijk bestrijdt met name de door STIM aangevoerde stelling dat de onderneming bijna 350 miljoen EUR waard zou zijn. Daarbij wordt namelijk alleen rekening gehouden met de elementen op de balans die via het boekhoudkundig eigen vermogen zorgen voor verbetering van de valorisatie (afwijkende afschrijvingen, meerwaarde van de schepen, etc.), maar niet met de elementen aan de passivazijde die daarop in mindering komen. Deze berekeningsmethode is van zuiver boekhoudkundige aard en zou niet overeenkomen met de economische realiteit van een scheepvaartonderneming zoals de SNCM, waarvan de activa op de balans een zekere waarde vertegenwoordigen, maar die ook een beperkte rentabiliteit kent en beschikt over belangrijke passiva buiten de balanstelling.

([112]) Zie bijvoorbeeld het arrest van het Hof van Justitie van 10 januari 2006, Ministero dell'Economia e delle Finanze/Cassa di Risparmio di Firenze (C-222/04, Jurispr. blz. I-289, punt 129).

([113]) PB L 364 van 12.12.1992, blz. 7.

([114]) PB L 378 van 31.12.1986, blz. 1.

([115]) De Commissie is niet verplicht haar standpunt te bepalen ten aanzien van alle argumenten die de belanghebbenden hebben aangevoerd. Zij kan volstaan met een uiteenzetting van de feiten en rechtsoverwegingen die in het bestek van haar beschikking van wezenlijk belang zijn (arresten van het Gerecht van 8 juni 1995, Siemens/Commissie, (459/93, Jurispr. blz. II-1675, punt 31) en van 13 juni 2000, EPAC/Commissie, (204/97 en 270/97, Jurispr. blz. II-2267, punt 35).

([116]) Arrest van het Gerecht van 12 februari 2008, BUPA e.a./Commissie (289/03).

([117]) Zie met betrekking tot dit onderwerp de beschikking van de Commissie van 30 oktober 2001 betreffende door Frankrijk verleende staatssteun aan de SNCM - PB L 50 van 21.2.2002, blz. 66.

([118]) Resultaat verminderd met de gerealiseerde meerwaarde op de verkoop van de schepen.

([119]) Voor deze twee jaren, die overeenkomen met de twee laatste jaren van de looptijd van de overeenkomst van 1996, kon in het toenmalige deskundigenverslag het door analytische boekhouding verkregen resultaat van de lijnverbinding met Corsica niet worden vastgesteld omdat de benodigde gegevens daartoe ontbraken.

([120]) Overeenkomstig de beschikkingspraktijk van de Commissie kijkt zij niet naar de door de lidstaat gebruikte compensatiemethode, zo lang zij maar kan verifiëren of er geen sprake is van kruissubsidies ten behoeve van concurrerende activiteiten. Zie onder andere de beschikking van de Commissie van 12 maart 2002 inzake staatssteun van Italië ten behoeve van de Poste Italiane SpA (PB L 282 van 19.10.2002, blz. 29) en het besluit van de Commissie van 23 juli 2003 betreffende de kapitaalverhoging van 297,5 miljoen EUR ten gunste van La Poste Belge/De Post (PB C 241 van 8.10.2003, blz. 13).

([121]) Overigens dient erop gewezen te worden dat de Commissie in 1997 communautaire richtsnoeren betreffende staatssteun voor het zeevervoer heeft opgesteld, waarin is bepaald wanneer door de overheid verleende steun ter compensatie van openbaredienstverplichtingen als verenigbaar met de gemeenschappelijke markt kan worden beschouwd — PB C 205, 5.7.1997, blz. 5.

([122]) Zie Beschikking 2002/149/EG van de Commissie — PB L 50 van 21.2.2002, blz. 66.

([123]) Voorwaarden voor de betaling van de financiële staatsbijdrage, punt IV van de vijfjarige overeenkomst tussen de SNCM en het OTC voor de periode 1996-2001.

