KOMISSION PÄÄTÖS,

tehty 9 päivänä heinäkuuta 2003,

rakenneuudistustuesta, jonka Ranska aikoo myöntää Société Nationale Maritime Corse-Méditerranée (SNCM) -meriliikenneyhtiölle

(tiedoksiannettu numerolla K(2003) 2153)

(Ainoastaan ranskankielinen teksti on todistusvoimainen)

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

(2004/166/EY)

EUROOPAN YHTEISÖJEN KOMISSIO, joka

ottaa huomioon Euroopan yhteisön perustamissopimuksen ja erityisesti sen 88 artiklan 2 kohdan ensimmäisen alakohdan,

ottaa huomioon Euroopan talousalueesta tehdyn sopimuksen ja erityisesti sen 62 artiklan 1 kohdan a alakohdan,

on mainittujen artiklojen mukaisesti kehottanut asianomaisia esittämään huomautuksensa ([1]) ja ottaa huomioon esitetyt huomautukset,

sekä katsoo seuraavaa:

1. MENETTELY

1.1 Menettelyn vaiheet

(1) Ranskan hallitus ilmoitti 18 päivänä helmikuuta 2002 päivätyllä kirjeellä suunnitelmasta myöntää rakenneuudistustukea Société Nationale Maritime Corse-Méditerranée -meriliikenneyhtiölle (SNCM). Asia kirjattiin numerolla N 118/2002. Ranskan viranomaiset täydensivät ilmoitusta 3 päivänä heinäkuuta 2002 päivätyillä kirjeillä ([2]).

(2) Komissio päätti 19 päivänä elokuuta 2002 aloittaa Euroopan yhteisön perustamissopimuksen 93 artiklan soveltamista koskevista yksityiskohtaisista säännöistä 22 päivänä maaliskuuta 1999 annetun neuvoston asetuksen (EY) N:o 659/1999 ([3]) 6 artiklan mukaisen muodollisen tutkintamenettelyn, ja asia kirjattiin uudella numerolla C 58/2002.

(3) Ranskan viranomaiset pyysivät 11 päivänä syyskuuta 2002 lähetetyllä faksilla korjaamaan 19 päivänä elokuuta 2002 tehdyssä päätöksessä olleet muutamat asiavirheet.

(4) Ranskan viranomaiset pyysivät samoin 11 päivänä syyskuuta 2002 päivätyllä kirjeellä, joka on kirjattu numerolla TREN A/65862, lisäaikaa 19 päivänä elokuuta 2002 tehtyä päätöstä koskevien huomautusten esittämistä varten. Komission yksiköt myönsivät Ranskalle 17 päivänä syyskuuta 2002 päivätyllä kirjeellä kuukauden lisäajan vastauksen laatimista varten.

(5) Ranskan viranomaiset esittivät 8 päivänä lokakuuta 2002 päivätyssä kirjeessä, joka on lähetetty liitteineen 15 päivänä lokakuuta ja kirjattu numerolla SG(2002) A/10050, huomautuksensa menettelyn aloittamisesta 19 päivänä elokuuta 2002 tehdystä päätöksestä ja vaativat rakenneuudistussuunnitelman täytäntöönpanon jatkamista.

(6) Ranskan viranomaiset muistuttivat 15 päivänä lokakuuta 2002 päivätyllä kirjeellä, joka on kirjattu numerolla SG(2002) A/10252, että muodollisen tutkintamenettelyn aloittamista koskeva päätös on julkaistava kiireellisesti *Euroopan yhteisöjen virallisessa lehdessä*.

(7) Ranskan viranomaiset toimittivat 19 päivänä marraskuuta 2002 faksitse jäljennöksen käteisennakkoja koskevista SNCM:n ja Compagnie Générale Maritime et Financière -yrityksen (CGMF) välisistä sopimuksista sekä todisteet siitä, että CGMF:n SNCM:lle maksama ennakko on maksettu takaisin 13 päivänä toukokuuta ja 14 päivänä kesäkuuta 2002 päivätyillä pankkisiirroilla.

(8) Komissio teki 27 päivänä marraskuuta 2002 päätöksen 19 päivänä elokuuta 2002 tehdyn päätöksen muuttamisesta ja toimitti sen Ranskan pysyvälle edustustolle Euroopan unionissa 29 päivänä marraskuuta 2002 päivätyllä kirjeellä. Komission päätös aloittaa käsiteltävänä olevaa tukea koskeva muodollinen tutkintamenettely voi-

([1]) EYVL C 308, 11.12.2002, s. 29.
([2]) Kirjattu numerolla TREN A/61846.
([3]) EYVL L 83, 27.3.1999, s. 1.

tiin siten julkaista 11 päivänä joulukuuta 2002 *Euroopan yhteisöjen virallisessa lehdessä* ([4]). Asianomaisia kehotettiin kyseisestä päivämäärästä alkaen esittämään huomautuksiaan tuesta.

(9) Ranskan viranomaisten ja komission yksiköiden välillä pidettiin ensin mainittujen pyynnöstä ensimmäinen työkokous 24 päivänä lokakuuta 2002 ja toinen 3 päivänä joulukuuta 2002.

(10) Komissio sai huomautuksia kahdelta yritykseltä, Corsica Ferries -yritykseltä ja Stef-TFE-konsernilta, sekä alueellisilta yhteisöiltä. Komissio toimitti huomautukset Ranskalle 13 päivänä ja 16 päivänä tammikuuta sekä 5 päivänä ja 21 päivänä helmikuuta 2003 päivätyillä kirjeillä, jotta Ranska voisi ottaa niihin kantaa.

(11) Komission yksiköt pyysivät lisätietoja asetuksen (EY) N:o 659/1999 5 artiklan säännösten mukaisesti samoin 16 päivänä tammikuuta 2003 päivätyllä kirjeellä.

(12) Ranskan viranomaiset esittivät komissiolle 10 päivänä helmikuuta 2003 päivätyssä kirjeessä ([5]) perusteluja sen osoittamiseksi, että tukihanke noudattaa kaikilta osiltaan yhteisön suuntaviivoja valtiontuesta vaikeuksissa olevien yritysten pelastamiseksi ja rakenneuudistukseksi ([6]) (jäljempänä 'suuntaviivat'), sekä kuvauksen henkilöstön määrän ja palkkojen kehitystä, välituotekäytön hallintaa ja SNCM:n hinnoittelupolitiikkaa koskevista uusista sitoumuksista.

(13) Ranskan viranomaiset toimittivat komissiolle 13 päivänä helmikuuta 2003 päivätyllä kirjeellä ([7]) kommentteja Corsica Ferries- ja Stef-TFE-yritysten huomautuksista.

(14) Ranskan viranomaiset vastasivat 21 päivänä helmikuuta 2003 päivätyllä kirjeellä lisäkysymyksiin, joita esitettiin komission yksiköiden 10 päivänä helmikuuta 2003 päivätyssä kirjeessä.

(15) Ranskan viranomaiset toimittivat 25 päivänä helmikuuta 2003 lähetetyllä faksilla ([8]) komission pyynnöstä jäljennöksen osakassopimuksesta, josta käyvät ilmi SNCM:n ja Stef-TFE-konsernin väliset sidokset.

(16) Komission yksiköiden ja Ranskan hallinnon edustajien välillä pidettiin Ranskan viranomaisten pyynnöstä työkokous 25 päivänä helmikuuta 2003.

(17) Ranskan viranomaiset toimittivat komissiolle 14 päivänä toukokuuta 2003 lähetetyllä sähköpostiviestillä ([9]) SNCM:n vuoden 2002 toimintakertomuksen alustavan version.

(18) Ranskan viranomaiset toimittivat komissiolle 27 päivänä toukokuuta 2003 lähetetyllä faksilla ([10]) kommenttinsa asiakirjoista, jotka Corsica Ferries oli toimittanut komission yksiköille 4 päivänä helmikuuta 2003 ja jotka komissio oli lähettänyt Ranskan viranomaisille 21 päivänä helmikuuta 2003 päivätyllä kirjeellä.

1.2 **Tuen nimi**

(19) Käsiteltävänä olevasta tuesta käytetään nimeä "rakenneuudistustuki SNCM:n hyväksi" ja asia on kirjattu numerolla C 58/2002 (ex N 118/2002) kyseistä tukihanketta koskevan muodollisen tutkintamenettelyn aloittamisesta 19 päivänä elokuuta 2002 tehdyn komission päätöksen perusteella.

1.3 **Tuensaaja**

(20) Tuensaaja on Société Nationale Maritime Corse-Méditerranée -yritys (SNCM), jonka alaisuudessa on useita merenkulkualan tytäryhtiöitä.

1.4 **Tuen tavoite**

(21) Rakenneuudistustuen tärkein tavoite on mahdollistaa SNCM:n rakenneuudistusprosessin toteuttaminen, jotta konsernin toiminnan kannattavuus voitaisiin taata pysyvästi.

2. **YKSITYISKOHTAINEN KUVAUS TUESTA**

(22) Tuen soveltuvuutta yhteismarkkinoille ei voida arvioida tuntematta tuensaajaa ja sen taustaa, kilpailutilannetta, jossa se toimii, sekä sen taloudellisten vaikeuksien syitä ja rakenneuudistussuunnitelman sisältöä.

([4]) EYVL C 308, 11.12.2002, s. 29.
([5]) Kirjattu komissiossa numerolla SG(2003) A/1546.
([6]) EYVL C 288, 9.10.1999, s. 2.
([7]) Kirjattu komissiossa numerolla SG(2003) A/1691.
([8]) Kirjattu komissiossa numerolla TREN A/21701.
([9]) Kirjattu komissiossa numerolla TREN A/20745.
([10]) Kirjattu komissiossa numerolla TREN A/21531.

2.1 **SNCM ja sen tärkeimmät tytäryhtiöt**

2.1.1 *SNCM*

(23) SNCM on merenkulkualan yritys, joka liikennöi säännöllisesti Nizzasta, Toulonista ([11]) ja Marseillesta Korsikaan ja Ranskan mantereelta ([12]) Pohjois-Afrikan maihin (Tunisiaan ja Algeriaan) sekä kausiluonteisesti huhtikuun ja syyskuun välisen ajan Sardiniaan.

(24) SNCM syntyi vuonna 1969, kun vuonna 1850 perustetut yhtiöt Compagnie Générale Transatlantique ja Compagnie de Navigation Mixte sulautettiin yhteen. Uudelle yhtiölle annettiin nimeksi Compagnie Générale Transméditerranéenne, mutta se nimettiin uudelleen Société Nationale Maritime Corse-Méditerranéeksi vuonna 1976, kun Société Nationale des Chemins de Fer (SNCF) hankki osuuden sen pääomasta. Ranskan hallituksen päätöksen mukaisesti yhtiön tehtävänä oli panna täytäntöön Korsikan alueen katkeamattomien liikenneyhteyksien turvaamisen periaate eli yhdenmukaistaa meriliikenteen hinnoittelu SNCF:n harjoittaman rautatieliikenteen hinnoittelun kanssa 31 päivänä maaliskuuta 1976 tehdyn 25-vuotisen sopimuksen nojalla. Ranskan hallitus oli antanut jo aiemmin 23 päivänä joulukuuta 1948 tehdyllä sopimuksella Compagnie Générale Transatlantique -yhtiön tehtäväksi hoitaa liikennöintiä Korsikaan.

(25) SNCM vastaa julkisen palvelun lisäksi myös säännöllisestä meriliikenteestä Algeriaan ja Tunisiaan sekä kausiluonteisesta liikennöinnistä Sardiniaan huhtikuun ja syyskuun välisen ajan. Lisäksi SNCM hoiti vuosina 1990—2002 tytäryhtiönsä Corsica Marittiman kautta matkustajaliikennettä Korsikan ja Italian välillä.

2.1.1.1 SNCM:n osakkaat

(26) CGMF omistaa tällä hetkellä 80 prosenttia SNCM:stä hankittuaan Compagnie Générale Transatlantiquen osuuden; SNCF:n omistusosuus on 20 prosenttia. Ranskan valtio omistaa suoraan 100 prosenttia CGMF:stä. SNCM otti Compagnie Générale Maritime -yhtiön (CGM) paikan CGMF:n tytäryhtiönä vuonna 1992, minkä jälkeen Compagnie Générale Maritimessa tehtiin rakenneuudistus ([13]), siihen sijoitettiin lisää pääomaa ([14]) ja se yksityistettiin ([15]).

(27) Kun CGMF perustettiin vuonna 1977, yhtiön toimiala määriteltiin siten, että se mahdollistaa muun muassa kaikenlaisen meriliikenteen harjoittamisen, laivojen varustelun ja vuokrauksen sekä kaikenlaisen sijoittamistoiminnan ja kaupallisen toiminnan tai elinkeinotoiminnan aloilla, jotka liittyvät suoraan tai välillisesti yhtiön toimialaan. Nykyisin CGMF hoitaa pääasiassa seuraavia tehtäviä valtion puolesta:

— se omistaa 80 prosenttia SNCM:stä (josta loput eli 20 prosenttia omistaa Ranskan valtiollinen rautatieyhtiö SNCF),

— se vastaa entisen tytäryhtiönsä CGM:n henkilöstöön liittyvistä sosiaalisista velvoitteista (muiden muassa eläkkeistä ja vakuutuksista) ([16]).

— se jatkaa CGM:n tekemän, kiinteistön rahoitukseen liittyvän leasing-sopimuksen täytäntöönpanoa.

2.1.1.2 SNCM:n toiminta

(28) SNCM kuljettaa matkustajia, henkilöautoja ja kuormaautoja seuraavien kohteiden välillä:

— Marseille ja Korsikan satamat: Bastia ja Ajaccio (joka päivä kumpaankin suuntaan), Porto-Vecchio, Balagne ja Propriano (kolme kertaa viikossa, jos mukaan lasketaan CMN:n vuorot); ruuhkakausina on lisäksi ylimääräisiä vuoroja,

— Nizza ja Bastia: SNCM liikennöi säännöllisesti sesonkikauden ulkopuolella (kaksi—kolme meno-paluuta viikossa) ja lisää tarjontaansa maaliskuun lopun ja lokakuun välillä,

— Marseille ja Sardinia (Porto Torres),

— Bastia ja Sardinia (Porto Torres) yhdellä SNCM:n aluksella ja yhdellä Compagnie Maritime de Navigation -yhtiön (CMN) aluksella,

([11]) Liikennöinti Touloniin on nykyisin vähäistä.

([12]) Espanjan ja Pohjois-Afrikan välistä meriliikennöintiä kokeillaan parhaillaan.

([13]) Yritys teki lopullisen päätöksen rakenneuudistussuunnitelmasta joulukuussa 2002.

([14]) Ensimmäinen osuus tuesta maksettiin CGM:lle vuonna 1993.

([15]) Yhtiö yksityistettiin vuonna 1996.

([16]) Esimerkiksi vuonna 1996 CGMF, joka omisti tuolloin 94 prosenttia CGM:stä, otti suoraan vastuulleen CGM:n yksityistämisensä yhteydessä toteuttamista henkilöstöohjelmista seuranneet toimenpiteet. Katso myös Compagnie Générale Maritime -nimiselle yritykselle rakenneuudistussuunnitelman yhteydessä myönnetystä tuesta 17 päivänä heinäkuuta 1996 tehty komission päätös 97/14/EY (EYVL L 5, 9.1.1997, s. 40).

— Marseille ja Tunis: vähintään yksi meno-paluu viikossa yhdellä SNCM:n aluksella,

— Marseille ja Alger: sesonkiaikana useita kertoja viikossa Île de Beauté -lautalla.

2.1.1.3 Aluskanta

(29) SNCM:n Korsikaan liikennöivä aluskanta koostuu tällä hetkellä seuraavista aluksista:

a) viisi autolauttaa:

— Napoléon Bonaparte (kapasiteetti 2 150 matkustajaa ja 708 henkilöautoa, teho 43 MW, nopeus 23,8 solmua), suuri ylellinen autolautta,

— uusi Danielle Casanova, hankittu toukokuussa 2002 (kapasiteetti 2 204 matkustajaa ja 700 henkilöautoa, teho 37,8 MW, nopeus 23,8 solmua), toinen suuri ylellinen autolautta,

— Île de Beauté (kapasiteetti 1 554 matkustajaa ja 520 henkilöautoa, teho 37,8 MW, nopeus 21,5 solmua), otettu käyttöön vuonna 1979 ja kunnostettu kaudella 1989—1990,

— Méditerranée (kapasiteetti 2 254 matkustajaa ja 800 henkilöautoa, teho 35,8 MW, nopeus 24,0 solmua),

— Corse (kapasiteetti 2 150 matkustajaa ja 600 henkilöautoa, teho 27,56 MW, nopeus 23,5 solmua);

b) neljä yhdistetyn liikenteen alusta (rahti- ja matkustaja-alusta):

— Paglia Orba (kapasiteetti 500 matkustajaa, 2 000 pituusmetriä rahtia ja 120 henkilöautoa, teho 19,7 MW, nopeus 19 solmua),

— Monte d'Oro (kapasiteetti 508 matkustajaa, 1 615 metriä rahtia ja 130 henkilöautoa, teho 14,8 MW, nopeus 19,5 solmua),

— Monte Cinto (kapasiteetti 111 matkustajaa, 1 200 metriä rahtia, teho 8,8 MW, nopeus 18,0 solmua),

— toukokuusta 2003 Pascal Paoli (kapasiteetti 594 matkustajaa, 2 300 metriä rahtia ja 130 henkilöautoa, teho 37,8 MW, nopeus 23 solmua);

c) kaksi huippunopeaa alusta, jotka liikennöivät pääasiassa Nizzasta:

— Liamone (kapasiteetti 1 116 matkustajaa ja 250 henkilöautoa, teho 65,0 MW, nopeus 42 solmua), joka liikennöi myös Toulonista,

— Aliso (kapasiteetti 530 matkustajaa ja 148 henkilöautoa, teho 26,0 MW, nopeus 37 solmua).

(30) Pohjois-Afrikkaan suuntautuva liikennöinti aloitettiin vuonna 2002 Méditerranée-autolautalla, joka liikennöi 24 päivästä kesäkuuta 2002 yksinomaan Marseillen ja Tunisin välillä. Laivan käyttöönotto parantaa laadullisesti ja määrällisesti meriyhteyksiä Tunisian pääkaupunkiin. Viihtyisän ja nopean aluksen kokonaiskapasiteetti on 2 250 matkustajaa ja 760 henkilöautoa (kun Liberté-autolautassa se oli 1 600 matkustajaa ja 500 henkilöautoa). Asiakaspaikkojen määrä on näin huomattavasti suurempi, ja samalla tilaa jää myös rahdin kuljetukseen, jonka kysyntä onkin lisääntynyt voimakkaasti.

2.1.2 *Sopimus julkisen palvelun tarjoamisesta*

(31) Säännöllinen meriliikenne Manner-Ranskan satamien ja Korsikan välillä on vuodesta 1948 kuulunut julkisiin palveluihin ([17]). SNCM ja CMN hoitivat palvelua vuodesta 1976 vuoden 2001 loppuun alun perin 25 vuodeksi tehdyn puitesopimuksen nojalla ([18]). Alueellisten katkeamattomien liikenneyhteyksien turvaamista koskevat kysymykset siirrettiin Korsikan parlamentille 30 päivänä heinäkuuta 1982 annetulla Ranskan lailla Ranskan valtion kanssa tehdyn sopimuksen mukaisesti. Korsikan aluehallinnosta 13 päivänä toukokuuta 1991 annetulla lailla N:o 91-428 ([19]) parlamentille myönnettiin sittemmin täysimääräiset valtuudet järjestää saaren laivaliikenne. Toimiluvan myöntävä viranomainen ei ole Ranskan valtio, vaan Korsikan paikallinen alueyksikkö on hoitanut tätä julkisen palvelun velvoitteiden hoitoon liittyvää tehtävää vuodesta 1991 ([20]).

(32) Meriliikenteen kabotaasia koskevan yhteisön lainsäädännön mukaan jäsenvaltioiden on vapautettava kansalliset kabotaasimarkkinansa. Julkisen palvelun osalta velvoite

([17]) Italian ja Korsikan väliset laivayhteydet eivät sen sijaan ole koskaan kuuluneet minkään julkisen palvelun velvoitteen tai julkisen palvelun tarjoamista koskevan sopimuksen piiriin.
([18]) Katso 24 kappale.
([19]) *Journal officiel de la République française*, N:o 111, 14.5.1991.
([20]) Mainitun 13 päivänä toukokuuta 1991 annetun Ranskan lain nojalla.

merkitsee sitä, että jäsenvaltioiden on sopimuksia tehtäessä kohdeltava yhteisön laivanvarustajia syrjimättä. Olemassa oleville julkisesta palvelusta tehdyille sopimuksille on kuitenkin asetettu siirtymäkausi, sillä ne voivat olla voimassa kyseisen sopimuksen voimassaolon päättymispäivään asti ([21]). Korsikan paikallinen hallintoyksikkö julkaisi siis voimassa olevien yhteisön säännösten mukaisesti Euroopan unionin toimijoille osoitetun tarjouspyynnön valitakseen toimijan, joka vastaisi 1 päivästä tammikuuta 2002 alkaen saaren laivaliikenneyhteyksiä koskevista julkisen palvelun velvoitteista taloudellista korvausta vastaan viisivuotisen sopimuksen nojalla. Alueviranomaiset arvioivat, että vain Marseillen ja Korsikan välistä laivaliikenneyhteyttä olisi pidettävä ensisijaisena julkisen palvelun velvoitteena, koska kilpailu on lisääntynyt Toulonin ja Nizzan välisillä laivayhteyksillä.

(33) SNCM ja CMN saivat kautta 2002—2006 koskevan sopimuksen yhteisesti, kun Corsica Ferries oli lopulta luopunut aikeestaan tehdä tarjous. Samassa yhteydessä kaikille Toulonista ja Nizzasta Korsikaan liikennöiville toimijoille asetettiin yhteystiheyttä koskevia velvoitteita, jotta eräät niiden matkustajaryhmät voisivat saada sosiaalista tukea ([22]).

(34) SNCM:lle myönnetty tuki ”alueen katkeamattomien liikenneyhteyksien” turvaamiseksi oli noussut vuosien 1997 ja 2001 välillä 80,1 miljoonasta eurosta 86 miljoonaan euroon. Se kattoi tuolloin koko liikennöinnin kolmesta Manner-Ranskan satamasta (Nizza, Toulon ja Marseille) Korsikaan.

(35) Voimassa olevassa sopimuksessa määrätään liikennöinnin ennalta määritellystä vuorotiheydestä, palvelun laadusta, kausittaisista enimmäishinnoista sekä pakollisista alennuksista tietyille matkustajaryhmille. Sopimuksessa on määritelty jokaiselle kauden 2002—2006 vuodelle ohjeellinen taloudellinen korvaus, joka alenee SNCM:n osalta 69,1 miljoonasta eurosta 61,4 miljoonaan euroon. Korvausta voidaan tarkistaa enintään 4 prosenttia todellisten tulojen ja sopimuksessa myöskin määriteltyjen viitetulojen välisen eron perusteella. Ohjeellisten taloudellisten korvausten suhde viitetuloihin (suhde oli 88 prosenttia vuonna 2002) laskee todennäköisesti 75 prosenttiin vuonna 2006.

(36) Vuonna 2002, joka oli julkisen palvelun tarjoamisesta tehdyn sopimuksen ensimmäinen täytäntöönpanovuosi, taloudellinen korvaus oli 72,1 miljoonaa euroa eli vähemmän kuin aiempina vuosina, koska tukea maksetaan vastedes vain Marseillen ja Korsikan välisen laivaliikenneyhteyden hoitamisesta. Vuonna 2001 Marseillen ja Korsikan välisen yhteyden hoitamisesta maksettu tukiosuus oli 64,79 miljoonaa euroa ja nettotulot 73,17 miljoonaa euroa, joista noin 41 miljoonaa euroa oli peräisin matkustajilta (733 400) ja hotellitoiminnasta ja 32 miljoonaa euroa rahdista ja henkilöautoista (762 000 pituusmetriä).

2.1.3 *SNCM:n tärkeimmät tytäryhtiöt*

2.1.3.1 Compagnie Méridionale de Navigation

(37) SNCM on vähemmistöosakkaana CMN:ssä, joka liikennöi Korsikan ja Marseillen väliä kolmella yhdistetyn liikenteen aluksella (Girolata, Kalliste ja Scandola) julkisen palvelun tarjoamisesta tehdyn sopimuksen mukaisesti. Se liikennöi lisäksi Sardiniaan (Porto Torres) Marseillesta ja Proprianosta.

(38) Vuonna 1931 perustettu CMN oli yhden suvun omistama varustamo 1970-luvun loppuun saakka, jolloin Compagnie Générale Transatlantique hankki siitä 49 prosentin vähemmistöosakkuuden helpottaakseen perustajasuvun erään haaran vetäytymistä pois yhtiöstä. CGM osti myöhemmin kyseisen osuuden. Kumpikaan näistä suurista yhtiöistä ei ole puuttunut CMN:n johtoon, josta vastaavat edelleen Rousset'n ja Rastit'n sukujen edustajat.

(39) CMN teki vuonna 1956 yhteistyösopimuksen Compagnie Générale Transatlantique -yhtiön kanssa, joka oli SNCM:n edeltäjä Korsikan-liikenteen alalla. Vuonna 1976 CMN sai toimiluvan julkisen rahtiliikenteen hoitamiseksi Korsikaan, kun SNCM puolestaan sai toimiluvan sekä rahdin että matkustajien kuljettamiseksi Korsikaan. CMN sai vuodesta 1980 lähtien SNCM:n valtuuttamana kuljettaa myös matkustajia hankkimillaan yhdistetyn liikenteen aluksilla. SNCM toimi vastapainoksi CMN:n matkustajaliikenteen edustajana.

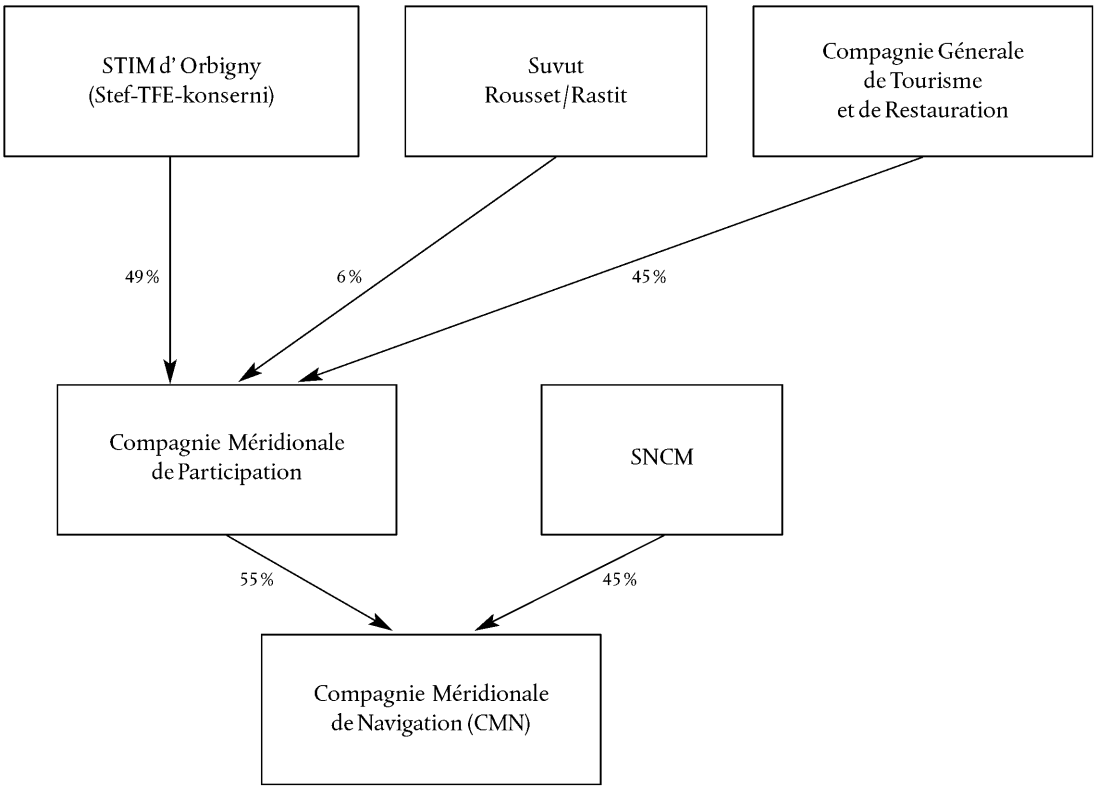
(40) CGM yritti vuonna 1992 myydä osuutensa CMN:stä suurien maksuvalmiusvaikeuksien vuoksi onnistumatta siinä kuitenkaan. Koska myynti ei toteutunut, CGM pyysi silloista, vuoteen 1992 asti asemansa säilyttänyttä tytäryhtiötään SNCM:ää ostamaan sen osuuden CMN:stä. Näin perustettiin kaksitasoinen osakkuus, jossa suurin osa korkotuotosta päätyi SNCM:lle, kun samalla yksityiset osakkeenomistajat säilyttivät tosiasiallisen määräysvallan CMN:ssä kahden holdingyhtiön välityksellä. Rousset'n ja Rastit'n suvut käyttivät liiketoimen tarjoaman tilaisuuden hyväkseen ja myivät osakkeitaan Société de Travaux

([21]) Katso palvelujen tarjoamisen vapauden periaatteen soveltamisesta meriliikenteeseen jäsenvaltioissa 7 päivänä joulukuuta 1992 annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3577/92 (meriliikenteen kabotaasi) 4 artiklan 3 kohta (EYVL L 364, 12.12.1992, s. 7).

([22]) Katso tämän päätöksen johdanto-osan 155 kappale.

Industriels et Maritimes d'Orbigny (STIM d'Orbigny) -yhtiön hyväksi, joka liitettiin myöhemmin Stef-TFE-konserniin. CGM:n ja SNCM:n fuusio olisi voinut tuolloin tulla kysymykseen yhtiöiden välisten voimakkaiden siteiden vuoksi, mutta yksityisten sijoittajien pysyminen CMN:n osakkaina ja heidän halunsa säilyttää määräysvalta yhtiössä olivat epäilemättä tekijöitä, jotka sotivat tätä vaihtoehtoa vastaan.

(41) CMN:n tosiasiallinen määräysvalta uskottiin siten vuodesta 1992 Stef-TFE-konsernille, joka omistaa 49 prosenttia Compagnie Méridionale de Participations -yhtiöstä (CMP) ja joka toimii yhteisymmärryksessä Rousset'n ja Rastit'n sukujen kanssa, joiden hallussa on 6 prosenttia CMP:stä.



2.1.3.2 Compagnie Générale de Tourisme et d'Hôtellerie

(42) Compagnie Générale de Tourisme et d'Hôtellerie (CGTH) on holdingyhtiö, josta SNCM omistaa 100 prosenttia. Sen hallussa ovat seuraavat tytäryhtiöt tai osakkuudet:

— 45 prosenttia CMP:stä, CMN:n pääosakas 55 prosentin osakkuudella,

— 100 prosenttia Comptoirs du Sud -yhtiöstä, joka johtaa SNCM:n laivojen myymälätoimintaa,

— 50 prosenttia Société civile immobilière Schuman -yhtiöstä (myydyt tai myynnissä olevat kiinteistöt),

— 100 prosenttia Société Méditerranéenne d'Investissements et de Participations -yhtiöstä (SMIP), jonka ainoa omaisuus on tällä hetkellä päivähintaan vuokrattava Southern Trader -alus.

2.1.3.3 Sud-Cargos

(43) Sud-Cargos on Marseilleen sijoittautunut ranskalainen merenkulkualan tavarankuljetusyhtiö, jonka ensisijainen toiminta-ala on liikennöinti Pohjois-Afrikan maihin. Se on kahden suuren kuljetusyrityksen, SNCM:n ja Delmas'n, pariteettitytäryhtiö. Vuonna 2001 se liikennöi kahdeksalla ro-ro-aluksella ja konttialuksella, sen liikevaihto oli 67,3 miljoonaa euroa ja sen kuljettama määrä oli 90 000 tonnia, 38 000 TEU:ta ja 18 000 perävaunua. Yrityksessä työskentelee tytäryhtiöt mukaan luettuina noin sata työntekijää.

(44) Sud-Cargos on laatinut kehitysstrategiansa seuraavien viiden periaatteen pohjalta:

— toiminta lähellä asiakkaita: sillä on omat toimipisteet tärkeimmissä Välimeren satamissa,

— monitoimisuus: sillä on erilaisia aluksia, jotka voivat kuljettaa kaikenlaista tavaraa,

— maailmanlaajuinen verkosto: sillä on kontteja saatavilla kaikilla tärkeimmillä toiminta-alueilla maailmassa,

— maalogistiikan ja jälleenlaivauksen hallinta: mahdollisuus tuoda maa- tai meriteitse kontit kaikkialta maailmasta tärkeimpiin lastaussatamiin Ranskassa (Marseille), Italiassa (Genova) ja Espanjassa (Valencia ja Barcelona),

— tavaraa koskevien tietojen välitön saatavuus.

2.1.3.4 SARA

(45) Société Aubagnaise de Restauration et d'Approvisionnement -yhtiö (SARA) hoitaa SNCM:n alusten polttoainetäydennykset. Sen kokonaan SNCM:n kanssa tehtävään yhteistyöhön perustuva liikevaihto oli vuonna 2002 8,58 miljoonaa euroa ja voitto 0,19 miljoonaa euroa.

2.1.3.5 Ferrytour

(46) Avoin yhtiö Ferrytour, josta 100 prosenttia on SNCM:n hallussa, on matkanjärjestäjä. Vuonna 2002 sen liikevaihto oli 11,2 miljoonaa euroa ja tulos vaatimaton 0,21 miljoonaa euroa. Sen tarjontaan kuuluvat merimatkat Korsikaan, Sardiniaan ja Tunisiaan sekä lentomatkat moniin eri kohteisiin. Se tarjoaa myös jonkin verran miniristeilyjä ja liikematkapalveluja.

2.1.3.6 Comptoirs du Sud

(47) Vuonna 1996 perustettu, 100-prosenttisesti SNCM:n omistuksessa oleva tytäryhtiö Comptoirs du Sud johtaa kaikkia laivoilla sijaitsevia myymälöitä. Yrityksen liikevaihto vaihtelee kahden ja neljän miljoonan euron välillä ja nettotulos on 0,08—0,12 miljoonaa euroa. Yli 72 prosenttia myyntivoitosta saadaan Pohjois-Afrikan maihin suuntautuvilta reiteiltä.

