KOMMISSIONENS BESLUT

av den 8 juli 2008

om de åtgärder C 58/02 (f.d. N 118/02) som Frankrike har genomfört till förmån för Société Nationale Maritime Corse-Méditerranée (SNCM)

[delgivet med nr K(2008) 3182]

(Endast den franska texten är giltig)

(Text av betydelse för EES)

(2009/611/EG)

EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION HAR ANTAGIT DETTA BESLUT

med beaktande av fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, särskilt artikel 88.2 första stycket,

med beaktande av avtalet om Europeiska ekonomiska samarbetsområdet, särskilt artikel 62.1 a,

efter att i enlighet med nämnda artiklar ([1]) ha gett berörda parter tillfälle att yttra sig och med beaktande av dessa synpunkter, och

av följande skäl:

1. FÖRFARANDE

(1) I en skrivelse av den 18 februari 2002 anmälde Frankrike till kommissionen ett förslag till omstruktureringsstöd till förmån för Société Nationale Maritime Corse-Méditerranée (nedan kallat *SNCM*) ([2]), Anmälan kompletterades den 3 juli 2002 ([3]). Det anmälda omstruktureringsstödet bestod av ett kapitaltillskott på 76 miljoner euro till SNCM via Compagnie Générale Maritime et Financière (nedan kallat *CGMF*) ([4]).

(2) I en skrivelse av den 19 augusti 2002 underrättade kommissionen de franska myndigheterna om sitt beslut att genom tillämpning av artikel 88.2 i EG-fördraget inleda ett formellt granskningsförfarande enligt artikel 6 i rådets förordning (EG) nr 659/1999 av den 22 mars 1999 om tillämpningsföreskrifter för artikel 93 i EG-fördraget ([5]).

(3) Den 8 oktober 2002 ([6]) översände de franska myndigheterna sina synpunkter på kommissionens beslut av den 19 augusti 2002 ([7]).

(4) På de franska myndigheternas begäran hölls arbetsmöten med kommissionen den 24 oktober 2002, 3 december 2002 och 25 februari 2003.

(5) Inom ramen för inledandet av förfarandet har kommissionen erhållit synpunkter från två företag, nämligen Corsica Ferries France (nedan kallat *CFF*) den 8 januari 2003 ([8]) och koncernen Stef-TFE den 7 januari 2003, samt från olika franska lokala och regionala myndigheter den 18 december 2002 och den 9 och 10 januari 2003. I skrivelser av den 13 och 16 januari och den 5 och 21 februari 2003 översände kommissionen dessa synpunkter till Frankrike för kommentarer.

(6) De franska myndigheterna översände sina kommentarer om synpunkterna från CFF och Stef-TFE till kommissionen den 13 februari 2003 ([9]) och 27 maj 2003 ([10]).

(7) Den 16 januari 2003 översände kommissionen en begäran om kompletterande upplysningar. De franska myndigheterna svarade den 21 februari 2003.

(8) I en skrivelse av den 10 februari 2003 ([11]) redogjorde de franska myndigheterna för varför stödprojektet till fullo uppfyllde gemenskapens riktlinjer för statligt stöd till undsättning och omstrukturering av företag i svårigheter ([12]) (nedan kallade *1999 års riktlinjer*).

(9) Den 25 februari 2003 ([13]) översände de franska myndigheterna på kommissionens begäran en kopia av aktieägaravtalet mellan SNCM och koncernen Stef-TFE.

(10) I sitt beslut 2004/166/EG av den 9 juli 2003 (nedan kallat *2003 års beslut*) ([14]) godkände kommissionen, under vissa villkor, beviljandet av ett omstruktureringsstöd till förmån för SNCM i form av två kapitaltillskott, ett kapitaltillskott på 66 miljoner euro och ett kapitaltillskott på högst 10 miljoner euro beroende på nettobehållningen från den avyttring av anläggningstillgångar som skulle ske efter antagandet av 2003 års beslut.

(11) Den 13 oktober 2003 väckte CFF talan om ogiltigförklaring av 2003 års beslut vid Europeiska gemenskapernas förstainstansrätt (nedan kallad *förstainstansrätten*) (mål T-349/03).

(12) Den 8 september 2004 beslutade kommissionen att tillåta de ändringar som Frankrike hade begärt den 23 juni 2004, dvs. att byta ut fartyget *Aliso* mot fartyget *Asco* i den förteckning över fartyg som SNCM hade tillstånd att använda enligt 2003 års beslut, och att försäljningen av fartyget *Aliso* i stället för *Asco* inte innebar att det omstruktureringsstöd som beviljades i 2003 års beslut var oförenligt med den gemensamma marknaden ([15]).

(13) I sitt beslut av den 16 mars 2005 (nedan kallat *2005 års beslut*) godkände kommissionen en andra utbetalning av omstruktureringsstöd på 3,3 miljoner euro, vilket gjorde att det totala beviljade omstruktureringsstödet uppgick till 69 292 400 euro.

(14) I sin dom av den 15 juni 2005 i mål T-349/03 ogiltigförklarade förstainstansrätten 2003 års beslut på grund av en felaktig bedömning av vad som ska anses utgöra absolut nödvändigt stöd. Till följd av denna dom fick kommissionen börja om med det formella granskningsförfarande som inleddes genom beslutet av den 19 augusti 2002, och besluten av den 8 september 2004 och 16 mars 2005, som grundades på 2003 års beslut, upphävdes.

(15) Den 25 oktober 2005 ([16]) översände de franska myndigheterna upplysningar om företagets finansiella situation efter anmälan om omstruktureringsplanen den 18 februari 2002.

(16) Den 17 november 2005 ([17]) översände de franska myndigheterna upplysningar om uppdateringen av 2002 års omstruktureringsplan och rekonstruktionen av SNCM:s egna kapital ([18]).

(17) Den 15 mars 2006 översände de franska myndigheterna en marknadsöversikt, affärsplanen (intäktsdelen) och den preliminära resultaträkningen till kommissionen ([19]). Ytterligare handlingar översändes till kommissionen den 28 mars 2006 och 7 april 2006 ([20]). I den sistnämnda skrivelsen uppmanade de franska myndigheterna dessutom kommissionen att beakta att en del av 2002 års omstruktureringsstöd, nämligen det belopp på 53,48 miljoner euro som utgjorde ersättning för trafikplikten, inte skulle anses utgöra en åtgärd inom ramen för en omstruktureringsplan utan att det enligt rättspraxisen från domen i målet *Altmark* ([21]) över huvud taget inte skulle ses som ett stöd eller som en åtgärd som ska betraktas separat och oberoende av omstruktureringsplanen i enlighet med artikel 86.2 i EG-fördraget.

(18) Den 21 april 2006 mottog kommissionen en anmälan om en föreslagen koncentration, genom vilken företagen Veolia Transport (nedan kallat *VT*) ([22]) och Butler Capital Partners (nedan kallat *BCP*) skulle få gemensam kontroll över företaget SNCM ([23]), i enlighet med artikel 4 i rådets förordning (EG) nr 139/2004 ([24]). I ett beslut av den 29 maj 2006 godkände kommissionen koncentrationen ([25]).

(19) Den 21 juni 2006 ([26]) översände de franska myndigheterna utlåtandet av den 26 maj 2006 från ministeriet för ekonomi-, finans- och industrifrågor, i vilket företaget CGMF:s ekonomiska verksamhet godkändes, dekret nr 2006–606 av den 26 maj 2006 om överföring av SNCM till den privata sektorn samt utlåtandet av den 26 maj 2006 om godkännande av SNCF:s ekonomiska verksamhet.

(20) Upplysningarna om den allmänna trafikplikten och socialt stöd till Korsikatrafiken översändes till kommissionen den 7 juni 2006 ([27]).

(21) Den 13 september 2006 beslutade kommissionen att inleda förfarandet enligt artikel 88.2 i EG-fördraget avseende de nya åtgärder som vidtagits till förmån för SNCM inom ramen för den omstruktureringsplan som anmäldes 2002 ([28]) (nedan kallat *2006 års beslut*).

(22) Den 16 november 2006 översände Frankrike sina synpunkter på 2006 års beslut ([29]).

(23) Eftersom vissa berörda parter begärde en förlängning med en månad av den tidsfrist inom vilken de måste inkomma med sina synpunkter ([30]) beslutade kommissionen att förlänga denna frist för samtliga berörda parter ([31]).

(24) Kommissionen har erhållit synpunkter från CFF ([32]) och STIM d'Orbigny (nedan kallat *STIM*) ([33]), vilka vidarebefordrades till de franska myndigheterna i en skrivelse av den 20 februari 2007. En tredje berörd part har också inkommit med synpunkter, som också vidarebefordrades till de franska myndigheterna, men drogs tillbaka den 28 maj 2008.

(25) De franska myndigheterna översände sina synpunkter på den tredje berörda partens kommentarer den 30 april 2007 ([34]).

(26) Som komplettering till sina upplysningar av den 15 juni 2007 och 30 november 2007 ingav CFF den 20 december 2007 ett klagomål mot det statliga stödet till SNCM. Klagomålet rörde artikel 3 i det nya avtal om allmän trafikplikt som undertecknades i juni 2007 mellan Korsika och företagsgruppen Compagnie Méridionale de Navigation–SNCM för 2007–2013. Enligt CFF skulle denna klausul ge SNCM nya ekonomiska resurser i storleksordningen 10 miljoner euro för 2007. Eftersom kapitaltillskottet till SNCM för att uppfylla trafikplikten inte har anmälts till kommissionen anser CFF dessutom att det utgör ett olagligt statligt stöd.

(27) Vissa upplysningar översändes till kommissionen efter utgången av den frist som först fastställdes till den 13 februari 2007 ([35]). Kommissionen underrättade de berörda parterna om sitt beslut att förlänga fristen för synpunkter från tredje part till den 14 mars 2008.

(28) Den 26 mars 2008 översände kommissionen berörda tredje parters synpunkter till Frankrike som inkom med sina kommentarer den 28 mars 2008, 10 april 2008 och 28 april 2008.

2. IDENTIFIERING AV MOTTAGAREN AV DE ÅTGÄRDER SOM OMFATTAS AV DETTA BESLUT

(29) Mottagaren av de åtgärder som omfattas av detta beslut är Société Nationale Maritime Corse-Méditerranée (SNCM). Företaget består av flera dotterbolag inom sjöfartssektorn och bedriver sjöfartstransport av passagerare, fordon och tungt gods mellan Frankrike och Korsika, Italien (Sardinien) och Nordafrika (Algeriet och Tunisien).

(30) SNCM är ett aktiebolag som bildades 1969 genom sammanslagningen av Compagnie Générale Transatlantique och Compagnie de Navigation Mixte, vilka båda bildades 1850. När det bildades fick företaget namnet Compagnie Générale Transméditerranéenne, men 1976 bytte det namn det till Société Nationale Maritime Corse-Méditerranée, efter det att Société Nationale des Chemins de Fer (SNCF) gått in med kapital. Den franska regeringen hade valt ut företaget för att knyta Korsika närmare till fastlandet, vilket innebar att man anpassade sjöfartspriserna till SNCF:s priser för järnvägstrafiken, på grundval av ett avtal som ingicks den 31 mars 1976 för en period på 25 år. Compagnie Générale Transatlantique hade redan, genom ett avtal som ingicks den 23 december 1948, fått i uppdrag att sköta trafiken till och från Korsika.

(31) När kapitaltillskottet anmäldes 2002 ägdes SNCM till 20 % av SNCF och till 80 % av CGMF. Vid det första kapitaltillskottet till SNCM den 30 maj 2006 (se skäl 18) förfogade BCP och VT över 38 % respektive 28 % av SNCM:s kapital, medan CGMF förfogade över 25 % (9 % av kapitalet har avsatts till löner).

(32) SNCM:s viktigaste dotterbolag är Compagnie Méridionale de Navigation (nedan kallat *CMN*) ([36]), Compagnie Générale de Tourisme et d'Hôtellerie (CGTH) ([37]), Aliso Voyage ([38]), Sud-Cargos ([39]), Société Aubagnaise de Restauration et d'Approvisionnement (SARA) ([40]), Ferrytour ([41]) och Les Comptoirs du Sud ([42]).

(33) Efter avyttringen av höghastighetsfartygen *Aliso* i september 2004 och *Asco* ([43]) i maj 2005 består SNCM:s flotta av tio fartyg (fem bilfärjor ([44]), fyra kombinerade last- och passagerarfartyg ([45]) och ett höghastighetsfartyg som huvudsakligen används på turer från Nice ([46])), varav det äger sju ([47]).

(34) För att vara uttömmande bör det framhållas att den reguljära sjöfarten mellan det franska fastlandet och Korsika sedan 1948 ombesörjs genom allmän trafikplikt. SNCM och CMN var koncessionshavare av denna tjänst mellan 1976 och slutet av 2001, enligt ett ramavtal som ursprungligen slöts för en period på 25 år. Enligt gällande gemenskapsbestämmelser ([48]) och efter ett anbudsförfarande på EU-nivå ([49]), som Korsika ([50]) tog initiativ till, tog SNCM och CMN tillsammans hem kontraktet, enligt vilket de mot ekonomisk ersättning ska uppfylla den allmänna trafikplikten för trafiken mellan Marseille och Korsika under perioden 2002–2006.

(35) Eftersom trafikplikten upphörde i slutet av 2006 genomfördes en ny upphandling på EU-nivå av ovanstående allmänna sjöfartstjänster ([51]). Kontraktet tilldelades konsortiet SNCM–CMN från och med den 1 maj 2007 till och med den 31 december 2013, mot en ersättning på ca 100 miljoner euro per år.

(36) Samtidigt ålades samtliga företag som trafikerade ön från Toulon och Nice en viss turtäthet. Från 2002 och fram till 2013 omfattas på dessa linjer den korsikanska befolkningen och även andra kategorier passagerare av socialt stöd som har införts i enlighet med kommissionens beslut av den 2 juli 2002 ([52]) och 24 april 2007 ([53]).

3. KONKURRENSSITUATIONEN

(37) SNCM:s huvudsakliga verksamhet är att bedriva passagerar- och godstrafik på två distinkta marknader: mellan franska fastlandet och Korsika och mellan Frankrike och Nordafrika. Därutöver har företaget även viss trafik till Italien och Spanien.

3.1 Förbindelsen med Korsika

Passagerartrafik

(38) Passagerartrafiken till och från Korsika karakteriseras av att den är starkt säsongsbunden. Turtätheten under högsäsong är tio gånger högre än under den minst trafikerade månaden, vilket kräver att rederierna har en flotta som kan klara sådana toppar. Juli och augusti står för hälften av alla intäkter. Även under högsäsongen råder det obalans när det gäller vilken riktning passagerarna reser i. I juli är avgångarna till kontinenten fulla, men fartygen går nästan tomma tillbaka. Det gör att fartygens genomsnittliga beläggning utslaget på hela året är relativt låg.

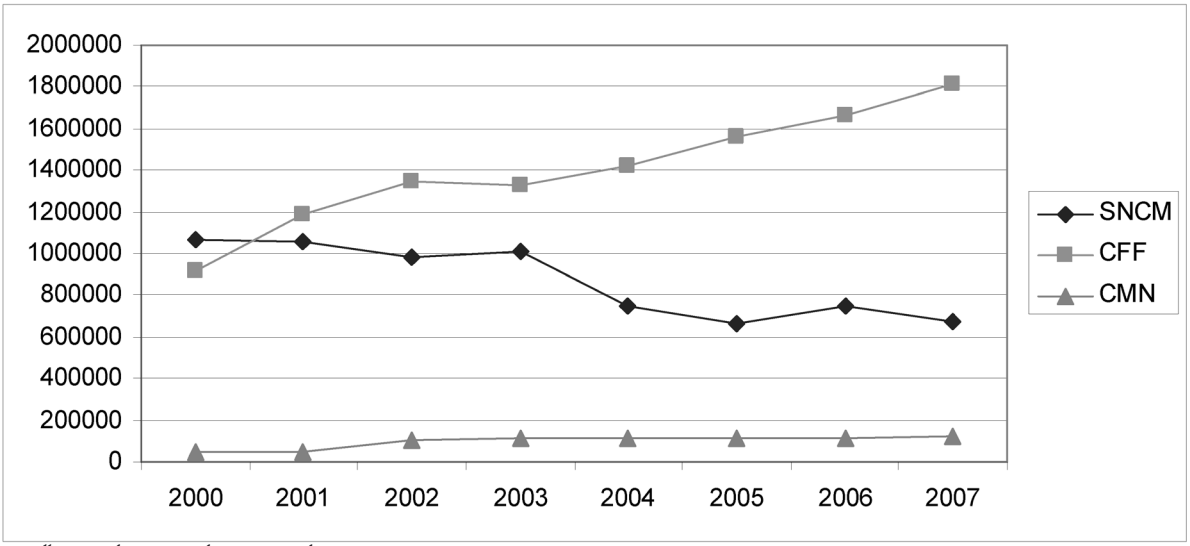
(39) SNCM är den operatör som traditionellt sett har bedrivit trafik mellan Korsika och det franska fastlandet. Två tredjedelar av trafiken sker mellan Marseille och Korsika inom ramen den allmänna trafikplikten, medan den återstående tredjedelen av verksamheten består av trafik från och till andra destinationer (Nice–Korsika, Toulon–Korsika och internationella förbindelser till Sardinien eller Nordafrika).

(40) SNCM hade länge en monopolställning inom sin huvudverksamhet. Sedan 1996 har det utsatts för en konkurrens som har utvecklats mycket snabbt. Företaget Corsica Ferries France (CFF) är i dag faktiskt den dominerande aktören när det gäller förbindelserna mellan det franska fastlandet och Korsika, och dess marknadsandel fortsätter att växa. Trots att man bara har funnits på marknaden sedan 1996 har CFF:s passagerartrafik ökat med […] (*) per år mellan 2000 och 2005, och denna tillväxt fortsätter. I dag tar nästan […] passagerare som färdas mellan det franska fastlandet och Korsika en av CFF:s färjor, medan endast […] använder en av SNCM:s färjor. Resterande […] passagerare reser med CMN.

(41) Den ställning på marknaden som CFF har uppnått på bara sju år speglas även av det totala antalet passagerare som varje år transporteras mellan det franska fastlandet och Korsika. I diagrammet nedan framgår det att CFF:s marknadsandel har gått från 45 % 2000 till […] % 2007 och SNCM:s marknadsandel från 53 % till […] % under samma period, vilket motsvarar en skillnad på över en miljon passagerare.

Diagram 1

Antalet transporterade passagerare per säsong (maj–september) mellan det franska fastlandet och Korsika – säsongerna 2000–2007



Källa:: Korsikas regionala transportobservatorium

(42) Övriga mindre konkurrenter till SNCM som trafikerar Korsika är Compagnie Méridionale de Navigation (CMN), Moby Lines, Happy Lines och TRIS.

(43) De senaste två åren har SNCM:s utbud och marknadsandel för förbindelserna med Korsika minskat. Utbudet har minskat med […] % (– […] % för avgångarna från Nice och – […] % för avgångarna från Marseille).

(44) Den fortsatta minskningen av företagets marknadsandel visar emellertid att det går mycket långsamt att återupprätta passagerarnas förtroende, som allvarligt skadades av strejkerna och arbetsmarknadskonflikterna 2004 och 2005, framför allt i samband med privatiseringen av företaget. Detta är en förutsättning för att den sjunkande marknadsandel som SNCM har upplevt de senaste åren ska kunna bromsas. Det förbättrade ekonomiska resultatet 2007 ger hopp om att företaget ska bli lönsamt igen även om det har förlorat en stor del av marknaden till sin enda konkurrent, vars marknadsandel i dag är avsevärt större.

(45) Marknaden för passagerartrafiken mellan det franska fastlandet och Korsika har ökat med i genomsnitt 4 % de senaste 15 åren och denna tillväxt ser ut att fortsätta. Trafiken spås öka med […] % även under 2008, medan ökningen de följande åren spås bli något lägre. Ändå verkar inga nya aktörer vilja in på marknaden. När Korsikas transportkontor gick ut med sitt anbudsförfarande om tilldelning av den allmänna trafikplikten för förbindelsen med vissa hamnar i Korsika under perioden 2007–2013 kom det inte in anbud från några andra än CFF och SNCM-CMN, trots att det gick att lämna in anbud för en enskild linje.

(46) SNCM:s huvudsakliga konkurrent, CFF, har kraftigt ökat sitt utbud från 500 000 till […] miljoner platser mellan 1999 och 2007 (varav en ökning med […] % mellan 2006 och 2007), vilket gör det möjligt för bolaget att öka sin trafik (från […] miljoner 2005 till […] miljoner 2007) och sin marknadsandel. Trots detta har CFF strukturellt sett en lägre beläggningsgrad än SNCM, vilket motsvarar en skillnad på […] procentandelar 2007. För SNCM ökade beläggningsgraden 2007 till […] %, vilket är normalt med tanke på hur starkt säsongsbetonad marknaden är (se ovan).

Godstrafiken

(47) När det gäller godstrafiken till och från Korsika stod SNCM 2005 för ca […] % av marknaden Marseille/Toulon till Korsika.

(48) När det gäller godstrafiken i allmänhet (icke beledsagat gods), har SNCM och CMN i praktiken ett monopol. Inom ramen för avtalet om allmän trafikplikt upprätthåller de två företagen frekventa förbindelser mellan Marseille och samtliga korsikanska hamnar.

(49) När det gäller beledsagade släpvagnar som lastats på färjorna, och som totalt svarar för 24 % av den allmänna godstrafiken mätt i löpmeter, råder konkurrens mellan samtliga företag som bedriver passagerartrafik. SNCM och CMN innehar även majoriteten av denna förarbundna trafik. De andra företagen, särskilt Corsica Ferries, har 10 %, dvs. 2 % av den totala marknaden.

(50) När det gäller beledsagade lastbilar ([54]) som lastats på färjorna (cirka 24 % av godstrafiken i allmänhet 2003), har SNCM och CMN också en majoritet av marknaden. Från och med 2002 ingår denna typ av trafik emellertid även i CFF:s utbud och CFF har nu cirka […] % av marknaden.

3.2 **Förbindelserna med Nordafrika**

(51) Tunisien och Algeriet utgör en viktig marknad med cirka 5 miljoner passagerare. Flyget dominerar men sjötransporterna står för cirka 15 % av trafiken. Algeriet är med sina 560 000 passagerare en betydelsefull sjöfartsmarknad, medan Tunisien med sina 250 000 passagerare är en betydligt mindre marknad.

(52) Marknaden för sjötransporter mellan Frankrike och Nordafrika har stadigt växt de senaste åren, och ökningen uppgår till 13 % mellan 2001 och 2005. Med tanke på den ökande turismen i denna region förutspås det att sjötransporterna kommer att ha en årlig ökningstakt på 4 % fram till 2010.

(53) I Algeriet är SNCM den näst största aktören på marknaden efter det statliga algeriska företaget Entreprise Nationale de Transport Maritime de Voyageurs (ENTMV). SNCM:s andel av marknaden har gått från 24 % 2001 till […] % 2005.

(54) I Tunisien är SNCM den näst största aktören på marknaden efter Compagnie Tunisienne de Navigation (CTN). Även om SNCM sedan 2001 har förlorat marknadsandelar till CTN, och gått från 44 % till […] % 2004, förbättrades ändå situationen 2005 ([…] %).

4. **BESKRIVNING AV DE ÅTGÄRDER SOM OMFATTAS AV DETTA BESLUT**

4.1 **Kapitaltillskottet till SNCM 2002**

4.1.1 *Beskrivning*

(55) Efter kommissionens beslut av den 17 juli 2002 om beviljande av undsättningsstöd till SNCM ([55]) anmälde de franska myndigheterna den 18 februari 2002 ett förslag till omstruktureringsstöd till förmån för SNCM, *via* dess moderbolag CGMF, på 76 miljoner euro, varav 46 miljoner euro för omstrukturering ([56]). Syftet med kapitaltillskottet var att öka SNCM:s egna kapital från 30 miljoner euro till 106 miljoner euro.

(56) I enlighet med 1999 års riktlinjer översände de franska myndigheterna en omstruktureringsplan ([57]) för SNCM som bestod av fem punkter:

i) Minskning av antalet överfarter och omställning av företagets fartyg till andra linjer (minskade förbindelser med Korsika och ökade förbindelser med Nordafrika) ([58]).

ii) Minskning av företagets flotta med fyra fartyg som skulle ge 21 miljoner euro i likvida medel.

iii) Avyttring av vissa anläggningstillgångar.

iv) Personalnedskärningar ([59]) med cirka 12 %, som tillsammans med en rimlig lönepolitik skulle göra det möjligt att minska kostnaderna för ombordpersonalen från 61,8 miljoner euro 2001 till i genomsnitt […] miljoner euro under perioden 2003–2006, samt minska kostnaderna för landpersonalen från 50,3 miljoner euro 2001 till […] miljoner euro under samma period.

v) Nedläggning av två av företagets dotterbolag, Compagnie Maritime Toulonnaise och Corsica Marittima, vars kvarvarande verksamhet kommer att övertas av SNCM.

(57) Efter kommissionens synpunkter i beslutet av den 19 augusti 2002 beskrev de franska myndigheterna i en skrivelse av den 31 januari 2003 hur följande punkter i omstruktureringsplanen hade förbättrats:

— Fastare åtaganden avseende lönepolitiken.

— En plan för att minska kostnaderna för insatsförbrukningen.

— Ett åtagande om att SNCM inte tänker starta ett priskrig med sina konkurrenter om trafiken till Korsika.

(58) När det gäller den sista punkten preciserade de franska myndigheterna att ”SNCM gör detta åtagande utan förbehåll, eftersom företaget anser att ett priskrig varken skulle vara förenligt med företagets strategiska ställning, ligga i företagets intresse (eftersom det skulle minska dess intäkter), eller överensstämma med företagets normala praxis och know-how”.

(59) I sin omstruktureringsplan presenterade de franska myndigheterna en mer detaljerad finansiell modell för perioden 2002–2007, grundad på det valda medianscenariot, genom att utgå från en rad olika variabler ([60]). De finansiella prognoserna indikerar bland annat en återgång till positiva rörelseresultat från och med 2003.

Tabell 1

Finansiell modell för perioden 2002–2007

[miljoner EUR]

	2000	2001	2002	2002	2003	2004	2005	2006	2007
	Resultat	Resultat	Plan	Resultat	Plan	Plan	Plan	Plan	Plan
Omsättning	204,9	204,1	178	205,8	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Driftstöd	85,4	86,7	74,5	77,7	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Rörelseresultat	– 14,7	– 5,1	1,2	– 5,8	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Nettoresultat	– 6,2	– 40,4	23	4,2	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Eget kapital	67,5	29,7	119	33,8	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Finansiella nettoskulder (utom leasing)	135,8	134,5	67,7	144,8	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Finansiellt resultat					(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Rörelseresultat/omsättning + bidrag	– 5 %	– 2 %	0 %	– 2 %	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Eget kapital/skuld i balansräkningen	50 %	22 %	176 %	23 %	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)

Siffrorna för 2000 och 2001 har hämtats från SNCM:s årsredovisning 2001.

(60) Kapitaltillskottet på 76 miljoner euro och den återställning av lönsamheten som förväntas från och med 2003, torde enligt de franska myndigheterna göra det möjligt att på kort sikt (2003) öka det egna kapitalet från nuvarande 30 miljoner euro till 120 miljoner euro, och därefter till […] miljoner euro i slutet av den period som omfattas av planen (2006–2007). Därmed kommer det att vara möjligt att minska den finansiella skulden från 145 miljoner euro 2002 till […] respektive […] miljoner euro mellan 2003 och 2005. Under planens sista år beräknas företagets skuldsättning öka, beroende på att ett eller två självägda fartyg byts ut.

(61) De franska myndigheterna har även överlämnat en känslighetsanalys av de förväntade resultaten baserat på olika arbetshypoteser för trafiken på de olika linjerna. De olika simuleringarna visar att SNCM i samtliga tre fall bör kunna bli lönsamt igen.

4.1.2 *Fastställande av kapitaltillskottets storlek*

(62) Den metod som de franska myndigheterna har använt sig av ([61]) för att fastställa kapitaltillskottets storlek innebär att finansieringsbehovet beräknas utifrån den genomsnittliga andelen eget kapital i förhållande till de finansiella skulderna för fem europeiska rederier under år 2000. Även om balansräkningarna för dessa företag skiljer sig kraftigt åt, har de franska myndigheterna utgått från ett medelvärde på 79 %. De franska myndigheterna hävdar att den finansiella modellen leder till ett medelvärde på 77 % under perioden 2002–2007 med ett eget kapital som kommer att uppgå till 169 miljoner euro 2007. En sådan nivå på det egna kapitalet bör uppnås genom ett kapitaltillskott på 76 miljoner euro och naturligtvis genom att åtgärderna i omstruktureringsplanen lyckas.

4.2 **Åtgärder efter kapitaltillskottet 2002**

4.2.1 *Preliminära anmärkningar*

(63) Kapitaltillskottet och 2002 års omstruktureringsplan gav inte de förväntade resultaten, och från och med 2004 förvärrades SNCM:s ekonomiska och finansiella situation ytterligare. Till detta bidrog både interna faktorer (konflikter på arbetsmarknaden, produktivitetsmål som inte uppfylldes tillräckligt och för sent, samt förlorade marknadsandelar) och faktorer utom SNCM:s kontroll (att Korsika blev mindre attraktivt som resmål, att CFF tog marknadsandelar, att staten brast i sin styrelse av företaget ([62]) samt ökade bränslekostnader.

(64) Således uppgick SNCM:s rörelseresultat till – 32,6 miljoner euro 2004 och – 25,8 miljoner euro 2005. Nettoresultatet uppgick till – 29,7 miljoner euro 2004 och – 28,8 miljoner euro 2005.

(65) SNCM:s försämrade ekonomiska och finansiella situation tvingade de franska myndigheterna att avyttra fler anläggningstillgångar än vad som angavs i 2002 års omstruktureringsplan eller krävdes i 2003 års beslut samt inleda ett förfarande för att söka privata partner.

Tabell 2

Förteckning över anläggningstillgångar som SNCM har avyttrat sedan 2002 ([63])

	Nettobehållning	Datum
Avyttringar som föreslogs i anmälan 2002 (i euro)	25 165 000	
Aliso (ersätts av Asco, enligt kommissionens beslut av den 8 september 2004)	(…)	30.9.2004
Napoléon	(…)	6.5.2002
Monte Rotondo	(…)	31.7.2002
Liberté	(…)	27.1.2003
Hela fastigheten Schuman	(…)	20.1.2003
Ytterligare avyttringar som kommissionens föreskrev i sitt beslut av den 9 juli 2003 (i euro)	5 022 600	
SCI Espace Schuman	(…)	24.6.2003
Southern Trader	(…)	22.7.2003
Someca	(…)	30.4.2004
Amadeus	(…)	12.10.2004
CCM	[…] ([1])	—

	Nettobehållning	Datum
Ytterligare avyttringar efter beslutet i juli 2003 (i miljoner euro)	12,6	
Asco	(…)	24.5.2005
Sud Cargos	(…)	15.9.2005
Försäljning av SNCM:s fastighetsinnehav (tidigare använt av SNCM:s personal)	(…)	september 2003 till 2006
Totalt (i miljoner euro)	42,385	

([1]) […]

4.2.2 *Åtgärder efter 2002 års kapitaltillskott*

(66) Efter ett öppet och villkorslöst anbudsförfarande ([64]) ingicks slutligen ett avtal mellan staten, BCP och VT den 13 oktober 2005, under en mycket svår social och ekonomisk period. VT bedriver själva trafiken för SNCM (aktieinnehav på 28 %), medan BCP är referensaktieägare med ett aktieinnehav på 38 %. Staten har åtagit sig att behålla 25 % av aktierna i företaget ([65]), främst för de anställdas skull. BCP och VT upprättade en affärsplan för SNCM som överlämnades till Europeiska kommissionen den 7 april 2006.

Innehållet i samförståndsavtalet

(67) Den 16 maj 2006 ingicks ett samförståndsavtal mellan parterna (BCP, VT och CGMF), enligt vilket 75 % av SNCM:s kapital skulle överlåtas till privata investerare).

(68) I avsnitt II i samförståndsavtalet föreskrivs att CGMF åtar sig att godkänna, teckna och helt frigöra en ökning av SNCM:s kapital med totalt 142,5 miljoner euro.

(69) Efter kapitaltillskottet föreskrivs det att SNCM:s sociala kapital ska minskas genom annullering av alla aktier utöver den andel som ett börsnoterat företag enligt lag måste ha.

(70) Utöver att öka kapitalet åtar sig CGMF att ställa 38,5 miljoner euro till SNCM:s förfogande i form av ett förskott till företagets löpande konto. Detta förskott till företagets löpande konto, som ska överföras till SNCM via en förvaltare (banken CIC), är avsett att finansiera den del av kostnaderna som bärs av ”av välvilja”, som ett komplement till de lagstadgade och avtalsmässiga beloppen om de privata förvärvarna skulle besluta sig för att upprätta en personalnedskärningsplan ([66]). Utbetalningen av kompensationen kommer att ske utöver de ersättningar som erhålls till följd av tillämpade lagar och avtal. Den kommer att utbetalas på individuell basis och till ett nominellt värde som motsvarar den personal som har lämnat företaget och vars anställningsavtal har sagts upp.