([124]) Zoals aangegeven in voetnoot 71 van deze beschikking, heeft de Commissie met name geverifieerd of er een gescheiden boekhouding bestond met betrekking tot de verrichting van genoemde diensten over de periode in kwestie.

([125]) Dit bedrag wordt gevormd door het verschil tussen het bedrag dat aanvankelijk was aangemeld (76 miljoen EUR) en het bedrag dat in het kader van de openbaredienstverplichtingen is betaald (53,48 miljoen EUR).

([126]) Arrest van het Hof van 28 januari 2003, Duitsland/Commissie (334/99, Jurispr. blz. I-1139, overweging 142).

([127]) Mededeling van de Commissie aan de lidstaten: toepassing van de artikelen 92 en 93 van het EG-Verdrag en van artikel 5 van Richtlijn 80/723/EEG van de Commissie op openbare bedrijven in de industriesector, PB C 307 van 13.11.1993, blz. 3, punt 11. Deze mededeling ziet op de industriesector, maar is van overeenkomstige toepassing op alle andere economische sectoren.

([128]) Zie onder andere arrest van het Gerecht van 6 maart 2003, Westdeutsche Landesbank Girozentrale/Commissie (233/99, Jurispr. blz. II-435).

([129]) Arrest van het Gerecht van 21 januari 1999, Neue Maxhütte Stahlwerke GmbH en Lech-Stahlwerke GmbH/Commissie van de Europese Gemeenschappen (2/96 en 129/95, Jurispr. blz. II-17, overweging 116).

([130]) Arrest van het Hof van 14 september 1994, Spanje/Commissie, (278/92, 279/92 en 280/92, Jurispr. blz. I-4103).

([131]) Arrest van het Hof van 28 januari 2003, Duitsland/Commissie (334/99, Jurispr. 2003, blz. I-1139).

([132]) Beschikking 98/204/EG van de Commissie van 30 juli 1997 houdende voorwaardelijke goedkeuring van de steun van Frankrijk aan het GAN-concern, PB L 78 van 16.3.1998, blz. 1.

([133]) Zie hiervoor Beschikking 2006/947/EG van 7 december 2005 betreffende de staatssteun die door België ten uitvoer is gelegd ten gunste van ABX Logistics (PB L 383 van 28.12.2006, blz. 21).

([134]) Zie hiervoor het arrest van het Hof van 21 maart 1991, Italië/Commissie (Jurispr. 1991, blz. I-1433).

([135]) Zie bijvoorbeeld Beschikking 92/266/EEG van de Commissie van 27 november 1991 betreffende de omschakelingsactiviteiten van Franse openbare industrieconcerns, met uitzondering van de ijzer- en staalindustrie, de steenkolenindustrie en de Compagnie générale maritime, op grond van de artikelen 92 tot en met 94 van het EEG-Verdrag, PB L 138 van 21.5.1992, blz. 24. Zie ook de sociale plannen waarnaar hierna wordt verwezen.

([136]) Hierbij moet echter wel worden opgemerkt dat de helft van de betrokken personeelsleden werkzaam was als uitzendkracht of ter plaatse bij onderaannemers. Het is dus aannemelijk dat de kosten per werknemer voor wat betreft het vaste personeel van Airbus (5 000 arbeidsplaatsen) beduidend hoger waren.

([137]) De Commissie heeft via een openbare aanbesteding een onafhankelijke deskundige ingeschakeld, te weten Moore Stephens, Chartered Accountants, die op 25 januari 2008 zijn rapport heeft overhandigd.

([138]) Het gaat om de volgende zeven schepen: Corsica, Île de Beauté, Méditerranée, Napoléon Bonaparte, Paglia Orba, Monte d'Oro en Monte Cino.

([139]) Deze waardevermindering, die […] miljoen EUR bedraagt (zijnde gemiddeld […] tot […]% van de brutohandelswaarde), vindt zijn grondslag in onder andere het specifieke karakter van de schepen van de SNCM, die aangepast zijn aan de door de onderneming verzorgde lijnverbindingen, de staat waarin de schepen zich bevinden en de bijzondere context van het op de markt brengen van de gehele vloot (met name de zwakke positie van de verkoper). De taxatie van BRS gaat onder andere uit van de veronderstelling dat er schepen worden verkocht die volledig in orde zijn en aan alle eisen voldoen, goed onderhouden zijn en goed functioneren, onder normale handelsvoorwaarden.