2.1.3.7 Sotramat

(48) Société Transmondiale Mer Air Terre Voyages -yhtiö (Sotramat), joka on SNCM:n 100-prosenttisesti omistama tytäryhtiö, on matkatoimisto, jolla on 17 toimistoa eri puolilla Ranskaa. Vuonna 2001 se myi 42,53 miljoonan euron arvosta palvelujaan, joista 40 prosenttia oli SNCM:n lippuja. Sen osuus SNCM:n myynnistä oli siten 8,5 prosenttia. Yhtiön voitto 3,80 miljoonan euron kaupinnasta oli 0,58 miljoonaa euroa.

2.2 **Merkitykselliset markkinat**

(49) SNCM toimii pääasiassa kaksilla hyvin erilaisilla markkinoilla sekä matkustajaliikenteen että tavaraliikenteen osalta: liikennöinti Korsikaan ja liikennöinti Pohjois-Afrikan maihin Ranskasta sekä toissijaisesti Italiasta ja Espanjasta.

2.2.1 *Liikennöinti Korsikaan*

(50) SNCM liikennöi Korsikaan ja Pohjois-Afrikan maihin ensisijaisesti Manner-Ranskasta. Markkinat voidaan kuvailla Ranskan viranomaisten toimittaman markkinatutkimuksen (jäljempänä 'markkinatutkimus') pohjalta melko yksityiskohtaisesti.

2.2.1.1 Markkinoiden ominaisuudet

(51) Vuonna 2001 lentoliikenteen osuus koko matkustajaliikenteestä oli 43 prosenttia (eli noin 2,4 miljoonaa matkaa 6 miljoonasta matkasta kumpaankin suuntaan). Meriliikenteen osuus on ollut viime vuosina kasvusuunnassa merikuljetusten tarjonnan kasvun myötä.

(52) Manner-Euroopan ja Korsikan väliselle matkustajalaivaliikenteelle ovat ominaisia seuraavat seikat:

— voimakas kausivaihtelu: heinäkuun ja elokuun matkustajamäärä on perinteisesti ollut 50 prosenttia koko vuoden määrästä. Suuria vaihteluita esiintyy myös koulujen loma-aikoina ja joinakin viikonloppuina. Kausivaihtelun lisäksi meno- ja paluusuunnan liikenne jakautuu ruuhkasesongin aikaan epätasaisesti alku- ja loppuviikolla,

— tarjonta, jonka on rakenteellisista syistä oltava ylimitoitettu kysyntään nähden (käyttöaste vaihtelee talven 20 prosentin kuukausikeskiarvosta — ja hiljaisten kausien 5—10 prosentista — 100 prosentin huippuihin kesällä ja tiettyinä pyhäviikonloppuina),

— SNCM:n markkinaosuuden pieneneminen Korsikan ja Manner-Euroopan välisessä meriliikenteessä: vuonna 2001 sen markkinaosuus matkustajien lukumääränä ilmaistuna oli 46 prosenttia, ja osuus laskee suurimpaan kilpailijaan Corsica Ferries -yhtiöön nähden, jonka osuus on 44 prosenttia. Jäljelle jäävän markkinaosuuden jakavat keskenään Moby Lines (5 prosenttia), CMN (3 prosenttia) ja Happy Lines (2 prosenttia),

— vähäinen 2,4 prosentin vuosittainen kasvu, mutta meriyhteydet saavat vähitellen enemmän jalansijaa lentoyhteyksiin verrattuna,

— alhaiset vuoden keskimääräiset käyttöasteet rakenteellisten syiden vuoksi: noin 40 prosenttia SNCM:ssä ja 33 prosenttia Corsica Ferries -yhtiössä. Sen sijaan CNM:ssä, joka liikennöi vuosina 1999—2001 yksinomaan yhdistetyn liikenteen aluksilla, käyttöaste on 66 prosenttia, koska näillä aluksilla on luonteensa vuoksi yleensä korkeammat matkustajakäyttöasteet. Alusten keskimääräiset käyttöasteet ovat olleet ilmeisen alhaisia markkinoiden ominaispiirteiden vuoksi jo ennen kuin Corsica Ferries -yhtiö alkoi liikennöidä Korsikan ja Manner-Ranskan välillä, kuten taulukosta 1 näkyy.

TAULUKKO 1

SNCM:n laivojen keskimääräisen käyttöasteen vaihtelu

(%)

Vuosi	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Laivojen keskimääräinen käyttöaste	38,1	40,1	35,2	34,9	38,2	41,5	41,8	ei tiedossa	ei tiedossa	43,4

(53) Manner-Ranskan ja Korsikan välisistä kolmesta reitistä Marseillen ja Korsikan välinen liikenne on lisääntynyt vähiten, kuten taulukosta 2 käy ilmi.

TAULUKKO 2

Manner-Ranskan satamien ja Korsikan välisen liikenteen määrän vaihtelu

(tuhatta)

Matkustajia	2000	2001	2002	1/2000	2/2001
Nizza-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 %
Yhteensä	1 740	2 029	2 278	16,6 %	12,3 %

2.2.1.2 SNCM:n kilpailijat

(54) SNCM joutui ensimmäisen kerran kilpailutilanteeseen Manner-Ranskan ja Korsikan välisessä liikenteessä vuonna 1996, kun Corsica Ferries alkoi liikennöidä Nizzasta Bastiaan ja Calviin sesonkikaudella ([23]). Reiteillä on 18 päivästä maaliskuuta 1999 liikennöity viikoittain. Corsica Ferries haastoi SNCM:n markkina-aseman myös aloittamalla 1 päivänä huhtikuuta 2000 liikennöinnin Toulonista Bastiaan ja Ajaccioon.

(55) Korsikaan suuntautuvan matkustajaliikenteen alalla SNCM:n suurin kilpailija on Corsica Ferries, joka tarjoaa merimatkoja Korsikaan sekä Toulonista ja Nizzasta että Italiasta Savonan ja Livornon satamista. Sen markkinaosuus kasvaa jatkuvasti: vuonna 2001 se oli 44 prosenttia eli huomattavasti enemmän kuin vuonna 2000, jolloin osuus oli vasta 36 prosenttia. Kasvu johtui kahden nopean autolautan käyttöönotosta vuonna 2001 Toulonin ja Korsikan väliselle reitille, minkä seurauksena yhtiön liikennöinti Manner-Ranskasta lisääntyi ilman että liikennöinti Italiasta olisi vähentynyt.

(56) Corsica Ferries -yhtiöstä tuli vuonna 2002 Korsikaan suuntautuvien merimatkojen markkinajohtaja ([24]). Yhtiön toiminta jakaantuu Korsikaan ja Sardiniaan suuntautuvilla reiteillä melko tasaisesti: se kuljettaa vuosittain 800 000 matkustajaa Manner-Ranskan ja Korsikan välillä, 800 000 matkustajaa Italian ja Korsikan välillä ja 800 000 matkustajaa Sardinian ja Manner-Italian välillä. Yhtiössä työskentelee noin tuhat Italian lipun alla purjehtivaa merimiestä. Yhtiön toimipaikka on Bastiassa ja lisäksi sillä on toimipiste Savonassa. Se omistaa tällä hetkellä 11 alusta, ja kahdestoista alus on tilattu.

(57) SNCM:n muut kilpailijat Korsikaan suuntautuvilla reiteillä ovat

— CMN, joka on samanaikaisesti SNCM:n kilpailija ja yhtiökumppani julkista palvelua koskevassa toimilupasopimuksessa. CMN liikennöi vain Marseillesta lähtevillä reiteillä. Sen osuus markkinoista on 3 prosenttia.

— Moby Lines, joka liikennöi Genovasta, Livornosta ja Piombinosta lähtevillä reiteillä. Sen markkinaosuus Korsikaan suuntautuvasta liikenteestä laski 8 prosentista 5 prosenttiin vuosina 2000—2001 vanhenevan aluskannan vuoksi.

— Happy Lines, joka liikennöi 1 100-paikkaisella autolautalla Genovasta, La Speziasta ja Livornosta. Sen markkinaosuus on noin 2 prosenttia.

([23]) Markkinat avattiin käytännössä Ranskan lipun alla purjehtiville yrityksille.

([24]) Kun otetaan huomioon liikennöinti Italiasta ja Manner-Ranskasta. SNCM on edelleen markkinajohtaja Manner-Ranskan ja Korsikan välisessä liikenteessä.

— TRIS, jolla on 800- ja 1 300-paikkaiset autolautat, ja Linee Lauro, jolla on 670-paikkainen autolautta, ja jotka ovat keskittyneet Sardiniaan suuntautuviin matkoihin ja liikennöivät vain satunnaisesti Korsikaan. Niiden markkinaosuudet ovat merkityksettömän pienet.

(58) CMN (rahdin osalta) ja italialaiset kilpailijat liikennöivät kolmioreittejä Manner-Euroopan, Korsikan ja Sardinian välillä optimoidakseen tarjontansa. Reitit eivät kuitenkaan juuri lisää Korsikan ja Sardinian välistä matkustajaliikennettä.

(59) SNCM:llä ja CMN:llä on käytännössä monopoliasema yleisen tavaraliikenteen (kauppatavara ilman saattajaa) osalta. Julkisen palvelun tarjoamista koskevan sopimuksen mukaisesti nämä kaksi yhtiötä liikennöivät säännöllisesti Marseillesta kaikkiin Korsikan satamiin.

(60) Kaikki matkustajia kuljettavat yritykset kilpailevat lautoille lastattujen saatettujen perävaunujen ([25]) kuljetuksesta; niiden osuus yleisestä tavaraliikenteestä on pituusmetreinä laskettuna yhteensä 24 prosenttia ([26]). SNCM ja CMN pitävät hallussaan suurinta osuutta myös näistä saatetun tavaraliikenteen markkinoista. Muista toimijoista on mainittava erityisesti Corsica Ferries -yhtiön osuus: 10 prosenttia eli 2 prosenttia kokonaismarkkinoista.

2.2.1.3 Markkinoiden kehitys

(61) Markkinatutkimuksessa arvioidaan, että Korsikaan suuntautuvan matkustajalaivaliikenteen kysyntä lisääntyy jatkossakin: vuonna 2006 matkustajia odotetaan olevan […] (*) miljoonaa, kun vuonna 2001 heitä oli 3,4 miljoonaa. Laivaliikenteen osuus kasvaa lentoliikenteeseen nähden siten, että laivaliikenteen markkinaosuus nousee […] prosenttiin. Tutkimuksessa ennakoidaan, että tärkeimmät toimijat kehittävät tarjontaansa edelleen laadullisesti ja että eräät italialaiset yritykset, joiden aluskanta vanhenee, saattavat joutua syrjään, lukuun ottamatta Moby Lines -yhtiötä, joka on alkanut uudistaa aluskantaansa.

(62) Vuonna 2001 SNCM:n markkinaosuus Korsikaan suuntautuvasta matkustajaliikenteestä oli 46 prosenttia, kun se vuonna 2000 oli 52 prosenttia. Markkinaosuus on pienentynyt jatkuvasti 1990-luvulla Corsica Ferriesin hyväksi. Syynä tähän on se, että Corsica Ferries on ottanut käyttöön kaksi suuren luokan pika-alusta.

(63) Mikään muu toimija SNCM:n ja CMN:n lisäksi ei markkinatutkimuksen mukaan pysty vastaamaan julkisen palvelun asettamiin vaatimuksiin yleisen saattamattoman tavaraliikenteen kohdalla ja harjoittamaan kannattavaa liiketoimintaa myönnetyn toimiluvan ulkopuolella. Markkinatutkimuksessa arvioidaan, että SNCM:n ja CMN:n yhdistyminen on pitkällä tähtäimellä SNCM:n kannalta tavoittelemisen arvoinen päämäärä.

(64) Julkista palvelua koskevan sopimuksen jatkaminen antaa markkinatutkimuksen mukaan SNCM:lle ja CMN:lle mahdollisuuden kaapata itselleen valtaosan Marseillesta Korsikaan suuntautuvan yleisen tavaraliikenteen kasvusta: […] pituusmetriä vuonna 2006 verrattuna 1 490 000 pituusmetriin vuonna 2000. Toiminnan kannattavuus edellyttää näiden kahden yhtiön kaikkien autolauttojen ja ro-ro-matkustaja-alusten tiukkaa hallinnointia siten, että matkustaja- ja rahtiliikenteen osuudet optimoidaan kokonaisvaltaisesti. Hintakilpailua ei esiinny, sillä hintoja valvotaan julkisen palvelun toimilupajärjestelmän avulla.

(65) Markkinatutkimuksessa arvioidaan, että Italian osuus kokonaisliikenteestä on riippuvainen Moby Linesin harjoittaman Italian ja Korsikan välisiä yhteyksiä koskevan markkinointipolitiikan tarmokkuudesta: Italian osuus kokonaisliikenteestä vähenee vuoden 2001 […] prosentista […] prosenttiin vuonna 2006, jos Moby Lines on erittäin aktiivinen, tai […] prosentista […] prosenttiin, jos se ei investoi markkinointiin. SNCM panostaa eniten laatuun, ja sillä on Corsica Ferriesiä tiheämmät yhteydet ja enemmän määräsatamia (Korsikan sivusatamat). SNCM:n on asetettava tavoitteeksi markkinaosuuden säilyttäminen vähintään […] prosentissa. SNCM:n osalta tarjonnan ja kysynnän välinen tasapaino paranee, kun yksi lautoista lopettaa liikennöinnin vuonna 2002, yksi ro-ro-matkustaja-alus otetaan käyttöön ja kaksi muuta ro-ro-matkustaja-alusta nykyaikaistetaan. Corsica Ferriesin osalta tarjonnan ja kysynnän välisen tasapainon paraneminen edellyttää, että yhtiön toiminnan kasvua kuvaavat kunnianhimoiset, kaksinumeroiset ennusteet toteutuvat ja osoittavat markkinatutkimuksen mukaan siis jälkikäteen nykyisen tarjonnan oikeutuksen. Hintojen osalta Corsica Ferriesin jatkossakin toteuttama hyökkäävä kilpailutaktiikka pakottaa SNCM:n parantamaan tuottavuuttaan.

(*) Liikesalaisuus.

([25]) Kuljettaja matkustaa tiekaluston mukana laivamatkan ajan. Tietyissä tapauksissa yksi kuljettaja laivaa ajoneuvon lähtösatamassa ja toinen kuljettaja purkaa sen laivasta määränpäässä. Myös tämä luetaan saatettuun liikenteeseen eron tekemiseksi ro-ro-liikenteeseen, jossa perävaunu matkustaa ilman traktoria.

([26]) Yksikkö on sama kuin yritysten laskutuksessa.

2.2.2 *Liikennöinti Pohjois-Afrikan maihin*

(66) Liikennöinti Pohjois-Afrikan maihin muodostuu kolmista kapean asiakasryhmän mikromarkkinoista, jotka ovat keskenään melko läheisiä ja joilla SNCM näyttää markkinatutkimuksen mukaan olevan haastajan asemassa.

2.2.2.1 Liikennöinti Algeriaan

(67) Markkinatutkimus osoittaa, että lentoliikenteen osuus Euroopan yhteisön ja Algerian välisestä matkustajaliikenteestä on 92 prosenttia. Toisin kuin Korsikan kohdalla, matkustajalaivaliikenne Algeriaan ei ole erityisen vilkasta.

(68) Ainoa SNCM:n kilpailija laivaliikenteen alalla on Entreprise Nationale de Transport Maritime de Voyageurs (ENTMV), joka on Algerian valtion omistama yritys ja jolla on lähes monopoliasema 89 prosentin markkinaosuudellaan. SNCM:n Algeriaan suuntautuvan matkustajaliikenteen markkinaosuus on 11 prosenttia. Osuus on laskenut huomattavasti vuodesta 1990, jolloin se oli 35 prosenttia. SNCM:n aseman heikentyminen johtuu liikennöinnin keskeyttämisestä vuonna 1995 ([27]), sen jälkeen asetetuista hallinnollisista rasitteista sekä poliittisesta haluttomuudesta elvyttää liikennettä kyseisellä reitillä.

(69) Uusia kilpailijoita ei todennäköisesti ilmaannu lyhyellä aikavälillä. Vaikka SNCM on edelleen ENTMV:n edustaja sen kotimaassa ja päinvastoin, ENTMV on luonut oman verkostonsa Ranskaan (ja muihin Euroopan maihin) ja SNCM kehittää omaa verkostoaan Algeriaan. […]

(70) Algerian taloudellinen ja poliittinen kehitys ennakoi markkinoiden voimakasta kasvua: vuonna 2006 laivamatkailijoiden lukumäärän arvioidaan olevan […]—[…]. ENTMV:n aluskanta on markkinatutkimuksen mukaan kuitenkin vanha eikä sen uudistumisesta ole takeita. Markkinatutkimuksen tekijöiden mukaan ENTMV on tilannut kaksi uutta alusta, mutta tilauksen toimitus näyttää estyneen taloudellisten vaikeuksien vuoksi.

(71) SNCM:n valtti ja ENTMV:n vanhenevan aluskannan haastaja on vuonna 2002 Pohjois-Afrikan maihin liikennöinnin aloittanut Île de Beauté -autolautta, joka siirrettiin pois Korsikan reiteiltä. Markkinatutkimuksen mukaan tämän liikenneyhteyden menestyminen edellyttää SNCM:ltä käyttökustannusten hallintaa, minkä ansiosta se voi puolestaan tarjota houkuttelevia hintoja uusien markkinaosuuksien valtaamiseksi. Markkinatutkimuksessa korostetaan, että SNCM:n kannattaisi aloittaa liikennöinti Oraniin ja käynnistää näin toiminta sellaisella markkinalohkolla, jossa se ei vielä toimi. SNCM:llä on markkinatutkimuksen mukaan mahdollisuudet vallata takaisin alkuperäinen 35 prosentin markkinaosuutensa vuoteen 2006 mennessä.

2.2.2.2 Liikennöinti Marokkoon

(72) Lentoliikenteen osuus kokonaismarkkinoista on 77 prosenttia. Tämä Algeriaan suuntautuvaa liikennettä selvästi pienempi osuus selittyy vilkkaalla lyhyen matkan laivaliikenteellä, joka vastaa käytännössä maantieliikennettä; reitti kulkee Gibraltarin salmen ja Etelä-Espanjan kautta.

(73) Marokon markkinoilla on huomattavasti enemmän kilpailua, ja ne ovat jakautuneet moniin lohkoihin. Marokon ja Euroopan välinen liikenne lisääntyy vuosittain 5 prosenttia, josta 95 prosenttia on Espanjaan suuntautuvaa liikennettä. Suurimpien toimijoiden markkinaosuudet ovat seuraavat: Comarit 23 prosenttia, Transmediterranea 22 prosenttia, Comanav 20 prosenttia, Euroferrys 18 prosenttia ja Ferrimaroc 17 prosenttia. Lyhyen matkan laivaliikennettä harjoittavat monet marokkolaiset ja espanjalaiset yritykset — Comanav, Comarit, Euroferrys, Ferry Maroc, Limadet ja Transméditeranea — joiden markkinaosuus on alle 23 prosenttia. Kilpailu ja erityisesti hintakilpailu vanhojen, jo takaisin maksettujen alusten kanssa on erittäin voimakasta.

(74) Ainoa yritys, joka liikennöi pitkän matkan merireittiä Sètestä Tangeriin ja Nadoriin, on Comanav. Sillä on näin ollen hallussaan 100 prosenttia kyseisten yhteyksien markkinoista, joiden osuus koko laivaliikenteestä on kuitenkin vain 5 prosenttia.

(75) Kuten markkinatutkimuksessa korostetaan, SNCM ei tällä hetkellä kuljeta matkustajia meriteitse Marokkoon. Tutkimuksen mukaan olisi toivottavaa, että SNCM ryhtyisi harjoittamaan pitkän matkan laivaliikennettä Ranskan ja Marokon välillä. SNCM voisi kaksinkertaistaa Ranskasta meritse Marokkoon suuntautuvan matkustajaliikenteen määrän pyrkimällä valtaamaan pienen osuuden käytännössä maantieliikenteeksi katsottavan liikenteen (joka kulkee nykyisin Etelä-Espanjan kautta) markkinoista viemättä kuitenkaan matkustajia Comanavilta, vaikkakin osuus olisi edelleen vähäinen verrattuna liikennöintiin Gibraltarin salmen kautta.

2.2.2.3 Liikennöinti Tunisiaan

(76) Lentoliikenteen markkinaosuus matkustajaliikenteestä on ylivoimainen, 96 prosenttia. Suhteellisen runsas turistilii-

([27]) Joulukuussa 1994 Alger'n ja Pariisin välisellä lennolla tapahtuneen panttivankidraaman jälkeen.

kenne Tunisiaan selittää tämän Algerian-liikennettäkin suuremman osuuden, sillä vapaa-ajan matkailijat käyttävät lähes yksinomaan lentoliikennettä.

(77) Tunisiaan pääsee meritse vain kahdesta jäsenvaltiosta: Ranskasta Marseillen ja Toulonin satamista (47 prosenttia liikenteestä) ja Italiasta Livornon ja Genovan satamista (39 prosenttia liikenteestä) ja Sisiliasta (14 prosenttia liikenteestä).

(78) Suurin toimija näillä 7 prosentin vuotuisen kasvuvauhdin markkinoilla on Compagnie Tunisienne de Navigation (CTN), jonka markkinaosuus on 58 prosenttia. Seuraavana on SNCM 21 prosentin markkinaosuudellaan. CTN:llä on suhteellisen uusi aluskanta, jonka käytön se optimoi Ranskasta ja Italiasta liikennöimillään reiteillä. Muut kilpailijat ovat Linee Lauro, Tirrenia ja Ustica Lines, joista kaksi viimeksi mainittua liikennöi vain Sisiliasta.

(79) Kilpailu kyseisillä meriyhteyksillä vaihtelee suuresti kustakin jäsenvaltiosta riippuen: CTN:n Italiasta lähtevien matkojen hinnat ovat 30 prosenttia alemmat kuin Ranskasta lähtevien matkojen hinnat, vaikka matka kestää yhtä kauan. Ranskasta lähtevien matkojen hinnat ovat sen sijaan CTN:llä ja SNCM:llä samat.

(80) SNCM:n markkinaosuus Tunisiaan suuntautuvasta matkustajalaivaliikenteestä oli 21 prosenttia vuonna 2000. Osuus on pienentynyt, sillä CTN on realisoinut liikenteen kasvun. SNCM:n osuus pelkästään Ranskan ja Tunisian välisistä yhteyksistä on noin 50 prosenttia. Paras keino kasvattaa SNCM:n kokonaismarkkinaosuutta on tutkimuksen mukaan liikennöinnin aloittaminen Italiasta Tunisiaan edellyttäen, että SNCM pystyy tarjoamaan reitille kilpailukykyiset hinnat.

(81) Markkinatutkimuksen mukaan laivaliikenne Tunisiaan lisääntyy jatkossakin niin, että matkustajien määrä on vuonna 2006 yli […]. Myös SNCM voi kasvattaa markkinaosuuttaan aloittamalla liikennöinnin Italiasta Tunisiaan: markkinatutkimuksen mukaan SNCM:n ilmoittama tavoite saavuttaa […] prosenttia markkinoista vuonna 2006 on realistinen.

2.2.3 *Kysynnän ja tarjonnan välinen tasapaino*

(82) Pelkkä tarjontaa ja kysyntää koskevien lukujen pikainen tarkastelu voi johtaa sellaiseen johtopäätökseen, että kaikilla käsiteltävänä olevilla liikenneyhteyksillä esiintyy liikakapasiteettia. Markkinatutkimuksen mukaan todellinen tilanne on kuitenkin monivivahteisempi.

(83) Laivaliikenteen tarjontaa ei voida sovittaa tarkasti kysynnän mukaan. Korsikan-liikenteessä vähimmäisyksikkö on ro-ro-matkustaja-alus, jossa on 200—250 matkustajapaikkaa. Pohjois-Afrikan maihin suuntautuvassa liikenteessä ei käytetä käytännössä enää lainkaan autolauttoja, joissa olisi vähemmän kuin 1 500—2 000 paikkaa. Tarjonnan määrä on siis säännöllisellä liikennereitillä 1 500—2 000 paikkaa viikossa.

(84) Erittäin voimakas kausivaihtelu ([28]) sekä liikenteen kuukausittaiset tai päiväkohtaiset ([29]) ruuhkahuiput, joiden aikana liikenne voi olla kymmenkertaista hiljaisimpiin kuukausiin verrattuna, edellyttää toimijoilta sellaista aluskantaa, joka on mitoitettu vastaamaan ruuhkasesonkien tarpeisiin. Puolet liikevaihdosta on yleensä peräisin pelkästään heinä- ja elokuulta. Lisäksi liikennöinti eri suuntiin voi olla epätasaista jopa ruuhkasesonkeina. Esimerkiksi heinäkuun alussa liikenne mantereelta Korsikaan on ruuhkaista, kun paluulaivat mantereelle ovat sen sijaan lähes tyhjiä, ja elokuun lopussa ilmiö on päinvastainen. Joinakin kesä- tai pyhäviikonloppuina kaikkien Korsikaan liikennöivien laivanvarustajien aluskanta ei yhdessäkään riitä vastaamaan matkustajaliikenteen valtavaan kysyntään.

(85) Julkisen palvelun vaatimukset aiheuttavat käytännössä ylimitoitetun paikkatarjonnan kysyntään nähden Korsikaan ja erityisesti Korsikan sivusatamiin Korsikan puutteellisen liikenneinfrastruktuurin vuoksi suuntautuvassa liikenteessä etenkin hiljaisina kausina. Lisäksi kaikki toimijat myyvät hyttipaikkoja niin sanotulla 'yksinmyynnillä' ([30]), mikä alentaa selvästi alusten käyttölukuja.

(86) Corsica Ferries aloitti lisäksi vuonna 2001 hyökkäävän markkinaosuuksien valloitusohjelman. Valitun strategian mukaisesti sen tarjonta on ollut ylimitoitettua muutaman vuoden ajan uusien asiakkaiden houkuttelemiseksi.

(87) Markkinatutkimuksessa päädytäänkin johtopäätökseen, jonka mukaan Manner-Euroopan ja Korsikan sekä Manner-Euroopan ja Pohjois-Afrikan maiden välisillä yhteyksillä ei ole rakenteellista liikakapasiteettia, vaan ilmenevä paikkatarjonnan ylijäämä johtuu tosiasiallisesti kyseisen toiminnan luonteesta ja erityispiirteistä.

2.3 **Rakenneuudistussuunnitelma**

(88) Rakenneuudistussuunnitelmaan kuuluu sekä toiminnallinen lohko, johon sisältyvät neljän aluksen myynti, kahden tytäryhtiön toiminnan lopettaminen, henkilöstön

([28]) Katso 52 kappale.

([29]) Lisäksi laivaliikenteen kysyntä voi vaihdella voimakkaasti viikon sisällä (viikonlopun kysyntähuiput).

([30]) 1—3 henkilölle tarjottu mahdollisuus saada käyttöönsä neljän hengen hytti.

vähentäminen, Korsikaan suuntautuvan liikennöinnin vähentäminen ja Pohjois-Afrikkaan suuntautuvan liikennöinnin lisääminen, että taloudellinen lohko, johon sisältyy SNCM:n velkojen osittainen takaisinmaksu pääomatuen avulla. Ranskan viranomaisten esittämä SNCM:n rakenneuudistussuunnitelma ([31]) koostuu alkuperäisen ilmoituksen lisäksi erilaisista 1.1 jaksossa mainituista asiakirjoista, jotka on toimitettu komissiolle sekä ennen menettelyn aloittamista että sen jälkeen. Näiden asiakirjojen sisältöä selostetaan tarkemmin tässä jaksossa.

(89) Ranskan viranomaiset kertoivat 31 päivänä tammikuuta 2003 päivätyssä kirjeessä parannuksista, joita rakenneuudistussuunnitelmaan oli tehty 19 päivänä elokuuta 2002 tehdyssä komission päätöksessä esitettyjen huomautusten johdosta. Parannukset koskivat seuraavia seikkoja:

— palkkapolitiikkaa koskevat sitoumukset ja täsmennykset,

— suunnitelma välituotehankintoihin liittyvien kulujen vähentämiseksi,

— sitoumus, jonka mukaan SNCM ei ryhdy hintasotaan Korsikaan liikennöivien kilpailijoidensa kanssa.

2.3.1 *Yhtiön taloudellisten vaikeuksien takana olevien tekijöiden arviointi*

(90) Ranskan viranomaiset mainitsivat neljä yhtiön taloudellisten vaikeuksien syynä olevaa tekijää:

— SNCM on joutunut vuodesta 1996 lähtien kilpailemaan Korsikan ja Manner-Ranskan välisessä liikenteessä, mikä on ollut uusi tilanne valtionyhtiölle ja on aiheuttanut sille jatkuvia toimintavajeita aiemmin tehtyjen julkista palvelua koskevien sopimusten joustamattomuuden vuoksi.

— SNCM, jonka toimintaa rajoittivat vuosina 1976—2001 julkisen palvelun velvoitteet, on lisäksi joutunut kokemaan kaksi ulkoista iskua: Algerian-meriliikenteen keskeyttämisen vuonna 1995 ja Korsikan-matkailun voimakkaan vähenemisen vuosina 1995 ja 1996.

— SNCM:ään on 'kohdistettu painokkaita vaatimuksia työmarkkinaosapuolten taholta ja se on joutunut konflikteihin, jotka ovat heikentäneet sen taloutta ja jarruttaneet sen kehitystä'.

— SNCM:n kehitystä ovat haitanneet Ranskan hallintooikeudessa tapahtuneet oikeudelliset käänteet julkisen palvelun tarjoamista koskevan sopimuksen tekemisen yhteydessä.

(91) Komissio panee merkille, etteivät Ranskan viranomaiset ole pystyneet arvioimaan näiden tekijöiden määrällistä vaikutusta yhtiön liiketappioihin ja että ne eivät myöskään ole tutkineet kulujen analyyttisen seurannan avulla, oliko tappioihin muita syitä.

(92) Ranskan valtio esitti komissiolle 8 päivänä lokakuuta 2002 päivätyssä kirjeessään seuraavat näkökohdat vastauksena 19 päivänä elokuuta 2002 tehdyssä päätöksessä esitettyyn väitteeseen, jonka mukaan alustenhankintapolitiikka olisi voinut vaikuttaa SNCM:n tulokseen ja aiheuttaa taloudellisia vaikeuksia ([32]).

(93) Ranskan viranomaisten mukaan SNCM on aluskantaa uudistaessaan vain noudattanut Välimerellä liikennöivien alusten yleistä nykyaikaistamissuuntausta ja on siten säilyttänyt aseman, jossa se voi jatkaa liikennöimistä kyseisillä markkinoilla ilman että sillä on kovinkaan suura riskiä jäädä marginaaliseksi toimijaksi. Ranskan viranomaiset korostavat, että muutkin suuret Välimeren laivanvarustajat ovat parantaneet aluskantansa laatua: esimerkiksi Corsica Ferries, Grimaldi, Tirrenia, Moby Lines, Trasmed ja CTN ovat hankkineet ja hankkivat edelleen nopeita keskisuuren tai suuren kapasiteetin aluksia ja yhä paremmin varusteltuja autolauttoja.

(94) Ranskan viranomaisten mielestä SNCM on useita laivojaan uudistaessaan vain vastannut välttämättömään ja selkeään strategiseen tavoitteeseen, joka on korkealaatuisen, merireitin erityispiirteet ja julkista palvelua koskevan toimiluvan myöntäneiden Korsikan viranomaisten odotukset täyttävän palvelun tarjoaminen Marseillesta lähtevillä reiteillä sekä nopean edestakaisen liikennöintipalvelun tarjoaminen Nizzasta lähtevillä reiteillä.

(95) Ranskan viranomaisten mukaan kyseisillä laivoilla saavutetut myyntitulokset ovat vakuuttavia. SNCM:n huippunopeat alukset ovat yhdessä Corsica Ferriesin 'Corsica Express' -alusten kanssa lisänneet huomattavasti Nizzan

([31]) Yhtiön johto on nimennyt suunnitelman 'rationalisointihankkeeksi'. SNCM:n hallintoneuvosto hyväksyi suunnitelman 17 päivänä joulukuuta 2001.

([32]) 19 päivänä elokuuta 2002 tehty päätös. Sen mukaan näitä epäilyjä vahvistaa SNCM:n kunnianhimoinen hankintaohjelma, jonka mukaisesti se uudistaa aluskantaansa huolimatta siitä, että ryhmän liiketoiminnan tulos on pysynyt varsin heikkona vuosina 1997—2002.

ja Korsikan välistä meriliikennettä: vuonna 1995 matkustajia oli 304 000 ja vuonna 2001 puolestaan 780 000, joista 550 000 matkusti huippunopeilla aluksilla. Napoléon Bonaparte -aluksen kesän käyttöaste on osoitus sen menestyksestä myös sen jälkeen, kun Corsica Ferries aloitti liikennöinnin Toulonista vuonna 2002 ([33]). SNCM on mainitun aluksen korkean laadun ansiosta pystynyt myös ylläpitämään tai jopa kasvattamaan yksikkötuottoaan tällä äärimmäisen kilpailuhenkisellä markkinalohkolla, jolle on ominaista hintojen lasku.

(96) Ranskan viranomaisten mukaan SNCM on siis joutunut taloudellisiin vaikeuksiin kilpailun lisääntymisen ja samaan aikaan tapahtuneen aluskannan uudistamisen takia tilanteessa, jossa yhtiöllä ei ole ollut muita vaihtoehtoja.

2.3.2 *Kapasiteetin vähentäminen*

(97) SNCM aikoi rakenneuudistussuunnitelmansa mukaisesti poistaa käytöstä ja myydä neljä alustaan vuonna 2002. Ne ovat

— Napoléon ([34]),

— Liberté,

— Monte Rotondo,

— huippunopea alus Asco.

(98) Tällä hetkellä aluksista kaikki Ascoa lukuun ottamatta on myyty. Kyseisten luovutusten lisäksi luovutuksen kohteena on parhaillaan Southern Trader -alus, jota SNCM:n tytäryhtiö SMIP vuokraa päivähinnalla.

(99) Luovutusten odotettiin tuottavan 40 miljoonaa euroa eli 21 miljoonaa euroa likvidejä varoja (luovutuksen nettotuotto), kun otetaan huomioon jäljellä olevat korvaukset. Monte Rotondo- ja Napoléon-alusten luovutuksesta saatiin vuonna 2002 […] miljoonan euron suuruinen luovutuksen nettotuotto ja […] miljoonan euron kirjanpidollinen myyntivoitto. Liberté- ja Southern Trader ([35]) -alukset luovutettiin tai luovutetaan vuonna 2003 hinnalla, josta saadaan yhteensä […] miljoonaan euron suuruinen luovutuksen nettotuotto ja kirjanpidollinen myyntivoitto. Näiden neljän aluksen luovutuksen kokonaisnettotuotto on osoittautunut 1,2 miljoonaa euroa odotettua suuremmaksi. Huippunopeaa Asco-alusta, josta odotetaan […] miljoonan euron suuruista luovutuksen nettotuottoa ja […] miljoonan euron suuruista kirjanpidollista myyntivoittoa, ei ole vielä luovutettu.

