KOMMISSIONENS BESLUTNING

af 9. juli 2003

om Frankrigs påtænkte omstruktureringsstøtte til fordel for Société Nationale Maritime Corse-Méditerranée (SNCM)

(meddelt under nummer K(2003) 2153)

(Kun den franske udgave er autentisk)

(EØS-relevant tekst)

(2004/166/EF)

KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER HAR —

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

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

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

ud fra følgende betragtninger:

1. SAGSFREMSTILLING

1.1. Sagsforløb

(1) Ved brev af 18. februar 2002 anmeldte den franske regering en påtænkt omstruktureringsstøtte til fordel for Société Nationale Maritime Corse-Méditerranée (SNCM). Sagen blev registreret under N 118/2002. Kommissionen modtog yderligere oplysninger fra de franske myndigheder ved breve af 3. juli 2002 ([2]).

(2) Den 19. august 2002 besluttede Kommissionen at indlede den formelle undersøgelsesprocedure i henhold til artikel 6 i Rådets forordning (EF) nr. 659/1999 af 22. marts 1999 om fastlæggelse af regler for anvendelsen af EF-traktatens artikel 93 ([3]). Sagen er registreret under det nye nummer C 58/2002.

(3) Ved fax af 11. september 2002 anmodede de franske myndigheder om at få rettet nogle faktuelle fejl i beslutningen af 19. august 2002.

(4) Ved brev ligeledes af 11. september 2002, registreret under TREN A/65862, anmodede de franske myndigheder om en forlængelse af fristen til at fremsætte kommentarer til beslutningen af 19. august 2002. Ved brev af 17. september 2002 gav Kommissionen Frankrig en frist på yderligere en måned til at udarbejde sit svar.

(5) Ved brev af 8. oktober 2002, afsendt den 15. oktober med bilag og registreret under SG(2002) A/10050, forelagde de franske myndigheder Kommissionen deres kommentarer til beslutningen af 19. august 2002 om indledningen af proceduren, idet de insisterede på at gennemføre omstruktureringsplanen.

(6) Ved brev af 15. oktober 2002, registreret under SG(2002) A/10252, gjorde de franske myndigheder opmærksom på, at offentliggørelsen i *De Europæiske Fællesskabers Tidende* af beslutningen om at indlede den formelle undersøgelsesprocedure hastede.

(7) Ved fax af 19. november 2002 fremsendte de franske myndigheder en kopi af aftalerne om et likviditetsforskud mellem SNCM og Compagnie Générale Maritime et Financière (CGMF) samt dokumentation for, at CGMF havde tilbagebetalt forskuddet til SNCM ved to overførsler dateret den 13. maj og den 14. juni 2002.

(8) Kommissionen vedtog den 27. november 2002 en beslutning om ændring af beslutningen af 19. august 2002. Beslutningen blev ved brev af 29. november 2002 sendt til Frankrigs Faste Repræsentation ved Den Europæiske Union, hvorefter Kommissionens beslutning om at indlede den formelle undersøgelsesprocedure i nærvæ-

([1]) EFT C 308 af 11.12.2002, s. 29.
([2]) Registreret under TREN A/61846.
([3]) EFT L 83 af 27.3.1999, s. 1.

rende sag kunne offentliggøres i *De Europæiske Fællesskabers Tidende* ([4]) den 11. december 2002. Interesserede parter blev opfordret til at fremsætte bemærkninger til støtteforanstaltningen fra denne dato.

(9) På anmodning af de franske myndigheder blev der holdt et første arbejdsmøde mellem disse og Kommissionens tjenestegrene den 24. oktober 2002 og et andet arbejdsmøde den 3. december 2002.

(10) Kommissionen har modtaget bemærkninger fra to virksomheder, Corsica Ferries og koncernen Stef-TFE, samt fra forskellige regionale og kommunale myndigheder. Disse bemærkninger blev ved brev af 13. og 16. januar og 5. og 21. februar 2003 videresendt til Frankrig med anmodning om eventuelle kommentarer.

(11) Ved brev ligeledes af 16. januar 2003 fremsendte Kommissionen en anmodning om yderligere oplysninger i henhold til bestemmelserne i artikel 5 i forordning (EF) nr. 659/1999.

(12) Ved brev af 10. februar 2003 ([5]) fremførte de franske myndigheder argumenter med sigte på at godtgøre, at støtteforanstaltningen på alle punkter overholder Fællesskabets rammebestemmelser for statsstøtte til redning og omstrukturering af kriseramte virksomheder ([6]) (i det følgende benævnt »rammebestemmelserne«), samt en beskrivelse af nye tilsagn vedrørende personale- og lønudvikling, styring af forbruget af rå- og hjælpestoffer og af SNCM's takstpolitik.

(13) Ved brev af 13. februar 2003 ([7]) fremsendte de franske myndigheder deres kommentarer til bemærkningerne fra Corsica Ferries og Stef-TFE til Kommissionen.

(14) Ved brev af 21. februar 2003 besvarede de franske myndigheder de supplerende spørgsmål, som Kommissionen havde stillet i brev af 10. februar 2003.

(15) Ved fax af 25. februar 2003 ([8]) fremsendte de franske myndigheder på Kommissionens anmodning en kopi af aktionæraftalen mellem SNCM og Stef-TFE-koncernen.

([4]) EFT C 308 af 11.12.2002, s. 29.
([5]) Registreret af Kommissionen under SG(2003) A/1546.
([6]) EFT C 288 af 9.10.1999, s. 2.
([7]) Registreret af Kommissionen under SG(2003) A/1691.
([8]) Registreret af Kommissionen under TREN A/21701.

(16) Den 25. februar 2003 blev der på de franske myndigheders anmodning afholdt et arbejdsmøde mellem Kommissionens tjenestegrene og repræsentanter for de franske myndigheder.

(17) Ved e-post af 14. maj 2003 ([9]) sendte de franske myndigheder Kommissionen en foreløbig udgave af SNCM's årsberetning for 2002.

(18) Ved fax sendt den 27. maj 2003 ([10]) fremsendte de franske myndigheder deres kommentarer til de dokumenter, som Corsica Ferries forelagde Kommissionens tjenestegrene den 4. februar 2003, og som Kommissionen videresendte til de franske myndigheder ved brev af 21. februar 2003.

1.2. **Støttens betegnelse**

(19) Den omhandlede støtte har betegnelsen »omstruktureringsstøtte til SNCM«, og sagen blev registreret under nummer
C 58/2002 (ex-N 118/2002) efter Kommissionens beslutning af 19. august 2002 om at indlede den formelle undersøgelsesprocedure over for den planlagte støtte.

1.3. **Støttemodtager**

(20) Støttemodtageren er Société Nationale Maritime Corse-Méditerranée (SNCM), som omfatter adskillige datterselskaber inden for søtransportsektoren.

1.4. **Støttens formål**

(21) Omstruktureringsstøtten har primært til formål at sikre en fuldstændig omlægning af SNCM med henblik på at gøre koncernen permanent rentabel.

2. **DETALJERET BESKRIVELSE AF STØTTEN**

(22) For at kunne vurdere, om støtten er forenelig med fællesmarkedet, kræves et vist kendskab til støttemodtageren, dennes historie, den konkurrencemæssige sammenhæng, koncernen virker i, årsagerne til dens finansielle vanskeligheder og indholdet af omstruktureringsplanen.

([9]) Registreret af Kommissionen under TREN A/20745.
([10]) Registreret af Kommissionen under TREN A/21531.

2.1. **SNCM og de største datterselskaber**

2.1.1. *SNCM*

(23) SNCM er et søfartsselskab, som varetager den regelmæssige forbindelse til Korsika fra Nice, Toulon ([11]) og Marseille og til Maghreb (Tunesien og Algeriet) fra Frankrig ([12]), samt i sæsonen fra april til september til Sardinien.

(24) SNCM blev oprettet i 1969 ved en fusion af selskaberne Compagnie Générale Transatlantique og Compagnie de Navigation Mixte, som begge var oprettet i 1850. Det hed på daværende tidspunkt Compagnie Générale Transméditerranéenne, men blev i 1976 omdøbt til Société Nationale Maritime Corse-Méditerranée, efter at Société Nationale des Chemins de Fer (SNCF) havde erhvervet en kapitalandel i selskabet. Selskabet var faktisk blevet udvalgt af den franske regering til sammen med Korsika at realisere områdeprincippet, dvs. at bringe taksterne for søtransport på linje med SNCF's jernbanetakster på grundlag af en aftale, som blev indgået den 31. marts 1976 for 25 år. Den franske regering havde ved en tidligere aftale, indgået den 23. december 1948, overdraget det til Compagnie Générale Transatlantique at varetage besejlingen af Korsika.

(25) Ud over den offentlige tjeneste varetager SNCM ligeledes rutefarten til Algeriet og Tunesien samt i sæsonen fra april til september besejlingen af Sardinien. I perioden fra 1990 til 2002 har SNCM desuden via sit datterselskab Corsica Marittima udbudt passagertransport mellem Korsika og Italien.

2.1.1.1. Aktionærerne i SNCM

(26) SNCM ejes i dag 80 % af CGMF, som overtog Compagnie Générale Transatlantique's kapitalandel, og 20 % af SNCF. Den franske stat er den direkte ejer af 100 % af CGMF. SNCM blev i 1992 oprettet som datterselskab af CGMF i stedet for Compagnie Générale Maritime (CGM), som derefter blev omstruktureret ([13]), fik tilført kapital ([14]) og blev privatiseret ([15]).

(27) Siden CGMF blev dannet i 1977, har det haft til formål at udstede tilladelse til navnlig alle aktiviteter vedrørende søtransport, skibsudrustning og skibsbefragtning samt enhver erhvervelse af kapitalinteresser og alle kommercielle og industrielle aktiviteter, som er direkte eller indirekte knyttet til dette formål. I dag varetager CGMF hovedsagelig følgende funktioner på statens vegne:

— det ejer en aktieandel på 80 % i SNCM (de øvrige 20 % ejes af SNCF, som er ejet af den franske stat)

— det opfylder visse sociale forpligtelser (bl.a. pension og understøttelse) over for ansatte i dets tidligere datterselskab CGM ([16])

— det sikrer overtagelsen af en leasingaftale indgået på et tidligere tidspunkt af CGM til finansiering af en ejendom.

2.1.1.2. SNCM's virksomhed

(28) SNCM transporterer passagerer, køretøjer og tunge godskøretøjer på følgende forbindelser:

— mellem Marseille og de forskellige havne på Korsika: Bastia og Ajaccio (dagligt i begge retninger), Porto-Vecchio, Balagne og Propriano (tre gange om ugen, herunder CMN's afgange) med ekstra overfarter i højsæsonen

— mellem Nice og Bastia: SNCM sejler fast i lavsæsonen (to-tre gange frem og tilbage om ugen) og øger sejladsen fra slutningen af marts til oktober

— mellem Marseille og Sardinien (Porto Torres)

— mellem Bastia og Sardinien (Porto Torres) med et af sine egne skibe og et skib tilhørende Compagnie Maritime de Navigation (CMN)

([11]) Ruten fra Toulon er fremover uden større betydning.
([12]) En færgerute mellem Spanien og Maghreb er på forsøgsstadiet.
([13]) Virksomheden vedtog omstruktureringsplanen i december 2002.
([14]) Den første rate af støtten til CGM blev udbetalt i 1993.
([15]) Privatiseringen fandt sted i 1996.
([16]) Eksempelvis blev foranstaltningerne som følge af de socialplaner, der blev iværksat af CGM i forbindelse med privatiseringen af virksomheden, i 1996 direkte varetaget af CGMF, der ejede 94 % af CGM. Jf. også Kommissionens beslutning 97/14/EF af 17. juli 1996 om den støtte, der er ydet til Compagnie Générale Maritime i forbindelse med en omstruktureringsplan (EFT L 5 af 9.1.1997, s. 40).

— mellem Marseille og Tunesien: mindst en sejlads om ugen med et af selskabets egne skibe

— mellem Marseille og Algier, flere gange ugentligt i højsæsonen med Île de Beauté.

2.1.1.3. Flåden

(29) SNCM's flåde af fartøjer, der sejler til Korsika, består på nuværende tidspunkt af følgende skibe:

a) fem bilfærger:

— Napoléon Bonaparte (kapacitet på 2 150 passagerer og 708 køretøjer, motorkraft 43 MW, hastighed 23,8 knob, en stor velrenommeret bilfærge

— den nye færge Danielle Casanova, erhvervet i maj 2002 (kapacitet på 2 204 passagerer og 700 køretøjer, motorkraft 37,8 MW, hastighed 23,8 knob), ligeledes en stor velrenommeret bilfærge

— Île de Beauté (kapacitet på 1 554 passagerer og 520 køretøjer, motorkraft 37,8 MW, hastighed 21,5 knob), taget i drift i 1979, renoveret i 1989/1990

— Méditerranée (kapacitet på 2 254 passagerer og 800 køretøjer, motorkraft 35,8 MW, hastighed 24,0 knob)

— Corse (kapacitet på 2 150 passagerer og 600 køretøjer, motorkraft 27,56 MW, hastighed 23,5 knob)

b) fire kombifærger (fragt og passagerer):

— Paglia Orba, (kapacitet på 500 passagerer, 2 000 løbende meter gods og 120 køretøjer, motorkraft 19,7 MW, hastighed 19 knob)

— Monte d'Oro (kapacitet: 508 passagerer, 1 615 meter gods og 130 køretøjer, motorkraft 14,8 MW, hastighed 19,5 knob)

— Monte Cinto (kapacitet: 111 passagerer, 1 200 meter gods, motorkraft 8,8 MW, hastighed 18,0 knob)

— siden maj 2003: Pascal Paoli(kapacitet: 594 passagerer, 2 300 meter gods og 130 køretøjer, motorkraft 37,8 MW, hastighed 23 knob)

c) to hurtigfærger (NGV), som hovedsagelig sejler fra Nice:

— NGV'en Liamone (kapacitet: 1 116 passagerer og 250 køretøjer, motorkraft 65,0 MW, hastighed 42 knob), som ligeledes varetager overfarten til Toulon

— NGV'en Aliso (kapacitet: 530 passagerer og 148 køretøjer, motorkraft 26,0 MW, hastighed 37 knob).

(30) Flåden, der sejler til anløbshavne i Maghreb, bestod i 2002 af bilfærgen Méditerranée, som blev erhvervet den 24. juni 2002, og sejler på ruten mellem Marseille og Tunesien. Erhvervelsen af dette skib betyder en kvalitativ og kvantitativ forbedring af søtrafikbetjeningen af den tunesiske hovedstad. Skibet er komfortabelt og hurtigt og har en samlet kapacitet på 2 250 passagerer og 760 køretøjer (mod bilfærgen Libertés 1 600 passagerer og 500 køretøjer). Det giver mulighed for at tilbyde kunderne væsentligt flere pladser samtidig med, at der også er plads til godstransport, et marked, der ligeledes er i stærk vækst.

2.1.2. *Kontrakten vedrørende offentlig tjeneste*

(31) Rutefarten mellem de franske havne på kontinentet og Korsika er siden 1948 blevet varetaget som en offentlig tjeneste ([17]). SNCM og CMN var koncessionshavere af denne tjeneste mellem 1976 og slutningen af 2001 i henhold til en aftale indgået oprindeligt for en periode på 25 år ([18]). Med den franske lov af 30. juli 1982 blev forvaltningen af områdeprincippet overdraget til Korsikas lokalparlament i henhold til en kontrakt med den franske stat. Med lov nr. 91-428 af 13. maj 1991 om områdeprincippet for Korsika ([19]) fik ovennævnte parlament det fuldstændige ansvar for besejlingen af øen. I 1991 erstattede Korsikas lokalparlament den franske stat som koncessionsgivende myndighed vedrørende forpligtelsen til offentlig tjeneste ([20]).

(32) EF-lovgivningen om cabotagesejlads pålægger medlemsstaterne at åbne de nationale cabotagemarkeder. For så vidt angår den offentlige tjeneste indebærer denne for-

([17]) Søtransporten mellem Italien og Korsika har altid været undtaget fra enhver forpligtelse og kontrakt vedrørende offentlig tjeneste.
([18]) Jf. betragtning 24.
([19]) Journal officiel de la République française, nr. 111 af 14.5.1991.
([20]) I henhold til den franske lov af 13. maj 1991.

pligtelse, at medlemsstaterne overholder princippet om »ikke-forskelsbehandling« af EF-rederne. Der er imidlertid fastsat en overgangsordning for gældende kontrakter om offentlig tjeneste, som kan løbe frem til deres udløbsdato ([21]). I henhold til de gældende EF-bestemmelser offentliggjorde Korsikas lokalparlament derfor et europæisk udbud med henblik på udvælgelse af en reder, som fra 1. januar 2002, under en femårig kontrakt, skulle opfylde forpligtelsen til offentlig tjeneste vedrørende rutefarten til øen til gengæld for finansiel kompensation. Lokalparlamentet har på baggrund af konkurrenceudviklingen på ruterne fra Toulon og Nice vurderet, at det kun er forbindelserne fra Marseille, der behøver være underlagt stærke forpligtelser til offentlig tjeneste.

(33) SNCM og CMN fik i fællesskab denne kontrakt for perioden 2002-2006, idet Corsica Ferries endte med at trække sig tilbage. Samtidig fik alle de redere, der sejler til øen fra Toulon og Nice pålagt forpligtelser med hensyn til sejladsens hyppighed, for at visse kategorier af deres passagerer kunne blive omfattet af støtte af social karakter ([22]).

(34) Fra 1997 til 2001 var den støtte ved navn »områdeprincippet«, som var ydet til SNCM, steget fra 80,1 mio. EUR til 86 mio. EUR. Selskabet dækkede på det tidspunkt alle forbindelser fra de tre franske havne på det franske fastland (Nice, Toulon og Marseille).

(35) Den gældende kontrakt fastsætter en forpligtelse til besejling med en på forhånd fastsat hyppighed, en bestemt servicekvalitet, sæsonbestemte maksimumpriser og obligatorisk rabat til visse passagergrupper. Der er i kontrakten fastsat en finansiel kompensation, dvs. en referencekompensation for hvert år i perioden 2002 til 2006, som for SNCM's vedkommende falder fra 69,1 mio. EUR til 61,4 mio. EUR. Kompensationen justeres med højst 4 % på grundlag af forskellene mellem de faktiske indtægter og de såkaldte referenceindtægter, som ligeledes er fastsat i kontrakten. Den finansielle referencekompensation i forhold til referenceindtægterne falder fra 88 % i 2002 til 75 % i 2006.

(36) Den finansielle kompensation var i 2002, det første år af kontrakten vedrørende offentlig tjeneste, på 72,1 mio. EUR, hvilket er en tilbagegang i forhold til de foregående år i betragtning af, at det fremover kun er besejlingen af Korsika fra Marseille, der er omfattet af denne støtte. Til sammenligning udgjorde støtten i 2001 til ruten Marseille-Korsika 64,79 mio. EUR for en nettoindtægt på 73,17 mio. EUR i 2001, heraf ca. 41 mio. EUR for passagerer (733 400) og hoteldrift og 32 mio. EUR for gods og køretøjer (762 000 løbende meter).

2.1.3. *SNCM's vigtigste datterselskaber*

2.1.3.1. Compagnie Méridionale de Navigation

(37) SNCM ejer en minoritetsandel i CMN, som sejler med tre kombifærger mellem Korsika og Marseille, nemlig Girolata, Kalliste og Scandola, under kontrakten vedrørende offentlig tjeneste. Selskabet besejler ligeledes Sardinien (Porto Torres) fra Marseille og Propriano.

(38) CMN, der blev oprettet i 1931, var op til slutningen af 1970'erne stadig et rent familierederi, indtil Compagnie Générale Transatlantique på det tidspunkt overtog en minoritetsandel på 49 %, for at en gren af den familie, der havde grundlagt selskabet, kunne trække sig ud. I mellemtiden har CGM overtaget denne andel. Ingen af disse to store selskaber har grebet ind i administrationen af CMN, som stadig kontrolleres af repræsentanter for familierne Rousset og Rastit.

(39) CMN har siden 1956, via en aftale, været knyttet til Compagnie Générale Transatlantique, SNCM's forgænger i besejlingen af Korsika. I 1976 blev CMN koncessionshaver for besejlingen af Korsika udelukkende for gods, mens SNCM blev koncessionshaver for transport af gods og passagerer til Korsika. Siden 1980 har CMN, efter fuldmagt fra SNCM, ligeledes kunnet transportere passagerer, da selskabet har indkøbt kombifærger. Til gengæld har SNCM været generalagent for CMN i forbindelse med passagertrafikken.

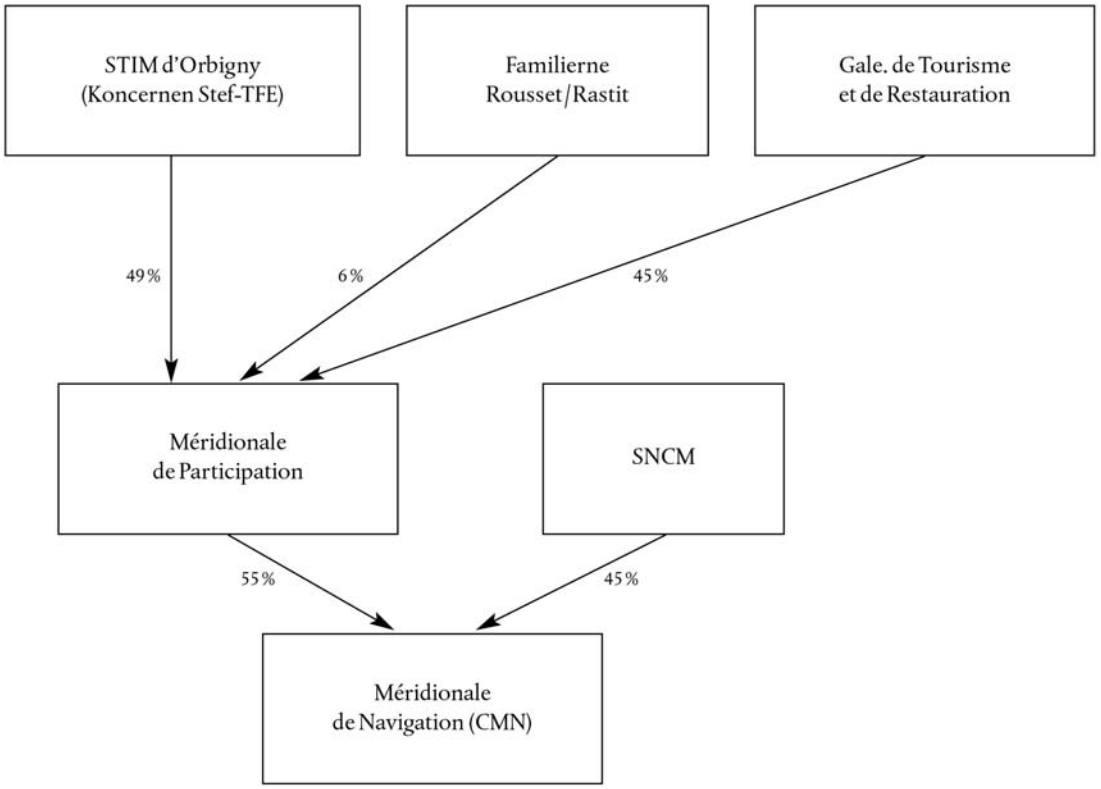
(40) I 1992 var CGM i alvorlige likviditetsvanskeligheder og forsøgte uden held at sælge sin aktieandel i CMN til en tredjepart. Da salget ikke lykkedes, anmodede CGM SNCM, som var dets datterselskab frem til 1992, om at overtage sin aktieandel i CMN. Der blev således skabt en aktiefordeling i to trin for at overdrage SNCM hovedparten af interesserne, samtidig med at de private aktionærer kunne bevare den faktiske kontrol over CMN via to holdingselskaber. Rousset- og Rastit-familierne udnyttede denne transaktion til at mindske deres aktieandel til for-

([21]) Se artikel 4, stk. 3, i Rådets forordning (EØF) nr. 3577/92 af 7. december 1992 om anvendelse af princippet om fri udveksling af tjenesteydelser inden for søtransport i medlemsstaterne (cabotageforordningen) (EFT L 364 af 12.12.1992, s. 7).

([22]) Jf. betragtning 155 i denne beslutning.

del for Société de Travaux Industriels et Maritimes d'Orbigny (STIM d'Orbigny), som derefter blev inkorporeret i Stef-TFE-koncernen. I betragtning af de meget stærke bånd mellem CGM og SNCM kunne man have forventet en fusion, men den omstændighed, at de private investorer beholdt deres aktieandele i CMN, og deres ønske om at bevare kontrollen over dette selskab talte uden tvivl imod en fusion mellem de to selskaber.

(41) Den faktiske kontrol over CMN har således siden 1992 været overdraget Stef-TFE-koncernen, der ejer 49 % af Compagnie Méridionale de Participations (CMP) og handler i samråd med Rousset- og Rastit-familierne, som ejer 6 % af CMP.



2.1.3.2. Compagnie Générale de Tourisme et d'Hôtellerie

(42) Compagnie Générale de Tourisme et d'Hôtellerie (CGTH) er et holdingselskab, som er 100 % ejet af SNCM, og som har følgende datterselskaber og aktieandele:

— 45 % af CMP, som er hovedaktionær med en andel på 55 % af CMN

— 100 % af Comptoirs du Sud, som driver butikkerne om bord på SNCM's skibe

— 50 % af société civile immobilière Schuman (anlægsaktiv, som er solgt eller ved at blive solgt)

— 100 % af Société Méditerranéenne d'Investissements et de Participations (SMIP), der som sit eneste aktiv har skibet Southern Trader, timechartret.

2.1.3.3. Sud-Cargos

(43) Sud-Cargos er et fransk rederi, der sejler med gods. Det har hjemsted i Marseille og har specialiseret sig i besejling af Maghreb. Rederiet er et datterselskab af to store transportkoncerner SNCM og Delmas. I 2001 sejlede Sud-Cargos med otte ro-ro-fragtskibe og containerskibe og havde en omsætning på 67,3 mio. EUR skabt ved transport af 90 000 t, 38 000 TEU og 18 000 anhængere. Rederiet har omkring 100 ansatte, når datterselskaber medregnes.

(44) Sud-Cargos har udformet sin udviklingsstrategi ud fra følgende fem principper:

— særlige faciliteter i nærheden af kunderne i de største middelhavshavne

— alsidighed med en flåde bestående af forskellige skibe, som transporterer enhver form for gods

— et verdensomspændende netværk med containere til rådighed alle de steder i verden, hvor der er stor aktivitet

— beherskelse af logistikken til lands og i forbindelse med omladninger med kapacitet til at transportere containere fra hele verden til lands eller til søs til de store lastehavne i Frankrig (Marseille), Italien (Genova) og Spanien (Valencia og Barcelona)

— direkte adgang til oplysninger om godset.

2.1.3.4. SARA

(45) Société Aubagnaise de Restauration et d'Approvisionnement (SARA) varetager forsyningen af SNCM's skibe. Selskabet havde i 2002 en omsætning på 8,58 mio. EUR sammen med SNCM, hvilket gav et overskud på 0,19 mio. EUR.

2.1.3.5. Ferrytour

(46) Ferrytour er et interessentskab, som er 100 % ejet af SNCM, og som driver virksomhed som rejsearrangør. Selskabet havde i 2002 en omsætning på 11,2 mio. EUR med et meget beskedent resultat på 0,21 mio. EUR. Det sælger sørejser til Korsika, Sardinien og Tunesien samt flyrejser til en lang række destinationer. Som et ekstraprodukt tilbyder det også minikrydstogter og erhvervsturismeydelser.

2.1.3.6. Comptoirs du Sud

(47) Comptoirs du Sud er et datterselskab oprettet i 1996, som er 100 % ejet af SNCM, og som driver samtlige butikker om bord på skibene. Virksomheden har en omsætning, der svinger mellem 2 og 4 mio. EUR med et nettoresultat på mellem 0,08 og 0,12 mio. EUR. Over 72 % af salget er på ruterne til Maghreb.