([140]) die geschat wordt op […] miljoen EUR.

([141]) Met die juridische onzekerheden wordt gedoeld op de omstandigheid dat het waarschijnlijk is dat de curator verplicht is zeer snel over te gaan tot verkoop van de schepen en de markt in verband met de beperkte absorptiecapaciteit daarvan verzadigd dreigt te raken.

([142]) Het gaat hier om een in artikel L321-13 van de *code du travail* opgenomen bepaling op grond waarvan de werkgever verplicht is een schadevergoeding te betalen wanneer werknemers van ten minste 50 jaar worden ontslagen.

([143]) Kosten voor stimulering van de arbeidsmarkt ([…] miljoen EUR), kosten herplaatsingsovereenkomsten ([…] miljoen EUR), kosten van begeleiding en herplaatsing in het kader van de zogenaamde „mobiliteitscel" ([…] miljoen EUR).

([144]) Kosten van het ontslag van personeel dat onder contract van de SNCM staat en gedetacheerd is bij verwante ondernemingen en van het personeel van geliquideerde dochterondernemingen ([…] miljoen EUR) en kosten van geschillen die voortvloeien uit de ontbinding van de arbeidsovereenkomsten en de verzoeken tot herkwalificatie van arbeidsovereenkomsten ([…] miljoen EUR).

([145]) Op 30 september 2005 exploiteert de SNCM drie geleasede schepen: het hogesnelheidsvaartuig Liamone (geleased van ESV Véronique Bail), de Danielle Casanova (ESV Joliette Bail) en de Pascal Paoli (ESV Castellane Bail).

([146]) Deze evaluatie is gebaseerd op de volgende veronderstellingen:
— de SNCM beëindigt de leasecontracten per 30 september 2005, hetgeen betekent dat de schepen naar de respectieve eigenaren (ESV's) teruggaan en er geen huur wordt betaald;
— de koopopties kunnen niet worden gerealiseerd;
— de schepen worden per 30 september 2005 door de crediterende banken van de ESV's verkocht; de netto-verkoopopbrengst van de schepen wordt bij voorrang aangewend voor de aflossing van de belasting- en bankschulden.

([147]) Gelet op het feit dat de SNCM veelvuldig gebruik heeft gemaakt van steeds herhaalde arbeidsovereenkomsten voor bepaalde tijd.

([148]) In Beschikking 2006/947/EG van de Commissie van 7 december 2005 betreffende de staatssteun die door België ten uitvoer is gelegd ten gunste van ABX Logistics (PB L 383 van 28.12.2006, blz. 21) zegt de Commissie: „De Commissie ontkent niet dat, in uitzonderlijke gevallen, bepaalde nationale wetgevingen aan derden de mogelijkheid bieden om zich tegen de aandeelhouders van een vereffende onderneming te keren indien deze aandeelhouders worden beschouwd als de […] en/of bestuurders bepaalde beheersfouten hebben begaan. Hoewel in dit geval het Franse recht in een dergelijke mogelijkheid voorziet en de Belgische autoriteiten een aantal indicaties hebben gegeven met betrekking tot een dergelijk risico, hebben deze laatste toch onvoldoende antwoorden gegeven op de twijfels over de uitbreiding van de procedure inzake dit dossier in april 2005. De Commissie concludeert dan ook dat het in het onderhavige geval onterecht zou zijn om in het kader van dit scenario het bedrag van 58 miljoen EUR in aanmerking te nemen dat volgens de Belgische autoriteiten verbonden is aan het risico […]."

([149]) Mededeling van de Commissie betreffende de staatssteun die Frankrijk voornemens was aan de Société Marseillaise de crédit te verlenen (PB C 49 van 19.2.1997, blz. 2).