(100) On syytä huomata, että nämä luovutukset on osittain korvattu leasing-sopimuksella rahoitetun Danielle Casanova -autolautan käyttöönotolla kesäkuussa 2002, vuonna 2002 tehtäviinsä sopivaksi muokatulla ja vuonna 2003 toimitetulla ro-ro-matkustaja-alus Paglia Orballa sekä tammikuussa 2001 tilatulla, myös leasing-sopimuksella rahoitetulla ja toukokuussa 2003 toimitetulla ro-ro-matkustaja-alus Pascal Paolilla.

(101) Yhtiö aikoi rakenneuudistussuunnitelmansa mukaisesti luopua samanaikaisesti myös tytäryhtiöissä sijaitsevasta kiinteästä omaisuudestaan (toimistotilat Marseillessa). Se luovutettiinkin vuonna 2003, ja siitä saatiin 12 miljoonan euron suuruinen luovutuksen nettotuotto ja 5,1 miljoonan euron suuruinen kirjanpidollinen myyntivoitto.

2.3.3 *Liikenneyhteyksien uudelleenjärjestely*

(102) Julkisen palvelun väheneminen vuodesta 2002 sekä kilpailupaineiden kasvu pakottavat SNCM:n vähentämään tarjontaansa merkittävällä tavalla.

(103) Rakenneuudistussuunnitelman mukaan vuosina 2001—2003 tarkoituksena on vähentää laivamatkojen määrää 4 138:sta (joista 3 835 on SNCM:n ja 303 Corsica Marittiman matkoja) 3 410:een. Kokonaisvähennys on 18 prosenttia, kun otetaan huomioon seuraavat liikennöintiin tehtävät muutokset:

— Marseillen ja Korsikan välisen liikennöinnin mukauttaminen julkista palvelua koskevien uusien sopimusasiakirjojen vaatimuksiin,

— Toulonin ja Korsikan välisen liikennöinnin lopettaminen vähitellen ([36]): yhteyttä voidaan satunnaisesti liikennöidä sen mukaan, miten Napoléon Bonaparte- ja Danielle Casanova -alukset ovat saatavilla puskuriajanjaksona, joka on varattu Marseillen ja Korsikan välisen liikenteen myöhästymisten tasaamiseksi,

([33]) Seuraavassa on esimerkkejä käyttöasteista matkustajien ja henkilöautojen prosenttiosuuksina vuonna 2002:

(prosenttia)

viikonloppu	matkustajia	henkilöautoja
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]) Ei pidä sekoittaa Napoléon Bonaparte -alukseen, joka on toinen SNCM:n laiva.

([35]) Southern Trader -aluksesta on tehty myyntisitoumus.

([36]) Vuonna 2002 tehtiin 83 matkaa, kun vuonna 2001 matkojen määrä oli 187.

— Nizzan ja Korsikan välisen liikennöinnin vähentäminen ([37]),

— Livorno-Bastia-yhteyden lopettaminen ja siihen käytetyn kaluston poistaminen ([38]),

— Algeriaan ja Tunisiaan suuntautuvan liikenteen lisääminen seuraavilla aluksilla: Méditerranée, Ile de Beauté ja Corse,

— Genovan ja Tunisin välisen liikennöinnin keskeyttäminen.

(104) Kuten taulukosta 3 käy ilmi, rakenneuudistussuunnitelman mukaan tarkoituksena on vähentää matkojen määrää kokonaisuudessaan 18 prosenttia ja paikkatarjontaa 28 prosenttia. Ennen kaikkea tavoitteena on

— vähentää Korsikaan suuntautuvien matkojen määrää 20 prosenttia ja paikkatarjontaa 37 prosenttia,

— lisätä Pohjois-Afrikan maihin suuntautuvien matkojen määrää 23 prosenttia ja paikkatarjontaa 43 prosenttia.

TAULUKKO 3

Muutokset SNCM:n tarjonnassa

	Matkojen määrä		Paikkoja tarjolla		Pituusmetrejä tarjolla	
	2001	> 2003	2001	> 2003	2001	> 2003
Marseille-Korsika	1 881	[…]	1 723 050	[…]	1 469 000	[…]
Toulon-Korsika	187	[…]	303 650	[…]	0	[…]
Genovanlahti	1 768	[…]	1 708 700	[…]	0	[…]
Eurooppa yhteensä	3 836	3 067	3 735 400	2 357 500	1 469 000	2 154 000
Pohjois-Afrikan maat	302	372	444 000	635 000	0	0
Yhteensä	4 138	3 439	4 179 400	2 992 500	1 469 000	2 154 000

(105) Pohjois-Afrikan maihin suuntautuvan liikenteen lisääminen aiheuttaa yhtiölle 9 miljoonan euron lisäkustannukset, joista 6 miljoonaa euroa käytetään Danielle Casanova- ja Île de Beauté -alusten teknisiin mukautuksiin ja 3 miljoonaa euroa kaupallisiin kuluihin, jotka liittyvät uusien yhteyksiin markkinointiin.

2.3.4 *Tytäryhtiöiden lakkauttaminen*

(106) SNCM aloitti rakenneuudistussuunnitelmansa mukaisesti tammikuussa 2002 liikennöinnin uudelleenjärjestelyn myötä tarpeettomaksi jäävien kahden tytäryhtiönsä lakkauttamisen. Ne ovat Compagnie Maritime Toulonnaise, joka vastasi Toulonin satamapalveluista, ja Corsica Marittima -yhtiö, joka hoiti Korsikan ja Italian välistä liikennöintiä. SNCM ottaa suoraan vastuulleen muutamat harvat näiden yhtiöiden jäljelle jäävät toiminnot.

2.3.5 *Henkilöstökulujen vähentäminen*

(107) Henkilöstön määrää vähennetään rakenneuudistussuunnitelman mukaan 2 430 työntekijästä 2 130 työntekijään vuonna 2003 seuraavien ennusteiden pohjalta:

— aluskannan pieneneminen ([…] kokopäiväistä työpaikkaa vähemmän),

— miehistöjen tuottavuuden kasvu ([…] työpaikkaa vähemmän),

— 35 tunnin työviikkoon siirtymisen vaikutukset ([…] työpaikkaa enemmän),

— uusien vapaa-ajan matkailun toimintojen kehittäminen ([…] työpaikkaa enemmän),

— maissa työskentelevien työntekijöiden vähentäminen luonnollisen poistuman (eläkeiän saavuttaneet ja varhennetulle eläkkeelle siirtyvät työntekijät) ja opintovapaiden kautta ([…] työpaikkaa vähemmän).

(108) Henkilöstön määrän vähennykset toteutetaan luonnollisen poistuman avulla eläkeiän saavuttaneiden työntekijöiden siirtyessä eläkkeelle tai siirtämällä työntekijöitä iän perusteella varhennetulle eläkkeelle (ennenaikainen siirtyminen pois työelämästä), hyödyntämällä opintovapaajärjestelmää sekä jättämällä uusimatta määräaikaiset työsopimukset. Vähennykset maksavat SNCM:lle kuitenkin arviolta 20,4 miljoonaa euroa.

(109) Ranskan viranomaisten toimittamista tiedoista käyvät ilmi seuraavat odotettavissa olevat tuottavuuden muutokset:

([37]) Vuonna 2002 tehtiin 1 157 matkaa, kun vuonna 2001 matkojen määrä oli 1 345.

([38]) Vuonna 2002 tehtiin vain 54 matkaa 9 400 matkustajan kuljettamiseksi, kun vuonna 2001 Corsica Marittiman aluksilla tehtiin 290 matkaa ja matkustajia oli 64 000.

TAULUKKO 4

Odotetut muutokset SNCM:n tuottavuudessa

	2001		2004	
Korsikan-matkustajat	1 376 000		[…]	[…]
Pohjois-Afrikan-matkustajat (kerroin 3) ([39])	495 000	(165 000 × 3)	[…]	[…]
Rahti (kerroin 0,5)	408 000	(816 000 × 0,5)	[…]	[…]
Liikenneyksikköjä yhteensä	2 279 000		2 353 000	
Kokopäiväinen henkilöstö	2 430		2 130	
Tuottavuus (liikenneyksiköt / kokop. henkilöstö)	938		1 105	
Tuottavuuden kasvu			+ 17,8 %	

(110) Henkilöstön tuottavuus kasvaa taulukon mukaan näin ollen 17,8 prosenttia, vaikka yrityksen on lisäksi torjuttava tässä yhteydessä ne kielteiset vaikutukset, jotka syntyvät toiminnan vähentymisestä kauden 2002—2003 alussa ja tästä johtuvasta kiinteiden kustannusten katteen heikentymisestä.

(111) Ranskan viranomaiset toimittivat 10 päivänä helmikuuta 2003 päivätyssä kirjeessään 19 päivänä elokuuta 2002 tehdyn päätöksen johdosta seuraavat henkilöstökulujen hallintaa koskevat lisätäsmennykset:

— Laivahenkilöstön palkkoja ei ole korotettu yleisesti lainkaan vuoden 1999 jälkeen, ja keskimääräinen palkka on noussut vain 0,8—1 prosenttia vuodessa vuoden 2002 jälkeen. SNCM:n laivahenkilöstön keskimääräinen palkka, 33 345 euroa vuodessa, vastaa lisäksi kolmen muun ranskalaisen laivanvarustajan maksamien palkkojen keskiarvoa.

— Toimistohenkilöstön keskimääräiset palkat ovat nousseet 1,7—2 prosenttia vuodessa vuoden 2000 jälkeen pääasiassa virkaikään ja tekniseen pätevöitymiseen perustuvan palkkaliukuman takia ([40]), sillä yleiset palkankorotukset ovat olleet vain 0,06 prosenttia vuonna 2000, 0,75 prosenttia vuonna 2001 ja 0,77 prosenttia vuonna 2003.

([39]) Liikenneyksiköt on laadittu sen perusteella, mitkä ovat niiden tuottamat nettoyksikkötulot. Korsikan-reitillä matkustava matkustaja (henkilöauto mukaan luettuna) on liikenneyksiköiden viiteyksikkö (1). Pohjois-Afrikan maihin matkustavien matkustajien yksikkötulot ovat kolminkertaiset Korsikan-matkustajiin verrattuna (matka on kaksi kertaa pidempi eikä siitä saa taloudellista korvausta), joten aikayksiköiden suhteellinen osuus kasvaa automaattisesti.

([40]) Nämä palkankorotukset myönnetään automaattisesti työntekijöiden virkaiän tai heidän hankkimansa lisäpätevyyden perusteella työehtosopimusten tai yrityssopimusten määräysten mukaisesti.

(112) Henkilöstökulut ovat laskeneet kokonaisuudessaan vuoden 2001 116,9 miljoonasta eurosta 114,4 miljoonaan euroon vuonna 2002. Henkilöstön määrässä on tapahtunut vastaava muutos 2 423 työntekijästä 2 392 työntekijään kokopäivätyönä laskettuna. 107 ja 108 kappaleessa mainittujen toimenpiteiden avulla on tarkoitus vähentää miehistökuluja vuoden 2001 61,8 miljoonasta eurosta keskimäärin […] miljoonaan euroon vuosina 2003—2006. Maahenkilöstökulut vähenisivät samana aikana vuoden 2001 50,3 miljoonasta eurosta […] miljoonaan euroon.

2.3.6 *Välituotekäyttöön liittyvien hankintakustannusten vähentäminen*

(113) Ranskan viranomaiset tiukensivat 10 päivänä helmikuuta 2003 lähettämässään kirjeessä rakenneuudistussuunnitelmaan sisältyviä välituotekulutuksen hallinnan sitoumuksia. SNCM sitoutui seuraaviin tarkasti määriteltyihin toimiin erikoisalan neuvonantajien avustuksella:

— Ensimmäisellä toiminnalla, joka kantaa nimeä 'Hankintojen parantaminen', pyritään parantamaan hankintakulujen hallintaa tehostamalla hankintatoimintojen johtamista, kouluttamalla hankintoihin osallistuvia työntekijöitä, määrittelemällä tarpeet uudelleen ja käymällä uusia neuvotteluja tavarantoimittajien kanssa. Odotettavissa olevat säästöt vuonna 2001 tehdyistä yhteensä 73 miljoonan euron hankinnoista ovat koko vuonna 2003 3 miljoonaa euroa. Syyskuun 2002 loppuun mennessä oli koko vuoden ajalta saavutettu 1,6 miljoonan euron säästöt.

— Toisen toiminnan, jonka nimeksi on annettu 'Kulutuksen vähentäminen', tarkoituksena on vähentää kulutusta etenkin laivoilla heikentämättä muita tekijöitä (ostokyky, toiminta). Siihen sisältyy eräiden aiemmin ulkoistettujen huoltotoimien siirtäminen miehistön tehtäväksi ja 17 menoerän seuranta sekä

asiaankuuluvalle henkilöstölle asetettu kulutuksen vähentämistavoite. Säästöjen odotetaan nousevan koko vuoden osalta 2 miljoonaan euroon. Lisäksi täsmennettiin, että syyskuun 2002 loppuun mennessä 158 000 euron investoinneilla oli saavutettu 340 000 euron säästöt (pääoman tuotto alle 6 kuukauden aikana).

(114) Huoltokustannukset ovat näiden toimien sekä aluskannan pienentämisen ansiosta vähentyneet 26,9 miljoonasta eurosta 23 miljoonaan euroon vuosien 2001 ja 2002 välillä.

2.3.7 *Hinnoittelupolitiikka*

(115) Ranskan viranomaiset sitoutuivat muodollisesti ([41]) 10 päivänä helmikuuta 2003 päivätyssä kirjeessään 19 päivänä elokuuta 2002 tehdyssä päätöksessä ilmaistujen komission odotusten mukaisesti siihen, että SNCM ei aloita hintasotaa eli toisin sanoen ei tavoittele hintajohtajuutta Korsikan-liikenteessä. Viranomaiset liittivät sitoumukseensa seuraavat selitykset.

(116) Ranskan viranomaiset totesivat, että 'SNCM tekee sitoumuksen varauksetta, koska se katsoo, että sen käynnistämä hintasota olisi ristiriidassa

— yhtiön strategisen aseman kanssa,

— yhtiön etujen kanssa, sillä se johtaisi yhtiön tulojen laskuun,

— yhtiön tavanomaisten toimintatapojen ja taitotiedon kanssa.'.

(117) Ranskan viranomaisten mukaan SNCM:n merenkulun periaatteena on korkealaatuisen tarjonnan politiikka, jossa painopisteenä ovat korkeimman laatuluokan tuotteet. Nämä valinnat, jotka perustuvat suurelta osin Korsikan ja Manner-Ranskan välistä julkista meriliikennepalvelua koskevien peräkkäisten sopimusasiakirjojen vaatimuksiin ja korsikalaisten asiakkaiden toiveiden huomioon ottamiseen, eivät sovi yhteen alhaisten hintojen hinnoittelupolitiikan kanssa.

(118) SNCM toteuttaa siis jatkossakin sellaista markkinointipolitiikkaa, jonka kohteena ovat ensisijaisesti ylemmän tason ja keskitason yhteiskunnalliset ja ammatilliset ryhmät, ja asettaa sellaisia hintoja, jotka vastaavat sen tarjoamien palvelujen laatua. Olisi näihin palveluihin liittyviin kustannuksiin nähden epäjohdonmukaista, jos se ryhtyisi hintakilpailuun kilpailijoidensa kanssa. Asiakastutkimukset osoittavat hintakriteerin merkityksen asiakkaiden valitessa eri liikennemuotojen välillä tai eri liikennemuotojen sisällä. Tutkimusten mukaan 90 prosenttia Corsica Ferriesin asiakkaista valitsi kyseisen yhtiön hinnan takia. SNCM on aina osannut suhteuttaa tämän kriteerin merkityksen ja on pyrkinyt sen sijaan korostamaan muita valintaperusteita, kuten mukavuutta, vaivattomuutta ja palvelualttiutta.

(119) Ranskan viranomaisten mukaan SNCM on viime vuosina pyrkinyt määrätietoisesti vastaamaan Corsica Ferriesin hintaiskuihin estääkseen markkinaosuutensa pienentymisen. Komissiolle toimitetut SNCM:n vuoden 2002 hinnat osoittavat, että SNCM:n keskimääräinen hintataso on Corsica Ferriesin hintatasoa korkeampi.

(120) Ranskan viranomaisten mukaan päätösten aikajärjestys osoittaa selvästi, että SNCM:n hintapolitiikkana on ollut vain Corsica Ferriesin tarjouksiin vastaaminen: Corsica Ferries julkaisi hintatarjouksen 15 päivänä tammikuuta 2002 ja SNCM:n ilmoitti omasta hintatarjouksestaan 5 päivänä helmikuuta 2002.

(121) Rahtiin sovelletut hinnat ovat puolestaan muutamia yksityiskohtia lukuun ottamatta julkisen palvelun tarjoamista käsittelevissä sopimusasiakirjossa määriteltyjä hintoja, ja ne ovat täsmälleen samat SNCM:llä ja sen kumppaniyhtiöllä CMN:llä.

(122) Ranskan viranomaisten mukaan hintajohtajuuden laatua voidaan mitata keskimääräisten yksikkötulojen perusteella. Niinpä vaikka SNCM vastasi vuonna 2002 Corsica Ferriesin hintaiskuun asettamalla edellä kuvatulla tavalla määritettyjä erikoishintoja, sen keskimääräiset yksikkötulot asiakasta kohti Marseillen ja Toulonin laivaliikenteessä nousivat vuoden 2001 73,69 eurosta 74,26 euroon vuonna 2002.

(123) SNCM:n ja Corsica Ferriesin välinen kilpailu Nizzassa on suoraa ja kohdistuu hyvin lähellä toisiaan oleviin tuotteisiin huippunopeilla aluksilla hoidetussa liikennöinnissä, jota täydennetään päivä- tai yölautoilla. Ranskan viranomaisten mukaan SNCM:llä ei ollut vuonna 2002 muuta vaihtoehtoa kuin lähentää hintojaan kilpailijansa hintoihin ja tuoda esiin palveluvalikoimansa erityisen houkuttelevia tuotteita.

2.3.8 *Lisäpääoman suuruuden määrittäminen*

(124) Ranskan viranomaiset aikovat sijoittaa 76 miljoonaa euroa omia varoja SNCM:n pääoman vahvistamiseksi CGMF:n kautta, joka on Ranskan valtion 100-prosenttisesti omistama yhtiö ja jonka hallussa on 80 prosenttia SNCM:stä. Pääomasijoituksen tarkoituksena on yhtäältä rahoittaa toiminnallisia rakenneuudistustoimenpiteitä ja

([41]) Katso tästä aiheesta myös Ranskan viranomaisten kommentit Corsica Ferriesin huomautuksista 4.1 jaksossa.

toisaalta vähentää liian suurta velkataakkaa, jota yritys ei pysty itse hoitamaan omilla varoillaan, vaikka otetaan huomioon myös julkisen palvelun velvoitteisiin liittyvän sopimuksen mukaiset tulevat taloudelliset korvaukset.

(125) Ranskan viranomaiset esittivät kolme laskutapaa SNCM:n oman pääoman tarpeen määrittämiseksi ja ottivat huomioon niiden avulla saaduista luvuista pienimmän.

2.3.8.1 SNCM:lle aiheutuviin kuluihin perustuva laskutapa

(126) Ensimmäisessä laskutavassa kaikkien rakenneuudistustoimenpiteiden kustannukset lasketaan yhteen. Sen tuloksena on 90,9 miljoonan euron rahoitustarve, kun otetaan huomioon

— vuosina 1991—2001 kertyneet tappiot eli 41,7 miljoonaa euroa ([42]),

— poikkeuksellisista poistoista koostuvien varojen vähentyminen samana aikana eli 24 miljoonaa euroa ([43]),

— rakenneuudistuksen aikana toteutetun luovutuksen myyntivoitto eli 21 miljoonaa euroa, joka vähennetään rahoitustarpeesta,

— rakenneuudistuskulujen yhteisvaikutus, jonka summa — 42,6 miljoonaa euroa — koostuu seuraavasti:

— varsinainen henkilöstöön liittyvä rakenneuudistussuunnitelma: 20,4 miljoonaa euroa,

— myynnissä olevien alusten käytöstä poistamisesta aiheutuvat kulut: 1,8 miljoonaa euroa,

— toiminnan laajentamisesta Pohjois-Afrikan maihin aiheutuvat kustannukset: 9 miljoonaa euroa,

— huippunopean Liamone-aluksen arvon alentaminen: 15 miljoonaa euroa.

([42]) Eli −29 miljoonaa euroa (190 miljoonaa Ranskan frangia) vuosina 1991—1999, minkä komissio vahvisti 30 päivänä lokakuuta 2001 tehdyssä päätöksessään 2002/149/EY valtiontuista, jotka Ranska on maksanut Société nationale maritime Corse-Méditerranée (SNCM) -meriliikenneyhtiölle (EYVL L 50, 21.2.2002, s. 66), −6,1 miljoonaa euroa vuonna 2000 ja −6,6 miljoonaa euroa vuonna 2001 ennen rakenneuudistuskuluja.

([43]) Kyseinen erä väheni 86:sta 62 miljoonaan euroon kauden taseessa, joten poistokautta on pidennetty 12 vuodesta 20 vuoteen, varoja käytetään vähemmän ja viimeiset toimitetut yksiköt on hankittu leasing-sopimuksella.

2.3.8.2 Nykyisen aluskannan rahoituksen takaamiseksi tarvittavaan omaan pääomaan perustuva laskutapa

(127) Toisessa laskutavassa määritetään, kuinka suuren oman pääoman pankkilaitokset vaatisivat koko aluskantaa varten, kun tiedetään, että pankit vaativat yleensä laivan hankinnan rahoittamista varten omaa pääomaa noin 20—25 prosenttia ostettavan aluksen arvosta. Ranskan viranomaisten suorittaman laskutoimituksen mukaan aluskannan vakiintuneet hankintakustannukset ovat 843 miljoonaa euroa, joten oman pääoman tarve on 157—196 miljoonaa euroa. Kun summasta vähennetään yhtiön hallussa vuoden 2001 lopussa oleva oma pääoma, lisäpääoman tarpeeksi saadaan 101—140 miljoonaa euroa.

2.3.8.3 Muiden vastaavien meriliikenneyhtiöiden pääomittamistason vertailuun perustuva laskutapa

(128) Viimeisessä laskutavassa rahoitustarve lasketaan viidessä eurooppalaisessa meriliikenneyhtiössä vuonna 2000 vallinneena oman pääoman ja rahoituslainojen keskimääräisenä suhteena. Vaikka yritysten taseissa on suuria eroja, Ranskan viranomaisten laskema keskiarvo on 79 prosenttia. Ranskan viranomaisten mukaan tämän rahoitusmallin mukainen keskiarvo on 77 prosenttia kaudella 2002—2007, ja oman pääoman suuruus on 169 miljoonaa euroa ennen osinkoja vuonna 2007. Ranskan viranomaiset huomauttivat, että juuri tämänsuuruiseen omaan pääomaan päästään, jos kyseinen 76 miljoonan euron lisäpääoma saadaan vuonna 2002 sekä tietenkin jos rakenneuudistussuunnitelmassa määritellyt toimet onnistuvat.

(129) Ranskan viranomaiset lisäsivät 3 päivänä heinäkuuta 2002 päivätyssä kirjeessään laskutoimituksessa mukana olleisiin meriliikenneyrityksiin kaksi uutta yhtiötä, jolloin oman pääoman ja rahoituslainojen keskimääräiseksi suhteeksi saadaan 83 prosenttia 79 prosentin sijaan.

(130) Koska tämä tulos on kolmella laskutavalla saaduista tuloksista pienin, Ranskan viranomaiset valitsivat kyseisen 76 miljoonan euron summan lisäpääoman määräksi.

2.4 **Rakenneuudistustuen ansiosta odotettavissa olevat tulokset**

(131) Ranskan viranomaiset tutkivat erilaisten ennusteiden avulla rakenneuudistussuunnitelman ansiosta odotetta-

vissa olevia tuloksia sekä julkisen palvelun velvoitteiden vähenemisestä aiheutuvia seurauksia vuoden 2007 jälkeen.

2.4.1 *Rakenneuudistussuunnitelman odotettavissa olevat tulokset*

(132) Ranskan viranomaiset tutkivat, miten SNCM:n taloudellinen tilanne kehittyy kolmessa erilaisessa ennusteessa, joista on esitetty yhteenveto taulukossa 5 ja jotka ovat optimistinen ennuste, pessimistinen ennuste sekä mediaaniennuste, jota on käytetty rakenneuudistussuunnitelman pohjana.

2.4.1.1 Optimistinen ennuste

(133) Ennusteessa arvioidaan Korsikan-liikenteen osalta, että saaren houkuttelevuus lisääntyy sijoitus- ja tiedotuspolitiikan ansiosta. Se säilyy siten suosittuna matkailukohteena. Laivaliikenteen osuus kasvaa lentoliikenteeseen verrattuna (pidemmät oleskelut perheen ja auton kanssa), ja ranskalaiset meriliikenneyhtiöt hyötyvät liikennöinnin lisäämistä ja uusia linjoja koskevista ehdotuksista.

(134) Näin sekä hinnat että liikenteen määrä pysyvät erittäin vakaina, mikä johtaa ennakoitua suurempiin nettotuloihin; Nizzan ja Korsikan välisen liikennöinnin kasvua rajoittavat kuitenkin SNCM:n tekemät kapasiteetin vähennykset.

(135) Pohjois-Afrikan maihin suuntautuvan liikenteen osalta ennusteessa ei mainita mitään suurempaa epävarmuustekijää, joka horjuttaisi Pohjois-Afrikan maiden markkinoiden kasvusuuntausta. Tarjonnan parantuminen laadullisesti ja määrällisesti sekä markkinoiden voimakas kasvu antavat SNCM:lle tilaisuuden tavoitella rakenneuudistussuunnitelman ennusteita suurempia nettotuloja erityisesti sesonkiaikana. Käytettävissä oleva kapasiteetti rajoittaa kasvumahdollisuuksia ruuhka-aikoina myös näillä reiteillä.

(136) SNCM päätti rakenneuudistussuunnitelmassaan myydä puolet tarjolla olevasta kapasiteetistaan. Jos näin tapahtuu, SNCM voisi vallata kaksi kolmasosaa mahdollisista lupaavista miniristeily- ja liikematkailumarkkinoista kasvavan maineensa ja hyvien suositusten ansiosta. Myönteisiä vaikutuksia on myös uuden aluksen käyttöönotolla, koska sen avulla palveluja voidaan tarjota uusille kohderyhmille. Optimistisessa ennusteessa

— tulos rahoituserien jälkeen nousisi keskimäärin […] miljoonasta eurosta […] miljoonaan euroon,

— oma pääoma tilikauden lopussa kasvaisi […] miljoonasta eurosta […] miljoonaan euroon.

2.4.1.2 Pessimistinen ennuste

(137) Ennusteen mukaan Ranskan taloudellinen ja yhteiskunnallinen tilanne huononee. Kauppavaihto Korsikan ja Pohjois-Afrikan maiden kanssa ei kehity. Liikenne on ennakoitua vähäisempää.

(138) Tällaisessa ennusteessa SNCM voisi vallata vain kolmasosan mahdollisista markkinoista. Liikenteen negatiivisen kehityksen lisäksi polttoaineen hinta nousee jo vuonna 2003 9 prosenttia. Ennusteen mukaan

— tulos rahoituserien jälkeen laskisi keskimäärin […] miljoonasta eurosta […] miljoonaan euroon,

— oma pääoma tilivuoden lopussa vähenisi […] miljoonasta eurosta […] miljoonaan euroon. Tässä ennusteessa SNCM korvaa Ile de Beauté -aluksen käytettynä hankitulla aluksella eikä korvaa Corsealusta, vaan pitää sen edelleen liikenteessä.

2.4.1.3 Ennusteiden tarkastelu

(139) Vaikka optimistinen ja pessimistinen ennuste saattavat vaikuttaa melko samansuuntaisilta, seuraavat seikat on syytä ottaa huomioon:

— Liikenteeseen liittyvät arviot ovat ensinnäkin sellaisia, että rakenneuudistussuunnitelman tavoitteet voidaan saavuttaa voimassa olevan reittiohjelman tai sovitun aluskannan rajoissa. Liikenteen merkittävä kasvu tai väheneminen muuttaisi tilannetta, minkä vuoksi olisi kehiteltävä muita reittiyhdistelmiä ja muutettava myös aluskannan koostumusta. Jos tästä olisi tuloksena esimerkiksi julkisen palvelun tarjoa-

miseen liittyvän taloudellisen tilanteen järkkyminen, julkisen palvelun tarjoamista koskevassa sopimuksessa asetettua suojalauseketta jouduttaisiin mahdollisesti soveltamaan, jolloin vastaava palvelu olisi määriteltävä uudelleen.

— Korsikaan ja Pohjois-Afrikan maihin suuntautuvan liikenteen toimintalogiikat ovat lisäksi erilaisia. Niiden kehittyminen voi olla yhdensuuntaista tai vastakkaista. Esimerkiksi Korsikan-markkinat voivat olla riippuvaisia saaren yleisestä tilanteesta. Odottamattomat tapahtumat saattavat hetkessä vaarantaa Algerian kanssa käytävän kauppavaihdon kehityksen. Tunisian-markkinat vaikuttavat vakaammilta, mutta niillä kilpailu on kovaa. Kaiken kaikkiaan todennäköisyys, että kaikki nämä markkinat kehittyisivät samanaikaisesti samaan suuntaan, on pieni. Esitetyt oletukset kattavatkin yleisesti ottaen melko edustavan valikoiman mahdollisia kehityssuuntia.

(140) Optimistisen ja pessimistisen ennusteen tuloslaskelmaarviot on tehty muuttumattoman tarjonnan perusteella, jotta mahdollisten suhdannemuutosten vaikutukset tulevat selvästi näkyviin. Turvatakseen tasapainoisen toimintansa yritys käytännössä mukauttaa tarjontansa tietenkin vielä tarkemmin kysynnän vaatimuksiin sovituissa yleisissä rajoissa, jotka ovat siis liikennöinti 11 aluksella ja liikennöityjen reittien säilyttäminen. Tämä saattaisi tulla kysymykseen esimerkiksi Nizzan ja Korsikan välistä reittiä ja Pohjois-Afrikkaan suuntautuvaa liikennöintiä koskevan pessimistisen ennusteen toteutuessa. Mahdollisia toimenpiteitä ovat esimerkiksi seuraavat:

— pienen huippunopean aluksen ottaminen Liamonen tilalle kesäkuussa ja syyskuussa ennakoitua aiemmin: tulos paranee […] miljoonaa euroa,

— liikennöivien alusten määrän vähentäminen tiettyinä talviviikkoina: tulos paranee […] miljoonaa euroa,

— Algeriaan suuntautuva liikenne: matkojen vähentäminen hiljaisena aikana (matka joka toinen viikko): tulos paranee […] miljoonaa euroa.

TAULUKKO 5

Ennusteessa esitetyt oletukset

		Pessimistinen ennuste	Rakenneuudistussuunnitelman ennuste	Optimistinen ennuste
Laivaliikenteen markkinat Ranskan satamista	Korsika	[…]	[…]	[…]
	Algeria	[…]	[…]	[…]
	Tunisia	[…]	[…]	[…]
SNCM:n matkustajaliikenne	Marseille—Korsika	[…]	[…]	[…]
	Toulon—Korsika	[…]	[…]	[…]
	Genovanlahti	[…]	[…]	[…]
	Pohjois–Afrikka	[…]	[…]	[…]
SNCM:n keskimääräiset nettotulot vuosina 2003—2006 (miljoonaa euroa)	Marseille—Korsika	[…]	[…]	[…]
	Toulon—Korsika	[…]	[…]	[…]
	Genovanlahti	[…]	[…]	[…]
	Algeria	[…]	[…]	[…]
	Tunisia	[…]	[…]	[…]
	Vapaa-ajan laivamatkailutoiminnot	[…]	[…]	[…]

(141) Ennusteiden avulla on laadittu seuraavat simulaatiot, jotka Ranskan viranomaiset toimittivat komissiolle. Simulaatiot osoittavat, että SNCM:n toiminnan kannattavuus pystytään palauttamaan kaikissa kolmessa vaihtoehdossa.

TAULUKKO 6

SNCM:n tärkeimpien taloudellisten indikaattoreiden kehittyminen

		Pessimistinen ennuste	Rakenneuudistus-suunnitelman ennuste	Optimistinen ennuste
Keskiarvo 2003/2006	Matkustajaliikenne	[…]	[…]	[…]
	Henkilöautojen kuljetus	[…]	[…]	[…]
	Rahtiliikenne (pituusmetriä)	[…]	[…]	[…]
	Bruttotulosmarginaali (tuhatta euroa)	[…]	[…]	[…]
	Taloudellinen korvaus (tuhatta euroa)	[…]	[…]	[…]
	Tulos rahoituserien jälkeen (tuhatta euroa)	[…]	[…]	[…]
2007 (miljoonaa euroa)	Oma pääoma	[…]	[…]	[…]
	Velat yhteensä	[…]	[…]	[…]
	Suhde ([a]) oma pääoma / (lainat + leasing – kassatilanne)	[…]	[…]	[…]

([a]) Suhteessa otetaan huomioon tiettyjen alusten hankinta leasing-sopimuksella.

2.4.1.4 SNCM:n taloudellisen tilanteen kehittyminen valitussa ennusteessa

(142) Ranskan viranomaiset esittivät rakenneuudistussuunnitelmassaan vielä yksityiskohtaisemman mediaaniennusteeseen perustuvan rahoitusmallin kaudeksi 2002—2007, jonka ennusteet ovat melko maltillisia: bruttokansantuotteen kasvuennuste 1,5 prosenttia, lainojen korkokanta 5,5 prosenttia, korkotulotaso 4,5 prosenttia ja lyhytaikaisten lainojen korko 5 prosenttia. Taulukossa 7 kuvatusta mallista saadaan tuloslaskelmaa ja tasetta koskevat ennusteet kuudeksi seuraavaksi vuodeksi kaudella 2002—2007. Siitä käy ilmi muun muassa se, että tulos rahoituserien jälkeen muuttuu positiiviseksi jo vuonna 2003.