(71) Utöver detta anges i avsnitt III i samförståndsavtalet att CGMF till de privata förvärvarna ska avyttra aktier motsvarande 75 % av bolagets totala aktiekapital och […] för att finansiera den del av den sociala åtgärdsplanen som går utöver avtalsmässiga och lagstadgade skyldigheter.

(72) I avsnitt III i samförståndsavtalet anges dessutom att förvärvarna och CGMF gemensamt och parallellt ska teckna nya aktier till ett värde av totalt 35 miljoner euro och att BCP/VT ska sätta in 8,75 miljoner euro på SNCM:s löpande konto så att företaget kan klara sina likviditetsproblem. I punkt III.2.7 i samförståndsavtalet föreskrivs att värdet på CGMF:s aktier alltid ska vara lika med det initiala nominella värdet ökat med […] % av deras nominella frigjorda värden multiplicerat med J/365, där J är antalet dagar sedan realiseringen, med avdrag för eventuella uttagna belopp (exempelvis utdelningar). Dessa villkor gäller inte om företaget saneras eller tvingas till likvidation.

(73) Samförståndsavtalet (avsnitt III.5) innehåller en klausul om att häva avyttringen av SNCM, som även förvärvarna kan åberopa, om en av följande händelser gör att man kan ifrågasätta trovärdigheten i deras affärsplan och att de ska kunna återställa lönsamheten för företaget:

— Inget kontrakt tilldelas för den allmänna trafikplikten för förbindelsen med Korsika från och med den 1 januari 2007 […].

— Ett negativt beslut från kommissionen eller en dom från förstainstansrätten eller EG-domstolen, exempelvis ett nej till att bedriva verksamheten eller föreskrivandet av villkor med en avgörande inverkan på företagets värde. […].

(74) I avsnitt VII i samförståndsavtalet anges att CGMF ska överta en del av SNCM:s sociala åtaganden för pensionskostnader med ett belopp som beräknas till 15,5 miljoner euro räknat från övertagandet av företagets egendom.

(75) Hur företaget ska styras preciseras i avsnitt IV i samförståndsavtalet. Det sätt som SNCM leds på ska ändras så att företaget omvandlas till ett aktiebolag med begränsat personligt ansvar. Bolagsstyrelsen ska bestå av 10, därefter 14 ledamöter. Under en övergångsperiod ska staten tillsätta styrelsens ordförande. Om SNCM tilldelas ansvaret för den allmänna trafikplikten ska styrelsens ordförande bytas ut mot en företrädare för BCP. Vd:n ska ansvara för den operativa ledningen av SNCM.

(76) Den 26 maj 2006 fastställde den franska regeringen avyttringen av SNCM i enlighet med ovanstående villkor.

Åtgärderna

(77) Mot bakgrund av ovanstående innehåller samförståndsavtalet tre typer av statliga åtgärder som motiverar en undersökning av huruvida åtgärderna är förenliga med gemenskapens regler för statligt stöd:

— Avyttringen av 100 % av SNCM till ett negativt pris på 158 miljoner euro (kapitalinsats på 142,5 miljoner euro och övertagande av socialförsäkringsavgifter på 15,5 miljoner euro).

— Förskott till företagets löpande konto från CGMF med 38,5 miljoner euro till förmån för personal som sägs upp från SNCM.

— Ökning av kapitalet med 8,75 miljoner euro som tecknas av CGMF gemensamt och parallellt med en insats på 26,25 miljoner euro från VT och BCP.

5. DETTA BESLUTS RÄCKVIDD

(78) Detta slutliga beslut omfattar de åtgärder som Frankrike har vidtagit till förmån för SNCM sedan den 18 februari 2002, närmare bestämt följande:

— CGMF:s kapitaltillskott till SNCM på 76 miljoner euro 2002 (varav 53,48 miljoner euro avsåg åtaganden inom ramen för den allmänna trafikplikten och resterande belopp omstruktureringsstöd).

— Det negativa försäljningspriset på 158 miljoner euro när CGMF sålde SNCM.

— CGMF:s kapitalinsats på 8,75 miljoner

— CGMF:s övertagande av vissa kompletterande sociala åtaganden till ett belopp av 38,5 miljoner euro.

(79) Detta beslut omfattar inte en undersökning av den ekonomiska ersättning som SNCM har fått eller kommer att få för den allmänna trafikplikten under perioden 2007–2013, vilket är föremål för ett separat förfarande.

6. ORSAKER SOM BIDROG TILL KOMMISSIONENS BESLUT 2002 OCH 2006

6.1 Inledandet av det formella granskningsförfarandet 2002

(80) I sitt beslut av den 19 augusti 2002 om inledande av det formella granskningsförfarandet uppmärksammade kommissionen att SNCM var ett företag i svårigheter, men uttryckte sina tvivel avseende huruvida den anmälda åtgärden var förenlig med punkt 3.2.2 i 1999 års riktlinjer, som gällde vid det aktuella tillfället.

(81) Kommissionen uttryckte vissa tvivel om omstruktureringsplanen, däribland avsaknaden av en analys av företagets förluster. Kommissionen frågade sig framför allt vilka kopplingar det fanns mellan förlusterna och den allmänna trafikplikten, inverkan på rörelseresultatet av SNCM:s fartygsförsäljning samt de planerade åtgärderna för att öka företagets produktivitet.

(82) Kommissionen framhöll vissa luckor i omstruktureringsplanen, framför allt avsaknaden av konkreta åtgärder för att minska insatsförbrukningen och avsaknaden av uppgifter om SNCM:s framtida prispolitik.

(83) Kommissionen ifrågasatte även lämpligheten hos den beräkningsmetod som de franska myndigheterna använt för att komma fram till kapitaltillskottets storlek och vissa av de hypoteser som använts för att skapa finansiella simuleringar.

6.2 Utvidgning av det formella granskningsförfarandet 2006

(84) I sitt beslut av den 13 september 2006 beslutade kommissionen att utvidga 2002 års formella granskningsförfarande till de åtgärder som vidtagits inom ramen för avyttringen av SNCM till den privata sektorn.

(85) Mot bakgrund av uppmaningen den 7 april 2006 till de franska myndigheterna (se punkt 17 i detta beslut) att pröva en del av 2002 års kapitaltillskott i ljuset av rättspraxisen från domen i målet *Altmark* angav kommissionen att den betvivlade att de villkor som EG-domstolen fastställde i denna dom (särskilt det andra och fjärde villkoret) verkligen hade uppfyllts ([67]).

(86) Om detta belopp ska anses utgöra ett stöd som är förenligt med artikel 86.2 i EG-fördraget bedömde kommissionen i sitt beslut från 2006 att det nya stödbeloppet som skulle prövas i ljuset av riktlinjerna för omstruktureringsstöd bör vara beloppet på 15,81 miljoner euro. Om omstruktureringsstödet skulle vara avsevärt lägre än det belopp som anmäldes 2002 och godkändes 2003 angav kommissionen att den tvivlade på att det gick att behålla alla de ersättningar till SNCM som föreskrevs i 2003 års beslut.

(87) Kommissionen uttryckte även sina tvivel över om villkoren i 2003 års beslut verkligen hade uppfyllts, närmare bestämt principen om att inte vara prisledare samt antalet turer till Korsika.

(88) När det gäller det negativa priset vid avyttringen av SNCM angav kommissionen att den tvivlade på om statens kapitaltillskott före avyttringen av SNCM var förenligt med principen om en försiktig investerare i en marknadsekonomi. Kommissionen angav att den särskilt tvivlade på beräkningen av de likvidationskostnader som staten skulle tvingas betala vid en likvidation av SNCM.

(89) Kommissionen betvivlar att de finansiella åtgärderna kan motiveras utifrån riktlinjerna för statligt stöd till undsättning och omstrukturering av företag i svårigheter.

(90) Kommissionen betvivlar även att det andra kapitaltillskottet på 8,75 miljoner euro respekterar principerna om parallella privata och offentliga investeringar och de villkor för att teckna ett sådant tillskott som anges i rättspraxisen.

(91) Kommissionen betvivlar slutligen att de kompletterande sociala åtgärderna på 38,5 miljoner euro till förmån för enskilda personer skulle kunna utgöra en indirekt fördel för företaget. Kommissionen har även framhållit att det kan vara oförenligt med risken att tvingas stå för kompletterande avgångsvederlag, vilket är en av de risker en förnuftig investerare måste räkna med.

7. DE FRANSKA MYNDIGHETERNAS STÅNDPUNKT

7.1 Kapitaltillskottet 2002

7.1.1 *Beloppet på 53,48 miljoner euro i ljuset av domen i målet Altmark*

7.1.1.1 Uppfyllandet av de fyra kriterierna i domen i målet *Altmark*

(92) Både i sin skrivelse av den 7 april 2006 och i sina kommenterar till 2006 års beslut bad de franska myndigheterna kommissionen att uppmärksamma att på grund av sin karaktär av ”ersättning för offentliga tjänster” för perioden 1991–2001 så utgör en del av kapitalökningen 2002, närmare bestämt 53,48 miljoner euro, inte ett statligt stöd enligt domen i målet *Altmark*, eftersom de fyra villkoren i denna dom uppfylls i det aktuella fallet.

(93) Framför allt när det gäller det andra villkoret i domen i målet *Altmark* betonar de franska myndigheterna att i enlighet med villkoren i domen i målet *Altmark* ska endast beräkningskriterierna vara fastställda i förväg på ett objektivt och öppet sätt. I det aktuella ärendet preciseras det emellertid att beloppet på 53,48 miljoner euro har överförts 2003 på grundval av beräkningskriterier som fastställdes före den aktuella perioden (1991–2001) ([68]).

(94) Enligt Frankrike motsäger det faktum att omprövningen av en eventuell underkompensation skedde i efterhand därför inte Frankrikes slutsats att kriterierna för att beräkna ersättningen på 53,48 miljoner euro helt klart fastställdes på ett öppet och objektivt sätt före utförandet av uppdraget att tillhandahålla de allmänna tjänsterna.

(95) När det gäller det fjärde villkoret i domen i målet *Altmark* anser de franska myndigheterna att villkoret anger vad som är karaktäristiskt för ett företag som har fått i uppdrag att tillhandahålla allmännyttiga tjänster och som uppfyller kravet på ett välskött och genomsnittligt företag, men att det däremot inte finns någon hänvisning till något som helst krav på minimal eller genomsnittlig lönsamhet för det aktuella företaget.

(96) I detta avseende anser de franska myndigheterna att SNCM kan förmodas vara välskött under perioden 1991–2001 och att ingen förmodan om misskötsel kan riktas mot företaget enbart på grund av dess ekonomiska förluster under perioden 1991–2001. Enligt de franska myndigheterna ska SNCM:s förluster inte skyllas på att man brustit i styrelsen av företaget utan på de rigida avtal som tecknades 1991 och 1996 samt den plötsliga och omvälvande förändringen av detta företags historiska marknadsposition, där man tvingades gå från en monopolsituation till en kraftigt konkurrensutsatt miljö. SNCM skulle alltså ha betett sig som ett genomsnittligt välskött företag.

(97) Frankrike understryker att bara det företag som redan bedrev allmännyttiga tjänster kunde uppfylla skyldigheterna om drift året runt och turtäthet, trots att det 1996 kom en privat aktör, som dock bara bedrev trafik på vissa linjer och endast under högsäsong. Det fanns därför i strikt mening inget företag vars kostnader kunde fungera som referens för att fastställa om nivån på ersättningen till SNCM översteg eller inte översteg de kostnader som krävdes för att utföra trafikplikten. Enligt de franska myndigheterna är det därför svårt att göra en jämförelse mellan SNCM:s kostnadsstruktur och kostnadsstrukturen för andra rederier, med hänsyn till deras specifika verksamhet och den marknad som de bedriver sin verksamhet på.

(98) Trots att det i praktiken är omöjligt att hitta ett företag som kan tjäna som referenspunkt för denna period ansåg sig Frankrike i sina kontakter med kommissionen under 2005 och 2006 vara tvunget att lägga fram objektiva och styrkta uppgifter för att kunna visa att SNCM var ett ”ett genomsnittligt och välskött företag som är utrustat med transportmedel som är lämpliga” och konstatera att det fjärde villkoret i domen i målet *Altmark* uppfyllts ([69]).

(99) Franskrike anser dessutom att en jämförelse som grundar sig på tillgängliga uppgifter om CFF:s och SNCM:s kostnadsstrukturer långt ifrån motsäger att SNCM var ett välskött företag, framför allt eftersom det inte går att bortse från den inte obetydliga del av kostnaderna för att uppfylla trafikplikten som utgörs av godstrafiken.

(100) Frankrike bekräftar också att i en situation som denna måste man se rättspraxisen från domen i målet *Altmark* (särskilt domen i målet *Ferring*) som en bekräftelse på att det inte har varit frågan om underkompensation. De franska myndigheterna meddelar i samband med detta att de beviljade bidragen inte översteg SNCM:s faktiska kostnader inom ramen för dess ansvar för trafikplikten, vilket kommissionen konstaterade i sitt beslut av den 30 oktober 2001 ([70]).

(101) De franska myndigheterna har slutligen bekräftat att den omständighet att rättspraxisen från domen i målet *Altmark* kan tillämpas på avtalet om trafikplikt för perioden 2002–2006 borde bidra till att denna rättspraxis inte kan tillämpas på ersättningar för uppfyllandet av trafikplikten under perioden 1991–2001. Enligt Frankrike har de ersättningar som beviljades för perioden 1991–2001 och de som beviljades för perioden 2002–2006 samma karaktär eller samma kriterier i sin definition, dvs. att kravet på en allmän trafikplikt för lastbilar, förekomsten av ett enda företag för att uppfylla denna och schemat att ta hänsyn till vid driftskostnaderna är identiska.

(102) För att sammanfatta anser Frankrike att trafikplikten, i kombination med avsaknaden av överkompensation under perioden 1991–2001, bekräftar att de fyra villkoren i domen i målet *Altmark* har uppfyllts.

7.1.1.2 Frågan om huruvida beloppet på 53,48 miljoner euro är förenligt med artikel 86.2 i EG-fördraget

(103) Medan kommissionen anser att detta ingripande utgör ett statligt stöd i den mening som avses i artikel 87.1 i EG-fördraget anser de franska myndigheterna att denna självständiga åtgärd, som har vidtagits oberoende av 2002 års omstruktureringsplan, är förenlig med artikel 86.2 i EG-fördraget, eftersom förstainstansrätten inte ifrågasatte denna förenlighetsgrund i sitt beslut från 2005.

(104) De franska myndigheterna framhåller att i det aktuella ärendet är beloppet i fråga en åtgärd som inte bör betraktas i ljuset av 1999 eller 2004 års riktlinjer om omstruktureringsstöd och framför allt inte något man bör ta hänsyn till vid bedömningen av de villkor som angavs i 2002 års plan. Enligt Frankrike motiverar inte 2004 års riktlinjer om omstruktureringsstöd (punkt 68) att beloppet på 53,48 miljoner euro inkluderas i omstruktureringsstödet.

(105) Frankrike bekräftar att beloppet på 53,48 miljoner euro som utgör ersättning för trafikplikten under perioden 1991–2001 inte är en åtgärd som beviljades under omstruktureringen, vare sig det handlar om den omstruktureringsplan som anmäldes 2002 eller uppdateringen av denna, utan en åtgärd som föregår de aktuella omstruktureringsplanerna. Dessutom anser Frankrike att en åtgärd som syftar till att kompensera ett företag för att det uppfyller sin trafikplikt inte har karaktären av ett omstruktureringsstöd enligt definitionen i riktlinjerna.

(106) De franska myndigheterna anser att även om detta belopp anmäldes inom ramen för ett allmänt kapitaltillskott som benämndes omstruktureringsstöd är kommissionen inte bunden av medlemsstaternas klassificeringar. Tvärtom kan den vid behov klassificera om en åtgärd så att den inte längre anses utgöra statligt stöd, eller klassificera en åtgärd som statligt stöd trots att den berörda medlemsstaten inte har presenterat den som ett sådant.

7.1.2 *Omstruktureringsstödets storlek*

(107) Mot bakgrund av ovanstående anser Frankrike att om beloppet på 53,48 miljoner euro inte anses utgöra något stöd, eller ett stöd som är förenligt med artikel 86.2 i EG-fördraget, uppgår det stöd som ska betraktas som omstruktureringsstöd enligt anmälan 2002 inte längre till 76 miljoner euro utan till 15, 81 miljoner euro.

7.2 **Åtgärderna efter kapitaltillskottet 2002**

(108) Frankrike påpekar till att börja med att svårigheterna på arbetsmarknaden 2004–2005 och SNCM:s försämrade ekonomiska och finansiella situation drev den statliga ägaren till att i januari 2005 inleda ett förfarande för att utse privata investerare och vidta akuta åtgärder (framför allt avyttringen av *Asco* och sin andel i Sud Cargos ([71]).

7.2.1 *SNCM:s negativa försäljningspris*

(109) Med tillämpning av gällande gemenskapsrättspraxis på området uppmanar de franska myndigheterna kommissionen att inte på något sätt betrakta SNCM:s negativa försäljningspris på 158 miljoner euro som en åtgärd som kan anses utgöra statligt stöd i den mening som avses i artikel 87.1 i EG-fördraget, eftersom den franska staten agerade som en privat investerare i en marknadsekonomi.

(110) Till att börja med konstaterar Frankrike att slutpriset på 158 miljoner euro, vilket är lägre än det negativa försäljningspris som ursprungligen begärdes av förvärvarna efter deras granskning av SNCM, är ett resultat av en kontrollerad förhandling om överlåtelse inom ramen för en öppen, tydlig och icke-diskriminerande konkurrens och därmed utgör ett marknadsmässigt pris.

(111) Frankrike anser att eftersom detta sökande efter en privat partner till SNCM bedrevs inom ramen en öppen, tydlig och icke-diskriminerande konkurrens, efter vilken det bästa anbudet valdes, ska försäljningspriset anses vara marknadsmässigt.

(112) Enligt de franska myndigheterna skedde avyttringen till det negativa försäljningspriset på 158 miljoner euro under mycket fördelaktiga villkor för staten och i enlighet med gemenskapsrättspraxisen och kommissionens beslutspraxis. Det innehåller därför inget element av stöd. Franskrike anser att det negativa försäljningspriset är lägre än de likvidationskostnader som staten hade varit tvungen att bidra till om företaget hade tvingats i likvidation.

(113) Detta blir slutsatsen både vid tillämpning av synsättet i EG-domstolens rättspraxis (nedan kallat *rättspraxisen från domen i målet Gröditzer* ([72])) och vid tillämpning av tillvägagångssättet i samband med analysen av de faktiska kostnaderna för SNCM:s likvidation (beslut ABX ([73])).

(114) När det gäller den första metoden som grundar sig på rättspraxisen från domen i målet Gröditzer har Frankrike meddelat att denna dom bekräftar kommissionens bedömning av den 8 juli 1999 enligt vilken ”endast […] likvidationsvärdet av tillgångarna, […], [kan]beaktas som likvidationskostnader” ([74]).

(115) I rapporterna från CGMF ([75]) och Oddo-Hastings ([76]) beräknas likvidationsvärdet av tillgångarna till minst […] miljoner den 30 september 2005 ([77]).

(116) Eftersom staten som aktieägare i ett företag bara är ansvarigt för detta företags skulder i förhållande till likvidationsvärdet av tillgångarna (rättspraxis från domen i målet Hytasa ([78])) bekräftar Frankrike att likvidationsvärdet av företagets tillgångar, som har beräknats till minst […] miljoner, överstiger det negativa försäljningspriset på 158 miljoner euro.

(117) När det gäller den andra metoden meddelar Frankrike att det följer kommissionens beslut om det statliga stöd som Belgien har genomfört till förmån för ABX Logistics, i vilket kommissionen har undersökt ett negativt försäljningspris, som i likhet med det aktuella ärendet presenterades som ett marknadsmässigt pris, och jämfört det med de faktiska kostnader som den statliga ägaren har haft inom ramen för en frivillig likvidation eller tvångslikvidation enligt ett utlåtande från en tredje part. Enligt Frankrike erkänner kommissionen i detta beslut framför allt giltigheten i att vissa kostnader kan leda till att fordringsägarna kan väcka talan om skuldreglering eller likvidation av andra grenar av den koncern som lägger ned sitt dotterbolag.

(118) På grundval av ovannämnda rapporter från CGMF och Oddo-Hastings anser de franska myndigheterna att den totala faktiska kostnad som Frankrike som aktieägare hade varit tvungen att stå för uppgick till mellan […] och […] miljoner euro den 30 september 2005.

(119) Denna metod tar framför allt hänsyn till risken för att det väcks en talan om skuldreglering mot Frankrike om en domstol har funnit att staten de facto ansvarar för styrelsen av SNCM. De franska myndigheterna anser att risken för en talan om skuldreglering inte kan uteslutas, framför allt med hänsyn till en tidigare dom i den franska kassationsdomstolen ([79]). I flera skrivelser till kommissionen har därför de franska myndigheterna hävdat att en eventuell dom i en nationell domstol om att staten måste reglera skulderna i det företag det leder är ett ytterst troligt scenario och att detta måste ingå i beräkningen av de faktiska kostnaderna vid en eventuell likvidation av SNCM.

(120) Den 30 september 2005 uppgick restvärdet på SNCM:s tillgångar ([…] miljoner), efter betalning av prioriterade skulder, till […] miljoner euro. De andra kostnader som man tar hänsyn till vid en talan om skuldreglering mot företaget omfattar bland annat kostnaderna för att säga upp de viktigaste trafikavtalen, kostnader kopplade till uppsägningen av de leasade fartygen och betalningen av oprioriterade skulder. Detta skulle ge ett tillgångsunderskott på […] miljoner euro. De franska myndigheterna anser att staten, om den hade ålagts att stå för kostnaderna, hade varit tvungen att stå för mellan […] och […] % av detta belopp.

(121) Beroende på dess beroendeband till SNCM och i enlighet med annan fransk rättspraxis ([80]) anser de franska myndigheterna dessutom att en likvidation av företaget skulle ha kunnat leda till att det hade utdömts ett skadestånd till de anställda. Med stöd av denna rättspraxis anser de franska myndigheterna att det är ytterst troligt att en domstol skulle ha fastställt kompletterande ersättningar på grundval av de ersättningar som redan hade betalats ut inom ramen för en social åtgärdsplan som lagts fram före likvidationen.

(122) Genom att tillämpa rättspraxisen från domen i målet *Aspocomp* på det aktuella ärendet anser Frankrike att staten skulle ha varit tvungen att betala ut avgångsvederlag på totalt mellan […] och […] miljoner euro. Detta skulle ha medfört att statens sammanlagda kostnader för likvidationen skulle ha slutat på mellan […] och […] miljoner euro.

(123) Enligt detta synsätt visar analysen av de faktiska kostnader som den statliga ägaren hade varit tvungen att stå för, att statens kostnader för att sälja SNCM för 158 miljoner euro är lägre än de faktiska kostnader staten hade varit tvungen att stå för om företaget hade tvingats till likvidation.

(124) Sammanfattningsvis anser de franska myndigheterna att detta belopp inte ska betraktas som statligt stöd.

7.2.2 *Aktieägarnas gemensamma kapitaltillskott*

(125) Frankrike anser att det under hela förfarandet har agerat som en klok investerare eftersom det dels har ingripit samtidigt som och i mindre grad än BCP och VT, dels ökat det fasta kapitalet med […]% per år, vilket befriar staten från risken med att utföra affärsplanen. Frankrike konstaterar att denna lönsamhetsgrad är mycket tillfredsställande för en privat investerare ([81]). Frankrike anger dessutom att ingen ersättning skulle ha utgått om SNCM hade rekonstruerats eller tvångslikviderats eller om förvärvarna hade åberopat uppsägningsklausulen.

7.2.3 *Kompletterande sociala åtgärder (stöd till enskilda personer)*

(126) Med stöd av kommissionens beslutspraxis, bland annat i ärendet SFP, Société Française de Production ([82]), anser Frankrike att denna finansiering utgör ett stöd till enskilda personer och inte gynnar företaget. Att med hjälp av offentliga medel genomföra kompletterande sociala åtgärder till förmån för uppsagda personer, utan att detta fråntar arbetsgivaren dennes sedvanliga skyldigheter, faller inom ramen för medlemsstaternas socialpolitik och utgör följaktligen inte något statligt stöd.

7.2.4 *Slutsatser*

(127) Om kommissionen ändå skulle anse att en del av eller samtliga nya åtgärder utgör statligt stöd uppmärksammar Frankrike kommissionen på att de nya åtgärderna, genom att de åter gör SNCM lönsamt, behåller konkurrensen på de aktuella marknaderna, särskilt på marknaden för förbindelsen med Korsika. Detta är enligt Frankrike en av principerna i riktlinjerna för undsättning av ett företag i svårigheter, vilket även har påpekats i föreliggande ärende av kommissionen (punkt 283 i dess upphävda beslut) och av förstainstansrätten i dess dom av den 15 juni 2005. Särskilt i sistnämnda dom påpekas det att kommissionen, inom ramen för utövandet av sina omfattande granskningsbefogenheter, kan anse att förekomsten av ett visst företag var nödvändig för att undvika tendenser till oligopol på de aktuella marknaderna.

(128) När det gäller att fastställa vilka uppvägande åtgärder SNCM eventuellt ska vidta föreslår Frankrike att kommissionen tar hänsyn till hur marknaden ser ut. Om SNCM:s kapacitet minskas leder detta därför till en förstärkning av CFF:s framdeles dominerande ställning på marknaden för trafiken till och från Korsika ([83]).

(129) Enligt de franska myndigheterna uppfyller den uppdaterade omstruktureringsplanen de kriterier för förenlighet som kommissionen angav i sina riktlinjer från 1999 och 2004. Samtliga åtgärder som har presenterats inom ramen för privatiseringen av SNCM gör det också möjligt att från och med slutet av 2009 återställa SNCM:s långsiktiga lönsamhet och åtgärderna begränsas till vad som är absolut nödvändigt för att återupprätta denna lönsamhet.

7.3 **Avlägsnandet av de restriktioner som infördes genom 2003 års upphävda beslut**

(130) De franska myndigheterna framhåller att alla de villkor som infördes i och med 2003 års beslut har genomförts och uppfyllts under perioden 2003–2006. Dessutom anser de franska myndigheterna att dessa åtgärder inte längre behövs för att förhindra en snedvridning av konkurrensen och att ett behållande av dem skulle strida mot proportionalitetsprincipen när det gäller begränsningen av omstruktureringsstödets storlek, hädanefter minskat till 15,81 miljoner euro. De franska myndigheterna anser framför allt att man måste ta bort de villkor som fortfarande gäller, närmare bestämt de villkor som rör förbudet mot att modernisera SNCM:s flotta, principen om att SNCM inte får vara prisledare på biljettområdet och bevarandet av en viss turtäthet.

8. **SYNPUNKTER FRÅN DE BERÖRDA PARTERNA**

8.1 **2002 års beslut att inleda det formella granskningsförfarandet**

8.1.1 *Synpunkter från Corsica Ferries (CFF)*

(131) För det första förnekar CFF att SNCM är ett företag i svårigheter enligt den betydelse som ges i riktlinjerna ([84]). CFF ifrågasätter SNCM:s förmåga att uppnå lönsamhet på sina icke-subventionerade linjer. CFF konstaterar att tvärtemot vad som meddelats i omstruktureringsplanen trafikeras fortfarande Livorno ([85]).

(132) När det gäller frågan om sänkta kostnader beklagar Corsica Ferries att man inte har tillgång till vissa delar av omstruktureringsplanen, vilket deras företrädare har kritiserat ([86]).

(133) Enligt Corsica Ferries är den beräkning som kommer fram till beloppet 76 miljoner euro helt och hållet fiktiv ([87]) eftersom andelen eget kapital i förhållande till de finansiella skulderna på 79 %, som beslutats av de franska myndigheterna, verkar överdriven ([88]). När det gäller SNCM:s aktier framhåller Corsica Ferries att vissa av dotterbolagen inte lämpar sig för rederiet ([89]).

(134) Sammanfattningsvis anser CFF att stödprojektets syfte är att kringgå reglerna för kustfart och att urholka den anbudsinfordran som inletts för förbindelsen Korsika-Marseille. CFF betonar att det planerade stödet inte får möjliggöra mer aggressiva kommersiella erbjudanden från SNCM:s sida. Man föreslår att omstruktureringsstödet ska beviljas först 2007 och endast om SNCM förlorar anbudsinfordran 2006, vilket är den enda situation där företaget verkligen skulle hamna i svårigheter.

8.1.2 *Synpunkter från Stef-TFE* ([90])

(135) Enligt koncernen Stef-TFE ska SNCM:s aktier i CMN klassas som rena ekonomiska tillgångar. Enligt Stef-TFE är CMN och SNCM oberoende av varandra och konkurrerar på andra linjer än de som utgår från Marseille, även om bägge har ingått avtal om allmän trafikplikt.

(136) I skrivelsen anges att Stef-TFE åtar sig att helt eller delvis, företrädelsevis helt, återköpa SNCM:s aktier i CMN, vars värde uppskattas till mellan 15 och 17 miljoner euro, om kommissionen skulle bedöma att detta, på de villkor som ingår i det slutliga beslutet, är nödvändigt för en god balans i omstruktureringsplanen.

8.1.3 *Synpunkter från företrädare för lokala organisationer*

(137) Borgmästaren i Marseille, ordföranden i regionala rådet för Bouches-du-Rhône och ordföranden för regionala rådet Provence-Alpes-Côte d'Azur framhåller den betydelse som SNCM har för den regionala ekonomin.

(138) Ordföranden för regionala rådet Provence-Alpes-Côte d'Azur tillägger att villkoren för att planen ska kunna garantera lönsamhet tycks vara uppfyllda.

(139) Ordföranden för verkställande rådet för Korsikas folkvalda församling har översänt ett protokoll från den folkvalda församlingen från den 18 december 2002, där den yttrar sig positivt över förslaget till kapitaltillskott till SNCM.

8.1.4 *Synpunkter från Korsikas transportkontor*

(140) Korsikas transportkontor (OTC) ([91]) understryker att i den anbudsinfordran som inletts för avtalet om allmän trafikplikt hade endast ett enda anbud inkommit, nämligen från företagsgruppen CMN och SNCM. De regionala korsikanska myndigheterna, som är måna om att bibehålla en kvalitetsförbindelse, har i sitt kontrakt infört ekonomiska mekanismer för kompensation eller korrigering som är avhängiga av hur effektivt och pålitligt tjänsten genomförs. Slutligen framhålls att de regionala korsikanska myndigheterna har beaktat utbudets utveckling sedan 1996 när det gäller förbindelserna från det franska fastlandet, för att inte begränsa kraven på den allmänna trafikplikten till förbindelserna från Marseille.

(141) Transportkontoret uppgav dessutom att eftersom SNCM i dag är det enda företag som kan uppfylla kontraktets krav avseende persontrafik, skulle trafiken minska avsevärt om SNCM inte längre fanns kvar. Man underströk också SNCM:s betydelse för Korsikas ekonomi.

8.2 **2006 års beslut om att utvidga förfarandet**

8.2.1 *Synpunkter från Corsica Ferries (CFF)*

(142) CFF framhåller betydelsen av de aktuella beloppen, deras oproportionerliga karaktär i jämförelse med SNCM:s lönsamhetssiffror och att de har betalats ut till SNCM innan kommissionen har yttrat sig över om kapitaltillskottet uppfyller villkoren i artikel 87.1 i EG-fördraget.

(143) CFF uppmärksammar kommissionen på att den franska statens stöd till SNCM är en medveten strategi för att hämma CFF:s utveckling. Dessa otillåtna åtgärder gör det möjligt för SNCM att föra en betydligt aggressivare prispolitik på de linjer som CFF sedan 10 år tillbaka trafikerar och där företaget för första gången sedan det startade sin trafik skulle förlora marknadsandelar.

(144) CFF anser att det finns alternativ till att SNCM ska trafikera samtliga berörda linjer, både inom och utanför trafikplikten, som skulle vara mycket fördelaktigare både för SNCM och för konkurrensen i allmänhet. När det gäller trafikplikten ([92]) anser CFF att SNCM måste minska sitt utbud på de förbindelser som trafikeras inom ramen för trafikplikten för att undvika att missbruka sin dominerande ställning på denna marknad, för att undvika nyinvesteringar och för att upprätta en social åtgärdsplan som begränsas till 120 säsongsarbetstjänster utan att man behöver säga upp de mer kostsamma visstidskontrakten. När det gäller de linjer som inte omfattas av trafikplikten föreslår CFF att SNCM återgår till ett säsongsfartyg.