([150]) Zijnde de netto actuele waarde van het risico van een toekomstige veroordeling, rekening houdend met het feit dat degenen die aansprakelijk worden gesteld voor de schuldenlast zich tegen een dergelijke aantijging zullen verzetten.

([151]) Wet nr. 85-98 van 25 januari 1985 over surséance van betaling en faillissement bij ondernemingen, neergelegd in de artikelen L620-1 e.v. van de *code de commerce*; wet nr. 2005-845 van 26 juli 2005 betreffende reddingsplannen, surséance van betaling en faillissement bij ondernemingen, neergelegd in de artikelen 620-1 tot en met 670-8 van de *code de commerce*.

([152]) Het scenario van het opheffen van een reddingsplan is op het onderhavige geval niet van toepassing nu bovengenoemde wet van 2005 nadien pas in werking is getreden, terwijl de Commissie op basis van de haar ter beschikking staande gegevens geen enkele aanleiding ziet om te veronderstellen dat een eventuele aan de SNCM verleende surséance van betaling zou zijn mislukt.

([153]) Op grond van de geldende wetgeving zijn de bovengenoemde faillissementswetten van toepassing op staatsbedrijven met een privaatrechtelijk statuut. Bovendien kunnen publiekrechtelijke rechtspersonen die als bestuurder optreden op grond van de wet aansprakelijk worden gesteld in het kader van een rechtsvordering tot aanzuivering van het passief.

([154]) Krachtens Franse jurisprudentie moet een feitelijk bestuurder *bij herhaling positieve bestuurs- of beheershandelingen* hebben verricht.

([155]) Reactie van de Franse autoriteiten op bepaalde opmerkingen van de SNCM (zie punt 172 van deze beschikking).

([156]) Opgemerkt dient te worden dat er naast de normale salarisschulden nog salarisschulden bestaan die hun grondslag vinden in een door de Franse lekenrechtbank in arbeidszaken (*Conseil des Prud'hommes*) afgegeven beslissing. In dat geval verzoekt de werknemer de *Conseil des Prud'hommes* te beoordelen of zijn vordering gegrond is en indien dit het geval is, wordt deze op de lijst van schuldvorderingen van de onderneming geplaatst.

([157]) Arrest van het Hof van Cassatie, 30 november 1993, nr. 91-20554, Bull. civ. IV, nr. 440, blz. 319.

([158]) Deze raming is door *Sorgem Evaluation Conseiller en investissements financiers* uitgevoerd en opgesteld door Maurice Nussenbaum, financieel expert bij het Gerechtshof van Parijs die als zodanig door het Hof van Cassatie is erkend.

([159]) Reactie van de Franse autoriteiten op bepaalde opmerkingen van de SNCM (zie punt 174 van deze beschikking).

([160]) Reactie van de Franse autoriteiten op bepaalde opmerkingen van de SNCM (zie punt 175 en punt 176 van deze beschikking).

([161]) Reactie van de Franse autoriteiten op bepaalde opmerkingen van de SNCM (zie punt 175 en punt 176 van deze beschikking).

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

([163]) Zie bijvoorbeeld het arrest van het Hof van Cassatie van 6 februari 2001, nr. 98-15129.

([164]) Zie onder andere twee arresten van het Gerechtshof van Rouen van 22 maart 2005 — arrest nr. RG 04/02549 Aspocomp Group Oyj en arrest nr. RG 01/02667 — 04/02675.

([165]) Rekening houdend met het feit dat degenen die ervan worden beschuldigd op onjuiste gronden het sociaal plan te hebben opgeschort, zich waarschijnlijk met hand en tand zouden hebben verzet om te voorkomen dat zij zelf aansprakelijk zouden worden gesteld.

([166]) Cass. com., 19 april 2005, Métaleurop.

([167]) Toepassing van de artikelen 92 en 93 van het EG-Verdrag op deelnemingen van overheidsorganen, EG-Bulletin 9/1984, punt 3.2. iii.

([168]) Arrest van het Gerecht van 12 december 2000, Alitalia/Commissie (296/97, Jurispr. blz. II-3871).