TAULUKKO 7

Rahoitusmalli kaudeksi 2002—2007

(miljoonaa euroa)

	2000 Toteutunut	2001 Toteutunut	2002 Suunnitelma	2002 Toteutunut	2003 Suunnitelma	2004 Suunnitelma	2005 Suunnitelma	2006 Suunnitelma	2007 Suunnitelma
Liikevaihto	204,9	204,1	178	205,8	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Toimintatuet	85,4	86,7	74,5	77,7	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Tulos rahoituserien jälkeen	–14,7	–5,1	1,2	–5,8	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Nettotulos	–6,2	–40,4	23	4,2	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Omat varat	67,5	29,7	119	33,8	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Nettorahoituslainat (ei leasing)	135,8	134,5	67,7	144,8	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Talouden tunnusluvut									
Tulos rahoituserien jälkeen / liikevaihto + tuet	–5 %	–2 %	0 %	–2 %	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Omat varat / taseen velat	50 %	22 %	176 %	23 %	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Vuosien 2000 ja 2001 luvut ovat SNCM:n vuoden 2001 toimintakertomuksesta.
Vuoden 2002 toteutuneet luvut ovat SNCM:n 15.5.2003 toimittamasta alustavasta tilinpäätöksestä.

(143) Pohjois-Afrikan maihin suuntautuvan toiminnan liikevaihto nousee tässä skenaariossa noin […] miljoonasta eurosta vuonna 2001 […] miljoonan euron tasolle vuodesta 2003 lähtien ([44]). Kyseisillä reiteillä toteutettu tulos rahoituserien jälkeen pysyy kaudella 2002—2005 noin […]—[…] miljoonan euron tasolla.

(144) Nizzan ja Korsikan välisellä reitillä, jolla kilpailua on eniten, liikevaihto on noin […] miljoonaa euroa, johon lisätään noin 5 miljoonan euron suuruiset valtion sosiaalitukikorvaukset. Reitin liikennöinti ei riitä kattamaan kaikkia alukseen liittyvistä poistoista aiheutuvia kuluja (joita maksetaan myös korkoina) ensisijaisesti käytetyn merenkulkuvälineen, huippunopean Liamone-aluksen, korkean laadun ja siten sen suhteellisen korkean ostohinnan vuoksi, joten tulokseksi saadaan rahoituserien jälkeen noin […]—[…] miljoonaa euroa. Aluksen poikkeuksellinen 14,8 miljoonan euron arvonalennus, joka on merkitty rakenneuudistussuunnitelmaan ja vuoden 2001 tilinpäätökseen, mahdollistaa sen arvon alentamisen yhtiön käyttöarvon mukaiseksi ja korvaa 1,8 miljoonan euron arvosta tulevia vuotuisia korkoannuiteetteja; tämä tasapainottaa Nizzan ja Korsikan välistä liikennöintiä jonkin verran ([45]). Yhtiö on täsmentänyt, että vaihtoehtoinen ratkaisu — Liamonen luovutus — ei tutkimusten mukaan vaikuttanut otolliselta markkinatilanteen ja leasing-sopimuksen ennenaikaiseen purkamiseen liittyvien tappioiden vuoksi.

(145) Yhtiön alkuperäisen Marseillen (unohtamatta myöskään Toulonia) ja Korsikan välisen liikennöinnin osalta odotettu liikevaihto vuonna 2002 oli 84 miljoonaa euroa ja vaihtelee seuraavina vuosina todennäköisesti […] ja […] miljoonan euron välillä. Huomattakoon, että Korsikaan suuntautuvan liikennöinnin kokonaisliikevaihdon ennustetaan laskevan vuonna 2002 9 miljoonaa euroa eli 8 prosenttia vuoteen 2001 verrattuna. Vuoden 2002 tilinpäätös vahvistaa tämän odotetun laskun (10 miljoonan euron vähennys matkustajatuloissa). SNCM:n markkinaosuus pienenee näin ollen 4 yksikköä (25,9 prosentista 21,8 prosenttiin) vuosien 2001 ja 2002 välillä sen kilpailijoiden hyväksi (5,6 yksikön lisäys 16,8 prosenttiin).

(146) Marseillesta lähtevillä reiteillä, jotka ovat vastedes ainoita julkisen palvelun velvoitteen piiriin kuuluvia yhteyksiä, tuen ennakoitiin jäävän vuonna 2002 noin 69 miljoonaan euroon ja laskevan sitten suunnitelman toteuttamiskauden aikana 61—63 miljoonaan euroon. Vähennys on huomattava verrattuna vuonna 2001 saatuun 87 miljoonan euron summaan. Julkisen palvelun piiriin kuuluvilla reiteillä toteutuneen, vuosina 2001 ja 2002 rahoituserien jälkeen negatiivisen tuloksen odotetaan kuitenkin nousevan […] miljoonaan euroon vuonna 2003, sitten noin […] miljoonaan euroon vuosina 2004—2005 ja lopulta […] miljoonaan euroon vuonna 2006.

(147) Yhtiön tulos rahoituserien jälkeen on vuonna 2002 näillä näkymin −5,8 miljoonaa euroa, joka on yhdensuuntainen vuoden 2001 tuloksen kanssa mutta vähemmän kuin rakenneuudistussuunnitelmassa ennakoidaan. Tulos rahoituserien jälkeen selittyy tuloslaskelman sisältämien eräkohtaisten vaihteluiden lisäksi sillä, ettei merenkulkualan elinkeinoveroa ole korvattu (2,4 miljoonaa euroa), vaan siitä saadaan lähdeveroalennus vuonna 2003, ja että työttömyyskassan työnantajamaksut (työttömyysvakuutusmaksut) ja perhe-etuuksien työnantajan osuudet on korvattu vain osittain siten, että puuttuva summa on 3,5 miljoonaa euroa.

(148) Ranskan viranomaisten mukaan 76 miljoonan euron lisäpääoma ja toiminnan kannattavuuden palautuminen jo vuonna 2003 mahdollistavat oman pääoman kasvattamisen nykyisestä 30 miljoonan euron tasosta 120 miljoonaan euroon lyhyellä aikavälillä (2003) ja […] miljoonaan euroon suunnitelman toteuttamisen loppuvaiheessa (2006—2007). Tämän ansiosta rahoituslainan määrä voidaan vähentää nykyisestä tasosta (145 miljoonaa euroa) […] miljoonan euron tasolle vuosina 2003—2005. Yhtiö aikoo ottaa suunnitelman viimeisinä toteuttamisvuosina uutta lainaa uudistaakseen yhden tai kaksi täydessä omistuksessaan olevaa alusta.

2.4.2 *Rakenneuudistussuunnitelmaa pidemmälle menevät ennusteet*

(149) On tärkeätä tietää, millainen on yhtiön kilpailuasema vuonna 2006, kun julkisen palvelun tarjoamista koskeva nykyinen sopimus on päättynyt, ja kuinka elinkelpoinen yhtiö silloin on. Vuoden 2006 jälkeen tehtävän tulevan julkisen palvelun tarjoamista koskevan sopimuksen luonnetta ja sisältöä on kuitenkin vaikea ennakoida tässä vaiheessa.

(150) Nykyiseen tilanteeseen verrattuna, jossa SNCM:llä on käytössään neljä ro-ro-matkustaja-rahtialusta ja kaksi autolauttaa, sellainen tilanne, jossa esimerkiksi […] ei enää tarvittaisi, aiheuttaisi SNCM:lle noin […] miljoonan euron tulonmenetyksen (ja […] miljoonan euron tukisumman menetyksen). Tuloksen lasku voitaisiin henkilöstökulujen, muiden toimintakustannusten ja pääomakustannusten (poistot ja rahoituskulut) vähentämisen kautta rajata noin […] miljoonaan euroon, jolloin se

([44]) Tämä kehitysennuste osoittautui paikkansa pitäväksi jo vuonna 2002, kun kyseisen alueen matkustajaliikenteestä saadut tulot nousivat yli 9 miljoonaa euroa. Yksikkötulot nousivat hintojen vakaudesta huolimatta, mikä on osoitus erilaisten hintojen entistä paremmasta kohdentamisesta.

([45]) Huomautus: tulokseen rahoituserien jälkeen sisältyvät korot pysyvät entisellään, mutta 1,8 miljoonan euron vuotuinen poisto saadaan takaisin poikkeustuloksen tasolla, jolloin syntyy mainittu vaikutus nettotulokseen.

olisi […] suunnitellusta voitosta kauden lopussa. Rakenneuudistuskustannusten arvioidaan olevan 20 miljoonaa euroa 260 työntekijää kohti, ja niiden rahoitus saataisiin hyvinkin korvattua kyseisen aluksen, esimerkiksi […]:n myynnillä, jonka luovutuksesta saataisiin […] miljoonaa euroa käteisvaroja ja […] miljoonaa euroa myyntivoittoa ennen veroja.

(151) Ranskan viranomaiset ovat laatineet myös vielä pidemmälle menevän ennusteen, jossa julkisen palvelun piiriin kuuluvaa liikennöintiä hoitaisi vain […] ro-ro-matkustaja-alusta eli […] Marseillen ja Korsikan välillä tällä hetkellä liikennöivistä aluksista sekä yksi autolautta, joka on kilpailukykyinen sosiaalisen tuen turvin ([46]). Tässä tapauksessa ennakoitu tulonmenetys olisi noin […] miljoonaa euroa (ja tukisumman menetys […] miljoonaa euroa) eli […] prosenttia Marseillen ja Korsikan välisestä liikennöinnistä saatavista kokonaistuloista. Henkilöstökulujen, muiden toimintakustannusten ja pääomakustannusten (poistot ja rahoituskulut) vähentäminen ei kuitenkaan riittäisi takaamaan positiivista tulosta: se olisi noin […] miljoonaa euroa suunnitelmassa ennakoitua tulosta pienempi, joten SNCM:n tulos olisi hieman — noin […] miljoonaa euroa — tappiollinen. Rakenneuudistuskustannukset, jotka ovat arviolta 34 miljoonaa euroa 450 työntekijää kohti, saataisiin sen sijaan korvattua myymällä kaksi alusta, esimerkiksi […] ja […], joiden luovutuksesta saataisiin […] miljoonaa euroa kassavaroja ja […] miljoonaa euroa myyntivoittoa ennen veroja.

(152) Ranskan viranomaiset eivät ole halunneet tutkia vielä rohkeampia ennusteita vaan ovat katsoneet, että ennusteet joissa SNCM:n toimintaa vähennettäisiin yli 50 prosenttia, kyseenalaistaisivat koko yhtiön toiminnan tarkoituksen. Ranskan viranomaiset korostavat kuitenkin, että kyseessä olisi äärimmäinen tilanne, joka voidaan välttää toteuttamalla kyseinen suunnitelma, jonka avulla yhtiö saadaan nopeasti sellaiseen kilpailukuntoon, jossa se pystyy saamaan edes osan tulevasta julkisen palvelun velvoitteeseen liittyvästä sopimuksesta.

2.5 **Muut SNCM:n hyväksi myönnetyt tuet**

(153) SNCM on aiemmin saanut seuraavia yksittäisiä tukia:

— toimintatuet julkisen palvelun velvoitteiden korvaamiseksi, joiden summa kaudella 1991—2001 oli 787 miljoonaa euroa ja joista komissio teki 30 päivänä lokakuuta 2001 myönteisen päätöksen mainitun kauden osalta ([47]),

— pelastamistuki 22,5 miljoonan euron suuruisena korvattavana käteisennakkona, josta komissio teki myönteisen päätöksen 17 päivänä heinäkuuta 2002 ([48]) ja jonka SNCM on tällä välin korvannut kokonaisuudessaan.

(154) SNCM saa tällä hetkellä taloudellista korvausta julkisen palvelun velvoitteiden hoitamisesta kaudella 2002—2006 Marseillen ja Korsikan välisillä reiteillä sopimuksensa mukaisesti ([49]). Korvauksen kokonaissumma voi olla koko kauden aikana enintään 321,5 miljoonaa euroa.

(155) Yhtiö on saanut aiemmin ja saa todennäköisesti jatkossakin tukea seuraavista tukiohjelmista, jotka ovat avoimia kaikille meriliikenneyhtiöille:

— välillinen tuki yksittäisille matkustajille Korsikaan suuntautuvassa meriliikenteessä myönnettävän sosiaalisen tuen järjestelmästä, josta myönnetään tukea tietyille matkustajaryhmille ja josta komissio on tehnyt myönteisen päätöksen ([50]),

— elinkeinoveron takaisinmaksua koskeva ohjelma meriliikenneyhtiöille ([51]).

2.6 **Menettelyn aloittamiseen johtaneiden syiden kuvaus**

2.6.1 *Epäilyt rakenneuudistussuunnitelman asianmukaisuudesta*

(156) Komissio esitti 19 päivänä elokuuta 2002 tehdyssä päätöksessään eräitä rakenneuudistussuunnitelmaan kohdistuvia epäilyjä johtuen siitä, että yhtiön tekemien tappioiden syitä ei ollut analysoitu. Komissio esitti kysymyksiä erityisesti seuraavista aiheista:

— tappioiden ja julkisen palvelun velvoitteiden väliset yhteydet,

([46]) Katso 155 kappale.
([47]) Edellä mainittu päätös 2002/149/EY.
([48]) Komission päätös, tehty 17 päivänä heinäkuuta 2002, asia NN 27/2002, ex N 849/2001, pelastamistuki SNCM:n hyväksi (ei vielä julkaistu virallisessa lehdessä).
([49]) Katso 2.1.2 jakso. Katso myös päätös 2002/149/EY.
([50]) Komission päätös, tehty 2 päivänä heinäkuuta 2002, asiassa N 781/2001, yksittäisille matkustajille myönnettävästä sosiaalisesta tuesta Korsikaan suuntautuvassa meriliikenteessä.
([51]) Komission päätös, tehty 7 päivänä joulukuuta 2000, asiassa N 593/2000, elinkeinoveron merenkulkuun liittyvän osan takaisinmaksusta. Ohjelmaa on muutettu kahteen otteeseen.

— SNCM:n alustenhankintaohjelman vaikutus yhtiön tuloslaskelmiin,

— suunnitellut toimenpiteet yhtiön tuottavuuden parantamiseksi.

(157) Komissio korosti myös seuraavia rakenneuudistussuunnitelmassa ilmeneviä puutteita:

— välituotekulutuksen määrän vähentämiseen tarkoitettujen konkreettisten toimenpiteiden laiminlyönti,

— SNCM:n tulevaa hinnoittelupolitiikkaa koskevien tietojen puuttuminen.

2.6.2 *Epäilyt tuen suuruuden määrittämiseen käytetyn laskutavan asianmukaisuudesta*

(158) Komissio epäili myös sekä Ranskan viranomaisten pääomatuen suuruuden määrittämiseen käyttämän laskutavan asianmukaisuutta että eräitä taloudellisten simulaatioiden laatimisessa käytettyjä oletuksia. Laskutapa, jota Ranskan viranomaiset käyttivät 76 miljoonan euron suuruisen pääomatuen perustelemiseksi, perustui nimittäin taloudelliseen simulaatioon, josta eivät käy selvästi ilmi kaikki taustalla olevat oletukset ja josta ei selviä, miten oman pääoman ja pitkäaikaisen velkaantumisen väliseksi keskimääräiseksi viitesuhdeluvuksi on saatu 79 prosenttia.

3. ASIANOMAISTEN HUOMAUTUKSET

3.1 Corsica Ferriesin huomautukset

3.1.1 *Ensimmäinen huomautuskirje*

(159) Konsulttitoimisto Scapel, Scapel-Grail et Bonnaud lähetti 8 päivänä tammikuuta 2003 päivätyssä kirjeessä ([52]) asiakkaansa Corsica Ferriesin esittämät huomautukset.

(160) Huomautuskirjeessä kiistetään ensinnäkin se, että SNCM olisi yhteisön suuntaviivojen määritelmän mukainen vaikeuksissa oleva yritys. Kirjeessä muistutetaan, että julkisen palvelun tarjoamista koskeva sopimus takaa yritykselle keskimäärin noin 64,3 miljoonan euron suuruisen vuosittaisen valtiontuen eli yhteensä 321,5 miljoonaa euroa viisivuotiskauden ajalta. Kirjeen mukaan julkisen palvelun tarjoamisesta tehdyn sopimuksen 5 artiklassa SNCM:lle taataan 72,8 miljoonaan euron suuruiset käteisvarat. Lisäksi Corsica Ferries korosti, että SNCM:n vuonna 2001 tekemästä 40,6 miljoonan euron tappiosta 15 miljoonaa euroa johtuu huippunopeaan Liamone-aluksen osalta tehdystä arvonalennuksesta.

(161) Toiseksi Corsica Ferries epäili SNCM:n kykyä palauttaa valtiontuen piiriin kuulumattomien reittiensä liikennöinnin kannattavuus. Corsica Ferries totesi myös, että toisin kuin rakenneuudistussuunnitelmassa ilmoitetaan ([53]), SNCM liikennöi edelleen Livornoon. Corsica Ferries epäili myös SNCM:n mahdollisuuksia liikennöidä kannattavasti Nizzasta ja Toulonista lähtevillä reiteillä. Se totesi, että SNCM:llä on Pohjois-Afrikkaan suuntautuvassa liikenteessä vastassaan varsin vaaralliset kilpailijat, CTN ja ENTV. Kulujen vähentämisen osalta Corsica Ferries pahoitteli, ettei sen saataville ollut annettu eräitä rakenneuudistussuunnitelmassa mainittuja tietoja. Se pyysi komissiota joka tapauksessa varmistamaan, että Ranskan viranomaiset antavat vakuuttavat vastaukset komission 19 päivänä elokuuta 2002 tehdyssä päätöksessä esitettyihin kysymyksiin.

(162) Kolmanneksi Corsica Ferries vaati, ettei suunnitteilla oleva tuki saa johtaa kilpailun kohtuuttomaan vääristymiseen. Tuki ei sen mielestä saa tiukentaa kilpailua eikä johtaa entistä hyökkäävämpään markkinointiin. Ranskan viranomaisten laskema oman pääoman ja rahoituslainojen välinen suhde — 79 prosenttia ([54]) — vaikuttaa sen mielestä liioitellulta verrattuna suhdelukuihin, joita se itse on laskenut kymmenen meriliikenneyhtiön otoksesta: suhdeluvut vaihtelevat 23,69 prosentista (Moby Lines) 49,7 prosenttiin (CMN) ja jopa 55,09 prosenttiin (Grimaldi).

(163) Corsica Ferriesin mielestä 76 miljoonan euron summaan päätyvä laskutoimitus on täysin kuvitteellinen. Sen näkemyksen mukaan 76 miljoonan euron summa vastaa 500:aa miljoonaa Ranskan frangia eli summaa, jonka yritys menettäisi katkeamattomien liikenneyhteyksien periaatteen toteuttamiseen tarkoitetuista määrärahoista uudella kaudella 2002—2006.

(164) SNCM olisi Corsica Ferriesin mukaan voinut saada kyseisen summan itsekin kokoon muuttamalla aluskannastaan saatavat realisoitumattomat voitot käteisvaroiksi tai myymällä osan rahoitusosuuksistaan.

(165) Corsica Ferries totesi, että eräät SNCM:n tytäryhtiöistä ovat hyödyttömiä meriliikenneyhtiön toiminnan kannalta, ja mainitsi erityisesti seuraavat:

([52]) Kirjattu komissiossa 15 päivänä tammikuuta 2003 numerolla DG TREN A/10962.

([53]) Menettelyn aloittamisesta tehdyssä päätöksessä todetaan, että rakenneuudistussuunnitelmaan sisältyy muiden muassa Livorno—Bastia-yhteyden lopettaminen ja siihen käytetyn kaluston poistaminen.

([54]) Katso tämän päätöksen 128 kappale.

— 50 prosentin osakkuus Sud-Cargos-meriliikenneyhtiöstä,

— 13 prosentin osakkuus lentoliikenteen paikanvarausjärjestelmiin erikoistuneesta Amadeus-yrityksestä,

— 59,25 prosentin osakkuus CMN:stä,

— CGTH:n kiinteistöomaisuus.

(166) Corsica Ferries väitti lopuksi, että tukihankkeella pyritään kiertämään kabotaasista annettua asetusta ja mitätöimään Marseillen ja Korsikan välistä liikennöintiä koskeva tarjouspyynnön merkitys. Se ehdotti, että rakenneuudistustukea myönnettäisiin vasta vuonna 2007 ja vain siinä tapauksessa, että SNCM ei saa vuonna 2006 uutta sopimusta, sillä sen mielestä tämä olisi ainoa tilanne, jossa kyseinen valtion meriliikenneyhtiö olisi todella vaikeuksissa.

(167) Tammikuun 8 päivänä 2003 päivättyyn kirjeeseen on liitetty runsaasti asiakirjoja (jäljennöksiä) ([55]).

([55]) Le Marin -lehden 7.6.2002 päivätty artikkeli "SNCM: un déficit record en 2001" (SNCM: ennätystappio vuonna 2001) (asiakirja nro 2), ro-ro-matkustaja-aluksen Bastian-reitin aikataulut 2003—2006 (asiakirja nro 3), Cofaceratingin laatima yhteenveto SNCM:n tytäryhtiöistä (asiakirja nro 4), La Tribune -päivälehden 21.12.2001 päivätty artikkeli "L'État accorde 76 millions d'euros à la SNCM" (Valtio myöntää SNCM:lle 76 miljoonaa euroa) (asiakirja nro 5), La Provence -lehden 7.2.2002 päivätty artikkeli "Concurrencée dans ses eaux, la SNCM se déploie à l'international" (Omilla vesillä kilpailuasemaan joutunut SNCM laajentaa ulkomaille) (asiakirja nro 6), Nizzan sataman toimintakertomus marraskuulta 2002 (asiakirja nro 7), Korsikan alueellisen liikenteen valvontakeskuksen laatimat kautta 2002 koskevat tilastot (asiakirja nro 8), artikkeli "La SNCM a dû baisser tous les tarifs sur ses lignes" (SNCM joutuu alentamaan kaikkien reittien hintojaan) (asiakirja nro 9), päiväämätön artikkeli "La SNCM planche sur son projet industriel" (SNCM laatii teollisuushanketta) (asiakirja nro 10), Fazin 16.9.2002 päivätty raportti SNCM:n rakenneuudistushankkeesta, Le Marin -lehden 7.6.2002 päivätty artikkeli "SNCM: un déficit record en 2001" (SNCM:lle ennätystappio vuonna 2001) (asiakirja nro 11), La Provence -päivälehden 7.12.2002 päivätty artikkeli "La SNCM accepte de discuter en Corse [avec le STC]" (SNCM suostuu neuvotteluihin Korsikalla [STC:n kanssa]) (asiakirja nro 12), L'antennelehden 11.12.2002 päivätty artikkeli "Les détails de l'accord SNCM/STC" (SNCM:n ja STC:n välisen sopimuksen yksityiskohdat) (asiakirja nro 13), nimeämättömän lehden päiväämätön artikkeli "La SNCM va bénéficier d'une aide exceptionnelle de l'État de 76,2 millions d'euros" (SNCM saa valtiolta 76,2 miljoonan euron poikkeuksellisen tuen) (asiakirja nro 14), AOL Mailin 21.12.2001 päivätty uutissähke "Le plan social de la SNCM sans licenciement sec" (SNCM:n henkilöstöohjelma ei sisällä suoria irtisanomisia) (asiakirja nro 15), yhteenvetotaulukko kymmenen meriliikennealan yrityksen oman pääoman ja lainojen suhteesta (asiakirja nro 16), Chambre Régionale des Comptesin toukokuussa 2002 antama kertomus Korsikan liikenneviraston hallinnointia koskevista lopullisista huomautuksista (asiakirja nro 17), La Provence -päivälehden 4.12.2002 päivätty artikkeli "Le patron des Corsica Ferries attaque la SNCM" (Corsica Ferriesin pääjohtaja haastaa SNCM:n) (asiakirja nro 18), La Provence -päivälehden lauantaina 4.1.2003 ilmestynyt artikkeli "Le président la SNCM part à l'assaut des Corsica Ferries" (SNCM:n puheenjohtaja lähtee kilpaan Corsica Ferriesin kanssa) (asiakirja nro 19).

3.1.2 *Myöhemmät huomautukset*

(168) Corsica Ferriesin pääjohtaja lähetti 16 päivänä tammikuuta 2003 päivätyllä sähköpostiviestillä komission yksiköille jäljennöksen Agence France Presse -uutistoimiston lehdistötiedotteesta sekä lehdistöaineistosta, joka liittyy SNCM:n puheenjohtajan 14 päivänä tammikuuta 2003 pitämään, SNCM:n vuoden 2003 hintoja käsittelevään lehdistötilaisuuteen.

3.1.3 *Corsica Ferriesin ja komission yksiköiden välinen kokous*

(169) Corsica Ferries esitti komission yksiköiden ja Corsica Ferriesin edustajien välillä viimeksi mainittujen pyynnöstä 4 päivänä helmikuuta 2003 järjestetyssä kokouksessa piirtoheitinkalvoja, joissa oli graafisia esityksiä SNCM:n mahdollisista lisätuloista. Kyseiset asiakirjat toimitettiin Ranskan viranomaisille kommentoitaviksi 21 päivänä helmikuuta 2003 päivätyllä kirjeellä.

(170) Corsica Ferriesin edustajat ilmoittivat suullisesti, että Manner-Ranskan ja Korsikan välisten meriliikennemarkkinoiden tilanne on hyvä ja että ne ovat kasvaneet 17 prosenttia vuosien 2000 ja 2001 välillä ja 13 prosenttia vuosien 2001 ja 2002 välillä. He muistuttivat, ettei heidän yhtiönsä ollut valittanut julkisen palvelun velvoitteiden korvaamista koskevasta päätöksestä 2002/149/EY, koska he katsoivat, ettei menneisiin tapahtumiin ollut syytä puuttua, mutta yhtiö seuraisi tarkasti, millaisia edellytyksiä komissio asettaisi käsiteltävänä olevassa tapauksessa.

(171) Corsica Ferriesin edustajat ilmoittivat suhtautuvansa myönteisesti komission pyrkimyksiin kabotaasimarkkinoiden vapauttamiseksi. Kabotaasista annettu asetus mahdollisti heidän mukaansa sellaisten sopimusten voimassaolon päättämisen, joista hyötyivät vakiintuneet toimijat. Asetuksen aikaansaamassa kilpailutilanteessa vakiintuneen toimijan oli parannettava huomattavasti Korsikan liikennepalveluidensa laatua. Korsikan asukkaat olivat heidän mukaansa kärsineet jo liian kauan SNCM:n laivojen huonolaatuisesta palvelusta, kun SNCM oli ollut ainoa Korsikaan liikennöivä yhtiö.

(172) Corsica Ferriesin edustajat kertoivat pelkäävänsä, että SNCM käyttää tukea alentaakseen Toulonin/Nizzan ja Korsikan välisen yhteyden hintojaan. Corsica Ferriesin edustajat ilmoittivat suullisesti, että vaikka SNCM:n ja Corsica Ferriesin hinnat ovat paperilla suunnilleen samansuuruiset, SNCM on lisännyt alempaan hintakauteen luettavien päivien lukumäärää selvästi.

(173) Corsica Ferriesin edustajat esittivät kokouksessa kolme suurinta rakenteellista syytä siihen, miksi SNCM:lle aiheutuu heidän mukaansa enemmän kuluja kuin Corsica Ferriesille. Ne ovat

— laivojen hankkiminen telakalta markkinahintoja korkeammilla hinnoilla,

— kalliimpi laivahenkilökunta, sillä sitä kohdellaan paremmin kuin mitä alaan sovellettavissa ranskalaisissa työehtosopimuksissa vaaditaan,

— ylimitoitettu satamahenkilöstö: Corsica Ferries liikennöi yhtä paljon kuin SNCM, mutta työllistää kolme kertaa vähemmän satamahenkilökuntaa. Monet SNCM:n satamatoiminnot pitäisi Corsica Ferriesin mukaan ulkoistaa Corsica Ferriesin tapaan.

(174) Lisäksi Corsica Ferriesin edustajat arvostelivat kokouksessa rakenneuudistussuunnitelmaa seuraavien kolmen asian osalta:

— Suunnitelmaan ei sisälly henkilöstön varsinaista vähentämistä: henkilöstön vähentäminen on liian varovaista, sillä suurin osa 300 lakkautettavasta toimesta poistuu luonnollisesti eläkeiän saavuttaneiden henkilöiden jäädessä eläkkeelle.

— SNCM:n osakkuuksia ei ole hyödynnetty rakenneuudistuksen rahoittamiseen: SNCM:llä on lukuisten eri yhtiöiden osakkuuksia, joiden markkina-arvo on paljon suurempi kuin SNCM:n taseeseen merkitty kirjanpidollinen arvo.

— Laivoista saatavia lisätuloja ei ole otettu huomioon: alusten kirjanpidollinen arvo meriliikenneyhtiöiden varoissa on nopeutettujen poistojen takia usein pienempi kuin niiden markkina-arvo, minkä vuoksi taseen antama kuva on vääristynyt. Corsica Ferries arvioi, että SNCM:n vanhoista aluksista saatava realisoitumaton voitto on 148 miljoonaa euroa. SNCM olisi alusten todellisen arvon nojalla voinut saada kiinnityslainoja tai takaisinvuokraussopimuksia 76 miljoonan euron rakenneuudistustukea suurempienkin summien edestä.

3.2 **Stef-TFE-konsernin pääjohtajan huomautukset**

(175) Kylmälogistiikkaan erikoistuneen Stef-TFE-konsernin pääjohtaja toimitti komissiolle 7 päivänä tammikuuta 2003 päivätyllä kirjeellä ([56]) huomautuksensa SNCM:n rakenneuudistushankkeesta. Hän korosti, että hänen johtamansa konserni on CMN:n varsinainen osakas, sillä se valvoo yrityksen johtoa. Huomautuskirjeessä selitetään, että SNCM:n ja CMN:n väliset pääomasuhteet juontavat juurensa CGMF:n osakkuuksien uudelleenluokitukseen vuonna 1992 ([57]). Stef-TFE:n mukaan SNCM:n CMN:stä omistamia osakkeita on arvioitava puhtaasti rahoitusvaroina.

(176) Huomautuskirjeessä korostetaan lisäksi, että CMN ja SNCM ovat toisistaan riippumattomia yrityksiä ja muilla kuin Marseillesta lähtevillä reiteillä toistensa kilpailijoita, vaikka ne ovatkin yhdessä julkisen palvelun tarjoamista koskevan sopimuksen osapuolina. Stef-TFE:n mukaan tällainen yhteistoiminta oli tarjouspyyntöön liittyvien asiakirjojen rakenteen vuoksi välttämätön, sillä se velvoitti kaksi yhtiötä, joista kumpikaan ei yksin voinut vastata kaikkiin tarpeisiin, esittämään yhteisen tarjouksen.

(177) Kirjeessä ilmoitetaan, että Stef-TFE-konserni sitoutuisi ”ostamaan osittain tai kokonaan, mieluummin kokonaan, SNCM:n omistuksessa olevat CMN:n osakkeet”, joiden arvoksi se arvioi 15—17 miljoonaa euroa, jos komissio katsoisi lopullisessa päätöksessään asettamiensa edellytysten mukaisesti, että ”luovutus olisi välttämätön rakenneuudistussuunnitelman tasapainon varmistamiseksi”.

(178) Kirjeen liitteenä on historiikki CMN:n osakkuuden vaiheista ja Stef-TFE-konsernin vuoden 2001 toimintakertomus.

3.3 **Paikallishallinnon edustajien huomautukset**

(179) Marseillen kaupunginjohtaja korosti 18 päivänä joulukuuta 2002 päivätyssä kirjeessään ([58]) SNCM:n taloudel-

([56]) Kirjattu komissiossa 8 päivänä tammikuuta 2003 numerolla DG TREN A/10304.

([57]) Katso tämän aiheen osalta 2.1.1.1 jakso.

([58]) Kirjattu komissiossa 3 päivänä tammikuuta 2003 numerolla DG TREN A/10021.

lista merkitystä alueen talouselämälle ja totesi, että yhtiö sijoittaa alueen talouteen vuosittain 160 miljoonaa euroa ja työllistää 1 800 työntekijää Provence-Alpes-Côte d'Azurin alueella.

(180) Bouches-du-Rhônen departementin neuvoston puheenjohtaja korosti 9 päivänä tammikuuta 2003 päivätyssä kirjeessään ([59]) SNCM:n taloudellista merkitystä alueen talouselämälle ja toivoi, että komissio voisi hyväksyä tukihankkeen ja mahdollistaa näin SNCM:n uudistuksen onnistumisen. Komission yksiköt tapasivat myöskin 9 päivänä tammikuuta 2003 erään Bouches-du-Rhônen departementin neuvoston jäsenen hänen pyynnöstään. Kyseinen neuvoston jäsen esiintyi kokouksessa yhteisönsä ja departementin puheenjohtajan edustajana. Hän korosti SNCM:n taloudellista painoarvoa Marseillen alueen talouselämässä. Hän muistutti, että SNCM oli ainoa yhtiö, joka pystyi takaamaan varmat laivaliikenneyhteydet Korsikaan. Hän myönsi, ettei SNCM:n hallinnointi ehkä aina ollut ollut moitteetonta, mutta totesi, että se oli viime aikoina edistynyt merkittävästi uudistumispyrkimyksissään pääjohtajansa johdolla, vaikka tehtävää olikin hänen mukaansa vielä. Hän esitti koko Marseillen alueen poliittisten toimijoiden nimissä toiveen, että komissio antaisi SNCM:lle vielä yhden mahdollisuuden sopeutua suhteellisen uuteen kilpailuympäristöön. Hän totesi, että SNCM kärsii muiden ranskalaisten matkustajalaivaliikennealan yhtiöiden tapaan siitä, että muissa jäsenvaltioissa, kuten Italiassa ([60]), jonka lipun alla purjehtivat sen suurimman kilpailijan Corsica Ferriesin alukset, sovelletaan suotuisampia sosiaaliturvajärjestelmiä ja verojärjestelyjä.

(181) Provence-Alpes-Côte d'Azurin alueneuvoston puheenjohtaja korosti 9 päivänä tammikuuta 2003 päivätyssä kirjeessään ([61]), että komission aloittaman menettelyn tarkoituksena oli tarkistaa, voidaanko tällä hetkellä vaikeuksissa olevan yrityksen elinkelpoisuus taata ehdotetun rakenneuudistussuunnitelman avulla myös tietyn ajan kuluttua. Hän muistutti rakenneuudistussuunnitelman sisältämistä toimenpiteistä. Hän ilmoitti, että hänen mielestään suunnitelma täyttää edellytykset, joiden mukaan se voi taata yrityksen elinkelpoisuuden. Alueneuvoston mukaan SNCM on ainoa yritys, joka voi tarjota riittävästi yhteyksiä Korsikaan katkeamattomien liikenneyhteyksien periaatteen toteutumiseksi. Lisäksi se ilmoitti, että yli 2 000 työpaikkaa Provence-Alpes-Côte d'Azurin alueella kuuluu SNCM:n toiminnan piiriin ja että yrityksen toimintakyvyn säilyttäminen on siten elintärkeää alueen talouden kannalta.