8.2.1.1 Kapitaltillskottet 2002

(145) När det gäller beloppet på 53,48 miljoner euro frågar sig CFF om man eventuellt har gjort en dubbelräkning vid beräkningen av den ersättning på 787 miljoner euro som kommissionen godkände i sitt beslut 2001.

(146) CFF anser att även om domen i målet *Altmark* kom efter det att avtalet om trafikplikt undertecknades bör de ersättningar som betalas ut inom ramen för denna prövas i ljuset av de kriterier som fastställdes i denna dom. Med undantag för det första kriteriet anser CFF att kriterierna i domen i målet *Altmark* inte har uppfyllts.

(147) CFF ifrågasätter framför allt om det fjärde kriteriet i domen i målet *Altmark* har uppfyllts och anser inte att SNCM kan betraktas som ett välskött företag med den utrustning som krävs. CFF uppmärksammar kommissionen på att nästan 50 % av SNCM:s förluster är koncentrerade till åren 2000 och 2001, vilket gör det troligt att SNCM:s förluster inte enbart beror på trafikplikten.

(148) När det gäller möjligheten att bedöma detta belopp i ljuset av artikel 86.2 i EG-fördraget anser CFF att förstainstansrätten har uppmanat kommissionen att göra en bedömning som begränsas till att fastställa om detta belopp utgör statligt stöd och inte huruvida stödet kan motiveras enligt ovannämnda artikel. Kommissionen hade varit tvungen att bekräfta att beloppet inte är för högt i förhållande till de ökade kostnader som trafikplikten innebär.

8.2.1.2 Åtgärderna efter kapitaltillskottet 2002

(149) När det gäller konkurrensförfarandet vid avyttringen av företaget anser CFF att förfarandet inte varit helt klart eftersom det utvalda företaget, dvs. BCP, har lämnat sin plats i företagsgruppen VT och inte längre har någon kontroll över SNCM. Dessutom frågar sig CFF om de finansiella villkor som har tagits fram för att göra företaget attraktivare för köpare är förenlig med den princip om lika behandling av investerare som måste genomsyra förfarandet.

(150) När det gäller det negativa försäljningspriset på 158 miljoner euro ifrågasätter CFF tillämpningen i det aktuella ärendet av kriteriet om en klok investerare i en marknadsekonomi. Dels frågar sig CFF om man kan anse att den aktuella operationen bedrivs av staten parallellt med en betydande och samtidig intervention av berörda privata aktörer under jämförbara villkor/förhållanden, då staten har gett företaget ett kapitaltillskott före aktieägarnas gemensamma kapitaltillskott och den nya omstruktureringsplanen, dels anser CFF att mot bakgrund av SNCM:s finansiella svårigheter skulle en klok investerare ingripa mycket tidigare för att hindra sin investering från att minska i värde ([93]).

(151) CFF anser att hänvisningen till domen i målet ABX Logistics inte är relevant. Utöver att omständigheterna i detta mål inte kan överföras på det aktuella ärendet framhåller CFF att stödmottagaren i målet ABX Logistics själv stod för ett betydande bidrag, vilket inte tycks vara fallet med SNCM. Enligt CFF tar man i kommissionens beslut från 2006 dessutom inte hänsyn till de kostnader som är förknippade med de rättsliga riskerna vid en likvidation av det berörda företaget. CFF anser att den nationella rättspraxis som Frankrike åberopar för att motivera de kostnader som är kopplade till SNCM:s likvidation inte är tillämplig i det aktuella fallet ([94]).

(152) CFF anser att tillämpningen av EG-domstolens rättspraxis med stöd av domen i målen Gröditzer och Hytasa i föreliggande fall bara kan leda till slutsatsen att staten inte har agerat som en privat investerare i den mening som aves i denna rättspraxis. Statens kapitaltillskott har kopplats till försäljningen av 75 % av dess ägarandel i SNCM och chansen till avkastning har minskat i motsvarande grad.

(153) CFF anser slutligen att man i jämförelsen mellan likviditetskostnaderna och kostnaderna för ett kapitaltillskott måste ta hänsyn till värdet på tillgångarna, vilka i bägge fallen övergår till förvärvarna. CFF beräknar att värdet på de övertagna tillgångarna uppgår till mellan 640 och 755 miljoner euro ([95]), med hänsyn till marknadsvärdet på SNCM:s flotta, som CFF beräknar till mellan 644 och 664 miljoner euro i augusti 2006.

(154) När det gäller bedömningen av de åtgärder som har vidtagits efter 2002 års kapitaltillskott i form av omstruktureringsstöd anser CFF att om SNCM uppfyllde villkoren för ett företag i svårigheter i 2004 års riktlinjer under den period som föregick kapitaltillskottet på 142,5 miljoner euro, är det ytterst tveksamt om detta villor uppfylldes under den period som föregick det andra kapitaltillskottet på 8,75 miljoner euro där företagets egna kapital rekonstruerades.

(155) När det gäller företagets lönsamhet understryker CFF att avyttringen av SNCM endast är partiell och inte oåterkallelig, eftersom man har avtalat med förvärvarna att avyttringen ska omfattas av en uppsägningsklausul. Detta innebär en viktig osäkerhetsfaktor när det gäller förvärvarnas vilja och förmåga att rekonstruera SNCM och följaktligen företagets eventuella långsiktiga lönsamhet. Dessutom anger CFF att de franska myndigheterna i strid med kraven i riktlinjerna från 2004 inte ens efter rekonstruktionen planerar att upphöra med de olönsamma verksamheterna ([96]). CFF är dessutom skeptiskt till planen för att minska kostnaderna, samtidigt som SNCM:s flotta skulle växa ([97]), och planen för att minska personalstyrkan, framför allt i ljuset av den misslyckade sociala åtgärdsplanen från 2002.

(156) CFF betvivlar att de nya stöden kommer att begränsas till vad som är absolut nödvändigt, dels för att det inte framgår vem som ska stå för de sociala kostnaderna, dels på grund av innehållet i protokollet från SNCM:s bolagsstämma den 28 april 2006, där det framgår att en del av detta stöd kommer att användas för att täcka företagets förluster under 2006 och 2007. CFF anser dessutom att förvärvarna av SNCM inte på något avgörande sätt bidrar till omstruktureringen av SNCM.

(157) För att undvika att konkurrensen snedvrids anser CFF att det är nödvändigt att förlänga och precisera de uppvägande åtgärder som SNCM ålades att vidta 2003 samt lägga till nya åtgärder för att minska SNCM:s närvaro på marknaden ([98]). CFF anser dessutom att vissa av de åtgärder som vidtogs gentemot SNCM i 2003 års beslut inte har respekterats ([99]).

(158) När det gäller det andra kapitaltillskottet på 8,75 miljoner euro anser CFF att det utöver att de offentliga och privata investeringar måste ske parallellt måste röra sig om en betydande privat intervention på liknande villkor som de som gäller vid statlig intervention. I det aktuella fallet uppfylls inte dessa två villkor. Dels är förvärvarnas aktieinnehav, strikt kopplat till det första kapitaltillskottet på 142,5 miljoner euro, inte betydande, dels har förvärvarnas intervention inte skett på ett sätt som kan liknas vid en statlig intervention, framför allt genom uppsägningsklausulerna och den förväntade lönsamheten från CGMF:s minoritetsinnehav.

(159) När det gäller de sociala åtgärderna på 38,5 miljoner euro motsätter sig CFF att detta belopp ska räknas som stöd till enskilda personer. Även om det är sant att detta belopp riktar sig till direkt till SNCM:s anställda betonar CFF att denna åtgärd kan skapa positiva indirekta effekter för SNCM, framför allt när det gäller att lugna ned det sociala klimatet.

8.2.2 *Synpunkter från STIM d'Orbigny (koncernen Stef-TFE)*

8.2.2.1 Kapitaltillskottet 2002

(160) STIM understryker att staten genom utbetalningen av 53,48 miljoner euro som ersättning för trafikplikten kompenserar SNCM två gånger för samma trafikplikt. Dessutom anser STIM att utbetalningen inte uppfyller kriterierna i rättspraxisen från domen i målet *Altmark*.

(161) Framför allt när det gäller det andra och fjärde kriteriet i domen i målet *Altmark* bestrider STIM dels att kriterierna har fastställts på ett objektivt och öppet sätt, dels att man kan jämföra SNCM:s och CMN:s andelar för perioden 1991–2001 ([100]). STIM anser därför att de uppgifter som överlämnats till kommissionen har varit klart vinklade ([101]).

8.2.2.2 Åtgärderna efter kapitaltillskottet 2002

(162) När det gäller det negativa försäljningspriset på 158 miljoner euro anser STIM att detta pris inte är ett marknadsmässigt pris vid ett öppet och villkorslöst anbudsförfarande eftersom kapitaltillskottet har skett på andra villkor än dem som normalt vägleder en privat investerare. STIM anser att de omvärderade nettotillgångarna i värsta fall möjliggör en likvidation utan kostnad för staten, vilket skulle ge en realisationsvinst, att försäljningspriset är för lågt i förhållande till företagets värde (beräknat av STIM till 350 miljoner euro) och att stödet är oproportionerligt i förhållande till företagets behov.

(163) STIM uppmärksammar även kommissionen på uppsägningsklausulens överdrivna karaktär när det gäller överföringen till den privata sektorn.

(164) Slutligen bestrider STIM den motivering till försäljningen till ett negativt pris som vilar på antagandet att en likvidation skulle ge stora sociala problem, vilket inte verkar särskilt realistiskt.

(165) När det gäller det andra kapitaltillskottet på 8,75 miljoner euro anser STIM att detta kapitaltillskott inte respekterar de principer som gäller för en privat investerare i en marknadsekonomi med tanke på att det saknas garantier för att investeringen ska ge avkastning. STIM bestrider påståendet om att den privata och offentliga investeringen har skett parallellt och bestrider således att rör sig om statligt stöd. Även om det går att fastställa att investeringarna har skett parallellt utgör detta bara ett indicium och kan inte i sig vara ett kvalifikationskriterium ([102]). STIM bekräftar slutligen att detta tillskott utgör en garanti från de franska myndigheterna till förvärvarna om att SNCM är väl lämpat att utföra trafikplikten för förbindelsen med Korsika.

(166) När det gäller stödet på 38,5 miljoner euro till enskilda personer anser STIM att detta belopp i verkligheten har till syfte att ge SNCM medel till att uppfylla vissa grundläggande aspekter i den rekonstruktionsplan som har överlämnats till kommissionen men som ännu inte genomförts, framför allt personalnedskärningarna.

8.2.2.3 Förenlighet med riktlinjerna från 2004

(167) STIM anser att det stöd som SNCM har erhållit inte har begränsats till vad som är absolut nödvändigt. SNCM:s och förvärvarnas bidrag till omstruktureringsplanen uppfyller inte villkoren i riktlinjerna från 2004 och visar inte att SNCM har befunnit sig i en sådan exceptionell situation att det var motiverat med ett lägre eget bidrag. STIM betonar vidare hur oproportionerligt det stöd som beviljades 2006 är eftersom det gör det möjligt för SNCM att upprätta en reserv för att täcka framtida förluster. Att SNCM inte tänker avyttra de av sina tillgångar som inte är nödvändiga för företagets överlevnad strider slutligen mot kraven i 2004 års riktlinjer.

(168) STIM beräknar att det utbetalade beloppet strider mot den enhetsprincip som fastställs i riktlinjerna från 2004. Företagets försämrade finansiella situation och konflikterna på arbetsmarknaden kan inte betraktas som exceptionella och oförutsebara förhållanden som företaget inte ansvarar för.

(169) Följaktligen kräver STIM tilläggsersättning uppgående till halva stödet, dvs. 98,25 miljoner euro genom avyttring av ett extra fartyg och SNCM:s direkta och indirekta aktieinnehav i CMN. STIM bekräftar att detta aktieinnehav inte är strategiskt i den mening som avses i riktlinjerna om omstruktureringsstöd eftersom det varken är ”oundgängligt för företagets överlevnad” eller kan anses vara en oförenlig tillgång.

(170) STIM påtalar också att de påstådda synergieffekterna mellan SNCM och CMN inte existerar eftersom SNCM inte spelar någon reell roll i ledningen och utvecklingen av CMN. STIM understryker slutligen att det aktieägaravtal som förbinder de båda företagen slutade gälla den 15 mars 2006, då det sades upp av CMN och uppsägningen fastställdes av appellationsdomstolen i Paris.

8.2.3 *SNCM:s synpunkter*

(171) SNCM har översänt material till kommissionen i vilket man redogör för företagets ekonomiska situation och konkurrenssituationen, åtföljt av ett juridiskt utlåtande som inom ramen för ett likvidationsförfarande bedömer risken för att staten ska tvingas gå in och de facto ta över styrelsen av företaget under perioden före privatiseringen.

(172) Efter samråd med SNCM kom regeringen […] fram till slutsatsen att på grundval av de sociala dokument som företaget färdigställde under skriftväxlingen, interventionerna och kontrollorganens protokoll har den franska staten […] ([103]) ([104]) ([105]). I rapporten understryks dessutom att […] ([106]). Det påtalas slutligen […].

(173) På grundval av detta kom SNCM:s expert fram till att det är ytterst troligt att handelsdomstolen i Marseille skulle ha funnit att den franska staten de facto styrde företaget.

(174) Framför allt av de uppgifter som anges i revisionsrättens rapporter framgår det dessutom att de brister i styrelsen av företaget som den franska staten bär ansvaret för ([107]), eftersom staten de facto styrde SNCM, kan tillskrivas SNCM:s konstaterade brist på tillgångar. Skadorna på grund av att staten brustit i styrelsen av företaget uppgår till […].

(175) SNCM:s expert anser att det inte råder någon tvekan om att den franska staten var tvungen att helt eller delvis stödja bristen på tillgångar inom ramen för en talan om skuldreglering, med tanke på den mycket starka roll som staten hade i ledningen av SNCM, de allvarliga bristerna i ledningen av företaget och dess knappa finansiella resurser.

(176) På grundval av relevant rättspraxis kom SNCM:s expert fram till att om SNCM hade tvingats i likvidation hade staten utan tvekan varit tvungen att ta på sig SNCM:s sociala skulder. Det skulle ha inneburit att det statliga bolaget skulle ha varit tvungen att stå för mellan […] och […] % av det konstaterade tillgångsunderskottet (mellan […] och […] miljoner). Genom beslutet att privatisera SNCM och samtidigt stärka det egna kapitalet med 158 miljoner agerade den franska staten följaktligen som en klok privat investerare.

9. FRANKRIKES KOMMENTARER TILL DE BERÖRDA PARTERNAS SYNPUNKTER

9.1 Frankrikes kommentarer till de berörda parternas synpunkter om beslutet att inleda det formella granskningsförfarandet 2002

9.1.1 *Corsica Ferries synpunkter*

(177) De franska myndigheterna anser att vissa av de uppgifter som CFF har lagt fram om SNCM:s utbud inte stämmer.

(178) Den franska staten anser till skillnad från CFF att omstruktureringsplanen har konstruerats för att göra det möjligt att så snabbt som möjligt återetablera SNCM och skapa förutsättningar för dess lönsamhet på medellång och lång sikt. De franska myndigheterna påpekar att en viktig del av programmet för att minska kostnaderna redan har genomförts ([108]). År 2002 avsatte SNCM dessutom 21,3 miljoner euro för att finansiera omstruktureringsåtgärder, särskilt planen för att rädda arbetstillfällen.

(179) När det gäller fastställandet av stödets storlek bekräftar de franska myndigheterna att en andel eget kapital på 0,79 av det totala skuldbeloppet är normalt för de flesta rederiers balansräkningar, utom i speciella situationer ([109]).

9.1.2 *Stef-TFE:s synpunkter*

(180) De franska myndigheterna anser att Stef-TFE:s beskrivning av förhållandet mellan SNCM och CMN inom ramen för uppfyllandet av avtalet om trafikplikt inte motsvarar det verkliga förhållandet.

(181) Till skillnad från Stef-TFE anser de franska myndigheterna att valet av en tillfällig företagsgrupp, i vilken SNCM och CMN är gemensamt och inte individuellt ansvariga, inte på något sätt är obligatoriskt till följd av uppdragets övergripande karaktär. Man valde att upprätta gruppen SNCM-CMN till följd av en analys som gjordes av de båda företagen som visade att den typen av samarbete

skulle innebära flest fördelar – särskilt när det gäller konkurrenskraft – i samband med anbudsinfordringar. CMN gick således in i gruppen av eget val och i eget intresse, och inte till följd av något krav inom ramen för anbudet.

(182) Till skillnad från Stef-TFE gör de franska myndigheterna klart att de båda företagen SNCM och CMN varken är oberoende eller i direkt konkurrens. En sådan situation skulle stå i strid med själva principen för det avtal om allmän trafikplikt som de båda har undertecknat.

(183) De franska myndigheterna vidhåller att SNCM:s del i CMN:s tillgångar inte kan anses vara rena finansiella tillgångar, som Stef-TFE vill hävda. Frankrike försvarar åsikten att SNCM:s andelar i CMN i allra högsta grad är av strategisk karaktär. En överlåtelse av dessa skulle inte bara vara oförnuftig ur industriellt hänseende, utan också utgöra ett stort strategiskt misstag.

9.1.3 *Frankrikes kommentarer till synpunkterna från företrädare för de lokala myndigheterna*

(184) Även om Frankrike godkänner innehållet i skrivelsen från ordföranden för regionen Provence-Alpes-Côte d'Azur i dess helhet, anser man, tvärtemot vad som hävdas i punkt 2 i skrivelsen ([110]), att utbudet på linjen mellan franska fastlandet och Korsika inte är överdimensionerat jämfört med efterfrågan och att SNCM:s prispolitik följer de åtaganden som företaget har gjort om att inte starta ett priskrig och inte vara någon prisledare.

9.2 **Frankrikes kommentarer till de berörda parternas synpunkter om beslutet från 2006**

(185) Rent allmänt konstaterar Frankrike att ett stort antal av STIM:s och CFF:s synpunkter är identiska med de kommentarer som de lämnade in till kommissionen 2003. De betonar särskilt att CFF:s kommentarer har lagts fram inför förstainstansrätten inom ramen för ett överklagande och upphävande av kommissionens beslut av den 9 juli 2003, och redan till största delen avvisats av såväl kommissionen som förstainstansrätten.

(186) När det gäller den allmänna trafikplikten för förbindelsen Marseille–Korsika bestrider Frankrike varje påstående som syftar till att visa att avtalet om allmän trafikplikt har ingåtts på ett otillbörligt sätt. Enligt Frankrike innebär existensen av nationella rättsprocesser vid behöriga nationella domstolar och vid EG-domstolen att det inte finns något gemenskapsintresse som gör att kommissionen måste behandla ingåendet av avtalet om allmän trafikplikt.

9.2.1 *Det förtida genomförandet av de åtgärder som angavs i den första omstruktureringsplanen och ändringarna av dessa*

(187) På den allmänna kommentaren om det förtida genomförandet av de åtgärder som Frankrike benämner stöd svarar de franska myndigheterna att genomförandet motiveras av förfarandets speciella särdrag, dvs. 2005 års upphävande av kommissionens godkännandebeslut av den 9 juli 2003, och inte av de franska myndigheternas vilja att inte vilja kännas vid sina skyldigheter enligt EG-fördraget. För övrigt anger Frankrike att man alltid har hållit kommissionen underrättad om ärendets gång och de olika åtgärder som har vidtagits sedan januari 2005, i enlighet med principen om lojalt samarbete mellan medlemsstaterna och kommissionen.

(188) När det gäller de sistnämnda åtgärderna anser de franska myndigheterna att eftersom ingen av dessa utgör stöd är artikel 88.3 i EG-fördraget över huvud taget inte tillämplig och följaktligen finns det inte någon skyldighet att skjuta upp genomförandet av dessa åtgärder.

9.2.2 *Kapitaltillskottet 2002*

(189) För det första anger de franska myndigheterna att de inte ifrågasätter att relevanta delar av domen i målet *Altmark* kan tillämpas i det aktuella fallet. Däremot ifrågasätter de vissa svårigheter att genomföra det test som anges i domen i detta mål, eftersom det aktuella beloppet föregick domen och man därför inte har kunnat ta hänsyn till dessa nya kriterier.

(190) Frankrike anger att de 53,48 miljoner euro det rör sig om utgör en del av de 69,3 miljoner euro som kommissionen förklarade förenliga med gemenskapsrätten 2003. De tvivel som kommissionen gav uttryck för i sitt beslut om inledande av det formella granskningsförfarandet 2006 handlar därför inte så mycket om huruvida dessa åtgärder är förenliga med gemenskapsrätten, vilket inte ifrågasätts och som STIM tycks bekräfta i sina synpunkter, utan om vilken karaktär det stöd har som har beviljats som ersättning för att utföra den allmänna trafikplikten.

(191) Enligt Frankrike ifrågasätter CFF och STIM i sina synpunkter inte att det första och andra villkoret i domen i målet *Altmark* kan tillämpas i det aktuella fallet.

(192) När det gäller det tredje kriteriet i domen i målet *Altmark* bestrider de franska myndigheterna CFF:s och STIM:s påstående om att utbetalningen av detta belopp av nödvändighet skulle medföra en överkompensation, eftersom kommissionen i sitt beslut av den 30 oktober 2001 har beviljat en utbetalning på 787 miljoner euro som ersättning för fullgörandet av den allmänna trafikplikten. Frankrike anger att kommissionen i sitt beslut från 2003 faktiskt konstaterade att det inte utgått tillräckligt stor ersättning för dessa skyldigheter och att beloppet 53,48 miljoner euro var motiverat som ersättning för trafikplikten.

(193) När det gäller det fjärde villkoret i domen i målet *Altmark* understryker de franska myndigheterna att de, trots att det inte finns något referensföretag och därför inte går att göra en övergripande jämförelse mellan SNCM och de övriga företagen, vilket även CFF konstaterade, har vinnlagt sig om att tillhandahålla uppgifter som gör det möjligt att göra en så exakt jämförelse som möjligt med liknande företag, huvudsakligen CMN. Frankrike ifrågasätter också STIM:s och CFF:s påstående om att SNCM har en tyngre struktur än CMN. Även om detta vore fallet anser de franska myndigheterna att SNCM:s produktivitet ligger mycket nära CMN:s. För att sammanfatta styrs SNCM lika bra som CMN, som STIM inte vid någon tidpunkt har betraktat som ett dåligt styrt företag.

(194) Frankrike anger att förlusterna mellan 1991 och 2001 inte berodde på den allmänna trafikplikten, vilket CFF verkar vilja slå fast, utan på att skyldigheterna enligt den allmänna trafikplikten förhindrade SNCM att anpassa sig till konkurrensen. De franska myndigheterna gör även klart att förlusterna inte är koncentrerade till perioden 2000–2001, men att de snabbt ökade under denna period på grund av att CFF ökade sin turtäthet.

(195) När det gäller huruvida det belopp på 53,48 miljoner euro som har betalats ut som ersättning för fullgörandet av trafikplikten är förenligt med tillämpningen av artikel 86.2 i EG-fördraget framhåller de franska myndigheterna dels att kommissionen i sitt beslut från 2003 redan har förklarat att detta belopp är förenligt med artikeln i fråga, dels att förstainstansrätten inte ifrågasatte detta i sin dom av den 15 juni 2005.

9.2.3 *Åtgärderna efter kapitaltillskottet 2002*

(196) När det gäller avyttringsprocessen gör Frankrike klart att man redan från början utgick ifrån traditionella urvalskriterier, som huvudsakligen baserades på det föreslagna priset för SNCM:s värdepapper, och i andra hand på andra parametrar (det industriella projektet, det sociala projektet etc.), däribland det belopp som kandidaterna var beredda att investera i företaget i form av ett kapitaltillskott. Frankrike bestrider starkt påståendet från tredje part om att försäljningsprocessen inte har präglats av öppenhet och påpekar att i det aktuella fallet har staten till och med gått längre än sina lagstadgade och avtalsmässiga skyldigheter, som gäller vid avyttring av statligt aktieinnehav och som är både starka och tvingande. Frankrike påpekar att utvecklingen efter BCP:s erbjudande om att ta över 100 % av aktierna i SNCM utspelade sig under mycket besvärliga ekonomiska och sociala omständigheter och att VT:s deltagande i BCP:s anbud inte har ändrat affärens handelsmässiga och finansiella villkor (förutom fördelningen av kapital).

(197) När det gäller det negativa priset på 158 miljoner euro påpekar de franska myndigheterna att med hänsyn till SNCM:s finansiella situation den 30 september 2005 såldes företaget till ett marknadsmässigt pris och att försäljningen av företaget var ekonomiskt fördelaktigare än en likvidation. I detta sammanhang gör de franska myndigheterna klart att tillämpningen av samma kriterier som för privata investerare vid avyttringen av ett företag som håller på att försättas i likvidation inte bör betraktas som ett sätt att försöka göra en statlig intervention lönsam utan som ett sätt att undvika stora förluster för aktieägarna vid en kostsam likvidation.

(198) När det gäller det pris som betalades bestrider Frankrike att SNCM avyttrades till ett pris som inte motsvarar dess verkliga värde ([111]).

(199) De franska myndigheterna bestrider även CFF:s påstående om att de har underskattat marknadsvärdet på SNCM:s flotta, som CFF har beräknat till mellan 406,5 och 426,5 miljoner euro. De franska myndigheterna meddelar att de fartyg som ingick i CFF:s beräkningar inte motsvarar de fartyg som SNCM verkligen förfogade över den 30 september 2005. Avsaknaden av värdeminskningen på marknadsvärdet tog inte hänsyn till en eventuell obligatorisk avveckling av dessa anläggningstillgångar och slutligen är det datum som användes för att beräkna marknadsvärdet, dvs. augusti 2006, inte SNCM:s potentiella likvidationsdatum, som i stället är den 20 september 2005. Frankrike konstaterar för övrigt att om man använder den beräkning som CFF föreslår skulle det negativa priset bli tre gånger lägre än det likvidationsvärde av tillgångarna som krävs enligt domen i målet Gröditzer, vilket skulle vara mycket fördelaktigare än de antaganden som de franska myndigheterna har lagt fram för kommissionen.

(200) För att bemöta CFF:s ifrågasättande av tillämpningen av rättspraxisen från domen i målet Gröditzer hänvisas till att statens kapitaltillskott till SNCM kopplades till försäljningen av 75 % av dess aktieinnehav, vilket i motsvarande grad minskade avkastningsmöjligheterna. De franska myndigheterna påpekar att det negativa försäljningspriset på 158 miljoner euro mycket väl motsvarar överlåtelsen av hela SNCM:s kapital, följt av en nyinvestering från statens sida på 25 % med en avkastning på […] % om året. Frankrike anser följaktligen att avkastningen på investeringen garanteras av dess innehav av 25 % av aktierna i företaget eftersom detta aktieinnehav garanterar en mycket hög avkastning.

(201) Frankrike ifrågasätter dessutom CFF:s påstående om att man i det aktuella fallet inte kan tillämpa samma synsätt som i ärendet ABX. CFF framhåller särskilt analysen av de faktiska kostnaderna för SNCM:s likvidation och risken för att staten kan komma att bli ansvarig för företagets skulder i form av en talan om skuldreglering, i enlighet med de förfaranden som gäller för franska myndigheter och som har bekräftats av nationell rättspraxis (domen vid appellationsdomstolen i Rouen av den 22 mars 2005).

Även om de franska myndigheterna anser att de inte har brustit i styrelsen av SNCM inom ramen för en sådan talan framhåller de att staten löper en betydlig högre risk att dömas i en nationell domstol för att SNCM saknar tillräckliga tillgångar, i enlighet med de flexibla kriterierna för misskötsel i artikel L.651–2 i den franska handelslagen och med stöd av ovannämnda rättspraxis, som skulle kunna tillämpas i det aktuella fallet.

(202) När det gäller kapitaltillskottet på 8,75 miljoner euro påpekar Frankrike att tvärtemot CFF:s och STIM:s påståenden utgör detta tillskott inte ett statligt stöd eftersom det sker parallellt med, under liknande villkor som och till ett högre belopp än statens belopp via CGMF.

(203) De franska myndigheterna gör framför allt klart att principen om investerarnas jämlikhet inte ifrågasätts av uppsägningsklausulen eftersom denna har införts inom ramen för avyttringen av 100 % av SNCM och inte inom ramen för kapitaltillskottet på 35 miljoner euro som följde på detta.

(204) Frankrike påpekar dessutom att dess investering är klart lägre än förvärvarnas eftersom det endast är beloppet 8,75 miljoner euro som kan jämföras med förvärvarnas investering (26,25 miljoner euro). Vid undersökningen av det första kapitaltillskottet på 142,5 miljoner euro borde man egentligen bara jämföra med likvidationspriset.

(205) Frankrike ifrågasätter slutligen STIM:s påstående om att detta tillskott utgör en garanti till de privata förvärvarna om att SNCM verkligen kommer att tilldelas den allmänna trafikplikten för förbindelsen med Korsika. De franska myndigheterna påtalar att kapitaltillskottet är förnuftigt och oberoende av företagets resultat och att tilldelningen av den allmänna trafikplikten till SNCM inte skulle göra det möjligt att öka avkastningen från denna investering.

(206) När det gäller den sociala åtgärdsplanen på 38,5 miljoner euro upprepar Frankrike att dessa åtgärder är stöd till enskilda personer och att den omständighet att staten tar hand om dem inte kan betraktas som att staten ger företaget en indirekt fördel, eftersom det tillkommer rättsliga och avtalsmässiga skyldigheter som SNCM ansvarar för. Dessutom påpekar Frankrike att avsaknaden av dessa åtgärder inte skulle göra det möjligt att överlåta ansvaret för kvarvarande personal på SNCM.

(207) Tvärtemot CFF:s påstående gör de franska myndigheterna klart att beloppet på 38,5 miljoner euro inte motsvarar genomförandet av den minskning av personalstyrkan som anges inom ramen för den sociala åtgärdsplanen från 2003 eftersom dessa nedskärningar, tyvärr för sent, redan har ägt rum. Den nya sociala åtgärdsplanen kompletterar därför de första sociala åtgärder som vidtogs 2003.

9.2.4 *Förenlighet med riktlinjerna*

(208) Mot bakgrund av ovanstående anser Frankrike att stödbeloppet ska bedömas i ljuset av riktlinjerna och beloppet på 15,81 miljoner euro.

(209) När det gäller punkt 11 i riktlinjerna från 2004 anser de franska myndigheterna till skillnad från CFF att det första kapitaltillskottet, samtidigt som det gav SNCM möjlighet att rekonstruera sitt eget kapital, inte gjorde att företaget förlorade sin ställning som ett företag i svårigheter eftersom kapitaltillskottet hade som mål att bibehålla företagets verksamhet.

(210) Frankrike bestrider CFF:s anklagelser om att man inte hade behövt tillföra finansiella medel till företaget eftersom SNCM hade kunnat få en bankkredit. I detta sammanhang påpekar de franska myndigheterna att den 24 augusti 2005 nekade bankerna att skjuta till nya medel till SNCM, och de enda alternativ som kvarstod var följaktligen privatisering eller likvidation av företaget.

(211) Frankrike ifrågasätter CFF:s och STIM:s påståenden om att omstruktureringsplanen från 2002 misslyckades eftersom denna, tyvärr med viss försening, genomfördes och gjorde det möjligt att nå målen 2005. Det försämrade ekonomiska och finansiella läget för SNCM på grund av faktorer som företaget inte råder över tvingade senare företaget att förlänga den anmälda planen 2002 och införa nya åtgärder.

(212) Frankrike anser att SNCM har goda utsikter att rekonstrueras och att de åtgärder som de nya aktieägarna planerar, framför allt genomförandet av den sociala åtgärdsplanen, omläggningen av linjerna och förnyandet av vissa fartyg, kommer att göra företaget lönsamt igen. Frankrike konstaterar i detta sammanhang att med tanke på intäkterna från den allmänna trafikplikten (ca […] av SNCM:s omsättning), och med beaktande av de betydande fasta kostnaderna och svårigheterna att ställa om de sex fartyg som används på rutten Marseille–Korsika, så utgör den allmänna trafikplikten en viktig komponent i företagets strategi och dess lönsamhet.

(213) När det gäller att begränsa stödet till vad som är absolut nödvändigt anser Frankrike att man begränsat de omstruktureringskostnader som krävs för att göra det möjligt att genomföra omstruktureringen till vad som är absolut nödvändigt. De franska myndigheterna påpekar därför, vilket kommissionen uppmärksammade i sitt beslut från 2003, att företaget självt har bidragit tillräckligt mycket till planen för att rekonstruera sitt eget kapital på grund av avyttringen av anläggningstillgångar till ett värde av 30,2 miljoner euro. Tar man dessutom hänsyn till andra avyttringar som SNCM har gjort till ett värde av 12,2 miljoner euro, uppgår det totala tillskottet till företaget till 42,4 miljoner euro. Frankrike anser att detta belopp är klart högre än de bidrag som krävs för att godkänna stödet till omstruktureringen, som till slut uppgick till 15,81 miljoner euro eftersom de övriga åtgärderna inte ansågs vara statligt stöd.