2.1.3.7. Sotramat

(48) Société Transmondiale Mer Air Terre Voyages (Sotramat) er et datterselskab, der er 100 % ejet af SNCM. Selskabet fungerer som rejsebureau og driver 17 bureauer, som er fordelt over hele Frankrig. Det solgte i 2001 ydelser for 42,53 mio. EUR, hvoraf 40 % var SNCM-billetter, svarende til 8,5 % af SNCM's salg. Selskabet havde et overskud på 0,58 mio. EUR med et kommissionsbeløb på 3,80 mio. EUR.

2.2. **De forskellige relevante markeder**

(49) SNCM opererer hovedsagelig på to meget forskellige markeder for såvel passager- som godstrafik: besejlingen af Korsika og besejlingen af Maghreb fra Frankrig samt desuden fra Italien og Spanien.

2.2.1. *Besejlingen af Korsika*

(50) SNCM opererer hovedsagelig på ruterne til Korsika og Maghreb fra det kontinentale Frankrig. På grundlag af den markedsundersøgelse, som de franske myndigheder har fremlagt (i det følgende benævnt »markedsundersøgelsen«), er det muligt at give en temmelig præcis beskrivelse af de forskellige markeder.

2.2.1.1. Karakteristik af markedet

(51) Flytransport udgjorde 43 % af den samlede passagertrafik i 2001 (dvs. ca. 2,4 mio. ud af 6 mio. rejser i hver retning). Søtransportens andel har udvist en stigning i de seneste år på grund af det dynamiske udbud inden for søtransporten.

(52) Søtransporten mellem kontinentet og Korsika er for passagertrafikkens vedkommende kendetegnet ved følgende elementer:

— den er stærkt sæsonpræget: juli og august måned udgør traditionelt næsten 50 % af den årlige trafik. Der forekommer også store variationer i forbindelse med skoleferier og bestemte weekender. Den sæsonprægede karakter forstærkes af en asymmetri i trafikken i spidsperioder mellem de to retninger i begyndelsen og slutningen af ugen

— udbuddet bør af strukturelle årsager være overdimensioneret i forhold til efterspørgslen (den gennemsnitlige månedlige udnyttelsesgrad varierer fra 20 % om vinteren — nogle gange helt ned til 5-10 % — og helt op til 100 % om sommeren og i bestemte helligdagsweekender)

— SNCM har haft en nedgang på markedet for skibsruter mellem Korsika og kontinentet: 46 % af markedsandelen målt i antal passagerer i 2001, hvilket er en nedgang i forhold til den største konkurrent, Corsica Ferries, som havde 44 % af markedet, idet resten var delt mellem Moby Lines (5 %), CMN (3 %) og Happy Lines (2 %)

— en svag vækst på 2,4 % om året, men skibsforbindelserne får mere og mere vægt i forhold til flyforbindelserne

— en strukturelt lav årlig gennemsnitlig belægningsprocent: ca. 40 % for SNCM, 33 % for Corsica Ferries, men 66 % for CMN, som i 1999-2001 kun sejlede med kombifærger, der i sagens natur har en højere udnyttelsesgrad for passagerer. Skibenes gennemsnitlige udnyttelsesgrad har til enhver tid været tilsyneladende lav i betragtning af dette markeds særlige egenskaber, også før Corsica Ferries begyndte at sejle på ruten mellem Korsika og det franske fastland, som det fremgår af tabel 1.

TABEL 1

Udviklingen i den gennemsnitlige udnyttelsesgrad af SNCM's skibe

(%)

År	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Skibenes gennemsnitlige udnyttelsesgrad	38,1	40,1	35,2	34,9	38,2	41,5	41,8	—	—	43,4

(53) Fremgangen i trafikken mellem Marseille og Korsika er den svageste af de tre forbindelser, der sejler til Korsika fra det kontinentale Frankrig, som det også fremgår af tabel 2.

TABEL 2

Udviklingen i ruterne mellem havnene på det franske fastland og Korsika

(1 000)

Passagerer	2000	2001	2002	1/2000 (%)	2/2001 (%)
Nice/Korsika	791	786	904	– 0,6 %	15,0 %
Toulon/Korsika	122	403	460	230,3 %	14,1 %
Marseille/Korsika	827	840	914	1,6 %	8,8 %
I alt	1 740	2 029	2 278	16,6 %	12,3 %

2.2.1.2. SNCM's konkurrenter

(54) I 1996 fik SNCM for første gang en konkurrent på sejladsen til Korsika fra det franske fastland, da Corsica Ferries åbnede en rute mellem Nice og Bastia og Calvi i højsæsonen ([23]). Disse ruter er blevet dækket med en ugentlig sejlads fra 18. marts 1999. Siden 1. april 2000 har SNCM været truet på ruterne fra Toulon til Bastia og Ajaccio.

(55) Hvad angår passagertrafikken til Korsika, er SNCM's største konkurrent Corsica Ferries, som udbyder overfart til Korsika både fra Toulon og Nice og fra Italien, fra havnene Savone og Livorno. Dette selskabs andel af markedet steg regelmæssigt og var i 2001 på 44 %, en stor stigning i forhold til 2000, hvor det kun havde en markedsandel på 36 %. Denne stigning skyldes, at der i 2001 blev sat to hurtigfærger ind på ruten Toulon–Korsika, som har øget trafikken fra det franske fastland, uden at det har betydet nedgang i selskabets transport fra Italien.

(56) Corsica Ferries blev i 2002 det førende selskab på markedet for forbindelser til Korsika ([24]), og dets aktivitet er næsten ligeligt fordelt på ruterne til hhv. Korsika og Sardinien: Selskabet transporterer på årsplan 800 000 passagerer mellem det franske fastland og Korsika, 800 000 passagerer mellem Italien og Korsika og 800 000 passagerer mellem Sardinien og det italienske fastland. Virksomheden har næsten 1 000 besætningsmedlemmer under italiensk flag. Selskabet har hovedsæde i Bastia og et agentur i Savone. Det ejer 11 skibe, og det 12. skib er bestilt.

(57) SNCM's øvrige konkurrenter på besejlingen af Korsika er:

— CMN, som er konkurrent, men også partner, som er knyttet til SNCM i forbindelse med koncessionen på offentlig tjeneste. CMN sejler kun på ruterne fra Marseille og har en markedsandel på 3 %

— Moby Lines, som sejler fra Genova, Livorno og Piombino. Selskabets markedsandel på besejlingen af Korsika er på grund af en aldrende flåde faldet fra 8 % til 5 % mellem 2000 og 2001

— Happy Lines, der sejler med en bilfærge med 1 100 pladser fra Genova, La Spezia og Livorno. Selskabets markedsandel ligger på omkring 2 %

([23]) Markedet var de facto åbent for redere, der sejlede under fransk flag.

([24]) Fra Italien og det kontinentale Frankrig. SNCM er stadig førende på ruterne mellem det kontinentale Frankrig og Korsika.

— TRIS, der har to bilfærger med 800 og 1 300 pladser, og Linee Lauro med en bilfærge med 670 pladser koncentrerer sig om besejlingen af Sardinien og sejler lejlighedsvis på ruter til Korsika. Deres andel af markedet er ubetydelig.

(58) Af hensyn til godstransporten og på grund af de italienske konkurrenter sejler CMN for at optimere udbuddet trekantsejlads mellem det europæiske kontinent, Korsika og Sardinien. Disse forbindelser medfører dog kun en meget marginal passagertrafik mellem Korsika og Sardinien.

(59) Hvad angår den almindelige godstransport (uledsaget gods), har SNCM og CMN et faktisk monopol. De to selskaber sikrer inden for rammerne af kontrakten vedrørende offentlig tjeneste hyppig sejlads fra Marseille til alle havne på Korsika.

(60) Hvad angår anhængere med ledsager ([25]), som transporteres på færger, som i alt udgør 24 % af den almindelige godstrafik målt i løbende meter ([26]), er der konkurrence mellem alle de rederier, der befordrer passagerer. SNCM og CMN har også størstedelen af denne trafik med ledsaget gods. De øvrige rederier, navnlig Corsica Ferries, har 10 % af denne transport, svarende til 2 % af det samlede marked.

2.2.1.3. Markedets udvikling

(61) Hvad angår efterspørgslen efter søtransport fra passagerer til Korsika, vurderer markedsundersøgelsen, at væksten opretholdes: […] (*) mio. passagerer forventes i 2006 mod 3,4 mio. i 2001. Den voksende søtransport i forhold til lufttransporten skaber forventning om en andel på […] % til søtransporten. På udbudssiden kan man forvente en videreførelse af den kvalitative forbedring af de største aktørers udbud, evt. med en marginalisering af visse italienske redere, hvis flåde er ved at forældes, med undtagelse af Moby Lines, som er begyndt at forny sin flåde.

(62) Hvad angår passagertrafikken til Korsika havde SNCM en markedsandel på 46 % i 2001 mod 52 % i 2000. Denne markedsandel faldt støt i løbet af 1990'erne til fordel for Corsica Ferries, hvilket skyldes den omstændighed, at Corsica Ferries satte de to Méga-Express-færger ind på ruten.

(63) Ifølge markedsundersøgelsen er SNCM og CMN de eneste rederier, som med hensyn til den almindelige uledsagede godstransport er i stand til at leve op til forpligtelserne til offentlig tjeneste og være rentable ud over den koncession, de har fået. Det vurderes i denne forbindelse i markedsundersøgelsen, at sammenslutningen mellem SNCM og CMN derfor bør fortsætte, da det vil være i SNCM's interesse på langt sigt.

(64) Ifølge markedsundersøgelsen vil en videreførelse af kontrakten vedrørende offentlig tjeneste give SNCM og CMN mulighed for at opnå hovedparten af trafikstigningen inden for transport af almindeligt gods fra Marseille til Korsika: […] løbende meter i 2006 mod 1 490 000 i 2000. Rentabiliteten af denne virksomhed opnås med en stram forvaltning af samtlige de færger og kombifærger, som administreres af de to selskaber, med en samlet optimering af passager- og godstrafikken. Der er ingen konkurrence på priserne, da de kontrolleres inden for rammerne af koncessionen på offentlig tjeneste.

(65) Det vurderes i markedsundersøgelsen, at alt efter, om Moby Lines' kommercielle politik bliver mere eller mindre energisk på forbindelserne mellem Italien og Korsika, vil den italienske del i den samlede trafik mindskes fra […] % i 2001 til […] % i 2006, i det scenario, hvor Moby Lines er meget aktiv, eller fra […] % til […] % i det scenario, hvor dette rederi ikke investerer. SNCM vil placere sig i toppen med flere afgange og mere varierede destinationer (sekundære korsikanske havne) end Corsica Ferries. SNCM bør sætte sig som mål at bevare en andel af markedet på mindst […] %. Der vil komme en bedre balance mellem udbud og efterspørgsel for SNCM med en færge taget ud af drift i 2002, en ny kombifærge og en modernisering af de to andre kombifærger. Corsica Ferries kan opnå en bedre balance mellem udbud og efterspørgsel ved at realisere ambitiøse forventninger om en tocifret vækst i aktiviteten, som ifølge markedsundersøgelsen efterfølgende vil retfærdiggøre det nuværende udbud. Hvad priserne angår, vil en aggressiv konkurrence fra Corsica Ferries' side tvinge SNCM til at bedre produktiviteten.

(*) Forretningshemmelighed.

([25]) Chaufføren ledsager selv lastbilen om bord ved afgang, og en anden kører den i land ved ankomsten. Det tæller som ledsaget trafik i modsætning til roll-on-roll-off-trafikken, hvor anhængeren transporteres uden forvogn.

([26]) Denne enhed anvendes af rederierne i faktureringen.

2.2.2. *Besejlingen af Maghreb*

(66) Besejlingen af Maghreb består af tre mindre nichemarkeder, som er indbyrdes temmelig adskilte, og hvor SNCM ifølge markedsundersøgelsen synes at være i stand til at udfordre.

2.2.2.1. Besejlingen af Algeriet

(67) Det fremgår af markedsundersøgelsen, at lufttransporten udgør 92 % af den samlede passagertrafik mellem Fællesskabet og Algeriet. I modsætning til, hvad der er tilfældet for søtransporten til Korsika, er der ingen særlig dynamik i søtransporten, når det gælder transport af passagerer.

(68) For søtransportens vedkommende er SNCM's eneste konkurrent Entreprise Nationale de Transport Maritime de Voyageurs (ENTMV), en algerisk offentlig virksomhed, der næsten har monopol med en markedsandel på 89 %. På sejladsen til Algeriet har SNCM en markedsandel på 11 % inden for passagertrafikken, hvilket er en stor nedgang siden 1990, da markedsandelen var 35 %. SNCM's indstilling af ruter i 1995 ([27]), de administrative forpligtelser, der er pålagt siden denne dato, og en manglende politisk vilje til at genåbne denne rute ligger til grund for SNCM's stilling.

(69) På kort sigt er det ikke sandsynligt, at der vil komme nye konkurrenter til. Selv om SNCM stadig er generalagent for ENTMV i sit oprindelsesland og omvendt, har ENTMV udviklet sit eget net i Frankrig (og i de øvrige europæiske lande), mens SNCM er ved at udvikle sit eget net i Algeriet […].

(70) Hvis man ser på den økonomiske og politiske udvikling i Algeriet, bør der ske en stærk vækst inden for dette marked: Søtransporten af passagerer vil sandsynligvis ligge på mellem […] og […] passagerer i 2006. Ifølge markedsundersøgelsen er ENTMV's flåde dog gammel, og det er ikke sikkert, at den bliver fornyet. Ifølge ophavsmændene til markedsundersøgelsen er der tilsyneladende dukket finansielle vanskeligheder op i forbindelse med ENTMV's bestilling af to nye skibe.

(71) SNCM råder over et aktiv i og med, at det i 2002 indsatte færgen Île de Beauté på ruterne til Maghreb. Færgen er taget ud af sejladsen til Korsika og skal konkurrere med ENTMV's aldrende flåde. Ifølge markedsundersøgelsen vil der kunne opnås succes med denne rute ved styring af driftsomkostningerne, så SNCM kan tilbyde attraktive takster og genvinde dele af markedet. Markedsundersøgelsen understreger SNCM's interesse i at komme ind på ruten til Oran, som er en del af markedet, hvor selskabet ikke har nogen aktiviteter i dag. Ifølge markedsundersøgelsen bør SNCM kunne genvinde sin oprindelige markedsandel på 35 % i 2006.

2.2.2.2. Besejlingen af Marokko

(72) Flytrafikkens andel af det samlede marked er på 77 %. Det er en betydeligt mindre andel end andelen af trafikken til Algeriet, hvilket skyldes søtransportens store vægt på den korte afstand (der næsten kan opfattes som vejtrafik) gennem Gibraltarstrædet via Sydspanien.

(73) Dette marked er meget mere konkurrencepræget, det er stærkt opdelt og har en årlig vækstrate på 5 % for ruterne mellem Marokko og Europa, hvoraf de 95 % sejler til Spanien med følgende markedsandele til de største aktører: Comarit 23 %, Transmediterranea 22 %, Comanav 20 %, Euroferrys 18 %, Ferrimaroc 17 %. Adskillige marokkanske og spanske selskaber opererer inden for søtransport over korte afstande: Comanav, Comarit, Euroferrys, Ferry Maroc, Limadet, Transméditeranea. Ingen af disse har en markedsandel på over 23 %. Konkurrencen er meget stærk, især på priserne, og der sejles med ældre skibe, som allerede er afskrevet.

(74) Den eneste søtransport over længere afstand er dækket af Comanav, der sejler fra Sète til Tanger eller Nador. Dette selskab besidder således en markedsandel på 100 % for disse ruter, som dog kun udgør 5 % af den samlede søtransport.

(75) Som det også fremhæves i markedsundersøgelsen, har SNCM for tiden ingen passagertransport til Marokko. Det synes ønskværdigt, at SNCM placerer sig inden for langdistancetrafikken mellem Frankrig og Marokko. Ved at stræbe efter at erhverve en mindre del af kortdistancetransporten (som i dag foregår via Sydspanien) snarere end at tage passagerer fra Comanav, kunne SNCM være med til at fordoble passagertransporten til søs fra Frankrig, som dog stadig ville være marginal i forhold til trafikken via Gibraltarstrædet.

2.2.2.3. Besejlingen af Tunesien

(76) Flytrafikken har en fremherskende stilling med en markedsandel på 96 % af passagertransporten. Turisttrafik-

([27]) Efter gidseltagningen på flyruten Algier-Paris i december 1994.

kens relativt store vægt i Tunesien forklarer, hvorfor denne del er højere end for Algeriet, idet turisterne næsten udelukkende benytter sig af flytransport.

(77) Ad søvejen besejles Tunesien udelukkende fra to medlemsstater: Frankrig, fra Marseille og Toulon, med 47 % af trafikken, og Italien, fra Livorno og Genova, med 39 %, samt fra Sicilien med 14 % af trafikken.

(78) Den største aktør på dette marked, der har en årlig vækst på 7 %, er Compagnie Tunisienne de Navigation (CTN) med en markedsandel på 58 %, efterfulgt af SNCM med en andel på 21 %. CTN råder over en forholdsvis moderne flåde og optimerer udnyttelsen af den på de ruter, som selskabet besejler med udgangspunkt i Frankrig og Italien. De øvrige konkurrenter er Linee Lauro, Tirrenia og Ustica Lines, hvoraf de to sidstnævnte kun sejler på ruter med udgangspunkt i Sicilien.

(79) På alle de pågældende sejlruter er der forskellige grader af konkurrence alt efter, hvilken medlemsstat der sejles fra: CTN opererer med takster fra Italien, som ligger 30 % lavere end taksterne fra Frankrig, selv om overfarten er af samme varighed. CTN og SNCM har derimod de samme takster på ruterne fra Frankrig.

(80) SNCM's markedsandel af passagertransporten til søs til Tunesien var 21 % i 2000. Andelen er faldet, idet det er CTN, der har stået for væksten i trafikken. På de eneste forbindelser mellem Frankrig og Tunesien har SNCM en markedsandel på omkring 50 %. Den største mulighed for, at SNCM kan få en større andel af det samlede marked, ser ud til at ligge i oprettelsen af en rute fra Italien til Tunesien, hvis der kan tilbydes konkurrencedygtige takster.

(81) Ifølge markedsundersøgelsen vil søtrafikken til Tunesien fortsætte med at vokse, så der i 2006 er over […] passagerer. Hvis SNCM åbner en rute fra Italien, vil selskabet også kunne øge sin markedsandel: Ifølge markedsundersøgelsen er det mål om at opnå […] % af markedet i 2006, som SNCM har sat sig, realistisk.

2.2.3. *Ligevægt mellem udbud og efterspørgsel*

(82) En hurtig gennemgang af de ubearbejdede data vedrørende udbud og efterspørgsel kunne lede frem til den konklusion, at der er overkapacitet på samtlige de ruter, der er undersøgt. Ifølge markedsundersøgelsen er virkeligheden mere nuanceret.

(83) Søtransportudbuddet kan ikke finindstilles, så det passer til efterspørgslen. På sejladsen til Korsika er det mindste skib den kombifærge, som kan tage mellem 200 og 500 passagerer. På sejladsen til Maghreb findes der praktisk talt ikke længere nogen færger med mindre end 1 500 til 2 000 pladser. Udbuddet ligger for et skib, der besejler en regelmæssig linje, således på mellem 1 500 og 2 000 pladser om ugen.

(84) Den stærkt sæsonprægede sejlads ([28]) med månedlig eller daglig spidsbelastning ([29]), som kan være ti gange så stor som i den mest stille måned, kræver, at rederierne har en flåde, som er dimensioneret til at kunne klare spidsbelastningen. Halvdelen af omsætningen foregår generelt i juli og august alene. Der er heller ikke ligevægt mellem de to retninger af ruterne, ikke engang i spidsbelastningsperioder. For eksempel er der i begyndelsen af juli en stor belastning på overfarten fra kontinentet til Korsika, mens overfarten tilbage til kontinentet foregår med næsten tom færge, og det modsatte sker i slutningen af august. I bestemte weekender om sommeren og bestemte helligdagsweekender er samtlige rederiers flåde på ruterne til Korsika ikke nok til at klare spidsbelastningen på passagertrafikken.

(85) Hvad angår besejlingen af Korsika, især til de sekundære korsikanske havne, som skal besejles på grund af den utilstrækkelige transportinfrastruktur på Korsika, medfører forpligtelserne til offentlig tjeneste i virkeligheden, at udbuddet af pladser er overdimensioneret i forhold til efterspørgslen i lavsæsonen. I øvrigt anvender alle rederierne den praksis at sælge »eksklusive« ([30]) kahytspladser, hvilket reducerer skibenes tilsyneladende belægningskoefficienter væsentligt.

(86) I øvrigt indledte Corsica Ferries i 2001 en aggressiv politik for at erobre markedsandele, som indebærer et overdimensioneret udbud i et eller to år for at tiltrække nye kunder.

(87) Markedsundersøgelserne konkluderer således, at der ikke er nogen strukturel overkapacitet på ruterne mellem det europæiske kontinent og Korsika og heller ikke på ruterne til Maghreb, og at det tilsyneladende alt for store udbud af pladser er uløseligt forbundet med selve den pågældende aktivitets art og karakteristika.

2.3. **Omstruktureringsplanen**

(88) Omstruktureringsplanen indeholder dels et operationelt aspekt, som omfatter salget af fire skibe, lukning af to datterselskaber, nedskæring af personalet, nedskæring af

([28]) Jf. i denne forbindelse betragtning 52.
([29]) Der er også store udsving i den ugentlige efterspørgsel efter søtransport (spidsbelastning i weekenden).
([30]) Hvor en-tre personer kan reservere en kahyt beregnet til fire personer.

sejladsen til Korsika og styrkelse af sejladsen til Maghreb, dels et finansielt aspekt, som omfatter tilbagebetaling via kapitaltilførslen af en del af SNCM's gæld. Omstruktureringsplanen for SNCM ([31]), som de franske myndigheder har fremlagt, består ud over den indledende anmeldelse af flere dokumenter, omhandlet i afsnit 1.1, som er fremsendt til Kommissionen såvel før som efter indledningen af proceduren. De udgør en helhed, hvis hovedindhold beskrives nærmere i dette afsnit.

(89) I forlængelse af Kommissionens bemærkninger i beslutningen af 19. august 2002 beskrev de franske myndigheder i brev af 31. januar 2003 de forbedringer, der var foretaget af omstruktureringsplanen på følgende punkter:

— forpligtelser og præciseringer med hensyn til lønpolitikken

— en plan for nedbringning af udgifterne til rå- og hjælpestoffer

— et tilsagn om, at SNCM ikke vil starte en priskrig med sine konkurrenter på sejladsen til Korsika.

2.3.1. *Gennemgang af de forskellige faktorer, som har bragt selskabet i finansielle vanskeligheder*

(90) De franske myndigheder har angivet fire faktorer som forklaring på selskabets finansielle vanskeligheder:

— SNCM har siden 1996 haft konkurrence på sejladsen mellem Korsika og det kontinentale Frankrig, hvilket det offentlige selskab ikke havde haft tidligere, og det har givet selskabet et konstant driftsunderskud, for så vidt som aftalerne om offentlig tjeneste på det tidspunkt var meget ufleksible.

— Foruden at være bundet af sine forpligtelser til offentlig tjeneste i årene fra 1976 til 2001 oplevede SNCM desuden to store udefrakommende problemer: lukningen af ruterne til Algeriet i 1995 og den store nedgang i trafikken til Korsika i 1995 og 1996.

— SNCM har været »udsat for hårde sociale krav og konflikter, som har ramt økonomien og bremset selskabets udvikling«.

— Dets udvikling er blevet forstyrret af langsommelige processer ved de franske forvaltningsretter i forbindelse med tildelingen af kontrakten vedrørende offentlig tjeneste.

(91) Kommissionen bemærker, at de franske myndigheder ikke har kunnet sætte tal på disse faktorers bidrag til selskabets driftstab og heller ikke ved hjælp af en analytisk omkostningsundersøgelse har undersøgt, om der var andre faktorer, der lå til grund for tabene.

(92) Som svar på det argument, der er fremført i beslutningen af 19. august 2002, om, at selskabets politik hvad angår køb af skibe kunne have haft en indflydelse på SNCM's regnskaber og givet anledning til problemer ([32]), har den franske stat i brev af 8. oktober 2002 fremsendt følgende bemærkninger til Kommissionen.

(93) Ifølge de franske myndigheder har SNCM ved at foretage disse fornyelser blot deltaget i almene aktiviteter til modernisering af flåden i Middelhavet og har således bragt sig i stand til at fortsætte med at sejle på disse ruter på disse markeder uden en for stor risiko for at blive marginaliseret. De franske myndigheder fremhæver, at de øvrige store middelhavsrederiers flåder har gennemgået en kvalitativ udvikling: Især Corsica Ferries, Grimaldi, Tirrenia, Moby Lines, Trasmed og CTN råder over og fortsætter med at erhverve sig hurtigskibe med middelstor og stor kapacitet samt bilfærger, der er bedre og bedre udstyret.

(94) De franske myndigheder mener, at SNCM ved at udskifte flere af sine skibe blot har levet op til det klare strategiske mål, det har sat sig, nemlig en kvalitetstjeneste fra Marseille, som svarer til denne rutes karakteristika og til forventningerne hos Korsika, den koncessionsgivende myndighed, samt en hurtigfærgetjeneste fra Nice.

(95) Ifølge de franske myndigheder har de kommercielle resultater, der er opnået med disse skibe, været overbevisende. I Nice har SNCM's NGV sammen med Corsica Ferries' »Corsica Express« medført en væsentlig vækst i søtransporten på ruten Nice-Korsika: fra 304 000 passagerer i 1995 til 780 000 passagerer — heraf 550 000

([31]) Planen er af selskabets direktion døbt »driftsplan«. Den blev vedtaget den 17. december 2001 af SNCM's bestyrelse.

([32]) Beslutning af 19. august 2002: »Kommissionens tvivl bestyrkes af SNCM's ambitiøse plan om indkøb af skibe med henblik på fornyelse af flåden, mens koncernens driftsresultater har været relativt dårlige i perioden 1997-2001«.

på hurtigfærger — i 2001. Hvad angår Napoléon Bonaparte, vidner færgens belægningsprocent om sommeren om dens succes, også efter at Corsica Ferries begyndte at sejle fra Toulon i 2002 ([33]). Det kvalitetsniveau, som dette skib tilbyder, har i øvrigt gjort det muligt for SNCM at bevare, ja endog forbedre, indtjeningen pr. enhed i dette segment i et stærkt konkurrencepræget univers, som er kendetegnet ved en nedgang i priserne.

(96) Det var således ifølge de franske myndigheder »udviklingen i konkurrencen i samspil med iværksættelsen af fornyelsen af flåden«, der bragte SNCM i en finansiel vanskelig situation, uden at selskabet havde nogen anden udvej.

2.3.2. *Reduktion af kapaciteten*

(97) SNCM vil som led i sin omstruktureringsplan tage skibe ud af drift og sælge fire af sine skibe i 2002:

— Napoléon ([34])

— Liberté

— Monte Rotondo

— NGV'en Asco.

(98) Alle disse skibe er med undtagelse af Asco solgt i dag. Ud over disse salg er man ved at afhænde Southern Trader, som er lejet for et bestemt tidsrum af SMIP, et af SNCM's datterselskaber.

(99) De forventede indtægter fra disse salg var på 40 mio. EUR, dvs. en tilførsel af likviditet (nettosalgsprovenu) på 21 mio. EUR under hensyn til de resterende tilbagebetalinger. Skibene Monte Rotondo og Napoléon blev solgt i 2002 for […] mio. EUR i nettosalgsprovenu og […] mio. EUR i regnskabsmæssigt overskud. Skibene Liberté og Southern Trader ([35]) er eller vil blive afhændet i 2003 med et nettosalgsprovenu og et regnskabsmæssigt overskud på […] mio. EUR. Det samlede nettosalgsprovenu fra afhændelsen af de fire skibe viste sig at være 1,2 mio. EUR højere end antaget. NGV'en Asco, som forventes at give […] mio. EUR i nettosalgsprovenu og […] mio. EUR i regnskabsmæssigt overskud, er endnu ikke solgt.