(182) Korsikan parlamentin toimeenpanevan neuvoston puheenjohtaja välitti komissiolle 9 päivänä tammikuuta 2003 päivätyllä kirjeellä ([62]) parlamentin 18 päivänä joulukuuta 2002 tekemän päätöksen. Korsikan parlamentti antoi päätöksessään myönteisen lausunnon SNCM:n pääomankorotushankkeesta.

3.4 **Korsikan liikenneviraston huomautukset**

(183) Korsikan liikenneviraston (Office des Transports de Corse, OTC) toimitusjohtaja painotti 10 päivänä tammikuuta 2003 päivätyssä kirjeessä ([63]) viraston pääjohtajan puolesta, että julkista liikennepalvelua koskevan uuden sopimuksen tekemiseksi julistettuun tarjouskilpailuun saatiin vain yksi tarjous, joka oli CMN:n ja SNCM:n muodostaman ryhmittymän tarjous. Muistettakoon, että OTC myöntää yhdessä Korsikan aluehallinnon kanssa julkisen palvelun tarjoamista koskevan toimiluvan.

(184) OTC ilmoitti ensinnäkin, että SNCM on tällä hetkellä ainoa yhtiö, joka pystyy täyttämään sopimuksessa asetetut matkustajaliikennettä koskevat vaatimukset, joten sen lakkauttaminen "johtaisi välittömästi palvelujen vähentymiseen merkittävällä tavalla".

(185) Huomautuskirjeessä muistutetaan, että Korsika on pitkään kärsinyt riittämättömistä laivaliikenneyhteyksistä ja että tarjonta saatiin vastaamaan kysyntää vasta vuonna 1976, kun liikenneyhteyksien katkeamattomuuden periaatetta ryhdyttiin toteuttamaan. Korsikan aluehallinto, joka haluaa säilyttää luotettavat ja korkealaatuiset liikenneyhteydet, on sisällyttänyt sopimukseensa palvelujen tehokkuudesta ja luotettavuudesta riippuvaisia korvaavia tai korjaavia rahoitusmekanismeja.

(186) Huomautuskirjeessä muistutetaan myös, että Korsikan aluehallinto on ottanut huomioon Manner-Ranskan satamista lähteviä reittejä koskevan tarjonnan kehittymisen vuodesta 1996 lähtien ja on siksi rajannut julkisen palvelun velvoitteen koskemaan ainoastaan liikennöintiä Marseillesta Korsikaan.

(187) Lisäksi kirjeessä muistutetaan SNCM:n merkityksestä Korsikan talouden kannalta ja korostetaan, että SNCM on Korsikaan sijoittautuneiden meriliikenneyhtiöiden

([59]) Kirjattu komissiossa 10 päivänä tammikuuta 2003 numerolla DG TREN A/10567.
([60]) Katso tämän aiheen osalta 5.3.1 jakso.
([61]) Kirjattu komissiossa numerolla TREN A/11872.
([62]) Kirjattu komissiossa 16 päivänä tammikuuta 2003 numerolla TREN A/11084.
([63]) Kirjattu komissiossa 16 päivänä tammikuuta 2003 numerolla TREN A/11085.

joukossa eniten korsikalaisia työllistävä (600 merimiestä ja 170 toimistotyöntekijää) ja eniten hankintoja Korsikassa tekevä (25—30 miljoonaa euroa vuodessa yhtiön toimittamien tietojen mukaan) yhtiö. Kirjeessä todetaan vielä, että "jos komissio tyrmää Ranskan valtion ehdottaman rakenneuudistussuunnitelman, sillä on erittäin haitallisia vaikutuksia Korsikan yhteiskunnalliseen ja taloudelliseen tasapainoon".

(188) Toisessa, 10 päivänä helmikuuta 2003 päivätyssä kirjeessä ([64]) OTC määritteli kaksi alaa, joiden suhteen se julkisen palvelun tarjoamista koskevan toimiluvan myöntävänä viranomaisena odotti SNCM:ltä parannuksia. OTC kertoi ensinnäkin odottavansa yrityksen sisäisen sosiaalisen vuoropuhelun parantumista ja korosti, että yhtiössä oli "epätavallisen paljon" työmarkkinaosapuolten välisiä konflikteja, jotka vaikuttivat Korsikan meriyhteyksiin, vaikka tilanne olikin viime vuosina parantunut. OTC oli tätä varten erikseen määrännyt julkista palvelua koskevassa sopimuksessaan taloudellisista seuraamuksista, joita sovelletaan, jos yhtiö ei tarjoa tiettyjä palveluja sisäisistä syistä. Toinen OTC:n huolenaihe oli asiakkaille suunnatun liikennöinnissä tapahtuvia häiriöitä koskevan tiedottamisen parantaminen. OTC korosti kuitenkin, että SNCM ei matkustajille suunnatun tiedotuksen alalla ole muita liikenneyhtiöitä huonompi, mutta muistutti silti SNCM:n tarvetta pyrkiä kehittämään alaan liittyviä käytäntöjään.

4. **RANSKAN KOMMENTIT**

(189) Komission yksiköt lähettivät asetuksen (EY) N:o 659/1999 6 artiklan 2 kohdan mukaisesti Ranskan viranomaisten kommentoitaviksi seuraavat asiakirjat:

— Corsica Ferriesin 13 ja 16 päivänä tammikuuta 2003 päivätyissä kirjeissä esittämät huomautukset,

— Stef-TFE:n 16 päivänä tammikuuta 2003 päivätyssä kirjeessä esittämät huomautukset,

— Provence-Alpes-Côte d'Azurin alueen 5 päivänä helmikuuta 2003 päivätyssä kirjeessä esittämät huomautukset,

— Korsikan aluehallinnon 16 päivänä tammikuuta 2003 päivätyssä kirjeessä esittämät huomautukset,

— Bouches-du-Rhônen departementin neuvoston 16 päivänä tammikuuta 2003 päivätyssä kirjeessä esittämät huomautukset,

— Marseillen kaupungin 16 päivänä tammikuuta 2003 päivätyssä kirjeessä esittämät huomautukset,

— OTC:n 16 päivänä tammikuuta 2003 ja 21 päivänä helmikuuta 2003 päivätyissä kirjeissä esittämät huomautukset.

4.1 **Ranskan kommentit Corsica Ferriesin huomautuksiin**

(190) Ranskan viranomaiset ilmoittivat, että eräät SNCM:n tarjontaa koskevat Corsica Ferriesin esittämät tiedot eivät pitäneet paikkaansa.

4.1.1 *SNCM:n hinnoittelupolitiikka*

(191) Ranskan viranomaiset lähettivät 27 päivänä toukokuuta 2003 päivätyllä faksilla komission yksiköille tietoja, joiden tarkoituksena oli kumota Corsica Ferriesin väitteet SNCM:n hinnoittelupolitiikasta.

(192) SNCM:n tämänhetkinen tarjonta Nizzan ja Korsikan välisillä reiteillä käy ilmi seuraavasta taulukosta:

TAULUKKO 8

Muutokset SNCM:n tarjonnassa vuosien 2002 ja 2003 välillä

(prosenttia)

SNCM:n tarjonta	2003/2002 12 kk:n aikana
Tarjolla olevat matkat	−3,7
Tarjolla olevat matkustajapaikat	−1,8
Tarjolla olevat autopaikat	+0,3

(193) Ranskan viranomaiset huomauttivat lisäksi, että SNCM:n hinnat Nizzan ja Korsikan välisellä reitillä ovat nousseet hieman vuoteen 2002 verrattuna. Hinnoittelukausien pituuksia on muutettu yhtiön markkinointipolitiikan mukaisesti pienentämällä hintaeroja Corsica Ferriesin hyväksi. Ranskan viranomaisten mukaan Corsica Ferriesin ilmoittamat muutokset SNCM:n hinnoissa (−14 prosentista −24 prosenttiin) eivät vastaa todellisuutta, ja toisin kuin väitetään, Corsica Ferriesin hinnat ovat selvästi SNCM:n hintoja alempia.

([64]) Kirjattu komissiossa 11 päivänä helmikuuta 2003 numerolla TREN A/12979.

(194) Corsica Ferries pyrkii Ranskan viranomaisten mukaan osoittamaan, että SNCM on aloittanut hyökkäävän hintapolitiikan asettamalla hintansa Corsica Ferriesin hintoja alemmalle tasolle. Ranskan viranomaiset vakuuttavat, että tällaiset johtopäätökset, jotka perustuvat suurelta osin vaillinaisiin tietoihin, ovat virheellisiä.

4.1.1.1 Tarjoushinnat

(195) Corsica Ferriesin tarjoushinnaston nimi on ”Jackpot” ja se koskee vähintään kahden henkilön ja ajoneuvon meno-paluu-pakettimatkaa ([65]). Ranskan viranomaiset painottivat, ettei näitä hintoja ole mainittu Corsica Ferriesin esittämissä asiakirjoissa, vaikka niiden osuus yhtiön myynnistä on huomattava. Pakettimatkaan voidaan liittää 1—4 matkustajaa, jotka matkustavat samassa ajoneuvossa. Heiltä perittävä lisämaksu on perushinta, johon kyseiset matkustajat ovat oikeutettuja. Jos lisämatkustajat ovat lapsia tai nuoria, niin kuin he usein 4—5 hengen ajoneuvossa ovat, pakettimatkan lisäksi maksettava lisämaksu on 2,5 euroa yhteen suuntaan oranssilla kaudella ([66]). Jos he ovat sosiaaliseen tukeen oikeutettuja matkustajia ([67]), lisämaksu on 5 euroa.

(196) Tämä SNCM:n hinnoittelusta merkittävästi poikkeava hinnoittelurakenne johtaa seuraaviin eroihin:

TAULUKKO 9

SNCM:n ja Corsica Ferriesin vuoden 2003 hinnastojen vertailu

(euroa) ([a])

		Sininen	Vihreä	Valkoinen	Punainen
SNCM	2 matkustajaa ([b]) + 1 ajoneuvo	100	135	170	215
	3 matkustajaa ([b]) + 1 ajoneuvo	130	165	190	270
	4 matkustajaa ([b]) + 1 ajoneuvo	150	180	200	330
Corsica Ferries	2 matkustajaa + 1 ajoneuvo	99	135	145	199
	3 matkustajaa + 1 ajoneuvo (joista 1 sosiaaliseen tukeen oikeutettu) ([c])	109	151	163	233
	4 matkustajaa + 1 ajoneuvo (joista 2 sosiaaliseen tukeen oikeutettuja) ([c])	119	167	181	267
	3 matkustajaa + 1 ajoneuvo (joista 1 lapsi) ([d])	104	143	154	216
	4 matkustajaa + 1 ajoneuvo (joista 2 lapsia) ([d])	109	151	163	233

([a]) Veroton hinta
([b]) Kaikki matkustajatyypit
([c]) Eläkeläiset, nuoret (12—25-vuotiaat), Korsikan asukkaat, opiskelijat ja perheelliset.
([d]) Lapset: 4—12-vuotiaat

(197) Tarjoushinnat on sekä SNCM:ssä että Corsica Ferriesissä kiintiöity dynaamisen tuotonhallintatekniikan avulla. Ranskan viranomaiset eivät tietokonepohjaisiin paikanvarausjärjestelmiin perustuvan hinnoittelun vaikeaselkoisuuden vuoksi pysty ilmoittamaan komissiolle täsmällisesti, kuinka monta paikkaa Corsica Ferriesillä on hinnoiteltu erikoishinnoin. Viranomaiset huomauttivat myös, että SNCM ei tarjoa Plein Soleil -tuotteitaan kaikilla reiteillä, kun Corsica Ferries sen sijaan tarjoaa vastaavia tuotteita kaikilla matkoilla.

4.1.1.2 Perushinnasto

(198) Ranskan viranomaiset muistuttivat, että SNCM:n Nizzan ja Korsikan välisen yhteyden hinnat ovat järjestelmällisesti Corsica Ferriesin hintoja korkeammat tai yhtä korkeat.

(199) On totta, että SNCM pidensi huhtikuun ja syyskuun välistä sinistä hintakauttaan. Tällä pyritään kuromaan

([65]) SNCM:n vastaava myynninedistämistarjous on nimeltään Plein Soleil.

([66]) Katso hintakausien yksityiskohdat taulukossa 10.
([67]) Katso tämän päätöksen 155 kappale.

osittain umpeen SNCM:n ja Corsica Ferriesin välinen hintaero. Toimenpide koskee lisäksi vain ruuhkasuunnan vastaiseen suuntaan liikennöitäviä matkoja.

(200) Ranskan viranomaiset toimittivat seuraavan taulukon 10, jossa verrataan kyseisten kahden yhtiön matkojen määrän jakautumista hintatasoittain Nizzan ja Korsikan välisellä reitillä huhtikuun ja syyskuun välisellä kaudella vuonna 2003.

TAULUKKO 10

SNCM:n ja Corsica Ferriesin vuoden 2003 hintakausien pituuksien vertailu

(prosenttia)

	SNCM			Corsica Ferries [a]		
		2003	Kumulatiivisesti		2003	Kumulatiivisesti
Erittäin kallis	Punainen	18	100	(sininen)	10	100
Kallis	Valkoinen	19	84	(vihreä)	17	90
Keskihintainen	Vihreä	33	65	(keltainen)	24	73
Halpa	Sininen	32	32	(oranssi)	49	49

[a] Corsica Ferriesin valitsemat värit eroavat SNCM:n väreistä, mutta periaate on sama.

(201) Julkisen palvelun tarjoamista koskevaan sopimukseen sisältyy suojalauseke, jonka tarkoituksena on lieventää mahdollisia seuraamuksia, joita julkisen palvelun piiriin kuuluvien tehtävien hoitamiseen tarvittavien lisäkustannusten määrän virheellinen arviointi voi aiheuttaa. Ranskan viranomaisten mukaan sopimus ei kuitenkaan poista kaikkia riskejä SNCM:n ja CMN:n osalta, kuten Corsica Ferries väittää. Tämä johtuu seuraavista syistä:

— Tulojen vaihtelu 2 prosenttia lähtökohdaksi otetun summan yli tai alle ei johda korvauksen tarkistamiseen.

— Korvauksen tarkistaminen tämän vaihteluvälin ulkopuolellakin on vain osittaista.

— Tarkistusten enimmäismäärä on yhteensä 1,66 prosenttia taloudellisesta korvauksesta koko sopimuskautena.

(202) Ranskan viranomaiset muistuttivat, että julkista palvelua koskevassa sopimuksessa ei ole minkäänlaisia takeita liikevoitosta: sopimuksessa asetetaan päinvastoin yläraja pääoman korvaamiselle. On syytä muistaa, että julkisen palvelun tukemisen ainoa tarkoitus on korvata täsmälleen ne kulut, jotka julkisen palvelun piiriin kuuluvan tehtävän hoitamisesta on koitunut. Tukea ei siten voida pitää ”takeena kassavirrasta”.

(203) Ranskan viranomaiset epäilivät kommenteissaan Corsica Ferriesin ilmoituksen perusteita, kun se toteaa CMN:n kuuluvan Euroopan kannattavimpien meriliikenneyhtiöiden joukkoon. Ranskan viranomaisten mukaan mikään ei tähän mennessä näytä vahvistavan moista väitettä: yhtiön keskimääräinen nettotulos viitenä tilivuonna 1997—2001 oli 1,27 miljoonaa euroa ja keskimääräinen liikevaihto ennen korvausta 36,4 miljoonaa euroa. Yhtiön tulos on lisäksi suurelta osin riippuvainen Marseillen ja Korsikan välistä julkista liikennepalvelua koskevasta sopimuksesta, jonka mukaan se toisena toimiluvan saaneena yrityksenä täydentää kolmella laivallaan SNCM:n vastuulla olevaa pääasiallista tarjontaa.

4.1.2 *Liikennöinti Korsikaan Nizzasta ja Toulonista*

(204) Ranskan viranomaiset muistuttivat seuraavista seikoista:

— SNCM on lopettanut säännöllisen liikennöinnin Korsikan ja Toulonin välillä. Harvat käynnit Toulonin satamassa johtuvat Marseillen ja Korsikan väliseen reittiin liittyvistä teknisistä syistä (Toulonin ja Korsikan välisten matkojen määrä oli 187 vuonna 2001, 83 vuonna 2002 ja 9 vuoden 2003 kahden ensimmäisen kuukauden aikana).

— SNCM:n Nizzan ja Korsikan välistä liikennöintiaikataulua on supistettu selvästi etenkin hiljaisella kaudella, ja Nizzan ja Korsikan välisen toiminnan tulos pyritään tämän ja SNCM:ssä toteutettujen yleisten hallinnollisten säästöjen avulla saamaan tasapainoon, kuten rahoitusmalleista käy ilmi.

(205) SNCM:n Nizzan ja Korsikan välisen liikennöinnin lopettaminen kokonaan olisi Ranskan viranomaisten mukaan aiheuttanut seuraavia seurauksia:

— Nizzan ja Marseillen liikenteen keskinäisen täydentävyyden katkeaminen ja sitä myötä SNCM:n tarjonnan epätasapaino, kun Corsica Ferries puolestaan liikennöi Korsikaan neljästä Manner-Euroopan satamasta (Toulon, Nizza, Savona ja Livorno),

— yöllisten yhteyksien (Marseillesta) ja päiväyhteyksien (Nizzasta) välttämättömän täydentävyyden katkeaminen, kun Corsica Ferries sen sijaan tarjoaa näitä kahdenlaisia palveluja,

— Corsica Ferriesin nouseminen lähes monopoliasemaan Toulonista Livornoon ulottuvalla alueella,

— kolmen huippunopean aluksen yhtäaikainen myyntiinpano, joka on vaikea toteuttaa asianmukaisin edellytyksin.

4.1.3 *Liikennöinti Pohjois-Afrikkaan*

(206) Ranskan viranomaiset eivät hyväksy Corsica Ferriesin esittämiä SNCM:n Pohjois-Afrikan-toimintaa koskevia perusteettomia — ja paikoin virheellisiäkin — huomautuksia, joissa korostetaan SNCM:n välinpitämätöntä suhtautumista markkinaosuuksiensa pienenemiseen tai algerialaisten asiakkaiden alentavaa kohtelua.

(207) Ranska korostaa, että SNCM:n Algerian-liikenteen väheneminen johtuu ennen kaikkea valtiotason päätöksistä: hallitus, joka keskeytti kokonaan Ranskan ja Algerian välisen laivaliikenteen vuoden 1995 alussa (kun Air Francen Airbus-kone oli kaapattu Marseillessa), salli vain liikenteen asteittaisen jatkamisen siten, että sen rinnalla toteutettiin suojatoimenpiteitä, jotka olivat välttämättömiä mutta hankaloittivat reitin liikennöintiä.

(208) Lopuksi viranomaiset muistuttivat, että SNCM:n rakenneuudistussuunnitelmaan sisällytetty arvio Pohjois-Afrikan-toiminnan määrästä on erityisen varovainen ja johdonmukainen SNCM:n toteuttamassa markkinatutkimuksessa tehtyjen johtopäätösten kanssa.

4.1.4 *Kulujenvähennysohjelma*

(209) Ranskan viranomaiset muistuttivat, että merkittävä osa kulujenvähennysohjelmasta on jo pantu täytäntöön:

— merenkulkukalustoa on vähennetty ja omaisuudenluovutusohjelmaa toteutetaan teollisuushankkeen mukaisesti,

— liikenneyhteyksiä on järjestelty uudelleen,

— välituotekäytön vähentämistä koskeva toimintaohjelma on tuottanut ensimmäiset tuloksensa,

— teollisuushankkeen työpaikkoihin liittyvää osa-aluetta pannaan asteittain täytäntöön.

(210) SNCM varasi vuonna 2001 21,3 miljoonaa euroa seuraavia rakenneuudistustoimenpiteitä ja erityisesti työpaikkojen säilyttämistä koskevaa ohjelmaa varten:

— seurantajärjestelmän käyttöönotto ja toiminta, koulutustuki: […] miljoonaa euroa,

— uuden teknologian käyttöönotto ja työtilojen muuttaminen yrityksen taloudellisen tehokkuuden parantamiseksi ja työpaikkojen vähentämiseksi: […] miljoonaa euroa,

— eläkkeelle siirtymistä (noin 90 työntekijää), opintovapaata (noin 30 työntekijää) ja lyhennettyyn työaikaan siirtymistä (noin 25 työntekijää) koskevien toimenpiteiden toteuttaminen: […] miljoonaa euroa,

— riita-asioihin liittyvät oikeudenkäynnit, neuvottelut ja varaukset: […] miljoonaa euroa.

(211) Ranskan valtio katsoo näin ollen, että, toisin kuin Corsica Ferries väittää, rakenneuudistussuunnitelma on laadittu siten, että sen avulla voidaan palauttaa SNCM:n kannattavuus mitä pikimmin ja luoda keskipitkän ja pitkän aikavälin elinkelpoisuuden edellyttämät olosuhteet.

4.1.5 *Pääomatuen suuruuden määrittämiseen käytetty laskutapa*

(212) Ranskan viranomaiset esittivät lisäksi kaksi tuen suuruuden määrittämiseen liittyvää kommenttia vastauksena Corsica Ferriesin huomautuksiin.

(213) Ensinnäkin Ranskan viranomaiset vahvistivat, että ilmoitettu oman pääoman ja yleisen velkaantumisen välinen 0,79:n suuruinen suhde on hyvinkin yleinen useimpien meriliikenneyhtiöiden taseissa tavanomaisissa olosuhteissa. Ranskan viranomaiset mainitsivat esimerkiksi seuraavat suhdeluvut vuodelta 2001:

— 0,847 (konsolidoitu suhdeluku), Lota Maritime -yhtiö

— 0,835, Corsica Ferries France OY.

(214) Corsica Ferriesin ilmoittama CMN:n 0,497:n suuruinen suhdeluku vuodelta 2001 on virheellinen, sillä siinä ei oteta huomioon taseen käytettävissä olevia rahavaroja. Kun tämä laiminlyönti korjataan, CMN:n suhdeluvuksi saadaan 0,557. […]

4.2 **Ranskan kommentit Stef-TFE:n huomautuksiin**

4.2.1 *Ranskan kommentit Stef-TFE:n 7 päivänä tammikuuta 2003 päivättyyn kirjeeseen*

(215) Ranskan viranomaiset esittivät 13 päivänä helmikuuta 2003 päivätyssä kirjeessään lukuisia kommentteja Stef-TFE:n huomautuksiin.

4.2.1.1 Yritysten ryhmittyminen julkisen palvelun tarjoamista koskevan sopimuksen täytäntöönpanoa varten

(216) Ranskan viranomaisten mukaan yritysten lyhytaikaista ryhmittymistä koskeva ratkaisu, jonka puitteissa SNCM ja CMN ovat toisistaan riippumattomia yhteistoimiluvan saajia, ei johdu millään lailla ”tarjouspyynnön yleisestä luonteesta”, kuten Stef-TFE:n huomautuksissa väitettiin. Korsikan aluehallinnon laatima tarjouspyyntö mahdollisti Ranskan viranomaisten mukaan kaikenlaisten joko yhtä reittiä tai reittiyhdistelmiä koskevien tarjousten tekemisen. SNCM, kuten CMN:kin, saattoi siten vapaasti vastata vain johonkin tarjouspyynnön osaan tai etsiä tarvittaessa sopivan kumppanin.

(217) SNCM:n ja CMN:n välisen ryhmittymän perustamista koskeva päätös pohjautui näiden kahden yrityksen tekemään analyysiin, jonka mukaan yritysten vakiintuneen ja luonnollisen kumppanuuden jatkaminen tässä muodossa tarjosi niille parhaimmat valtit turvata kilpailukykynsä tarjouskilpailussa, koska Corsica Ferries oli jo monen kuukauden ajan julkaissut ennakkoilmoituksia tarjouksen esittämisestä ja koska mahdollisesti muutkin eurooppalaiset liikenteenharjoittajat esittäisivät tarjouksia.

(218) CMN:n osallistuminen ryhmittymään oli siten sen vapaan harkinnan tulos, joka perustui yhtiön omien etujen arviointiin, eikä tarjouspyynnön muotoseikoista johtuva välttämättömyys.

(219) Ranskan viranomaiset täsmensivät, että, toisin kuin Stef-TFE:n huomautuksissa väitetään, SNCM ja CMN eivät ole toisistaan riippumattomia yhtiöitä eivätkä toistensa suoria kilpailijoita. Tällainen tilanne olisi ristiriidassa ainoassa julkisen palvelun tarjoamista koskevassa, yritysten yhteisesti allekirjoittamassa sopimuksessa asetetun periaatteen kanssa.

(220) Ranskan viranomaiset ilmoittivat, ettei kyse ole pelkästä ”aikataulujen yhteensovittamisesta”, vaan yhteisestä reittiohjelmasta, jota yhtiöt toteuttavat yhdessä koko vuoden ajan Ajaccioon ja Bastiaan suuntautuvilla reiteillä ja tiettyjen kausien aikana sivusatamiin suuntautuvilla reiteillä. Yhtiöt liikennöivätkin vuoropäivin esimerkiksi Bastiaan suuntautuvaa ”perusreittiä”.

(221) Kyseessä ei myöskään ole pelkästään ”yleisen hintakehyksen yhteensovittaminen”, vaan nimenomaan yhteinen hinnoittelu. Kumppanuussopimuksessa asetetaan hintojen samanlaisuuden mahdollistavat menettelyt ja rajataan tarkasti yhtiöille jätetty harkinnanvapaus. Vuotta 2002 koskevat hinnoittelupäätökset ovat osoitus kyseisen sopimuksen hengen toteutumisesta: hintojen määrittelyä koskevan menettelyn tuloksista voidaan tehdä seuraavia havaintoja:

— SNCM mukautui CMN:n ehdotukseen rahtihintojen määrittelystä julkista palvelua koskevan sopimuksen sallimissa rajoissa,

— CMN mukautui SNCM:n ehdotukseen matkustajahintojen määrittelystä julkista palvelua koskevan sopimuksen sallimissa rajoissa.

(222) Yhtiöiden yhteiset hinnat on määritelty kyseisen menettelyn avulla. Yhtiöt hallinnoivat yhteisesti myös erikoishintoja, joissa matkustajille annetaan 20—50 prosentin alennus lähtöhinnoista. CMN käyttää tässä yhteydessä SNCM:n pakettituotteita ja sen tietokonepohjaista paikanvarausjärjestelmää. Lisäksi CMN käyttää laivaan nousevien matkustajien valvontaan tarkoitettua SNCM:n järjestelmää sekä Korsikan satamissa että Marseillessa.

(223) Ranskan viranomaiset korostivat, että yritykset yhdistävät usein voimansa myös ollessaan yhteydessä hankkijoihinsa. Esimerkiksi SNCM:n Paglia Orba -aluksen ja CMN:n Kalliste-aluksen laajennus- ja uudenaikaistamistyöt teetettiin vuonna 2002 samalla telakalla, minkä

ansiosta molemmat yhtiöt saivat aikaan huomattavia säästöjä. Alukset oli rakennettu saman suunnitelman mukaan, mutta niiden rakentaminen oli jouduttu uskomaan eri telakoille aikatauluun ja kustannussuunnitelmiin liittyvien syiden vuoksi.

(224) Kuten Stef-TFE totesi, CMN:n osuus matkustajamarkkinoista kasvoi selvästi vuonna 2002. Ranskan viranomaiset totesivat aliarvioimatta kuitenkaan CMN:n palvelun laatua ja CMN:n ponnisteluja, että kasvun syy on täysin mekaaninen: se johtuu julkista palvelua koskevan uuden sopimuksen sisällöstä eikä merkitse varsinaisesti CMN:n pyrkimystä vallata markkinoita muilta toimijoilta. Julkisen palvelun sopimuksessa edellytetty 500 hengen ro-romatkustaja-alusten tiheämpi käyttö ja autolauttojen käytön vähentäminen ovat johtaneet siihen, että tarjolla olevat paikat ovat jakautuneet CMN:lle kannalta suotuisammin. Nämä tiedot sisältyivät luonnollisesti yhteiseen vastaukseen, jonka yritykset lähettivät tarjouspyyntöön.

(225) Ranskan viranomaiset vakuuttivat, ettei SNCM:n osakkuutta CMN:n pääomasta voida analysoida puhtaasti rahoitusvaroina, kuten Stef-TFE väittää, ja perustelivat näkemystään seuraavilla seikoilla:

— SNCM:n vuoden 2002 kassatilanne ei mahdollista minkäänlaista osallistumista CMN:n käteisvaratarpeiden kattamiseen ([68]),

— SNCM osallistui jo vuonna 1999 CMN:n lyhytaikaisten käteisvaratarpeiden rahoittamiseen ja kattoi tällöin 66 prosenttia tarpeista Stef-TFE:n rinnalla,

— CMN ei ole esittänyt SNCM:lle tarjouspyynnön vakuutta koskevaa vastatakausvaatimusta,

— SNCM ei ole vastustanut CMN:n suunnitelmaa antaa työntekijöille mahdollisuus hankkia yrityksen pääomaa 5 prosenttiin asti. SNCM tuki CMN:n ylimääräisessä yhtiökokouksessa 27 päivänä kesäkuuta 2000 CMN:n uutena osakkeenomistajana työntekijöiden yhteisen osakesijoitusrahaston perustamista, johon on tarkoitus sijoittaa työntekijöiden arvopaperit (vaikka se olisi voinut äänioikeusprosenttiosuutensa avulla estää sen). Lisäksi CMN:n johto ehdotti SNCM:n hallintoneuvostolle osoitetussa tiedotteessa, että 2,25 prosenttia CMN:n SNCM:stä omistamista osakkeista luovutetaan CMN:n työntekijöiden hyväksi. Ranskan viranomaiset ilmoittivat, että ne päättivät lykätä tätä toimenpidettä saatuaan tietää Stef-TFE:n valmistelevan asiaa käsittelevää kannanottoa komissiolle muodollisen tutkintamenettelyn yhteydessä.

(226) Ranskan viranomaiset katsoivat siis, että Stef-TFE:n esittämä kuvaus SNCM:n ja CMN:n julkista palvelua koskevan sopimuksen täytäntöönpanoon liittyvistä suhteista ei vastaa todellisuutta.

4.2.1.2 SNCM:n CMN:stä omistamien osakkeiden luovutusta koskeva ehdotus

(227) Ranskan viranomaiset vakuuttivat, että näiden kahden yrityksen erottaminen toisistaan olisi täysin elinkeinotoiminnan logiikan vastaista. Yritykset harjoittavat samaa toimintaa täsmälleen samoilla välineillä yhden ainoan julkisesta palvelusta tehdyn sopimuksen mukaisesti. Lisäksi yritysten yhteistyön tiivistymisen ansiosta saatavat mahdolliset voitot saattavat nousta vuosittain […]:n ja […]:n miljoonan euron välille.

(228) SNCM:n ja CMN:n välisiä suhteita on tarkasteltava myös strategisesta näkökulmasta. Komissio pohti SNCM:n tilannetta vuoden 2006 jälkeen, kun nykyinen julkisesta palvelusta tehty sopimus on päättynyt. SNCM:n tilanne riippuu tuolloin osaksi Korsikan ja Marseillen välisen julkisen liikennepalvelun määrästä, jonka se voi saada hoidettavakseen.

(229) Ranskan viranomaiset katsovat, että SNCM:n ja CMN:n välisen lujan kumppanuuden säilyttäminen suo ryhmittymälle parhaat menestymisen mahdollisuudet kilpailussa, joka koskee mahdollisten julkisen palvelun piiriin kuuluvien toimintojen jakamista vuodesta 2007 eteenpäin. Kumppanuus on tärkeä tekijä SNCM:n elinkelpoisuuden kannalta ja sen säilyttäminen näyttää olevan välttämätöntä.

([68]) Tähän liittyen Ranskan viranomaiset toimittivat komissiolle SNCM:n pääjohtajan CMN:n pääjohtajalle lähettämän, 23.5.2002 päivätyn kirjeen jäljennöksen.

(230) Yritysten aluskannan ainutlaatuisuus ([69]) ja suuri koko ovat kaksi tärkeää vahvuutta, jotka mahdollistavat korkealaatuisten liikenneyhteyksien tarjonnan kaikkiin Korsikan satamiin. SNCM:n ja CMN:n ryhmittymä ylittää CMN:n kolmen aluksen ansiosta kriittisen tarjontakynnyksen, jota Ranskan viranomaiset pitävät ratkaisevana tulevassa kilpailutilanteessa.

(231) Jos kyseiset kolme alusta kuuluisivat SNCM:n kilpailijalle, siitä voisi niiden tuoman lisävahvuuden avulla tulla varteenotettava kilpailija SNCM:lle joillakin tai kaikilla Manner-Ranskan ja Korsikan välisillä reiteillä. ”Toimijoiden täydellisen taloudellisen ja rahoituksellisen riippumattomuuden takaamiseen” pyrkivien ja ”terveen ja harkitun kilpailun harjoittamiselle suotuisten” ([70]) toimenpiteiden toteuttaminen loisikin epäilemättä edellytykset yritysten kumppanuuden katkeamiselle, minkä vuoksi SNCM:n mahdollisuudet kilpailla tehokkaasti uuden Korsikaan suuntautuvaa liikennöintiä koskevan tarjouspyynnön yhteydessä heikentyisivät merkittävästi.

(232) Stef-TFE-konsernin tilien (joissa CMN:n osuus, ottaen huomioon Stef-TFE:n 49 prosentin suuruisen osuuden CMP:stä, on konsolidoitu vain pääomaosuusmenetelmällä) tarkastelu johtaakin siihen, ettei […] olettamusta voida sulkea pois.

(233) SNCM oli tärkein rahoittaja CMN:n pääomaomistuksen rakennetta uudistettaessa. Alkuperäisen suunnitelman mukaan SNCM:n ja CMN:n välille oli tarkoitus muodostaa tehokas tuotantoryhmittymä. Tämän vuoksi SNCM päätti pyrkiä CMN:n tärkeimmän kumppanin asemaan hankkimalla enemmistöosuuden sen pääomasta. Silloisesta poliittisesta tilanteesta johtuvien imagosyiden vuoksi SNCM:n enemmistöosakkuus jaettiin kahteen niukkaan vähemmistöosakkuuteen (kaksi kertaa 45 prosenttia), jotka sijoitettiin valitun rakenteen kahdelle tasolle.

(234) Tästä syystä SNCM merkitsi määräysvallan saamiseksi CMN:stä perustettujen CMP:n ja Compagnie Méridionale Financière -yhtiöiden (CMF) koko osakepääoman ja takasi lisäksi 100 prosenttia pankkilainasta, jonka CMF oli joutunut ottamaan täydentämään hankinnan rahoitusta.

(235) Se, että SNCM ei saanut tosiasiallista määräysvaltaa CMN:ssä (jos huomioon ei oteta määrävähemmistöä rakenteen kahdella tasolla), korvattiin osakkeenomistajien tekemillä pysyvillä sitoumuksilla, jotka koskivat muun muassa kumppanuussopimusten tekemistä yritysten välisten sidosten luomiseksi ([71]).