9.2.5 *Villkoren i kommissionens beslut från 2003 och eventuella nya uppvägande åtgärder*

(214) Tvärtemot vad CFF och STIM påstår bekräftar de franska myndigheterna att de har uppfyllt alla villkor som angavs i beslutet från 2003 och som de måste respektera fram till slutet av 2006, särskilt behållandet av en flotta på 11 fartyg och tillämpningen av lägre priser än konkurrenterna.

(215) Dessutom anser Frankrike att man måste anpassa nivån på de uppvägande åtgärder som fastställts till förmån för SNCM inom ramen för det nya slutgiltiga beslutet, eftersom omstruktureringsstödet hädanefter kommer att bli 15,81 miljoner euro i stället för 69,3 miljoner euro.

(216) Frankrike ifrågasätter STIM:s synpunkter om att kommissionen som uppvägande åtgärder kan fastställa att SNCM måste avyttra sitt aktieinnehav i CMN. Frankrike ifrågasätter STIM:s påstående om att definitionen av strategiska tillgångar skulle ha ifrågasatts i riktlinjerna från 2004, till skillnad från i riktlinjerna från 1999.

(217) När det gäller de åtgärder som CFF föreslår för att minska SNCM:s närvaro på marknaden påpekar de franska myndigheterna att det inte finns någon överkapacitet på de berörda marknaderna (Frankrike–Korsika och Frankrike–Nordafrika) och att en omstrukturering av de linjer som trafikerar Koriska inom och utanför den allmänna trafikplikten hotar företagets lönsamhet, vilket kommissionen också konstaterade i sitt beslut från 2003 (punkt 87).

(218) På CFF:s påstående om att genomförandet av ovanstående åtgärder till förmån för SNCM innebär en allvarlig risk för att dess svåraste konkurrent på linjen mellan det franska fastlandet och Korsika, dvs. CFF, ska försvinna svarar de franska myndigheterna att när det gäller den aktuella uppdelningen av denna marknad, som CFF hädanefter innehar största delen av, beror en fortsatt konkurrens på beviljandet av omstruktureringsplanen till förmån för SNCM och detta företags närvaro på den aktuella marknaden.

10. **BEDÖMNING AV ÅTGÄRDERNA**

(219) I artikel 87 i EG-fördraget anges att ”om inte annat föreskrivs i detta fördrag, är stöd som ges av en medlemsstat eller med hjälp av statliga medel, av vilket slag det än är, som snedvrider eller hotar att snedvrida konkurrensen genom att gynna vissa företag eller viss produktion, oförenligt med den gemensamma marknaden i den utsträckning det påverkar handeln mellan medlemsstaterna”.

(220) För att ett stöd ska betecknas som statligt stöd i den mening som avses i artikel 87.1 i EG-fördraget måste samtliga följande krav vara uppfyllda: 1) åtgärden ger en selektiv ekonomisk fördel, 2) fördelen finansieras med statliga medel, 3) fördelen snedvrider eller hotar att snedvrida konkurrensen, och slutligen 4) fördelen påverkar handeln mellan medlemsstaterna ([112]).

(221) Kommissionen konstaterar att SNCM har erhållit statliga medel på totalt 274,54 miljoner euro via CGMF, som till 100 % ägs av den franska staten.

(222) Eftersom SNCM är verksamt inom sjöfartssektorn, som är öppen för konkurrens mellan medlemsstaterna, hotar den eventuella ekonomiska fördel som företaget har fått att snedvrida konkurrensen och påverka handeln mellan medlemsstaterna.

(223) Den omständighet att marknaden för kustfart med öarna i Medelhavet fram till den 1 januari 1999 tillfälligt undantogs från tillämpningen av rådets förordning (EEG) nr 3577/92 av den 7 december 1992 om tillämpning av principen om frihet att tillhandahålla tjänster på sjötransportområdet inom medlemsstaterna (cabotage) ([113]) gör inte att man på förhand kan utesluta att det stöd som har betalats ut för kusttrafiken med öarna i Medelhavet inom ramen för den allmänna trafikplikten har kunnat påverka handeln mellan medlemsstaterna.

(224) Under alla omständigheter, även om det beviljade stödet till kustfarten inte skulle ha kunnat påverka handeln mellan medlemsstaterna och inte snedvridit konkurrensen före den 1 januari 1999, har läget ändrats sedan dess eftersom kustfarten, i enlighet med förordning (EEG) nr 3577/92, hädanefter är öppen för alla gemenskapsoperatörer. Det bör dessutom understrykas att SNCM inte endast ägnar sig åt kustfart utan även är verksamt på den internationella sjöfartsmarknaden, som avreglerades genom rådets förordning (EEG) nr 4055/86 av den 22 december 1986 om tillämpning av principen om frihet att tillhandahålla tjänster på sjötransportområdet mellan medlemsstater samt mellan medlemsstater och tredje land ([114]).

(225) I föreliggande fall anser kommissionen anser därför att de tre sista kriterierna i artikel 87.1, vilka anges i punkt 220 i detta beslut, är uppfyllda. I följande avsnitt undersöks för varje åtgärd huruvida det finns en selektiv ekonomisk fördel och i förekommande fall om de åtgärder som förklaras utgöra statligt stöd är förenliga med den gemensamma marknaden.

10.1 **Kapitaltillskottet på 53,48 miljoner euro som ersättning för den allmänna trafikplikten**

(226) Även om kommissionen i sitt beslut från 2003 betraktade en del av beloppet på 76 miljoner euro, nämligen 53,48 miljoner euro, som ersättning för trafikplikten på linjen till Korsika mellan 1991 och 2001, har kommissionen bedömt hela kapitaltillskottet, dvs. 76 miljoner euro, som omstruktureringsstöd eftersom de franska myndigheterna anmälde detta belopp som sådant. I sitt beslut av den 15 juni 2005, som upphävde kommissionens beslut från 2003, uppmanade domstolen kommissionen att betrakta beloppet på 53,48 miljoner euro i ljuset av domstolens dom av den 24 juli 2003 i målet *Altmark*.

(227) De franska myndigheterna ber dessutom kommissionen att ta hänsyn till att på grund av sin karaktär som ”ersättning för allmän trafikplikt” bör en del av 2002 års omstruktureringsstöd inte anses utgöra ett stöd i ljuset av domen i målet *Altmark*.

(228) Eftersom de franska myndigheterna har åberopat att rättspraxisen från domen i målet *Altmark* ska tillämpas i det aktuella ärendet, och vid behov det undantag som anges i artikel 86.2 i EG-fördraget, är kommissionen tvungen att uttala sig i frågan eftersom dessa påståenden spelar en viktig roll i Frankrikes argumentation ([115]).

10.1.1 *Preliminära kommentarer*

Huruvida rättspraxisen från domen i målet Altmark kan tillämpas i det aktuella fallet

(229) Trots att domen i målet *Altmark* kom efter genomförandet av ovannämnda åtgärd påpekar kommissionen att de kriterier som EG-domstolen fastställde i denna dom kan tillämpas i det aktuella fallet.

(230) Som förstainstansrätten nyligen framhöll ([116]) gjorde domstolen ingen tidsbegränsning för de slutsatser den kom fram till i domen i målet *Altmark*. I avsaknad av en sådan tidsbegränsning är dessa slutsatser, baserade på en tolkning av artikel 87.1 i EG-fördraget, fullt tillämpliga på sakförhållandena och rättsläget i det aktuella ärendet.

Fastställandet av beloppet som ersättning för trafikplikten

(231) Det bör först och främst påpekas att SNCM drogs med stora underskott mellan 1991 och 2001, för alla de linjer till Korsika som omfattades av den allmänna trafikplikten, trots det statliga stöd som godkändes genom kommissionens beslut från 2001 ([117]). I punkt 105 i det beslutet konstaterade kommissionen faktiskt att den totala förlusten före skatt för perioden 1991–1999 på linjen till Korsika ([118]), såsom denna beräknas i rapporten från kommissionens expert, och inklusive det stöd som mottagits, uppgick till 217 miljoner franska franc, dvs. 33,08 miljoner euro.

(232) När det gäller åren 2000 och 2001 ([119]) har kommissionen följt samma strategi som i ovannämnda expertrapport och, baserat på de resultaträkningar som överlämnats, räknat om resultatet före skatt och med avdrag för de anslag till omstrukturering som redan ingår i de anmälda omstruktureringskostnaderna. Kommissionen har dessutom kunnat verifiera, i enlighet med företagets årsbokslut, att det inte har skett någon avyttring av sjöfartsmaterial under dessa två år.

(233) Kommissionen anser att förlusten 2002 på linjen Marseille–Korsika inte borde ha tagits upp eftersom avgifterna för trafikerandet av linjen Marseille–Korsika och den finansiella ersättningen sedan den 1 januari 2002 anges av de offentliga myndigheterna och SNCM via separata avtal, till skillnad från i avtalen från 1991 och 1996.

(234) I enlighet med detta synsätt och på grundval av sitt beslut från 2001 har kommissionen följaktligen kommit fram till följande slutsatser:

Tabell 3

Resultaträkning för perioden 1991–2001

Linjen Korsika	2001		2000		1991–1999 ([1])		Totalt 1991–2001	
	Miljoner FRF	Miljoner euro	Miljoner FRF	Miljoner euro	Miljoner FRF	Miljoner euro	Miljoner FRF	Miljoner euro
Resultat före skatt	– 302,575	– 46,127	– 40,256	– 6,137	– 216,98	– 33,078	– 559,811	– 85,343
Anslagna medel/nedskrivning *Liamone* ([2])	96,895	14,771	0,000	0,000	0,000	0,000	96,895	14,771
Anslagna medel/sociala åtgärdsplanen	112,110	17,091	0,000	0,000	0,000	0,000	112,110	17,091

Linjen Korsika	2001		2000		1991–1999 (1)		Totalt 1991–2001	
	Miljoner FRF	Miljoner euro	Miljoner FRF	Miljoner euro	Miljoner FRF	Miljoner euro	Miljoner FRF	Miljoner euro
Korrigering för realisationsvinst för fartyg	0,000	0,000	0,000	0,000	182,100	27,761	182,100	27,761
Resultat före skatt och exklusive realisationsvinst och omstrukturering	– 93,571	– 14,265	– 40,256	– 6,137	– 216,980	– 33,078	– 350,807	– 53,480

(1) Uppgifterna har hämtats från beslut 2002/149/EG.
(2) 14,8 miljoner euro avsattes 2001 för höghastighetsfartyget *Liamone*. Syftet var att minska de årliga kostnaderna för fartyget till en nivå som motsvarade ett fartyg anpassat till de nya begränsningarna på denna linje och finansierad på samma villkor. Pengarna avsattes i enlighet med de bokföringsregler enligt vilka ett företag ska korrigera sin balansräkning genom en exceptionell nedskrivning när det konstaterar att en av dess tillgångar har ett verkligt värde eller ett marknadsvärde som understiger bokföringsvärdet.

(235) SNCM:s sammanlagda förlust på linjen Marseille–Korsika, utöver det statliga stöd som beviljades genom beslutet från 2001 och med korrigeringar för realisationsvinster för de fartyg som har sålts under denna period och omstruktureringskostnaderna, uppgår till 53,48 miljoner euro för hela perioden 1991–2001.

(236) Mot bakgrund av ovanstående anser kommissionen att av det kapitaltillskott på 76 miljoner euro som anmäldes 2002 ([120]) kan 53,48 miljoner betraktas som ersättning för trafikplikten.

10.1.2 *Förekomst av en ekonomisk fördel i ljuset av rättspraxisen från domen i målet Altmark*

(237) Eftersom en statlig intervention enligt domstolen måste betraktas som en ersättning för det stödmottagande företagets fullgörande av den allmänna trafikplikten, vilket gör att företaget i realiteten inte får någon ekonomisk fördel och att interventionen därför inte får till följd att företaget ges en mer gynnad konkurrensställning i förhållande till sina konkurrenter, anser kommissionen att en sådan intervention inte faller inom tillämpningsområdet för artikel 87.1 i EG-fördraget.

(238) För att en sådan ersättning inte ska betraktas som statligt stöd måste emellertid ett visst antal kumulativa villkor vara uppfyllda (se fotnot 68 i detta beslut).

(239) Framför allt när det gäller det fjärde kriteriet i domen i målet *Altmark* kan det konstateras att SNCM har valt att inte genomföra en offentlig upphandling för att välja en kandidat som kan tillhandahålla dessa tjänster till ett lägre pris för myndigheterna.

(240) I avsaknad av en offentlig upphandling anser kommissionen att det är upp till medlemsstaten att visa att nivån på den ersättning som har betalats ut till SNCM inte överstiger de kostnader som ett genomsnittligt och välskött företag, som är utrustat med transportmedel som är lämpliga för att fullgöra den allmänna trafikplikt som ålagts det, skulle ha åsamkats vid fullgörandet av trafikplikten, i enlighet med kraven i domstolens rättspraxis.

(241) I det aktuella ärendet erkänner de franska myndigheterna själva, i sin skrivelse av den 16 november 2006, att det i praktiken är omöjligt att hitta ett företag som kan utgöra referenspunkt för perioden 1991–2001. SNCM hade tilldelats ansvaret för trafikplikten eftersom detta var det enda företag som kunde åta sig dessa skyldigheter. De franska myndigheterna måste därför vinnlägga sig om att tillhandahålla uppgifter som möjliggör en så exakt jämförelse som möjligt med liknande företag, framför allt med CMN. Samtidigt måste det understrykas att detta företag inte befann sig i samma driftssituation som SNCM i och med att SNCM mellan 1991 och 2001 omfattades av avtalet om trafikplikt.

(242) Kommissionen anser inte att det av de franska myndigheternas argumentation framgår på vilket sätt de företag som de själva har bedömt vara likvärdiga utgör en referenspunkt i enlighet med kraven i gemenskapens rättspraxis. Kommissionen konstaterar därför att det utifrån de franska myndigheternas uppgifter om dessa företag varken går att bedöma den grad av likhet som åberopas eller analysera effekterna av de olika driftsförhållanden som har anförts för den obligatoriska jämförelse som måste utföras för att uppfylla det fjärde kriteriet ovan.

(243) På grundval av de uppgifter som de franska myndigheterna har överlämnat inom ramen för det aktuella förfarandet anser kommissionen därför att det fortfarande inte går att fastställa att det fjärde kriteriet i domen i målet *Altmark* har uppfyllts.

(244) Mot bakgrund av ovanstående anser kommissionen att den aktuella åtgärden är ekonomiskt fördelaktig för SNCM. Eftersom åtgärden endast gynnar SNCM rör det sig om en selektiv ekonomisk fördel. Följaktligen utgör ersättningen på 53,48 miljoner euro till SNCM inom ramen för avtalen från 1991 och 1996 ett statligt stöd i den mening som avses i artikel 87.1 i EG-fördraget.

10.1.3 *Den aktuella åtgärdens förenlighet med den gemensamma marknaden enligt artikel 86.2 i EG-fördraget*

(245) Eftersom de franska myndigheterna har åberopat undantaget i artikel 86.2 i EG-fördraget använder sig kommissionen av samma strategi och samma motivering som i beslutet från 2001 för att bedöma den aktuella åtgärden.

(246) Enligt denna artikel ska genomförandet av statligt stöd vara undantaget från förbudet i artikel 87 i EG-fördraget om stödet i fråga endast syftar till att kompensera merkostnader i samband med fullgörandet av det specifika uppdrag som åligger det företag som har anförtrotts att tillhandahålla tjänster av allmänt ekonomiskt intresse och om beviljandet av stödet är nödvändigt för att detta företag ska kunna fullgöra sin allmänna trafikplikt under balanserade ekonomiska villkor.

(247) Med beaktande av den rättspraxis som gällde under perioden 1991–2001 ([121]) ska kommissionen, liksom i sitt beslut från 2001, göra följande:

— Bekräfta att de tjänster vars förvaltning anförtrotts SNCM uppfyller kraven på en tjänst av allmänt ekonomiskt intresse.

— Undersöka om det stödbelopp som beviljats SNCM inom ramen för dess allmänna trafikplikt till Korsika står i proportion till de extrakostnader som SNCM ådrar sig när det gäller att uppfylla de grundläggande kraven i avtalet om allmän trafikplikt.

Motiv för den allmänna trafikplikten

(248) Det aktuella ärendet rör ersättningar som betalades ut under perioden 1991–2001. Som kommissionen konstaterade i sitt beslut från 2001 baseras SNCM:s och CMN:s allmänna trafikplikt på två femåriga avtal som ingåtts mellan dessa företag och Korsikas transportkontor (OTC). I avtalen, vars rättsliga grund utgörs av ramavtalet för perioden 1976–2001, anges formerna för att genomföra den allmänna trafikplikten under perioderna 1991–1996 respektive 1996–2001. I avtalen anges också principerna för utbetalning av det schablonmässiga stödet, som tas ur anslaget till territoriell kontinuitet, som motprestation för de skyldigheter som avtalen medför.

(249) Vad gäller frågan om huruvida dessa skyldigheter svarar mot ett verkligt behov av allmänna tjänster konstaterar kommissionen i ovannämnda beslut från 2001 att ramavtalet och de femåriga avtalen svarar mot den princip om fortlöpande förbindelser som syftar till att begränsa de nackdelar som är förknippade med att Korsika är en ö och att säkra trafiken till ön på ett sätt som så långt som möjligt liknar rena landförbindelser. Kommissionen konstaterar vidare att detta mål, som är av berättigat allmänt intresse, historiskt sett inte har uppfyllts av marknadskrafterna ([122]).

(250) Följaktligen anser kommissionen att det trafiksystem som föreskrivs i ramavtalet och de femåriga avtalen svarar mot ett verkligt behov av allmän trafikplikt.

Stödets icke-schablonmässiga karaktär

(251) Som kommissionen konstaterar i sitt beslut från 2001 har SNCM med stöd av det regelverk som beskrivs ovan under perioden 1991–2001 varje år fått ett schablonmässigt stöd vars belopp fastställts för fem år i taget. Detta belopp har reviderats varje år baserat på utvecklingen av BNP och SNCM:s upplysningar och analytiska bokföring.

(252) I punkt 30 i beslutet från 2001 konstaterar kommissionen att ”enligt artikel 4 i 1976 års avtal ([123]) skall det årliga stödbeloppet betalas ut i 12 lika stora månadsförskott. För att möjliggöra den slutgiltiga utbetalningen av stödet skall SNCM senast den 1 juli varje år lägga fram resultaten från föregående räkenskapsår för granskning av en statlig revisor. Om stödet till SNCM varit för stort återvinns detta belopp genom avdrag från innevarande räkenskapsårs förskottsbetalningar. Om stödet till SNCM tvärtom varit för litet kompletteras innevarande räkenskapsårs förskottsbetalningar med detta belopp. I senare avtal föreskrivs också böter om antalet förbindelser som SNCM inte lyckas upprätthålla överstiger 2 procent av det antal förbindelser som anges i avtalet. Koncessionsgivaren kan också underrätta SNCM om en minskning av det schablonmässiga anslaget för territoriell kontinuitet vid betydande incidenter som medför att den allmänna trafikplikten inte uppfylls”.

(253) I punkt 82 i samma beslut anger kommissionen att det i den andra delen av punkt IV föreskrivs att ”om de ekonomiska villkoren och särskilt driftskostnaderna och den trafikvolym som ligger till grund för beräkningen av stödet skulle försämras avsevärt skall SNCM och OTC gemensamt undersöka vilka åtgärder som bör vidtas i fråga om trafik och priser eller justera upp stödbeloppet för att återskapa företagets ekonomiska jämvikt.”

(254) Mot bakgrund av ovanstående, och som den angav i sitt beslut från 2001, anser kommissionen att den ersättning på 53,48 miljoner euro som staten har betalat ut inte är schablonmässig på grund av den mekanism som gör det möjligt att bemöta en ekonomisk obalans till följd av att de verkliga driftskostnaderna inte stämmer överens med de kostnader som legat till grund för beräkningen av stödet.

Stödets proportion till kostnaderna för att uppfylla den allmänna trafikplikten

(255) Som kommissionen konstaterar i sitt beslut från 2001 ([124]) har de finansiella ersättningar som betalats ut under den tiden de femåriga avtalen från 1991 och 1996 gällde inte gjort det möjligt för SNCM att helt och hållet täcka förlusterna i samband med fullgörandet av den allmänna trafikplikten. Kommissionen beräknar att denna underkompensation uppgår till 53,48 miljoner euro.

(256) Kommissionen konstaterar att det belopp på 53,48 miljoner som har betalats ut av staten är identiskt med underkompensationen för perioden 1991–2001 och följaktligen står i proportion till nettokostnaderna för att fullgöra den allmänna trafikplikt som SNCM omfattas av.

10.1.4 *Slutsats*

(257) Mot bakgrund av ovanstående anser kommissionen att den aktuella åtgärden utgör ett statligt stöd som är förenligt med den gemensamma marknaden enligt artikel 86.2 i EG-fördraget. När det gäller den åtgärd som genomfördes den 14 november 2003 konstaterar kommissionen att detta statliga stöd är olagligt.

(258) Det stödbelopp som ska bedömas som omstruktureringsstöd enligt anmälan från 2002 uppgår till 22,52 miljoner euro ([125]). Detta belopp kommer att påföras de åtgärder som anmäldes 2006 eftersom dessa omfattar omstruktureringsstöd (se avsnitt 10.5 i detta beslut).

10.2 **Avyttringen av SNCM till ett negativt försäljningspris på 158 miljoner euro**

(259) I det aktuella ärendet ska kommissionen undersöka om kapitaltillskottet från staten på 158 miljoner euro före avyttringen av SNCM till privata köpare, dvs. hela det negativa priset av försäljningen av företaget till motsvarande belopp, innehåller inslag av statligt stöd.

(260) Ett villkorslöst och öppet anbudsförfarande där staten säljer företaget efter att först ha gett det ett kapitaltillskott (med ett belopp högre än försäljningspriset) behöver inte nödvändigtvis utesluta förekomsten av ett stöd som både gynnar det privatiserade företaget och dess köpare ([126]).

10.2.1 *Referensregelverk*

(261) För att avgöra om ett företag får en ekonomisk fördel av ett kapitaltillskott från staten tillämpar kommissionen i princip kriteriet ”en privat investerare i en marknadsekonomi” (nedan kallat *kriteriet avseende en privat investerare*). Kriteriet avseende en privat investerare härleds ur den princip om lika behandling av den offentliga och privata sektorn som följer av artikel 295 i EG-fördraget. Enligt denna princip ska det kapital som en stat direkt eller indirekt ställer till ett företags förfogande under omständigheter som motsvarar normala marknadsförhållanden inte anses utgöra ett statligt stöd. ([127]).

(262) I detta syfte kan kommissionen framför allt bedöma om tillhandahållaren av medel uppträder som en privat investerare som försöker genomföra en strukturpolitik – globalt eller inom en bransch – och som styrs av en långsiktig avkastning på det investerade kapitalet. EG-domstolen har i flera mål bekräftat att detta är ett riktigt tillvägagångssätt ([128]).

(263) Enligt fast rättspraxis utgör ett kapitaltillskott från en privat investerare utan några utsikter till vinst, inte ens på lång sikt, ett statligt stöd ([129]).

(264) EG-domstolen har även fastställt att en privat investerare som försöker genomföra en strukturpolitik – globalt eller inom en bransch – och som styrs av möjligheterna att uppnå vinst på lång sikt inte förnuftigt kan tillåta sig att, efter flera års oavbrutna förluster i företaget, göra ett kapitaltillskott som i ekonomiskt hänseende inte bara kostar mer än en likvidation utan dessutom är avhängigt av att företaget säljs, vilket avlägsnar varje utsikt till vinst, även på lång sikt ([130]).

(265) I sin dom i målet Gröditzer har EG-domstolen angett att för att fastställa huruvida privatiseringen av ett företag till ett negativt försäljningspris bär drag av statligt stöd ”skall det bedömas huruvida, under liknande omständigheter, en privat investerare som till sin storlek kan jämföras med de organ som förvaltar den offentliga sektorn skulle ha gjort lika stora kapitaltillskott i samband med försäljningen av företaget eller om denne skulle ha valt att likvidera företaget” ([131]).

10.2.2 *Tillämpning i det aktuella ärendet*

(266) Mot bakgrund av ovanstående måste kommissionen, för fastställa den aktuella stödåtgärdens karaktär, ”bedöma om den lösning som staten valt i sig och jämfört med varje annan lösning, inklusive alternativet att inte alls intervenera, är den minst kostsamma, vilket om så var fallet skulle leda till slutsatsen att staten har agerat som en privat investerare” ([132]).

10.2.2.1 Respekten för principen om en privat aktieägare i en marknadsekonomi

(267) I detta sammanhang kan det konstateras att storföretag i dag, när de är i färd med att lägga ned anläggningar eller likvidera dotterbolag, inte alls är ointresserade av de sociala konsekvenser sådana nedläggningar eller likvidationer kan få.

(268) Följaktligen genomför de allt oftare sociala åtgärdsplaner som kan innehålla åtgärder för att skola om personalen, hjälp att leta efter ett nytt arbete eller avgångsvederlag, dvs. åtgärder på lokal ekonomisk nivå som går längre än vad som föreskrivs i lagen eller kollektivavtal.

(269) I det aktuella ärendet konstaterar kommissionen att SNCM är ett företag som kontrolleras av staten genom koncernen CGMF (Compagnie Maritime Générale et Financière).

(270) Kommissionen anser att vid en likvidation av SNCM ([133]) skulle man utöver de lagstadgade skyldigheterna ha vidtagit åtgärder för att inte skada holdingbolagets och dess ägares goda namn ([134]).

(271) Kommissionen påpekar att hotet om likvidation av företaget 2004 gav upphov till flera och allvarliga sociala problem. På grund av konflikten på arbetsmarknaden i september 2004 blockerades exempelvis SNCM:s flotta i 16 dagar. Kommissionen tillägger att de franska myndigheterna med hjälp av statistik har visat att konflikten på arbetsmarknaden 2004 har skadat bilden av varumärket bland kunderna, inverkat negativt på antalet passagerare som SNCM transporterar och följaktligen företagets omsättning. Kommissionen understryker dessutom att till följd av att det försämrade sociala klimatet sommaren 2004 inverkade negativt på SNCM:s ekonomiska situation lanserade företagets ägare tillsammans med fackförbunden en social åtgärdsplan våren 2005. I april 2005 sköts dock denna upp. Mot bakgrund av ovanstående anser kommissionen att det framgår att om SNCM hade likviderats och CGMF inte hade betalat ut kompletterande avgångsvederlag skulle detta helt säkert ha skadat bilden av varumärket och dess huvudägare.

(272) Kommissionen anser följaktligen att kostnaderna för dessa åtgärder måste inkluderas i kostnaderna för en likvidation. Kostnaderna skulle därför ha påförts SNCM:s likvidationsvärde i den mån det hade varit positivt och/eller direkt bekostats av CGMF/staten som aktieägare. Kommissionen anser att varje annan lösning bortser från den sociala verklighet som de stora företagskoncernerna lever under i dag ([135]).

(273) För att beräkna aktieägarens kostnad för en likvidation utgår kommissionen från ett minimiscenario som endast består av kompletterande avgångsvederlag.

(274) I detta sammanhang anser de franska myndigheterna att på grundval av den sociala åtgärdsplanen från 2005, som i sin tur är baserad på den sociala åtgärdsplanen från 2002, bör spannet ligga på […] till […] euro per anställd, vilket ger ett totalbelopp på mellan […] och […] miljoner euro. De franska myndigheterna anger att riktmärket i ovannämnda spann tar hänsyn till att den aktuella sociala åtgärdsplanen har ökats på grund av den betydande andel anställda som närmar sig pensionsåldern och vars avgång sker under särskilt förmånliga villkor. Dessutom tar man hänsyn till att likvidationen av företaget och uppsägningen av hela personalen inte kan jämföras med en justering av personalstyrkan för att fortsätta verksamheten, vilket är fallet i den aktuella sociala åtgärdsplanen.

(275) Kommissionens expert har jämfört de franska myndigheternas siffror med de sociala åtgärdsplaner som nyligen har genomförts i Frankrike. Hewlett Packards sociala åtgärdsplan kostade 214 000 euro per person 2003 och mellan 50 000 och 400 000 euro 2005. Den sociala åtgärdsplan som Péchiney lade fram 2004, efter samgåendet med Alcan, kostade 128 000 euro per person. Vid tidpunkten för den sociala åtgärdsplanen från Giat Industries 2004, var totalkostnaden per anställd 162 000 euro jämfört med 71 000 euro för Gemplus 2002 och 69 000 euro för Danone (kakverksamheten) 2001. År 2002 tillkännagav Yves Saint Laurent Haute Couture en social åtgärdsplan på 115 000 euro per anställd. I planen Power 8, som Airbus France tillkännagav i februari 2007, räknade man med en kostnad per anställd på 68 000 euro ([136]). Kostnaderna för Michelins sociala åtgärdsplan 2008 uppgår till 157 400 euro per person.

(276) När det gäller hamnarbetarna anger kommissionen att revisionsrätten i sin offentliga temarapport från juli 2006 om de franska hamnarna, förändringarna inom sjöfartssektorn och behovet av akuta åtgärder erinrar om totalkostnaden per person i den sociala åtgärdsplanen från 2004, dvs. 145 000 euro per uppsagd från de oberoende hamnarna och 209 000 euro per uppsagd från hamnen i Marseille.

(277) Kommissionen påpekar att dess beslut av den 17 juli 2002 om Société Française de Production är en bra illustration av hur generöst tilltagna kostnaderna kan vara vid en privatisering av ett företag i svårigheter. Generositeten kostade således staten 43,1 miljoner euro (dvs. 151 000 euro per anställd – i planen räknade man med att 285 anställda skulle sägas upp) som ska läggas till kostnaden på 5,3 miljoner euro för de lagstadgade och avtalsmässiga skyldigheterna (dvs. en totalkostnad på 169 000 euro per anställd).

(278) Mot bakgrund av denna jämförande analys anser kommissionen att antagandet om att […] euro skulle ha betalats ut till varje anställd som avgångsvederlag ligger i linje med kostnaden per uppsagd anställd i de sociala åtgärdsplaner som privata aktieägare genomförde under samma period.

(279) Kommissionen anser slutligen att antagandet om att hela SNCM:s personal skulle ha sagts upp vid en likvidation av företaget är det troligaste antagandet, framför allt eftersom tilldelningen av den allmänna trafikplikten för perioden 2007–2013 ännu inte hade varit föremål för något anbudsförfarande och därmed inte något definitivt beslut. Med tanke på SNCM:s finansiella situation är det dessutom osannolikt att en plan för att fortsätta verksamheten skulle ha utarbetats på ett sådant sätt att företaget skulle ha tvångsomstrukturerats och att uppsägningarna skulle ha kunnat undvikas.

(280) Mot bakgrund av ovanstående godtar kommissionen det totalbelopp på […] miljoner euro som CGMF (staten) skulle ha varit tvunget att avsätta för kompletterande avgångsvederlag.

(281) I detta skede av analysen måste kommissionen fastställa SNCM:s likvidationsvärde utan extra avgångsvederlag. Det är skillnaden mellan detta likvidationsvärde, i den mån det är positivt, och de extra avgångsvederlagen som måste jämföras med det negativa försäljningspriset för att bekräfta om staten uppträder som en förnuftig investerare i en markandsekonomi. För att göra detta baserar kommissionen sin beräkning på de uppskrivna nettotillgångarna. Enligt metoden med uppskrivna nettotillgångar anses det finnas otillräckliga tillgångar om de verkliga tillgångarnas ekonomiska värde (i allmänhet högre än nettovärdet) inte täcker det ekonomiska värdet av de verkliga skulderna.

(282) För att konstatera om det i det aktuella ärendet rör sig om otillräckliga tillgångar har kommissionen, med hjälp av sin expert ([137]), i enlighet med nedanstående förklaringar, bekräftat att värdet på SNCM:s tillgångar den 30 september 2005 inte var tillräckligt för att hålla de prioriterade och oprioriterade fordringsägarna skadelösa (inklusive de anställdas traditionella fordringar).

Valet av bedömningsmetod

(283) Kommissionen anser att värderingen av nettotillgångarna är en metod som för närvarande används för att värdera rederier. Den anger dessutom att denna metod är särskilt lämpad i SNCM:s situation eftersom dess referensaktieägare som alternativ till att avyttra företaget bara kan välja att inge en konkursansökan för företaget, som således skulle likvideras.

(284) När det gäller andra värderingsmetoder, framför allt metoden med fria kassaflöden, anser kommissionen att eftersom detta förutsätter fortsatt verksamhet i företaget, vilket inte är fallet för SNCM, är denna metod inte relevant i det aktuella ärendet.

Referensdatumet

(285) Kommissionen vidhåller den 30 september 2005 som referensdatum för bedömningen av SNCM eftersom det är från detta datum det fanns ett faktiskt val mellan att godta förslaget till omorganisation eller likvidera företaget, eftersom valet av BCP hade fastställts den 27 september 2005.