(100) Det skal bemærkes, at der delvis er blevet kompenseret for disse salg ved overtagelsen i juni 2002 af bilfærgen Danielle Casanova, finansieret ved leasing, kombifærgen Paglia Orba, ombygget i 2002 og leveret i 2003, så den er tilpasset sine opgaver, samt af kombifærgen Pascal Paoli, bestilt i januar 2001, ligeledes finansieret ved leasing, og leveret i maj 2003.

(101) Samtidig omfattede selskabets omstruktureringsplan afhændelsen af anlægsaktiver i dets datterselskaber (kontorer i Marseille). De blev faktisk afhændet i 2003 med et nettosalgsprovenu på 12 mio. EUR og 5,1 mio. EUR i regnskabsmæssigt overskud.

2.3.3. *Omlægning af sejladserne*

(102) Som følge af nedskæringen af den offentlige tjeneste fra 2002 og det øgede konkurrencepres blev SNCM nødsaget til at reducere sit udbud væsentligt.

(103) Omstruktureringsplanen omfatter således en nedskæring af antallet af overfarter fra 4 138 i 2001 (3 835 for SNCM og 303 for Corsica Marittima) til 3 410 i 2003, dvs. en samlet nedgang på 18 %, med følgende ændringer af sejladserne:

— sejladsen mellem Marseille og Korsika tilpasses de nye driftsbetingelser under kontrakten vedrørende offentlig tjeneste

— sejladsen mellem Toulon og Korsika ([36]) indstilles, idet ruterne lejlighedsvis kan besejles afhængigt af, om færgerne Napoléon Bonaparte og Danielle Casanova er til rådighed i den periode, hvor de efter planen skal bruges som støddpude for at indhente forsinkelser på overfarterne mellem Marseille og Korsika

([33]) For eksempel har man konstateret følgende belægningsprocent for passagerer og biler i 2002:

(%)

Weekend	Passagerer	Biler
28.6.-30.6.	78,7	72,2
26.7.-28.7.	84,6	82,0
2.8.-4.8.	102,8	96,7
30.8.-2.9.	100,1	94,8

([34]) Ikke at forveksle med et andet skib i SNCM's flåde, Napoléon Bonaparte.

([35]) Southern Trader er netop nu genstand for en købsoption.

([36]) Der vil være gennemført 83 overfarter i 2002 mod 187 i 2001.

— sejladsen mellem Nice og Korsika indskrænkes ([37])

— ruten Livorno-Bastia med dedikeret materiel lukkes ([38])

— besejlingen af Algeriet og Tunesien øges med følgende skibe: Méditerranée, Ile de Beauté og Corse

— ruten mellem Genova og Tunesien indstilles.

(104) Generelt, som det også fremgår af tabel 3, har omstruktureringsplanen til formål at mindske antallet af overfarter med 18 % og udbuddet af pladser med 28 %, især med følgende tiltag:

— en nedgang på hhv. 20 % og 37 % på sejladsen til Korsika

— en stigning på hhv. 23 % og 43 % på sejladsen til Maghreb.

TABEL 3

Udviklingen i SNCM's udbud

	Antal overfarter		Udbudte pladser		Udbudte løbende meter	
	2001	> 2003	2001	> 2003	2001	> 2003
Marseille-Korsika	1 881	[…]	1 723 050	[…]	1 469 000	[…]
Toulon-Korsika	187	[…]	303 650	[…]	0	[…]
Genovabugten	1 768	[…]	1 708 700	[…]	0	[…]
I alt Europa	3 836	3 067	3 735 400	2 357 500	1 469 000	2 154 000
Maghreb	302	372	444 000	635 000	0	0
I alt	4 138	3 439	4 179 400	2 992 500	1 469 000	2 154 000

(105) Omlægningen af besejlingen af Maghreb vil give selskabet ekstraomkostninger på 9 mio. EUR, heraf 6 mio. EUR til tekniske tilpasninger på Danielle Casanova og Île de Beauté og 3 mio. EUR til forretningsudgifter i forbindelse med fremme af de nye sejladser.

2.3.4. *Lukning af datterselskaber*

(106) SNCM har som led i sin omstruktureringsplan iværksat lukning, fra januar 2002, af to af dets datterselskaber, som efter omlægningen af sejladserne ikke længere tjente noget formål. Det drejer sig om Compagnie Maritime Toulonnaise, som tog sig af tjenester på land i Toulon, og selskabet Corsica Marittima, som sejlede på ruterne mellem Korsika og Italien. De få resterende aktiviteter, som blev varetaget af disse selskaber, skal udføres direkte af SNCM.

2.3.5. *Nedskæring af personaleudgifter*

(107) Ifølge omstruktureringsplanen skal personalet reduceres fra 2 430 til 2 130 ansatte i 2003 på grundlag af følgende forventninger:

— reduktion af flåden (reduktion på […] fuldtidsansatte)

— forøgelse af besætningernes produktivitet (reduktion på […] arbejdspladser)

— følger af overgang til 35 timers uge (forøgelse med […] arbejdspladser)

— udvikling af ny »turistvirksomhed« (forøgelse med […] arbejdspladser)

— reduktion af personalet på land på grund af naturlig afgang og førtidspensionering samt mobilitetsorlov (reduktion på […] ansatte).

(108) Personalenedskæringerne gennemføres ved naturlig afgang og førtidspensionering ud fra alderskriterier (forventet tilbagetrækning fra arbejdslivet), ved orlov og ved at undlade at erstatte tidsbestemte kontrakter. Nedskæringerne skønnes mindst at svare til en udgift på 20,4 mio. EUR for SNCM.

(109) De tal, som de franske myndigheder har fremsendt, viser følgende forventede udvikling i produktiviteten:

([37]) Der vil være gennemført 1 157 overfarter i 2002 mod 1 345 i 2001.

([38]) Der vil kunne være gennemført 54 overfarter med 9 400 passagerer i 2002 mod 290 med 64 000 passagerer i 2001 under Corsica Marittima's flag.

TABEL 4

Forventet udvikling i SNCM's produktivitet

	2001		2004	
Passagerer Korsika	1 376 000		[…]	[…]
Passagerer Maghreb (koef. 3) ([39])	495 000	(165 000 × 3)	[…]	[…]
Gods (koef. 0,5)	408 000	(816 000 × 0,5)	[…]	[…]
Trafikenheder i alt (TE)	2 279 000		2 353 000	
Personale (fuldtidsækvivalenter)	2 430		2 130	
Produktivitet (TE/fuldtidsækvivalenter)	938		1 105	
Produktivitetsvækst			+ 17,8 %	

(110) Personalets produktivitet viser således en fremgang på 17,8 %, samtidig med at virksomheden desuden skal fjerne de negative virkninger af en aktivitetsnedgang i 2002 og 2003 og af en heraf følgende mindre god dækning af de faste udgifter.

(111) Efter vedtagelsen af beslutningen af 19. august 2002 fremsendte de franske myndigheder i et brev af 10. februar 2003 yderligere oplysninger om styringen af personaleomkostningerne:

— hvad angår besætningerne har der ikke været nogen generel stigning siden 1999, idet gennemsnitslønnen kun er steget med mellem 0,8 og 1 % om året siden 2000, og SNCM's besætningsmedlemmers gennemsnitsløn, som er på 33 345 EUR om året, ligeledes svarer til gennemsnitslønnen hos de tre øvrige franske rederier

— hvad kontorpersonalet angår, er gennemsnitslønnen steget med 1,7 til 2 % om året siden 2000, hovedsagelig på grund af glidninger i forbindelse med anciennitet og glidninger af teknisk karakter ([40]), idet de generelle stigninger er begrænset til 0,06 %, 0,75 % og 0,77 % i hhv. 2000, 2001 og 2003.

([39]) Trafikenhederne er fastlagt ud fra deres enhedsbidrag med hensyn til nettoindtægt. Passageren (herunder passagerens køretøj) på Korsika-ruten anvendes som reference (1) for disse trafikenheder. Enhedsindtægten for besejlingen af Maghreb var tre gange så stor som for besejlingen af Korsika (sejltiden er dobbelt så lang, og der er ingen økonomisk kompensation), hvorfor tidsenhedernes relative vægt automatisk øges.

([40]) Disse lønstigninger svarer til den automatiske virkning af de ansattes anciennitet eller erhvervede supplerende kvalifikationer, for hvilke der i henhold til de kollektive overenskomster eller virksomhedsaftalerne sker en automatisk forhøjelse.

(112) Samlet set er personaleudgifterne faldet fra 116,9 mio. EUR i 2001 til 114,4 mio. EUR i 2002. Antallet af ansatte har fulgt den samme tendens, idet det er faldet fra 2 423 til 2 392 fuldtidsækvivalenter. De i betragtning 107 og 108 nævnte foranstaltninger bør gøre det muligt at reducere udgifterne til besætninger fra 61,8 mio. EUR i 2001 til […] mio. EUR i gennemsnit fra 2003 til 2006. Udgifterne til personale på land vil falde fra 50,3 mio. EUR i 2001 til […] mio. EUR i samme periode.

2.3.6. *Reduktion af omkostningerne til rå- og hjælpestoffer*

(113) De franske myndigheder har i deres brev af 10. februar 2003 forbedret omstruktureringsplanen ved at indgå strengere forpligtelser med hensyn til styringen af forbrug af rå- og hjælpestoffer. SNCM har ligeledes iværksat konkrete foranstaltninger med hjælp fra specialiserede konsulenter:

— Den første foranstaltning har man kaldt »Køb bedre ind«, og den har til formål at forbedre styringen af omkostningerne til indkøb via en bedre styring af indkøbsfunktionen, uddannelse af det involverede personale, omdefinering af behov og forhandling af nye aftaler med leverandørerne. Den forventede fortjeneste på helårsbasis i 2003 er 3 mio. EUR ud af de i alt 73 mio. EUR, der blev brugt til indkøb i 2001. I slutningen af september 2002 var der, stadig på helårsbasis, opnået en fortjeneste på 1,6 mio. EUR.

— Den anden foranstaltning, som man har kaldt »Forbrug mindre«, har til formål at mindske forbruget, især om bord på skibene, tillige med andre konstante faktorer (effektivisering af indkøbene, aktivitet). Inden for denne foranstaltning skal besætningerne overtage visse vedligeholdelsesarbejder, som

tidligere blev udført eksternt, og endvidere skal forbruget på 17 udgiftsposter gradvis skæres ned i samarbejde med det berørte personale. Den forventede fortjeneste på helårsbasis er på 2 mio. EUR. Det angives, at der i slutningen af september 2002 var opnået en fortjeneste på 340 000 EUR ved hjælp af investeringer på 158 000 EUR (forrentning af investeringerne på under seks måneder).

(114) Disse foranstaltninger har allerede sammen med reduktionen af flåden gjort det muligt at nedbringe vedligeholdelsesomkostningerne fra 26,9 til 23 mio. EUR i perioden fra 2001 til 2002.

2.3.7. *Prispolitik*

(115) I deres brev af 10. februar 2003 forpligtede de franske myndigheder sig udtrykkeligt ([41]) til, i overensstemmelse med de forventninger Kommissionen havde givet udtryk for i sin beslutning af 19. august 2002, at sikre, at SNCM ikke starter en priskrig, med andre ord ikke optræder som »price leader« på besejlingen af Korsika. De ønskede at knytte følgende bemærkninger til denne forpligtelse.

(116) De franske myndigheder gør opmærksom på, at »SNCM påtager sig denne forpligtelse uden forbehold, da selskabet mener, at en priskrig fra dets side ikke vil være i overensstemmelse med:

— dets strategiske positionering

— dets egen interesse, da det ville betyde en indtægtsnedgang

— dets normale praksis og knowhow«.

(117) Ifølge de franske myndigheder passer det søtransportmateriel, som SNCM råder over, til en kvalitetsudbudspolitik, som ligger i det øvre prissegment. Dette valg, som hovedsagelig skyldes kravene i de respektive driftsbetingelser vedrørende den offentlige tjeneste på søtransporten mellem Korsika og det kontinentale Frankrig samt iagttagelsen af forventningerne hos kundekredsen på øen, kan ikke forenes med en lavprispolitik.

(118) SNCM vil derfor fortsat føre en kommerciel politik, som hovedsagelig er rettet mod de samfundsgrupper og erhvervsgrupper, som ligger et trin højere end gennemsnittet, og anvende priser, der svarer til kvaliteten af selskabets ydelser. Det ville være inkonsekvent, hvis det gik ind på sin konkurrents prisområde, eftersom dets udgifter hænger sammen med disse ydelser. Det fremgår af rundspørger blandt kunderne, at priskriteriet er vigtigt for kundernes intermodale og intramodale valg. Ifølge rundspørgerne har 90 % af kunderne på Corsica Ferries valgt dette selskab på grund af priserne. SNCM har hele tiden lagt mindre vægt på dette kriterium og forsøgt at opprioritere de andre kriterier for kundernes valg, f.eks. komfort, adgangsforhold og sejlplaner, der opfylder kundernes behov.

(119) Ifølge de franske myndigheder har SNCM de seneste år til enhver tid søgt at svare igen på prisangrebene fra Corsica Ferries for at begrænse sit tab af markedsandele. SNCM's takster for sæsonen 2002, som er blevet forelagt Kommissionen, viser, at SNCM's gennemsnitspriser ligger højere end Corsica Ferries' priser.

(120) Ifølge de franske myndigheder fremgår det klart af de tidspunkter, hvor beslutningerne er blevet truffet, at SNCM's prispolitik kun går ud på at svare igen på Corsica Ferries' tilbud: Corsica Ferries' lancering af et pristilbud den 15. januar 2002 blev efterfulgt af annonceringen af SNCM's pristilbud den 5. februar 2002.

(121) Hvad angår taksterne for godstransport, anvendes takster, som på enkelte detaljer nær svarer til taksterne foreskrevet af driftsbetingelserne vedrørende offentlig tjeneste, og de er nøjagtig de samme for SNCM og dets partner CMN.

(122) Ifølge de franske myndigheder kan »price-leadership« måles ved det gennemsnitlige udbytte pr. enhed. Da SNCM i 2002 svarede igen på Corsica Ferries' prisangreb ved at indføre særlige takster, som blev fastsat ved brug af ovennævnte metode, steg det gennemsnitlige udbytte pr. enhed på ruten mellem Marseille og Toulon imidlertid fra 73,69 EUR pr. passager i 2001 til 74,26 EUR i 2002.

(123) Konkurrencen mellem SNCM og Corsica Ferries på sejladsen fra Nice er direkte og vedrører produkter, som ligger meget tæt på hinanden, med hurtigfærger suppleret af dag- eller natfærger. Ifølge de franske myndigheder havde SNCM intet andet valg i 2002 end at tilnærme sin sejlplan til konkurrentens og udnytte de attraktive, særlige produkter, som det råder over.

2.3.8. *Fastsættelse af kapitaltilførselsbeløbet*

(124) De franske myndigheder agter at indskyde 76 mio. EUR som egenkapital i SNCM via en kapitalforhøjelse, som CGMF tegner sig for. CGMF er et selskab, som ejes 100 % af den franske stat, og som ejer 80 % af SNCM. Denne kapitaltilførsel har til formål dels at finansiere de driftsmæssige omstruktureringsforanstaltninger, dels at

([41]) Jf. i denne forbindelse ligeledes de franske myndigheders kommentarer til Corsica Ferries' bemærkninger i afsnit 4.1.

nedbringe den alt for høje gæld, som virksomheden ikke selv vil kunne dække med sine egne midler, heller ikke hvis der tages højde for en fremtidig finansiel kompensation i henhold til kontrakten vedrørende offentlig tjeneste.

(125) De franske myndigheder har fremlagt tre beregningsmetoder, som kan anvendes til at bestemme SNCM's egenkapitalbehov, og har valgt det laveste af de tal, der er fremkommet ved de tre fremgangsmåder.

2.3.8.1. Metode baseret på SNCM's udgifter

(126) Den første metode består i at lægge alle udgifterne til samtlige omstruktureringsforanstaltninger sammen. Herved kommer man frem til et finansieringsbehov på 90,9 mio. EUR ud fra følgende:

— de samlede tab fra 1991 til 2001: 41,7 mio. EUR ([42])

— nedgangen i de midler, som udgjordes af de ekstraordinære afskrivninger i den samme periode: 24 mio. EUR ([43])

— fortjeneste ved salget i forbindelse med denne omstrukturering: 21 mio. EUR, hvilket reducerer finansieringsbehovet

— den samlede virkning af omstruktureringsudgifterne, som udgør 46,2 mio. EUR i henhold til følgende:

— selve omstruktureringsplanen: 20,4 mio. EUR

— udgifterne til at tage de skibe, som skulle sælges, ud af drift: 1,8 mio. EUR

— omkostningerne i forbindelse med omlægning af sejladsen til Maghreb: 9 mio. EUR

— værdiforringelsen af NGV'en Liamone: 15 mio. EUR.

([42]) Dvs. – 29 mio. EUR (190 mio. FRF) fra 1991 til 1999 — tallet er godkendt af Kommissionen i dens beslutning 2002/149/EF af 30. oktober 2001 om Frankrigs statsstøtte til fordel for Société nationale maritime Corse-Méditerranée (EFT L 50 af 21.2.2002, s. 66), – 6,1 mio. EUR i 2000 og – 6,6 mio. EUR, før udgifterne i forbindelse med omstruktureringen, i 2001.

([43]) Posten falder fra 86 à 62 mio. EUR på balancen i den pågældende periode som følge af forlængelsen af afskrivningen fra 12 til 20 år som følge af, at der er gjort mindre brug af dette middel, og som følge af anvendelsen af leasing for de sidst erhvervede skibe.

2.3.8.2. Metode baseret på den egenkapital, som er nødvendig for at sikre finansieringen af den eksisterende flåde

(127) Den anden metode består i at bestemme, hvor stor en egenkapital bankerne kræver for hele flåden, idet bankerne for at finansiere et indkøb af et skib almindeligvis kræver en egenkapital svarende til 20-25 % af skibets værdi. De franske myndigheder har foretaget en beregning på grundlag af samlet anskaffelsespris gennem tiden for flåden på 843 mio. EUR, hvilket giver et behov for egenkapital på mellem 157 og 196 mio. EUR. Efter fradrag af den eksisterende kapital ultimo 2001 resulterer denne fremgangsmåde i et kapitaltilførselsbehov på mellem 101 og 140 mio. EUR.

2.3.8.3. Metode baseret på en sammenligning med andre lignende søfartsselskabers kapitaliseringsniveau

(128) Med den sidste metode beregnes finansieringsbehovet på grundlag af gennemsnitsforholdet mellem egenkapital og gæld i 2000 hos fem europæiske rederier. Selv om der er store forskelle mellem disse virksomheders balance, er de franske myndigheder nået frem til et gennemsnit på 79 %. De franske myndigheder har fremført, at den finansielle model giver et gennemsnit på 77 % i perioden 2002-2007, før dividende, med en egenkapital, der når op på 169 mio. EUR i 2007. De franske myndigheder gør opmærksom på, at dette egenkapitalniveau netop skulle opnås med denne kapitaltilførsel på 76 mio. EUR i 2002 samt naturligvis et heldigt udfald af foranstaltningerne i omstruktureringsplanen.

(129) I deres brev af 3. juli 2002 havde de franske myndigheder udvidet det antal rederier, som de anvendte til deres udregning, med yderligere to virksomheder, hvorved de nåede frem til et gennemsnitsforhold mellem egenkapital og gæld på 83 % i stedet for 79 %.

(130) Det laveste resultat fremkommet ved de tre metoder var 76 mio. EUR, og de franske myndigheder valgte derfor dette tal til at bestemme beløbet for kapitaltilførslen.

2.4. **De forventede resultater af omstruktureringsstøtten**

(131) De franske myndigheder har ikke kun undersøgt de forventede resultater af omstruktureringsstøtten i forskellige

scenarier, men også konsekvenserne ud over 2007 af en reduktion af forpligtelserne til offentlig tjeneste.

2.4.1. *Forventede resultater af omstruktureringsplanen*

(132) De franske myndigheder har undersøgt, hvordan SNCM's finansielle situation vil udvikle sig inden for tre forskellige scenarier vist i tabel 5: et optimistisk scenario, et pessimistisk scenario og et mellemscenario svarende til den omstruktureringsplan, der er valgt.

2.4.1.1. Optimistisk scenario

(133) For så vidt angår besejlingen af Korsika forudsætter dette scenario, at investerings- og kommunikationspolitikker gør det mere attraktivt at rejse til øen. Den vedbliver således at være en højt prioriteret turistdestination. Søtransportens andel vokser i forhold til lufttrafikkens (længere ophold for familier i bil), og den franske søtransport drager fordel af den hyppige og varierede sejlads, som udbydes.

(134) Resultatet er et særdeles godt niveau både med hensyn til priser og med hensyn til trafikkens omfang, som betyder højere nettoindtægter end forventet, idet stigningen på ruten Nice-Korsika dog er begrænset som følge af SNCM's kapacitetsnedskæring.

(135) Hvad angår besejlingen af Maghreb, er der i dette scenario intet større risikomoment, som kan forstyrre vækst-tendenserne på Maghreb-markederne. En forbedring af udbuddet, kvalitativt såvel som kvantitativt, sammen med et marked i stærk vækst betyder, at SNCM kan se frem til en nettoindtægt, der ligger højere end prognoserne i omstruktureringsplanen, især i højsæsonen. Også her begrænser den kapacitet, som udbydes i spidsbelastningsperioder, mulighederne for vækst.

(136) SNCM har i sin omstruktureringsplan valgt at sælge halvdelen af sin kapacitet. Ifølge denne hypotese vil SNCM takket være sin store anseelse og sine gode forbindelser til de nye markeder for minikrydstogter og forretningsrejser samt de gavnlige virkninger af erhvervelsen af et nyt skib og følgelig et udbud, som gør det muligt at nå nogle mål, som indtil nu har været uopnåelige, kunne udnytte to tredjedele af de mulige nicher. Det optimistiske scenario vil betyde en forbedring af:

— driftsresultatet, som gennemsnitligt vil stige fra […] mio. EUR til […] mio. EUR

— egenkapitalen ved periodens afslutning, som vil stige fra […] mio. EUR til […] mio. EUR.

2.4.1.2. Pessimistisk scenario

(137) Dette scenario svarer til en forværring af den økonomiske og sociale situation i Frankrig. Samhandelen med Korsika og Maghreb stagnerer. Trafikken er svagere end forventet.

(138) I dette scenario ville SNCM kun kunne udnytte en tredjedel af de mulige nicher. Den negative udvikling i trafikken ledsages fra 2003 af en stigning på 9 % i prisen på brændstof. Dette scenario vil indebære en forringelse af:

— driftsresultatet, som i gennemsnit falder fra […] mio. EUR til […] mio. EUR

— egenkapitalen ved den relevante periodes afslutning, som falder fra […] mio. EUR til […] mio. EUR. I dette scenario erstatter SNCM Ile de Beauté med et brugt skib og udskifter ikke Corse, men beholder det i drift.

2.4.1.3. Undersøgelse af de forskellige scenarier

(139) Det optimistiske og det pessimistiske scenario ser måske ikke så forskellige ud, men følgende punkter bør uddybes:

— på den ene side gør de hypoteser, der er anvendt vedrørende trafikken, det muligt at overholde målene i omstruktureringsplanen uden at sætte spørgsmålstegn ved hverken planen over sejladsen eller den anvendte flåde. En større nedgang eller stigning i trafikken vil betyde, at man skal gå ud over denne ramme, finde frem til andre kombinationer af ruter og som følge heraf af flådens sammen-

sætning. Især hvis resultatet var, at økonomien i forbindelse med offentlig tjeneste blev ødelagt, ville den beskyttelsesklausul, der indgår i kontrakten vedrørende offentlig tjeneste, eventuelt blive anvendt, hvilket ville betyde, at den offentlige tjeneste skulle omdefineres

— på den anden side fungerer besejlingen af Korsika og Maghreb ud fra forskellige principper. Udviklingen i ruterne kan være sammenfaldende eller divergerende. Det korsikanske marked kan således være afhængigt af hele situationen på øen. Voldsomme begivenheder kan på et øjeblik rejse tvivl med hensyn til den fremtidige samhandel med Algeriet. Det tunesiske marked ser mere stabilt ud, men der er konkurrencen stærk. Alt i alt er sandsynligheden for, at alle disse markeder udvikler sig i samme retning på samme tid, lille. Overordnet set synes de anvendte hypoteser at udgøre en ramme, som er forholdsvis repræsentativ for de mulige udviklingstendenser.

(140) Det forventede driftsregnskab for det optimistiske og det pessimistiske scenario er opstillet for et konstant udbud for at tydeliggøre virkningerne af en eventuel konjunkturudvikling. Selv om virksomheden forbliver inden for de valgte overordnede rammer, dvs. 11 skibe og opretholdelsen af de ruter, den besejler, vil den naturligvis finjustere sit udbud, så det svarer til efterspørgslen og bevarer ligevægten. Dette kunne især være tilfældet i det pessimistiske scenario for nettene Nice/Korsika og Maghreb. Følgende er eksempler på mulige foranstaltninger:

— fremskyndet anvendelse af den lille NGV i juni og september til erstatning af Liamone: en forbedring af resultatet på […] mio. EUR

— reduktion af antallet af skibe i brug i bestemte uger om vinteren: en forbedring af resultatet på […] mio. EUR

— reduktion af antallet af ture til Algeriet i lavsæsonen (en hver anden uge): en forbedring af resultatet på […] mio. EUR.

TABEL 5

Hypoteser anvendt i scenarierne

		Pessimistisk scenario	Omstrukture-ringsplanens scenario	Optimistisk scenario
Søtransportmarkedet med ruter fra Frankrig	Korsika	[…]	[…]	[…]
	Algeriet	[…]	[…]	[…]
	Tunesien	[…]	[…]	[…]
SNCM's passagertrafik	Marseille/Korsika	[…]	[…]	[…]
	Toulon/Korsika	[…]	[…]	[…]
	Genovabugten	[…]	[…]	[…]
	Maghreb	[…]	[…]	[…]
SNCM's gennemsnitlige nettoindtægt i 2003/2006 i mio. EUR	Marseille/Korsika	[…]	[…]	[…]
	Toulon/Korsika	[…]	[…]	[…]
	Genovabugten	[…]	[…]	[…]
	Algeriet	[…]	[…]	[…]
	Tunesien	[…]	[…]	[…]
	Turistaktiviteter	[…]	[…]	[…]

(141) De forskellige scenarier fører frem til følgende simulationer, som de franske myndigheder har fremsendt til Kommissionen. Ifølge simulationerne vil SNCM kunne genvinde rentabiliteten i de tre scenarier.

TABEL 6

Udviklingen i SNCM's vigtigste finansielle indikatorer

		Pessimistisk scenario	Omstrukture-ringsplanens scenario	Optimistisk scenario
Gennemsnit 2003/2006	Trafik, passagerer	[…]	[…]	[…]
	Trafik, biler	[…]	[…]	[…]
	Trafik, gods (lm)	[…]	[…]	[…]
	Bruttodriftsmargen, i 1 000 EUR	[…]	[…]	[…]
	Finansiel kompensation, i 1 000 EUR	[…]	[…]	[…]
	Driftsresultat, i 1 000 EUR	[…]	[…]	[…]
2007 i mio. EUR	Egenkapital	[…]	[…]	[…]
	Samlet gæld	[…]	[…]	[…]
	Forholdet ([a]) egenkapital/(lån + leasing – likviditet)	[…]	[…]	[…]

([a]) I dette forhold tages højde for køb ved leasing af visse skibe.

2.4.1.4. Forventet udvikling i SNCM's finansielle situation i det valgte scenario

(142) De franske myndigheder har i deres omstruktureringsplan fremlagt en mere udførlig finansiel model for perioden 2002-2007 udarbejdet på grundlag af det valgte mellemscenario, hvor der er anvendt forholdsvis konservative hypoteser: forventet vækst i bruttonationalproduktet: 1,5 %, lånerente: 5,5 %, finansiel indtægtsrente: 4,5 %, kortfristet gældsrente: 5 %. Denne model, som er gengivet i tabel 7, viser forventningerne for resultatopgørelserne og balancen for de næste seks år fra 2002 til 2007. Modellen viser blandt andet, at virksomheden vender tilbage til et positivt driftsresultat i 2003.