([169]) Zie bijvoorbeeld het arrest van het Gerecht van 12 december 1996, Air France/Commissie (358/94, Jurispr. blz. II-2109, punt 70).

([170]) Zie arrest van het Hof van 14 februari 1990, Frankrijk/Commissie (301/87, Jurispr. blz. I-307, punt 40).

([171]) Zie de mededeling betreffende mogelijke staatssteun bij de kapitaalinjectie van de overheid in het kapitaal van Klöckner Stahl, PB C 390, 31.12.1994, blz. 1.

([172]) Arrest van het Hof van 11 juli 1996, SFEI (39/94, Jurispr. blz. I-3547, overweging 60).

([173]) Arrest van het Hof van 14 februari 1990, Frankrijk/Commissie (301/87, Jurispr. blz. I-307, overweging 41).

([174]) Arrest van het Gerecht van 29 september 2000, Confederación Española de Transporte de Mercancías (CETM)/ Commissie (55/99, Jurispr. blz. II-03207, overweging 82).

([175]) Arrest van het Hof van 2 juli 1974, Italië/Commissie (173/73, Jurispr. 709, overweging 15, derde alinea).

([176]) Arrest van het Hof van 20 september 2001, H.J. Banks (390/98, Jurispr. blz. I-6117, overweging 33).

([177]) Arrest van het Gerecht van 1 juli 2004, Salzgitter/Commissie (308/00, Jurispr. blz. II-1933, overweging 79). Zie ook de mededeling van de Commissie over de toepassing van de regels betreffende steunmaatregelen van de staten op maatregelen op het gebied van de directe belastingen op ondernemingen (PB C 384, van 10.12.1998, blz. 3, punt 16).

([178]) Arrest van het Hof van 6 september 2006, Portugal/Commissie (88/03, Jurispr. blz. I-7115, overweging 56).

([179]) Arrest van het Hof van 8 november 2001, Adria-Wien Pipeline GmbH (143/99, Jurispr. blz. I-8365, overweging 41).

([180]) Zie bijvoorbeeld het besluit van de Commissie van 10 oktober 2007 betreffende de hervorming van de financiering van de pensioenen in de banksector in Griekenland (PB C 308 van 19.12.2007, blz. 9) en de beschikking van de Commissie van 10 oktober 2007 betreffende de door Frankrijk toegekende staatssteun in verband met de hervorming van de financieringswijze van de pensioenen van de overheidsambtenaren ten laste van La Poste (PB L 63 van 7.3.2008, blz. 16).

([181]) Zie het besluit van de Commissie van 17 juli 2002 met betrekking tot de Société Française de Production (PB C 71 van 25.3.2003, blz. 3). Hierin is bepaald dat de financiering door de staat van een plan betreffende inkrimping van het personeelsbestand waardoor een onderneming zich van een deel van haar personeel kan ontdoen zonder de volledige kosten daarvan te dragen, een selectief voordeel vormt dat mogelijk onder het verbod op staatssteun valt. De tenuitvoerlegging met behulp van overheidsgelden van aanvullende sociale maatregelen ten gunste van ontslagen personeelsleden, zonder dat deze maatregelen zorgen voor verlichting van de normale lasten van de werkgever, valt evenwel onder het sociale beleid van de lidstaten en vormt geen staatssteun in de zin van artikel 87, lid 1 Europese Gemeenschap. […] Deze kosten kwamen volledig ten laste van de SFP. De aanvullende sociale maatregelen ten gunste van het ontslagen personeel van de SFP die ten uitvoer zouden worden gelegd op het moment dat het personeel de onderneming zou hebben verlaten, ontsloegen de SFP derhalve geenszins van haar verplichtingen en bevatten geen elementen van staatssteun ten gunste van de SFP.

([182]) Dit bedrag wordt gevormd door het verschil tussen het bedrag dat daadwerkelijk is aangemeld (76 miljoen EUR) en het bedrag dat is goedgekeurd in het kader van de compensatie voor de openbaredienstverplichtingen (53,48 miljoen EUR).

([183]) PB C 288 van 9.10.1999, blz. 2.