Värdet på SNCM:s tillgångar

(286) Kommissionen noterar särskilt att SNCM:s ägare i samarbete med medarbetarna på Ernst & Young började räkna på kostnaderna för en likvidation av företaget (CGMF:s rapport ovan) den 30 september 2005, vilket Oddo Corporate Finance och medarbetarna på Paul Hastings hade avrått ifrån. Kommissionen påpekar att den rapport från Oddo-Hastings som nämns ovan värderade SNCM:s tillgångar till […] miljoner euro.

(287) När det gäller värderingen av den egna flottan ([138]) värderades bruttomarknadsvärdet på SNCM:s fartyg av den specialiserade fartygsmäklaren BRS till […] miljoner euro den 30 september 2005, medan SNCM:s flotta i Oddos rapport värderades till […] miljoner euro efter värdeminskning ([139]), mäklararvode ([140]) och rättslig risk ([141]).

Tabell 4

Scenarier för värderingen av SNCM:s tillgångar den 30 september 2005

(i miljoner euro)

	Tillgångarnas värde enl. Oddos rapport	Tillgångarnas värde enl. kommissionens expert
Materiella anläggningstillgångar	—	—
— Egenägda fartyg	(…)	(…)
— Fastigheter (1)	(…)	(…)
Finansiella anläggningstillgångar (2)	(…)	(…)
Anläggningstillgångar	(…)	(…)
Varulager	—	—
Förskotts- och delbetalningar	—	—
Kundfordringar	(…)	(…)
Övriga fordringar (3)	(…)	(…)
Nettokassaflöde	(…)	—
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	—	—
Övriga tillgångar	(…)	(…)
Totalt tillgångar	(…)	(…)

(1) När det gäller fastigheterna (bl.a. SNCM:s huvudkontor) anger de franska myndigheterna att likvidationsvärdet bygger på en fastighetsexperts värdering i november 2003, uppdaterat med + […] % för att ta hänsyn till de stigande priserna.
(2) De finansiella anläggningstillgångarna avser huvudsakligen SNCM:s aktieinnehav i Sud-Cargos, Aliso, CGTH, CMN och Ferrytour.
(3) Denna post avser huvudsakligen fordringar gentemot staten, framför allt ersättningen för den allmänna trafikplikten för september 2005 och Assedics återbetalning av arbetsgivaravgifter för räkenskapsåret 2004.
Källa: rapport från Oddo-Hastings, rapport från kommissionens expert.

(288) Vid läsningen av tabellen ovan konstaterar kommissionen att fartygsflottan utgör den viktigaste delen för värderingen av företagets tillgångar. Kommissionens expert har därför, efter att så långt som möjligt ha gjort en jämförande analys, funnit att den värdeminskning som tillämpas på fartygens bruttomarknadsvärde och den rättsliga risken hänger samman. På grundval av detta konstaterade experten att det inte fanns något som talade för att den värdering av flottan som den franska staten hade upprättat borde avvisas.

(289) När det gäller värdeminskningen anser kommissionen att nivån är i linje med de värdeminskningar som har observerats vid försäljningen av fartyg vid tvångslikvidationer. Enligt kommissionens expert avyttrade exempelvis Selon Régie des Transports Maritimes, det statliga belgiska bolag som trafikerar linjerna Oostende–Ramsgate, två bilfärjor 1997 med en värdeminskning beräknad till 35 respektive 45 %. Mer nyligen avyttrade företaget Festival Cruises tre kryssningsfartyg med en värdeminskning på i genomsnitt 20 %. De värdeminskningar som har observerats i liknande fall ligger således i linje med de värdeminskningar som de franska myndigheterna har tillämpat i det aktuella ärendet.

(290) När det gäller den rättsliga risken anser kommissionen, eftersom det inte har skett någon jämförbar transaktion på marknaden, att de argument som förs fram som motivering till att tillämpa den rättsliga risken är i linje med den smala marknaden för denna typ av fartyg som har konstruerats för en tämligen specifik trafik.

(291) Kommissionen konstaterar för övrigt att dess oberoende expert har granskat det höjda värdet av de finansiella anläggningstillgångarna, särskilt SNCM:s aktieinnehav i CMN (från […] miljoner euro till […] miljoner). Med tanke på det förslag från Stef-TFE om att förvärva detta aktieinnehav för […] miljoner euro som översändes till kommissionen inom ramen för denna utredning anser kommissionen att värderingen av SNCM:s aktieinnehav i CMN till […] miljoner euro är rimlig vid en likvidation av företaget.

(292) När det gäller värderingen av de övriga tillgångarna har kommissionens expert inga särskilda invändningar. Han hade inte behållit posten ”nettokassaflöde” eftersom den uppvisar ett underskott. Kommissionen anser att denna post egentligen borde klassificeras om och tas upp under SNCM:s skulder.

(293) Med förbehåll för justeringar värderar kommissionen SNCM:s tillgångar till […] miljoner euro den 30 september 2005.

Värdering av SNCM:s skulder

(294) Kommissionen konstaterar att de franska myndigheterna beräknar det belopp som är avsett för prioriterade fordringsägare till […] miljoner euro och det belopp som är avsett för oprioriterade fordringsägare till (utöver extra avgångsvederlag) till […] miljoner euro.

(295) Särskilt när det gäller de sociala skulderna uppskattar de franska myndigheterna kostnaden för den avtalsbaserade sociala åtgärdsplanen till […] miljoner euro. Kostnaderna för åtgärdsplanen har fastställts på individuell basis och tar hänsyn till typen av kontrakt (tillsvidareanställning och visstidskontrakt), gällande tjänsteföreskrifter och kollektivavtal (personal som arbetar till sjöss, markpersonal och personal i ledande befattningar), anciennitet, lönegrad och lön för varje anställd. Beloppet täcker ersättning under uppsägningstiden ([…] miljoner euro), semesterersättning under uppsägningstiden ([…] miljoner euro), och avtalsmässiga avgångsvederlag ([…] miljoner euro) samt Delalandeskatten ([…] miljoner euro) ([142]).

(296) De kostnader för den sociala åtgärdsplanen som går utöver avtalen uppskattar de franska myndigheterna till […] miljoner euro. Den sociala åtgärdsplanen samlar alla åtgärder kopplade till SNCM:s lagstadgade och avtalsmässiga skyldigheter vid uppsägningar ([143]) och de kostnader som är indirekt kopplade till den avtalsbaserade sociala åtgärdsplanen ([144]).

(297) Kostnaden för att säga upp de viktigaste driftsavtalen innebär framför allt att bankgarantin på […] miljoner för att garantera att SNCM fullgör den allmänna trafikplikten riskerar att gå förlorad. Till detta kommer de böter som anges i avtalet, motsvarande […] % av den finansiella referensersättningen på […] miljoner euro 2005, dvs. […] miljoner euro om den som ansvarar för trafikplikten försätts i konkurs.

(298) När det gäller skulder i samband med de fartyg som leasas ([145]) framhåller de franska myndigheterna att utifrån vissa antaganden ([146]) värderade den specialiserade fartygsmäklaren BRS avyttringens nettobehållning till […] miljoner euro den 30 september 2005 efter värdeminskning, mäklararvode och uppläggningskostnader. Då skattenedsättningar och bankskulder uppgick till […] miljoner euro kvarstår ett saldo på […] miljoner euro för bankskulder i samband med de leasade fartygen, som ska återbetalas.

Tabell 5

Värdering av SNCM:s skulder den 30 september 2005

(i miljoner euro)

	Värdet på skulderna enligt Oddos rapport	Värdet på skulderna enligt kommissionens expert
Prioriterade skulder:		
— Sociala skulder och skatteskulder	(…)	(…)
— Finansiella skulder med tillgångarna som säkerhet ([1])	(…)	(…)
Kostnader för den avtalsbaserade sociala åtgärdsplanen	(…)	(…)
Pensionsinbetalningar ([2])	(…)	(…)
Likvidationskostnader	(…)	(…)
Tillfälliga driftsförluster ([3])	(…)	(…)
Ersättning till prioriterade fordringsägare	(…)	(…)
Skulder utan säkerhet ([4])	(…)	(…)
Kostnader för extra sociala åtgärder	(…)	(…)
Uppsägning av de viktigaste driftsavtalen	(…)	(…)

(i miljoner euro)

	Värdet på skulderna enligt Oddos rapport	Värdet på skulderna enligt kommissionens expert
Kostnader i samband med avyttringen av de leasade fartygen	(…)	(…)
Ersättning till oprioriterade fordringsägare	(…)	(…)

([1]) Fartygen *Napoléon Bonaparte* och *Paglia Orba* används som säkerhet för att finansiera fartygslånen.
([2]) Denna post avser användningen vid den tidpunkt då SNCM åtog sig att stå för en del av de extra pensionskostnaderna.
([3]) Fram till dess att likvidationen har avslutats. De tillfälliga förlusterna utgår från utbetalningen av löner under en enda månad. De inkluderar även kostnaden för att lägga upp de egenägda fartygen, oräknat tillgångarnas värde. Denna kostnad motsvarar upplägg-ningskostnaden för fartygen i väntan på försäljning.
([4]) Skulderna utan säkerhet fördelar sig på följande sätt: medel för risker och åtaganden ([…] miljoner euro), införlivade skulder/aktie-innehav ([…] miljoner euro), tjänsteoperatörer ([…] miljoner euro), allmän representation ([…] miljoner euro), grupp- och för-eningsskulder ([…] miljoner euro), reglering av skulder ([…] miljoner euro).
Källa: Rapport från Oddo-Hastings, rapport från kommissionens expert.

(299) Kommissionen konstaterar att de sociala skulderna utgör en grundläggande del av SNCM:s skulder. När det gäller de prioriterade sociala skulderna, dvs. kostnaden för de avtalsbaserade sociala åtgärderna, har kommissionens expert bekräftat metoden för att beräkna alla kostnader som ingår i den sociala åtgärdsplanen och inte konstaterat några konstigheter eller fel. Mot bakgrund av detta anser kommissionen att det belopp på […] miljoner euro som de franska myndigheterna tar upp som kostnader för avtalsbaserade sociala åtgärder är rimligt.

(300) När det gäller de tillfälliga driftsförlusterna anser kommissionen att uppskattningen är försiktig i förhållande till lagstiftningen, särskilt artiklarna L.622–10 i handelslagen och 119–2 i dekret nr 85–1388 av den 27 december 1985, enligt vilka SNCM efter beslut av den behöriga handelsdomstolen skulle kunna bli tvungen att fortsätta trafiken under två månader, en period som på den allmänna åklagarmyndighetens begäran kan förlängas för att uppfylla trafikplikten.

(301) När det gäller skulderna utan säkerhet hade kommissionens expert inga särskilda invändningar. Han korrigerade emellertid beloppet på […] miljoner euro till […] miljoner på grund av överföringen av posten ”nettokassaflöde”. Kommissionen anser att denna flytt är i linje med den ändrade värderingen av SNCM:s tillgångar.

(302) När det gäller kostnaderna för de delar av den sociala åtgärdsplanen som faller utanför avtalen (extra avgångsvederlag) anser kommissionens expert att kostnaden för rättsliga tvister bör minskas till […] miljoner euro i stället för det belopp på […] som de franska myndigheterna har angett. Om kommissionen är säker på att fackföreningarna kommer att kräva en omförhandling av kontrakten för tillsvidareanställda och visstidsanställda ([147]) anser experten däremot att beloppet bara ska avse tillsvidareanställd personal, där denna risk är mer eller mindre säker ([…] tillsvidareanställda). Med en bruttomånadslön på […] euro och ett avgångsvederlag på 9 månaders lön för de […] första tillsvidareanställda och 6 månader för de […] följande skulle beloppet uppgå till […] miljoner euro.

(303) När det gäller nettoskulderna i samband med avyttringen av de leasade fartygen anser kommissionen att de antaganden som beräkningen baseras på framför allt är motiverade utifrån GIE:s kontraktsformer, som begränsar varje möjlighet till stöd från tredje part till SNCM och fastställer skattelättnader för fartygstrafik under fransk flagg. De är dessutom motiverade eftersom den rättsliga risken inte gäller för de leasade fartygen då dessa avyttrades av GIE:s långivande banker. Kommissionen anser därför att det är motiverat att ta upp uppläggningskostnader för perioden mellan den 30 september 2005 och datumet för den faktiska avyttringen av fartygen.

(304) Mot bakgrund av ovanstående anser kommissionen att den 30 september 2005 uppgick SNCM:s prioriterade skulder till […] miljoner euro och de oprioriterade skulderna till […] miljoner euro.

Konstaterandet av otillräckliga tillgångar

(305) Mot bakgrund av ovanstående anser kommissionen att värdet på SNCM:s tillgångar den 30 september 2005 ([…] miljoner euro) inte var tillräckligt för att ersätta de prioriterade fordringsägarna ([…] miljoner euro) och de oprioriterade fordringsägarna ([…] miljoner).

Slutsats

(306) Eftersom det saknas åtgärder för att öka tillgångarna (se nedan), och med hänsyn till punkt 273 i detta beslut och de otillräckliga tillgångarna, skulle kostnaden för CGMF:s likvidation av SNCM ha inskränkt sig till kostnaderna för de kompletterande avgångsvederlagen, dvs. […] miljoner euro.

(307) Av detta följer att de franska myndigheternas val att avyttra SNCM till ett negativt försäljningspris på 158 miljoner euro – att jämföra med minimikostnaderna för en likvidation på […] miljoner euro – kan anses överensstämma med det val som en grupp privata företag i en marknadsekonomi skulle ha gjort.

10.2.2.2 Följderna av en tvångslikvidation av SNCM

(308) Kommissionen har även undersökt de franska myndigheternas påstående om att staten, som majoritetsägare, skulle ha ombetts att reglera skulderna vid en likvidation av företaget (se nedan). Enligt de franska myndigheterna måste i så fall beräkningen av statens kostnader för likvidationen ta hänsyn till nationell rätt, vilket kommissionen har medgett i sitt beslut om ABX Logistics ([148]), och bedömas från fall till fall, med hänsyn till sektorns särdrag ([149]) och omständigheterna i det aktuella fallet.

(309) I föreliggande fall konstaterar kommissionen att de franska myndigheterna den 28 mars 2006 översände handlingar som bekräftade att SNCM:s ägare hade försökt hitta billigare lösningar och inledningsvis hade undersökt två framkomliga vägar, dvs. likvidation av företaget och försäljning av företaget till ett negativt pris.

(310) På grundval av ovannämnda expertutlåtanden ansåg de franska myndigheterna att de faktiska totalkostnader som Frankrike i egenskap av aktieägare skulle ha fått stå för gentemot CGMF den 30 september 2005 skulle ha uppgått till mellan […] och […] miljoner euro. Denna beräkning tar särskilt hänsyn till den franska statens risk att tvingas ”reglera skulderna” om en domstol hade funnit att staten de facto styrde SNCM, samt risken för att staten skulle ha dömts att betala kompletterande avgångsvederlag till den uppsagda personalen. De franska myndigheterna anser att dessa risker måste ingå i beräkningen av de faktiska kostnaderna vid en eventuell likvidation av SNCM.

(311) Frågan är därför hur man ska beräkna de faktiska kostnader som Frankrike som ägare troligtvis skulle ha behövt betala vid en likvidation av SNCM för att, med beaktande av möjligheten att åläggas att betala dessa kostnader och med beaktande av dessa kostnaders omfattning ([150]), avgöra om en förnuftig privat aktieägare hellre skulle ha föredragit att genast sälja sitt dotterbolag till ett negativt försäljningspris på 158 miljoner euro snarare än att löpa denna risk.

a) **Risken för att staten skulle åläggas att reglera skulderna**

(312) Enligt fransk rätt har konkursförvaltaren för ett företag som tvingas till likvidation möjlighet att i samband med en plan för att rädda eller rekonstruera företaget eller en likvidation inleda en ansvarstalan mot de tidigare företagsledarna för att tvinga dessa att reglera skulderna ([151]).

(313) Väckandet av en talan om skuldreglering mot de tidigare företagsledarna för det företag som har försatts i konkurs motiveras av nödvändigheten av att rekonstruera företagets tillgångar, vilket är en av konkursförvaltarens uppgifter.

(314) I flera skrivelser till kommissionen har de franska myndigheterna framhållit att antagandet att en nationell domstol skulle kunna ha ålagt staten att reglera skulderna i det företag det styrde utgör ett ytterst troligt scenario och att detta måste beaktas vid beräkningen av de faktiska kostnaderna vid en eventuell likvidation av SNCM.

(315) I sin korrespondens av den 28 februari 2008 översände SNCM en expertrapport som bedömer de rättsliga konsekvenserna av en talan om skuldreglering mot den franska staten. Rapportens slutsats är att om ärendet hade hänskjutits till en handelsdomstol skulle denna troligtvis ha betraktat staten som ansvarig och ålagt denna att stå för alla SNCM:s sociala skulder.

(316) Eftersom det har konstaterats att SNCM hade otillräckliga tillgångar (se ovan) och eftersom det eventuella åtagandet enligt konkursförvaltarens civila ansvar vid underlåtenhet att agera enligt lagen från 1985 och fordringsägarnas rätt att väcka talan sedan 2005, anser kommissionen att det i det aktuella fallet är mycket troligt att det hade väckts en talan om skuldreglering mot Frankrike om SNCM hade tvångslikviderats ([152]).

(317) I den relevanta lagstiftningen anges att den tidigare ledningen för det företag som har likviderats enligt lag, eller om fyra kumulativa villkor är uppfyllda, kan åläggas att betala företagets sociala skulder.

i) *Erkännande av staten som den som de jure eller de facto styr det tvångslikviderade företaget* ([153])

(318) I det aktuella ärendet konstaterar kommissionen att SNCM:s expert har tillhandahållit en detaljerad analys som kommer fram till att den franska staten troligtvis skulle ha ansetts utgöra den som de facto styrde SNCM. I sak visade ovannämnda expertrapport, i enlighet med relevant rättspraxis ([154]), att staten hade visat prov på aktivt styre som uppenbarligen inte överensstämde med lagstadgade administrativa kontroller, och detta under lång tid. I rapporten framhöll SNCM:s expert särskilt att staten hade fattat beslut inom ramen för de kontrollbefogenheter som den själv hade instiftat, och på så sätt hade kringgått sina kontrollbefogenheter för att fatta beslut om företagets räkenskaper i stället för de chefer vars uppgift det var att fatta sådana beslut. Dessutom verkar det som om SNCM:s företagsledning helt saknade oberoende gentemot staten i frågor som rörde företagets ledning. Slutligen gick staten in i företagsledningens ställe och fattade själv strategiska beslut utan att informera ovannämnda chefer.

(319) Kommissionen konstaterar att de franska myndigheterna i sin korrespondens av den 28 mars 2008 inte har bestridit beskrivningen av den franska staten som den som de facto styrde SNCM. I sin skrivelse av den 20 november 2006 anger de franska myndigheterna själva att domstolen inte kan undgå att betrakta SNCM:s statliga aktieägare som den som de facto styrde företaget. Det är emellertid uppenbart att en sådan förklaring, avgiven inom ramen för ett förfarande om statligt stöd, inte räcker för att med säkerhet fastställa att en domstol skulle ha betraktat de nationella myndigheterna som de som de facto styrde det företag som omfattas av de berörda åtgärderna, och framför allt hur troligt detta skulle vara.

(320) Med hänsyn till kommissionens slutsats i avsnitt 10.2.2.1 ovan är det i det aktuella fallet inte nödvändigt för kommissionen att uttala sig om bedömningen av de skäl som de franska myndigheterna anför.

ii) *Ett eller flera exempel på att den statliga franska ägaren, som de facto styrde det företag som hotades av tvångslikvidation, har misskött företaget*

(321) I det aktuella ärendet konstaterar kommissionen att det i rapporten från SNCM:s expert, som baseras på en icke-uttömmande förteckning med faktauppgifter, anförs en rad uppgifter för att visa att staten, som de facto styrde SNCM, har misskött företaget.

(322) Det anges framför allt att den franska staten skulle ha begått fel på investeringsområdet […]. Staten ska även ha gjort sig skyldig till flera fall av misskötsel på området […].

(323) I detta avseende […] ([155]). I sin skrivelse av den 30 april 2007 bedömde de franska myndigheterna risken för att staten ska hållas ansvarig som mycket hög med tanke på kriterierna […] på misskötsel enligt artikel L.651–2 i handelslagen. Det är emellertid uppenbart att en sådan förklaring, avgiven inom ramen för ett förfarande om statligt stöd, inte räcker för att med säkerhet fastställa att en domstol skulle ha betraktat de nationella myndigheterna som de som de facto styrde det företag som omfattas av de berörda åtgärderna, och framför allt hur troligt detta skulle vara.

iii) *Konstaterandet av otillräckliga tillgångar*

(324) I det aktuella ärendet konstaterar kommissionen att de franska myndigheterna i sin skrivelse av den 16 november 2006 tillhandahöll en bedömning av SNCM:s otillräckliga tillgångar som grundade sig på de ovannämnda expertrapporterna från CGMF och Oddo-Hastings. Kommissionen noterar att det expertutlåtande från SNCM om talan om skuldreglering, som översändes till kommissionen i februari 2008, bygger på samma rapporter och att man i detta konstaterar att det vid en likvidation av företaget skulle saknas tillgångar. I rapporten från Oddo-Hastings anges det framför allt att bristen på tillgångar uppgick till […] miljoner euro den 30 september 2005, beräknat som skillnaden mellan dels värdet på SNCM:s tillgångar ([…] miljoner), dels värdet på företagets skulder (skulder till prioriterade och oprioriterade fordringsägare, vilka beräknades uppgå till […] miljoner euro respektive […] miljoner euro).

(325) Kommissionen konstaterar att i enlighet med ovannämnda franska lagstiftning fastställs det att det råder brist på tillgångar när företagets konkursförvaltare inte har tillräckliga medel för att betala de prioriterade eller oprioriterade fordringsägarna. Det rör sig särskilt om sociala kostnader som företaget är skyldigt, och företagets sociala skulder utgörs som lägst av traditionella lönefordringar, dvs. sådana som baseras direkt på anställningsavtal, kollektivavtal eller lagstiftningen och som konkursförvaltaren automatiskt för upp som företagsskulder ([156]).

(326) Kommissionen har tidigare beräknat att SNCM saknade tillgångar på […] miljoner euro den 30 september 2005.

iv) *Koppling mellan exemplen på misskötsel och den brist på tillgångar som har konstaterats*

(327) Enligt de franska myndigheterna behöver den som väcker en talan om skuldreglering enligt fransk rätt inte fastställa den skuld som har uppkommit på grund av att företagsledningen brustit vid styrelsen av företaget. En fysisk person kan förklaras ansvarig, i enlighet med artikel L. 624–3 i handelslagen, även om misskötseln bara är en av orsakerna till att det saknas tillgångar, och denne kan åläggas att betala hela eller delar av bolagets skulder, även om de fel personen har begått bara ligger bakom en del av skulderna ([157]).

(328) I det aktuella ärendet noterar kommissionen att SNCM:s expert identifierar en tydlig koppling mellan den misskötsel av företaget och den brist på tillgångar som har konstaterats. På grundval av de beräkningar som experten lägger fram uppgår detta underskott enligt den icke-uttömmande förteckning över exempel på att staten har brustit vid styrelsen av företaget, som anges i skäl 322 i detta beslut, till […] miljoner euro ([158]).

(329) De franska myndigheterna […] ([159]).

(330) Kommissionen har dessutom konstaterat att de franska myndigheterna i sina skrivelser av den 16 november 2006, 27 april 2007 och 28 mars 2008 […] ([160]). De franska myndigheterna […] ([161]). De franska myndigheterna har i sin skrivelse av den 16 november 2005 själva medgett att det är uppenbart att domstolen inte skulle ha kunnat undgå att betrakta den statliga ägaren som den som de facto styrde SNCM, som är ett aktiebolag med begränsat personligt ansvar, och att ägaren i enlighet med artikel L651–2 i handelslagen troligtvis skulle ha ålagts att täcka hela bristen på tillgångar i SNCM.

(331) Med hänsyn till kommissionens slutsats i avsnitt 10.2.2.1 ovan är det i det aktuella ärendet inte nödvändigt för kommissionen att uttala sig om bedömningen av de skäl som de franska myndigheterna anför.

b) **Beräkningen av de totala kostnaderna för SNCM:s likvidation**

Fastställande hur stor del av bristen på tillgångar som den som de facto styr företaget ska stå för

(332) Mot bakgrund av ovanstående har kommissionen inte fastställt den faktiska ekonomiska kostnaden för aktieägarens ansvar.

(333) Kommissionen konstaterar att den som de jure eller de facto styr ett företag som har tvingats till likvidation i enlighet med artikel L624–3 i handelslagen åläggs att under sådana omständigheter betala hela eller av den brist på tillgångar som har konstaterats.

(334) Kommissionen konstaterar att ovannämnda artikel helt och hållet överlåter åt domarna att bedöma om man bör ålägga företagsledningen att betala hela eller delar av de sociala skulderna. I ljuset av relevant rättspraxis verkar det som om domstolarna är känsliga för hur företagsledningen har uppträtt och anpassar sina beslut utifrån de fakta som de kan fastställa.

(335) Som anges ovan anser de franska myndigheterna att den franska staten skulle ha varit tvungen att ett betala en del beräknad till mellan […] och […] % av de bristande tillgångar som har konstaterats, dvs. ett spann på mellan […] och […] miljoner.

(336) Kommissionen understryker att i ett liknande ärende, som rörde företaget Les Mines de Salsignes, dotterbolag till BRGM (ett offentligt industri- och handelsföretag), ([162]), ålade kassationsdomstolens handelsavdelning BRGM och dess dotterbolag, som de facto styrde företaget, att tillsammans med Les Mines de Salsignes övriga företagsledning stå för hela bristen på tillgångar ([163]). Den andel av bolagets skulder som företaget Coframines och BRGM, och i slutändan staten, fick stå för uppgick till 73,6 %. I besluten konstaterade domstolen att bolagsstyrelsen stod i ett beroendeförhållande till de två enheterna i fråga.

(337) Kommissionen anser emellertid inte att de franska myndigheterna, i ljuset av reglerna för statligt stöd, har visat vad som gör att statens misskötsel av företaget är samma typ av fel som varje annan privat aktieägare i en marknadsekonomi skulle kunna göra. Det bör därför understrykas att endast sådana exempel på misskötsel som vederbörligen har fastställts kan användas för att, med beaktande av risken att åläggas att betala dessa kostnader och omfattningen av dessa (dvs. det aktuella nettovärdet för risken för en framtida dom), fastställa om en förnuftig privat aktör skulle ha föredragit att omgående betala ett negativt pris på 158 miljoner euro hellre än att löpa denna risk. Det går faktiskt inte att veta om en privat investerare skulle ha varit tvungen att begå dessa fel på icke-företagsmässiga men allmänna grunder (exempelvis av sociala skäl eller till förmån för den regionala utvecklingen).

(338) Kommissionen förnekar inte att viss nationell lagstiftning i vissa undantagsfall anger en möjlighet för en tredje part att förena sig mot aktieägaren till ett företag som har likviderats, framför allt om de aktieägare som de jure eller de facto kan betraktas som de som styrde företaget har gjort sig skyldiga till misskötsel av företaget. Även om det emellertid finns en sådan möjlighet enligt fransk rätt anser kommissionen att de franska myndigheterna inte i tillräckligt hög grad har skingrat kommissionens tvivel i det aktuella ärendet, när det gäller de påståenden som har anförts om risken för att den franska staten vid en likvidation av SNCM skulle åläggas att stå för företagets skulder. Med tanke på kommissionens slutsats i avsnitt 10.2.2.1 i detta beslut är det emellertid inte nödvändigt att komma fram till en slutsats i denna fråga.

Fastställande av ansvar för kompletterande avgångsvederlag vid en eventuell likvidation av SNCM

(339) Utöver bristen på tillgångar skulle en domstol, enligt de franska myndigheterna, med hänsyn till rättspraxis på området ([164]), med säkerhet ha varit tvungen att ålägga den franska staten att stå för kompletterande avgångsvederlag (mellan […] och […] miljoner euro). Enligt de franska myndigheterna skulle det totalbelopp som den franska staten som aktieägare skulle ha varit tvungen att betala uppgå till mellan […] och […] miljoner euro.

(340) De franska myndigheterna anger att i sina senaste domar har de franska domstolarna ålagt den som de jure eller de facto styr ett företag att, utöver de bristande tillgångarna, stå för de avgångsvederlag som har beräknats på grundval av en social åtgärdsplan som företaget upprättade före likvidationen.

(341) De franska myndigheterna anger särskilt att i målet *Aspocomp* undertecknade det franska företaget Aspocomp SAS, till 99 % ägt av det finländska företaget Aspocomp Group Oyj, den 18 januari 2002 ett avtal om villkoren för ersättning på grundval av en social åtgärdsplan som rörde 210 av totalt 550 anställda. I avtalet beskrevs särskilt beloppen för kompensationsersättningen och den kompletterande ersättningen samt stöd till frivillig avgång. Till följd av en förändring av koncernens strategi beslutade moderbolaget Aspocomp Group Oyj den 21 februari 2002 att inte längre finansiera sitt dotterbolag Aspocomp SAS, vilket gjorde att detta var tvungen att ansöka om konkurs. Detta beslut hindrade de facto dotterbolaget från att uppfylla sina åtaganden inom ramen för företagets avtal och tvingade det att säga upp alla övriga anställda.

(342) Appellationsdomstolen i Rouen har bekräftat domen från arbetsdomstolen i Evreux och ålagt företaget Aspocomp Group Oyj, som kontrollerade 99 % av aktierna i sitt dotterbolag, att betala i) till de anställda som berörs av företagsavtalet, hela den kompensationsersättning och kompletterande ersättning som anges i detta enda företagsavtal, plus skadeståndsränta för uppsägning utan giltigt skäl, och ii) till de anställda som sades upp inom ramen för Aspocomps konkursansökan, motsvarande ersättningar eftersom moderbolaget genom att inte uppfylla sina åtaganden visade visat prov på ett illojalt uppträdande och oaktsamhet.

(343) I det aktuella fallet noterar kommissionen att det av handlingarna i ärendet framgår att en framförhandlad social åtgärdsplan, som baserades på den sociala åtgärdsplanen från 2002, den 25 april 2005 sköts upp av SNCM:s aktieägare utan samråd med företagsledningen. Kommissionen konstaterar dessutom att denna sociala åtgärdsplan utarbetades före statens beslut att sälja SNCM.

(344) Kommissionen anser att om SNCM skulle ha likviderats skulle de anställda inte ha kunnat undgå att göra bestämmelserna i denna sociala åtgärdsplan gällande inför domstol.

(345) För att en sådan strategi ska vara relevant i ett fall som detta måste kommissionen bedöma i) om en domstol skulle ha dömt medlemsstaten för att ha skjutit upp den berörda sociala åtgärdsplanen utan att samråda med företagsledningen, ii) det belopp som medlemsstaten skulle ha kunnat åläggas att betala, och iii) hur trolig en sådan omständighet skulle ha varit ([165]).

(346) Kommissionen konstaterar att en dom från kassationsdomstolens handelsavdelning, i vilken domstolen anger att den är beredd att pröva en ansvarstalan mot ett moderbolag vars dåliga uppträdande har lett till att dess dotterbolag har ruinerats och alla anställda till följd av detta har sagts upp ([166]), går i samma riktning som rättspraxisen från domen i målet *Aspocomp*.

(347) Kommissionen konstaterar emellertid att den princip som appellationsdomstolen i Rouen har använt sig av än så länge inte har styrkts av andra domar av samma karaktär. Följaktligen anser kommissionen att de franska myndigheterna inte i tillräckligt hög grad har skingrat kommissionen tvivel om att SNCM:s aktieägare mer eller mindre säkert skulle ha fått ta sitt ansvar och fått betala avgångsvederlag på grundval av denna rättspraxis. Med tanke på kommissionens slutsats i avsnitt 10.2.2.1 i detta beslut är det emellertid inte nödvändigt att komma fram till en slutsats i frågan.

10.2.2.3 Slutsats

(348) Mot bakgrund av ovanstående anser kommissionen att valet att avyttra SNCM till ett negativt försäljningspris på 158 miljoner euro är förenligt med det val som en privat grupp i en marknadsekonomi skulle ha gjort, med tanke på de sociala kostnader som en likvidation av företaget skulle ha inneburit.

(349) Kommissionen har baserat ovanstående analys endast på de antaganden som den anser rimliga och tillräckligt motiverade. Dessa beräkningar bidrar till att kommissionen anser att skillnaden mellan det scenario som de franska myndigheterna valde och den alternativa lösningen uppgår till minst […] miljoner euro, vilket bör ge gott om utrymme för att täcka in eventuella fel i beräkningarna efter analysen.

(350) Kommissionen anser dessutom att det negativa försäljningspriset på 158 miljoner euro är ett resultat av en kommersiell förhandling mellan staten och de privata köparna som fördes inom ramen för ett offentligt, öppet och villkorslöst anbudsförfarande. Kommissionen anser att priset, som är så lite negativt som möjligt, utgör ett marknadsmässigt pris.