TABEL 7

Finansiel model for perioden 2002-2007

(mio. EUR)

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

Tallene for 2000 og 2001 stammer fra SNCM's årsrapport 2001.
De faktiske tal for 2002 stammer fra SNCM's foreløbige regnskab, fremlagt den 15. maj 2003.

(143) I dette scenario vil sejladsen til Maghreb gå fremad fra en omsætning på ca. […] mio. EUR i 2001 til omkring […] mio. EUR fra 2003 ([44]). Driftsresultatet for dette net vil sandsynligvis ligge på omkring […] til […] mio. EUR i perioden 2002-2005.

(144) Inden for nettet Nice-Korsika, som er det mest konkurrenceprægede, vil omsætningen ligge på omkring […] mio. EUR, hvortil skal tilføjes ca. 5 mio. EUR i offentlig kompensation som følge af støtte af social karakter. På grund af dets høje kvalitetsniveau og dermed den forholdsvis høje indkøbspris for det vigtigste af det anvendte søtransportmateriel, NGV Liamone, gør driften af denne rute det ikke muligt at dække samtlige omkostninger til afskrivning af skibet (indgår i den betalte leje) og vil give et driftsresultat på mellem […] og […] mio. EUR. Den ekstraordinære værdiforringelse af skibet på 14,8 mio. EUR, som indgår i omstruktureringsplanen og i årsregnskaberne for 2001, gør det muligt at nedskrive den til dens brugsværdi for virksomheden og vil kompensere med 1,8 mio. EUR årligt for den fremtidige årlige betaling af leje, hvilket vil gøre det muligt at bringe ruterne Nice-Korsika mere eller mindre i balance ([45]). Virksomheden har påpeget, at alternativet til en afhændelse af Liamone er blevet undersøgt og ikke forekommer fordelagtigt på grund af markedssituationen og de tab, der er forbundet med en opsigelse af leasingen før tiden.

(145) For så vidt angår selskabets historiske besejling af ruten mellem Marseille (og ikke at forglemme Toulon) og Korsika var den forventede omsætning 84 mio. EUR i 2002, som vil svinge mellem […] og […] mio. EUR de efterfølgende år. Det skal bemærkes, at der for den samlede omsætning vedrørende besejlingen af Korsika forventes en nedgang på 9 mio. EUR, dvs. 8 %, i 2002 i forhold til 2001. Regnskabet for 2002 bekræfter den forventede nedgang (–10 mio. EUR i passagerindtægter). SNCM's markedsandel er således mindsket med 4 procentpoint (fra 25,9 % til 21,8 %) fra 2001 til 2002, til fordel for konkurrenterne (stigning på 5,6 procentpoint til 16,8 %).

(146) På sejladsen fra Marseille, som nu er den eneste, der er omfattet af den offentlige tjeneste, vil det forventede tilskud sandsynligvis være begrænset til omkring 69 mio. EUR i 2002 for så at falde til omkring 61-63 mio. EUR i løbet af omstruktureringsplanen, hvilket udgør en mærkbar nedgang i forhold til de 87 mio. EUR, som blev givet i 2001. Driftsresultatet af det net, som anvendes til den offentlige tjeneste, som var negativt i 2001 og 2002, vil sandsynligvis stige fra […] mio. EUR i 2003 til ca. […] mio. EUR i 2004-2005 og ligge på […] mio. EUR i 2006.

(147) I 2002 vil selskabets driftsresultat være øget til –5,8 mio. EUR på linje med resultatet for 2001, hvilket imidlertid er en mindskelse i forhold til omstruktureringsplanen. Hvis man ser bort fra variationerne i de enkelte poster i resultatopgørelsen, kan driftsresultatet forklares ved manglende refusion af den maritime erhvervsskat (2,4 mio. EUR), som vil blive fradraget ved kilden i 2003, og ved den delvise refusion af Assedics arbejdsgiverbidrag (arbejdsløshedsforsikringsbidrag) og af familieydelser, dvs. et minus på 3,5 mio. EUR.

(148) Ifølge de franske myndigheder bør kapitaltilførslen på 76 mio. EUR, samtidig med at selskabet igen får en rentabel drift, som man forventer i 2003, gøre det muligt at bringe egenkapitalen op fra det nuværende niveau på omkring 30 mio. EUR til 120 mio. EUR på kort sigt (2003), hvorefter den bør komme op på […] mio. EUR ved omstruktureringsplanens afslutning (2006-2007). Det vil gøre det muligt at nedbringe den finansielle gæld fra det nuværende niveau (145 mio. EUR) til omkring […] mio. EUR fra 2003 til 2005. I de sidste år af planen forventes selskabet at forhøje gælden, for at det kan udskifte et eller to skibe i form af køb med fuld ejendomsret.

2.4.2. *Scenarier, der går ud over omstruktureringsplanen*

(149) Det er vigtigt at vide, hvordan selskabets konkurrencemæssige stilling vil være i 2006 ved udløbet af den gældende kontrakt vedrørende offentlig tjeneste, og hvor rentabelt det vil være. Men det er vanskeligt i dag at vide noget om karakteren og indholdet af den fremtidige kontrakt vedrørende offentlig tjeneste, som skal gælde efter 2006.

(150) I forhold til den nuværende situation, hvor der anvendes fire kombifærger og to bilfærger, vil en situation, hvor f.eks. en […] ikke længere er påkrævet, medføre et indtægtstab på omkring […] mio. EUR (og […] mio. EUR i tilskud) for selskabet. Nedskæringen af personaleudgifter, øvrige driftsudgifter og kapitalomkostninger (afskrivninger og finansielle udgifter) vil gøre det muligt at begrænse forringelsen af resultatet til ca. […] mio. EUR,

([44]) Denne udvikling er blevet bekræftet i 2002 med en stigning på over 9 mio. EUR i passagerindtægter i dette område. Selv om taksterne ikke er blevet ændret, er enhedsindtægten steget, hvilket skyldes en bedre fordeling af de forskellige takster.

([45]) Bemærk: Lejen, som indgår i driftsresultatet, vil forblive på det tidligere niveau, men afskrivningerne vil blive forhøjet årligt med 1,8 mio. EUR i det ekstraordinære resultat for at opnå denne effekt på nettoresultatet.

svarende til […] af det planlagte overskud ved periodens afslutning. Fra et økonomisk synspunkt vil omstruktureringsudgifterne, der anslås til 20 mio. EUR for 260 ansatte, blive mere end opvejet ved salget af det pågældende skib, f.eks. […], hvis salg vil give […] mio. EUR i likvid kapital og […] mio. EUR i merværdi før skat.

(151) De franske myndigheder har også undersøgt et mere ekstremt scenario, hvor der kun anvendes […] kombifærger, dvs. […] af det materiel, der i øjeblikket er sat ind på ruten mellem Marseille og Korsika, og som fortsat skulle anvendes til at opfylde forpligtelsen til offentlig tjeneste, plus en bilfærge, der drives på konkurrencevilkår med støtte af social karakter ([46]). Det forventede indtægtstab vil i så fald være på omkring […] mio. EUR (og […] mio. EUR i subvention), dvs. […] % af de samlede indtægter i tilknytning til ruten Marseille–Korsika. Nedskæringen af personaleudgifter, øvrige driftsudgifter og kapitalomkostninger (afskrivninger og finansieringsudgifter) vil imidlertid være utilstrækkelig til at sikre et positivt resultat: En nedgang på omkring […] mio. EUR i forhold til planen vil give SNCM et — begrænset — tab på omkring […] mio. EUR. Omstruktureringsudgifterne, der anslås til 34 mio. EUR for 450 ansatte, vil dog kunne udlignes ved salget af to skibe, f.eks. […] og […], hvis afhændelse vil indbringe […] mio. EUR i likvid kapital og […] mio. EUR i merværdi før skat.

(152) De franske myndigheder har ikke ønsket at undersøge strammere scenarier, idet de mener, at ethvert scenario, der indebærer en reduktion på over 50 % af SNCM's aktivitet, vil være i modstrid med selskabets virksomhedsformål. De franske myndigheder understreger imidlertid, at der er tale om en ekstrem situation, som iværksættelsen af planen bør kunne forhindre ved hurtigt at bringe selskabet i en konkurrencedygtig situation og sætte det i stand til at opnå i det mindste en del af den fremtidige kontrakt vedrørende forpligtelse til offentlig tjeneste.

2.5. **Andre støtteforanstaltninger til fordel for SNCM**

(153) SNCM har tidligere nydt godt af følgende individuelle støtteforanstaltninger:

— driftstilskud som kompensation for dets forpligtelse til offentlig tjeneste, svarende til 787 mio. EUR for perioden 1991-2001. Kommissionen godkendte denne støtte for den nævnte periode ved en positiv beslutning af 30. oktober 2001 ([47])

— en redningsstøtte i form af et tilbagebetalingspligtigt lån på 22,5 mio. EUR, som Kommissionen godkendte ved en positiv beslutning af 17. juli 2002 ([48]), og som SNCM i mellemtiden har tilbagebetalt fuldt ud.

(154) SNCM modtager nu en finansiel kompensation for opfyldelsen af forpligtelsen til offentlig tjeneste på ruten mellem Marseille og Korsika for perioden 2002-2006 i henhold til sin kontrakt ([49]), og det samlede beløb kan nå op på 321,5 mio. EUR for hele perioden.

(155) Selskabet har tidligere og må antages også i fremtiden at ville nyde godt af følgende støtteordninger, der er åbne for alle søfartsselskaber:

— indirekte støtte via ordningen for individuel støtte af social karakter til besejlingen af Korsika til fordel for visse passagerkategorier, en ordning, som Kommissionen havde godkendt ved en positiv beslutning ([50])

— ordningen for refusion af det maritime element i erhvervsskatten ([51]).

2.6. **Begrundelse for indledning af proceduren**

2.6.1. *Tvivl om, hvorvidt omstruktureringsplanen er adækvat*

(156) I beslutningen af 19. august 2002 udtrykte Kommissionen tvivl om forskellige aspekter af omstruktureringsplanen på baggrund af den manglende analyse af årsagerne til virksomhedens tab. Kommissionen var navnlig i tvivl om følgende punkter:

— sammenhængen mellem virksomhedens tab og forpligtelsen til offentlig tjeneste

([46]) Se betragtning 155.
([47]) Førnævnte beslutning 2002/149/EF.
([48]) Kommissionens beslutning af 17. juli 2002, sag NN 27/2002, ex-N 849/2001, redningsstøtte til fordel for SNCM (endnu ikke offentliggjort i EUT).
([49]) Jf. i denne forbindelse punkt 2.1.2 og ligeledes beslutning 2002/149/EF.
([50]) Kommissionens beslutning af 2. juli 2002, sag N 781/2001: Ordning for individuel støtte af social karakter til søtransport til Korsika.
([51]) Kommissionens beslutning af 7. december 2000, sag N 593/2000: Refusion af det maritime element i erhvervsskatten. Denne ordning er ændret to gange.

— indvirkningen af SNCM's politik for indkøb af skibe på selskabets driftsresultat

— de påtænkte foranstaltninger med henblik på at øge virksomhedens produktivitet.

(157) Kommissionen påpegede desuden visse mangler i omstruktureringsplanen:

— manglende konkrete foranstaltninger med henblik på at mindske udgifterne til rå- og hjælpestoffer

— manglende redegørelse for SNCM's fremtidige prispolitik.

2.6.2. *Tvivl vedrørende den beregning, der lægges til grund for fastsættelsen af støttebeløbet*

(158) Kommissionen var endvidere i tvivl om relevansen af den beregningsmetode, de franske myndigheder anvendte ved fastsættelsen af kapitaltilførslens størrelse, og ligeledes om nogle af de antagelser, der var lagt til grund for de finansielle simulationer. Den metode, de franske myndigheder har anvendt til at begrunde en kapitaltilførsel på 76 mio. EUR, er således baseret på en finansiel simulation, som ikke klart redegør for de underliggende hypoteser, og som ikke viser, hvordan man på langt sigt når frem til et gennemsnitligt referenceforhold på 79 % mellem egenkapital og gæld.

3. BEMÆRKNINGER FRA INTERESSEREDE PARTER

3.1. Bemærkninger fra Corsica Ferries

3.1.1. *Første brev med bemærkninger*

(159) Ved brev af 8. januar 2003 ([52]) fremsendte advokatfirmaet Scapel, Scapel-Grail et Bonnaud bemærkninger fra dets klient, Corsica Ferries.

(160) Det bestrides heri for det første, at SNCM kan anses for at være en kriseramt virksomhed i rammebestemmelsernes forstand. Det påpeges, at kontrakten vedrørende offentlig tjeneste sikrer selskabet et offentligt tilskud på gennemsnitligt 64,3 mio. EUR om året, dvs. 321,5 mio. EUR over fem år. Det anføres endvidere, at artikel 5 i kontrakten vedrørende offentlig tjeneste sikrer SNCM et cash-flow på 72,8 mio. EUR. Af det tab på 40,6 mio. EUR, som SNCM havde i 2001, kan 15 mio. ifølge Corsica Ferries henføres til værdiforringelsen af NGV'en Liamone.

(161) For det andet betvivler Corsica Ferries SNCM's mulighed for at blive rentabel på de ikke støtteberettigede ruter. Corsica Ferries konstaterer, at i modsætning til, hvad der er bebudet i omstruktureringsplanen ([53]), besejles Livorno stadigvæk. Endvidere sættes der spørgsmålstegn ved SNCM's mulighed for at gøre ruterne fra Nice og Toulon rentable. Hvad angår besejlingen af Maghreb understreges det, at SNCM vil blive udsat for en skarp konkurrence fra CTN og ENTV. Hvad angår spørgsmålet om nedsættelse af omkostningerne beklager Corsica Ferries, at det ikke har kunnet få indsigt i visse elementer i omstruktureringsplanen. Selskabet anmoder Kommissionen om at sikre sig, at de franske myndigheder giver overbevisende svar på de spørgsmål, den stillede i sin beslutning af 19. august 2002.

(162) For det tredje insisterer Corsica Ferries på, at den planlagte støtte ikke må resultere i urimelig konkurrencefordrejning. Støtten må således ikke benyttes til at gøre det lettere for SNCM at tage kampen op med konkurrenterne ved hjælp af et mere aggressivt kommercielt udbud. Efter selskabets opfattelse er det forhold mellem egenkapital og gæld på 79 %, som de franske myndigheder er kommet frem til ([54]), alt for højt i forhold til, hvad det selv er kommet frem til på grundlag af en undersøgelse af ti rederier, hvor forholdet varierer fra 23,69 % (for Moby Lines) til 49,7 % for CMN og 55,09 % (for Grimaldi).

(163) Ifølge Corsica Ferries er den beregning, der resulterer i beløbet 76 mio. EUR, rent fiktiv. De 76 mio. EUR svarer til de 500 mio. FRF, som SNCM vil miste i tilskud over tildelingen til områdeprincippet i den nye periode 2002-2006.

(164) SNCM kunne ifølge Corsica Ferries selv have skaffet sig et sådant beløb ved at realisere sin flådes merværdi eller ved at sælge nogle af sine kapitalinteresser.

(165) Hvad angår SNCM's kapitalinteresser bemærker Corsica Ferries, at visse datterselskaber ikke har nogen betydning for rederiets aktiviteter, og nævner udtrykkeligt følgende:

([52]) Registreret af Kommissionen den 15. januar 2003 under DG TREN A/10962.

([53]) I beslutningen om indledning af proceduren anførtes det, at omstruktureringsplanen bl.a. omfattede »lukning af ruten Bastia-Livorno med dedikeret materiel«.

([54]) Se betragtning 128 i denne beslutning.

— 50 % i rederiet Sud-Cargos

— 13 % i Amadeus, som er en virksomhed, der er specialiseret i reservationssystemer inden for lufttransport

— 59,25 % i CMN

— anlægsaktiver i CGTH.

(166) Corsica Ferries konkluderer, at den planlagte støtte tager sigte på at omgå cabotageforordningen, og at den gør udbuddet vedrørende besejling af Korsika fra Marseille indholdsløst. Det foreslår, at der først gives omstruktureringsstøtte i 2007 og kun i tilfælde af, at SNCM ikke får tildelt kontrakten i forbindelse med det næste udbud i 2006 — det eneste scenario, som efter dets mening reelt vil kunne bringe det offentlige rederi i vanskeligheder.

(167) Brevet af 8. januar 2003 er vedlagt et betydeligt antal dokumenter (kopier) ([55]).

([55]) En artikel i tidsskriftet Le Marin den 7. juni 2002 med overskriften »SNCM: et rekordunderskud i 2001« (bilag 2), sejlplanen for kombifærger til Bastia for perioden 2003-2006 (bilag 3), en oversigt over SNCM's datterselskaber opstillet af Cofacerating (bilag 4), en artikel i dagbladet La Tribune den 21. december 2001 med overskriften »Staten tildeler SNCM 76 mio. EUR« (bilag 5), en artikel i dagbladet La Provence den 7. februar 2002 med overskriften »Udsat for konkurrence i sine farvande udbygger SNCM sine internationale aktiviteter« (bilag 6), Nice-havnens aktivitetsrapport fra november 2002 (bilag 7), statistik for sæsonen 2002 udarbejdet af Korsikas regionale observatorium for transport (bilag 8), en artikel med overskriften »SNCM har måttet sænke alle taksterne på sine ruter« (bilag 9), en udateret artikel med overskriften »SNCM arbejder med sin driftsplan« (bilag 10), en Fazi-rapport af 16. september 2002 om SNCM's omstruktureringsplan, en artikel i tidsskriftet Le Marin den 7. juni 2002 med overskriften »SNCM: et rekordunderskud i 2001« (bilag 11), en artikel i dagbladet la Provence den 7. december 2002 med overskriften »SNCM indvilger i at deltage i drøftelser på Korsika (med STC)« (bilag 12), en artikel i tidsskriftet L'antenne den 11. december 2002 med overskriften »Enkeltheder i SNCM/STC-aftalen« (bilag 13), en udateret artikel i et ikke angivet tidsskrift med overskriften »SNCM vil få tildelt en ekstraordinær statsstøtte på 76,2 mio. EUR« (bilag 14), et telegram fra AOL Mail den 21. december 2001 med overskriften »SNCM's sociale plan uden direkte afskedigelser« (bilag 15), en oversigtstabel, der for ti rederier viser forholdet mellem egenkapital og gæld (bilag 16), endelig observationsrapport fra Chambre Régionale des Comptes fra maj 2002 om forvaltningen af Office des Transports de Corse (bilag 17), en artikel i dagbladet La Provence lørdag den 4. december 2002 med overskriften »Corsica Ferries ejer går til angreb på SNCM« (bilag 18), en artikel i dagbladet La Provence lørdag den 4. januar 2003 med overskriften »SNCM's bestyrelsesformand går til angreb på Corsica Ferries« (bilag 19).

3.1.2. *Anden serie bemærkninger*

(168) Ved e-post af 16. januar 2003 sendte Corsica Ferries' administrerende direktør Kommissionen en kopi af en pressemeddelelse i Agence France Presse og pressemateriale vedrørende en pressekonference om SNCM's takststruktur i 2003, som SNCM's bestyrelsesformand holdt den 14. januar 2003.

3.1.3. *Møde mellem Corsica Ferries og Kommissionen*

(169) På et møde den 4. februar 2003 mellem Kommissionens tjenestegrene og repræsentanter for Corsica Ferries på sidstnævntes anmodning fremlagde Corsica Ferries transparenter med diagrammer over SNCM's potentielle merværdi. Disse dokumenter blev ved brev af 21. februar 2003 videresendt til de franske myndigheder med anmodning om eventuelle kommentarer.

(170) Repræsentanterne for Corsica Ferries anførte på mødet, at markedet for sejlads mellem det franske fastland og Korsika var i god fremgang og var øget med 17 % mellem 2000 og 2001 og med 13 % mellem 2001 og 2002. De erindrede desuden om, at det selskab, de repræsenterede, ikke havde gjort indsigelse mod beslutning 2002/149/EF om kompensation for forpligtelsen til offentlig tjeneste ud fra den betragtning, at der ikke var grund til at rippe op i fortiden, men at det ville være yderst opmærksom på de betingelser, Kommissionen måtte pålægge i den foreliggende sag.

(171) Repræsentanterne for Corsica Ferries udtrykte tilfredshed med Kommissionens indsats med hensyn til liberaliseringen af cabotagemarkedet. Efter deres mening havde cabotageforordningen sat en stopper for de aftaler, som de etablerede rederier nød godt af, og havde åbnet for konkurrence, hvilket medførte, at det etablerede rederi havde højnet servicekvaliteten på besejlingen af Korsika. Korsikas indbyggere havde alt for længe måttet affinde sig med dårlig servicekvalitet om bord på SNCM's skibe, da det var det eneste selskab, der besejlede Korsika.

(172) Repræsentanterne for Corsica Ferries udtrykte bekymring for, at SNCM skulle anvende støtten til at nedsætte sine takster på ruterne mellem Toulon/Nice og Korsika. De påpegede, at selv om SNCM's og Corsica Ferries' takster stort set er ens på papiret, havde SNCM kraftigt forøget antallet af dage i lavtakstperioden.

(173) På mødet redegjorde repræsentanterne for Corsica Ferries for de tre vigtigste strukturelle årsager til, at SNCM havde større omkostninger end Corsica Ferries:

— køb af skibe til en højere pris end markedsprisen

— en mere omkostningstung besætning, da den fik en bedre behandling end krævet i henhold til de gældende franske kollektive overenskomster

— alt for mange ansatte på land: For den samme trafik har Corsica Ferries mere end tre gange færre ansatte på land end SNCM. Mange af SNCM's aktiviteter på land burde udliciteres, ligesom Corsica Ferries gør.

(174) På mødet kritiserede repræsentanterne for Corsica Ferries omstruktureringsplanen på tre punkter:

— Planen indeholder ikke en reel nedskæring af arbejdsstyrken: Personalereduktionen er for beskeden, da størstedelen af de 300 nedlagte arbejdspladser vil svare til naturlig afgang.

— SNCM's kapitalinteresser er ikke inddraget i omstruktureringen: I SNCM's regnskaber indgår der mange passive kapitalandele i forskellige selskaber, som har en langt større handelsværdi end den regnskabsmæssige værdi, der er opført i SNCM's balance.

— Skibenes merværdi er ikke taget i betragtning: Som følge af den fremskyndede afskrivning af skibene er disses regnskabsmæssige værdi i rederiernes aktiver ofte lavere end deres handelsværdi, hvormed det billede, der tegnes i deres balance, bliver fordrejet. For SNCM's vedkommende vurderer Corsica Ferries de gamle skibes latente merværdier til 148 mio. EUR. Skibenes reelle værdi kunne have gjort det muligt for SNCM at opnå kreditforeningslån eller lease-back-kontrakter til en værdi, der var højere end omstruktureringsstøttens 76 mio. EUR.

3.2. **Bemærkninger fra Stef-TFE-koncernens bestyrelsesformand**

(175) Bestyrelsesformanden for Stef-TFE-koncernen, en virksomhed, der er specialiseret i kølelogistik, fremsendte ved brev af 7. januar 2003 ([56]) sine bemærkninger til SNCM's omstruktureringsplan til Kommissionen. Han understregede, at hans koncern var referenceaktionær i CMN, da den kontrollerer ledelsen af denne virksomhed. I brevet anføres det, at de kapitalforbindelser, der knytter SNCM og CMN sammen, er resultatet af en omklassificering af CGMF's aktieposter i 1992 ([57]). Ifølge Stef-TFE skal SNCM's kapitalandele i CMN betragtes som rent finansielle aktiver.

(176) Det understreges i brevet, at de to selskaber CMN og SNCM er uafhængige og konkurrerer indbyrdes på alle andre ruter end dem, udgår fra Marseille, selv om de begge er koncessionshavere under kontrakten vedrørende offentlig tjeneste. Denne form for sammenslutning mellem de to virksomheder var ifølge Stef-TFE en nødvendighed som følge af udbudsbetingelsernes struktur, som tvang de to selskaber til at afgive et fælles tilbud, da ingen af dem hver for sig kunne dække alle behovene.

(177) Det anføres endvidere i brevet, at Stef-TFE-koncernen ville forpligte sig til »helt eller delvist — og fortrinsvis helt — at tilbagekøbe SNCM's aktieandele i CMN«, hvis værdi den vurderer til mellem 15 og 17 mio. EUR, hvis Kommissionen som led i de betingelser, den måtte pålægge i sin endelige beslutning, fastslår, at »en sådan afhændelse er nødvendig af hensyn til balancen i omstruktureringsplanen«.

(178) Et bilag til brevet indeholder en oversigt over udviklingen i CMN's aktionærkreds og Stef-TFE-koncernens årsberetning for 2001.

3.3. **Bemærkninger fra repræsentanter for lokale myndigheder**

(179) Ved brev af 18. december 2002 ([58]) påpegede Marseilles borgmester SNCM's økonomiske rolle i den regionale

([56]) Registreret af Kommissionen den 8. januar 2003 under DG TREN A/10304.
([57]) Se punkt 2.1.1.1.
([58]) Registreret af Kommissionen den 3. januar 2003 under DG TREN A/10021.

økonomi, idet selskabet hvert år tilfører økonomien 160 mio. EUR og beskæftiger 1 800 ansatte i regionen Provence-Alpes-Côte d'Azur.

(180) Ved brev af 9. januar 2003 ([59]) understregede formanden for conseil général des Bouches-du-Rhône SNCM's økonomiske betydning for den regionale økonomi og udtrykte ønske om, at Kommissionen ser positivt på støtteplanen og derved gør det muligt for SNCM at gennemføre omlægningen med succes. Ligeledes den 9. januar 2003 mødtes Kommissionen med et medlem af conseil général des Bouches-du-Rhône på dennes anmodning. På dette møde optrådte det pågældende medlem som talsmand for departementsrådet og dets formand. Han understregede SNCM's økonomiske rolle i Marseille-regionens økonomi og erindrede om, at kun SNCM var i stand til at sikre en pålidelig besejling af Korsika. Han erkendte, at ledelsen af SNCM tidligere måske ikke havde været tilfredsstillende, men at der var gjort mange fremskridt i den senere tid med hensyn til modernisering under ledelse af selskabets administrerende direktør, om end der stadig skulle gøres fremskridt. Han udtrykte på vegne af hele Marseille-regionens politiske repræsentanter ønske om, at Kommissionen ville give SNCM en sidste chance for at tilpasse sig en relativt ny konkurrencepræget verden. Han påpegede, at SNCM, ligesom de øvrige franske rederier, der opererer inden for passagertransport, havde problemer på grund af de mere fordelagtige sociale og fiskale ordninger i andre medlemsstater, navnlig i Italien ([60]), under hvis flag dets største konkurrent, Corsica Ferries', skibe sejler.

(181) Ved brev af 9. januar 2003 ([61]) understregede formanden for regionalrådet i Provence-Alpes-Côte d'Azur, at den af Kommissionen indledte procedure havde til formål at verificere, at den foreslåede omstruktureringsplan på længere sigt ville kunne sikre den i dag kriseramte virksomheds rentabilitet. Efter hans opfattelse var betingelserne for, at planen kunne sikre virksomhedens rentabilitet, til stede. Ifølge regionalrådet er kun SNCM i stand til at sikre et tilstrækkeligt udbud til at udmønte områdeprincippet i forhold til Korsika. Han anførte endvidere, at over 2 000 arbejdspladser i regionen Provence-Alpes-Côte d'Azur var berørt af SNCM's virksomhed, og at det derfor var af afgørende betydning for den regionale økonomi, at selskabet fortsatte sin drift.

(182) Ved brev af 9. januar 2003 ([62]) fremsendte formanden for Korsikas lokalparlaments forretningsudvalg en beslutning vedtaget af parlamentet den 18. december 2002, hvori det afgav »en positiv udtalelse« om den planlagte kapitaltilførsel til SNCM.

3.4. **Bemærkninger fra Office des Transports de Corse**

(183) Ved brev af 10. januar 2003 ([63]) understregede generaldirektøren for Office des Transports de Korsika (OTC) på bestyrelsesformandens vegne, at der i forbindelse med udbuddet vedrørende indgåelse af kontrakten om offentlig tjeneste kun var modtaget et enkelt tilbud, nemlig fra sammenslutningen CMN og SNCM. Det bemærkes, at OTC sammen med Korsikas lokalparlament er den koncessionsgivende myndighed for så vidt angår kontrakten vedrørende offentlig tjeneste.