([184]) PB C 205 van 5.7.1997, blz. 5.

([185]) Zie punt 30 van de richtsnoeren 2002.

([186]) Hiervoor genoemd besluit.

([187]) De wettelijke reserves zijn lasten die in de boekhouding zijn opgenomen ter uitvoering van de fiscale voorschriften.

([188]) Arrest van het Hof van 16 mei 2002, Frankrijk/Commissie (482/99, Jurispr. 2002, blz. I-4397, overweging 71).

([189]) De eerste alternatieve methode, die is gebaseerd op het eigen kapitaal dat nodig is om de financiering van de bestaande vloot te garanderen, lijkt niet geschikt te zijn, voor zover de Franse autoriteiten bij deze berekening de aankoopwaarde van de vloot hebben aangehouden en niet de handelswaarde ervan in 2002. Als een nieuwe maatschappij zou worden opgericht met dezelfde vloot als waarover de SNCM momenteel beschikt, zou deze immers eigen kapitaal moeten zien te vinden dat overeenkomt met de aanschafwaarde van alle schepen samen en niet met de nieuwbouwwaarde. Bovendien wordt bij een dergelijke methode geen rekening gehouden met andere „zware" activa, zoals het geautomatiseerde reserveringssysteem of de panden van de onderneming.
De tweede alternatieve methode, die is gebaseerd op de door de SNCM gedane uitgaven, lijkt de Commissie geschikter. De Commissie wenst echter het cijfer van 41,7 miljoen EUR dat betrekking heeft op vroegere verliezen, te herzien, met name met het oog op het resultaat over 2002 en de verliezen die zijn gemaakt op de lijnverbinding met Corsica vóór 1999.

([190]) Opgemerkt moet worden dat de onafhankelijke deskundige van de Commissie de reële kosten van het herstructureringsplan 2002 op basis van de boekhouding van de SNCM op […] miljoen EUR heeft geraamd.

([191]) Arrest van het Hof van 16 mei 2002, Frankrijk/Commissie (482/99, Jurispr. 2002, blz. I-4397, overweging 71).

([192]) Zie tabel 2 van deze beschikking. In dit bedrag is de ten tijde van de beschikking van 2003 gerealiseerde verkoop van activa opgenomen, te weten de schepen Napoléon, Monte Rotondo en Liberté, alsmede de verkoop van het onroerend goed (totaal onroerend goed Schuman en SCI Espace Schuman).

([193]) Zie punt 48 van de richtsnoeren.

([194]) Zie bijlage 1.

([195]) Opgemerkt moet worden dat er op 11 december 2007 een voorlopig koopcontract tussen VT en een derde koper met betrekking tot de *Jean Nicoli* is ondertekend voor een eigendomsoverdracht die in april 2008 zijn beslag heeft gekregen.

([196]) Bij brief van 23 juni 2004 bij de Commissie aangemeld.

([197]) In dit bedrag is rekening gehouden met de verkoop van de SCI Espace Schuman ([…] miljoen EUR) op 24 juni 2003, maar niet met de negatieve nettoverkoopopbrengst uit de verkoop van het schip Aliso ([…] miljoen EUR) op 30 september 2004.

([198]) Het schip Asco, de deelneming in Sud-Cargos en het onroerendgoedbestand.

([199]) De Commissie is van oordeel dat in het kader van de beoordeling van de vraag of artikel 4 van de beschikking van 2003 is nageleefd, rekening moet worden gehouden met de gehanteerde prijzen, dat wil zeggen de prijzen die zijn vermeld op ongeacht welk reclamemedium of in ongeacht welke openbare mededeling van de SNCM. Deze voorwaarde is niet van toepassing op de prijzen die voortvloeien uit het geautomatiseerde reserveringssysteem van de SNCM, omdat deze tarieven zowel bij de SNCM als bij haar concurrenten op dynamische wijze gecontingenteerd zijn door middel van de zogenaamde „yield management"-techniek. Door de parametrisatie van de systemen is het niet mogelijk na te gaan welke speciale tarieven de concurrenten van de SNCM hanteren en derhalve te controleren in hoeverre er zijdens SNCM al dan niet sprake is van „priceleadership".