(351) Trots de begränsningar som nämns i skäl 284 i detta beslut anger kommissionen att kommissionens expert har bekräftat de olika scenarier som används för att värdera SNCM på grundval av den kassaflödesmetod som lades fram i en rapport som de franska myndigheterna gav banken HSBC i uppdrag att utarbeta. Kommissionens expert anser att HSBC:s beräkningar är korrekta. På grundval av resultatet av dessa simuleringar går det att sluta sig till att det pris som betalades för SNCM ligger i linje med värdet på företaget enligt kassaflödesmetoden vid den aktuella tidpunkten.

(352) Av avsnitt 10.2.2.1 framgår det, utan att det finns behov av att komma fram till en slutsats om de aspekter som tas upp i avsnitt 10.2.2.2 att denna åtgärd varken är ekonomiskt fördelaktig för SNCM eller de privata förvärvarna. Följaktligen utgör statens kapitaltillskott på 158 miljoner euro till företaget innan avyttringen av detsamma till de privata förvärvarna, dvs. det negativa försäljningspriset på 158 miljoner euro, inte ett statligt stöd i den mening som avses i artikel 87.1 i EG-fördraget.

10.3 **CGMF:s kapitaltillskott på 8,75 miljoner euro**

10.3.1 *Referensregelverk*

(353) Om de offentliga myndigheternas intervention sker parallellt med en betydande intervention från privata aktörer, på jämförbara villkor, går det utan svårighet att urskilja en ekonomisk fördel ([167]).

(354) Enligt kommissionens beslutspraxis, bekräftad av EG-domstolen, anses ett kapitaltillskott inte utgöra statligt stöd om följande tre villkor uppfylls:

— Den privata interventionen måste komma från ekonomiska aktörer. Detta är inte fallet om de anställda står för en del av kapitalet i det berörda företaget ([168]).

— Den privata interventionen måste vara betydande. Detta är inte fallet vid exempelvis en privat intervention som bara utgör 3,3 % av totalbeloppet i fråga ([169]).

— Den privata interventionen måste dessutom ske parallellt med den offentliga interventionen. Domstolen har således bekräftat kommissionens analys om att kapitaltillskott kan utgöra statligt stöd när de privata investeringarna i samma företag endast sker efter utbetalningen av de offentliga kapitaltillskotten ([170]). Kommissionen accepterar emellertid att ibland pröva en privat intervention som har skett en kort tid efter en offentlig intervention, framför allt när den privata investeraren vid tidpunkten för den offentliga interventionen redan har undertecknat en avsiktsförklaring ([171]).

10.3.2 *Tillämpning i det aktuella fallet*

(355) För det första konstaterar kommissionen att SNCM:s aktier avyttrades till de ekonomiska aktörerna BCP och VT. I slutet av operationen var staten tvungen att samtidigt skjuta till 8,75 miljoner euro för att behålla sin ägarandel på 25 % i SNCM, i enlighet med sitt åtagande gentemot de anställda.

(356) Därefter ska den franska statens kapitaltillskott på 8,75 miljoner euro jämföras med de privata förvärvarnas kapitaltillskott på 26,25 miljoner euro. Denna fördelning kommer, som angavs ovan, från de franska myndigheternas åtagande om att behålla 25 % av aktierna i det berörda företaget. Den privata investeringen utgör 75 % av totalbeloppet, vilket kommissionen anser vara en betydande andel. Utöver detta understryker kommissionen bland annat att de privata partnerna har en solid finansiell struktur, att förvärvet av SNCM passar perfekt i deras företagsstrategi samt att det i förvärvarnas affärsplan förutses att företaget åter ska bli lönsamt i slutet av 2009.

(357) När det avslutningsvis handlar om huruvida de båda kapitaltillskotten har skett parallellt har kommissionens expert kontrollerat att tillskotten betalades av alla SNCM:s aktieägare, inklusive CGMF.

(358) Det har bekräftats att SNCM:s bolagsstyrelse den 31 maj 2006 konstaterade att samtliga ovanstående transaktioner hade slutförts. Framför allt hade det gemensamma och parallella kapitaltillskottet från samtliga aktieägare på 35 miljoner euro ägt rum den 31 maj 2006. Tillskottet betalades ut i två parallella etapper: i) ett första kapitaltillskott på […] aktier tecknades helt och hållet av förvärvarna, ett visst antal och till ett nominellt värde av ([…] euro), och (ii) ett andra kapitaltillskott på […] aktier (varav en fjärdedel frigjordes) tecknades av förvärvarna ([…] aktier till ett värde av 26,25 miljoner euro) och av den franska staten via CGMF ([…] aktier till ett värde av 8,75 miljoner euro), på samma villkor, dvs. tecknandet av ett visst antal aktier till ett nominellt värde av […] euro.

(359) De offentliga och privata kapitaltillskotten är följaktligen parallella.

(360) Mot bakgrund av ovanstående anser kommissionen att rättspraxisens kriterier för att utan vidare prövning undanta de berörda åtgärderna från att betraktas som statligt stöd har uppfyllts. Kommissionen anser följaktligen att den franska statens kapitaltillskott på 8,75 miljoner euro inte ger SNCM några ekonomiska fördelar och att detta kapitaltillskott har genomförts parallellt med ett kapitaltillskott från de privata förvärvarna under jämförbara förhållanden i enlighet med EG-domstolens rättspraxis.

(361) Under alla omständigheter anser kommissionen att avkastningsnivån på statens kapitaltillskott, dvs. […] % per år, utgör en adekvat långsiktig avkastning för det kapital som en privat investerar har investerat.

(362) I denna fråga konstaterar kommissionen att den fasta avkastningen på det kapital som staten har investerat i SNCM befriar detta företag från alla risker vid utförandet av sin affärsplan eftersom avkastningen helt och hållet är skild från företagets resultat (både uppåt och nedåt). Tilldelningen av den allmänna trafikplikten till SNCM innebär därför inte att staten kan förvänta sig högre avkastning på sin andel.

(363) Kommissionens expert har kommit fram till att när det gäller riskerna framstår den franska statens kapitaltillskott mer som en obligation med en fast avkastning än som en aktieplacering. Härav följer att avkastningsnivån på […] % ska jämföras med avkastningsnivån på obligationer från den franska privata sektorn vid tidpunkten för transaktionen. Enligt kommissionens expert var denna nivå 4,15 % i slutet av maj 2006.

(364) Kommissionen anser slutligen att förekomsten av uppsägningsklausulen i samband med avyttringen av SNCM inte är av en sådan karaktär att den står i strid med principen om lika behandling av investerare. Denna klausul avser den totala avyttringen av SNCM till privata förvärvare och inte parallella investeringar (35 miljoner euro) från de privata förvärvarna (26,25 miljoner euro) och staten (8,75 miljoner euro) i det privatiserade SNCM.

(365) Mot bakgrund av ovanstående konstaterar kommissionen att den berörda åtgärden inte utgör statligt stöd i den mening som avses i artikel 87.1 i EG-fördraget.

10.4 **Stödåtgärderna till enskilda personer (38,5 miljoner euro)**

10.4.1 *Referensregelverk*

(366) För att bedöma om en åtgärd ger ett företag en ekonomisk fördel ”måste det […] avgöras om det mottagande företaget får ekonomiska fördelar som det inte skulle ha erhållit enligt normala marknadsvillkor” ([172]) eller omvänt om det slipper undan de ”kostnader som under normala förhållanden skulle ha belastat det egna företaget och detta [således] förhindrade […] att marknadskrafterna fick verka fullt ut” ([173]).

(367) Enligt gällande rättspraxis är normala kostnader de kostnader som följer av företagets löpande och normala verksamhet ([174]). Domstolen har preciserat att nedsättning av sociala avgifter utgör ett statligt stöd om denna åtgärd syftar till ”att delvis befria företagen i en särskild industrisektor från de ekonomiska bördorna som följer av normal användning av det allmänna socialförsäkringssystemet utan att denna befrielse är berättigad genom detta systems karaktär eller struktur” ([175]). Genom denna dom visar domstolen tydligt att förekomsten av en ekonomisk fördel måste fastställas i förhållande till det allmänna socialförsäkringssystemet, och den tillämpar ett liknande resonemang som på skatteområdet.

(368) Den 20 september 2001 bekräftade domstolen detta synsätt: ”Stöd […] består således i en minskning av sådana kostnader som normalt belastar företagets budget, med hänsyn till pålagesystemets art och systematik […], medan en särskild pålaga däremot är en extra kostnad i förhållande till vad som är normalt” ([176]).

(369) För att identifiera vad som utgör en förmån, i den mening som avses i rättspraxis avseende begreppet statligt stöd, är det följaktligen nödvändigt att fastställa den referensregel eller tillämpliga gemenskapsordning, i en viss rättsordning, som ska utgöra måttstock vid jämförelsen av förmånen ([177]). I detta avseende har domstolen även funnit att definitionen av referensramen har större betydelse när det gäller skatteåtgärder eftersom själva förekomsten av en fördel bara kan fastställas i förhållande till en beskattning som definieras som ”normal”. Den normala skattesatsen är den skattesats som gäller inom det geografiska område som utgör referensramen ([178]).

(370) Enligt gällande rättspraxis anges dessutom att ”För tillämpningen av artikel 92 i fördraget saknar det betydelse om den som förmodas ha åtnjutit en fördel genom åtgärden har försatts i en situation som är mer fördelaktig eller svårare än den som han befann sig i enligt det tidigare rättsläget, eller om hans situation inte alls har förändrats […]. Det enda som skall fastställas är huruvida en statlig åtgärd, inom ramen för en viss rättsordning, kan gynna ’vissa företag eller viss produktion’, i den mening som avses i artikel 92.1 i fördraget, i jämförelse med andra företag som i faktiskt och rättsligt hänseende befinner sig i en jämförbar situation, med hänsyn till den målsättning som skall uppfyllas genom den berörda åtgärden” ([179]).

10.4.2 *Tillämpning i det aktuella fallet*

(371) Det följer av rättspraxis och kommissionens beslutspraxis ([180]) att för att utesluta att det i den berörda åtgärdens fall rör sig om ett statligt stöd måste kommissionen bekräfta att åtgärden inte underlättar SNCM:s löpande verksamhet, dvs. i det aktuella fallet de uppgifter som följer av normal tillämpning av gällande sociallagstiftning inom sektorn vid uppsägning av ett anställningsavtal.

(372) Kommissionen konstaterar att i överensstämmelse med det samförståndsavtal som parterna har undertecknat får det spärrade kontot bara användas för att finansiera ersättningar till enskilda personer vars anställningsavtal med SNCM har sagts upp i förtid. Åtgärderna syftar alltså inte, och leder heller inte, till att det blir möjligt att säga upp de anställda som, i avsaknad av dessa åtgärder, fortfarande skulle ha kunnat ligga SNCM till last.

(373) Kommissionen påpekar dessutom att beviljandet av ersättningarna till personer som har sagts upp efter avyttringen av SNCM godkändes av statsmakten och inte av företaget.

(374) Kommissionen noterar dessutom att dessa kompletterande sociala åtgärder går utöver de ersättningar som föreskrivs i gällande sociallagstiftning och kollektivavtal. SNCM måste därför stå för alla kostnader som följer av tillämpningen av sistnämnda avtal.

(375) Kommissionen noterar slutligen att dessa kompletterande sociala åtgärder skulle ha genomförts för det fall att köparna planerade personalnedskärningar när SNCM väl hade sålts. Med andra ord motsvarar dessa ersättningar inte de personalnedskärningsplaner som anges i omstruktureringsplanen från 2002.

(376) Kommissionen anser följaktligen att kostnaderna för de kompletterande sociala ersättningarna varken sammanfaller med kostnaden i de sociala åtgärdsplanerna före avyttringen eller den beräknade sociala kostnaden ovan vid en likvidation av SNCM.

(377) Av detta följer att de kompletterande sociala ersättningarna inte utgör några åtaganden som följer av den normala tillämpningen av gällande sociallagstiftning vid uppsägning av anställningsavtal.

(378) För fullständighetens skull konstaterar kommissionen att även om ett belopp på 38,5 miljoner euro har påförts statens kapitaltillskott på 142,5 miljoner euro är det justerade negativa försäljningspriset, 196,50 miljoner euro, fortfarande betydligt lägre än kostnaden för en likvidation av SNCM (se punkt 3 i detta beslut).

(379) Mot bakgrund av ovanstående, och i överensstämmelse med sin beslutspraxis ([181]), anser kommissionen att genomförandet av sociala åtgärder med offentliga medel till förmån för uppsagda personer, utan att dessa åtgärder underlättar arbetsgivarens normala verksamhet, lyder under medlemsstaternas socialpolitik och inte utgör ett direkt stöd i den mening som avses i artikel 87.1 i EG-fördraget. Kommissionen anser att den inte heller ger någon fördel i form av indirekt stöd eftersom den avser personal som redan har sagts upp.

10.5 De återstående 22,52 miljoner euro som anmälts som omstruktureringsstöd

(380) Mot bakgrund av ovanstående, och i överensstämmelse med skäl 258 i detta beslut, uppgår det stödbelopp som ska bedömas som statligt stöd utanför ersättningen för trafikplikten till 22,52 miljoner euro ([182]). Detta belopp utgör en del av det kapitaltillskott som de franska myndigheterna anmälde 2002.

(381) Kommissionen anser att detta belopp ger SNCM en selektiv ekonomisk fördel och att detta stöd följaktligen utgör statligt stöd i den mening som avses i artikel 87.1 i EG-fördraget.

10.5.1 *Åtgärdens förenlighet med gemenskapens riktlinjer för stöd till undsättning och omstrukturering*

(382) Den aktuella åtgärden anmäldes av de franska myndigheterna 2002 inom ramen för gemenskapens riktlinjer för stöd till undsättning och omstrukturering från 1999 ([183]).

(383) I gemenskapens riktlinjer för statligt stöd till sjötransport ([184]) hänvisas det till ovannämnda riktlinjer för bedömningen av omstruktureringsstöd till rederier. Enligt punkt 19 i riktlinjerna ”är artikel 87.3 c den enda grunden för förenlighet med den gemensamma marknaden för stöd till företag i svårigheter”.

(384) På frågan om ett statligt stöd är förenligt med artikel 87.3 c i EG-fördraget framgår det av rättspraxis att kommissionen ska tillkännage skälen till varför den anser att ett stöd är motiverat enligt villkoren i riktlinjerna, framför allt att det finns en omstruktureringsplan, bevis på långsiktig lönsamhet och att stödet står i proportion till stödmottagarens bidrag.

Företag ska vara i svårigheter

(385) För att kunna komma i fråga för ett omstruktureringsstöd måste företaget anses befinna sig i svårigheter på detta sätt som anges i riktlinjerna från 1999 ([185]).

(386) I det aktuella fallet påpekar kommissionen att den har konstaterat att dessa kriterier var uppfyllda, både i sitt beslut av den 17 juli 2002 om undsättningsstöd till förmån för SNCM ([186]) och i sitt beslut av den 19 augusti 2002 om att inleda det formella granskningsförfarandet avseende förslaget till kapitaltillskott, på grundval av SNCM:s årsredovisning för 2001.

(387) För att uppfylla målen i detta beslut har kommissionen bekräftat att SNCM på grundval av företagets årsredovisning för räkenskapsåret 2002 uppfyllde detta villkor. Det egna kapitalet utanför reglerade bestämmelser ([187]) är fortfarande negativt, – 26,5 miljoner euro 2002, jämfört med – 30,7 miljoner euro 2001. Att mer än hälften av företagets sociala kapital har försvunnit, varav mer än en fjärdedel har försvunnit under de senaste 12 månaderna efter anmälan, bekräftar följaktligen att det villkor som anges i punkt 5 a i riktlinjerna är tillräckligt och inte nödvändigt.

(388) Utöver utvecklingen av det sociala kapitalet konstaterar kommissionen bland annat följande:

— Mellan 2001 och 2002 sjönk rörelseresultatet före skatt från – 5,1 miljoner euro 2001 till – 5,8 miljoner euro 2002 (nettoförlusten 2002 hade bara kunnat minskas genom försäljning av vissa fartyg).

— SNCM:s förmåga till självfinansiering, som uppgick till 39,2 miljoner euro i slutet av 2001, sjönk till 35,7 miljoner euro i slutet av 2002.

— De finansiella skulderna utom leasing ökade från 135,8 miljoner euro till 144,8 miljoner euro mellan 2000 och 2002.

— De finansiella kostnaderna (räntor och liknande kostnader) ökade från 7,0 miljoner euro 2000 till 9,503 miljoner euro 2002.

(389) De franska myndigheterna har dessutom bekräftat för kommissionen att bankerna hädanefter vägrar att låna ut några pengar till företaget på grund av dess skulder, trots att SNCM som säkerhet erbjudit sina senaste fartyg, där inteckningar och andra liknande servitut saknas.

(390) Avtalet om trafikplikt förändrar slutligen inte på något sätt denna analys. Även om detta avtal visserligen gör det möjligt för SNCM att, tillsammans med en framgångsrik omstruktureringsplan, på sikt uppnå ett positivt driftsresultat, hindrar detta inte mer än i mindre omfattning att dess akuta brist på egna medel, dess stigande skulder och kostnaden för att verkställa åtgärderna i omstruktureringsplanen kommer att medföra att företaget så småningom kommer att få ställa in betalningarna.

(391) Mot bakgrund av ovanstående anser kommissionen att SNCM både uppfyller kraven i punkt 5 a och punkt 6 i riktlinjerna från 1999. Kommissionen konstaterar följaktligen att SNCM 2002 var ett företag i svårigheter i den mening som avses i ovannämnda riktlinjer.

Stödet ska återställa lönsamheten (punkterna 31–34 i riktlinjerna)

(392) I enlighet med riktlinjerna från 1999 är en förutsättning för att bevilja statligt stöd att det genomförs en omstruktureringsplan som har godkänts av kommissionen. Som anges i punkt 79 i beslutet att utvidga det formella granskningsförfarandet från 2006, och eftersom kommissionen har konstaterat att åtgärderna efter anmälan 2002 inte utgjorde statligt stöd, anser kommissionen att frågan om huruvida kapitaltillskottet på 22,52 miljoner euro är förenligt med riktlinjerna från 1999 måste prövas i ljuset av omstruktureringsplanen från 2002. ”Det är mot bakgrund av förhållandena vid tidpunkten då stödåtgärderna vidtogs som det skall bedömas huruvida […] dess agerande var ekonomiskt förnuftigt. All bedömning som grundar sig på senare förhållanden skall undvikas” ([188]).

(393) På grundval av de upplysningar som de franska myndigheterna har lämnat konstaterar kommissionen att trots att det i omstruktureringsplanen från 2002 angavs att lönsamheten skulle återställas 2003, tack vare de åtgärder som i huvudsak spreds över åren 2002 och 2003, kommer SNCM inte desto mindre inte att få tillbaka en ”tillräckligt” hög nivå eget kapital förrän omkring 2005–2006. Kommissionen fastställer därför slutet av omstruktureringsperioden till den 31 december 2006.

(394) Lönsamheten förväntas snart vara återställd på linjen Marseille–Korsika och trafiken till Nordafrika är redan en lönsam verksamhet. Endast verksamheten från Nice är fortfarande mer osäker, men dess betydelse minskar och den förtida nedskrivningen av *Liamone* 2001 underlättar en återgång till positiva resultat på denna linje. Kommissionen godtar dessutom argumentet om att en avgång, om än i minskad skala, från Nice fortfarande behövs för att ge företaget en bra position på marknaden. Återupptagandet av trafiken till Nordafrika bidrar till att minska företagets beroende av den traditionella förbindelsen och bör även bidra till att lönsamheten återställs med hänsyn till […].

(395) När det gäller långsiktig lönsamhet, dvs. efter det att det aktuella avtalet om trafikplikt löper ut, anser kommissionen att genomförandet av planen måste göra det möjligt för företaget att möta konkurrensen på ett effektivt när avtalen ska förnyas. Kommissionen noterar slutligen att även med ett scenario som innebär en viss förlust, nämligen en bilfärja, skulle detta avtal göra det möjligt för företaget att behålla sitt positiva resultat. Eftersom förlusten av kontraktet skulle medföra att intäkterna från företagets traditionella marknad skulle sjunka med 40 % eller mer, vilket man räknar med i ett annat scenario,

anser kommissionen att man då når en situation som få omstruktureringsplaner, med eller utan statligt stöd, kommer att kunna hejda och att det är för tidigt att redan nu planera för detta.

(396) När det gäller ”realistiska antaganden om de framtida villkoren för verksamheten” betraktar kommissionen marknadsundersökningen som seriös och anser att den utgör en god grund för att fastställa scenarier om företagets utveckling.

(397) Kommissionen konstaterar att för att garantera att företaget återställer sin lönsamhet anges det i omstruktureringsplanen att den förbättrade lönsamheten i huvudsak kommer från interna åtgärder såsom bättre kontroll över produktionskostnaderna och en högre produktivitet. Även om SNCM:s förbättrade ekonomiska situation gör att företaget kan återuppta förbindelsen med Nordafrika, tack vare att denna marknad har växt, består omstruktureringsplanen från 2002 även av åtgärder för att lägga ned viss verksamhet, framför allt det italienska dotterbolaget Corsica Marittima.

(398) Kommissionen anser att effekterna av de åtgärder som ingår i den anmälda planen och deras framgång inte kan tillskrivas marknadsutvecklingen, med undantag för den ökande trafiken till Nordafrika som framför allt motsvarar en återgång till den position som SNCM hade i mitten av 1990-talet.

(399) Dessutom uppmärksammar kommissionen att omstruktureringsplanen tar hänsyn till situationen och den förväntade utvecklingen för utbud och efterfrågan på produkterna på marknaden, med ett optimistiskt scenario, ett pessimistiskt scenario och ett scenario som ligger mittemellan dessa två samt SNCM:s särskilda starka och svaga sidor.

(400) Kommissionen anser slutligen att omstruktureringsplanen föreslår att SNCM ändras på ett sådant sätt att man efter omstruktureringen kan täcka alla kostnader, inklusive avskrivningar och finansiella kostnader.

(401) På grundval av den information som fanns att tillgå när de finansiella stödåtgärderna vidtogs konstaterar kommissionen mot bakgrund av ovanstående att kriteriet om att återställa företagets lönsamhet har uppfyllts.

Stödet ska förhindra otillbörlig snedvridning av konkurrensen (punkterna 35–39 i riktlinjerna)

(402) Enligt punkt 35 i ovannämnda riktlinjer måste åtgärder vidtas för att i största möjliga mån mildra de negativa följderna av stödet för konkurrenterna. I annat fall måste stödet anses strida mot det gemensamma intresset och därmed oförenligt med den gemensamma marknaden.

(403) I det aktuella fallet måste detta villkor uppfyllas genom att företaget begränsar verksamheten på sin traditionella marknad, dvs. Korsikatrafiken, som också – i motsats till Nordafrikatrafiken – är den förbindelse där SNCM konkurrerar med företag från gemenskapen.

(404) Kommissionen anser att det inte råder överkapacitet på marknaden för sjöfartsförbindelser till Korsika, med tanke på att trafiken är mycket säsongsbetonad och ökar i snabb takt. Kommissionen noterar också att fartygens genomsnittliga beläggningsgrad är lägre hos SNCM:s viktigaste konkurrent än hos SNCM. Eftersom det inte råder överkapacitet på marknaden i den mening som avses i riktlinjerna, behöver man heller inte bidra till marknadens sanering. En försäljning av fartyg, som är att föredra framför skrotning, skulle vara en kapacitetsminskning som uppfyller kraven i riktlinjerna.

(405) Den påtvingade begränsningen eller minskningen av närvaron på de relevanta marknader där företaget är verksamt utgör en uppvägande åtgärd till fördel för konkurrenterna. Åtgärdens omfattning bör stå i proportion till de snedvridande verkningar som omstruktureringsstödet kan komma att få.

(406) Omstruktureringsplanen bidrar på ett betydande sätt till att minska företagets närvaro på den relevanta marknaden till omedelbar fördel för konkurrenterna genom följande:

— Nedläggning av dotterbolaget Corsica Marittima (82 000 passagerare år 2000), som ansvarade för förbindelserna mellan Italien och Korsika, vilket innebär att SNCM-gruppen lämnar marknaden för trafik mellan Italien och Korsika.

— Nedläggning (i praktiken) av förbindelserna mellan Toulon och Korsika, en marknad som 2002 motsvarade 460 000 passagerare.

— Begränsning av det totala antalet platser och turer per år från och med 2003, särskilt på förbindelsen mellan Nice och Korsika.

— Försäljning av fyra fartyg.

(407) I hela Genua- och Toulonbukten kommer SNCM att erbjuda över en miljon färre platser än 2001, dvs. mer än halvera sitt utbud, trots att dessa förbindelser är de som ökar mest, till omedelbar fördel för konkurrenterna.

(408) Åtgärderna, trots att de är betydande, måste kompletteras med villkor om att SNCM under omstruktureringsperioden inte får finansiera några andra nyinvesteringar än omstruktureringsplanens kostnader för omläggningen av trafiken till Nordafrika.

(409) Mot bakgrund av ovanstående anser kommissionen att kriteriet om att förhindra otillbörlig snedvridning av konkurrensen har uppfyllts.

Stödet bör begränsas till vad som är absolut nödvändigt (punkterna 40–41 i riktlinjerna)

(410) Stödbeloppet bör begränsas till vad som är absolut nödvändigt för att möjliggöra en omstrukturering med hänsyn till de finansiella resurser som företaget, aktieägarna eller den koncern företaget tillhör har, utan att försämra företagets möjligheter att återställa lönsamheten.

(411) I sitt beslut av den 19 augusti 2002 ger kommissionen uttryck för sina tvivel på att de franska myndigheternas beräkningsmetod verkligen lämpar sig för att fastställa stödbeloppet. Trots att Frankrike lämnat ytterligare förklaringar har kommissionen gjort en egen utvärdering.

(412) Kommissionen har följande synpunkter på de franska myndigheternas metod, som bygger på förhållandet mellan eget kapital och skuldsättning:

— De fem företag som de franska myndigheterna har valt ut är inte tillräckligt representativa för sjöfartssektorn.

— De fem företagens kvot på 79 % för förhållandet mellan eget kapital och finansiella skulder är absolut ingen tillförlitlig indikator för ett företags sundhet.

— De franska myndigheterna har inte förklarat vad som egentligen ingår i de fem företagens finansiella skulder och har därför inte heller kunnat garantera att de kan jämföras med SNCM:s skulder enligt omstruktureringsplanen.

— De franska myndigheterna har inte visat att omstruktureringsplanens finansieringsmodell verkligen uppfyller ovannämnda kvot på 79 % under perioden 2002–2007.

(413) Kommissionen ifrågasätter också relevansen hos de övriga metoder som Frankrike föreslår för att visa att kapitaltillskottet begränsades till vad som var absolut nödvändigt ([189]).

(414) Kommissionen anser att kapitaltillskottet i realiteten inte i första hand bör syfta till att öka företagets egna kapital (enkel finansiell omstrukturering) utan till att hjälpa företaget att klara steget från monopolställning enligt 1976 års avtal till en konkurrensutsatt marknad. Med tanke på hur svårt det är att fastställa en lämplig nivå på SNCM:s egna kapital, är kommissionen därför tveksam till att använda de franska myndigheternas metod för att beräkna stödets storlek. Kommissionen vill dessutom påpeka att man kan få förhållandet mellan eget kapital och skulder att variera avsevärt genom att lägga till eller ta bort något av de fem företag som de franska myndigheterna har valt ut.

(415) Kommissionen anser att omstruktureringsstödet får täcka kostnaderna för de av omstruktureringsplanens olika åtgärder (omstrukturering av verksamheten) som krävs för att förändra företagets rättsliga ställning och konkurrensställning. Kostnaderna för omstruktureringens driftsåtgärder beräknar kommissionen till 46 miljoner euro (se skäl 55 i detta beslut) ([190]).

(416) När det gäller den exakta beräkningen av SNCM:s behov av stöd påpekar kommissionen att ”det är mot bakgrund av förhållandena vid tidpunkten då stödåtgärderna vidtogs som det skall bedömas huruvida […] dess agerande var ekonomiskt förnuftigt. All bedömning som grundar sig på senare förhållanden skall undvikas.” ([191])

(417) I det aktuella fallet noterar kommissionen i ljuset av punkt 40 i riktlinjerna att den betydande försäljningen av anläggningstillgångar, i huvudsak fartyg, till ett belopp på 26,25 miljoner euro i nettobehållning till förmån för tillhörande finansiella skulder ([192]) ägde rum den 18 februari 2002, samma dag som de franska myndigheterna anmälde omstruktureringsstödet, och den 9 juli 2003, samma dag som kommissionen fattade sitt beslut om att godkänna omstruktureringsstödet.

(418) Denna försäljning räcker emellertid inte för att återställa lönsamheten för SNCM, vars finansiella situation även efter försäljningen präglas av betydande skulder (19,75 miljoner euro). Eftersom SNCM inte beviljas banklån, trots att man föreslår sina sista helägda fartyg, där inteckningar och andra servitut saknas, som säkerhet anser kommissionen att företaget inte kan hitta andra egna medel för att finansiera sin rekonstruktion.

(419) Mot bakgrund av ovanstående anser kommissionen därför att beloppet på 19,75 miljoner euro är rimligt för att göra det möjligt för företaget att snabbt hitta ett sätt att bli lönsamt på.

(420) Kommissionen anser därför att av det belopp som ursprungligen anmäldes som omstruktureringsstöd, dvs. 22,52 miljoner euro, kan endast 19,75 miljoner euro motiveras på grundval av SNCM:s likviditet och försäljningen av anläggningstillgångar den 9 juli 2003, med förbehåll för den hänsyn till intäkterna från avyttringarna (se nedan) som kommissionen fastställde i sitt beslut från 2003 och som kompletterar de avyttringar som förutsågs i omstruktureringsplanen.

Principen om ”en enda gång”

(421) I riktlinjerna ([193]) föreskrivs att ett företag som redan har mottagit omstruktureringsstöd i allmänhet inte får motta ett andra omstruktureringsstöd om det har gått mindre än 10 år sedan omstruktureringsstödet löpte ut. I förteckningen över de stöd som SNCM redan har mottagit nämns inget omstruktureringsstöd. Det rör sig om SNCM:s första omstruktureringsstöd sedan företaget bildades 1976.

10.5.2 *Att behålla utjämningsåtgärder*

(422) Som framgår av förstainstansrättens dom från 2005 och punkt 137 i beslutet om utvidgning från 2006, och med tanke på revideringen av det minskade stödbeloppet enligt riktlinjerna från 1999, handlar det om att behålla de utjämningsåtgärder som kommissionen föreskrev i sitt beslut från 2003.

(423) Det bör framhållas att kommissionen genom sitt beslut från 2003 godkände ett kapitaltillskott på 76 miljoner euro enligt riktlinjerna från 1999 under förutsättning att följande villkor uppfylldes ([194]):

i) SNCM får fram till den 31 december 2006 inte förvärva nya fartyg eller teckna avtal om byggande, beställning eller chartring av nya eller renoverade fartyg.

ii) SNCM får bara bedriva trafik med de 11 fartyg som SNCM redan ägde den 31 december 2006.

iii) SNCM ska avyttra samtliga direkta och indirekta aktieinnehav respektive andelar i Amadeus France, Compagnie Corse Méditerranée, fastighetsbolaget Schuman, Société Méditerranéenne d'Investissements et de Participations och Someca.

iv) SNCM får fram till den 31 december 2006 i trafiken till och från Korsika inte föra någon prispolitik som medför lägre priser än vad konkurrenterna tar ut för likvärdiga resmål och tjänster samma dagar.

v) Antalet turer med fartyg på de olika sjöfartsförbindelserna till och från Korsika fram till den 31 december 2006 begränsas.

(424) Kommissionens expert har bekräftat att samtliga villkor som angavs i kommissionens beslut från 2003 har genomförts.

(425) Experten har bekräftat att villkoret om att SNCM inte fick förvärva fartyg (villkor i ovan) har uppfyllts. I detta sammanhang bör det betonas att fartyget *Superfast*, omdöpt till *Jean Nicoli*, har förvärvats av företaget VT och från och med februari 2007 hyrs ut till SNCM, men att detta infaller efter den period som fastställdes i 2003 års beslut ([195]).

(426) När det gäller villkoret att SNCM bara får bedriva trafik med sin nuvarande flotta (villkor ii ovan) har kommissionens expert bekräftat att SNCM behöll sin flotta på 10 fartyg, dvs. ett fartyg färre än den gräns på 11 fartyg som angavs i 2003 års beslut, efter att ha ersatt *Aliso* med *Asco* 2004 ([196]) och avyttrat *Asco* den 24 maj 2005.