(184) OTC anførte for det første, at SNCM i dag var det eneste selskab, der kunne opfylde kontraktens krav med hensyn til passagertrafikken, og at dets forsvinden »øjeblikkelig ville medføre en væsentlig forringelse af tjenesterne«.

(185) I brevet anføres det, at besejlingen af Korsika længe havde været utilstrækkelig, og at det først var med indførelsen af »områdeprincippet« i 1976, at det blev muligt at dække behovene. Ud fra et ønske om at opretholde en pålidelig kvalitetstjeneste havde Korsikas lokalparlament i kontrakten indsat en bestemmelse om finansielle kompensations- og korrektionsmekanismer i forhold til tjenesternes effektivitet og pålidelighed.

(186) I brevet hedder det endvidere, at Korsikas lokalparlament har taget højde for udviklingen i udbuddet siden 1996 på ruterne fra havne på det franske fastland og følgelig har begrænset forpligtelsen til offentlig tjeneste til kun at gælde for sejlads fra Marseille.

(187) I brevet understreges SNCM's betydning for Korsikas økonomi, og det påpeges, at selskabet er det rederi med sæde på Korsika »som beskæftiger det største antal korsikanske indbyggere (600 søfolk og 170 kontoransatte),

([59]) Registreret af Kommissionen den 10. januar 2003 under DG TREN A/10567.
([60]) Jf. i denne forbindelse afsnit 5.3.1.
([61]) Registreret af Kommissionen under TREN A/11872.
([62]) Registreret af Kommissionen den 16. januar 2003 under TREN A/11084.
([63]) Registreret af Kommissionen den 16. januar 2003 under TREN A/11085.

og som foretager de fleste indkøb på Korsika (mellem 25 og 30 mio. EUR årligt ifølge selskabets oplysninger)«. Det tilføjes, at det, hvis »Kommissionen afviser at godkende den franske stats planlagte omstruktureringsplan, derfor vil have stærkt negative konsekvenser for øens socioøkonomiske balance«.

(188) I et andet brev af 10. februar 2003 ([64]) præciserede OTC de to områder, hvor den i sin egenskab af koncessionsgivende myndighed for kontrakten vedrørende offentlig tjeneste forventede fremskridt fra SNCM's side. Først og fremmest forventede OTC en forbedring af den interne sociale dialog, idet der havde været et »usædvanligt stort« antal sociale konflikter, der påvirkede besejlingen af Korsika, om end situationen havde bedret sig i de senere år. I denne forbindelse havde OTC i kontrakten vedrørende offentlig tjeneste indført en bestemmelse om økonomiske sanktioner, hvis selskabet af grunde, det selv er ansvarligt for, undlader at udføre visse tjenester. Endvidere ønskede OTC en bedre informering af kunderne i perioder med driftsforstyrrelser. OTC understregede dog, at SNCM med hensyn til informering af passagererne generelt ikke var dårligere end de andre transportselskaber, men understregede nødvendigheden af, at SNCM fortsætter sine bestræbelser på dette område.

4. KOMMENTARER FRA FRANKRIG

(189) Kommissionen har videresendt følgende dokumenter til de franske myndigheder med anmodning om eventuelle kommentarer i henhold til artikel 6, stk. 2, i forordning (EF) nr. 659/1999:

— bemærkningerne fra Corsica Ferries ved brev af hhv. 13. og 16. januar 2003

— bemærkningerne fra Stef-TFE ved brev af 16. januar 2003

— bemærkningerne fra regionen Provence-Alpes-Côte d'Azur ved brev af 5. februar 2003

— bemærkningerne fra Korsikas lokalparlament ved brev af 16. januar 2003

— bemærkningerne fra conseil général des Bouches-du-Rhône ved brev af 16. januar 2003

— bemærkningerne fra Marseilles borgmester ved brev af 16. januar 2003

— bemærkningerne fra OTC ved brev af hhv. 16. januar 2003 og 21. februar 2003.

4.1. Kommentarer fra Frankrig til bemærkningerne fra Corsica Ferries

(190) De franske myndigheder har anført, at visse af Corsica Ferries' oplysninger om SNCM's udbudte tjenester er urigtige.

4.1.1. *SNCM's takstpolitik*

(191) Ved telefax sendt den 27. maj 2003 fremsendte de franske myndigheder oplysninger til Kommissionen med henblik på at tilbagevise Corsica Ferries' påstande om SNCM's takstpolitik.

(192) Udviklingen i SNCM's udbud på ruterne mellem Nice og Korsika ser således ud:

TABEL 8

Udviklingen i SNCM's udbud mellem 2002 og 2003

(%)

SNCM's udbud	2003/2002 over 12 måneder
Udbudte overfarter	– 3,7
Pladser, passagerer	– 1,8
Pladser, køretøjer	+ 0,3

(193) De franske myndigheder bemærker endvidere, at SNCM's takster på forbindelserne Nice-Korsika er blevet en smule forhøjet i forhold til 2002. Som led i selskabets kommercielle politik var takstperiodernes varighed blevet tilpasset for at mindske de konstaterede prisdifferencer til fordel for Corsica Ferries. Ifølge de franske myndigheder svarede den af Corsica Ferries hævdede udvikling i SNCM's takster (fra – 14 % til – 24 %) ikke til virkeligheden, og i modsætning til det hævdede ligger Corsica Ferries' takster et godt stykke under SNCM's.

([64]) Registreret af Kommissionen den 11. februar 2003 under TREN A/12979.

(194) Ifølge de franske myndigheder søger Corsica Ferries at vise, at SNCM har iværksat en aggressiv prispolitik ved at fastsætte sine takster på et lavere niveau end dets egne takster. De franske myndigheder gør gældende, at konklusionerne af denne analyse, som er baseret på ufuldstændige data, er fejlagtige.

4.1.1.1. Tilbudstakster

(195) Corsica Ferries' basistilbudstakst kaldes »Jackpot«, fast pris tur-retur med udgangspunkt i to passager og et køretøj ([65]). De franske myndigheder påpeger, at denne takst ikke figurerer i de dokumenter, Corsica Ferries har fremlagt, selv om den tegner sig for en betydelig del af selskabets salg. Mod et tillæg kan en til fire passager i det samme køretøj koble sig på basisudbuddet. Det tillæg, der skal betales, er den grundtakst, som disse passagerer er berettiget til. Hvis de ekstra passagerer er børn eller unge, hvilket ofte er tilfældet i biler med fire-fem personer, skal der betales et tillæg ud over det faste beløb på 2,5 EUR i hver retning i orange-periode ([66]). Hvis der er tale om såkaldte »sociale« passagerer ([67]), er tillægget 5 EUR.

(196) Denne takststruktur, der er meget forskellig fra SNCM's, resulterer i følgende differencer:

TABEL 9

Sammenligning mellem SNCM's og Corsica Ferries' takstkategorier i 2003

(EUR) ([a])

		Blå	Grøn	Hvid	Rød
SNCM	2 pass. ([b]) + 1 køretøj	100	135	170	215
	3 pass. ([b]) + 1 køretøj	130	165	190	270
	4 pass. ([b]) + 1 køretøj	150	180	200	330
Corsica Ferries	2 pass. + 1 køretøj	99	135	145	199
	3 pass. + 1 køretøj. (heraf 1 social) ([c])	109	151	163	233
	4 pass. + 1 køretøj (heraf 2 sociale) ([c])	119	167	181	267
	3 pass. + 1 køretøj (heraf 1 barn) ([d])	104	143	154	216
	4 pass. + 1 køretøj (heraf 2 børn) ([d])	109	151	163	233

([a]) Eksklusive skatter og afgifter.
([b]) Alle typer passagerer.
([c]) Ældre, unge (12-25 år), bosiddende, studerende, forældre ledsaget af børn.
([d]) Børn: 4-12 år.

(197) Antallet af udbud til tilbudspriser fastsættes både hos SNCM og Corsica Ferries ved hjælp af yield management-teknikken. På grund af den relative uigennemsigtighed i takstfastsættelsen via edb-reservationssystemer har de franske myndigheder ingen mulighed for at præcisere, hvor stort et antal pladser, der er omfattet af Corsica Ferries' særpriser. De bemærker endelig, at SNCM ikke tilbyder Plein Soleil-produkter på alle sine ruter, mens Corsica Ferries tilbyder denne type produkt på alle sine afgange.

4.1.1.2. Grundtakstkategorien

(198) De franske myndigheder påpeger, at SNCM's grundtakst på ruten Nice-Korsika er systematisk højere eller lig med Corsica Ferries'.

(199) Hvad angår farveperioderne, er det rigtigt, at SNCM har forlænget varigheden af sin blå periode mellem april og september. Formålet hermed er at mindske takstforskellen mellem SNCM og Corsica Ferries. Desuden vedrører

([65]) SNCM's tilsvarende tilbud går under navnet Plein Soleil.

([66]) Jf. tabel 10 vedrørende takstperioderne.
([67]) Se betragtning 155 i denne beslutning.

forlængelsen kun overfarter i modsat retning af den, hvor belægningsprocenten har været høj.

(200) De franske myndigheder har fremlagt nedenstående tabel 10, som sammenligner de to selskabers fordeling af ture efter takstniveau på ruten Nice/Korsika for perioden april-september 2003.

TABEL 10

Sammenligning af varigheden af anvendelsen af de forskellige takstkategorier hos SNCM og Corsica Ferries i 2003

(%)

	SNCM			Corsica Ferries [a]		
		2003	Kumuleret		2003	Kumuleret
Meget dyr	Rød	18	100	(blå)	10	100
Dyr	Hvid	19	84	(grøn)	17	90
Middelpris	Grøn	33	65	(gul)	24	73
Billig	Blå	32	32	(orange)	49	49

[a] Corsica Ferries' valg af farver er forskelligt fra SNCM, men princippet er det samme.

(201) Kontrakten vedrørende offentlig tjeneste indeholder en beskyttelsesklausul med henblik på at afhjælpe eventuelle virkninger af et urigtigt skøn over meromkostningerne i tilknytning til opfyldelsen af forpligtelsen til offentlig tjeneste. Ifølge de franske myndigheder fjerner kontrakten ikke alle risikomomenter for SNCM og CMN, som hævdet af Corsica Ferries, og det af følgende grunde:

— ændringer i indtægterne inden for et interval på ± 2 % i forhold til forskellen mellem de faktiske indtægter og referenceindtægterne giver ikke anledning til nogen korrektion af kompensationen

— korrektionen af kompensationen ved udsving i indtægterne ud over dette interval er kun delvis

— korrektionerne er kumuleret begrænset til 1,66 % af den økonomiske kompensation i kontraktens løbetid.

(202) De franske myndigheder påpeger, at kontrakten vedrørende offentlig tjeneste ikke indebærer nogen garanti for driftsoverskud — tværtimod er der fastsat en øvre grænse for kapitalafkast. Det understreges, at det eneste formål med støtten i tilknytning til varetagelsen af offentlig tjeneste er at kompensere for de udgifter, der er forbundet med opfyldelsen af den offentlige tjeneste. Støtten kan følgelig ikke anses for at udgøre en »cash-flow-garanti«.

(203) De franske myndigheder kan ikke forstå, på hvilket grundlag Corsica Ferries har hævdet, at CMN er et af de mest rentable rederier i Europa. Efter deres mening er der ingen holdepunkter for en sådan påstand. Således ligger dette selskabs gennemsnitlige nettoresultat for de fem regnskabsår 1997-2001 på 1,27 mio. EUR for en gennemsnitlig omsætning før kompensation på 36,4 mio. EUR. Selskabets resultater er desuden i vidt omfang knyttet til kontrakten vedrørende offentlig tjeneste på ruten Marseille-Korsika, hvor det, i sin egenskab af medkoncessionshaver, kompletterer hovedtjenesten, der varetages af SNCM, med tre skibe.

4.1.2. *Besejling af Korsika fra Nice og Toulon*

(204) De franske myndigheder har henledt opmærksomheden på følgende faktorer:

— SNCM har indstillet den regelmæssige drift mellem Korsika og Toulon, og de sjældne tilfælde, hvor sidstnævnte havn benyttes, skyldes tekniske årsager i tilknytning til sejladsen mellem Marseille og Korsika (antal sejladser Toulon-Korsika: 187 i 2001, 83 i 2002, ni i de første to måneder af 2003)

— SNCM's sejlplan på ruten Nice-Korsika er blevet stærkt indskrænket, især i lavsæsonen, hvilket sammen med de generelle administrationsbesparelser, SNCM har iværksat, ifølge de finansielle modeller bør gøre det muligt at få balance i regnskabet for Nice-Korsika-sejladsen.

(205) Ifølge de franske myndigheder ville en fuldstændig indstilling af SNCM's besejling af Korsika fra Nice have følgende konsekvenser:

— afbrydelse af komplementariteten mellem Nice og Marseille og dermed en uligevægt i SNCM's udbud, mens Corsica Ferries besejler Korsika fra fire kontinentale havne (Toulon, Nice, Savone og Livorno)

— afbrydelse af den nødvendige komplementaritet mellem natsejladsen (fra Marseille) og dagsejladsen (fra Nice), mens Corsica Ferries tilbyder begge disse to typer ydelser

— Corsica Ferries ville reelt få monopol på ruten fra Toulon til Livorno

— tre NGV'er ville blive sat til salg på samme tid, hvorfor det ville være vanskeligt at sælge dem på acceptable vilkår.

4.1.3. *Besejling af Maghreb*

(206) De franske myndigheder har anført, at hvad angår SNCM's aktiviteter i Nordafrika, kan Corsica Ferries', ubegrundede bemærkninger — som i øvrigt i nogle tilfælde også er urigtige — om SNCM's »ligegyldighed« over for nedgangen i dets markedsandele og dets manglende hensyntagen til sin algeriske kundekreds ikke godtages.

(207) Frankrig har understreget, at nedgangen i SNCM's besejling af Algeriet grundlæggende skyldes politiske beslutninger, for så vidt som der, efter indstillingen af søtrafikken mellem Frankrig og Algeriet i begyndelsen af 1995 (efter kapringen af et Air France-Airbus-fly i Marseille), kun er givet tilladelse til en gradvis genoptagelse ledsaget af sikkerhedsforanstaltninger, som, uanset hvor nødvendige de er, har besværliggjort driften af denne linje.

(208) Endelig understreger de franske myndigheder, at det aktivitetsniveau i forhold til Maghreb, som SNCM kalkulerer med i sin omstruktureringsplan, er yderst forsigtig og i god overensstemmelse med konklusionerne i SNCM's markedsundersøgelse.

4.1.4. *Planen for omkostningsreduktioner*

(209) De franske myndigheder påpeger, at en stor del af planen for omkostningsreduktioner allerede er gennemført:

— søtransportmateriellet er blevet reduceret, og planen for afhændelse af aktiver afvikles i overensstemmelse med driftsplanen

— ruterne er blevet omlagt

— handlingsplanen for nedbringning af forbruget af råog hjælpestoffer giver nu sine første resultater

— beskæftigelsesdelen af driftsplanen gennemføres gradvis.

(210) I 2001 henlagde SNCM 21,3 mio. EUR til finansiering af omstruktureringsforanstaltninger, og især til planen for bevarelse af arbejdspladser:

— etablering og drift af en opfølgningsordning og uddannelse af de berørte medarbejdere: […] mio. EUR

— indførelse af nye teknologier og ændringer af arbejdslokaler for at forbedre virksomhedens økonomiske effektivitet og give mulighed for at nedlægge stillinger: […] mio. EUR

— iværksættelse af fratrædelsesforanstaltninger (ca. 90 ansatte), orlov (ca. 30) og overgang til nedsat tid (ca. 25) til […] mio. EUR

— udgifter til retssager og forhandlinger og henlæggelser til løsning af tvister: […] mio. EUR.

(211) Den franske stat mener alt i alt, at i modsætning til, hvad Corsica Ferries har hævdet, er omstruktureringsplanen konstrueret således, at den gør det muligt at bringe SNCM på fode inden for en rimelig frist og skabe betingelser for, at det kan blive rentabelt på mellemlangt og langt sigt.

4.1.5. *Beregningsmetode til fastsættelse af kapitaltilførselsbehovet*

(212) Med hensyn til fastsættelsen af støttebeløbet har de franske myndigheder fremsat to kommentarer som svar på Corsica Ferries' bemærkninger.

(213) De bekræfter for det første, at et forhold mellem egenkapital og samlet gæld på 0,79 er kendetegnende for balancerne hos størstedelen af rederierne, medmindre der foreligger en ekstraordinær situation. Til orientering angiver de franske myndigheder, at forholdet i 2001 er:

— 0,847 for Lota Maritime (konsolideret)

— 0,835 for Corsica Ferries France SA.

(214) Hvad angår Corsica Ferries' påstand om et forhold på 0,497 for CMN i 2001, er det urigtigt, da det undlader at tage hensyn til de disponible midler under balancens aktiver. Korrigeret for denne undladelse er forholdet hos CMN 0,557. […]

4.2. **Kommentarer fra Frankrig til bemærkningerne fra Stef-TFE**

4.2.1. *Kommentarer fra Frankrig til Stef-TFE's brev af 7. januar 2003*

(215) I brev af 13. februar 2003 fremsatte de franske myndigheder en række kommentarer til bemærkningerne fra Stef-TFE.

4.2.1.1. Sammenslutning med henblik på gennemførelsen af kontrakten vedrørende offentlig tjeneste

(216) Ifølge de franske myndigheder var valget af en midlertidig virksomhedssammenslutning mellem SNCM og CMN, hvor de to selskaber er fælles og ikke solidariske koncessionshavere, ikke, som hævdet af Stef-TFE »nødvendiggjort af udbuddets globale karakter«. Det af Korsikas lokalparlament offentliggjorte udbud gav rig mulighed for at afgive bud pr. rute eller gruppe af ruter. Det var derfor fuldt ud muligt for både SNCM og CMN at afgive bud på delpartier, i givet fald ved at søge egnede partnere.

(217) At man valgte at danne en sammenslutning mellem SNCM og CMN er begrundet i en analyse, de to selskaber foretog, hvorefter videreførelsen i denne form af deres tidligere og naturlige partnerskab ville give dem de bedste kort på hånden — bl.a. med hensyn til konkurrencedygtighed — i forbindelse med udbuddet, hvilket skal ses i lyset af, at Corsica Ferries i mange måneder havde bebudet, at det agtede at deltage i udbuddet, og muligheden for, at andre europæiske redere ville deltage.

(218) CMN's deltagelse i denne sammenslutning er således resultatet af et bevidst valg, baseret på vurderingen af egne interesser og ikke på en nødvendighed som følge af udbuddets form.

(219) De franske myndigheder præciserer, at i modsætning til, hvad Stef-TFE har gjort gældende, er de to selskaber SNCM og CMN hverken indbyrdes uafhængige eller i direkte konkurrence. En sådan situation ville være i modstrid med selve princippet om en enkelt kontrakt vedrørende offentlig tjeneste, som de er medunderskrivere af.

(220) De franske myndigheder anfører, at der ikke blot er tale om en »koordinering af sejlplanerne«, men om én enkelt sejlplan, som de to selskaber varetager i fællesskab på ruten til Ajaccio og Bastia året rundt og i bestemte perioder på ruter til sekundære havne. Den såkaldte »basis«-tjeneste til Bastia varetages således på skift hver anden dag af de to selskaber.

(221) Der er heller ikke blot tale om en »koordinering af det almindelige takstfastsættelsesgrundlag«, men derimod om ensartede takster. Partnerskabsaftalen fastsætter de procedurer, der skal følges for at opnå sådanne ensartede takster, og sætter strenge grænser for selskabernes manøvrefrihed. Aftalen fungerer rent faktisk i denne ånd, som det fremgår af de beslutninger om takstfastsættelse, der er truffet for 2002. Vedrørende resultatet efter afslutningen af proceduren for takstfastsættelsen bemærkes følgende:

— SNCM har rettet sig ind efter CMN's forslag og har inden for de tilladte grænser i henhold til kontrakten vedrørende offentlig tjeneste fastsat takstniveauet for godstransport

— CMN har rettet sig ind efter SNCM's forslag og har inden for de tilladte grænser i henhold til kontrakten vedrørende offentlig tjeneste fastsat takstniveauet for passagertransport.

(222) Denne procedure resulterede i fastsættelsen af ensartede takster for de to selskaber. Specialpriser med reduktioner fra 20 til 50 % i forhold til grundtaksten for passagerer fastsættes ligeledes i fællesskab af de to selskaber. CMN benytter i denne forbindelse SNCM's »pakke«-produkter og dets edb-reservationssystem. Endelig benytter CMN SNCM's passagerkontrolsystem ved ombordstigning, både i de korsikanske havne og i Marseille.

(223) Med hensyn til sammenlægningen af midler anfører de franske myndigheder, at de to selskaber ofte forener kræfterne med hensyn til forbindelserne med leverandørerne. Arbejderne med udbygning og modernisering af

to skibe, Paglia Orba for SNCM og Kalliste for CMN, blev således udført i 2002 af det samme skibsværft, hvilket betød væsentlige besparelser for hver af de to selskaber. Disse skibe var bygget på grundlag af en ensartet plan, men på grund af tidsplaner og omkostningsplaner havde selskaberne overdraget bygningen til to forskellige skibsværfter.

(224) Som Stef-TFE bemærker, øgedes CMN's markedsandel for passagertransport kraftigt i 2002. Uden at sætte spørgsmålstegn ved kvaliteten af CMS's ydelser og selskabets indsats mener de franske myndigheder, at årsagen til denne forøgelse er rent automatisk, idet den skyldes indholdet i den nye kontrakt vedrørende offentlig tjeneste og ikke kan anses for at skyldes CMN's erobring af andre rederes markedsandele. Den øgede anvendelse af kombifærger med plads til 500 passagerer og den mindre anvendelse af bilfærger, som begge er forhold, der følger af forpligtelsen til offentlig tjeneste, afstedkom en ny fordeling af de udbudte pladser, som begunstiger CMN. Disse forhold indgik naturligvis i de to selskabers fælles tilbud.

(225) De franske myndigheder anfører, at SNCM's kapitalinteresse i CMN ikke kan anses for at være et rent finansielt aktiv, som Stef-TFE hævder. Myndighederne har følgende bemærkninger hertil:

— SNCM's likviditetssituation i 2002 tillod det ikke at bidrage til dækningen af CMN's likviditetsbehov ([68])

— SNCM deltog allerede i 1999 i finansieringen af CMN's specifikke likviditetsbehov og dækkede da sammen med Stef-TFE 66 % af behovet

— SNCM har ikke modtaget nogen anmodning fra CMN om at stille en modgaranti for garantien i forbindelse med udbuddet

— SNCM har ikke modsat sig planen om at give de ansatte adgang til at erhverve en kapitalandel på 5 % i CMN. På CMN's ekstraordinære generalforsamling den 27. juni 2000 tilsluttede SNCM sig forslaget om at godkende en fælles investeringsfond, der som ny aktionær i CMN skulle holde værdipapirerne for medarbejderne (selv om det med sin andel af stemmerettighederne kunne have modsat sig det). I et notat til bestyrelsen foreslog CMN's ledelse dernæst at afhænde 2,25 % af de værdipapirer, det besidder i SNCM, til medarbejderne. De franske myndigheder anfører, at selskaberne besluttede at udskyde denne operation, da de erfarede, at Stef-TFE agtede at indbringe dette spørgsmål for Kommissionen inden for rammerne af den formelle undersøgelsesprocedure.

([68]) De franske myndigheder har i denne henseende forelagt Kommissionen en kopi af brevet fra SNCM's bestyrelsesformand til CMN's bestyrelsesformand af 23. maj 2002.

(226) Konkluderende finder de franske myndigheder, at Stef-TFE's beskrivelse af forbindelserne mellem SNCM og CMN inden for rammerne af gennemførelsen af kontrakten om offentlig tjeneste ikke svarer til virkeligheden.

4.2.1.2. Forslag om afhændelse af SNCM's aktieandele i CMN

(227) De franske myndigheder anfører, at den driftsmæssige logik er i stærk modstrid med ideen om at skille de to selskaber, idet de udøver samme aktivitet med identiske redskaber inden for rammerne af en og samme kontrakt om offentlig tjeneste. Den potentielle gevinst ved et forstærket samarbejde mellem de to selskaber kan anses for at ligge inden for et interval fra […] til […] mio. EUR om året.

(228) Spørgsmålet om forbindelserne mellem SNCM og CMN skal desuden undersøges ud fra en strategisk synsvinkel. Kommissionen har rejst spørgsmålet om SNCM's situation efter 2006, hvor den eksisterende kontrakt om offentlig tjeneste udløber. SNCM's situation vil delvis afhænge af aktivitetsniveauet i tilknytning til den offentlige tjeneste på ruten Korsika-Marseille, som det eventuelt vil skulle varetage.

(229) De franske myndigheder mener, at opretholdelsen af et stærkt partnerskab mellem SNCM og CMN giver dem bedste chancer i konkurrencen om tildelingen af aktiviteter i tilknytning til den offentlige tjeneste fra 2007. Et sådant partnerskab er en vigtig faktor for SNCM's levedygtighed, og det er af afgørende betydning, at selskabet fortsætter sin drift.

(230) Originaliteten ([69]) og størrelsen af de to selskabers flåde er to store aktiver, der gør det muligt at sikre et udbud af høj kvalitet i besejlingen af alle de korsikanske havne. CMN's tre skibe gør det muligt for sammenslutningen SNCM/CMN at overskride en kritisk udbudstærskel, hvilket efter de franske myndigheders mening er helt afgørende i den fremtidige konkurrence.

(231) Omvendt kunne disse tre skibe udgøre et yderligere aktiv for en konkurrent, der hermed ville få mulighed for at konkurrere på alle eller nogle af forbindelserne mellem Korsika og fastlandet. Iværksættelsen af foranstaltninger med henblik på at sikre »redernes fuldstændige økonomiske og finansielle uafhængighed« og en situation, der er »fremmende for en sund og fornuftig konkurrence« ([70]) ville uden tvivl skabe betingelserne for at bryde partnerskabet mellem de to selskaber og i høj grad mindske SNCM's chancer for at konkurrere effektivt i forbindelse med et nyt udbud vedrørende besejlingen af Korsika.

(232) På grundlag af en undersøgelse af Stef-TFE-koncernens regnskaber (hvori CMN, i betragtning af Stef-TFE's aktieandel i CMP, kun er konsolideret efter den indre værdis metode) kan man ikke udelukke antagelsen om en […].

(233) Det var SNCM, der stod for hovedfinansieringsindsatsen i forbindelse med omlægningen af CMN's kapital. Den oprindeligt valgte konstruktion havde til formål at oprette en driftmæssigt effektiv helhed SNCM-CMN. Via sin majoritetsinteresse besluttede SNCM med henblik herpå at positionere sig som en partner, CMN umuligt kunne komme udenom. I den daværende politiske situation valgte man at dele aktiemajoriteten i SNCM i to store minoritetsaktier (to gange 45 %), placeret i de to trin i den valgte struktur.

(234) Med henblik herpå tegnede SNCM sig ikke alene for kapitalen i CMP og Compagnie Méridionale Financière (CMF), der begge var oprettet med henblik på den fuldstændige kontrol over CMN, men stillede ligeledes en 100 % garanti for det banklån, som CMF havde måttet optage for at kunne finansiere tilbagekøbet.

(235) SNCM's manglende effektive kontrol over CMN (ud over et blokerende mindretal på to trin i strukturen) blev kompenseret af aktionærernes permanente tilsagn, der bl.a. omhandlede indgåelsen af partnerskabsaftaler mellem selskaberne ([71]).

(236) SNCM har altid interesseret sig for CMN's udvikling og været involveret heri, også når det drejede sig om at øge passagerkapaciteten på CMN's kombifærger på bekostning af SNCM's egne markedsandele, men til fordel for kvaliteten af de to selskabers samlede tjenester.