([200]) Uit de door de Franse autoriteiten verstrekte informatie blijkt namelijk dat de SNCM tussen 9 juli 2003 en 16 maart 2005 nimmer naar buiten toe, in reclamecampagnes of enig ander openbaar gemaakt document, met lagere prijzen heeft geadverteerd dan de prijzen die door haar concurrenten werden gehanteerd.

([201]) Dit bedrag is het verschil tussen de door de SNCM benodigde netto liquide middelen (zijnde 19,75 miljoen EUR) en de nettoverkoopopbrengst van de in het kader van de beschikking van 2003 verkochte activa (zijnde […] miljoen EUR, resulterend uit de verkoop van het schip Aliso en de deelnemingen in Southern Trader, Someca en Amadeus). Daarmee wordt de totale kapitaalinbreng door de staat aan de SNCM op een bedrag van 69,29 miljoen EUR gebracht.

BIJLAGE I

DICTUM VAN DE BESCHIKKING VAN 2003

Artikel 1

De herstructureringssteun die Frankrijk voornemens is te verlenen aan de Société Nationale Maritime Corsica-Méditerranée (SNCM), is verenigbaar met de regels van de gemeenschappelijke markt, onder de voorwaarden die in de artikelen 2 tot en met 5 zijn aangegeven.

Artikel 2

De SNCM onthoudt zich, na kennisgeving van de onderhavige beschikking tot 31 december 2006, van het aankopen van nieuwe schepen en het ondertekenen van contracten voor het bouwen, bestellen of charteren van nieuwe of gerenoveerde schepen.

De SNCM mag, na kennisgeving van de onderhavige beschikking tot 31 december 2006, slechts de elf schepen exploiteren die de onderneming SNCM reeds in bezit heeft, te weten: de Napoléon Bonaparte, de Danielle Casanova, de Île de Beauté, de Corsica, de Liamone, de Aliso, de Méditerranée, de Pascal Paoli, de Paglia Orba, de Monte Cinto en de Monte d'Oro.

Als de SNCM vanwege gebeurtenissen buiten haar wil vóór 31 december 2006 een van haar schepen moet vervangen, zal de Commissie daar toestemming voor kunnen geven op basis van een uitvoerig gemotiveerde kennisgeving van Frankrijk.

Artikel 3

De groep SNCM stoot al haar rechtstreekse en niet-rechtstreekse deelnemingen in de volgende bedrijven af:

— Amadeus France;

— de Compagnie Corse Méditerranée;

— de onroerendgoedmaatschappij Schuman;

— de Société Méditerranéenne d'Investissements et de Participations;

— Someca.

In plaats van haar deelnemingen in de Société Méditerranéenne d'Investissements et de Participations af te stoten, mag de SNCM het enige actief van deze maatschappij, de Southern Trader, verkopen en deze dochtermaatschappij sluiten.

Naar keuze van de Franse autoriteiten kunnen de verkopen plaatsvinden ofwel via een openbaar verkoopaanbod ofwel via een oproep tot indiening van blijken van belangstelling met voorafgaande bekendmaking met een antwoordtermijn van ten minste twee maanden.

Frankrijk doet de Commissie de bewijsstukken van alle verkopen toekomen. Een te laag bod mag voor de SNCM geen reden zijn om niet tot verkoop over te gaan. Bij het uitblijven van een bod en als Frankrijk kan aantonen dat alle noodzakelijke publicitaire maatregelen zijn genomen, zal worden geacht dat aan de in de eerste alinea bedoelde voorwaarde is voldaan.

Artikel 4

Voor alle verbindingen met bestemming Corsica onthoudt de SNCM zich, na kennisgeving van de onderhavige beschikking tot 31 december 2006, van een tariefbeleid voor de gepubliceerde tarieven, dat het aanbieden beoogt van lagere prijzen dan die van elk van haar concurrenten voor gelijkwaardige bestemmingen en diensten en voor identieke data.