(427) När det gäller ersättningen av *Aliso* med *Asco* noterar kommissionen för det första att fartygen *Asco* och *Aliso* är ”systerfartyg”, dvs. två tvillingfartyg som är byggda enligt samma ritningar på samma fartygsvarv. De har exakt samma dimensioner, samma form och samma kapacitet. Kommissionen anser att bytet av de två fartygen inte syftade till att öka SNCM:s kapacitet. Dessutom påpekar kommissionen att SNCM:s tillåtelse att ändra flottans sammansättning bara får ske av skäl som företaget inte ansvarar för. I det aktuella fallet anser kommissionen att SNCM:s problem med att avyttra fartyget låg utom företagets ansvar. Kommissionen anser även att om SNCM hade hittat en köpare till *Aliso* i stället för till *Asco*, skulle försäljningen av *Aliso* ha haft samma effekt på SNCM:s kapacitet som försäljningen av *Asco*, och att de franska myndigheterna har uppfyllt sina åtaganden enligt omstruktureringsplanen när det gäller försäljningen av fyra fartyg ur SNCM:s flotta.

(428) Utifrån räkenskapshandlingarna konstaterar experten dessutom att all avyttring av anläggningstillgångar som föreskrevs i 2003 års beslut (villkor iii ovan) har utförts. Avyttringarnas nettobehållning uppgår 5,02 miljoner euro ([197]). Kommissionen understryker att dess expert bekräftar att SNCM utöver de avyttringar som föreskrivs i 2003 års beslut även avyttrat andra anläggningstillgångar ([198]), till ett värde av 12,6 miljoner euro.

(429) När det gäller villkoret om att SNCM inte får vara prisledare ([199]) bekräftar kommissionens expert att SNCM har ett förfarande för att se till att detta villkor respekteras. Han har också undersökt SNCM:s tillämpning av detta villkor på de olika linjerna under perioden 16 mars 2005–31 december 2006 ([200]). På grundval av detta anser kommissionens expert att i […] % av fallen har de biljetter som SNCM utfärdat respekterat villkor iv. På grundval av de upplysningar som de franska myndigheterna har lämnat noterar kommissionen att SNCM fortfarande tillämpar villkoren iv och v trots att det i 2003 års beslut angavs att dessa villkor gällde till den 31 december 2006.

(430) När det gäller villkor v konstaterar experten att SNCM har respekterat antalet turer under räkenskapsåren 2005 och 2006. Däremot har företaget överskridit reglerna för antalet passagerare på turerna från Marseille 2005 och 2006 liksom, i mycket begränsad skala, reglerna för det maximala antalet löpmeter på turerna från Toulon 2005 och 2006 och Marseille 2006.

(431) När det gäller denna sista punkt noterar kommissionen emellertid att förekomsten av familjehytter gör det svårt att beräkna exakt hur mycket passagerarantalet har överskridits. Denna omständighet innebär dock inte att man kan anse att SNCM har misslyckats med att uppfylla de villkor som angavs i 2003 års beslut.

(432) Mot bakgrund av ovanstående anser kommissionen att SNCM har genomfört de utjämningsåtgärder som angavs i 2003 års beslut.

10.5.3 *Slutsats*

(433) Kommissionen konstaterar att utjämningsåtgärderna i 2003 års beslut så gott som helt har uppfyllts. Med hänsyn till den betydande sänkningen av det godkända stödbeloppet enligt riktlinjerna från 1999 jämfört med det belopp som godkändes 2003, som fick kommissionen att föreskriva ovanstående villkor, bedömer kommissionen att det inte är nödvändigt att fastställa ytterligare villkor eller skyldigheter för att undvika att konkurrensen snedvrids på ett sätt som strider mot det gemensamma intresset.

(434) Mot bakgrund av ovanstående och med hänsyn till den exakta nettobehållningen från de avyttringar som hade fastställts vid antagandet av 2005 års beslut anser kommissionen att det statliga stödet i form av ett kapitaltillskott på 15,81 miljoner euro ([201]) är förenligt med artikel 87.3 c i EG-fördraget.

11. **SLUTSATSER**

(435) Kommissionens slutsats är att de åtgärder som avses i detta beslut varken utgör statligt stöd enligt artikel 87.1 i EG-fördraget eller är förenligt med den gemensamma marknaden.

(436) Kommissionen uppmanar Frankrike

— att utan dröjsmål, dock senast 15 arbetsdagar från och med mottagandet av detta beslut, meddela kommissionen vilka upplysningar landet anser ska omfattas av tystnadsplikt enligt artikel 25 i förordning (EG) nr 659/1999,

— att snarast möjligt underrätta stödmottagaren om detta beslut, utan att i förekommande fall avslöja några upplysningar som landet anser ska omfattas av tystnadsplikt och som i fel händer kan skada vissa berörda parter, och att vid behov ange vilka upplysningar i meddelandet till stödmottagaren som landet anser ska omfattas av tystnadsplikt.

(437) Kommissionen påminner Frankrike om att utom vid sådana exceptionella och oförutsebara förhållanden som företaget inte ansvarar för kan det normalt beviljas ytterligare omstruktureringsstöd enligt riktlinjerna, under förutsättning att det är mindre än tio år sedan omstruktureringsperioden löpte ut, dvs. i föreliggande fall den 31 december 2006.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Den franska statens utbetalning av 53,48 miljoner euro som ersättning för den allmänna trafikplikten för perioden 1991–2001 utgör ett olagligt stöd i den mening som avses i artikel 88.3 i EG-fördraget, men är förenligt med den gemensamma marknaden enligt artikel 86.2 i nämnda fördrag.

Det negativa försäljningspriset för SNCM på 158 miljoner euro, CGMF:s övertagande av de sociala åtagandena gentemot personalen till ett belopp av 38,5 miljoner euro och CGMF:s och SNCM:s gemensamma och parallella kapitaltillskott på 8,75 miljoner euro utgör inte statligt stöd i den mening som avses i artikel 87.1 i EG-fördraget.

Det omstruktureringsstöd på 15,81 miljoner euro som Frankrike har genomfört till förmån för Société Nationale Maritime Corse-Méditerranée (SNCM) utgör ett olagligt statligt stöd i den mening som avses i artikel 88.3 i EG-fördraget, men är förenligt med den gemensamma marknaden enligt artikel 86.2 i nämnda fördrag.

Artikel 2

Detta beslut riktar sig till Republiken Frankrike.

Utfärdat i Bryssel den 8 juli 2008.

På kommissionens vägnar

Antonio TAJANI

Vice ordförande

(1) EGT C 308, 11.12.2002, s. 29.

(2) Denna omstruktureringsplan anmäldes av de franska myndigheterna den 20 december 2001 som ett av Compagnie Générale Maritime et Financière (CGMF) godkänt likviditetslån till SNCM på 22,5 miljoner euro i undsättningsstöd. I sitt beslut av den 17 juli 2002 (EUT C 148, 25.6.2003, s. 7), nedan kallat 2002 års beslut, godkände kommissionen undsättningsstödet till SNCM inom ramen för förhandsgranskningen av stöd enligt artikel 88.3 i EG-fördraget. Den 19 november 2002 vidarebefordrade de franska myndigheterna en kopia av överenskommelser om likviditetslån mellan SNCM och CGMF samt bevis för att CGMF återbetalat lånet till SNCM genom två överföringar den 13 maj och 14 juni 2002.

(3) Registrerad under TREN A/61846.

(4) CGMF är ett finansiellt holdingbolag som till 100 % ägs av den franska staten och som av denna har getts i uppdrag att ansvara för all statlig sjöfart, rederiverksamhet och befraktning av fartyg i Medelhavet.

(5) EGT L 83, 27.3.1999, s. 1. Den 11 september 2002 begärde de franska myndigheterna att vissa faktafel i beslutet av den 19 augusti 2002 skulle rättas till. Den 27 november 2002 antog kommissionen ett beslut om ändring av beslutet av den 19 augusti 2002 (offentliggjort i EGT C 308, 11.12.2002, s. 29). Berörda parter uppmanades samtidigt att inkomma med synpunkter på det planerade stödet.

(6) Den 11 september 2002 begärde de franska myndigheterna en förlängning av den tidsfrist inom vilken de måste inkomma med synpunkter på beslutet av den 19 augusti 2002, vilket kommissionen beviljade den 17 september 2002.

(7) Registrerad under SG (2002) A/10050.

(8) Registrerad den 15 januari 2003 under DG TREN A/10962.

(9) Registrerad under SG (2003) A/1691.

(10) Registrerad under TREN A/21531.

(11) Registrerad under SG (2003) A/1546.

(12) EGT C 288, 9.10.1999, s. 2.

(13) Registrerad under TREN A/21701.

(14) EUT L 61, 27.2.2004, s. 13. I ett beslut av den 8 september 2004 (nedan kallat 2004 år beslut) gjorde kommissionen en marginell ändring av 2003 års beslut. Genom en ändring av artikel 2 i 2003 års beslut gavs SNCM tillåtelse att vid behov byta ut fartyget Aliso mot fartyget Asco.

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

(16) Registrerad under TREN A/27546.

(17) Registrerad under TREN A/30842.

(18) Kompletterande upplysningar översändes i skrivelser av den 30 november 2005 (SG (2005) A/10782), 14 december 2005 (SG (2005)A/11122) och 30 december 2005 (TREN A/10016).

(19) Registrerad under TREN A/16904.

(20) Registrerad under TREN A/19105.

(21) Domstolens dom av den 24 juli 2003 i mål C-280/00, Altmark Trans GmbH mot Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH, REG 2003, s. I-07747.

(22) Veolia Transport är ett dotterbolag som till 100 % ägs av Veolia Environnement. Under namnet Connex bedriver det passagerarbefordran i offentlig regi (kollektivtrafik i storstadsområden, kollektivtrafik mellan städer och regiontrafik) på landsväg och järnväg och, i mindre omfattning, sjötransporter.

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

([24]) EUT C 24, 29.1.2004, s. 1.

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

([26]) Registrerad under TREN A/25295.

([27]) Registrerad under TREN/A/24111.

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

([29]) Registrerad under TREN/A/37907.

([30]) Koncernen Stef-TFE den 28 december 2006 (A/20313) och Corsica Ferries den 27 december 2006 (A/20056).

([31]) Skrivelser av den 4 januari 2007 till koncernen Stef-TFE (D 2007300067) och till koncernen Corsica Ferries (D 2007300068).

([32]) Den 11 januari, 16 januari och 9 februari 2007, registrerade under TREN/A/21142, A/21669 och A/23798.

([33]) Den 13 februari 2007, registrerad under TREN/A/24473 och TREN/A/23981.

([34]) Registrerad av kommissionen under TREN/A/30979. De franska myndigheterna begärde och fick två förlängningar på en månad av fristen för att inkomma med skriftliga kommentarer, vilka inkom den 15 mars 2007 och 19 april 2007, registrerade under TREN/A/27002 och A/29928.

([35]) Dessa upplysningar översändes av CFF den 15 mars 2007 (TREN/A/27058), 27 september 2007 (TREN/A/43510, 1.10.2007), 30 november 2007 (TREN/A/49918, 6.12.2007), 20 december 2007 (TREN/A/51600, 26.12.2007), 14 mars 2008 (TREN/A/87084), av Stim den 20 december 2007 (TREN/A/51391) och av SNCM den 28 februari 2008 (TREN/A/85681). Frankrike översände även upplysningar den 21 december 2007 (TREN/A/51441), 7 januari 2008 (TREN/A/86344) och 8 februari 2008 (TREN/A/83661). De franska myndigheterna överlämnade övriga handlingar vid arbetsmötet den 29 februari 2008.

([36]) SNCM äger en direkt minoritetsandel på 45 % av CMN och en indirekt minoritetsandel på 24,1 % via Compagnie Générale de Tourisme et d'Hôtellerie (CGTH) Den egentliga kontrollen över CMN överläts 1992 till koncernen Stef-TFE, som äger 49 % av Compagnie Méridionale de Participations (CMP). SNCM och CMN bedrev tillsammans den allmänna trafikplikten under perioden 2001–2006 och tilldelades tillsammans det nya kontraktet för den allmänna trafikplikten för perioden 2007–2012/13.

([37]) CGTH är ett finansiellt holdingbolag som till 100 % ägs av SNCM.

([38]) Aliso Voyage är SNCM:s egen distributionskanal. Företaget består av 17 kontor utspridda över hela Frankrike och sköter biljettförsäljning för sjöfartstrafik, varav 49,9 % är biljettförsäljning för SNCM.

([39]) När 2003 års beslut antogs 2003 ägde SNCM, tillsammans med transportföretaget Delmas, hälften av aktierna i Sud-Cargos. Sud-Cargos är ett franskt rederi som bedriver godstransport och som är baserat i Marseille och specialiserat på trafiken till Marocko. Detta aktieinnehav avyttrades i slutet av 2005 till ett belopp av […] miljoner euro (sekretessbelagda uppgifter) till följd av den investeringsplan från 2005 som de franska myndigheterna översände den 28 mars 2006.

([40]) SNCM äger 100 % av detta företag, som förser SNCM:s fartyg med proviant.

([41]) Ferrytour är ett handelsbolag som ägs till 100 % av SNCM och som är verksamt som researrangör. Företaget arrangerar sjöresor till Korsika, Sardinien och Tunisien, men även flygningar till ett stort antal destinationer. Därutöver erbjuder företaget också minikryssningar och andra tjänster riktade till affärsturister.

([42]) Comptoirs du Sud är ett dotterbolag som bildades 1996 och som ägs till 100 % av SNCM. Det driver samtliga butiker ombord på fartygen.

([43]) Se fotnot 12.

([44]) *Napoléon Bonaparte* (kapacitet: 2 150 passagerare och 708 bilar, effekt: 43 MW, hastighet: 23,8 knop), stor bilfärja med lyxstandard; den nya *Danielle Casanova*, levererad i maj 2002 (kapacitet: 2 204 passagerare och 700 bilar, effekt: 37,8 MW, hastighet: 23,8 knop), stor bilfärja med lyxstandard; *l'Ile de Beauté* (kapacitet: 1 554 passagerare och 520 bilar, effekt: 37,8 MW, hastighet: 21,5 knop), togs i drift 1979 och renoverades 1989–1990; *Méditerranée* (kapacitet: 2 254 passagerare och 800 bilar, effekt: 35,8 MW, hastighet: 24,0 knop) och *Corse* (kapacitet: 2 150 passagerare och 600 bilar, effekt: 27,56 MW, hastighet: 23,5 knop).

([45]) *Paglia Orba*, (kapacitet: 500 passagerare, 2 000 löpmeter gods och 120 bilar, effekt: 19,7 MW, hastighet: 19 knop); *Monte d'Oro* (kapacitet: 508 passagerare, 1 615 löpmeter gods och 130 bilar, effekt: 14,8 MW, hastighet: 19,5 knop); *Monte Cinto* (kapacitet: 111 passagerare, 1 200 löpmeter gods, effekt: 8,8 MW, hastighet: 18,0 knop); sedan maj 2003, *Pascal Paoli* (kapacitet: 594 passagerare, 2 300 löpmeter gods och 130 bilar, effekt: 37,8 MW, hastighet: 23 knop).

([46]) Höghastighetsfartyget *Liamone* (kapacitet: 1 116 passagerare och 250 bilar, effekt: 65,0 MW, hastighet: 42 knop), som även trafikerar Toulon.

([47]) Alla utom *Danielle Casanova, Pascal Paoli* och *Liamone* leasas.

([48]) Rådets förordning (EEG) nr 3577/92 av den 7 december 1992 om tillämpning av principen om frihet att tillhandahålla tjänster på sjötransportområdet inom medlemsstaterna (cabotageförordningen) (EGT L 364, 12.12.1992, s. 7).

([49]) EGT S 2001/10 – 007–005.

([50]) Koncessionsgivare för den allmänna trafikplikten sedan 1991 enligt den franska lagen nr 91–428 av den 13 maj 1991.

([51]) EUT 2006/S 100–107350.

([52]) Statligt stöd N 781/01, godkänt genom kommissionens beslut av den 2 juli 2002, EGT C 186, 6.8.2002, s. 3.

([53]) Statligt stöd N 13/07, godkänt genom kommissionens beslut av den 24 april 2007, offentliggjort på kommissionens webbplats: http://ec.europa.eu/community_law/state_aids/transports_2007.htm

(*) Sekretessbelagda uppgifter.

([54]) Föraren följer med fordonskombinationen under överfarten. I vissa fall lastar föraren fordonet på fartyget vid avresan, och en annan förare lastar av det vid ankomsten. Detta betraktas som förarbunden trafik, till skillnad från ro-ro-trafik, där släpvagnen transporteras utan dragbil.

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

([56]) Detta belopp fördelas på följande sätt: 20,4 miljoner euro för det sociala åtgärdspaketet för själva omstruktureringen, 1,8 miljoner euro för kostnader för uppläggning av fartyg för försäljning, 14,8 miljoner euro för nedskrivning av *Liamone* och 9 miljoner euro för kostnader för omläggning av trafiken till Nordafrika.

([57]) SNCM:s bolagsstyrelse antog planen den 17 december 2001.

([58]) Omstruktureringsplanen omfattar en minskning av antalet överfarter från 4 138 under 2001 (3 835 för SNCM och 303 för Corsica Marittima) till 3 410 under 2003, med följande ändringar av trafiken:
— Anpassning av trafiken mellan Marseille och Korsika till de krav som ställs i specifikationerna i avtalet om allmän trafikplikt för 2001–2006.
— Indragning av delar av trafiken mellan Toulon och Korsika.
— Minskning av trafiken mellan Nice och Korsika.
— Nedläggning av linjen Livorno–Bastia med tillhörande anläggningar 2003.
— Ökning av trafiken från Algeriet och Tunisien med fartygen *Méditerranée, Ile de Beauté* och *Corse* och ett tillfälligt avbrott i trafiken mellan Genua och Tunisien.

([59]) Personalstyrkan kommer att minskas genom naturlig eller förtida avgång i enlighet med ålderskriterier (förtida avgång), genom tjänstledighet för kompetensutveckling och genom att visstidskontrakt inte förlängs. Minskningarna beräknas kosta SNCM omkring 20,4 miljoner euro.

([60]) T.ex. trafiken, bruttonationalproduktens beräknade tillväxttakt (1,5 %), utlåningsränta (5,5 %), ränteavkastning: (4,5 %) och kortfristiga skulder (5 %).

([61]) De franska myndigheterna har lagt fram två alternativa metoder som de har övergett på grund av att de var för dyra. I den *första metoden* beräknades finansieringsbehovet genom att man adderade kostnaderna för samtliga omstruktureringsåtgärder. Finansieringsbehovet uppgick till 90,9 miljoner euro om man tog hänsyn till följande:

— Samlade förluster under perioden 1991–2001: 41,7 miljoner euro (dvs. 29 miljoner euro – en siffra som kommissionen godkände i sitt beslut 2002/149/EG av den 30 oktober 2001 (EGT L 50, 21.2.2002, s. 66), 6,1 miljoner euro under år 2000 och 6,6 miljoner euro under 2001, före avdrag för omstruktureringskostnader).

— Minskning av de medel som utgörs av överavskrivningar: 24 miljoner euro (denna post minskar från 86 till 62 miljoner euro i balansräkningen för den aktuella perioden, vilket återspeglar förlängningen av avskrivningsperioden från 12 till 20 år, den minskade användningen av denna resurs och leasingen av de senast levererade fartygen).

— Realisationsvinst vid försäljning i samband med omstruktureringen: 21 miljoner euro, som kan dras av från finansieringsbehovet.

— Kumulativ effekt av omstruktureringskostnaderna: 46,2 miljoner euro (se fotnot 56).

Den *andra metoden* gick ut på att man bestämde vilket eget kapital som bankerna skulle kräva för hela flottan, mot bakgrund av att de, för att finansiera inköpet av ett fartyg, i allmänhet kräver ett eget kapital motsvarande 20–25 % av fartygets värde. De franska myndigheterna har vid sin beräkning utgått från att den ursprungliga anskaffningskostnaden för flottan är 843 miljoner euro, och då kommit fram till att det skulle behövas ett eget kapital på mellan 157 och 196 miljoner euro. Om man därifrån drar det befintliga egna kapitalet i slutet av 2001, kommer man fram till att det behövs ett kapitaltillskott på 101–140 miljoner euro.

([62]) Se nedan.

([63]) Enligt omstruktureringsplanen hade SNCM för avsikt att lägga upp och sälja fyra av sina fartyg under 2002, nämligen *Napoléon, Liberté, Monte Rotondo* och höghastighetsfartyget *Asco*, av vilka det sistnämnda byttes ut mot sitt systerfartyg *Aliso*. Alla dessa fartyg är nu sålda. Nettobehållningen uppgick till 25 165 000 euro.
I enlighet med 2003 års beslut har SNCM avyttrat sina andelar i SCI Espace Schuman, Southerna Trader, Someca, Amadeus och CCM till en nettobehållning på 5,02 miljoner euro.
Efter 2003 års beslut har SNCM sålt sina andelar i Sud Cargos, fartyget *Asco* och SNCM:s fastighetsinnehav till ett belopp av 12,2 miljoner euro.

([64]) Förfarandet för att utse de privata partnerna ägde rum mellan den 26 januari 2005 och slutet av september 2005. Den 26 januari och 17 februari 2005 tillkännagav den franska regeringen att den hade börjat leta efter en privat partner som kunde ge ett kapitaltillskott till SNCM för att stärka företagets finansiella struktur och utveckla det i rätt riktning.
Efter att ha utsett en oberoende person att övervaka processen gav kontoret för statligt ägande (APE) en rådgivande bank (HSBC) i uppdrag att kontakta potentiella köpare.
Sjuttiotvå investerare kontaktades i syfte att definiera de finansiella villkoren för ett anbud som skulle kunna stärka företagets industriprojekt och bevara sysselsättningen och ett bra utförande av den allmänna trafikplikten. […] av dessa visade ett betydande intresse, […] sekretessavtal ingicks och […] informationsmaterial skickades. […] företag lämnade in sina anbud vid första anbudsomgången den 5 april 2005 och tre anbud ([…], […] och […]) mottogs vid den andra omgången den 17 juni 2005, liksom en avsiktsförklaring om minoritetsinnehav ([…]). Tre anbud lämnades in vid den tredje omgången den 28 juli 2005.
Den 14 september 2005 uppmanades varje företag att lämna sitt slutna och slutgiltiga anbud senast den 15 september 2005. Detta datum drog företaget […] tillbaka sitt anbud. Statsförvaltningen mottog två slutna anbud om kapitaltillskott och uppgifter om hela kapitalet från den franska bankkoncernen Butler Capital Partners (BCP) och […].
Den 27 september 2005 skickade Frankrike ut ett pressmeddelande om att man efter noggrann granskning av de två anbuden hade valt anbudet från koncernen BCP, eftersom detta anbud inte bara var det bästa rent finansiellt utan också bäst motsvarade företagets intressen, den allmänna trafikplikten och sysselsättningen. I BCP:s ursprungliga anbud föreslogs ett negativt försäljningspris på […] miljoner euro och detta var det anbud som hade det minst negativa priset.
I detta ursprungliga anbud från den potentiella köparen angavs uttryckligen att det ursprungliga anbudet kunde ändras efter revisionen. De franska myndigheterna har meddelat att det ursprungliga priset höjdes efter revisionen den 16 december 2005 på grund av objektiva aspekter som påverkade de bestämmelser och ekonomiska ramar som SNCM bedriver sin verksamhet under och som uppkommit efter inlämnandet av anbudet den 15 september 2005. Det negativa priset reviderades därför till […] miljoner euro.
Förhandlingarna mellan de franska myndigheterna och de framtida köparna bidrog till att återställa priset till 142,5 miljoner euro och höja beloppet för att ta över ansvaret för en del av SNCM:s pensionsutgifter (15,5 miljoner euro).

([65]) SNCM:s interna förfarande för att genomföra kapitaltillskottet och privatiseringen inleddes formellt den 12 april 2006 och skulle avslutas den 31 maj 2006. Det bör understrykas att den 27 november 2007 hade de anställdas andel av kapitalet fortfarande inte realiserats.

([66]) Denna mekanism föreskrivs i artikel II.2 i protokollet till avyttringen av den 16 maj 2006. Där anges att detta konto är avsett att finansiera den del av kostnaden för eventuella frivilliga avgångar eller uppsägningar av anställningsavtalet som går utöver de belopp som arbetsgivaren är skyldig att stå för i enlighet med lagstadgade och avtalsmässiga skyldigheter. Kvarstaden har till syfte att frigöra medel allteftersom de anställda som inte omplaceras inom koncernen SNCM verkligen lämnar företaget samt att frigöra kontot för kvarstadsbeloppet när kvarstadsförfarandet har avslutats.

([67]) Följande fyra kriterier anges i domen i målet *Altmark*:

i) Det mottagande företaget ska rent faktiskt ha ålagts skyldigheten att tillhandahålla allmännyttiga tjänster, och dessa skyldigheter ska vara klart definierade.

ii) De kriterier på grundval av vilka ersättningen beräknas ska vara fastställda i förväg på ett objektivt och öppet sätt, på så sätt att det kan undvikas att ersättningen medför att det mottagande företaget gynnas ekonomiskt i förhållande till konkurrerande företag.

iii) Ersättningen får inte överstiga vad som krävs för att täcka hela eller delar av de kostnader som har uppkommit i samband med skyldigheterna att tillhandahålla allmännyttiga tjänster, med hänsyn tagen till de intäkter som därvid har erhållits och till en rimlig vinst på grundval av fullgörandet av dessa skyldigheter.

iv) När det företag som ges ansvaret för att tillhandahålla de allmännyttiga tjänsterna inte har valts ut efter ett offentligt upphandlingsförfarande, ska storleken av den nödvändiga ersättningen ha fastställts på grundval av en undersökning av de kostnader som ett genomsnittligt och välskött företag som är utrustat med transportmedel som är lämpliga för att fullgöra den allmänna trafikplikt som ålagts det skulle ha åsamkats vid fullgörandet av trafikplikten, med hänsyn tagen till de intäkter som därvid skulle ha erhållits och till en rimlig vinst på grund av fullgörandet av trafikplikten.

([68]) De franska myndigheterna påpekar även att ersättningarna har beräknats exakt utifrån skyldigheterna (antalet överfarter, utbud, stödmedel, maximal prissättning etc.), och dessa parametrar finns därför i de femåriga avtal som SNCM och de relevanta lokala och regionala myndigheterna ingick 1991 och 1996, och att det i avtalen även anges att ersättningen kan justeras om intäkterna minskar.

([69]) Framförallt har de franska myndigheterna i sin skrivelse av den 8 oktober 2002 (TREN/A/10050) tillhandahållit upplysningar för att visa att kostnadsstrukturen för SNCM:s verksamhet under perioden 1991–2001 var jämförbar med liknande färjeföretag som Brittany Ferries, Seafrance och CMN. Beträffande det sistnämnda företaget har de franska myndigheterna jämfört SNCM:s effektivitet när det gäller att bedriva kombinerad last- och passagerartrafik. Dessa två företag verkar inom likartade ramar, med nästan likvärdiga fartyg (3 kombinerade last- och passagerarfartyg för CMN och 4 kombinerade last- och passagerarfartyg för SNCM), och trafikerar likvärdiga destinationer. Tack vare de uppgifter som samlades in för perioden 1991–2001 har det gått att bekräfta att produktionsnivåerna (förhållandet mellan lönekostnaderna och omsättningen, överfarterna och fartygen) för den kombinerade last- och passagerarverksamheten, som skilde sig åt 1993, ligger mycket nära varandra under den undersökta perioden. Uppgifterna visar därför att SNCM:s produktivitetsnivå under denna period låg nära ett genomsnittligt företag inom sektorn.

([70]) EGT L 50, 21.2.2002, s. 66. De franska myndigheterna framhåller vad som sägs i rapporten från den expert som kommissionen anlitade för att granska de räkenskaps- och förvaltningsuppgifter som de franska myndigheterna har lämnat. I punkt 98 i beslutet av den 30 oktober 2001 konstaterade kommissionen ”att det stöd som lämnas för den allmänna trafikplikten inte har använts för att kompensera SNCM för kostnaderna för dess konkurrensutsatta verksamhet. De separata räkenskaperna för denna tjänst och de revisioner som har gjorts av regionala och nationella kontrollorgan gör det också möjligt att garantera att årsredovisningen av stödet för territoriell kontinuitet ger en trovärdig bild av kostnaderna för att uppfylla den allmänna trafikplikten”.

([71]) De franska myndigheterna försvarade 2002 den strategiska karaktären hos SNCM:s aktieinnehav i Sud-Cargos. Utvecklingen av trafiken på marknaden (containertrafik i stället för ro-ro-trafik), återköpet av Delmas, den andra ägaren av Sud-Cargos, av CMA CGM och Sud-Cargos ekonomiska svårigheter är några av de faktorer som förklarar varför aktieinnehavet inte längre betraktades som strategiskt och varför SNCM kunde avyttra innehavet 2005.

([72]) Domstolens dom av den 28 januari 2003 i mål C-235/99, Tyskland mot kommissionen, REG 2003, s. I-1139.

([73]) Kommissionens beslut av den 7 december 2005 om det statliga stöd som Belgien har genomfört till förmån för ABX Logistics (nr C 53/2003 (f.d. N 62/03)), EUT L 383, 28.12.2006, s. 21.

([74]) Kommissionens beslut av den 8 juli 1999 om det statliga stöd som Tyskland beviljat Gröditzer Stahlwerke GmbH och dess dotterföretag Walzwerk Burg GmbH, EGT L 292, 13.11.1999.

([75]) Denna rapport överlämnades till kommissionen i mars 2006 och hade upprättats av CGMF med hjälp av Ernst & Young, SNCM:s revisor (nedan kallad *CGMF:s rapport*).

([76]) Den rapport som upprättades den 29 mars 2006 av Oddo Corporate Finance och medarbetarna vid Paul Hastings (Oddo-rapporten) överlämnades till kommissionen den 7 april 2006. Rapporten består av en kritisk granskning, beställd av det franska kontoret för statligt ägande (APE), CGMF:s rapport och en metod för att beräkna vilka likvidationskostnader som kan godtas på gemenskapsnivå.

([77]) Med hänsyn tagen till anläggningstillgångar ([…] miljoner euro) och finansiella tillgångar ([…] miljoner euro), kundfordringar ([…] miljoner euro), övriga fordringar ([…] miljoner euro) och ett kassaunderskott på -[…] miljoner euro. Frankrike har angett att med en mer realistisk beräkning, som tar hänsyn till framtida ekonomiska faktorer, uppgår detta värde till […] millioner euro.

([78]) Domstolens dom av den 14 september i de förenade målen C-278/92–C-280/92, Spanien mot kommissionen, REG 1994, s. I-4103.

([79]) Kassationsdomstolens dom nr 98–15129 av den 6 februari 2001. Detta mål rörde ett offentligt företag, BRGM (Bureau de Recherches Géologiques et Minières), som dömdes att stå för hela bristen på tillgångar i dotterbolaget Mines de Salsignes, med motiveringen att BRGM, som de facto styrde bolaget, trots vetskap om att verksamheten gick allt sämre och trots varningar hade brustit i sin styrelse genom att låta verksamheten fortsätta.

([80]) Mål Aspocomp Group Oyj, dom vid appellationsdomstolen i Rouen av den 22 mars 2005.

([81]) Som en jämförelse låg avkastningsnivån för trettioåriga, tioåriga, femåriga och tvååriga OAT (Obligation Assimilable du Trésor, en obligation som ges ut av den franska staten) på 3,95 %, 3,82 %, 3,75 % respektive 3,72 % den 31 oktober 2006.

([82]) Kommissionens beslut av den 17 juli 2002, franskt tillverkningsföretag C(2002) 2593 slutlig – EUT C 71, 25.3.2003, s. 3.

([83]) Enligt en oberoende marknadsundersökning som Frankrike har överlämnat behärskar CFF för närvarande […] % av passagerarmarknaden, medan SNCM:s andel har gått från 82 % av marknaden 2000 till […] % 2005 och har haft en mycket stark tillväxt på fraktmarknaden, där SNCM tack vare sitt aktieinnehav i CMN fortfarande är den viktigaste aktören.

([84]) CFF påpekar att i avtalet om allmän trafikplikt försäkras bolaget ett offentligt stöd på 64,3 miljoner euro i genomsnitt per år, dvs. sammanlagt 321,5 miljoner euro under fem år. Enligt skrivelsen garanterar artikel 5 i avtalet om trafikplikt SNCM ett betalningsflöde på 72,8 miljoner euro. Corsica Ferries understryker dessutom att av de 40,6 miljoner euro i förluster som SNCM registrerade 2001 kommer 15 miljoner euro från en nedskrivning av höghastighetsfartyget *Liamone*.

([85]) I beslutet om inledande av förfarandet anges att man i omstruktureringsplanen bland annat föreskriver att linjen Bastia–Livorno med tillhörande material ska avvecklas.

([86]) CFF:s kritik avser följande punkter: i planen föreskrivs inte någon reell nedskärning av arbetsstyrkan, SNCM:s aktieinnehav har inte tagits i anspråk för omstruktureringen och realisationsvinsterna för fartygen har inte tagits med i beräkningen.

([87]) Enligt CFF motsvarar beloppet 76 miljoner euro de 500 miljoner franska franc (FRF) som företaget skulle förlora på stödet för territoriell kontinuitet under den nya perioden 2002–2006.