(237) CMN's interessante situation i dag, både inden for passagertransport og godstransport, er således i vid udstrækning tilvejebragt ved hjælp af SNCM's finansielle, strategiske, juridiske (oprettelse af sammenslutningen) og funktionelle (tilrådighedsstillelse af et salgsnet) ressourcer. Omvendt kontrollerer Stef-TFE, med et minimalt og lidet risikobetonet kapitalindskud, i dag administrationen af en virksomhed med et solidt fodfæste inden for sin branche.

(238) De franske myndigheder har tilføjet, at SNCM's personale har fuldt kendskab til dette forhold og er sig dets betydning bevidst. Dette sammenfaldende syn på et for SNCM strategisk spørgsmål vil bidrage til kvaliteten af den sociale dialog i virksomheden og således styrke dens levedygtighed.

(239) Undersøgelsen af spørgsmålet set ud fra et finansielt synspunkt bør ikke begrænses til en vurdering af, hvor stor en likviditet afhændelsen ville tilvejebringe, men skal ligeledes tage hensyn til den indtægt, som kapitalinteressen i CMN kan antages at give SNCM.

(240) CMN er en virksomhed med en homogen og regelmæssig aktivitet. Den modtager endvidere en kompensation for offentlig tjeneste, som sikrer et godt afkast af den investerede kapital. SNCM's kapitalinteresse i CMN bør snart begynde at få en positiv indvirkning på dets sociale konti. På baggrund af den klare forbedring af CMN's situation, vil SNCM kunne inkassere udbytte fra CMN fra 2003. Dette kan hurtigt blive af en betydelig størrelse fra og med regnskabsåret 2004 og komme op på […] mio. EUR, selv hvis der tages højde for en lav udlodning på 30 %.

([69]) Navnlig kombifærgerne med plads til 500 passagerer og 2 300 løbende meter gods.

([70]) De passager, der står i citationstegn, er uddrag fra Stef-TFE's brev af 7. januar 2003.

([71]) De franske myndigheder har i deres brev af 13. februar 2003 vedlagt en kopi af den seneste aftale.

(241) Det skal yderligere bemærkes, at en opløsning af partnerskabet ville indebære, at SNCM ikke længere kunne fungere som generalagent for CMN (7,5 % i provision og en gennemsnitlig likviditetsbeholdning på 2 mio. EUR).

(242) Konkluderende bekræfter Frankrig sin opfattelse, at SNCM's aktieandel i CMN er af stor strategisk betydning. At afhænde dem ville ikke alene være meningsløst set fra et driftsmæssigt synspunkt, men ville også være en stor strategisk fejltagelse.

4.2.2. *Svar fra Frankrig vedrørende arten af forbindelserne mellem CMN og SNCM*

4.2.2.1. Eksistensen af en aktionæraftale

(243) Ud fra Stef-TFE's oplysninger fik Kommissionen mistanke om, at der var indgået en aktionæraftale mellem Stef-TFE og SNCM med henblik på at kontrollere CMN. Ved brev af 16. januar 2003 spurgte Kommissionen derfor de franske myndigheder, om der fandtes en aktionæraftale vedrørende værdipapirerne i CMP, et holdingselskab, der kontrollerer CMN, og om den i bekræftende fald kunne få aktionæraftalen tilsendt. I telefax sendt den 25. februar 2003 bekræftede de franske myndigheder eksistensen af et sådant dokument og fremsendte en kopi heraf til Kommissionen med understregning af dets fortrolige karakter. Aktionæraftalen, der var indgået den 7. marts 1992 mellem bestyrelsesformanden for SNCM og bestyrelsesformanden for Compagnie de Navigation d'Orbigny (CNO) i forbindelse med etableringen af aktionærstrukturen i 1992, indebærer gensidige forpligtelser mellem SNCM og CMN og et driftsmæssigt samarbejde mellem de to koncerner.

(244) For at styrke en kompleks konstruktion, hvis bestemmelser og betingelser ikke afspejlede realiteten i de foretagne strategiske valg, besluttede partnerne, at »erhvervelsen af kapitalandele … (var) udformet i en samarbejdsånd …« […] ([72]).

(245) De franske myndigheder bemærker endvidere, at CNO, der i dag hedder Société de Travaux Industriels et Maritimes d'Orbigny (STIM d'Orbigny), ikke kan erhverve SNCM's andele i CMN uden dennes udtrykkelige samtykke, […].

(246) Med hensyn til forslaget fra Stef-TFE's bestyrelsesformand om at afhænde SNCM's andele i CMN har de franske myndigheder gjort gældende, at hans formål var at udnytte SNCM's nuværende særlige situation med henblik på at få SNCM til at afhænde sine andele i CMN, hvilket der ikke er nogen holdepunkter for i aktionæraftalen.

4.2.2.2. Strukturen i SNCM's kapitalinteresse i CMN

(247) De franske myndigheder har gjort opmærksom på, at det er gennem CGTH, et 100 % ejet holdingselskab, at SNCM besidder aktieposter i CMN. CGTH ejer således 45 % af CMP, som er CMN's hovedaktionær med 55 % af kapitalen.

4.2.2.3. Kontrol med CMN

(248) De franske myndigheder har bekræftet, at i samråd med de stiftende familier ([73]) udøver Stef-TFE-koncernen ([74]) den faktiske kontrol med CMP og følgelig med CMN. De har imidlertid understreget, at SNCM råder over et blokerende mindretal på to niveauer i aktionærstrukturen og har rettigheder som følge af aktionæraftalen, men at det intervenerer ikke i ledelsen af CMN, hvis direktion indsættes af Stef-TFE-koncernen.

(249) De franske myndigheder har angivet den nøjagtige sammensætning af CMN's nuværende bestyrelse, som siden omlægningen af SMN's kapital i 1992 er baseret på fordelingen to tredjedele/en tredjedel. Bestyrelsen består af fem repræsentanter for Stef-TFE, en repræsentant for Rastit-familien, bestyrelsesformanden for CGMF, bestyrelsesformanden for SNCM og en pensioneret medarbejder fra sidstnævnte selskab. Bestyrelsesformandsposten beklædes af et medlem, der repræsenterer Stef-TFE.

4.2.2.4. Åbning af CMN's kapital

(250) I deres svar af 25. februar 2003 anførte de franske myndigheder, at SNCM frivilligt havde samarbejdet omkring åbningen for medarbejdernes deltagelse i CMN's kapital, men at det havde ønsket at udskyde gennemførelsen heraf, da det erfarede, at Stef-TFE-koncernen ville indbringe spørgsmålet for Kommissionen inden for rammerne af undersøgelsesproceduren, idet en sådan intervention var i strid med de grundlæggende principper i aktionæraftalen af 7. marts 1992.

([72]) […].

([73]) Som ejer 6 % af CMP's kapital.

([74]) Som ejer 49 % af CMP's kapital.

(251) De franske myndigheder har i denne forbindelse svaret, at SNCM var i gang med at beregne værdiansættelsen af CMN med henblik på åbningen for medarbejdernes deltagelse i CMN's kapital.

(252) De franske myndigheder har henledt Kommissionens opmærksomhed på, at Stef-TFE's bestyrelsesformand i sine fremsendte bemærkninger gav sin vurdering af værdien af SNCM's kapitalandel, mens bestyrelsesformanden for CMP — som også er bestyrelsesformand for CMN — på bestyrelsesmødet i CMP den 3. februar 2003 meddelte bestyrelsesmedlemmerne sin beslutning om at afhænde 5 % af CMN's aktier til en fælles investeringsfond for medarbejderne til en pris, der vurderede CMN til 24 mio. EUR.

4.3. **Kommentarer fra Frankrig til bemærkningerne fra regionen Provence-Alpes-Côte d'Azur**

(253) Den franske stat tilslutter sig generelt indholdet i brevet fra formanden for conseil régional Provence-Alpes-Côte d'Azur af 9. januar 2003, men har i sit brev af 13. februar 2003 fremsat følgende kommentarer:

— i modsætning til, hvad der hævdes i punkt 2 i det omhandlede brev ([75]), er udbuddet på ruterne mellem det franske fastland og Korsika ikke »overdimensioneret i forhold til efterspørgslen«

— SNCM's takstpolitik er i overensstemmelse med dets tilsagn om ikke at iværksætte en priskrig og ikke at fungere som »price leader«.

5. **VURDERING AF STØTTEN**

5.1. **Foranstaltningens art og en del af den påtænkte kapitaltilførsels karakter af kompensation for offentlig tjeneste**

(254) Kapitaltilførslen på 76 mio. EUR til SNCM udgør statsstøtte efter traktatens artikel 87. En kapitaltilførsel til et selskab, der befinder sig i en så prekær finansiel situation, og hvis udsigter til at genoprette rentabiliteten trods alt er begrænsede, kan ikke sidestilles med en transaktion, som en påpasselig privat investor under markedsøkonomiske vilkår ville have foretaget. Kommissionen bemærker endvidere, at det ikke er SNCF, som er den næststørste aktionær i SNCM, der tegner sig for kapitalforhøjelsen.

(255) Markedet for cabotagesejlads har været fuldstændig åbent inden for Fællesskabet siden den 1. januar 1999. Endvidere er der konkurrence mellem fællesskabsredere om søtransporten mellem Fællesskabet og Maghreb. Omstruktureringsstøtten til SNCM kan derfor formodes at fordreje konkurrencen i et omfang, der påvirker samhandelen mellem medlemsstaterne.

(256) Det skal for det første bemærkes, at SNCM har haft et betydeligt underskud i perioden mellem 1991 og 2001 på alle de ruter til Korsika, der er omfattet af forpligtelsen til offentlig tjeneste. Efter Kommissionens mening kan et eventuelt underskud i 2002 på sejladsen Marseille-Korsika ikke tages i betragtning, for så vidt som taksterne for besejlingen af Korsika fra Marseille og kompensationsbeløbet siden den 1. januar 2002 er blevet fastsat ved kontrakt mellem de offentlige myndigheder og SNCM, i modsætning til hvad der var tilfældet for aftalerne fra 1991 og 1996.

— Hvad angår årene 1991-1999 medregner Kommissionen det kumulerede resultat før skat i tilknytning til besejlingen af Korsika i perioden 1991-1999, som fastsat i den af Kommissionen bestilte ekspertrapport ([76]), med fradrag af merværdien ved salg af skibe. Herved når man frem til et negativt resultat, svarende til – 217,0 mio. FRF (– 33,08 mio. EUR) ([77]).

— Hvad angår årene 2000 og 2001, som svarer til de sidste to år af aftalen fra 1996, kunne den ekspertrapport, der blev udarbejdet på daværende tidspunkt, i mangel af disponible data ikke beregne resultatet i driftsbogholderiet i tilknytning til besejlingen af Korsika. Kommissionen har imidlertid fulgt den samme fremgangsmåde som den ovennævnte ekspertrapport og på grundlag af de fremlagte driftsresultatopgørelser rekonstrueret resultatet før skat — uden at medtage henlæggelserne til omstruktureringen, som allerede er medregnet i de anmeldte

([75]) I sit brev af 9. januar 2003 henviste conseil régional Provence-Alpes-Côte d'Azur til markedsundersøgelsen, der blev fremsendt til Kommissionen i forbindelse med anmeldelsen. Regionalrådet, der helt klart havde en kopi af undersøgelsen, understregende følgende konstatering: »Udbuddet (på ruterne mellem Korsika og det franske fastland) er overdimensioneret i forhold til efterspørgslen. Skibenes udnyttelsesgrad varierer i gennemsnit fra 20 % om vinteren til 50 % om sommeren.«

([76]) Den pågældende rapport blev på Kommissionens anmodning udarbejdet af konsulentfirmaet BDO i juli 2001 med henblik på udarbejdelsen af Kommissionens beslutning 2002/149/EF. Tabellen i betragtning 104 i nævnte beslutning stammer fra denne rapport.

([77]) Se førnævnte beslutning 2002/149/EF.

omstruktureringsudgifter. Kommissionen har desuden kunnet konstatere, at ifølge virksomhedens årsregnskaber er der ikke solgt søtransportmateriel i disse to år.

(257) Efter samme fremgangsmåde og ud fra samme begrundelse som i beslutning 2002/149/EF når Kommissionen således frem til nedenstående tabel 11:

TABEL 11

Driftsresultatopgørelse for perioden 1991-2001

(mio)

Korsika-nettet	2001		2000		1991-1999 ([78])		I alt 1991-2001	
	FRF	EUR	FRF	EUR	FRF	EUR	FRF	EUR
Resultat før skat	– 302,575	– 46,127	– 40,256	– 6,137	– 399,080	– 60,839	– 741,911	– 113,104
Henlæggelser/værdiforringelse af Liamone	96,895	14,771	0,000	0,000	0,000	0,000	96,895	14,771
Henlæggelser/Socialplan	112,110	17,091	0,000	0,000	0,000	0,000	112,110	17,091
Korrektion for merværdi (PV) ved salg af skibe	0,000	0,000	0,000	0,000	182,100	27,761	182,100	27,761
Resultat før skat, ekskl. PV og omstrukturering	– 93,571	– 14,265	– 40,256	– 6,137	– 216,980	– 33,078	–350,807	– 53,480

(258) De samlede resultater korrigeret for merværdi ved salg af skibe i denne periode og for omstruktureringsudgifter beløber sig for hele perioden 1991-2001 (aftaler fra 1991 og 1996) til 53,48 mio. EUR.

(259) Uafhængigt af nødvendigheden af at undersøge kapitalindskuddet i dets egenskab af støtte til omstrukturering, er denne del af kapitalindskuddet berettiget som kompensation for offentlig tjeneste i henhold til traktatens artikel 86, stk. 2, og er dermed forenelig med fællesmarkedet i denne henseende.

(260) De franske myndigheder har anmeldt en påtænkt kapitaltilførsel på et større beløb (76 mio. EUR) som omstruktureringsstøtte, og det er i denne egenskab, at proceduren efter traktatens artikel 88, stk. 2, blev indledt over for den påtænkte støtte. Hele kapitaltilskuddet skal derfor undersøges i dette perspektiv.

5.2. **Retsgrundlag for vurderingen**

(261) Ifølge traktatens artikel 87, stk. 1, »er statsstøtte eller støtte, som ydes ved hjælp af statsmidler under enhver tænkelig form, og som fordrejer eller truer med at fordreje konkurrencevilkårene ved at begunstige visse virksomheder eller visse produktioner, uforenelig med fællesmarkedet i det omfang, den påvirker samhandelen mellem medlemsstaterne«. Ifølge traktatens artikel 87, stk. 2 og 3, er visse former for statsstøtte dog forenelige med fællesmarkedet.

(262) EF-retningslinjerne for statsstøtte til søtransportsektoren ([79]), som indeholder en fortolkning af traktaten artikel 87 for så vidt angår søtransportsektoren, henviser vedrørende vurderingen af støtte til omstrukturering af rederier til rammebestemmelserne. Ifølge nr. 19 i disse rammebestemmelser »er artikel 87, stk. 3, litra c), det eneste grundlag for at erklære støtte til redning eller omstrukturering af kriseramte virksomheder for forenelig med fællesmarkedet. I henhold til artikel 87, stk. 3, litra c), har Kommissionen beføjelse til at tillade støtte til fremme af udviklingen af visse erhvervsgrene … når den ikke ændrer samhandelsvilkårene på en måde, der strider mod den fælles interesse«. Foreneligheden undersøges på grundlag af fem hovedkriterier, nemlig en undersøgelse af, om virksomheden er støtteberettiget, genoprettelse af rentabiliteten ved hjælp af en omstruktureringsplan, forhindring af urimelig konkurrencefordrejning, støttens proportionalitet og iværksættelse af omstruktureringsplanen.

([78]) Data, der er angivet i beslutning 2002/149/EF.

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

5.3. **Undersøgelse af årsagerne til SNCM's finansielle vanskeligheder**

(263) En omstruktureringsplan skal normalt beskrive de omstændigheder, der førte til virksomhedens vanskeligheder, hvilket giver mulighed for at vurdere, om de foreslåede foranstaltninger er hensigtsmæssige. Kommissionen søger i dette afsnit at bestemme årsagerne til SNCM's finansielle vanskeligheder.

(264) Dette forehavende vanskeliggøres bl.a. af, at SNCM førte sit driftsbogholderi efter skib og ikke efter rute.

5.3.1. *Støtteniveauet under hhv. fransk og italiensk flag*

(265) Siden ikrafttrædelsen af forordningen om liberalisering af cabotagesejlads i 1999 har rederne frit kunnet vælge, hvilket EF-flag de ønsker at føre, og SNCM, der fører fransk flag, har dermed fået konkurrence fra skibe, der sejler under italiensk flag. Corsica Ferries, der er en fransk virksomhed, valgte således i 1999 af administrative årsager at sejle under italiensk flag ([80]) for hele dets flåde, da to tredjedele af dets trafik går til Italien.

(266) Med hensyn til spørgsmålet om, hvorvidt støtteniveauet for SNCM er lavere end for dets konkurrenter, der fører italiensk flag, henleder Kommissionen opmærksomheden på følgende punkter for så vidt angår de forskellige støtteordninger:

— Hvad angår sociale udgifter nyder redere, der sejler under fransk flag, godt af en større nedsættelse af sociale udgifter i Frankrig ([81]) end deres kolleger i Italien, idet den italienske ordning desuden udelukkende gælder cabotagevirksomheder ([82]).

— Hvad angår selskabsbeskatningen har Frankrig i modsætning til Italien indført en ordning med standardbeskatning til fordel for søfartsselskaber ([83]) fra 2003.

(267) Selv om det er meget vanskeligt at sammenligne byrden af fiskale og sociale bidrag i de forskellige situationer, afviser Kommissionen det argument, der er fremført af repræsentanten for conseil général des Bouches-du-Rhône ([84]), hvorefter registreringen af Corsica Ferries under italiensk flag giver det mulighed for højere støtte. Alle støtteordninger til fordel for redere, der fører italiensk flag, er af Kommissionen blevet erklæret forenelige med fællesmarkedet. Ingen af beslutningerne desangående er blevet indbragt for De Europæiske Fællesskabers Domstol. Kommissionen understreger, at den altid har udøvet sin kontrol af de fiskale og sociale ordninger, der gælder for EF-redere, med henblik på at tilnærme ordningerne indbyrdes gennem anvendelsen af EF-retningslinjerne for statsstøtte til søtransportsektoren.

(268) Kommissionen kan således ikke godtage argumentet om, at SNCM's største konkurrent skulle modtage højere støtte ved at føre et andet EF-flag.

5.3.2. *Politikken for køb af skibe*

(269) Hvad angår den eventuelle indvirkning af fornyelsen af et tilsyneladende stort antal skibe over en relativt kort periode på virksomhedens resultater, bemærker Kommissionen, at SNCM har foretaget flere indkøb ([85]) af skibe siden 1996:

— NGV'erne Aliso og Napoléon Bonaparte, leveret i 1996

— NGV'en Liamone, leveret i 2000

— Danielle Casanova, leveret i 2002

— Pascal Paoli, leveret i 2003.

([80]) Ifølge Corsica Ferries er det italienske flag mere fleksibelt med hensyn til ansættelse af søfolk fra andre medlemsstater end det franske flag.

([81]) Kommissionens beslutning af 30. april 2001, sag N 88/2001: Frankrig — Refusion af Assedic- og familieydelsesbidrag.

([82]) Kommissionens beslutning af 18. august 1999, sag N 396/99: Italien — ordning for nedsættelse af sociale omkostninger i søtransportsektoren med en sats på 43 % for perioden 1999-2000. Ordningen er blevet forlænget i to omgange, for hhv. 2002 og 2003, med en nedsættelsesprocent på 80 % og 25 % (Kommissionens beslutning af 6. september 2002: sag N 519/2002, og Kommissionens beslutning af 11. marts 2003, sag N 19/2003).

([83]) Kommissionens beslutning af 14. maj 2003, sag N 732/2002: Frankrig — Ordning for standardbeskatning på grundlag af tonnage til fordel for søtransportvirksomheder.

([84]) Se betragtning 180.

([85]) Med fuld ejendomsret eller i form af leasing.

(270) Kommissionen har ønsket at supplere de franske myndigheders redegørelse for SNCM's politik med hensyn til køb af skibe for at sikre sig, at selskabets beslutninger om køb er rationelle. Kommissionen har således ønsket at undersøge, hvilken betydning anlægsaktiver i form af skibe har for virksomhedens konsoliderede balancer, som også medregner skibe købt ved leasing. Kommissionen medtager også anlægsaktiver under udførelse, som for en meget stor del dækker de bestilte, men endnu ikke leverede skibe.

TABEL 12

Udviklingen i nettoanlægsaktiverne i form af skibe

(mio. EUR)

År	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Nettoanlægsaktiver (søtransportmateriel) (inkl. leasing)	342,809	307,840	274,520	238,921	267,396	218,536	326,414
Anlægsaktiver under udførelse	0,331	0,734	7,249	51,781	19,986	108,437	1,440
I alt	343,140	308,575	281,769	290,702	287,382	326,973	327,854

(271) Kommissionen bemærker, at det af tabel 12 fremgår, at de seneste køb af skibe ikke har givet sig udtryk i en nævneværdig forhøjelse af anlægsaktivernes vægt på aktivsiden i selskabets konsoliderede balance. Disse anlægsaktiver ligger i alle tilfældene under det registrerede 1996-niveau. Kommissionen konstaterer på denne baggrund, at SNCM ikke kan anses for at have overinvesteret i fornyelsen af sin flåde i de senere år.

(272) Kommissionen bemærker, at SNCM har finansieret fire af sine skibe ([86]) ved leasing for at nedbringe sin gæld på sine sociale konti, og at tre skibe, hvortil den fulde ejendomsret er overtaget, stadig er belånt ([87]). Hvad angår de resterende skibe ([88]), har SNCM bekræftet, at selskabet ikke har kunnet få nogen banker til at acceptere dem som sikkerhed. Selskabets gældsætningsniveau og den ringe grad af selvfinansiering — som der redegøres nærmere for i det følgende — som knap nok gør det muligt at betale renter og afdrag på den eksisterende gæld, er rent faktisk ikke et grundlag, der kan antages at få en bank, der handler som privat kreditor på markedsvilkår, til at yde SNCM endnu et lån. En sådan kreditor ville løbe en betydelig risiko for ikke at få indfriet et forfaldent lån i betragtning af SMCN's finansielle ressourcer. Af samme grund vil SNCM heller ikke på grundlag af lease-back-operationer kunne reducere sin gæld. Kommissionens erfaringer med hensyn til den faktiske mulighed for at gøre udlæg i skibe og luftfartøjer viser, at dette vanskeligt lader sig gøre i praksis, når disse aktiver anvendes til tjenester af national eller regional interesse.

(273) Hvad endelig angår påstanden om, at SNCM skulle være tvunget til at købe skibe, der er bygget i Frankrig, bemærker Kommissionen, at de sidst erhvervede nye eller istandsatte skibe kommer fra ikke-franske skibsværfter.

5.3.3. *Vedvarende negative driftsregnskaber*

(274) Kommissionen har undersøgt to aspekter af driftsomkostningerne, lønudgifterne og udgifter til rå- og hjælpestoffer.

([86]) Liamone, Aliso, Pascal Paoli og Danielle Casanova.
([87]) Méditerranée, Paglia Orba, Napoléon Bonaparte og Asco, som nu er sat til salg.
([88]) Île de Beauté, Monté d'Oro, Monte Cinto og Corse.

TABEL 13

Udvikling i driftsresultatet og driftsmargenen

År	1997	1998	1999	2000	2001	2002	Gennemsnit
Driftsresultat i mio. EUR	– 5,8	– 3,9	– 8,6	– 9,3	– 1,2	– 6,4	– 2,99
Driftsmargen/(omsætning + støtte til områdeprincippet)	– 2,27 %	– 1,49 %	– 3,08 %	– 3,21 %	– 0,40 %	– 2,25 %	– 1,09 %

5.3.3.1. Lønudgifternes rolle

(275) Kommissionen bemærker indledningsvis, at ifølge den bestilte undersøgelse ([89]) er bemandingsomkostningerne for passagerskibe højere under fransk flag end under italiensk flag.

(276) De franske myndigheder har oplyst, at personaleudgifterne har været stabile i perioden 1998-2002, med en stigning fra 111,1 mio. EUR til 114,4 mio. EUR. De bemærker, at ca. en tredjedel af dette beløb går til aflønning af kontorpersonale. Denne fordeling svarer til personalefordelingen (mellem 764 og 824 kontormedarbejdere mod mellem 1 519 og 1 599 besætningsmedlemmer i perioden 1999-2002 afhængigt af år).

(277) Kommissionen har i tabel 14 beregnet visse forhold i tilknytning til udviklingen i SNCM's lønudgifter.

TABEL 14

Udviklingen i lønudgifter

År	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Lønudgifter i mio. EUR	73,681	77,027	77,751	81,014	83,489	83,536
Stigning i forhold til det foregående år		4,54 %	0,94 %	4,20 %	3,06 %	0,06 %
Gennemsnitligt antal fuldtidsansatte	2 344	2 377	2 283	2 386	2 423	2 392
Lønudgifter pr. ansat i EUR	31 434	32 405	34 057	33 954	34 457	34 923
Stigning i forhold til det foregående år		3,09 %	5,10 %	–0,30 %	1,48 %	1,35 %
Omsætning i mio. EUR, ekskl. skatter og afgifter	175,4	180,9	195,0	204,9	204,1	205,8
Støtte til områdeprincippet i mio. EUR	80,1	80,4	84,4	85,4	86,7	77,7
Indtægter (omsætning + støtte) i mio. EUR	255,5	261,3	279,4	290,3	290,8	283,5
Lønudgifter i forhold til indtægter	28,84 %	29,48 %	27,83 %	27,91 %	28,71 %	29,47 %

([89]) Se bilag 7 i Kommissionens rapport om gennemførelsen af forordningen om cabotagesejlads, KOM(2002) 203 endelig, der findes på internettet på følgende adresse: http://europa.eu.int/eur-lex/fr/com/rpt/2002/com2002_0203fr01.pdf.

(278) Lønudgifterne har således været stabile i de senere år. Men lønudgifternes andel af omsætningen er stor, hvilket utvivlsomt viser, at de andre søfartsselskaber har udliciteret et større antal beslægtede aktiviteter end SNCM. Dette er udtryk for valget af en forvaltningsform, der skal ses i lyset af det offentlige selskabs historie — et princip, som Kommissionen ikke finder kritisabelt.

5.3.3.2. Udgifter til rå- og hjælpestoffer

(279) Nedbringningen af udgifterne til rå- og hjælpestoffer ([90]) er afgørende for en vellykket gennemførelse af omstruktureringsplanen. Kommissionen bemærker, at den forventede besparelse i forbindelse med planen for styring af indkøb (»Køb bedre ind«) ikke i sig selv vil være tilstrækkelig til at genoprette balancen i driftsregnskabet. Kommissionen mener, at SNCM bør fortsætte sine bestræbelser og optimere sin indkøbspolitik under og efter omstruktureringsperioden.

5.3.3.3. Kommissionens syn på driftsregnskabet

(280) Kommissionen mener, at det er bydende nødvendigt, at SNCM snarest og vedvarende får positive driftsresultater. Den konstaterer, at dette, i modsætning til hvad der forudses i omstruktureringsplanen, endnu ikke var tilfældet i 2002 ([91]), og at SNCM's hidtidige bestræbelser på at øge produktiviteten endnu ikke har fået fuld virkning. SNCM kan ikke forvente, at dets redning skal komme fra fremtidige realiserede merværdier ved salg af skibe eller fra dets finansieringsindtægter.

5.3.4. *Betydningen af forpligtelsen til offentlig tjeneste for resultaterne*

(281) Kommissionen bemærker, at den økonomiske kompensation, SNCM modtager i henhold til femårsaftalerne fra 1991 og 1996, ikke har gjort det muligt for selskabet at dække sine tab fuldstændigt, hvilket den også understregede i sin beslutning 2002/149/EF ([92]).

([90]) Se afsnit 2.3.6.

([91]) SNCM havde et driftsunderskud på 6,3 mio. EUR i 2002, det største i de senere år, bortset fra 2000.

([92]) Jf. i denne forbindelse beslutning 2002/149/EF.