De Commissie behoudt zich het recht voor om voor elk geconstateerd geval van niet-nakoming van de in de onderhavige beschikking vastgelegde voorwaarden en met name de in de eerste alinea bedoelde voorwaarde de onderzoeksprocedure te starten.

Aan de in de eerste alinea bedoelde voorwaarde wordt voldaan, als de laagste door de SNCM gehanteerde prijzen elke dag hoger zijn dan de laagste prijzen die elk van haar concurrenten hanteert voor gelijkwaardige bestemmingen en diensten.

De in de eerste alinea bedoelde voorwaarde is niet meer van toepassing vanaf het moment dat de prijzen van genoemde concurrenten hoger worden dan de tarieven van de SNCM die gelden tijdens het referentiejaar 1996, gecorrigeerd voor inflatie.

Frankrijk doet de Commissie elk jaar vóór 30 juni alle noodzakelijke informatie toekomen om aan te tonen dat in het voorafgaande kalenderjaar voor alle overtochten van of naar Corsica aan deze voorwaarde is voldaan.

Artikel 5

Overeenkomstig de verbintenissen die de Franse autoriteiten in het herstructureringsplan zijn aangegaan, wordt het aantal jaarlijkse retourreizen van schepen op de verschillende scheepvaartverbindingen met Corsica tot 31 december 2006 beperkt tot de maxima die in tabel 3 van de onderhavige beschikking zijn vastgesteld [1], behalve wanneer de SNCM zich, om uitzonderlijke redenen die niet aan haar kunnen worden geweten, verplicht zou zien bepaalde retourreizen via andere havens te laten lopen en behoudens wijziging van de openbaredienstverplichtingen van de onderneming.

Artikel 6

Frankrijk heeft toestemming de SNCM te herkapitaliseren door middel van een eerste betaling van een bedrag van 66 miljoen EUR na kennisgeving van de onderhavige beschikking.

Tot het einde van de herstructureringsperiode, dat wil zeggen tot 31 december 2006, kan de Commissie op verzoek van de Franse autoriteiten besluiten op een later tijdstip toe te stemmen in een tweede betaling aan de SNCM, die zal overeenkomen met het verschil tussen de resterende 10 miljoen EUR en de opbrengst van de krachtens artikel 3 verplicht gestelde verkopen, overeenkomstig de in dat artikel vastgestelde bepalingen.

Een dergelijk besluit kan alleen worden genomen als de krachtens artikel 3 verplicht gestelde verkopen zijn uitgevoerd, als de opbrengst van de verkopen niet groter is dan 10 miljoen EUR en als aan de in de artikelen 2, 4 en 5 vastgestelde voorwaarden is voldaan, onverminderd de bevoegdheid van de Commissie om de formele onderzoeksprocedure te starten bij het niet-nakomen van een van de voorwaarden. Bij ingebrekestelling zal het tweede deel van de steun niet worden uitbetaald.

Artikel 7

Frankrijk deelt de Commissie binnen zes maanden na de datum van kennisgeving van de onderhavige beschikking mee welke maatregelen zij heeft genomen om deze beschikking uit te voeren.

Artikel 8

Deze beschikking is gericht tot de Franse Republiek.

[1] Zie bijlage II bij de onderhavige beschikking.

BIJLAGE II

TABEL 3 UIT DE BESCHIKKING VAN 2003

Ontwikkeling van het aanbod van de SNCM

	Aantal overtochten		Aangeboden plaatsen		Aangeboden strekkende meters	
	2001	> 2003	2001	> 2003	2001	> 2003
Marseille-Corsica	1 881	[…]	1 723 050	[…]	1 469 000	[…]
Toulon-Corsica	187	[…]	303 650	[…]	0	[…]
Golf van Genua	1 768	[…]	1 708 700	[…]	0	[…]
Subtotaal Europa	3 836	3 067	3 735 400	2 357 500	1 469 000	[…]
Maghreb	302	372	444 000	635 000	0	0
Totaal	4 138	3 439	4 179 400	2 992 500	1 469 000	[…]