(236) SNCM on aina ollut kiinnostunut CMN:n kehityksestä ja on edistänyt sitä jopa silloin, kun kyseessä oli CMN:n ro-ro-matkustaja-alusten matkustajakapasiteetin lisääminen, mikä heikensi SNCM:n omia markkinaosuuksia mutta paransi yritysten yhdessä tarjoaman yleisen liikennöinnin laatua.

(237) CMN:n nykyinen keskeinen asema sekä matkustaja- että rahtiliikenteessä on siis luotu suureksi osin SNCM:n taloudellisin, strategisin, oikeudellisin (ryhmittymän perustaminen) ja toiminnallisin (myyntiverkon antaminen käyttöön) keinoin. Stef-TFE:llä, jonka alkuperäinen pääomasijoitus oli päinvastoin minimaalinen ja riskitön, on nyt määräysvalta toimialallaan vakiintuneen yrityksen hallinnasta.

(238) Ranskan viranomaiset totesivat, että SNCM:n henkilöstö tuntee asian ja edellä esitetyt tapahtumat ja tuotantopanokset perinpohjaisesti. Yhteinen näkemys näistä SNCM:n kannalta strategisisista kysymyksistä parantaa yrityksen sisäisen työmarkkinaosapuolten välisen vuoropuhelun laatua ja vahvistaa näin yrityksen elinkelpoisuutta.

(239) Asian tarkastelu rahoituksellisesta näkökulmasta ei saa rajoittua vain luovutuksen tuottamien käteisvarojen arviointiin, vaan siinä on otettava huomioon myös tulot, jotka SNCM:n osakkuus CMN:stä voi SNCM:lle tuottaa.

(240) CMN:n harjoittaa vakaata ja säännöllistä liiketoimintaa. Se saa julkisen palvelun tarjoamisesta korvausta, jonka ansiosta investoitujen pääomien tuottavuus on hyvä. SNCM:n osakkuus CMN:ssä alkaa todennäköisesti pian näkyä myönteisesti sen tilinpäätöksissä. SNCM voisi itse asiassa saada osinkoa jo vuodesta 2003, sillä CMN:n rahoitustilanne on parantunut selvästi. Osingot saattavat nousta nopeasti huomattavan korkealle tasolle tilivuoden 2004 jälkeen ja ylittää […] miljoonaa euroa, vaikka voitonjakosuhde onkin ainoastaan 30 prosenttia.

([69]) Erityisesti 500 hengen ja 2 300 rahtipituusmetrin ro-ro-matkustaja-alukset.

([70]) Lainausmerkeissä olevia ilmaisuja on käytetty Stef-TFE:n 7 päivänä tammikuuta 2003 päivätyssä kirjeessä.

([71]) Ranskan viranomaiset liittivät 13 päivänä helmikuuta 2003 päivättyyn kirjeeseensä jäljennöksen viimeisimmästä sopimuksesta.

(241) Toissijaisesti on syytä myös todeta, että kumppanuuden katkeaminen lopettaisi SNCM:n toiminnan CMN:n edustajana (7,5 prosenttia palkoista ja keskimäärin 2 miljoonan euron käteisvarat).

(242) Ranska puolustaa siis kantaa, jonka mukaan SNCM:n osakkuudella CMN:stä on erittäin strateginen merkitys. Osakkeiden luovutus olisi sen mukaan elinkeinotoiminnan kannalta perusteetonta ja lisäksi paha strateginen virhe.

4.2.2 *CMN:n ja SNCM:n välisten sidosten luonnetta käsittelevä Ranskan vastaus*

4.2.2.1 Osakassopimuksen olemassaolo

(243) Komissio epäili Stef-TFE:n toimittamien tietojen perusteella, että Stef-TFE ja SNCM ovat tehneet osakassopimuksen CMN:n määräysvallasta. Komissio kysyi näin ollen 16 päivänä tammikuuta 2003 päivätyssä kirjeessä Ranskan viranomaisilta, onko CMN:n holdingyhtiö CMP:n obligaatioista tehty osakassopimus, ja pyysi toimittamaan osakassopimuksen sille, jos sellainen on olemassa. Ranskan viranomaiset vahvistivat 25 päivänä helmikuuta 2003 päivätyssä faksissa asiakirjan olemassaolon ja lähettivät siitä komissiolle jäljennöksen korostaen sen luottamuksellisuutta. SNCM:n pääjohtajan ja Compagnie de Navigation d'Orbigny -yhtiön (CNO) pääjohtajan välillä osakasrakenteen toteuttamiseksi 7 päivänä maaliskuuta 1992 tehty osakassopimus sisältää SNCM:n ja CMN:n vastavuoroisia sitoumuksia ja siinä edellytetään näiden kahden konsernin välistä yritysyhteistyötä.

(244) Pohjimmiltaan sopimuksessa oli kyse siitä, että kumppanit ilmoittivat monimutkaisen toimintamallin vahvistamiseksi suunnitelleensa osakkuudet yhteistyön hengessä, koska toimintamalliin liittyvät menettelytavat eivät kuvastaneet tosiasiallisia strategisia valintoja. […] ([72])

(245) Ranskan viranomaiset huomauttivat myös, että CNO:lla, joka on nykyiseltä nimeltään Société de Travaux Industriels et Maritimes d'Orbigny (STIM d'Orbigny), ei ole minkäänlaisia mahdollisuuksia hankkia SNCM:n CMN:stä omistamia osuuksia ilman SNCM:n erikseen antamaa suostumusta. […]

(246) Stef-TFE:n puheenjohtaja ehdotti, että hänen yrityksensä voisi ostaa SNCM:ltä sen osuudet CMN:stä, mitä Ranskan viranomaiset kommentoivat vakuuttamalla, että puheenjohtaja yritti hyötyä SNCM:n tämänhetkisestä erityisestä tilanteesta ja saada SNCM luovuttamaan CMN:stä omistamansa osuudet, mistä ei missään tapauksessa ole määrätty osakassopimuksessa.

4.2.2.2 SNCM:n CMN:stä omistaman osakkuuden rakenne

(247) Ranskan viranomaiset muistuttivat, että SNCM omistaa CMN:n osakkeita nimenomaan 100-prosenttisesti hallussa pitämänsä holdingyhtiö CGTH:n kautta. CGTH omistaa 45 prosenttia CMP:stä, joka on CMN:n enemmistöosakas 55 prosentin osakkuudellaan.

4.2.2.3 CMN:n määräysvalta

(248) Ranskan viranomaiset vahvistivat, että Stef-TFE-konsernilla ([73]) on tosiasiallinen määräysvalta CMP:ssä ja sitä kautta CMN:ssä perustajasukujen ([74]) kanssa tekemänsä yhteistyön kautta. Viranomaiset korostivat kuitenkin, että SNCM:llä on määrävähemmistö osakasrakenteen kahdella tasolla ja osakassopimukseen perustuvia oikeuksia, mutta se ei osallistu CMN:n hallintaan, jonka johtohenkilöstön Stef-TFE-konserni on nimittänyt.

(249) Ranskan viranomaiset ilmoittivat CMN:n hallintoneuvoston yksityiskohtaisen kokoonpanon, jonka pohjana on hallintoneuvoston jäsenmäärän jako kahteen kolmasosaan ja yhteen kolmasosaan vuonna 1992 toteutetun CMN:n pääoman uudelleenjaon perusteella. Neuvostoon kuuluu viisi Stef-TFE:tä edustavaa jäsentä, yksi Rastit'n suvun edustaja, CGMF:n puheenjohtaja, SNCM:n puheenjohtaja ja yksi SNCM:stä eläkkeelle jäänyt henkilö. Hallintoneuvoston puheenjohtajana toimii Stef-TFE:tä edustava jäsen.

4.2.2.4 CMN:n osakkeiden tarjoaminen työtekijöille

(250) Ranskan viranomaiset ilmoittivat 25 päivänä helmikuuta 2003 päivätyssä vastauksessaan, että SNCM oli vapaaehtoisesti avustanut CMN:tä sen tarjotessa osakkeitaan työntekijöiden merkittäviksi ja että se oli halunnut lykätä ehdotusten täytäntöönpanoa heti kuultuaan, että Stef-TFE oli esittänyt tutkintamenettelyssä huomautuksia sitä vastaan, mikä oli 7 päivänä maaliskuuta 1992 tehdyn osakassopimuksen perusperiaatteiden vastaista.

([72]) […].

([73]) Joka omistaa 49 prosenttia CMP:n pääomasta.

([74]) Jotka omistavat 6 prosenttia CMP:n pääomasta.

(251) Ranskan viranomaiset kommentoivat asiaa toteamalla, että CMN:n arvonnousua arvioitiin parhaillaan SNCM:ssä liittyen CMN:n aikomukseen tarjota osakkeitaan työntekijöidensä merkittäviksi.

(252) Ranskan viranomaiset pyysivät komissiota kiinnittämään huomiota siihen, että Stef-TFE:n puheenjohtaja oli komissiolle tekemässään ehdotuksessa antanut arvion SNCM:n hallussa pitämästä osuudesta, vaikka 3 päivänä helmikuuta 2003 pidetyssä CMP:n hallintoneuvoston kokouksessa CMP:n puheenjohtaja — joka on myös CMN:n puheenjohtaja — oli ilmoittanut hallintoneuvoston jäsenille päätöksestään luovuttaa 5 prosenttia CMN:n osakkeista työntekijöille tarkoitettuun sijoitusrahastoon hinnalla, jonka mukaan CMN:n arvo on 24 miljoonaa euroa.

4.3 **Ranskan kommentit Provence-Alpes-Côte d'Azurin alueen huomautuksiin**

(253) Ranskan valtio oli yleisesti ottaen samaa mieltä Provence-Alpes-Côte d'Azurin alueneuvoston puheenjohtajan 9 päivänä tammikuuta 2003 päivätyn kirjeen sisällöstä, mutta esitti kuitenkin 13 päivänä helmikuuta 2003 päivätyssä kirjeessään seuraavat kaksi kommenttia:

— Toisin kuin kyseisen kirjeen kohdassa 2 väitetään ([75]), Manner-Ranskan ja Korsikan välisten liikenneyhteyksien tarjonta ei ole "ylimitoitettua kysyntään nähden",

— SNCM:n hinnoittelupolitiikka noudattaa yhtiön tekemiä sitoumuksia, joiden mukaan se ei aloita hintasotaa eikä pyri hintajohtajaksi.

5. **TUEN ARVIOINTI**

5.1 **Tukitoimenpiteen luonne ja ehdotetun pääomasijoituksen pitäminen osittain julkisen palvelun velvoitteesta maksettavana korvauksena**

(254) SNCM:n hyväksi tehtävä 76 miljoonan euron suuruinen pääomasijoitus on perustamissopimuksen 87 artiklassa tarkoitettua valtion tukea. Lisäpääoman myöntämistä näin epävarmassa taloudellisessa tilanteessa olevalle yritykselle, jonka kannattavuusnäkymät ovat kaikesta huolimatta rajalliset, ei voida rinnastaa markkinatalouden lait tuntevan yksityisen sijoittajan toimintaan. Lisäksi komissio panee merkille, että SNCM:n toiseksi suurin osakas SNCF ei tue pääomankorotusta.

(255) Yhteisön kabotaasimarkkinat on vapautettu täysin 1 päivästä tammikuuta 1999. Lisäksi yhteisöön sijoittautuneet toimijat kilpailevat yhteisön ja Pohjois-Afrikan maiden välisestä laivaliikenteestä. SNCM:lle myönnettävä rakenneuudistustuki saattaa siis vääristää kilpailua tavalla, joka vaikuttaa jäsenvaltioiden väliseen kauppaan.

(256) Aluksi on syytä panna merkille, että SNCM:n tulos oli vuosina 1991—2001 selvästi alijäämäinen kaikkien julkisen palvelun piiriin kuuluvien Korsikaan suuntautuvien reittien osalta. Komissio on sitä mieltä, että Marseillen ja Korsikan välisen liikenteen vuonna 2002 mahdollisesti tuottamaa tappiota ei voida ottaa huomioon, sillä Marseillen ja Korsikan välisen liikennöinnin hinnat ja taloudellisten korvausten summat on määritelty 1 päivästä tammikuuta 2002 viranomaisten ja SNCM:n välisissä sopimuksissa toisin kuin vuosina 1991—1996 voimassa olleissa sopimuksissa.

— Komissio katsoo asianmukaiseksi sisällyttää laskelmaansa Korsikaan suuntautuvassa laivaliikenteessä kaudella 1991—1999 tehdyn yhteistuloksen ennen veroja sellaisena kuin se on määritelty komission tilaamassa asiantuntijaraportissa ([76]), vähennettynä alusten luovutuksesta saaduilla myyntivoitoilla. Luku on −217,0 miljoonaa Ranskan frangia eli −33,08 miljoonaa euroa ([77]).

— Asiantuntijaraportissa ei tuolloin voitu tietojen puuttumisen vuoksi laskea vuonna 1996 tehdyn sopimuksen kahden viimeisen täytäntöönpanovuoden eli vuosien 2000 ja 2001 analyyttisen kirjanpidon tulosta Korsikaan suuntautuvan laivaliikenteen osalta. Komissio noudatti kuitenkin mainitussa asiantuntijaraportissa käytettyä lähestymistapaa ja laski toimitetun analyyttisen kirjanpidon perusteella tuloksen ennen veroja ja vähensi ilmoitettuihin rakenneuudistuskustannuksiin jo sisällytetyt

([75]) Provence-Alpes-Côte d'Azurin alueneuvosto lainasi 9 päivänä tammikuuta 2003 päivätyssä kirjeessään markkinatutkimusta, joka oli toimitettu komissiolle ilmoitusmenettelyn yhteydessä ja josta se ilmeisestikin oli saanut jäljennöksen, korostaessaan seuraavaa toteamusta: "[Korsikan ja Manner-Ranskan välisten liikenneyhteyksien] tarjonta on ylimitoitettua kysyntään nähden. Alusten käyttöaste vaihtelee keskimäärin talven 20 prosentista kesän 50 prosenttiin."

([76]) Kyseisen raportin laati konsulttitoimisto BDO heinäkuussa 2001 komission pyynnöstä päätöksen 2002/149/EY valmistelun yhteydessä. Mainitun päätöksen 104 kappaleessa esitetty taulukko on raportista.

([77]) Katso edellä mainittu päätös 2002/149/EY.

rakenneuudistusvaraukset. Lisäksi komissio tarkisti, että merikalustoa ei yrityksen vuotuisten tuloslaskelmien mukaan ole kyseisten kahden vuoden aikana luovutettu.

(257) Komissio laati siten seuraavan taulukon 11 noudattaen samaa lähestymistapaa ja samoja perusteluja kuin päätöksessä 2002/149/EY:

TAULUKKO 11

Kauden 1991—2001 analyyttinen tuloslaskelma

(miljoonaa)

Liikennöinti Korsikaan	2001		2000		1991—1999 ([78])		1991—2001 yhteensä	
	Ranskan frangia	euroa	Ranskan frangia	euroa	Ranskan frangia	euroa	Ranskan frangia	euroa
Tulos ennen veroja	−302,575	−46,127	−40,256	−6,137	−399,080	−60,839	−741,911	−113,104
Varaukset/Liamonen arvonalennus	96,895	14,771	0,000	0,000	0,000	0,000	96,895	14,771
Varaukset/Henkilöstöohjelma	112,110	17,091	0,000	0,000	0,000	0,000	112,110	17,091
Aluksista saadut myyntivoitot	0,000	0,000	0,000	0,000	182,100	27,761	182,100	27,761
Tulos ennen veroja ilman myyntivoittoja ja rakenneuudistuskuluja	−93,571	−14,265	−40,256	−6,137	−216,980	−33,078	−350,807	−53,480

(258) Kauden 1991—2001 (sopimukset vuosilta 1991—1996) yhteenlaskettu tulos oikaistuna kauden aikana myydyistä aluksista saaduilla myyntivoitoilla ja rakenneuudistuskuluilla on 53,48 miljoonaa euroa.

(259) Tämä osa pääomasijoituksesta katsotaan perustamissopimuksen 86 artiklan 2 kohdan mukaiseksi korvaukseksi julkisen palvelun hoitamisesta ja se soveltuu yhteismarkkinoille ilman, että sitä tarvitsisi arvioida rakenneuudistustukena.

(260) Ranskan viranomaiset ovat ilmoittaneet aikovansa sijoittaa yritykseen tätä suuremman summan rakenneuudistustukea (76 miljoonaa euroa), minkä vuoksi perustamissopimuksen 88 artiklan 2 kohdan mukainen menettely on aloitettu. Pääomasijoitusta on siten tarkasteltava tässä yhteydessä kokonaisuudessaan.

5.2 **Arvioinnin oikeusperusta**

(261) Perustamissopimuksen 87 artiklan 1 kohdan mukaan ”jäsenvaltion myöntämä taikka valtion varoista muodossa tai toisessa myönnetty tuki, joka vääristää tai uhkaa vääristää kilpailua suosimalla jotakin yritystä tai tuotannonalaa, ei sovellu yhteismarkkinoille, siltä osin kuin se vaikuttaa jäsenvaltioiden väliseen kauppaan”. Perustamissopimuksen 87 artiklan 2 ja 3 kohdan mukaan tietyt valtion tuet kuitenkin soveltuvat yhteismarkkinoille tai niitä voidaan pitää yhteismarkkinoille soveltuvina.

(262) Meriliikenteen valtiontukea koskevissa yhteisön suuntaviivoissa ([79]), joissa annetaan tulkinta perustamissopimuksen 87 artiklasta meriliikenteen osalta, viitataan meriliikenneyhtiöiden rakenneuudistustukien arvioinnin osalta yhteisön suuntaviivoihin. Kyseisten suuntaviivojen 19 kohdan mukaan ainoa oikeusperusta tarkasteltaessa vaikeuksissa olevalle yritykselle myönnettävien pelastamis- tai rakenneuudistustukien soveltuvuutta yhteismarkkinoille on 87 artiklan 3 kohdan c alakohta. Tämän määräyksen perusteella komissiolla on valtuudet hyväksyä tuki ”tietyn taloudellisen toiminnan (…) kehityksen edistämiseen, jos tuki ei muuta kaupankäynnin edellytyksiä yhteisen edun kanssa ristiriitaisella tavalla”. Soveltuvuutta arvioidaan viiden pääkriteerin pohjalta, jotka ovat mahdollisten rakenneuudistustukien arviointi, elinkelpoisuuden palauttaminen rakenneuudistussuunnitelman avulla, kilpailun vääristymisen välttäminen, tuen suhteellisuus ja rakenneuudistussuunnitelman täytäntöönpano.

([78]) Tiedot ovat päätöksestä 2002/149/EY.

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

5.3 **SNCM:n taloudellisten vaikeuksien taustalla olevien syiden arviointi**

(263) Rakenneuudistussuunnitelmassa on yleensä kuvailtava yrityksen vaikeuksiin johtaneet olosuhteet, mikä antaa mahdollisuuden arvioida, ovatko ehdotetut toimenpiteet sopivia. Komissio pyrkii tässä jaksossa määrittelemään SNCM:n taloudellisten vaikeuksien taustalla olevat syyt.

(264) Tehtävää vaikeuttaa se, että SNCM:n analyyttinen kirjanpito jakaantuu aluksittain eikä reiteittäin.

5.3.1 *Ranskan ja Italian lipun alla purjehtivien alusten saaman tuen määrä*

(265) Kabotaasista annettu asetus on vuodesta 1999 mahdollistanut vapaan valinnan sen suhteen, minkä jäsenvaltion lipun alla yrityksen alukset purjehtivat, ja Ranskan lipun alla purjehtiva SNCM on tästä johtuen kilpaillut Italian lipun alla purjehtivien alusten kanssa. Esimerkiksi ranskalainen Corsica Ferries -yhtiö siirsi vuonna 1999 koko aluskantansa Italian lipun alle hallinnoinnin yksinkertaistamiseksi ([80]), sillä sen liikennöinnistä kaksi kolmasosaa suuntautuu Italiaan.

(266) Pohdittaessa sitä, saako SNCM mahdollisesti vähemmän tukea kuin sen Italian lipun alla purjehtivat kilpailijat, komissio haluaa korostaa eri tukijärjestelmiä koskevia seuraavia seikkoja:

— Ranskan lipun alla purjehtivat laivanvarustamot saavat enemmän vähennyksiä sosiaaliturvamaksuista ([81]) kuin italialaiset varustamot, ja Italian järjestelmä koskee lisäksi yksinomaan kabotaasiyhtiöitä ([82]).

— meriliikenneyhtiöihin sovelletaan Ranskassa vuodesta 2003 lähtien yritysverotuksen alalla kiinteää verotusta toisin kuin Italiassa ([83]).

(267) Vaikka vero- ja sosiaaliturvamaksuista eri tilanteissa aiheutuvaa rasitusta on hyvin vaikea vertailla, komissio ei hyväksy Bouches-du-Rhônen departementin neuvoston jäsenen esittämää väitettä ([84]), jonka mukaan Corsica Ferriesin rekisteröityminen Italian lipun alla purjehtivaksi varustamoksi tarjoaisi sille mahdollisuuden saada enemmän tukia. Komissio on pitänyt kaikkia Italian lipun alla purjehtivien laivanvarustamoiden hyväksi toteutettuja tukiohjelmia yhteismarkkinoille soveltuvina. Mistään niihin liittyvistä päätöksistä ei ole valitettu Euroopan yhteisöjen tuomioistuimeen. Lisäksi komissio korostaa, että se on aina valvonut yhteisön alueella toimivien laivanvarustajien hyväksi myönnettyjä poikkeuksellisia vero- ja sosiaaliturvajärjestelmiä ja pyrkinyt lähentämään niitä toisiinsa panemalla täytäntöön meriliikenteen valtiontukea koskevat suuntaviivat.

(268) Komissio ei siis hyväksy väitettä, jonka mukaan SNCM:n suurin kilpailija saisi enemmän tukea, koska se purjehtii toisen yhteisön jäsenvaltion lipun alla.

5.3.2 *Alustenhankintaohjelma*

(269) Lukuisia aluksia on ilmeisesti uudistettu suhteellisen lyhyenä ajanjaksona. Arvioidessaan uudistamisen mahdollisia vaikutuksia yrityksen tulokseen komissio totesi SNCM:n hankkineen useita aluksia ([85]) vuodesta 1996 lähtien. Aluksista voidaan mainita esimerkiksi

— huippunopea alus Aliso ja Napoléon Bonaparte, toimitettu vuonna 1996,

— huippunopea alus Liamone, toimitettu vuonna 2000,

— Danielle Casanova, toimitettu vuonna 2002,

— Pascal Paoli, toimitettu vuonna 2003.

([80]) Corsica Ferriesin mukaan muista jäsenvaltioista tulevien merimiesten palkkaaminen Italian lipun alla purjehtiviin aluksiin on joustavampaa kuin Ranskan lipun alla purjehtiviin aluksiin.

([81]) Asiassa N 88/2001 (Ranska — Perheavustusmaksujen ja työttömyysvakuutusmaksujen korvaaminen merenkulkualan yrityksille) 30 päivänä huhtikuuta 2001 tehty komission päätös.

([82]) Asiassa N 396/99 (Italia — sosiaaliturvamaksujen keventäminen 43 prosenttia meriliikenteen kabotaasin alalla kaudella 1999—2001) 18 päivänä elokuuta 1999 tehty komission päätös. Järjestelmää on jatkettu kahteen otteeseen vuoden 2002 osalta (kevennys 80 prosenttia) ja vuoden 2003 osalta (kevennys 25 prosenttia). (Asiassa N 519/2002 6 päivänä syyskuuta 2002 tehty komission päätös ja asiassa N 19/2003 11 päivänä maaliskuuta 2003 tehty komission päätös).

([83]) Asiassa N 732/2002 (Ranska — Tonnistoon perustuva kiinteä verotus meriliikenneyhtiöitä varten) 14 päivänä toukokuuta 2003 tehty komission päätös.

([84]) Katso 180 kappale.

([85]) Täysin omistusoikeuksin tai leasing-sopimuksella.

(270) Komissio halusi täydentää Ranskan viranomaisten antamaa SNCM:n alustenhankintaohjelmaa koskevaa selvitystä varmistaakseen yhtiön hankintapäätösten järkevyyden. Komissio halusi sitä varten selvittää aluksiin sidotun pääoman osuuden yhtiön konsernitaseissa, joissa otetaan huomioon myös leasing-sopimuksella hankitut alukset, sisällyttämällä taseisiin nykyiset pääomasidokset, jotka kattavat lähes kaikki tilatut ja vielä toimittamattomat alukset.

TAULUKKO 12

Aluksiin sidotun nettopääoman muutokset

(miljoonaa euroa)

Vuosi	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Merenkulkukalustoon sidottu nettopääoma (leasing mukaan luettuna)	342,809	307,840	274,520	238,921	267,396	218,536	326,414
Nykyiset pääomasidokset	0,331	0,734	7,249	51,781	19,986	108,437	1,440
Yhteensä	343,140	308,575	281,769	290,702	287,382	326,973	327,854

(271) Komissio toteaa taulukon 12 perusteella, etteivät viimeaikaiset alushankinnat ole korottaneet merkittävästi sidotun pääoman osuutta yhtiön konsolidoiduista varoista. Pääomaa on joka tapauksessa sidottu vähemmän kuin vuonna 1996. Komissio toteaa siis, ettei SNCM ole tehnyt erityisiä liikainvestointeja viime vuosina uudistaessaan aluskantaansa.

(272) Komissio panee merkille, että SNCM on rahoittanut neljä alustaan ([86]) leasing-sopimuksella vähentääkseen yhtiön taseen velkaantumisastetta ja että kolme sen kokonaan omistamaa alusta on vielä kiinnitettyinä ([87]). SNCM vahvisti, ettei yhtiö ole löytänyt pankkia, joka ottaisi kolme jäljellä olevaa alusta ([88]) hypoteekkivakuudeksi. Yhtiön velkaantumisaste ja omarahoituksen vähyys, jota on kuvailtu yksityiskohtaisemmin jäljempänä ja joka mahdollistaa vain juuri ja juuri nykyisen velan hoitamisen, eivät luonnollisestikaan kannusta yksityisen velkojan lailla markkinaehdoilla toimivia pankkeja tarjoamaan SNCM:lle lisäluottoa. Velkojalle aiheutuisikin yhtiön käytettävissä olevat taloudelliset varat huomioon ottaen suuri riski, että SNCM ei pysty maksamaan velkaa sen erääntyessä. Tällaiset vaikeudet estäisivät SNCM:ää turvautumasta mahdollisiin takaisinvuokrausoperaatioihin velkansa vähentämiseksi. Komission kokemusten mukaan laivojen tai ilma-alusten ulosmittaus on käytännössä vaikea toteuttaa, kun kyseinen käyttöomaisuus on varattu kansallisen tai alueellisen edun kannalta tärkeään liikennöintiin.

(273) Komissio toteaa väitteeseen, jonka mukaan SNCM:n olisi ostettava vain Ranskassa valmistettuja laivoja, että viimeisimmät uusina tai uudistettuina toimitetut alukset ovat peräisin muilta kuin ranskalaisilta telakoilta.

5.3.3 *Jatkuvasti negatiiviset tuloslaskelmat*

(274) Komissio tutki kahta liiketoiminnan kuluerää: palkkasummaa ja välituotekäyttöä.

([86]) Liamone, Aliso, Pascal Paoli ja Danielle Casanova.
([87]) Méditerranée, Paglia Orba, Napoléon Bonaparte ja Asco, joka on parhaillaan myytävänä.
([88]) Île de Beauté, Monté d'Oro, Monte Cinto ja Corse.

TAULUKKO 13

Tuloksen ja toimintamarginaalin vaihtelu

Vuosi	1997	1998	1999	2000	2001	2002	Keskiarvo
Toimintatulos (miljoonaa euroa)	−5,8	−3,9	−8,6	−9,3	−1,2	−6,4	−2,99
Toimintamarginaali Toimintatulos / (liikevaihto + julkisen palvelun tuki)	−2,27 %	−1,49 %	−3,08 %	−3,21 %	−0,40 %	−2,25 %	−1,09 %

5.3.3.1 Palkkasumman merkitys

(275) Komissio toteaa aluksi, että matkustaja-alusten miehistökustannukset ovat komission tilaaman tutkimuksen mukaan ([89]) Ranskan lipun alla purjehtivissa aluksissa suuremmat kuin Italian lipun alla purjehtivissa aluksissa.

(276) Ranskan viranomaiset ilmoittivat, että henkilöstökulut ovat pysyneet vakaina vuosien 1998 ja 2002 välillä, koska ne nousivat 111,1 miljoonasta eurosta 114,4 miljoonaan euroon. Viranomaiset korostivat kuitenkin, että noin kolmannes tästä summasta on käytetty toimistotyöntekijöiden palkkoihin. Jakauma vastaa henkilöstön työtehtävien mukaista jakautumista (764—824 toimistotyöntekijää ja 1 519—1 599 miehistön jäsentä vuodesta riippuen kaudella 1999—2002).

(277) Komissio laski itse taulukossa 14 esitettyjä eräitä SNCM:n palkkasumman vaihteluun liittyviä suhdelukuja.

TAULUKKO 14

Palkkasumman vaihtelu

Vuosi	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Palkkasumma (miljoonaa euroa)	73,681	77,027	77,751	81,014	83,489	83,536
Lisäys edelliseen vuoteen verrattuna		4,54 %	0,94 %	4,20 %	3,06 %	0,06 %
Keskimääräinen kokopäiväinen henkilöstö	2 344	2 377	2 283	2 386	2 423	2 392
Palkkasumma henkilöstöä kohti (euroina)	31 434	32 405	34 057	33 954	34 457	34 923
Lisäys edelliseen vuoteen verrattuna		3,09 %	5,10 %	−0,30 %	1,48 %	1,35 %
Liikevaihto ennen veroja (miljoonaa euroa)	175,4	180,9	195,0	204,9	204,1	205,8
Julkisen palvelun tuet (miljoonaa euroa)	80,1	80,4	84,4	85,4	86,7	77,7
Tulot (liikevaihto + tuet) (miljoonaa euroa)	255,5	261,3	279,4	290,3	290,8	283,5
Palkkasumman osuus tuloista	28,84 %	29,48 %	27,83 %	27,91 %	28,71 %	29,47 %

([89]) Katso kabotaasia koskevan asetuksen täytäntöönpanosta annetun komission kertomuksen, KOM(2002) 203 lopullinen, liite 7; kertomus on saatavilla Internetissä osoitteessa: http://europa.eu.int/eur-lex/fi/com/rpt/2002/com2002_0203fi01.pdf.

(278) Palkkasumma on siis pysynyt kohtuullisena viime vuosien aikana. Palkkojen osuus liikevaihdosta vaikuttaa kuitenkin suurelta, mikä on epäilemättä merkki siitä, että muut merenkulkualan yhtiöt ovat ulkoistaneet enemmän sivutoimintojaan kuin SNCM johtuen sen valtionyhtiöllisestä taustaan perustuvasta hallinnollisesta valinnasta, joka ei komission näkemyksen mukaan anna aihetta arvosteluun.

5.3.3.2 Välituotekäytön merkitys

(279) Välituotekäyttöön liittyvien kustannusten vähentäminen ([90]) on ratkaisevaa rakenneuudistussuunnitelman onnistumisen kannalta. Komissio toteaa, että hankintojen hallintaan tähtäävästä hankintojen parantamisohjelmasta odotetut voitot eivät yksinään riitä parantamaan tulosta. Komissio on sitä mieltä, että SNCM:n on jatkettava ponnistelujaan ja optimoitava hankintansa rakenneuudistuskauden aikana ja sen jälkeen.

5.3.3.3 Komission mielipide toiminnan tuloksesta

(280) Komissio katsoo, että SNCM:n on ehdottomasti saatava liiketoiminnastaan positiivisia tuloksia mahdollisimman pian ja pysyvällä tavalla. Se toteaa, ettei näin ole vielä vuonna 2002 käynyt ([91]) toisin kuin rakenneuudistussuunnitelmassa ennakoitiin ja että SNCM:n toteuttamat ponnistelut tuottavuuden lisäämiseksi eivät ole vielä olleet riittävän tehokkaita. SNCM ei voi odottaa, että pelkät myytäväksi annettavista aluksista saatavat tulevat myyntivoitot tai korkotulot voisivat pelastaa tilanteen.

5.3.4 *Julkisen palvelun velvoitteiden merkitys*

(281) Komissio panee merkille, että vuosina 1991 ja 1996 tehtyjen viisivuotissopimusten nojalla saadut taloudelliset korvaukset eivät ole riittäneet kattamaan täysin SNCM:n tappioita, kuten se korosti jo päätöksessään 2002/149/EY ([92]).

([90]) Katso 2.3.6 jakso.

([91]) SNCM:n toimintavaje vuonna 2002 oli 6,3 miljoonaa euroa, mikä on viime vuosien luvuista suurin vuoden 2000 toimintavajetta lukuun ottamatta.

([92]) Katso päätös 2002/149/EY.

(282) Etenkin kilpailijan ilmaantuminen vuonna 1996 sen jälkeen, kun vuoden 1996 viisivuotissopimus oli allekirjoitettu, vaikutti kielteisesti SNCM:n tulokseen ([93]). SNCM nimittäin menetti matkustajia ensin Nizzan reiteillä ja sitten myös Toulonin reiteillä, mikä alensi sen tuloja. Kun otetaan huomioon, että SNCM:n saamat taloudelliset korvaukset olivat suhteellisen riippumattomia yhtiön tuloista, asiakkaiden menettäminen Corsica Ferriesille heikensi automaattisesti valtionyhtiön tulosta.

5.4 **Suuntaviivojen noudattamisen tarkistaminen**

(283) Komissio pyrki käsiteltävänä olevaa tukea arvioidessaan sekä suojelemaan kilpailijoiden etuja mahdollisia kilpailun vääristymiä vastaan että varautumaan Manner-Ranskan ja Korsikan välisen liikennöinnin alalle mahdollisesti syntyvän monopolin aiheuttamaan uhkaan. SNCM:n toiminnan lopettaminen aiheuttaisi vakavia taloudellisia vaikeuksia sen hankkijoille ja alihankkijoille ([94]) ja synnyttäisi lisäksi tosiasiassa Corsica Ferriesin monopolin Manner-Ranskan ja Korsikan välisen liikennöinnin alalle ([95]).

(284) Komissio muistuttaakin suuntaviivoissa annetusta säännöksestä, jonka mukaan yhteinen etu ei rajoita rakenneuudistustuen myöntämistä silloin, kun "mahdolliset kilpailua vääristävät vaikutukset hyvitetään yrityksen toiminnan jatkumisen tuomilla eduilla (varsinkin jos todetaan, että (…) yrityksen lopettaminen johtaisi monopolitai oligopolitilanteeseen)" ([96]).