(282) Især har den omstændighed, at SNCM i 1996, efter at femårsaftalen var indgået, fik konkurrence på markedet, haft negative virkninger for SNCM's resultat ([93]). SNCM har således mistet passagerer på afgangene fra Nice, og dernæst fra Toulon, hvilket har mindsket dets indtægter. Eftersom den økonomiske kompensation var relativt uafhængig af de opnåede indtægter, har tabet af en del af kundekredsen til fordel for Corsica Ferries automatisk ført til en forringelse af det offentlige selskabs resultatopgørelse.

5.4. **Verificering af overholdelsen af rammebestemmelserne**

(283) Ved sin undersøgelse af den foreliggende sag har Kommissionen tilstræbt at finde en balance mellem på den ene side beskyttelsen af konkurrenternes interesser i forbindelse med en potentiel konkurrencefordrejning og på den anden side risikoen for, at der skabes et monopol på besejlingen af Korsika fra det franske fastland. Hvis SNCM nedlægges, ville det ikke alene resultere i alvorlige finansielle vanskeligheder for dets leverandører og underleverandører ([94]), men også i et faktisk monopol for Corsica Ferries på ruterne mellem det franske fastland og Korsika ([95]).

(284) Kommissionen minder om, at i henhold til rammebestemmelserne strider omstruktureringsstøtte ikke mod Fællesskabets interesse, hvis »eventuel konkurrencefordrejning opvejes af fordelene ved at holde virksomheden i live (specielt hvis det fastslås, at (…) virksomhedens nedlæggelse vil resultere i et monopol eller et snævert oligopol)« ([96]).

(285) Kommissionen har i sin analyse desuden taget hensyn til følgende to punkter:

— Dels er der inden for en relativt kort periode mellem 1996 og 2001 sket en gennemgribende ændring af SNCM's historiske marked. Fra en monopolsituation, der ganske vist var kontrolleret af staten og derefter af Korsikas lokalparlament via aftaler, trådte det ind

([93]) Jf. i denne forbindelse beslutning 2002/149/EF.

([94]) Som nævnt i afsnit 3.3 understregede repræsentanterne for de regionale myndigheder i deres bemærkninger til Kommissionen, at SNCM havde stor betydning for hele den regionale økonomi.

([95]) I den markedsundersøgelse, de franske myndigheder har fremlagt, understreges det, at »opretholdelsen af de to største redere på ruterne er bydende nødvendig set ud fra synsvinklen sund økonomisk fornuft«.

([96]) Jf. nr. 28 i rammebestemmelserne.

på et stærkt konkurrencepræget marked. Endelig mistede det i begyndelsen af 2002 driftsstøtten til besejling af Korsika fra Toulon og Nice.

— Dels har SNCM arvet et driftsunderskud, som var forbundet med gennemførelsen af aftalerne om offentlig tjeneste fra hhv. 1991 og 1996, som det understreges i beslutning 2002/149/EF ([97]). Dette underskud var i den nævnte beslutning opgjort til 217 mio. FRF efter indregning af den realiserede merværdi ved salg af visse skibe.

(286) Det fremgår af ovenstående, at den planlagte støtte, i betragtning af konteksten, ikke pr. definition strider mod Fællesskabets interesse. Tildelingen af den må imidlertid gøres betinget af dels overholdelsen af de betingelser, der er fastsat i rammebestemmelserne, og dels af opfyldelsen af enhver forpligtelse, som Kommissionen måtte anse for hensigtsmæssig for at afbøde støttens potentielle konkurrencefordrejende virkninger.

(287) Kommissionen minder om, at den tidligere har godkendt støtte til omstrukturering af søfartsselskaber, herunder Brittany Ferries ved beslutning 2002/15/EF ([98]), og CGM, som SNCM i 1976 ophørte med at være dattervselskab af, ved beslutning 97/14/EF ([99]).

5.4.1. *Virksomheden skal være kriseramt*

(288) For at være berettiget til at modtage omstruktureringsstøtte skal virksomheden kunne anses for at være kriseramt i den i rammebestemmelserne nævnte forstand ([100]).

(289) Opfyldelsen af dette kriterium blev verificeret i Kommissionens beslutning af 17. juli 2002 ([101]) om redningsstøtte til SNCM og i beslutning af 19. august 2002 om indledning af den formelle undersøgelsesprocedure over for den påtænkte kapitaltilførsel på grundlag af SNCM's årsregnskaber for 2001.

(290) Kommissionen skal verificere, at SNCM stadig opfylder denne betingelse, denne gang ud fra den seneste årsberetning, dvs. for 2002. Kommissionen påpeger indledningsvis, at der, som det anføres i rammebestemmelserne ([102]), ikke findes nogen fællesskabsdefinition på en kriseramt virksomhed. Kommissionen har imidlertid verificeret, at SNCM opfylder den i nr. 5 i rammebestemmelserne omhandlede test, hvorved det kan verificeres, at en virksomhed ubestridt er kriseramt. Den har ligeledes verificeret, at SNCM's situation udviste alle de i nr. 6 i rammebestemmelserne opremsede tegn på, at en virksomhed er i vanskeligheder.

5.4.1.1. Virksomhedens tegnede kapital er forsvundet

(291) SNCM råder over en kapital, med opskrivningshenlæggelser, på 17,7 mio. EUR, der skal sammenholdes med overførslen i 2002 af – 69,9 mio. EUR — heraf 40,4 mio. EUR alene for nettoresultatet i 2001 — og reserver på 21,5 mio. EUR. Egenkapitalen, ekskl. lovbestemte henlæggelser ([103]), som i den franske regnskabsterminologi betegnes som nettosituationen, er således stadig negativ med – 26,5 mio. EUR i 2002, efter at have været – 30,7 mio. EUR i 2001. Et sådant niveau er udtryk for, at mere end halvdelen af selskabskapitalen er forsvundet, hvoraf over en fjerdedel er gået tabt i løbet af de sidste 12 måneder (efter anmeldelsen), hvormed den tilstrækkelige og ikke nødvendige betingelse i nr. 5, litra a), i rammebestemmelserne ([104]) er opfyldt, og det er godtgjort, at virksomheden er i vanskeligheder.

([97]) Se betragtning 105 i beslutning 2002/149/EF.

([98]) Kommissionens beslutning 2002/15/EF af 8. maj 2001 om Frankrigs støtte til selskabet »Bretagne Angleterre Irlande« (»BAI« eller »Brittany Ferries«) (EFT L 12 af 15.1.2002, s. 33).

([99]) Førnævnte beslutning 97/14/EF.

([100]) Se nr. 30 i rammebestemmelserne.

([101]) Førnævnte beslutning.

([102]) Jf. nr. 4 i rammebestemmelserne: »Der findes ikke nogen fællesskabsdefinition på en kriseramt virksomhed. Kommissionen går imidlertid ud fra, at en virksomhed efter nærværende rammebestemmelser er kriseramt, når den ikke — med egne finansielle midler eller med de midler, som virksomhedens ejer/aktionærer og kreditorer er villige til at skyde ind i virksomheden — er i stand til at bremse de tab, som med rimelig stor sikkerhed vil kvæle virksomheden på kort eller mellemlang sigt, medmindre de offentlige myndigheder griber ind.«

([103]) Lovbestemte henlæggelser er udgifter, der regnskabsføres i henhold til skatteregler, som f.eks. fremskyndet afskrivning, jf. fodnote 109.

([104]) Se nr. 5, litra a), i rammebestemmelserne: »Efter disse rammebestemmelser betragtes en virksomhed under alle omstændigheder, uanset dens størrelse, som kriseramt:
a) hvis der er tale om et selskab med begrænset ansvar, når over halvdelen af den tegnede kapital er forsvundet, og over en fjerdedel af denne kapital er gået tabt i løbet af de sidste 12 måneder«.

5.4.1.2. Andre indicier, der viser, at SNCM er i vanskeligheder

(292) Ifølge rammebestemmelserne »viser en virksomheds vanskeligheder sig sædvanligvis ved voksende underskud, faldende omsætning, voksende lagerbeholdninger, overskudskapacitet, faldende selvfinansiering, stigende gældsætning, stigende finansieringsudgifter og faldende nettoformue« ([105]).

(293) Kommissionen konstaterer i denne forbindelse følgende forhold i SNCM's regnskaber, herunder i årsregnskaberne for 2002, selv om de, da de blev fremsendt til Kommissionen, endnu ikke var blevet formelt godkendt af SNCM's generalforsamling og dermed ikke kan betragtes om endelige:

— Tabene er øget fra – 6,2 mio. EUR i 2000 til – 40,4 mio. EUR i 2001. Mellem 2001 og 2002 faldt driftsresultatet fra – 5,1 mio. EUR i 2001 til – 5,8 mio. EUR i 2002, idet nettotabet i 2002 kun blev formindsket i kraft af salget af visse skibe.

— Omsætningen i forbindelse med passagertrafik faldt mellem 2000 og 2001 med 2,3 mio. EUR, mens markedet for passagertrafik mellem Korsika og det franske fastland voksede med næsten 17 %.

— Den finansielle nettogæld, ekskl. leasing, steg fra 135,8 mio. EUR til 144,8 mio. EUR mellem 2000 og 2002.

— Finansieringsudgifterne (renter og lignende udgifter) steg fra 7,0 mio. EUR i 2000 til 9,268 mio. EUR.

— Egenkapitalen faldt med 36 mio. EUR mellem 2000 og 2001.

(294) En lang række af de i rammebestemmelserne angivne indicier — som ikke kumuleres — er således verificeret. Kommissionen bemærker endvidere foruroligende tegn for så vidt angår SNCM's finansielle situation:

— Virksomhedens egenkapital er fortsat meget beskeden i forhold til virksomhedens størrelse og finansieringsbehov. Efter at have været på 29,7 mio. EUR ultimo 2001 skulle den være på 33,8 mio. EUR ved udgangen af 2002. Denne tilsyneladende forhøjelse skyldes i øvrigt ikke den operationelle aktivitet, idet driftsresultatet for 2002 fortsat er negativt som anført ovenfor. Den er derimod forbundet med de første resultater af omstruktureringsplanen og de afhændelser, den indebærer, og som har givet en ekstraordinær værdiforøgelse på over 5 mio. EUR, samt det første år af virkningerne af den ekstraordinære afskrivning på Liamone. Det skal desuden præciseres, at af disse tal for nettosituationen stammer 60 mio. EUR fra anvendelsen af fremskyndede afskrivninger ([106]). Denne post har således tidligere givet anledning til en skattebegunstigelse, som vil blive fjernet i fremtiden. Den udgør derfor en fremtidig skattegæld ([107]), som uden at medregne den såkaldte opsatte amortisation, andrager 20 mio. EUR ultimo 2001 og 16,8 mio. EUR ultimo 2002. Hvis der tages hensyn til de sidstnævnte data, ville nettoegenkapitalen kun være på omkring 10 mio. EUR ultimo 2001 og 17 mio. EUR ultimo 2002.

— Egenkapitalen på 33,8 mio. EUR ultimo 2002 skal sammenholdes med nettoanlægsaktiver på hhv. omkring 285 mio. EUR ultimo 2001 og 283 mio. EUR ultimo 2002, hvilket betyder, at så godt som hele virksomhedens langsigtede finansiering er sikret ved gæld. Gælden udgør uden at medregne leasing 134,5 mio. EUR ultimo 2001 og 144,8 mio. EUR ultimo 2002. Denne stærke finansielle svækkelse gør det umuligt for virksomheden at opnå andre midler på markedet.

— Analysen af selvfinansieringskapaciteten (29 mio. EUR i 2001 og 24,7 mio. EUR i 2002) viser de samme svagheder: Den dækker knap nok tilbagebetalingen af den eksisterende gæld (27,5 mio. EUR i 2001 og 21,3 mio. EUR i 2002). Selvfinansieringskapaciteten kan således ikke tjene som sikkerhed for en ny långiver.

([105]) Se nr. 6 i rammebestemmelserne.

([106]) Fremskyndet afskrivning udgør differencen mellem den lineære afskrivning, der fratrækkes aktivsiden på balancen, og den degressive afskrivning, der tillades i henhold til skatteloven. Hvis den degressive afskrivning ikke anvendes som regnskabsmæssig afskrivning, opføres differencen mellem denne og den kumulerede lineære afskrivning på passivkontoen (fremskyndet afskrivning), der i det franske regnskabssystem traditionelt indgår i egenkapitalen. Den samlede afskrivning ved periodens slutning er den samme, og dette system gør det således kun muligt at afstedkomme en skattelettelse i de første år.

([107]) Præsenteret i bilagene til årsregnskaberne for 2001 (s. 24) og til de foreløbige regnskaber for 2002 (note 2.18).

(295) De franske myndigheder har over for Kommissionen bekræftet, at bankerne nu afslår at låne selskabet penge på grund af dets gældsætning, også selv om SNCM har foreslået at stille de sidst erhvervede skibe, der ikke er behæftet med panterettigheder eller andre tilsvarende servitutter, som sikkerhed.

(296) Den nuværende kontrakt vedrørende offentlig tjeneste ændrer ikke noget ved denne analyse. Selv om kontrakten sammen med et vellykket udfald af gennemførelsen af omstruktureringsplanen bør gøre det muligt for SNCM at opnå positive driftsresultater, står det ikke desto mindre fast, at selskabets øjeblikkelige mangel på egenkapital, voksende gæld og omkostningerne i forbindelse med omstruktureringsplanens operationelle foranstaltninger inden for en overskuelig fremtid ville bringe selskabet i betalingsstandsning.

(297) Kommissionen konkluderer herefter, at SNCM er en kriseramt virksomhed som defineret i rammebestemmelserne.

5.4.2. *Ingen omstruktureringsstøtte i de ti forudgående år*

(298) Rammebestemmelserne ([108]) foreskriver, at en virksomhed, som allerede tidligere har fået statsstøtte til omstrukturering, normalt ikke kan få godkendt en ny omstruktureringsstøtte, hvis omstruktureringsperioden er afsluttet for mindre end ti år siden. I oversigten over den støtte, som SNCM allerede har fået, figurerer der ikke nogen støtte til omstrukturering ([109]). Der er rent faktisk tale om den første omstrukturering af SNCM siden dets oprettelse i 1976.

5.4.3. *Genoprettelse af rentabiliteten*

(299) Omstruktureringsplanen, der skal strække sig over en så kort periode som muligt, skal inden for en rimelig tidshorisont og på basis af en realistisk vurdering kunne gøre virksomheden rentabel på længere sigt. Omstruktureringsplanen skal give virksomheden mulighed for at skabe en ny struktur, der kan sikre, at den efter omstruktureringen kan dække alle omkostninger, herunder afskrivninger og finansieringsomkostninger. Den omstrukturerede virksomheds afkast af egenkapitalen skal være tilstrækkeligt til, at den kan klare sig i konkurrencen ved egen hjælp.

([108]) Se nr. 48 i rammebestemmelserne.
([109]) Se punkt 2.5.

(300) Virkningen af foranstaltningerne og planens succes kan ikke tilskrives markedsudviklingen, med undtagelse af fremgangen på markedet for søtransport til Maghreb, som for størstedelens vedkommende svarer til genetableringen af en position, som SNCM havde indtil midten af 1990'erne.

(301) En omstrukturering skal medføre nedlæggelse af alle aktiviteter, som selv efter omstruktureringen ville blive ved med at være tabsgivende af strukturbestemte årsager. Hvad angår ruterne mellem Korsika og det italienske fastland, har SNCM uddraget en lære af sine tidligere fiaskoer og har besluttet at nedlægge sit italienske datterselskab, Corsica Marittima, som har været underskudsgivende siden oprettelsen i 1990 og indtil 1997.

(302) Rentabiliteten af driften af ruterne mellem Marseille og Korsika forventes i nær fremtid at være genoprettet, og Maghreb er allerede en profitabel aktivitet. Kun aktiviteten med udgangspunkt i Nice er stadig usikker, men dens rolle reduceres, og den ekstraordinære værdiforringelse af Liamone i 2001 vil gøre det lettere igen at opnå positive resultater på denne forbindelse. Kommissionen godtager i øvrigt argumentet om, at det fortsat er nødvendigt, at SNCM opererer på ruterne fra Nice, også selv om det er i reduceret omfang, af hensyn til selskabets positionering på det samlede marked. Omlægningen af sejladsen til Maghreb vil bidrage til at mindske selskabets afhængighed af den historiske tjeneste og bør ligeledes kunne bidrage til at genoprette rentabiliteten i lyset af den større margen, der opnås på ruterne til Maghreb.

(303) For så vidt angår rentabiliteten på langt sigt, dvs. efter udløbet af den nuværende kontrakt vedrørende offentlig tjeneste, mener Kommissionen, at gennemførelsen af planen bør gøre det muligt for virksomheden at klare sig effektivt i konkurrencen i forbindelse med fornyelsen af kontrakterne. Den bemærker endelig, at selv i et scenario, der indebærer et delvist tab, nemlig af en bilfærge, bør denne kontrakt gøre det muligt for selskabet at opretholde positive resultater. Hvis tabet af kontrakten skulle medføre et fald på 40 % eller mere i selskabets indtægter på dets historiske marked, som der kalkuleres med i et andet scenario, vil situationen efter Kommissionens mening være af en sådan karakter, at ingen omstruktureringsplaner, med eller uden offentlig støtte, vil kunne rette op på den, og det er derfor for tidligt på indeværende stadium at gøre sig tanker herom.

(304) Kommissionen skal endvidere fastsætte datoen for omstruktureringsperiodens afslutning og et antal forpligtelser, der skal opfyldes af støttemodtageren. Selv om de i omstruktureringsplanen omhandlede foranstaltninger

hovedsagelig skal gennemføres i 2002 og 2003, står det ikke desto mindre fast, at SNCM først vil have genetableret et »tilstrækkeligt« egenkapitalniveau hen imod 2005-2006. Kommissionen fastsætter derfor omstruktureringsperiodens afslutning til 31 december 2006.

5.4.4. *Realistisk vurdering*

(305) Rammebestemmelserne kræver, at omstruktureringsplanen på basis af en »realistisk vurdering skal kunne gøre virksomheden rentabel på længere sigt« ([110]).

(306) Kommissionen anser markedsundersøgelsen for at være seriøs og finder, at den udgør et godt grundlag for at opstille scenarier for virksomhedens udvikling.

(307) Forbedringen af rentabiliteten skal først og fremmest opnås ved de interne foranstaltninger, der er indeholdt i omstruktureringsplanen. Rentabilitetsforbedringen må kun baseres på eksterne faktorer — f.eks. pris- og efterspørgselssvingninger, som virksomheden ikke har større indflydelse på — hvis de anførte antagelser om markedsforventningerne er generelt anerkendte. Forbedringen af rentabiliteten i det foreliggende tilfælde bør således ikke kun baseres på omlægning af sejladsen til Maghreb. Den skal først og fremmest baseres på en bedre styring af produktionsomkostningerne og øget produktivitet.

(308) Omstruktureringsplanen skal normalt tage hensyn til udbuds- og efterspørgselssituationen og den forventede udbuds- og efterspørgselsudvikling på markedet for de pågældende produkter og indeholde scenarier på grundlag af optimistiske, pessimistiske og neutrale hypoteser samt beskrive virksomhedens specifikke stærke og svage sider.

(309) Omstruktureringsplanen skal give virksomheden mulighed for at skabe en ny struktur, der kan sikre rentabilitet på længere sigt, så virksomheden kan køre videre ved hjælp af egne midler.

(310) Omstruktureringsplanen skal vise, at virksomheden efter omstruktureringen kan dække alle omkostninger, herunder afskrivninger og finansieringsomkostninger. Den omstrukturerede virksomheds afkast af egenkapitalen skal være tilstrækkeligt til, at den kan klare sig i konkurrencen ved egen hjælp, også hvis det antages, at SNCM i 2006 ikke får tildelt kontrakten vedrørende offentlig tjeneste mellem Korsika og Marseille.

5.4.5. *Forhindring af urimelig konkurrencefordrejning*

(311) Der bør træffes foranstaltninger for mest muligt at afbøde støttens skadelige virkninger for konkurrenterne. I modsat fald vil støtten stride mod den fælles interesse og dermed være uforenelig med fællesmarkedet ([111]).

(312) I overensstemmelse med rammebestemmelserne bør denne betingelse i det foreliggende tilfælde udmøntes i en reduktion af virksomhedens stilling på dens historiske marked, dvs. markedet for søtransport til Korsika, som også er det marked, hvor den konkurrerer med selskaber, der er etableret i Fællesskabet, hvilket ikke er tilfældet på markedet for søtransport til Maghreb.

(313) Efter Kommissionens mening er der ikke overskudskapacitet på markedet for søtransport til Korsika i betragt-

([110]) Se nr. 32 i rammebestemmelserne.

([111]) Jf. nr. 39 i rammebestemmelserne: »Modydelserne kan tage forskellige former, alt efter om virksomheden opererer på et marked med overkapacitet eller ej. Når Kommissionen skal vurdere, om der er overkapacitet å markedet, kan den tage hensyn til alle de oplysninger, den ligger inde med:

i) hvor der på EF- og EØS-plan er strukturel overkapacitet på et marked, hvor støttemodtageren opererer, skal omstruktureringsplanen afhængig af støtten og dens virkning på det pågældende marked bidrage til at sanere markedet ved at tilvejebringe en irreversibel reduktion af produktionskapaciteten. En reduktion af kapaciteten er irreversibel, når de pågældende aktiver definitivt sættes ud af stand til at producere i hidtidigt omfang eller definitivt omdannes til anden anvendelse. I denne forbindelse er salg af produktionskapacitet til konkurrenterne ikke en tilstrækkelig foranstaltning, medmindre anlægget er bestemt til at blive anvendt på et geografisk marked, hvor dets fortsatte drift ikke forventes at få betydelige konsekvenser for konkurrencen i Fællesskabet. Formålet med kravet om kapacitetsnedskæringer er at reducere den støttemodtagende virksomheds stilling på dens marked eller markeder

ii) er der på den anden side ikke tale om strukturel overkapacitet i Fællesskabet og EØS på det marked, hvor støttemodtageren opererer, vil Kommissionen alligevel undersøge, om det er hensigtsmæssigt at kræve modydelser. Hvis modydelserne indebærer en kapacitetsnedskæring i den pågældende virksomhed, kan denne nedskæring tage form af salg af aktiver eller af datterselskaber. Kommissionen vil undersøge de modydelser, som medlemsstaten foreslår — uanset i hvilken form — og fastslå, om de er tilstrækkelige til at afbøde eventuelle konkurrencefordrejende virkninger. Ved undersøgelsen af de nødvendige modydelser vil Kommissionen tage hensyn til markedssituationen, herunder bl.a. væksten på markedet, og til hvordan efterspørgslen dækkes«.

ning af den udpræget sæsonbestemte og stærkt voksende trafik ([112]). Kommissionen bemærker endvidere, at den gennemsnitlige udnyttelsesgrad af skibe, der tilhører SNCM's største konkurrent, er lavere end det offentlige selskabs. Da markedet ikke er præget af overskudskapacitet i den i rammebestemmelserne nævnte forstand, er der ingen grund til at bidrage til at sanere det. Salget af skibe — i stedet for skrotning — udgør således en acceptabel kapacitetsindskrænkning i lyset af rammebestemmelserne.

(314) Begrænsningen eller den tvungne reduktion af stillingen på de pågældende markeder, hvor virksomheden opererer, repræsenterer en modydelse til konkurrenterne. Denne modydelse skal stå i forhold til omstruktureringsstøttens (eventuelt) konkurrencefordrejende virkning.

(315) Omstruktureringsplanen bidrager væsentligt til at reducere virksomhedens stilling på dens marked til direkte fordel for konkurrenterne via følgende foranstaltninger:

— lukningen af datterselskabet Corsica Marittima (82 000 passagerer i 2000), som varetog forbindelserne mellem Italien og Korsika, hvilket indebærer, at SNCM-koncernen trækker sig ud af markedet for søtransport mellem Italien og Korsika

— så godt som fuldstændig tilbagetrækning fra ruterne mellem Toulon og Korsika, et marked, som i 2002 tegnede sig for ikke mindre end 460 000 passagerer

— reduktion af det samlede antal udbudte pladser og af antallet af sejladser pr. år fra og med 2003, bl.a. på ruten mellem Nice og Korsika ([113])

— salget af fire skibe ([114]).

(316) Hvad angår Genovabugten og Toulon reducerer SNCM sit udbud med over en million pladser pr. år i forhold til 2001, dvs. mere end en halvering, til umiddelbar fordel for konkurrenterne, på trods af at det er dette marked, der er kendetegnet ved den største vækst ([115]).

([112]) Se tabel 1.
([113]) Se tabel 2.
([114]) Se punkt 2.3.2.
([115]) Se tabel 1 og 2.

(317) Kommissionen mener ikke desto mindre, at disse foranstaltninger, selv om de er omfattende, bør ledsages af visse betingelser med henblik på at begrænse eventuelle konkurrencefordrejende virkninger. Det skal navnlig forhindres, at virksomheden får en overskudslikviditet, der kan anvendes til aggressive, markedsfordrejende aktiviteter ([116]). Det skal således fastsættes, at SNCM i omstruktureringsperioden ikke må finansiere andre nye investeringer end de omkostninger i tilknytning til omlægningen af aktiviteten til Maghreb, som indgår i omstruktureringsplanen. Denne betingelse, som beskrives nærmere i det følgende, om ikke at investere i nye skibe, heller ikke til erstatning af eksisterende skibe, vil hindre eller i det mindste maksimalt reducere eventuelle negative virkninger af støtten for selskabets største konkurrenter.

5.4.6. *Støtten skal begrænses til et minimum*

(318) Støttens størrelse skal være begrænset til det strengt nødvendige minimum, så omstruktureringen gennemføres som en funktion af virksomhedens, aktionærernes eller den pågældende koncerns finansielle muligheder uden af den grund at ødelægge virksomhedens chancer for at genoprette rentabiliteten.

(319) I det foreliggende tilfælde bemærker Kommissionen for det første under henvisning til nr. 40 i rammebestemmelserne, at omfattende afhændelser af aktiver, hovedsagelig i form af søtransportmateriel, med en salgspris på 40 mio. EUR, og en nettoindtægt på 21 mio. EUR i forhold til den dertil knyttede gæld, allerede indgår i omstruktureringsplanen. Endvidere pålægger Kommissionen yderligere afhændelser — jf. afsnit 5.5.2 — af aktiver, der holdes i form af kapitalinteresser, som Kommissionen ikke anser for at være at strategisk betydning for selskabets aktivitet. Disse salg er imidlertid ikke tilstrækkelige til at genoprette SNCM's rentabilitet, for så vidt som dets finansielle situation stadig vil være præget af betydelige passiver efter denne operation.

(320) Kommissionen anførte i sin beslutning af 19. august 2002, at den ikke var overbevist om relevansen af den beregningsmetode, de franske myndigheder havde anvendt som grundlag for fastsættelsen af støttebeløbet. Selv om Frankrig fremsendte yderligere oplysninger herom, har Kommissionen også selv foretaget en vurdering.

([116]) Se i denne forbindelse punkt 5.4.1.

5.4.6.1. Analyse af de beregningsmetoder, Frankrig har undersøgt

(321) Vedrørende den metode, de franske myndigheder har valgt ([117]), altså den, der er baseret på forholdet mellem egenkapital og gæld, mener Kommissionen, at:

— panelet på fem virksomheder, som de franske myndigheder lægger til grund, er ikke tilstrækkelig repræsentativt for søtransportsektoren

— et forhold mellem egenkapital og gæld på 79 % — som det fremkommer ved en undersøgelse af de fem virksomheder — er på ingen måde en pålidelig indikator for en virksomheds sundhed

— de franske myndigheder har ikke forklaret, hvad de fem selskabers gæld præcist dækker, og har derfor ikke kunnet sikre, at disse data svarer til strukturen i SNCM's gæld, sådan som denne er opført i omstruktureringsplanen

— de franske myndigheder har ikke godtgjort, at forholdet på 79 % mellem egenkapital og gæld, som det fremgår af undersøgelsen af de fem virksomheder, faktisk overholdes for perioden 2002-2007 i den finansielle model, der er indeholdt i omstruktureringsplanen.