([88]) Jämfört med de andelar som framkommer i en förteckning över tio rederier. Andelarna varierar från 23,69 % (*Moby Lines*) till 55,09 % (*Grimaldi*) och CMN ligger däremellan på 49,7 %.

([89]) CFF nämner 50 % av aktierna i rederiet Sud-Cargos, aktier på 13 % i Amadeus, ett företag som specialiserar sig i bokningssystem i flygtransportsektorn, aktieinnehav i CMN och fastighetsförvaltning inom CGTH.

([90]) Delägare i CMN.

([91]) Korsikas transportkontor är den myndighet som tillsammans med regionala korsikanska myndigheten beviljar kontrakt för allmän transportplikt.

([92]) När det gäller den allmänna trafikplikten för förbindelsen Marseille–Korsika handlar de flesta av CFF:s synpunkter om anbudsförfarandet för den nya trafikplikten för perioden 2007–2012/13 och de rättsliga åtgärder CFF har vidtagit vid de nationella domstolarna, vilka dessa senare avvisade.

([93]) CFF påpekar i detta sammanhang att under andra halvan av 2005 inleddes ett varningsförfarande vid handelsdomstolen i Marseille och det hade inte varit otänkbart med en konkursansökan under hösten 2005 för de förluster som 2005 uppskattades till 30 miljoner euro.

([94]) Enligt CFF prövade kassationsdomstolen i målet rörande företaget Mines et produits chimiques de Salsignes på intet sätt den statliga aktieägarens ansvar vid en likvidation av ett företag som det var aktieägare i, utan snarare möjligheten att väcka talan om betalning av sociala skulder mot en offentlig industriell eller kommersiell verksamhet, och att det inte var möjligt för företagsledningen att undslippa sina åtaganden genom att åberopa en intervention från statsmakten.
När det gäller huruvida rättspraxisen från appellationsdomstolen i Rouen var tillämplig i målet rörande Aspocomp har CFF gjort gällande att det fall som avses i denna rättspraxis rör ett moderbolag som dömdes att betala ut sociala ersättningar till personalen i sitt dotterbolag på grund av avtalsbrott från det förstnämnda företagets sida. Detta ligger långt ifrån omständigheterna i SNCM:s fall. Det finns således ingen risk för att CGMF eller staten ska dömas att betala avgångsvederlag vid en tvångslikvidation. CFF ifrågasätter dessutom beräkningarna av övriga sociala kostnader eftersom dessa verkar skilja sig åt mellan de anlitade experterna.

([95]) CFF anser därför att man borde ha tagit hänsyn till det verkliga värdet på de fartyg som SNCM anger i presentationen av sitt anbud vid den beräkning av SNCM:s tillgångar som gjordes i rapporterna från Oddo och CGMF.

([96]) Enligt CFF insisterar Frankrike på att förbindelsen från Nice utgör en viktig del av helheten, att flottan måste behållas på nuvarande nivå och att SNCM:s aktieinnehav i CMN är av strategisk karaktär.

([97]) Från och med den 1 januari 2007 då *Superfast X* förvärvades.

([98]) CFF föreslår att man ska begränsa utbudet till 2005 års nivå på var och en av de konkurrensutsatta marknaderna (Nice, Tunisien och Algeriet), avstå från att starta nya linjer och göra om förbindelsen Marseille–Korsika till en kombinerad last- och passagerarlinje för att sänka kostnaderna.

([99]) SNCM köpte in nya fartyg i strid med artikel 2 i kommissionens beslut från 2003. I strid med artikel 3 i kommissionens beslut avyttrade dessutom SNCM inte sitt aktieinnehav i CCM. Slutligen har SNCM sedan 2003 tillämpat en aggressiv prispolitik och tagit ut lägre priser än CFF, vilket strider mot artikel 4 i nämnda beslut (upp till 30 % billigare biljetter för identiska eller jämförbara tjänster).

([100]) Dels på grund av bristande kunskap om beräkningsmetoder och fördelningen mellan de två företagen, dels på grund av att CMN inte ingick i en sådan undersökning.

([101]) Enligt STIM har SNCM medvetet undervärderat sitt ekonomiska resultat. Enligt en oberoende revisors granskning på uppdrag av Korsikas transportkontor uppgick det samlade underskottet för Korsikatrafiken till 125 miljoner franska franc (ca 19 miljoner euro) för åren 1996–2001, exklusive det exceptionella resultatet 2001.

([102]) Domstolens dom av den 8 maj 2003 i de förenade målen C-328/99 och 399/00, Italien och SIM 2 Multimedia mot kommissionen, REG 2003, s. I-4035.

([103]) Av de uppgifter som tas upp i rapporten framgår att […].

([104]) Med stöd av en rapport från revisionsrätten nämns det exempelvis i rapporten att […].

([105]) Av de uppgifter som tas upp i rapporten framgår att […].

([106]) Staten har exempelvis […].

([107]) I rapporten framhålls bland annat följande exempel på bristfällig förvaltning: […].

([108]) Antalet fartyg har minskats och programmet för avyttring av tillgångar fortgår enligt planerna, förbindelserna har omstrukturerats och handlingsplanen för minskad insatsförbrukning har gett sina första resultat. Avslutningsvis håller anställningsdelen av industriplanen på att genomföras.

([109]) Den andel på 0,497 som Corsica Ferries uppger för CMN för 2001 är inte korrekt, eftersom man inte tar hänsyn till tillgångar i balansräkningen. Om man korrigerar detta blir CMN:s andel 0,557. Enligt de franska myndigheterna är denna nivå under alla omständigheter otillräcklig för CMN, vilket SNCM:s svåra likviditetskris 2002 visar. Enligt Stef-TFE skulle SNCM ha behövt låna upp till 8 miljoner euro för att finansiera ett kassunderskott som inte täcktes av dess banker.

([110]) I sin skrivelse av den 9 januari 2003 citerade det regionala rådet för Provence-Alpes-Côte d'Azur den marknads-undersökning som skickades till kommissionen inom ramen för anmälan och som rådet hade en kopia av med följande påstående: Utbudet [för linjen Korsika–franska fastlandet] är överdimensionerat jämfört med efterfrågan. Fartygen har i genomsnitt 20 % beläggning på vintern och 50 % på sommaren.

([111]) Frankrike bestrider framför allt STIM:s beräkning av företagets värde till nästan 350 miljoner euro, där man bara tar hänsyn till de delar av balansräkningen som förbättrar värderingen räknat utifrån eget kapital (överavskrivningar, kvarstående realisationsvinster från fartygsförsäljning) och inte tar hänsyn till de skulder som kommer att minska värdet. Denna rent räkenskapsmässiga beräkningsmetod motsvarar inte den ekonomiska verkligheten för ett rederi som SNCM, som har tillgångar till det värde som anges i balansräkningen men som även har en begränsad lönsamhet och betydande skulder utanför balansräkningen.

([112]) Se exempelvis domstolens dom av den 10 januari 2006 i mål C-222/04, Ministero dell'Economia e delle Finanze mot Cassa di Risparmio di Firenze, REG 2006, s. I-289, punkt 129.

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

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

([115]) Kommissionen är inte tvungen att ta ställning till samtliga argument som de berörda parterna har åberopat utan det räcker med att ange de omständigheter och rättsliga överväganden som haft en avgörande betydelse för beslutet (förstainstansrättens domar av den 8 juni 1995 i mål T-459/93, Siemens mot kommissionen, REG 1995, s. II-1675, punkt 31, och av den 13 juni 2000 i de förenade målen T-204/97 och T-270, EPAC mot kommissionen, REG 1997. s. II-2267, punkt 35.

([116]) Förstainstansrätten dom av den 12 februari 2008 i mål T-289/03, BUPA m.fl. mot kommissionen.

([117]) Se kommissionens beslut av den 30 oktober 2001 om det statliga stöd som Frankrike har genomfört till förmån för Corse-Méditerranée (SNCM), EGT L 50, 21.2.2002, s. 66.

([118]) Resultatet minskat med realisationsvinsten från försäljningen av dessa fartyg.

([119]) När det gäller åren 2000 och 2001, som är de sista åren då 1996 års avtal tillämpades, innehöll expertrapporten ingen beräkning av resultat genom analytisk bokföring för förbindelsen med Korsika, eftersom det då saknades uppgifter.

([120]) I enlighet med sin beslutspraxis bryr sig inte kommissionen om vilken ersättningsmetod en medlemsstat använder så länge den kan bekräfta att det inte finns korssubventioner för några konkurrensutsatta verksamheter. Se särskilt kommissionens beslut av den 12 mars 2002 om det statliga stöd som Italien har genomfört till förmån för Poste Italiane SpA (EGT L 282, 19.10.2002, s. 29) och kommissionens beslut av den 23 juli 2003 om kapitaltillskottet på 297,5 miljoner till förmån för La Poste Belge/De Post (EUT C 241, 8.10.2003, s. 13).

([121]) Vidare bör det påpekas att kommissionen 1997 utfärdade gemensamma riktlinjer för statligt stöd till sjötransport, där den anger villkoren för när statligt stöd som ges som ersättning för en allmän trafikplikt kan anses vara förenligt med den gemensamma marknaden (EGT C 205, 5.7.1997, s. 5).

([122]) Se kommissionens beslut 2002/149/EG (EGT L 50, 21.2.2002, s. 66).

([123]) Bestämmelser om statens finansiella bidrag, som anges i punkt IV i det femåriga avtalet mellan SNCM och OTC för perioden 1996–2001.

([124]) Som anges i fotnot 71 i detta beslut har kommissionen framför allt bekräftat att det finns separata räkenskaper för dessa tjänster för den aktuella perioden.

([125]) Detta belopp utgör skillnaden mellan det belopp som ursprungligen anmäldes (76 miljoner euro) och det belopp som betalades ut som ersättning för den allmänna trafikplikten (53,48 miljoner euro).

([126]) Domstolens dom av den 28 januari 2003 i mål C-334/99, Tyskland mot kommissionen, REG 2003, s. I-1139, punkt 142.

([127]) Kommissionens meddelande till medlemsstaterna om tillämpning av artiklarna 92 och 93 i EG-fördraget och artikel 5 i kommissionens direktiv 80/723/EEG på offentliga företag inom tillverkningssektorn, EGT C 307, 13.11.1993, s. 3, punkt 11. Meddelandet rör tillverkningssektorn men kan även tillämpas på andra ekonomiska sektorer.

([128]) Se särskilt förstainstansrättens dom av den 6 mars 2003 i mål T-233/99, Westdeutsche Landesbank Girozentrale mot kommissionen, REG 2003, s. II-435.

([129]) Förstainstansrättens dom av den 21 januari 1999 i de förenade målen T-2/96 och T-129/95, Neue Maxhütte Stahlwerke GmbH och Lech-Stahlwerke GmbH mot kommissionen, REG 1999, s. II-17, punkt 116.

([130]) Domstolens dom av den 14 september 1994 i de förenade målen C-278/92, C-279/92 och C-280/92, Spanien mot kommissionen, REG 1994, s. I-4103.

([131]) Domstolens dom av den 28 januari 2003 i mål C-334/99, Tyskland mot kommissionen, REG, 2003, s. I-1139.

([132]) Kommissionens beslut 98/204/EG av den 30 juli 1997 om ett villkorligt godkännande av Frankrikes stödåtgärder till förmån för GAN-koncernen, EGT L 78, 16.3.1998, s. 1.

([133]) Se beslut 2006/947/EG av den 7 december 2005 om det statliga stöd som Belgien har genomfört till förmån för ABX Logistics (EUT L 383, 28.12.2006, s. 21).

([134]) Se domstolens dom av den 21 mars 1991 i mål, C-303/88, Italien mot kommissionen, REG 1991, s. I-1433.

([135]) Se exempelvis kommissionens beslut 92/266/EEG av den 27 november 1991 om franska industrikoncerners omställningsverksamhet utanför stål- och kolsektorn och med undantag för Compagnie générale maritime i enlighet med artiklarna 92–94 i EEG-fördraget (EGT L 138, 21.5.1992, s. 24). Se även de sociala åtgärdsplaner som det hänvisas till nedan.

([136]) Det måste emellertid konstateras att hälften av den berörda personalen var tillfälligt anställd personal eller föremål för behandling på plats. Man kan därför anta att kostnaden per anställd för Airbus 5 000 fast anställda personal var betydligt högre.

([137]) Efter ett anbudsförfarande har kommissionen gett detta uppdrag till en oberoende expert, Moore Stephens, Chartered Accountants, vars slutrapport översändes den 25 januari 2008.

([138]) Det rör sig om följande 7 fartyg: *Corse, Ile de Beauté, Méditerranée, Napoléon Bonaparte, Paglia Orba, Monte d'Oro* och *Monte Cino*.

([139]) Denna värdeminskning, som uppgår till […] miljoner euro (mellan […] och […] % av bruttomarknadsvärdet) motiveras bland annat av särdragen hos SNCM:s fartyg, som är anpassade till de linjer som företaget trafikerar, fartygens skick och att hela flottan ska säljas (framför allt den svaga försäljningspositionen). BRS:s värdering bygger framför allt på antagandet om en försäljning av kompletta och driftklara fartyg i bra skick och som fungerar bra under vanliga kommersiella förhållanden.

([140]) Beräknat till […] miljoner euro.

([141]) Den rättsliga risken motiveras av att konkursförvaltaren troligtvis får svårt att snabbt avyttra fartygen och av att marknaden snabbt blir mättad till följd av begränsad absorberingsförmåga.

([142]) Det rör sig om en skyldighet enligt artikel L.321–13 i arbetslagstiftningen enligt vilken en arbetsgivare ska betala avgångsvederlag när en anställd under 50 år sägs upp.

([143]) Kostnad för att förnya sysselsättningsområdet ([…] miljoner euro), kostnad för omskolning ([…] miljoner euro), kostnad för stödenheter och omskolningsstöd under benämningen ”rörlighet” ([…] miljoner euro).

([144]) Kostnaden för uppsägning av personal anställd av SNCM men utstationerade till dotterbolag och personal vid likviderade dotterbolag ([…] miljoner euro) samt kostnaden för rättsliga åtgärder i samband med uppsägningen av anställningsavtalen och ansökningar om ändrade anställningsavtal ([…] miljoner euro).

([145]) Den 30 september 2005 använde SNCM tre leasade fartyg: höghastighetsfartyget *Liamone* (ägt av GIE Véronique Bail), *Danielle Casanova* (GIE Joliette Bail) och *Pascal Paoli* (GIE Castellane Bail).

([146]) Beräkningen baseras på följande underliggande hypoteser:
— SNCM avslutar sina leasingavtal den 30 september 2005, vilket innebär att fartygen återgår till sina respektive ägare (GIE) och att ingen hyra betalas.
— Köpoptionen får inte utnyttjas.
— Fartygen avyttras av GIE:s långivande banker den 30 september 2005. Nettointäkterna från försäljningen av fartygen ska i första hand användas för att betala bank- och skatteskulder.

([147]) Med hänsyn till SNCM:s frekventa användning av upprepade visstidskontrakt.

([148]) I sitt beslut 2006/947/EG av den 7 december 2005 om det statliga stöd som Belgien har genomfört till förmån för ABX Logistics (EUT L 383, 28.12.2006, s. 21) anger kommissionen följande: ”Kommissionen vet att tredjeman i vissa medlemsstater kan väcka talan mot aktieägare i ett likviderat bolag i exceptionella fall, särskilt om aktieägarna kan anses som […] eller om de har brustit vid styrelsen av bolaget. Ehuru fransk lagstiftning erbjuder tredjeman just en sådan rättighet anser kommissionen, med utgångspunkt i de uppgifter som Belgien har lämnat angående risken, att risken är för liten för att påverka den bedömning som gjordes i samband med utvidgningen av ärendet i april 2005. Kommissionen anser sålunda att den kostnad på 58 miljoner euro som enligt Belgien motsvarar risken […] inte skall tas med i beräkningen av kostnaderna för en tvångslikvidation.”

([149]) Kommissionens meddelande om det stöd som Frankrike har beslutat att genomföra till förmån för Société Marseillaise de crédit (EGT C 49, 19.2.1997, s. 2).

([150]) Dvs. det uppdaterade nettovärdet av en framtida risk att dömas, med hänsyn till att de personer som anklagas för att vara ansvariga kommer att försvara sig mot en sådan anklagelse.

([151]) Lag nr 85–98 av den 25 januari 1985 om rekonstruktion och tvångslikvidation av företag, kodifierad i handelslagens artiklar L620–1 ff., och lag nr 2005–845 av den 26 juli 2005 om skyddande, rekonstruktion och likvidation av företag, kodifierad i artiklarna 620–1 till 670–8 i handelslagen.

([152]) Scenariot med skyddsåtgärder kan inte tillämpas i det aktuella fallet eftersom ovannämnda lag från 2005 trädde i kraft först efteråt, även om det av de uppgifter som kommissionen förfogar över inte finns något som säger att en tvångsrekonstruktion av SNCM hade misslyckats.

([153]) I enlighet med relevanta lagar får offentliga företag med privaträttsliga regler låta en tvångslikvidation omfattas av dessa lagars tillämpningsområde. Lagstiftningen tillåter dessutom att en juridisk person på offentligrättens område, i egenskap av den som de facto styr ett företag, görs ansvarig inom ramen för en talan om skuldreglering.

([154]) Enligt fransk rättpraxis måste en person, för att de facto anses styra företaget, visa prov på *aktivt styre eller upprepade återkommande direktiv*.

([155]) De franska myndigheternas reaktioner på vissa synpunkter från SNCM (se punkt 172 i detta beslut).

([156]) Det är intressant att notera att när det gäller traditionella lönefordringar finns det rättsliga lönefordringar där man åberopar ett beslut från arbetsdomstolen. I det aktuella fallet hänsköt de anställda frågan till arbetsdomstolen för att denna skulle uttala sig om deras krav och, om kravet upptas till sakprövning, att det ska föras in bland företagets skulder.

([157]) Kassationsdomstolens dom av den 30 november 1993, nr 91–20554, Bull. civ.IV, nr 440, s. 319.

([158]) Utvärderingen utfördes av Sorgem, verksamt inom värdering och rådgivning rörande finansiella investeringar. Författaren, Maurice Nussenbaum, är finansexpert vid appellationsdomstolen i Paris och ledamot av kassationsdomstolen.

([159]) De franska myndigheternas reaktion på vissa synpunkter från SNCM (se skäl 174 i detta beslut).

([160]) De franska myndigheternas reaktion på vissa synpunkter från SNCM (se skälen 175 och 176 i detta beslut).

([161]) De franska myndigheternas reaktion på vissa synpunkter från SNCM (se skälen 175 och 176 i detta beslut).

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

([163]) Se exempelvis kassationsdomstolens dom av den 6 februari 2001, nr 98–15129.

([164]) Se särskilt de två domarna från appellationsdomstolen i Rouen av den 22 mars 2005 – dom nr RG 04/02549, Aspocomp Group Oyj, och dom nr RG 01/02667 – 04/02675.

([165]) Med hänsyn till att de personer som anklagas för att felaktigt ha skjutit upp denna plan förmodligen kommer att slippa ta sitt personliga ansvar, tack vare ett rigoröst försvar.

([166]) Kassationsdomstolens dom av den 19 april 2005 i målet Métaleurop.

([167]) Tillämpning av artiklarna 92 och 93 i EG-fördraget på offentliga myndigheters innehav, EG-bulletinen 9/1984, punkt 3.2. iii.

([168]) Förstainstansrättens dom av den 12 december 2000 i mål T-296/97, Alitalia mot kommissionen, REG 2000, s. II-3871.

([169]) Se exempelvis förstainstansrättens dom av den 12 december 1996 i mål T-358/94, Air France mot kommissionen, REG 1996. s. II-2109, punkt 70.

([170]) Se domstolens dom av den 14 februari 1990 i mål C-301/87, Frankrike mot kommissionen, REG 1990, s. I-307 ff., punkt 40.

([171]) Se meddelandet om ett eventuellt stöd i ett förslag till statligt kapitaltillskott till Klöckner Stahl, EGT C 390, 31.12.1994, s. 1.

([172]) Domstolens dom av den 11 juli 1996 i mål C-39/94, SFEI mot La Poste, REG 1996, s. I-3547 ff., punkt 60.

([173]) Domstolens dom av den 14 februari 1990 i mål C-301/87, Frankrike mot kommissionen, REG 1990, s. I-307 ff, punkt 41.

([174]) Förstainstansrättens dom av den 29 september 2000 i mål T-55/99, Confederación Española de Transporte de Mercancías (CETM) mot kommissionen, REG 2000, s. II-03207 ff., punkt 82.

([175]) Domstolens dom av den 2 juli 1974 i mål C-173/73, Italien mot kommissionen, REG, 709, punkt 33.

([176]) Domstolens dom av den 20 september 2001 i mål C-390/98, HJ Banks & Co. Ltd mot The Coal Authority, Secretary of State for Trade and Industry, REG 2001, s. I-6117, punkt 33.

([177]) Förstainstansrättens dom av den 1 juli 2004 i mål T-308/00, Salzgitter mot kommissionen, REG 2004, s. II-1933, punkt 79. Se även kommissionens meddelande om tillämpningen av reglerna om statligt stöd på åtgärder som omfattar direkt beskattning av företag (EGT C 384, 10.12.1998, s. 3, punkt 16).

([178]) Domstolens dom av den 6 september 2006 i mål C-88/03, Portugal mot kommissionen, REG, s. I-7115, punkt 56.

([179]) Domstolens dom av den 8 november 2001 i mål C-143/99, Adria-Wien Pipeline GmbH och Wietersdorfer & Peggauer Zementwerke GmbH mot Finanzlandesdirektion für Kärnten, REG, s. I-8365, punkt 41.

([180]) Se exempelvis kommissionens beslut av den 10 oktober 2007 om reformen av finansieringen av pensioner inom banksektorn i Grekland (EUT C 308, 19.12.2007, s. 9) och kommissionens beslut av den 10 oktober 2007 om det statliga stöd som Frankrike beviljat för reformen av formerna för finansiering av pensioner till statstjänstemän vid La Poste (EUT L 63, 7.3.2008, s. 16).

([181]) Se kommissionens beslut av den 17 juli 2002 om det franska tillverkningsföretaget (EUT C 71, 25.3.2003, s. 3). "Det faktum att staten finansierar en plan för personalnedskärningar, varigenom ett företag kan göra sig av med en del av sin personal utan att behöva bära hela kostanden för detta, utgör en selektiv förmån som sannolikt omfattas av förbudet mot statligt stöd. Däremot är de kompletterande åtgärder, via offentliga socialfonder, som vidtas för att hjälpa de personer som avskedats, och som inte innebär att arbetsgivaren befrias från sina normala kostnader, ett led i medlemsstaternas socialpolitik och utgör inte statligt stöd i den mening som avses i artikel 87.1 i EG-fördraget. […] SFP kommer att stå för hela kostnaden. Detta innebär att de kompletterande åtgärder som kommer att vidtas till förmån för de personer som avskedats så snart de har lämnat företaget inte på något sätt befriar SFP från dess åligganden och de utgör inte heller statligt stöd till SFP."

([182]) Detta belopp är skillnaden mellan det belopp som faktiskt anmäldes (76 miljoner euro) och det belopp som godkändes som ersättning för den allmänna trafikplikten (53,48 miljoner euro).

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

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

([185]) Se punkt 30 i riktlinjerna från 2002.

([186]) Ovannämnda beslut.

([187]) De reglerande bestämmelserna är kostnader som härrör från tillämpning av skatteregler.

([188]) Domstolens dom av den 16 maj 2002 i mål C-482/99, Frankrike mot kommissionen, REG 2002, s. I-4397, punkt 71.

([189]) Den första alternativa metoden, som bygger på det egna kapital som krävs för den befintliga fartygsflottans finansiering, verkar olämplig på grund av att de franska myndigheterna bygger beräkningen på fartygens inköpsvärde i stället för penningvärdet år 2002. Om man skulle grunda ett nytt företag med samma flotta som dagens SNCM, skulle man nämligen behöva eget kapital i proportion till fartygens anskaffningsvärde och inte till priset på nykonstruerade fartyg. Metoden tar inte heller hänsyn till andra tillgångar av betydelse, såsom det datoriserade reservationssystemet och de fastigheter där företaget har sitt säte.
Den andra alternativa metoden bygger på SNCM:s utgifter och är enligt kommissionens åsikt bättre lämpad. Kommissionen skulle dock vilja att man ser över siffran 41,7 miljoner euro för tidigare förluster, bland annat för att ta hänsyn till 2002 års resultat och de förluster som endast härrör från Korsikatrafiken före 1999.

([190]) Det bör noteras att kommissionens oberoende expert baserat på SNCM:s bokföring har satt den verkliga kostnaden för omstruktureringsplanen till […] miljoner euro.

([191]) Domstolens dom av den 16 maj 2002 i mål C-482/99, Frankrike mot kommissionen, REG 2002, s. I-4397, punkt 71.

([192]) Se Tabell 2 i detta beslut. I beloppet ingår de avyttringar av tillgångar som ägde rum samtidigt som 2003 års beslut, dvs. försäljningen av fartygen *Napoléon, Monte Rotondo* och *Liberté* samt avyttringen av fastigheter (hela fastigheten Schuman och SCI Espace Schuman).

([193]) Se punkt 48 i riktlinjerna.

([194]) Se bilaga 1.

([195]) Det bör noteras att den 11 december 2007 undertecknades en försäljningskompromiss avseende *Jean Nicoli* mellan VT och en tredje förvärvare om att överföra den egendom som avyttrades i april 2008.

([196]) Anmält till kommissionen genom en skrivelse av den 23 juni 2004.

([197]) Detta belopp tar hänsyn till försäljningen av SCI Espace Schuman ([…] miljoner euro) den 24 juni 2003, men tar inte hänsyn till den negativa nettobehållningen i samband med försäljningen av fartyget *Aliso* ([…] miljoner euro) den 30 september 2004.

([198]) Fartyget *Asco*, aktieinnehavet i Sudcargos och fastighetsparken.

([199]) Kommissionen anser att inom ramen för bedömningen av om artikel 4 i 2003 års beslut har respekterats är det nödvändigt att ta hänsyn till de angivna priserna, dvs. de priser som anges i allt material och all offentlig kommunikation som kommer från SNCM. Detta villkor gäller inte för priserna i SNCM:s elektroniska bokningssystem eftersom dessa priser både hos SNCM och hos dess konkurrenter är dynamiska enheter som beror på "yield management". Det går inte att ställa in systemets parametrar så att man får tillgång till de specialpriser SNCM:s konkurrenter har och på så sätt bekräfta att SNCM inte är prisledare.

([200]) Av de franska myndigheternas uppgifter framgår det att SNCM mellan den 9 juli 2003 och 16 mars 2005 aldrig har angett ett lägre pris än sina konkurrenter i sin företagskommunikation, reklamkampanjer eller andra offentliggjorda dokument.

([201]) Detta belopp utgör skillnaden mellan SNCM:s kassaunderskott (19,75 miljoner euro) och nettobehållningen från den avyttring av tillgångar som angavs i 2003 års beslut ([…] miljoner euro som motsvarar försäljningen av fartyget *Aliso* och aktieinnehavet i Southern Trader, Someca och Amadeus). Det sammanlagda kapitaltillskott som Frankrike har beviljat SNCM uppgår därmed till 69,29 miljoner euro.

BILAGA I

DE DISPOSITIVA DELARNA I 2003 ÅR BESLUT

Artikel 1

Det omstruktureringsstöd som Frankrike planerar till förmån för Société Nationale Maritime Core-Méditerranée (SNCM) är förenligt med den gemensamma marknaden, på de villkor som fastställs i artiklarna 2–5.

Artikel 2

Från och med delgivningen av detta beslut och till och med den 31 december 2006 får SNCM varken förvärva nya fartyg eller teckna avtal om byggande, beställning eller chartring av nya eller renoverade fartyg.

Från och med delgivningen av detta beslut och till och med den 31 december 2006 får SNCM bara bedriva trafik med de 11 fartyg som SNCM redan äger, närmare bestämt följande fartyg: *Napoléon Bonaparte, Danielle Casanova, Île de Beauté, Corse, Liamone, Aliso, Méditerranée, Pascal Paoli, Paglia Orba, Monte Cinto* och *Monte d'Oro*.

Om SNCM på grund av händelser företaget inte ansvarar för måste ersätta något av sina fartyg före den 31 december 2006, kan kommissionen godkänna detta under förutsättning att det anmäls och vederbörligen motiveras av Frankrike.

Artikel 3

SNCM-gruppen ska avyttra samtliga direkta och indirekta aktieinnehav respektive andelar i följande företag:

— Amadeus France.

— Compagnie Corse Méditerranée.

— Fastighetsbolaget Schuman.

— Société Méditerranéenne d'Investissements et de Participations.

— Someca.

I stället för att avyttra sina aktier i Société Méditerranéenne d'Investissements et de Participations kan SNCM köpa företagets enda tillgång, fartyget *Southern Trader*, och sedan lägga ned detta dotterbolag.

Det är upp till de franska myndigheterna att avgöra om avyttringarna ska ske i form av ett offentligt försäljningserbjudande eller en uppmaning till intresseanmälan som utannonseras så tidigt att man har åtminstone två månader på sig att svara.

Frankrike ska till kommissionen lämna bevis på samtliga avyttringar. SNCM får inte åberopa för låga bud som skäl för att inte genomföra avyttringarna. Villkoret i första stycket ska anses vara uppfyllt, om det inte lämnas några bud och Frankrike kan visa att försäljningen har utannonserats på det sätt som krävs.

Artikel 4

Från och med delgivningen av detta beslut och till och med den 31 december 2006 får SNCM i trafiken till och från Korsika inte föra någon prispolitik som medför lägre priser än vad konkurrenterna på samma dagar tar ut för likvärdiga resmål och tjänster.

Kommissionen förbehåller sig rätten att inleda det formella granskningsförfarandet för det fall att något av villkoren i detta beslut inte uppfylls, i synnerhet vad gäller villkoret i första stycket.

Villkoret i första stycket är uppfyllt, om SNCM:s lägsta priser varje dag ligger över alla konkurrenters lägsta rabatterade priser för likvärdiga resmål och tjänster.

Villkoret i första stycket ska inte längre vara tillämpligt, om konkurrenternas priser överstiger SNCM:s inflationskorrigerande priser från referensåret 1996.

Frankrike ska varje år före den 30 juni till kommissionen lämna alla uppgifter som krävs för att visa att detta villkor under föregående kalenderår verkligen var uppfyllt för samtliga överfarter till och från Korsika.

Artikel 5

I enlighet med de franska myndigheternas åtaganden i omstruktureringsplanen ska antalet turer med fartyg på de olika sjöfartsförbindelserna till och från Korsika fram till den 31 december 2006 begränsas till tröskelvärdena i tabell 3 i detta beslut [1], utom om sådana exceptionella och oförutsebara förhållanden råder som SNCM inte ansvarar för och som tvingar företaget att senarelägga vissa resor till andra hamnar och med undantag för att företagets skyldigheter enligt den allmänna trafikplanen ändras.

Artikel 6

Frankrike bemyndigas härmed att efter delgivningen av detta beslut ge SNCM ett första kapitaltillskott på 66 miljoner euro.

Fram till omstruktureringsperiodens slut, dvs. fram till den 31 december 2006, kan kommissionen därefter, på de franska myndigheternas begäran, besluta att godkänna ett andra kapitaltillskott till SNCM motsvarande skillnaden mellan det resterande beloppet på 10 miljoner euro och behållningen från de avyttringar som krävs enligt artikel 3, på de villkor som fastställs i den artikeln.

Ett sådant beslut får endast fattas om de åtgärder som krävs enligt artikel 3 har vidtagits, om behållningen från avyttringarna är lägre än 10 miljoner euro och om villkoren i artiklarna 2, 4, och 5 är uppfyllda, utan att det påverkar kommissionens rätt att inleda det formella granskningsförfarandet för det fall att något av dessa krav inte uppfylls. I annat fall får det andra kapitaltillskottet inte utbetalas.

Artikel 7

Franskrike ska inom sex månader från delgivningen av detta beslut underrätta kommissionen om vilka åtgärder som har vidtagits för att följa beslutet.

Artikel 8

Detta beslut riktar sig till Republiken Frankrike.

---

[1] Se bilaga II till detta beslut.

BILAGA II

TABELL 3 I 2003 ÅRS BESLUT

Utveckling av SNCM:s utbud

	Antal överfarter		Utbud av platser		Utbud av löpmeter	
	2001	> 2003	2001	> 2003	2001	> 2003
Marseille–Korsika	1 881	(…)	1 723 050	(…)	1 469 000	(…)
Toulon–Korsika	187	(…)	303 650	(…)	0	(…)
Genuabukten	1 768	(…)	1 708 700	(…)	0	(…)
Totalt Europa	3 836	3 067	3 735 400	2 357 500	1 469 000	(…)
Nordafrika	302	372	444 000	635 000	0	0
Totalt	4 138	3 439	4 179 400	2 992 500	1 469 000	(…)