(285) Komissio otti arviossaan huomioon lisäksi seuraavat kaksi seikkaa:

— SNCM on ensinnäkin joutunut kokemaan vakiintuneiden markkinoidensa perusteellisen mullistuksen suhteellisen lyhyessä ajassa vuosina 1996—2001. Se siirtyi monopoliasemasta, jota ensin valtio ja sitten Korsikan aluehallinto toki valvoi sopimusten avulla,

([93]) Katso päätös 2002/149/EY.

([94]) Kuten 3.3 jaksossa todetaan, alueellisten yhteisöjen edustajat muistuttivat komissiolle lähettämissään huomautuksissa SNCM:n merkityksestä alueen talouselämälle.

([95]) Ranskan viranomaisten toimittamassa markkinatutkimuksessa korostetaan, että "kahden suuren toimijan toiminnan jatkuminen näillä reiteillä on välttämätöntä terveen taloudellisen tilanteen säilyttämiseksi".

([96]) Katso suuntaviivojen 28 kohta.

erittäin kilpailuhenkiseen markkinaympäristöön. Lisäksi se menetti vuoden 2002 alusta Toulonista ja Nizzasta Korsikaan suuntautuvaa liikennöintiä koskevat toimintatuet.

— Toisaalta SNCM on perinyt julkista palvelua koskevien vuosien 1991 ja 1996 sopimusten täytäntöönpanoon liittyneet toimintavajeet, kuten päätöksessä 2002/149/EY ([97]) korostetaan. Vajeiden määräksi arvioitiin mainitussa päätöksessä 217 miljoonaa Ranskan frangia sen jälkeen, kun laskelmassa oli otettu huomioon eräiden alusten myynnistä saatu tuotto.

(286) Suunniteltu tuki ei näiden näkökohtien perusteella ja taustatilannetta silmällä pitäen ole luonteeltaan yhteisen edun vastainen. Sen myöntämisen ehdoksi on kuitenkin asetettava ensinnäkin suuntaviivoissa määriteltyjen vaatimusten noudattaminen ja toiseksi kaikkien niiden velvoitteiden noudattaminen, jotka komissio katsoo tarpeelliseksi asettaa tuesta mahdollisesti aiheutuvien kilpailua vääristävien vaikutusten torjumiseksi.

(287) Komissio muistuttaa, että se on aiemminkin sallinut rakenneuudistustuen myöntämisen merenkulkualan yhtiöille, kuten Brittany Ferriesille komission päätöksellä 2002/15/EY ([98]) ja CGM:lle, jonka tytäryhtiö SNCM oli vuoteen 1976 asti, päätöksellä 97/14/EY ([99]).

5.4.1 *Vaikeuksissa olevan yrityksen tunnusmerkit*

(288) Jotta yritys voi saada rakenneuudistustukea, sitä on voitava pitää suuntaviivoissa tarkoitettuna vaikeuksissa olevana yrityksenä ([100]).

(289) Kriteerin täyttyminen oli tarkistettu komission 17 päivänä heinäkuuta 2002 tekemässä päätöksessä ([101]) SNCM:n pelastamistuesta sekä 19 päivänä elokuuta 2002 tehdyssä päätöksessä, jolla aloitettiin pääomatukea koskeva muodollinen tutkintamenettely SNCM:n vuoden 2001 vuositilinpäätöksen pohjalta.

(290) Tässä vaiheessa on siis tarkistettava, täyttääkö SNCM edelleen kyseisen edellytyksen tällä kertaa uudemman vuosikertomuksen eli vuoden 2002 vuosikertomuksen perusteella. Komissio korostaa aluksi, ettei vaikeuksissa olevalle yritykselle ole yhteisön määritelmää, kuten suuntaviivoissa muistutetaan ([102]). Komissio on kuitenkin tarkistanut, että SNCM läpäisee suuntaviivojen 5 kohdan mukaisen testin, jolla voidaan kiistatta osoittaa, että yritys on vaikeuksissa. Komissio varmisti myös, että SNCM:n tilanteessa ilmenivät suuntaviivojen 6 kohdassa luetellut merkit, joiden ilmaantumisen perusteella voidaan yleisesti tarkistaa, onko yritys vaikeuksissa.

5.4.1.1 Yrityksen merkityn pääoman menettäminen

(291) SNCM:n pääoman määrä on arvonkorotusrahasto mukaan luettuna 17,7 miljoonaa euroa, jota on verrattava vuonna 2002 tehtyyn −69,9 miljoonan euron siirtoon seuraavalle tilikaudelle — josta 40,4 miljoonaa euroa koskee pelkästään vuoden 2001 nettotulosta; varantojen määrä on 21,5 miljoonaa euroa. Oma pääoma ilman pakollisia varauksia ([103]), joka ilmaistaan jälleen nettosummana, oli vuonna 2002 edelleen negatiivinen, −26,5 miljoonaa euroa, kun se vuonna 2001 oli −30,7 miljoonaa euroa. Se merkitsee, että yritys on menettänyt yli puolet osakepääomastaan, josta yli neljännes on menetetty ilmoitusta seuranneiden 12 kuukauden aikana, mikä osoittaa suuntaviivojen 5 kohdan a alakohdassa kuvatun riittävän, valinnaisen edellytyksen ([104]) täyttyneen ja minkä avulla voidaan todistaa, että yritys on todellakin vaikeuksissa.

([97]) Katso päätöksen 2002/149/EY 105 kappale.

([98]) Komission päätös tehty 8 päivänä toukokuuta 2001, valtiontuesta, jonka Ranska on myöntänyt Bretagne Angleterre Irlande -yhtiölle ("BAI" tai "Brittany Ferries") (EYVL L 12, 15.1.2002, s. 33).

([99]) Edellä alaviitteessä 16 mainittu päätös 97/14/EY.

([100]) Katso suuntaviivojen 30 kohta.

([101]) Edellä mainittu päätös.

([102]) Katso suuntaviivojen 4 kohta: "Vaikeuksissa olevalle yritykselle ei ole yhteisön määritelmää. Komissio katsoo näissä suuntaviivoissa kuitenkin, että on kysymys vaikeuksissa olevasta yrityksestä, jos yritys ei pysty omilla taikka omistajilta/osakkailta tai luotonantajilta saaduilla varoilla pysäyttämään tappiollista kehitystä, joka johtaa lähes varmasti yrityksen loppumiseen lyhyellä tai keskipitkällä aikavälillä, jos viranomaiset eivät puutu tilanteeseen."

([103]) Pakolliset varaukset ovat verosäännösten nojalla kirjanpidossa perittyjä kuluja, joita ovat esimerkiksi alaviitteessä 109 määritelty poikkeuksellinen poisto.

([104]) Katso suuntaviivojen 5 kohdan a alakohta: "Yritys katsotaan näissä suuntaviivoissa tarkoitetuksi vaikeuksissa olevaksi yritykseksi sen koosta riippumatta,

a) jos kyse on yhtiöstä, jonka osakkaiden vastuu on rajattu, ja joka on menettänyt yli puolet merkitystä pääomastaan ja yli neljännes pääomasta on menetetty viimeksi kuluneen 12 kuukauden aikana."

5.4.1.2 Muut merkit, joiden perusteella SNCM on vaikeuksissa oleva yritys

(292) Suuntaviivojen mukaan ”yritysten vaikeudet ilmenevät yleensä tappioiden kasvuna, liikevaihdon supistumisena, varastojen kasvuna, ylikapasiteettina, tulorahoituksen pienentymisenä, lisääntyvänä velkaantumisena, rahoituskulujen nousuna ja nettovarallisuuden heikentymisenä tai sen menettämisenä.” ([105]).

(293) Komissio panee tämän osalta merkille seuraavat SNCM:n tuloslaskelmissa esiintyvät seikat ja ottaa huomioon myös vuoden 2002 vuositilinpäätöksen, vaikka SNCM:n osakkaiden yhtiökokous ei ollutkaan vielä sitä hyväksynyt ajankohtana, jona se toimitettiin komissiolle, ja vaikka kyseisiä lukuja ei siten voida pitää lopullisina:

— Tappiot kasvoivat vuoden 2000 −6,2 miljoonasta eurosta −40,4 miljoonaan euroon vuonna 2001. Tulos rahoituserien jälkeen laski −5,1 miljoonasta eurosta −5,8 miljoonaan euroon vuosien 2001 ja 2002 välillä, ja vuoden 2002 nettotappioita pienensivät vain eräiden alusten myynti.

— Matkustajaliikenteen liikevaihto supistui vuosien 2000 ja 2001 välillä 2,3 miljoonaa euroa, vaikka Korsikan ja Manner-Ranskan välisen matkustajaliikenteen markkinat kasvoivat lähes 17 prosenttia.

— Nettorahoituslainat leasing-sopimuksia lukuun ottamatta lisääntyivät 135,8 miljoonasta eurosta 144,8 miljoonaan euroon vuosien 2000 ja 2002 välillä.

— Rahoituskulut (korot ja vastaavat kulut) nousivat vuoden 2000 7,0 miljoonasta eurosta 9,268 miljoonaan euroon.

— Oma pääoma supistui 36 miljoonaa euroa vuosien 2000 ja 2001 välillä.

(294) Huomattavan monet suuntaviivoissa määritellyistä merkeistä — jotka eivät ole kasaantuvia — osoittautuivat tosiksi. Komissio pani merkille myös seuraavat SNCM:n taloudelliseen tilanteeseen liittyvät huolestuttavat merkit:

— Yrityksen oma pääoma on varsin pieni suhteessa yrityksen kokoon ja rahoitustarpeisiin. Pääoma oli vuoden 2001 lopussa 29,7 miljoonaa euroa, ja sen arvioidaan olleen 33,8 miljoonaa euroa vuoden 2002 lopussa. Tämä näennäinen kasvu ei ole aiheutunut liiketoiminnasta, jonka tulos rahoituserien jälkeen oli vuonna 2002 edelleen negatiivinen, kuten edellä mainitaan. Kasvu johtuu sen sijaan ensimmäisistä rakenneuudistussuunnitelman tuloksista ja siihen liittyvistä luovutuksista, joista on saatu poikkeukselliset yli 5 miljoonan euron myyntivoitot, sekä ensimmäisestä vuonna 2001 Liamonesta tehdyn varauksen takaisinsaantivuodesta. Lisäksi on mainittava, että näistä nettoluvuista 60 miljoonaa euroa on peräisin poikkeuksellisen veropoiston soveltamisesta ([106]). Osuus on siis aiemmin antanut aiheen veronhuojennukseen, joka kumoutuu tulevaisuudessa. Se on siis tulevaa verovelkaa ([107]), jonka määrä oli vuoden 2001 lopussa, kun mukaan ei lasketa lykättyjä poistoja, 20 miljoonaa euroa ja vielä vuoden 2002 lopussa 16,8 miljoonaa euroa. Kun otetaan huomioon nämä tiedot, omien nettovarojen määrä olikin vuoden 2001 lopussa vain noin 10 miljoonaa euroa ja vuoden 2002 lopussa 17 miljoonaa euroa.

— Vuoden 2002 lopun omia varoja, 33,8 miljoonaa euroa, on verrattava vuoden 2001 lopun noin 285 miljoonan euron sidottuun nettovarallisuuteen ja vuoden 2002 lopun noin 283 miljoonan euron sidottuun nettovarallisuuteen, mikä tarkoittaa sitä, että yrityksen pitkäaikainen rahoitus on lähes kokonaan hankittu lainoin. Rahoituslainojen osuus olikin ilman leasing-sopimuksia 134,5 miljoonaa euroa vuoden 2001 lopussa ja 144,8 miljoonaa euroa vuoden 2002 lopussa. Tämä varsin epävakainen rahoitustilanne estää yritystä löytämästä markkinoilta muita rahoituslähteitä.

— Omarahoituskyvyn (29 miljoonaa euroa vuonna 2001 ja 24,7 miljoonaa euroa vuonna 2002) arviointi paljastaa samat heikkoudet: se kattaa juuri ja juuri nykyisten rahoituslainojen korvaussitoumukset (27,5 miljoonaa euroa vuonna 2001 ja 21,3 miljoonaa euroa vuonna 2002). Omarahoituskyky ei siis riitä takeeksi uudelle lainanantajalle.

([105]) Katso suuntaviivojen 6 kohta.

([106]) Poikkeuksellinen poisto on taseen varallisuudesta vähennetyn tasapoiston ja verolainsäädännössä sallitun degressiivisen poiston välinen erotus. Jos kirjanpitoon merkitty poisto ei ole degressiivinen poisto, sen ja yhteistasapoistojen välinen erotus merkitään taseeseen velkoina (poikkeuksellinen poisto), jotka Ranskan kirjanpitokäytännön mukaan merkitään kirjanpitoon oman pääoman yhteyteen. Kokonaispoistot kauden lopussa ovat samat, ja ainoa järjestelyn tuoma etu on verovähennyksen ennakointi ja saaminen ensimmäisinä vuosina.

([107]) Esitetty vuoden 2001 tilinpäätöksen liitteissä (s. 24) ja alustavan tilinpäätöksen liitteissä (huomautus 2.18).

(295) Ranskan viranomaiset vahvistivat komissiolle, että pankit eivät enää suostu lainaamaan yhtiölle rahaa sen velkaantumisasteen vuoksi, vaikka SNCM on ehdottanut vakuudeksi viimeisiä kiinnittämättömiä aluksiaan tai muita vastaavia rasitteita.

(296) Julkisen palvelun tarjoamisesta tehty nykyinen sopimus ei myöskään muuta mitenkään tätä arviota. Vaikka SNCM pystyisikin sopimuksen ja rakenneuudistussuunnitelman onnistumisen avulla saavuttamaan positiivisen liiketoiminnan tuloksen, yhtiö ajautuu siitä huolimatta jonkin ajan kuluttua maksukyvyttömyystilaan omien varojen äärimmäisen puutteen, kasvavan velkaantumisen ja rakenneuudistussuunnitelmaan sisältyvien toimintojen kustannusten vuoksi.

(297) Komissio katsoo näin ollen, että SNCM on suuntaviivoissa tarkoitettu vaikeuksissa oleva yritys.

5.4.2 *Ei rakenneuudistustukea kymmenen edeltävän vuoden aikana*

(298) Suuntaviivoissa ([108]) säädetään, että yhtiö, joka on aiemmin saanut rakenneuudistustukea, ei yleensä voi saada sitä uudelleen, ennen kuin rakenneuudistuksen päättymisestä on kulunut kymmenen vuotta. SNCM:n aiemmin saamien tukien joukossa ei ole rakenneuudistustukea ([109]). Kyseessä onkin SNCM:n ensimmäinen rakenneuudistus vuonna 1976 tapahtuneen perustamisen jälkeen.

5.4.3 *Elinkelpoisuuden palauttaminen*

(299) Rakenneuudistussuunnitelman on oltava toteuttamisajaltaan mahdollisimman lyhyt, ja sen on mahdollistettava yrityksen pitkän aikavälin elinkelpoisuuden palauttaminen kohtuullisessa ajassa yrityksen tulevia toimintaedellytyksiä koskevien realististen oletusten perusteella. Rakenneuudistussuunnitelmassa on esitettävä yrityksen muuttamista siten, että se voi rakenneuudistuksen jälkeen vastata itse kaikista kustannuksistaan, mukaan lukien poistokustannukset ja rahoituskulut. Rakenneuudistuksen läpikäyneen yrityksen oman pääoman tuoton on oltava riittävän korkea, jotta se voi kilpailla omin voimin.

(300) Toimenpiteiden vaikutukset ja suunnitelman onnistuminen eivät saa myöskään olla riippuvaisia markkinoiden kehityksestä. Poikkeuksena on Pohjois-Afrikan markkinaosuuden kasvattaminen siten, että SNCM saavuttaa aseman, joka sillä oli 1990-luvun puoliväliin saakka.

(301) Rakenneuudistus edellyttää sellaisen toiminnan lopettamista, joka olisi rakenneuudistuksesta huolimatta edelleen tappiollista. SNCM otti opikseen Korsikan ja Manner-Italian välisen liikennöinnin epäonnistumisista ja päätti lakkauttaa italialaisen tytäryhtiönsä Corsica Marittiman, joka on ollut tappiollinen sen vuonna 1990 tapahtuneesta perustamisesta vuoteen 1997 asti.

(302) Marseillen ja Korsikan välisen liikennöinnin kannattavuus on tarkoitus palauttaa lyhyellä aikavälillä, ja Pohjois-Afrikkaan suuntautuva liikennöinti on jo voittoa tuottavaa liiketoimintaa. Ainoastaan liikennöinti Nizzasta on edelleen epävarmaa, mutta sen osuus pienenee ja Liamonen ennenaikainen arvonalennus vuonna 2001 helpottaa positiivisten tulosten saamista tällä reitillä. Komissio hyväksyy myös perustelun, jonka mukaan vähäinenkin toiminta Nizzassa on välttämätöntä, jotta yhtiö säilyttää asemansa kokonaismarkkinoilla. Pohjois-Afrikkaan suuntautuvan liikennöinnin lisääminen vähentää yhtiön riippuvuutta alkuperäisistä reiteistä ja helpottaa osaltaan yhtiön elinkelpoisuuden palauttamista kyseisen liikennöinnin voittomarginaalien kasvun ansiosta.

(303) Komission mukaan pitkän tähtäimen elinkelpoisuuden eli julkisen palvelun tarjoamisesta tehdyn nykyisen sopimuksen päättymisen jälkeisen kannattavuuden varmistaminen edellyttää sitä, että yritys voi rakenneuudistussuunnitelman täytäntöönpanon ansiosta vastata tehokkaasti kilpailuun sopimusten uudistamisen yhteydessä. Se toteaa, että yhtiön pitäisi pystyä tekemään positiivisia tuloksia sopimuksen ansiosta, vaikka siihen sisältyisikin osittaisia menetyksiä eli esimerkiksi yhden autolautan käytöstä poistaminen. Komissio katsoo eräässä toisessa ennusteessa esitetyn näkemyksen mukaisesti, että jos sopimuksen menetys aiheuttaisi yhtiölle vähintään 40 prosentin tulonlaskun sen vakiintuneilla markkinoilla, tilannetta ei voitaisi korjata minkään valtion tukeman tai tuen ulkopuolella olevan rakenneuudistussuunnitelman avulla. Lisäksi tällaisen tilanteen ennakoiminen olisi tässä vaiheessa liian aikaista.

(304) Komission on myös määriteltävä rakenneuudistuskauden päättymisajankohta, jonka perusteella määritetään eräitä tuensaajalle lankeavia velvoitteita. Vaikka rakenneuudistussuunnitelman mukaiset toimet jakautuvat pääasiassa

([108]) Katso suuntaviivojen 48 kohta.
([109]) Katso 2.5 jakso.

vuosille 2002 ja 2003, SNCM:n omien varojen määrä on ”riittävä” todennäköisesti aikaisintaan vuosina 2005—2006. Komissio vahvistaa siten rakenneuudistuskauden päättymisajankohdaksi 31 päivän joulukuuta 2006.

5.4.4 *Oletusten realistisuus*

(305) Suuntaviivoissa vaaditaan, että rakenneuudistussuunnitelma laaditaan ”tulevia toimintaedellytyksiä koskevien realististen oletusten perusteella” ([110]).

(306) Komissio pitää markkinatutkimusta asianmukaisena ja katsoo, että se muodostaa hyvän pohjan yrityksen kehitysennusteille.

(307) Yrityksen elinkelpoisuutta on pyrittävä parantamaan ensisijaisesti rakenneuudistussuunnitelmaan sisältyvien yrityksen sisäisten toimenpiteiden avulla. Parantamistoimet voivat perustua hintojen tai kysynnän vaihtelun kaltaisiin ulkoisiin seikkoihin, joihin yritys tuskin voi itse vaikuttaa, vain siinä tapauksessa, että markkinoiden kehittymisestä esitetyt arviot ovat yleisesti hyväksyttyjä. Yrityksen toiminnan paraneminen ei saa siten riippua pelkästään Pohjois-Afrikkaan suuntautuvan liikennöinnin lisäämisestä. Se edellyttää ennen kaikkea tuotantokustannusten parempaa hallintaa ja tuottavuuden kasvua.

(308) Rakenneuudistussuunnitelmassa otetaan yleensä huomioon kysynnän ja tarjonnan nykytilanne, ennakoitu kehitys merkityksellisillä tuotemarkkinoilla, erilaiset optimistiset ja pessimiset ennusteet, mediaaniennusteet sekä yrityksen erityiset vahvuudet ja heikkoudet.

(309) Rakenneuudistussuunnitelma mahdollistaa yrityksen rakenteen uudistamisen, minkä ansiosta sen pitkän aikavälin elinkelpoisuus ja mahdollisuus toimia itsenäisesti palautuvat.

(310) Rakenneuudistussuunnitelmassa on esitettävä yrityksen muuttamista siten, että se voi rakenneuudistuksen jälkeen vastata itse kaikista kustannuksistaan, mukaan lukien poistokustannukset ja rahoituskulut. Rakenneuudistuksen jälkeen SNCM:n oman pääoman tuoton on oltava riittävän korkea, jotta se voi kilpailla itsenäisesti, myös siinä tapauksessa, että se ei enää vuoden 2007 jälkeen saa Korsikan ja Marseillen välisen julkisen liikennepalvelun hoitamista koskevaa sopimusta.

([110]) Katso suuntaviivojen 32 kohta.

5.4.5 *Kilpailun kohtuuttoman vääristymisen välttäminen*

(311) Kilpailijoihin kohdistuvat haitalliset vaikutukset on pyrittävä poistamaan mahdollisimman tarkoin. Muutoin tuen on katsottava olevan ristiriidassa yhteisen edun kanssa ja sen vuoksi soveltumaton yhteismarkkinoille ([111]).

(312) Tämä edellytys merkitsee suuntaviivojen mukaan tässä tapauksessa sitä, että rajoitetaan yrityksen osuutta vakiintuneilla markkinoilla eli Korsikaan suuntautuvan liikennöinnin markkinoilla, joilla se myös kilpailee yhteisöön sijoittautuneiden yritysten kanssa toisin kuin Pohjois-Afrikkaan suuntautuvan liikennöinnin alalla.

(313) Komissio on sitä mieltä, että Korsikaan suuntautuvan laivaliikenteen markkinoilla ei ole ylikapasiteettia, kun ote-

([111]) Katso suuntaviivojen 39 kohta: ”Edellytettävät vastasuoritteet voivat vaihdella sen mukaan, toimiiko yritys markkinoilla, joilla esiintyy ylikapasiteettia, vai ei. Arvioidessaan, onko markkinoilla ylikapasiteettia, komissio voi ottaa huomioon kaikki hallussaan olevat tiedot:

i) Jos niillä markkinoilla, joilla tuensaaja toimii, esiintyy yhteisön ja ETA:n laajuista rakenteellista ylikapasiteettia, rakenneuudistussuunnitelman on edistettävä yrityksen saneerausta suhteessa saatuun tukeen ja sen vaikutuksiin kyseisillä markkinoilla. Tämä tapahtuu supistamalla yrityksen tuotantokapasiteettia peruuttamattomasti. Tuotantokapasiteetin supistaminen on peruuttamatonta silloin, kun kyseisten tuotantolaitosten aiempaa tuotantokykyä alennetaan pysyvästi tai ne suunnataan pysyvästi toisiin käyttötarkoituksiin. Tuotantokapasiteetin myyminen kilpailijoille ei ole riittävä toimenpide paitsi, jos tilat ja laitteet myydään sellaisille maantieteellisille markkinoille, joilla niiden jatkuvalla käytöllä ei todennäköisesti ole merkittävää vaikutusta yhteisön kilpailutilanteeseen. Tuotantokapasiteetin supistamisvaatimusten on johdettava tuensaajayrityksen markkinaosuuden pienenemiseen niillä markkinoilla, joilla se toimii;

ii) Jos yhteisössä ei ole rakenteellista ylikapasiteettia markkinoilla, joilla tuensaaja toimii, komissio tutkii kuitenkin, onko tarpeen vaatia vastasuoritteita. Jos vastasuoritteisiin sisältyy kyseisen yrityksen kapasiteetin supistaminen, tämä voi edellyttää omaisuuseristä tai tytäryhtiöistä luopumista. Komission on tutkittava jäsenvaltion ehdottamat vastasuoritteet riippumatta niiden muodosta ja määritettävä, ovatko ne riittävän laajoja lieventämään mahdollisia kilpailua vääristäviä vaikutuksia. Tutkiessaan tarvittavia vastasuoritteita komissio ottaa huomioon markkinatilanteen ja varsinkin markkinoiden kasvun ja kysynnän kattamisasteen.”

taan huomioon voimakas kausivaihtelu ja liikenteen merkittävä kasvu ([112]). Komissio toteaa myös, että SNCM:n suurimman kilpailijan laivojen keskimääräinen käyttöaste on alhaisempi kuin valtionyhtiön. Kun markkinoilla ei ole suuntaviivoissa tarkoitettua ylikapasiteettia, niiden saneeraus ei ole tarpeellista. Alusten myynti — eikä niiden hävittäminen — on siten suuntaviivojen nojalla hyväksyttävä kapasiteetinvähennyskeino.

(314) Pakolliset markkinaosuuden rajoitukset tai supistukset kaikilla sellaisilla asian kannalta merkityksellisillä markkinoilla, joilla yritys toimii, ovat kilpailijoiden hyväksi toteuttavia vastasuoritteita, jotka on suhteutettava rakenneuudistustuen väistämättä tai todennäköisesti aiheuttamiin kilpailun vääristymisiin.

(315) Rakenneuudistussuunnitelma supistaa merkittävästi yrityksen osuutta markkinoilla suoraan sen kilpailijoiden hyväksi seuraavilla tavoilla:

— Italian ja Korsikan välisestä liikennöinnistä vastanneen Corsica Marittima -tytäryhtiön toiminnan lopettaminen (82 000 matkustajaa vuonna 2000) eli SNCM-konsernin vetäytyminen pois Italian ja Korsikan välisen liikennöinnin markkinoilta,

— Toulonin ja Korsikan välisen liikenteen lopettaminen lähes kokonaan eli luopuminen markkinoista, joilla oli vuonna 2002 peräti 460 000 matkustajaa,

— tarjolla olevan kokonaispaikkamäärän ja vuorojen vähentäminen joka vuosi vuodesta 2003 alkaen etenkin Nizzan ja Korsikan välisessä liikennöinnissä ([113]),

— neljän aluksen myynti ([114]).

(316) SNCM vähentää tarjontaansa Genovanlahdella ja Toulonissa yhteensä yli miljoonalla paikalla vuoteen 2001 verrattuna eli enemmän kuin puolittaa sen, mistä on suoraa hyötyä kilpailijoille, sillä liikenne lisääntyy juuri näillä yhteyksillä kaikkein voimakkaimmin ([115]).

([112]) Katso taulukko 1.
([113]) Katso taulukko 2.
([114]) Katso 2.3.2 jakso.
([115]) Katso taulukot 1 ja 2.

(317) Komissio katsoo kuitenkin, että vaikka nämä toimenpiteet ovatkin varsin laajoja, niiden rinnalle on asetettava mahdollisia kilpailun vääristymiä rajoittavia vaatimuksia. Erityisesti on varmistettava, ettei yritys käytä liiallisia rahavaroja aggressiivisiin liiketoimiin, jotka saattavat aiheuttaa kilpailun vääristymistä ([116]). Lisäksi on syytä vaatia, että SNCM ei rakenneuudistuskaudella saa rahoittaa muita uusia investointeja rakenneuudistussuunnitelmaan sisältyvien Pohjois-Afrikan liikennöinnin lisäämiseen tarvittavien kustannusten lisäksi. Tällä ehdolla, jonka mukaan SNCM ei saa investoida uusiin aluksiin edes nykyisten alusten korvaamiseksi ja jota selitetään tarkemmin jäljempänä, estetään tuesta suurimmille kilpailijoille aiheutuvat mahdolliset kielteiset vaikutukset tai ainakin vähennetään niitä mahdollisimman tehokkaasti.

5.4.6 *Tuen rajaaminen välttämättömään*

(318) Tukimäärä on rajattava määrään, joka on ehdottomasti välttämätön rakenneuudistuksen toteuttamiseksi ottaen huomioon yrityksen, sen osakkaiden tai sen yritysryhmän käytettävissä olevat varat, johon yritys kuuluu, haittaamatta kuitenkaan sen mahdollisuuksia palauttaa elinkelpoisuutensa.

(319) Komissio toteaa esimerkkitapauksen osalta suuntaviivojen 40 kohdan perusteella ensinnäkin, että tässä tapauksessa rakenneuudistussuunnitelmaan sisältyy etupäässä laivoihin sidotun varallisuuden mittava myynti 40 miljoonan euron myyntihinnalla ja niihin liittyvien rahoituslainojen 21 miljoonan euron nettotuotto. Komissio vaatii lisäksi 5.5.2 jaksossa, että yhtiö luovuttaa myös osakkeitaan, jotka eivät komission näkemyksen mukaan ole yhtiön toiminnan kannalta strategisia. Myynnit eivät kuitenkaan riitä palauttamaan SNCM:n elinkelpoisuutta, vaan sen taloudellista tilannetta rasittavat liiketoimien jälkeenkin runsaat velat.

(320) Komissio ilmoitti 19 päivänä elokuuta 2002 tekemässään päätöksessä, että se ei ollut vakuuttunut Ranskan viranomaisten tuen suuruuden määrittämiseen käyttämän laskutavan asianmukaisuudesta. Vaikka Ranska toimittikin lisäselvityksiä aiheesta, komissio laati myös oman arvionsa.

([116]) Katso 5.4.1 jakso.

5.4.6.1 Ranskan esittämien laskutapojen arviointi

(321) Komissio kommentoi seuraavasti Ranskan viranomaisten valitsemaa laskutapaa ([117]), joka perustuu oman pääoman ja velkaantumisen suhteeseen:

— Ranskan viranomaisten käyttämä viidestä yrityksestä muodostuva otos ei edusta riittävällä tavalla kabotaasimeriliikenteen alaa.

— Yritysotoksesta saatu 79 prosentin suuruinen omien varojen ja rahoituslainojen välinen suhdeluku ei myöskään ole riittävän luotettava indikaattori kuvaamaan yrityksen hyvää kuntoa.

— Ranskan viranomaiset eivät selittäneet, mitä viiden yrityksen rahoituslainasummiin tarkasti ottaen sisältyy, eivätkä siten voineet taata, että tiedot ovat vertailukelpoisia rakenneuudistussuunnitelmaan sisältyvän SNCM:n velkasumman kanssa.

— Ranskan viranomaiset eivät osoittaneet, että rakenneuudistussuunnitelmaan sisältyvässä kauden 2002—2007 rahoitusluonnoksessa todella noudatetaan yritysotoksen avulla laskettua 79 prosentin suuruista omien varojen ja rahoituslainojen välistä suhdelukua.

(322) Komissio kritisoi myös muiden menetelmien asianmukaisuutta, joiden avulla Ranska pyrki osoittamaan, ettei 76 miljoonan euron summa ole liian suuri.

(323) Ensimmäinen vaihtoehtoinen menetelmä ([118]), joka perustuu nykyisen aluskannan rahoituksen takaamiseen tarvittavan oman pääoman määrään, on epäasianmukainen sikäli, että Ranskan viranomaiset käyttivät laskutoimituksessaan aluskannan hankintahintaa eivätkä vuoden 2002 myyntiarvoa. Jos perustettaisiin uusi yritys, joka hankkisi saman aluskannan kuin mikä SNCM:llä tällä hetkellä on, sillä pitäisi olla käytettävissään oma pääoma, joka on suhteutettu kaikkien alusten ostohintaan eikä niiden rakentamisarvoon. Lähestymistavassa ei myöskään otettu huomioon muuta tärkeää varallisuutta, kuten tietokonepohjaista paikanvarausjärjestelmää tai pääkonttorin kiinteistöjä.

(324) Toinen vaihtoehtoinen menetelmä ([119]), joka perustuu SNCM:lle aiheutuneisiin kuluihin, on komission mielestä asianmukaisempi. Komissio haluaisi kuitenkin tarkistaa 41,7 miljoonan euron suuruista aiempien tappioiden summaa siten, että siinä otetaan huomioon muun muassa vuoden 2002 tulos ja pelkästään Korsikaan suuntautuvaan liikennöintiin liittyvät tappiot ennen vuotta 1999. Komission valitsema lähestymistapa on kuvailtu 5.3.6.2. jaksossa.

5.4.6.2 Komission käyttämä lähestymistapa

(325) Komissio katsoo, että rakenneuudistustuen ensisijaisena tarkoituksena ei saa olla yrityksen omien varojen kasvattaminen (pelkkä taloudellinen rakenneuudistus), vaan yrityksen auttaminen siirtymään vuoden 1976 sopimuksen mukaisesta monopolitilanteesta kilpailuympäristöön. Komissio suhtautuu siksi nihkeästi siihen, että tuen määrä lasketaan Ranskan viranomaisten käyttämän laskutavan avulla, kun otetaan huomioon se, miten vaikeaa on määritellä tarvittava SNCM:n omien varojen määrä. Komissio toteaakin, että jos Ranskan viranomaisten valitsemaan otokseen lisätään tai siitä poistetaan joitakin yrityksiä, oman pääoman ja velkaantumisen keskimääräinen suhde voi vaihdella suuresti.

(326) Komission näkemyksen mukaan rakenneuudistustuki voi kattaa yhtäältä rakenneuudistussuunnitelman mukaisten toimien kustannukset (toiminnallinen rakenneuudistus) ja toisaalta julkista palvelua koskevien sopimusten täytäntöönpanosta vuoden 2001 loppuun mennessä aiheutuneen alijäämän (taloudellinen rakenneuudistus). Komissio pitää perusteltuna, että osa tuesta käytetään yhtiön oikeudellisen ja kilpailuun liittyvän tilanteen muuttumisen edellyttämistä toimenpiteistä aiheutuvien kustannusten rahoittamiseen. Nämä toimet eivät kuitenkaan yksin riitä parantamaan yrityksen velkatilannetta lyhyellä tähtäimellä, joten komissio pitää perusteltuna myös sitä, että toinen osa tuesta käytetään niiden velkojen maksamiseen, jotka SNCM on joutunut ottamaan vuosien 1991—1996 sopimusten nojalla maksettujen korvausten riittämättömyyden vuoksi. Komission mielestä onkin asianmukaista

— sallia ainoastaan rakenneuudistussuunnitelmaan sisältyvistä operationaalisista toimenpiteistä aiheutuvien kustannusten rahoittaminen julkisin varoin,

— päästä lopullisesti eroon mainittujen sopimusten nojalla maksettujen, kyseisenä aikana julkisen palve-

([117]) Katso 2.3.8.3 jakso.
([118]) Katso 2.3.8.2 jakso.
([119]) Katso 2.3.8.1 jakso.

lun piiriin kuuluneilla reiteillä aiheutuneisiin toimintamenoihin ja satamakustannuksiin nähden riittämättömien taloudellisten korvausten seurauksista.