(322) Hvad angår de andre fremgangsmåder, som Frankrig har anvendt i sine scenarier til at vise, at et beløb på 76 mio. EUR ikke er for højt, betvivler Kommissionen de anvendte metoders relevans.

(323) Den første alternative metode ([118]), der er baseret på en undersøgelse af, hvor stor en egenkapital der er nødvendig for at finansiere den eksisterende flåde, må anses for uegnet, for så vidt som de franske myndigheder i denne beregning har kalkuleret med flådens anskaffelsesværdi og ikke dens handelsværdi i 2002. Hvis et nyt selskab skulle etablere sig med en flåde, der svarer til SNCM's flåde i dag, skulle det have en egenkapital, der svarede til samtlige skibes handelsværdi og ikke til deres produktionsværdi. Ved denne fremgangsmåde er der desuden ikke taget hensyn til de øvrige anlægsaktiver såsom edb-reservationssystemet eller hovedsædets ejendomme.

([117]) Se punkt 2.3.8.3.

([118]) Se punkt 2.3.8.2.

(324) Kommissionen finder den anden alternative metode ([119]), der er baseret på SNCM's udgifter, mere egnet. Kommissionen ønsker dog at revidere tallet 41,7 mio. EUR i tilknytning til tidligere tab, bl.a. for at tage hensyn til resultatet for 2002 og tabet i tilknytning til besejlingen af Korsika før 1999. Kommissionens fremgangsmåde er nærmere beskrevet i punkt 5.3.6.2.

5.4.6.2. Kommissionens fremgangsmåde

(325) Kommissionen mener, at hovedformålet med omstruktureringsstøtten ikke bør være at øge virksomhedens egenkapital (finansiel omstrukturering), men at hjælpe virksomheden med at omstille sig fra monopolsituationen under ordningen fra 1976 til en konkurrencepræget situation. Derfor er Kommissionen tilbageholdende med at kvantificere støtten på grundlag af den metode, de franske myndigheder har anvendt, da det er vanskeligt at bestemme, hvad der er et egnet egenkapitalniveau for SNCM. Kommissionen bemærker, at det gennemsnitlige forhold mellem egenkapital og gæld varierer betydeligt, hvis man tilføjer eller fjerner nogle af de virksomheder, der indgår i panelet.

(326) Kommissionen mener, at støtten til omstrukturering dels kan dække omkostningerne ved de forskellige foranstaltninger, der er indeholdt i omstruktureringsplanen (operationel omstrukturering) og dels virksomhedens underskud i forbindelse med opfyldelsen af aftalerne om offentlig tjeneste indtil udgangen af 2001 (finansiel omstrukturering), Kommissionen finder det for det første legitimt, at en del af støtten finansierer omkostningerne i forbindelse med de operationelle foranstaltninger, der er nødvendiggjort af ændringen af selskabets retlige og konkurrencemæssige kontekst. Da disse foranstaltninger ikke i sig selv gør det muligt for virksomheden straks at nedbringe gældsniveauet, finder Kommissionen det for det andet også legitimt, at den anden del af støtten anvendes til at indfri den gæld, der skyldes underkompensationen af SNCM under aftalerne fra 1991 og 1996. Kommissionen ønsker således:

— at tillade, at de iboende omkostninger ved de operationelle foranstaltninger i omstruktureringsplanen finansieres med offentlige midler

— at få gjort op med følgerne af den manglende overensstemmelse mellem størrelsen af den økonomiske

([119]) Se punkt 2.3.8.1.

kompensation i henhold til de nævnte aftaler og selskabets driftsudgifter og konstaterede landbaserede udgifter for denne periode på de ruter, der var underlagt forpligtelsen til offentlig tjeneste.

(327) Som allerede konstateret beløber underkompensationen for offentlig tjeneste i perioden 1991-2001 sig til 53,48 mio. EUR.

(328) Hvad angår udgifterne i tilknytning til de operationelle omstruktureringsforanstaltninger, kommer Kommissionen frem til 46,0 mio. EUR ([120]). Kommissionen bemærker, at virksomheden efter planen skulle have opnået en nettosalgsindtægt på 21 mio. EUR ([121]), når de i omstruktureringsplanen omhandlede afhændelser er gennemført. På baggrund af ovenstående konkluderer Kommissionen, at et beløb på 76 mio. EUR er fuldt ud berettiget, for at virksomheden på kort sigt kan slå ind på en vej, der kan føre til genoprettelse af rentabiliteten. SNCM må ikke fremover optage banklån, heller ikke ved at stille de senest erhvervede skibe, som ikke er behæftet med pant eller andre servitutter, som sikkerhed ([122]). Konkluderende mener Kommissionen, at virksomheden ikke er i stand til at finansiere omstruktureringen ved hjælp af egne midler. De resterende behov, der ifølge denne beregning svarer til omkring 76 mio. EUR, skal derfor dækkes ved hjælp af omstruktureringsstøtten og indtægterne fra eventuelle afhændelser af ikke-strategiske kapitalinteresser.

(329) Kommissionen mener herefter, at den af de franske myndigheder anmeldte kapitaltilførsel på 76 mio. EUR alt i alt forekommer at være i god overensstemmelse med den af Kommissionen anvendte metode, dog skal der — som der redegøres nærmere for senere ([123]) — tages højde for indtægterne fra eventuelle salg af ikke-strategiske kapitalinteresser, som måtte komme oven i de afhændelser, der er omhandlet i omstruktureringsplanen.

(330) Kommissionen mener endelig, at den planlagte støtte ikke er højere, end hvad der er nødvendigt for at genoprette rentabiliteten. Ud fra den finansielle situation ved udgangen af 2002, som er beskrevet tidligere, vil en kapitaltilførsel på 76 mio. EUR alt andet lige ændre virksomhedens nettosituation fra ca. – 26,5 mio. EUR til ca. + 49,5 mio. EUR. På samme måde vil gælden falde fra 144,8 mio. EUR (situationen ultimo 2002) – 76 mio. EUR (kapitaltilførslen) + 31,2 mio. EUR (udgifter der skal afholdes til de operationelle omstruktureringsforanstaltninger, undtagen den ekstraordinære værdiforringelse af Liamone), svarende til omkring 100 mio. EUR. Gælden vil således fortsat være ca. dobbelt så høj som nettosituationen, hvorfor Kommissionen mener, at der ikke er risiko for overskudslikviditet som omhandlet i rammebestemmelserne. For så vidt som der måtte foreligge en sådan risiko, har de betingelser, der er fastsat i denne beslutning, til formål at forhindre konkurrencefordrejninger. Selv hvis der tages hensyn til den lovbestemte henlæggelse på 60 mio. EUR, som efter Kommissionens mening kun delvis kan betragtes som egenkapital, vil egenkapitalen på omkring 110 mio. EUR fortsat være af næsten samme størrelse som gælden. Nettoanlægsaktiver på 283 mio. EUR ultimo 2002 berettiger efter Kommissionens opfattelse fuldt ud dette egenkapitalniveau. En reduktion af støtten, herunder gennem SNCM's optagelse af nye kreditforeningslån, ville medføre en automatisk forhøjelse af gælden og dermed — ved at forskubbe denne ifølge Kommissionens analyse passende balance — bringe selskabets finansielle omstrukturering i fare.

5.5. **Nødvendigt at Kommissionen fastsætter yderligere betingelser**

(331) I henhold til rammebestemmelserne ([124]) kan Kommissionen fastsætte sådanne betingelser og forpligtelser, som den finder nødvendige for at sikre, at konkurrencen ikke fordrejes i strid med den fælles interesse.

(332) I det foreliggende tilfælde har Kommissionen besluttet at fastsætte en række betingelser med det dobbelte formål at reducere virksomhedens kapacitet og forhindre det i at iværksætte en aggressiv prispolitik, der ville have skadelige virkninger for konkurrenterne på markedet for besejling af Korsika.

([120]) Se punkt 2.3.8.1. De franske myndigheder annoncerede 46,2 mio. EUR, idet de ud over omkostningerne i forbindelse med de operationelle omstruktureringsforanstaltninger (31,2 mio. EUR) tog hensyn til en forventet værdiforringelse af Liamone på 15 mio. EUR. I realiteten var denne værdiforringelse kun på 14,8 mio. EUR i regnskaberne for 2001, hvorved man når frem til beløbet 46,0 mio. EUR. Se ligeledes punkt 2.4.1.4.

([121]) Jf. punkt 2.3.2.

([122]) Jf. punkt 5.3.1.2.

([123]) Jf. punkt 5.4.2.4.

([124]) Se nr. 42 i rammebestemmelserne, hvorefter Kommissionen kan »pålægge den pågældende medlemsstat: i) selv at træffe foranstaltninger (f.eks. forpligtelse til at åbne visse udbud for virksomheder fra andre EU-lande), ii) at pålægge støttemodtageren en vis adfærd (f.eks. ikke at optræde som prisfører (price leader) på visse markeder), iii) ikke at yde støttemodtageren anden støtte i omstruktureringsperioden«.

5.5.1. *Kapacitetsnedskæring*

(333) Den nedskæring af flåden ([125]), der er indeholdt i omstruktureringsplanen, skal afbalanceres i forhold til SNCM's politik for køb af skibe i de foregående år. SNCM har således udvidet sin flåde med to nye skibe i perioden 2002-2003, nemlig en bilfærge og en kombifærge med middelstor kapacitet.

(334) Forhøjelsen af virksomhedens egne midler efter kapitaltilførslen ville kunne give ledelsen et råderum til i givet fald at købe nye skibe og/eller erhverve nye kapitalandele i strid med formålet med omstruktureringen, der går ud på at koncentrere indsatsen om interne bestræbelser med henblik på en omlægning af virksomheden.

(335) Derfor finder Kommissionen det nødvendigt at pålægge yderligere betingelser for at sikre, at betingelsen om kapacitetsnedskæring overholdes.

(336) Kommissionen skal sikre, at SNCM-koncernens flåde ikke er større end den nuværende efter salget af de fire skibe. Endvidere skal Kommissionen forbyde selskabet at forny sine skibe inden for et vist tidsrum, medmindre der er tale om ekstraordinære omstændigheder, som ikke kan tilskrives selskabet, og i så fald på grundlag af en kommissionsbeslutning.

(337) Kommissionen finder det endvidere nødvendigt, at det årlige antal sejladser på de forskellige ruter til Korsika reduceres i overensstemmelse med den af de franske myndigheder anmeldte omstruktureringsplan.

(338) Kommissionen finder det ikke nødvendigt at pålægge mere drastiske betingelser for så vidt angår kapacitetsnedskæringer under hensyn til for det første virksomhedens forpligtelser i henhold til kontrakten vedrørende offentlig tjeneste og for det andet vækstudsigterne for trafikken til Korsika og Nordafrika og endelig under hensyn til risikoen for, at der opstår et monopol til fordel for selskabets direkte konkurrent på ruterne mellem det franske fastland og Korsika. Det bemærkes, at der ifølge rammebestemmelserne kan »slækkes på kravet om modydelser, hvis reduktionen eller begrænsningen risikerer at medføre en åbenlys forværring af markedssituationen, f.eks. ved indirekte at bevirke, at der opstår et monopol eller et snævert oligopol« ([126]).

(339) Under hensyn til omstruktureringsplanens forventede varighed ([127]) finder Kommissionen det rimeligt at fastsætte tidspunktet for afslutningen af de ovenfor beskrevne forpligtelsers gyldighedsperiode til den 31. december 2006, hvor det kan forventes, at der er opnået »normale« nettoresultater for et søfartsselskab af SNCM's størrelse samt et rimeligt egenkapitalniveau. En eventuelt tidligere genoprettelse af rentabiliteten vil dog bevirke, at afslutningen på den periode, hvor de omhandlede forpligtelser skal opretholdes, rykkes frem.

5.5.2. *Virksomhedens bidrag til omstruktureringsplanen*

(340) I henhold til rammebestemmelserne skal støttemodtageren selv »yde et betydeligt bidrag til omstruktureringsplanen af egne midler, herunder ved afhændelse af aktiver, som ikke er nødvendige for virksomhedens overleven, eller ved finansiering udefra på markedsvilkår« ([128]).

(341) Kommissionen noterer sig SNCM's bidrag i form af afhændelse af aktiver (salgspris på 40 mio. EUR og en nettosalgsindtægt på 21 mio. EUR). Den bemærker imidlertid, at SNCM råder over en betydelig portefølje af kapitalinteresser i forskellige virksomheder, som enten ikke er direkte relateret til selskabets virksomhedsformål, eller som ikke er en iboende del af de tjenester, som søfartsselskabet varetager. Ingen af disse kapitalinteresser er imidlertid medtaget i planen for afhændelse af aktiver, der er indeholdt i omstruktureringsplanen. Efter Kommissionens mening bør alle disse ikke-strategiske kapitalinteresser afhændes på grundlag af en åben og gennemsigtig procedure, og disse afhændelser burde være indeholdt i den af Frankrig fremlagte omstruktureringsplan. Kommissionen mener endvidere, at indtægterne fra disse afhændelser bør reducere støttebehovet, således at princippet om, at støtten skal begrænses til et minimum, efterleves.

([125]) Se afsnit 2.3.2.

([126]) Se nr. 38 i rammebestemmelserne.

([127]) Se betragtning 304..

([128]) Se nr. 40 i rammebestemmelserne.

5.5.2.1. Indkredsning af de ikke-strategiske kapitalinteresser

(342) Kommissionen har besluttet at pålægge virksomheden, til gengæld for den betingede godkendelse af kapitaltilførslen, at afhænde alle kapitalinteresser i følgende datterselskaber:

— Amadeus France, en virksomhed, der udvikler og markedsfører et edb-reservationssystem, 13 % ejet af SNCM ([129])

— Compagnie Corse Méditerranée, et luftfartsselskab, 7 % ejet af SNCM ([130])

— Société civile immobilière Schuman, 50 % ejet af CGTH

— Someca

— SMIP; i givet fald kan SNCM vælge at sælge SMIP's eneste aktiv, Southern Trader ([131]), og nedlægge dette datterselskab.

(343) Vedrørende alle disse kapitalinteresser bemærker Kommissionen, at de franske myndigheder ikke på noget tidspunkt under proceduren har gjort gældende, at de har strategisk betydning for videreførelsen af SNCM's aktiviteter.

(344) Compagnie Corse Méditerranée (CCM), der kendes under forretningsnavnet CCM Airlines, er et luftfartsselskab, der opererer på markedet for lufttransport til Korsika. Det er aktieselskab med blandingsøkonomi med en kapital på 10 335 520 EUR. Dets referenceaktionærer er: Korsikas lokalparlament (60,37 %), Air France (11,95 %), Crédit Agricole (7,55 %), Caisse des Dépôts et Consignations (4,75 %), SNCM (6,78 %), TAT EA (2,52 %), TAT SA (1,68 %), Caisse de Développement de la Corse du Sud (1,21 %), Chambre de Commerce de Haute-Corse (0,84 %). Dets bestyrelse består af 11 medlemmer: Korsikas lokalparlament (syv medlemmer), Air France (et medlem), Crédit Agricole (et medlem), Caisse des Dépôts et Consignations (et medlem) og SNCM (et medlem). Efter Kommissionens opfattelse har et søfartsselskab som SNCM ikke til opgave som led i sin virksomhed at besidde kapitalandele i luftfartsselskaber, og SNCM's kapitalandel i CCM er ikke af strategisk betydning for søfartsselskabets kerneaktivitet. Den skal derfor afhændes som modydelse.

(345) SCI Schuman samler forskellige ejendomsaktiver. Kommissionen mener ikke, at kapitaldeltagelsen i dette selskab er af strategisk betydning for SNCM's aktiviteter, og det bør derfor sælges.

(346) Selskabet Someca opererer inden for transport af cement til Korsika på bulkbasis. Bulktransport indebærer kun ringe synergi med ro-ro-fragten, og den beskedne mængde cementtransport til Korsika kan ikke lægges til grund for at beholde en kapitalandel i et så specialiseret datterselskab. Kommissionen mener ikke, at denne kapitalinteresse er af strategisk betydning for SNCM, og den bør derfor sælges.

(347) SMIP's eneste aktivitet består i at udleje skibet Southern Trader for et bestemt tidsrum. Denne udlejningsaktivitet ligger langt fra SNCM's kernevirksomhed og er ikke af strategisk betydning for koncernen. SNCM skal derfor enten afhænde selskabet eller sælge dets eneste aktiv, Southern Trader, og nedlægge dette datterselskab.

5.5.2.2. Den særlige situation vedrørende CMN

(348) Situationen vedrørende CMN er mere kompleks. På den ene side hævder SNCM og de franske myndigheder, at SNCM's kapitalinteresse i CMN er af strategisk betydning for at sikre selskabet kontrakten vedrørende offentlig tjeneste. På den anden side mener Corsica Ferries og Stef-TFE ikke, at denne aktiepost er af strategisk betydning for SNCM.

(349) For det første bemærkes, at SNCM og CMN både er konkurrenter og partnere, idet de to virksomheder i fællesskab gennemfører kontrakten om offentlig tjeneste

(350) Kommissionen bemærker endvidere, at de to virksomheder har udviklet synergier på ruterne til Korsika, som går ud over, hvad der følger af kontrakten vedrørende offentlig tjeneste:

— et fælles edb-reservationssystem, ikke alene for Korsika, men også for ruterne Marseille-Sardinien

([129]) Ifølge SNCM-koncernens årsberetning for 2001.
([130]) Ifølge SNCM-koncernens årsberetning for 2001.
([131]) Ifølge de seneste oplysninger fra de franske myndigheder er dette skib nu genstand for en købsoption.

— et fælles passagerkontrolsystem ved ombordstigning

— koordinering af sejlplanerne

— CMN's adgang til SNCM's agenturnet i Europa.

(351) Kommissionen bemærker, at samarbejdet mellem de to selskaber er af ældre dato og går helt tilbage til 1954. Kommissionen bemærker ligeledes, at CMN's flåde i høj grad komplementerer SNCM's med hensyn til at opfylde behovene i forbindelse med besejlingen af Korsika. Kommissionen bemærker endvidere, at aktionæraftalen mellem de to selskaber indeholder en bestemmelse om indbyrdes samarbejde.

(352) På baggrund af det ovenstående konkluderer Kommissionen, at SNCM's kapitaldeltagelse i CMN for SNCM har afgørende betydning for dets udvikling på langt sigt.

(353) På baggrund af ovenstående betragtninger finder Kommissionen det ikke hensigtsmæssigt at indføje et krav i denne beslutning om, at SNCM skal afhænde sine interesser i CMN.

(354) Det samme gælder for selskabet Cofremar, et fælles datterselskab af SNCM og CMN, som udarbejder statistik over godstransporten til Korsika.

5.5.2.3. Selskabets øvrige strategiske kapitalinteresser

(355) Virksomheden Sud–Cargos indebærer omfattende synergier og reel komplementaritet med SNCM på ruterne til Maghreb. Sud-Cargos er en partner, som SNCM ikke kan komme udenom, hvis det ønsker at udvikle ro-ro-trafikken på Maghreb. Sud-Cargos bidrager endvidere med et veludviklet kendskab til markedet for søtransport til Nordafrika. De to virksomheder kan få fordel af at dele visse landbaserede faciliteter i Marseille og Maghreb med henblik på stordriftsfordele. Desuden sikrer SNCM's kommercielle faciliteter Sud-Cargos en ikke ubetydelig del af dens omsætning.

(356) SNCM's andre datterselskaber deltager intenst i søfartsselskabets aktivitet og kan heller ikke udskilles fra SNCM-koncernen. Kommissionen mener ikke, at de kan afhændes uden at bringe selskabets rentabilitet på kort sigt i fare i lyset af de essentielle funktioner, de varetager inden for koncernen.

5.5.2.4. Hensyntagen til de forventede indtægter fra de krævede afhændelser

(357) Kommissionen ønsker, at støttebeløbet i givet fald kan reduceres for at tage højde for indtægterne fra afhændelsen af de ikke-strategiske kapitalinteresser. Den råder imidlertid ikke over oplysninger, der sætter den i stand til at vurdere, hvor stort et beløb de krævede afhændelser vil indbringe, men et groft skøn vil være, at indtægterne vil være af størrelsesordenen 10 mio. EUR ud over de afhændelser, der indgår i omstruktureringsplanen. Kommissionen finder det derfor nødvendigt, at en del af støtten, svarende til 10 mio. EUR, indefryses, indtil man ved, hvor stor afhændelsesindtægten bliver, og denne del af støtten kan således ikke ydes med det samme.

(358) Hvis det viser sig, at afhændelserne indbringer mere end 10 mio. EUR, kan den anden rate ikke udbetales til SNCM. Kommissionen har valgt ikke at reducere den første rate af den godkendte støtte for således at tilskynde SNCM til at sælge sine kapitalandele til den bedste pris. Hvis de afhændelser, der kræves ud over dem, der er indeholdt i omstruktureringsplanen, derimod indbringer et beløb, der er lavere end 10 mio. EUR, vil den resterende del af støtten blive udbetalt under hensyn til indtægterne fra disse salg. Kommissionen kan i givet fald først godkende udbetalingen af den anden rate, hvis alle betingelserne i denne beslutning er overholdt.

5.5.3. *Forhindring af en »price-leadership«-adfærd*

(359) Efter Kommissionens mening kan man på grundlag af de af de franske myndigheder meddelte oplysninger tilbagevise påstanden om, at SNCM hidtil har udvist en »price leader«-adfærd ([132]) på ruterne til Korsika.

(360) Kommissionen finder det ikke desto mindre vigtigt, at det i hele omstruktureringsperioden kontrolleres, at

([132]) Se i denne forbindelse punkt 2.3.7 og 4.1.1.

SNCM ikke iværksætter en aggressiv prispolitik. Derfor har Kommissionen besluttet at gøre omstruktureringsstøtten betinget af, at SNCM ikke indfører lavere pristilbud end konkurrenternes på besejlingen af Korsika.

(361) For at forhindre en situation, hvor konkurrenterne forhøjer priserne på deres overfarter ekstraordinært, lader Kommissionen denne regel ledsage af en beskyttelsesklausul for det tilfælde, at alle konkurrenterne for tilsvarende tjenester og identiske datoer fastsætter højere priser end dem, SNCM anvendte i et referenceår, før der blev indført konkurrence på dette marked. I tilfælde af en urimelig forhøjelse af taksterne fra SNCM's konkurrenters side skal SNCM have tilladelse til at anvende de laveste priser for at gøre det muligt at vende tilbage til et mere acceptabelt prisniveau. Kommissionen har i denne forbindelse valgt 1996 som referenceår ud fra den betragtning, at det var i dette år, at SNCM første gang fik konkurrence på sine ruter mellem havnene på det franske fastland og Korsika, og at priserne siden da er faldet. Det ville således være anormalt, hvis markedsprisen i fremtiden kan overstige de gældende takster i 1996. Referenceprisen skal naturligvis korrigeres for den konstaterede inflation i Frankrig.

(362) Den i betragtning 361 fastsatte betingelse vil blive anset for at være verificeret, hvis SNCM's laveste priser hver dag er højere end hver enkelt konkurrents laveste tilbudspris for tilsvarende tjenester og destinationer. Kommissionen vil undersøge ethvert tilfælde af misligholdelse af denne betingelse.

5.5.4. *Begrænsning af overfarterne på Korsika-ruten*

(363) Kommissionen finder det vigtigt, at SNCM's modydelser til konkurrenterne kan overholdes i hele omstruktureringsperioden. Derfor har den besluttet at gøre støtten betinget af, at de franske myndigheder nøje overholder forpligtelsen i omstruktureringsplanen med hensyn til det årlige antal overfarter på de forskellige ruter til Korsika.

(364) Det årlige antal overfarter på de forskellige ruter til Korsika skal indtil den 31. december 2006 holdes under de lofter, der er angivet i tabel 3, medmindre der foreligger ekstraordinære omstændigheder, som ikke kan tilskrives virksomheden, og som gør det nødvendigt at omlægge visse sejladser til andre havne, og medmindre der sker ændringer i den forpligtelse til offentlig tjeneste, som virksomheden er underlagt.

5.5.5. *Fuldstændig iværksættelse af omstruktureringsplanen og overholdelse af betingelserne*

(365) SNCM skal fuldstændigt gennemføre den omstruktureringsplan, som Kommissionen har godkendt, og skal opfylde alle de betingelser, der er stillet i denne beslutning. Hvis planen eller de betingelser der er stillet i denne beslutning — eller en del af disse — ikke overholdes, vil Kommissionen betragte det som misbrug af støtten, som automatisk fører til en indledning af den formelle undersøgelsesprocedure og i sidste instans indebærer en risiko for, at Kommissionen i sin endelige beslutning kræver støtten tilbagebetalt.

5.5.6. *Tilsyn og årlige rapporter*

(366) Kommissionen skal på grundlag af regelmæssige og detaljerede rapporter fra Frankrig være i stand til at sikre sig, at omstruktureringsplanen gennemføres tilfredsstillende.

(367) For så vidt angår støtte til store virksomheder foreskriver rammebestemmelserne ([133]), at »den første af disse rapporter normalt (skal) forelægges Kommissionen senest seks måneder efter støttens godkendelse. Så længe målene i omstruktureringsplanen ikke anses for at være nået, skal rapporterne derefter forelægges Kommissionen mindst én gang om året på et fast tidspunkt. De skal indeholde alle relevante oplysninger, så Kommissionen kan kontrollere omstruktureringsprogrammets gennemførelse, tidspunkterne for udbetalingerne til virksomheden og virksomhedens finansielle situation samt overholdelsen af alle betingelser i Kommissionens beslutning om godkendelse af støtten«.

6. **KONKLUSIONER**

(368) Kommissionen finder, at omstruktureringsstøtten i form af en kapitaltilførsel er forenelig med fællesmarkedet under forbehold af, at betingelserne i denne beslutning opfyldes.

(369) Kommissionen opfordrer Frankrig til:

— snarest muligt og senest 15 arbejdsdage fra modtagelsen af denne beslutning at oplyse Kommissio-

([133]) Se nr. 46 i rammebestemmelserne.

nen om, hvilke oplysninger den mener skal være omfattet af tavshedspligten i henhold til artikel 25 i forordning (EF) nr. 659/1999

— snarest muligt at meddele støttemodtageren denne beslutning og i givet fald udelade nogle af de oplysninger, som den mener skal være omfattet af tavshedspligten, og hvis meddelelse til støttemodtageren kunne skade nogle af de interesserede parter, samt i den fremsendte version i givet fald angive de øvrige oplysninger, som den mener skal være omfattet af tavshedspligten, men som den ikke har udeladt.

(370) Kommissionen henleder Frankrigs opmærksomhed på følgende forhold:

— omstruktureringsperioden afsluttes for SNCM's vedkommende den 31. december 2006

— i henhold til rammebestemmelserne ([134]) skal enhver påtænkt individuel støtte til materielinvesteringer under omstruktureringen til fordel for SNCM eller et af dets datterselskaber inden for rammerne af en ordning, der er godkendt af Kommissionen, anmeldes individuelt til Kommissionen

— i henhold til rammebestemmelserne kan en ny omstruktureringsstøtte normalt ikke godkendes inden for de ti år, der følger efter omstruktureringsperiodens afslutning, der i det foreliggende tilfælde er den 31. december 2006, medmindre der foreligger ekstraordinære og uforudseelige omstændigheder, der ikke kan tilskrives virksomheden

— enhver ny plan om kapitaltilførsel til SNCM skal anmeldes til Kommissionen inden omstruktureringsperiodens afslutning, også selv om de franske myndigheder mener, at det nye projekt er i overensstemmelse med det markedsøkonomiske investorprincip —

VEDTAGET FØLGENDE BESLUTNING:

Artikel 1

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

([134]) Se nr. 88 og 89 i rammebestemmelserne.

Artikel 2

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

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

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

Artikel 3

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

— Amadeus France

— Compagnie Corse Méditerranée

— Société civile immobilière Schuman

— Société Méditerranéenne d'Investissements et de Participations

— Someca.

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

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

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

Artikel 4

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

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

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

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

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

Artikel 5

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

Artikel 6

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

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

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

Artikel 7

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

Artikel 8

Denne beslutning er rettet til Den Franske Republik.

Udfærdiget i Bruxelles, den 9. juli 2003.

På Kommissionens vegne

Loyola DE PALACIO

Næstformand