(327) Kuten aiemmin on jo todettu, julkisesta palvelusta maksettu taloudellinen korvaus oli kaudella 1991—2001 yhteensä 53,48 miljoonaa euroa liian pieni.

(328) Komissio katsoo, että rakenneuudistukseen liittyvistä operationaalisista toimista aiheutuvien kustannusten määrä on 46,0 miljoonaa euroa ([120]). Komissio panee merkille, että yritys saa 21 miljoonan euron suuruiset nettoluovutustulot ([121]) toteutettuaan rakenneuudistussuunnitelman mukaiset luovutukset. Komissio tekee mainittujen tietojen pohjalta sen johtopäätöksen, että 76 miljoonan euron summa on täysin perusteltu tukena, jonka yritys tarvitsee voidakseen palauttaa elinkelpoisuutensa lyhyellä aikavälillä. SNCM ei voi enää saada pankkilainaa, vaikka se tarjoaisi hypoteekkivakuudeksi viimeiset kiinnittämättömät laivansa tai muita rasitteita ([122]). Komissio katsoo näin ollen, että yritys ei voi saada muita omia varoja rakenneuudistuksensa rahoittamiseksi. Laskutoimituksen mukainen noin 76 miljoonan euron rahoitustarve on siten katettava rakenneuudistustuella ja muiden kuin strategisten osakkeiden mahdollisista luovutuksista saatavalla tuotolla.

(329) Komissio on siis sitä mieltä, että Ranskan viranomaisten ilmoittama 76 miljoonan euron suuruinen lisäpääoma on lopulta yhdenmukainen komission valitseman lähestymistavan kanssa sillä edellytyksellä, että huomioon otetaan rakenneuudistussuunnitelman mukaisia luovutuksia täydentävistä muiden kuin strategisten osakkeiden mahdollisista luovutuksista saatavat tulot, kuten jäljempänä on esitetty ([123]).

(330) Lisäksi komissio katsoo, että ehdotettu tuki ei ylitä summaa, joka tarvitaan elinkelpoisuuden palauttamiseen. Vuoden 2002 lopussa esitetyn, edellä kuvatun taloudellisen tilanteen perusteella 76 miljoonan euron lisäpääoma muuttaisi yrityksen nettotuloksen noin −26,5 miljoonasta eurosta noin +49,5 miljoonaksi euroksi, jos muita tekijöitä ei oteta huomioon. Rahoituslainojen 144,8 miljoonan euron summasta (tilanne vuoden 2002 lopussa) vähennettäisiin vastaavasti 76 miljoonaa euroa (lisäpääoma) ja siihen lisättäisiin 31,2 miljoonaa euroa (rakenneuudistuksen operationaalisista toimenpiteistä aiheutuvat menot ilman Liamonen poikkeuksellista arvonalennusta), jolloin tulokseksi saataisiin noin 100 miljoonaa euroa. Lainojen määrä jää siis kaksinkertaiseksi nettotulokseen verrattuna, joten komissio katsoo, että suuntaviivoissa tarkoitettua liiallisten rahavarojen riskiä ei synny. Lisäksi vaikka riski olisikin olemassa, tässä päätöksessä esitettyjen vaatimusten tarkoituksena on joka tapauksessa välttää kilpailun vääristyminen. Vaikka otettaisiin huomioon edellä käsitellyt 60 miljoonan euron pakolliset varaukset, joita komissio pitää vain osittain omina varoina, 110 miljoonan euron suuruisen oman pääoman vastapainona ovat edelleen lähes yhtä suuret velat. Yhtiön 283 miljoonan euron suuruinen sidottu nettorahoitusvarallisuus vuoden 2002 lopussa riittää komission näkemyksen mukaan perustelemaan kyseisen oman pääoman suuruuden. Tuen pienentäminen esimerkiksi SNCM:n ottamien uusien kiinnityslainojen ansiosta johtaisi automaattisesti velan kasvuun ja uhkaisi yhtiön taloudellista rakenneuudistusta horjuttamalla tätä komission arvion mukaan tarpeellista tasapainoa.

5.5 **Komission asettamien edellytysten tarpeellisuus**

(331) Komissio voi suuntaviivojen mukaisesti ([124]) määrätä tarpeelliseksi katsomiaan edellytyksiä ja velvoitteita, joilla voidaan estää kilpailun vääristyminen yhteisen edun kanssa ristiriitaisella tavalla.

(332) Komissio on käsiteltävänä olevassa tapauksessa päättänyt asettaa eräitä edellytyksiä, joiden tarkoituksena on yhtäältä rajoittaa yrityksen kapasiteettia ja toisaalta estää sitä soveltamasta aggressiivista hinnoittelupolitiikkaa, joka olisi vahingollinen sen kilpailijoille Korsikaan suuntautuvan liikennöinnin alalla.

([120]) Katso 2.3.8.1. jakso. Ranskan viranomaiset ilmoittivat määräksi 46,2 miljoonaa euroa, jossa otetaan huomioon rakenneuudistukseen liittyvistä operationaalisista toimenpiteistä aiheutuvien kustannusten (31,2 miljoonaa euroa) lisäksi Liamonen ennenaikainen 15 miljoonan euron arvonalennus. Vuoden 2001 tilinpäätöksessä arvonalennus on kuitenkin vain 14,8 miljoonaa euroa, joten summaksi saadaan mainittu 46,0 miljoonaa euroa. Katso myös 2.4.1.4 jakso.

([121]) Katso 2.3.2 jakso.

([122]) Katso tämän päätöksen 5.3.1.2 jakso.

([123]) Katso 5.4.2.4 jakso.

([124]) Katso suuntaviivojen 42 kohta, jonka mukaan ”jäsenvaltio voidaan velvoittaa i) toteuttamaan itse toimenpiteitä (esimerkiksi velvollisuus avata tietyt markkinat muille yhteisön toimijoille); ii) määräämään tiettyjä toimenpiteitä tuensaajalle (esimerkiksi kielto toimia hintajohtajana tietyillä markkinoilla); iii) olemaan myöntämättä tuensaajalle tukea muihin tarkoituksiin rakenneuudistuksen aikana.”

5.5.1 *Kapasiteetin vähentäminen*

(333) Rakenneuudistussuunnitelman mukaista aluskannan vähentämistä ([125]) on verrattava SNCM:n viime vuosien aikana toteuttamaan alustenhankintaohjelmaan. SNCM hankki aluskantaansa vuosina 2002—2003 kaksi uutta laivaa, autolautan ja keskisuuren ro-ro-matkustaja-aluksen.

(334) Lisäksi yrityksen omien varojen kasvu lisäpääoman kautta voisi tarjota sen johdolle mahdollisuuden ostaa tarvittaessa uusia aluksia ja/tai tehdä uusia osakesijoituksia, mikä olisi ristiriidassa rakenneuudistuksen varsinaisen tarkoituksen kanssa, joka on keskittyä yrityksen sisäisiin muutospyrkimyksiin.

(335) Komissio pitää näin ollen tarpeellisena asettaa lisäehtoja sen takaamiseksi, että kapasiteetin vähennystä koskevaa vaatimusta noudatetaan.

(336) Komission on varmistettava, että SNCM-konsernin aluskanta ei ylitä neljän aluksen luovutuksen jälkeistä nykyistä alusmäärää. Lisäksi komission on antamallaan päätöksellä kiellettävä yhtiötä uudistamasta aluksiaan tiettynä ajanjaksona, lukuun ottamatta tilanteita, jotka ovat aiheutuneet yhtiön tahdosta riippumatta.

(337) Komissio katsoo tarpeelliseksi myös rajoittaa Ranskan viranomaisten ilmoittaman rakenneuudistussuunnitelman mukaisesti Korsikaan suuntautuvilla reiteillä liikennöitävien vuotuisten laivamatkojen määrää.

(338) Komissio ei katso asianmukaiseksi tiukentaa kapasiteetin vähentämiseen liittyviä vaatimuksia, kun otetaan huomioon ensinnäkin yritykselle julkisen palvelun tarjoamista koskevan sopimuksen nojalla kuuluvat velvoitteet ja toiseksi Korsikan ja Pohjois-Afrikan liikenteen kasvunäkymät sekä vaara, että yhtiön suora kilpailija saa monopoliaseman Manner-Ranskan ja Korsikan välisillä reiteillä. Tässä yhteydessä onkin syytä muistaa, että suuntaviivojen mukaan ”vastasuoritteiden välttämättömyyttä koskevasta periaatteesta voidaan joustaa, jos markkinaosuuden supistaminen tai rajoittaminen uhkaa johtaa markkinarakenteen selvään huonontumiseen vaikuttamalla välillisesti esimerkiksi monopolin tai erittäin oligopolistisen tilanteen syntymiseen” ([126]).

(339) Kun otetaan huomioon rakenneuudistussuunnitelman ennakoitu kesto ([127]), komissio katsoo aiheelliseksi asettaa edellä mainittujen rajoitusten päättymisajankohdaksi 31 päivän joulukuuta 2006, jolloin yhtiö on toivottavasti saavuttanut SNCM:n kokoiselle merenkulkualan yhtiölle ”normaalit” nettotulokset ja kohtuullisen omien varojen määrän. Vaikka toiminta muuttuisi kannattavaksi jo aiemmin, rajoitusten voimassaoloajan päättymisajankohtaa ei siitä huolimatta aikaisteta.

5.5.2 *Yrityksen osallistuminen rakenneuudistustoimiin*

(340) Vaikeuksissa olevan yrityksen on suuntaviivojen mukaan ”osallistuttava rakenneuudistussuunnitelmaan merkittävällä määrällä omia varojaan, myös myymällä omaisuuseriä, jotka eivät ole välttämättömiä yrityksen elinkelpoisuuden kannalta, tai markkinaehtoisella ulkoisella rahoituksella” ([128]).

(341) Komissio panee merkille SNCM:n omaisuuden luovutus toimet (40 miljoonan euron myyntihinta ja 21 miljoonan euron nettoluovutustuotto). Se toteaa kuitenkin, että SNCM:llä on huomattava osakesalkku, joka koostuu monien sellaisten yritysten osakkeista, jotka joko eivät liity suoraan yhtiön tarkoitukseen tai jotka eivät itse osallistu merenkulkualan yhtiön hoitamiin palveluihin. Mitään näistä osakkeista ei kuitenkaan ole mainittu rakenneuudistussuunnitelmaan sisältyvässä omaisuudenluovutusohjelmassa. Komissio katsoo, että yrityksen on luovutettava kaikki muut kuin strategiset osakkeensa avoimen menettelyn kautta ja että Ranskan esittämän rakenneuudistussuunnitelman olisi pitänyt sisältää nämä luovutukset. Lisäksi komissio katsoo, että näistä luovutuksista saatavat nettotulot on vähennettävä rahoitustarpeesta, jotta noudatetaan ehtoa tuen rajaamisesta välttämättömään.

([125]) Katso 2.3.2 jakso.

([126]) Katso suuntaviivojen 38 kappale.

([127]) Katso 304 kappale.

([128]) Katso suuntaviivojen 40 kohta.

5.5.2.1 Muiden kuin strategisten osakkuuksien määrittäminen

(342) Komissio on päättänyt vaatia yritystä luovuttamaan kaikki osakkuutensa seuraavissa tytäryhtiöissä ehtona sille, että komissio hyväksyy lisäpääoman myöntämisen:

— Amadeus France, tietokonepohjaista paikanvarausjärjestelmää kehittelevä ja markkinoiva yritys, josta SNCM omistaa 13 prosenttia ([129]),

— Compagnie Corse Méditerranée, lentoliikenneyhtiö, josta SNCM omistaa 7 prosenttia ([130]),

— kiinteistöalan yhteenliittymä Schuman, josta CGTH omistaa 50 prosenttia,

— SOMECA,

— SMIP; SNCM voi tarvittaessa myydä SMIP:n ainoan omaisuuden Southern Trader -aluksen ([131]) ja lopettaa kyseisen tytäryhtiön toiminnan.

(343) Komissio toteaa, että Ranskan viranomaiset eivät missään menettelyn vaiheessa ole väittäneet näiden osakkuuksien olevan strategisen tärkeitä SNCM:n toiminnan jatkumisen kannalta.

(344) Compagnie Corse Méditerranée (CCM), joka tunnetaan kaupallisella toiminimellään CCM Airlines, on Korsikaan liikennöivä lentoyhtiö. Se on osaksi julkisessa omistuksessa oleva osakeyhtiö, jonka pääoma on 10 335 520 euron suuruinen. Sen varsinaisia osakkaita ovat Korsikan alue (60,37 prosenttia), Air France (11,95 prosenttia), Crédit Agricole (7,55 prosenttia), Caisse des Dépôts et Consignations (4,75 prosenttia), SNCM (6,78 prosenttia), TAT EA (2,52 prosenttia), TAT SA (1,68 prosenttia), Caisse de Développement de la Corse du Sud (1,21 prosenttia), Chambre de Commerce de Haute-Corse (0,84 prosenttia). Sen hallintoneuvostoon kuuluu 11 jäsentä, jotka edustavat seuraavia osakkaita: Korsikan parlamentti (7 jäsentä), Air France (1 jäsen), Crédit Agricole (1 jäsen), Caisse des Dépôts et Consignations (1 jäsen) ja SNCM (1 jäsen). Komissio on sitä mieltä, että SNCM:n kaltaisen merenkulkualan yhtiön tehtäviin ei kuulu sijoittaminen lentoyhtiöihin ja että SNCM:n osakkuus CCM:ssä ei ole strateginen. Sen on siis vastasuoritteena luovutettava osakkuus.

(345) Kiinteistöalan yhteenliittymä SCI Schuman omistaa erilaisia kiinteistöjä. Komission näkemyksen mukaan yhtiön osakkuus ei ole SNCM:n toiminnan kannalta strateginen ja se on siksi myytävä.

(346) SOMECA-yhtiön erikoisalana on sementin kuljetus Korsikaan lastialuksella. Lastikuljetusten ja ro-ro-rahtikuljetusten välillä ei ole juurikaan yhteistä, eivätkä vähäiset Korsikaan suuntautuvat sementtikuljetukset riitä perustelemaan, miksi yhtiön tulisi säilyttää osakkuutensa näin erikoistuneessa tytäryhtiössä. Komissio katsoo, että osakkuus ei ole SNCM:n kannalta strateginen ja että se on siksi myytävä.

(347) SMIP:n ainoa liiketoiminta on Southern Trader -aluksen päivävuokraus. Alusten vuokraustoiminta on hyvin kaukana SNCM:n keskeisistä toiminnoista. Se ei siten ole millään lailla strategista konsernin kannalta. SNCM:n on siis joko luovutettava tytäryhtiö tai myytävä sen ainoa omaisuus eli Southern Trader ja lakkautettava tytäryhtiö.

5.5.2.2 Erikoistapaus CMN

(348) CMN:n tapaus on monimutkaisempi. SNCM ja Ranskan viranomaiset vakuuttavat, että SNCM:n osakkuus CMN:ssä on erittäin tärkeä ja strateginen julkisen palvelun tarjoamista koskevan sopimuksen hoitamisen kannalta. Corsica Ferries ja Stef-TFE ovat kuitenkin sitä mieltä, että osakkuus ei ole SNCM:lle strateginen.

(349) Vaikka SNCM ja CMN ovat samanaikaisesti kilpailijoita ja yhtiökumppaneita, ne osallistuvat julkista palvelua koskevan sopimuksen täytäntöönpanoon tasavertaisesti.

(350) Lisäksi komissio panee merkille, että yritykset ovat kehittäneet Korsikaan suuntautuvaan liikennöintiin liittyvää yhteistoimintaa, joka ulottuu pidemmälle kuin mitä julkisen palvelun tarjoamisesta tehdyssä sopimuksessa edellytetään. Esimerkkeinä mainittakoon

— yhteinen tietokonepohjainen paikanvarausjärjestelmä, jota käytetään Korsikan reittien lisäksi myös Marseillen ja Sardinian välisellä reitillä,

([129]) SNCM-konsernin vuoden 2001 toimintakertomuksen mukaan.
([130]) Sama viite kuin edellä.
([131]) Aluksesta on Ranskan viranomaisten toimittamien viimeisimpien tietojen mukaan tehty myyntisitoumus.

— yhteinen järjestelmä laivaan nousevien matkustajien valvontaa varten,

— aikataulujen yhteensovittaminen,

— CMN:n mahdollisuus hyödyntää SNCM:n toimistoja Euroopassa.

(351) Komissio panee merkille, että yritysten välinen yhteistyö on saanut alkunsa jo vuonna 1954. Komissio toteaa myös, että CMN:n aluskannan tehtävänä on selvästi vain täydentää SNCM:n aluskantaa Korsikaan suuntautuvaan liikennöintiin liittyviin tarpeisiin vastaamisessa. Komissio ottaa lisäksi huomioon, että yritysten välisessä osakassopimuksessa säädetään niiden välisestä yhteistyöstä.

(352) Komissio päättelee edellä mainitun perusteella, että SNCM:n osakkuus CMN:ssä on erittäin tärkeä SNCM:n pitkän tähtäimen kehityksen kannalta.

(353) Komissio ei edellä mainitun perusteella katso aiheelliseksi vaatia tässä päätöksessä, että SNCM luovuttaisi osakkuutensa CMN:ssä.

(354) Sama pätee myös Cofremar-yhtiöön, joka on SNCM:n ja CMN:n yhteinen tytäryhtiö ja joka tuottaa Korsikaan suuntautuvaa rahtiliikennettä koskevia tilastoja.

5.5.2.3 Muut strategiset osakkuudet

(355) Sud-Cargos-yhtiö tarjoaa merkittäviä yhteistoimintamahdollisuuksia ja täydentää tärkeällä tavalla SNCM:n toimintaa Pohjois-Afrikan maihin suuntautuvan liikennöinnin alalla. Sud-Cargos on ehdottoman tärkeä kumppani SNCM:lle, jos se aikoo kehittää ro-ro-liikennettä Pohjois-Afrikan maihin. Lisäksi Sud-Cargos tuntee perinpohjaisesti Pohjois-Afrikan liikennemarkkinat. Yritykset voivat hyötyä joidenkin satamarakenteiden yhdistämisestä Marseillessa ja Pohjois-Afrikassa ja saada sitä kautta mittakaavaetuja. SNCM:n markkinointirakenne tuottaa lisäksi huomionarvoisen osan Sud-Cargosin liikevaihdosta.

(356) Muut SNCM:n tytäryhtiöt ovat tiiviisti mukana meriliikenneyhtiön toiminnassa eikä niitäkään voi irrottaa SNCM-konsernista. Komissio katsoo, että niiden luovuttamista ei voida harkita vaarantamatta yhtiön elinkelpoisuutta lyhyellä aikavälillä, kun otetaan huomioon tärkeät tehtävät, joita ne hoitavat konsernin piirissä.

5.5.2.4 Vaadituista luovutuksista saatujen tulojen huomioon ottaminen

(357) Komissio aikoo tarvittaessa vähentää tuen määrää niin, että siinä otetaan huomioon muiden kuin strategisten osakkuuksien luovutuksesta saadut tulot. Komissiolla ei kuitenkaan ole käytettävissään tarvittavia tietoja sen määrittämiseksi, kuinka suuri summa vaadituista luovutuksista voidaan saada, mutta hyvin karkean arvion mukaan luovutustulot olisivat noin 10 miljoonaa euroa rakenneuudistussuunnitelmassa ennakoitujen luovutusten lisäksi. Komissio katsoo näin ollen aiheelliseksi, että 10 miljoonan euron suuruinen osa tuesta jäädytetään siihen asti, kunnes summa on tiedossa, eikä kyseistä erää voida toistaiseksi myöntää.

(358) Jos käy ilmi, että SNCM on saanut luovutuksista yli 10 miljoonaa euroa, tuen toista erää ei voida myöntää sille. Komissio ei halua vähentää hyväksytyn tuen ensimmäistä erää tätä pienemmäksi, jotta SNCM:n kannattaa myydä osakkeet parhaalla mahdollisella hinnalla. Jos rakenneuudistussuunnitelman mukaisten luovutusten lisäksi vaaditut luovutukset tuottavat sen sijaan summan, joka on alle 10 miljoonaa euroa, jäännöserä maksetaan siten, että siinä otetaan huomion luovutuksista saadut tulot. Komissio sallii toisen erän maksamisen tarvittaessa vain, jos tämän päätöksen muitakin edellytyksiä on noudatettu.

5.5.3 *Hintajohtajuuden estäminen*

(359) Komissio katsoo, että väitteet, joiden mukaan SNCM olisi tähän toiminut hintajohtajana ([132]) Korsikan reiteillä, voidaan hylätä Ranskan viranomaisten toimittamien tietojen perusteella.

(360) Komission mielestä on kuitenkin ratkaisevan tärkeää varmistaa, että SNCM ei missään rakenneuudistuskauden

([132]) Katso 2.3.7 ja 4.1.1 jaksot.

vaiheessa ryhdy soveltamaan aggressiivista hinnoittelupolitiikkaa. Komissio onkin siksi päättänyt asettaa rakenneuudistustuen saamisen edellytykseksi sen, ettei SNCM tee Korsikan reiteillä alempia hintatarjouksia kuin sen kilpailijat.

(361) Jotta vältettäisiin tilanne, jossa kilpailijat nostavat matkojensa hinnat epänormaalille tasolle, komissio liittää vaatimukseen suojalausekkeen, jota sovelletaan, jos kaikki kilpailijat hinnoittelevat vastaavat palvelunsa samoina päivinä korkeammalle kuin SNCM sellaisena viitevuonna, joka edelsi kilpailijoiden ilmaantumista markkinoille. Sen mukaan jos SNCM:n kilpailijat nostavat hintojaan kohtuuttomasti, SNCM saa periä markkinoiden alhaisimpia hintoja, jotta kohtuullinen hintataso palautuisi. Komissio on valinnut tätä varten viitevuodeksi vuoden 1996, koska SNCM sai kyseisenä vuonna ensimmäisen kilpailijansa Manner-Ranskan satamien ja Korsikan välisille reiteille ja koska hinnat ovat siitä lähtien laskeneet. Olisikin epänormaalia, jos markkinahinnat ylittäisivät tulevaisuudessa vuonna 1996 voimassa olleet hinnat. Viitehinnat tarkistetaan luonnollisesti Ranskassa todetun inflaation huomioon ottamiseksi.

(362) Edellä 361 kappaleessa asetettu edellytys täyttyy, jos SNCM:n alimmat hinnat ovat joka päivä korkeammat kuin sen kaikkien kilpailijoiden alimmat tarjoushinnat vastaavien määränpäiden ja palvelujen osalta. Komissio tutkii jokaisen tapauksen, jossa tätä ehtoa on rikottu.

5.5.4 *Korsikaan suuntautuvien matkojen määrän rajoittaminen*

(363) Komissio pitää tärkeänä, että SNCM:n kilpailijoiden hyväksi toteutettavia vastasuoritteita noudatetaan koko rakenneuudistuskauden ajan. Se on siksi päättänyt asettaa tuen saamisen ehdoksi sen, että SNCM noudattaa tiukasti Ranskan viranomaisten rakenneuudistussuunnitelmassa tekemiä sitoumuksia, jotka koskevat Korsikan ja Manner-Ranskan välillä liikennöitävien laivamatkojen vuotuista määrää.

(364) Korsikan ja Manner-Ranskan välillä liikennöitävien laivamatkojen vuotuista määrää rajoitetaan 31 päivään joulukuuta 2006 asti siten, että se ei ylitä taulukossa 3 esitettyjä enimmäismääriä, lukuun ottamatta sellaisia poikkeuksellisia syitä, joiden ei voida katsoa johtuvan yrityksestä ja joiden vuoksi tietyt vuorot joudutaan liikennöimään muihin satamiin, ja lukuun ottamatta yrityksen vastuulla oleviin julkisen palvelun velvoitteisiin tehtäviä muutoksia.

5.5.5 *Koko rakenneuudistussuunnitelman täytäntöönpano ja asetettujen edellytysten noudattaminen*

(365) SNCM:n on pantava komission hyväksymä rakenneuudistussuunnitelma täytäntöön kokonaisuudessaan ja noudatettava kaikkia tässä päätöksessä määrättyjä velvoitteita. Komissio katsoo suunnitelman ja joidenkin tai kaikkien tässä päätöksessä asetettujen velvoitteiden noudattamatta jättämisen tuen väärinkäytöksi, joka johtaa automaattisesti muodollisen tutkintamenettelyn aloittamiseen ja viime kädessä mahdollisesti jopa siihen, että komissio vaatii lopullisessa päätöksessään tuen takaisinmaksua.

5.5.6 *Valvonta ja vuosikertomus*

(366) Komission on voitava Ranskan sille toimittamien säännöllisten ja yksityiskohtaisten kertomusten välityksellä varmistaa, että rakenneuudistussuunnitelman toteuttaminen edistyy asianmukaisesti.

(367) Suurille yrityksille myönnetyn tuen osalta suuntaviivoissa säädetään ([133]), että ”ensimmäinen kertomus on yleensä toimitettava komissiolle kuuden kuukauden kuluttua tuen hyväksymisestä. Tämän jälkeen komissiolle on toimitettava kertomus vähintään kerran vuodessa tiettyyn määräaikaan mennessä niin kauan kuin rakenneuudistussuunnitelman tavoitteita ei katsota saavutetuiksi. Vuosikertomuksiin on sisällyttävä kaikki ne tiedot, joita komissio tarvitsee voidakseen valvoa rakenneuudistussuunnitelman täytäntöönpanoa, tuen maksamisaikataulua ja yrityksen taloudellista tilannetta sekä hyväksymispäätöksessä säädettyjen edellytysten ja velvoitteiden noudattamista”.

6. **PÄÄTELMÄT**

(368) Komissio katsoo, että lisäpääomana myönnettävä rakenneuudistustuki soveltuu yhteismarkkinoille edellyttäen, että tässä päätöksessä määrättyjä velvoitteita noudatetaan.

(369) Komissio kehottaa Ranskaa

— ilmoittamaan komissiolle mahdollisimman pian ja viimeistään 15 arkipäivän kuluessa tämän päätöksen

([133]) Katso suuntaviivojen 46 kohta.

vastaanottamisesta, minkä tietojen se katsoo kuuluvan salassapitovelvollisuuden piiriin asetuksen (EY) N:o 659/1999 25 artiklan nojalla,

— ilmoittamaan tästä päätöksestä tuensaajalle mahdollisimman pian ja poistamaan siitä tarvittaessa sellaiset salassapitovelvollisuuden piiriin kuuluviksi katsotut tiedot, joiden kertominen tuensaajalle voisi vahingoittaa joitakin asianomaisia, ja ilmoittamaan tuensaajalle toimitetussa versiossa tarvittaessa muut tiedot, joiden se katsoo kuuluvan salassapitovelvollisuuden piiriin mutta joita se ei ole poistanut.

(370) Komissio muistuttaa Ranskaa seuraavista seikoista:

— SNCM:n rakenneuudistuskausi päättyy 31 päivänä joulukuuta 2006.

— Kaikista tuista, jotka on tarkoitettu aineellisten investointien edistämiseen ja jotka aiotaan rakenneuudistuksen aikana myöntää SNCM:lle tai jollekin sen tytäryhtiöistä komission hyväksymän tukijärjestelmän puitteissa, on suuntaviivojen mukaisesti ([134]) ilmoitettava komissiolle erikseen.

— Uutta rakenneuudistustukea ei suuntaviivojen mukaisesti yleensä voida myöntää, ennen kuin rakenneuudistuksen päättymisajankohdasta, joka tässä tapauksessa on 31 päivä joulukuuta 2003, on kulunut kymmenen vuotta, lukuun ottamatta poikkeuksellisia ja odottamattomia tilanteita, joista yritys ei itse ole vastuussa.

— Kaikista uusista suunnitelmista myöntää SNCM:lle lisäpääomaa on ilmoitettava komissiolle ennen rakenneuudistuskauden päättymistä, vaikka Ranskan viranomaiset katsoisivat, että uusi tukihanke noudattaa markkinatalouden olosuhteissa toimivan yksityisen sijoittajan periaatetta,

ON TEHNYT TÄMÄN PÄÄTÖKSEN:

1 artikla

Rakenneuudistustuki, jonka Ranska aikoo toteuttaa Société Nationale Maritime Corse-Méditerranée -yhtiön (SNCM) hyväksi, soveltuu yhteismarkkinoille 2—5 artiklassa määrätyin edellytyksin.

([134]) Katso suuntaviivojen 88 ja 89 kohta.

2 artikla

SNCM pidättyy tämän päätöksen tiedoksiantamisesta 31 päivään joulukuuta 2006 hankkimasta uusia aluksia ja allekirjoittamasta muita kuin sen aluskantaan kuuluvia uusia tai kunnostettuja aluksia koskevia rakennus-, tilaus- tai vuokraussopimuksia.

SNCM saa tämän päätöksen tiedoksiantamisesta 31 päivään joulukuuta 2006 liikennöidä vain yrityksen omistuksessa tällä hetkellä olevilla 11 aluksella, jotka ovat Napoléon Bonaparte, Danielle Casanova, Île de Beauté, Corse, Liamone, Aliso, Méditerranée, Pascal Paoli, Paglia Orba, Monte Cinto ja Monte d'Oro.

Jos SNCM joutuu korvaamaan siitä riippumattomien syiden vuoksi jonkun aluksistaan ennen 31 päivää joulukuuta 2006, komissio voi sallia korvaamisen Ranskan toimittaman asianmukaisesti perustellun ilmoituksen perusteella.

3 artikla

SNCM-konserni luovuttaa kaikki suorat ja välilliset osakkuutensa seuraavissa yhtiöissä:

— Amadeus France,

— Compagnie Corse Méditerranée,

— kiinteistöalan yhteenliittymä Schuman,

— Société Méditerranéenne d'Investissements et de Participa tions,

— Someca.

SNCM voi Société Méditerranéenne d'Investissements et de Participations -yhtiöstä omistamiensa osakkeiden luovutuksen sijaan myydä yhtiön ainoan omaisuuden eli Southern Trader -aluksen ja lakkauttaa kyseisen tytäryhtiön.

Luovutukset voidaan toteuttaa Ranskan viranomaisten valinnan mukaan esittämällä joko julkinen myyntitarjous tai kiinnostuksenilmaisupyyntö ja siihen liittyvä ennakkoilmoitus, jossa asetetaan vähintään kahden kuukauden määräaika vastaamista varten.

Ranska toimittaa komissiolle todisteet luovutusten toteuttamisesta. SNCM:n saamien tarjousten pienuus ei kelpaa syyksi olla toteuttamatta luovutuksia. Jos tarjouksia ei tule ja jos Ranska voi osoittaa, että kaikki tarvittavat ilmoitustoimenpiteet on toteutettu, ensimmäisessä alakohdassa tarkoitettu edellytys katsotaan täytetyksi.

4 artikla

SNCM pidättyy tämän päätöksen tiedoksiantamisesta 31 päivään joulukuuta 2006 kaikilla Korsikaan suuntautuvilla reiteillä soveltamasta julkisiin hintoihin hinnoittelupolitiikkaa, jonka tarkoituksena on tarjota kaikkia kilpailijoita edullisempia hintoja vastaavien määränpäiden ja palvelujen ja samojen päivien kohdalla.

Komissio varaa itselleen oikeuden aloittaa muodollinen tutkintamenettely kaikissa tapauksissa, joissa tässä päätöksessä määrättyjä edellytyksiä ja erityisesti ensimmäisessä alakohdassa asetettua velvoitetta on rikottu.

Ensimmäisessä alakohdassa tarkoitettu edellytys täyttyy, jos SNCM:n alimmat hinnat ovat joka päivä kaikkien sen kilpailijoiden asettamia vastaavien määränpäiden ja palvelujen alimpia tarjoushintoja korkeampia.

Ensimmäisessä alakohdassa tarkoitettua edellytystä ei sovelleta, jos mainittujen kilpailijoiden hinnat ovat korkeampia kuin viitevuonna 1996 voimassa olleet SNCM:n hinnat inflaation mukaan tarkistettuina.

Ranska toimittaa komissiolle joka vuosi ennen 30 päivää kesäkuuta kaikki tarvittavat tiedot sen osoittamiseksi, että edellytys on täyttynyt edellisen kalenterivuoden aikana kaikkien Korsikaan suuntautuvien tai sieltä lähtevien laivamatkojen osalta.

5 artikla

Korsikan ja Manner-Ranskan välillä liikennöityjen laivamatkojen vuotuista määrää rajoitetaan 31 päivään joulukuuta 2006 Ranskan viranomaisten rakenneuudistussuunnitelmassa tekemien sitoumusten mukaan siten, että se ei ylitä tämän päätöksen taulukossa 3 esitettyä enimmäismäärää, lukuun ottamatta sellaisia poikkeuksellisia syitä, joiden ei voida katsoa johtuvan yrityksestä ja joiden vuoksi tietyt vuorot joudutaan liikennöimään muihin satamiin, ja lukuun ottamatta yrityksen vastuulla oleviin julkisen palvelun velvoitteisiin tehtäviä muutoksia.

6 artikla

Ranskaa saa myöntää SNCM:lle tämän päätöksen tiedoksiantamisen jälkeen ensimmäisen lisäpääomamaksun, jonka suuruus on 66 miljoonaa euroa.

Komissio voi myöhemmin rakenneuudistuskauden päättymiseen eli 31 päivään joulukuuta 2006 asti tehdä Ranskan viranomaisten pyynnöstä päätöksen jäljellä olevan 10 miljoonan euron summan ja 3 artiklassa vaadituista luovutuksista saatujen tulojen erotuksen suuruisen maksun myöntämisestä SNCM:lle edellä mainitussa artiklassa määrättyjen menettelyjen mukaisesti.

Päätös voidaan tehdä vain, jos 3 artiklassa vaaditut toimet on toteutettu, jos luovutuksista saadut tulot eivät ylitä 10:tä miljoonaa euroa ja edellyttäen, että 2, 4 ja 5 artiklassa määrättyjä vaatimuksia on noudatettu, sanotun kuitenkaan rajoittamatta komission oikeutta aloittaa tarvittaessa muodollinen tutkintamenettely jonkin vaatimuksen noudattamatta jättämisen vuoksi. Muussa tapauksessa tuen toista erää ei makseta.

7 artikla

Ranskan on ilmoitettava komissiolle kuuden kuukauden kuluessa tämän päätöksen tiedoksiantamisesta sen noudattamiseksi toteuttamansa toimenpiteet.

8 artikla

Tämä päätös on osoitettu Ranskan tasavallalle.

Tehty Brysselissä 9 päivänä heinäkuuta 2003.

Komission puolesta

Loyola DE PALACIO

Varapuheenjohtaja