BESCHIKKING VAN DE COMMISSIE

van 9 juli 2003

betreffende herstructureringssteun die Frankrijk voornemens is te verlenen aan de Société Nationale Maritime Corsica-Méditerranée (SNCM)

(Kennisgeving geschied onder nummer C(2003) 2153)

(Slechts de tekst in de Franse taal is authentiek)

(Voor de EER relevante tekst)

(2004/166/EG)

DE COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN,

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

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

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

Overwegende hetgeen volgt:

1. PROCEDURE

1.1. Procedureoverzicht

(1) Bij schrijven van 18 februari 2002 heeft de Franse regering de Commissie in kennis gesteld van haar voornemen herstructureringssteun te geven aan de onderneming Société Nationale Maritime Corsica-Méditerranée (SNCM). Deze steunmaatregel is geregistreerd onder nummer N 118/2002. De kennisgeving was aangevuld met brieven van de Franse autoriteiten gedateerd op 3 juli 2002 ([2]).

(2) Op 19 augustus 2002 heeft de Commissie besloten tot inleiding van de formele onderzoeksprocedure zoals die is vastgesteld in artikel 6 van Verordening (EG) nr. 659/1999 van de Raad van 22 maart 1999 tot vaststelling van nadere bepalingen voor de toepassing van artikel 93 van het EG-Verdrag ([3]); het dossier is geregistreerd onder nummer C 58/2002.

(3) Per fax van 11 september 2002 hebben de Franse autoriteiten gevraagd enkele op feitelijkheden betrekking hebbende fouten in het besluit van 19 augustus 2002 te corrigeren.

(4) Bij schrijven dat eveneens is gedateerd op 11 september 2002 en is geregistreerd onder nummer TREN A/65862, hebben de Franse autoriteiten gevraagd om extra uitstel om hun opmerkingen over het besluit van 19 augustus 2002 te maken. Bij schrijven van 17 september 2002 hebben de diensten van de Commissie Frankrijk een maand extra de tijd gegeven om zijn antwoord te formuleren.

(5) Bij schrijven van 8 oktober 2002, dat op 15 oktober met bijlagen is verzonden en is geregistreerd onder nummer SG(2002) A/10050, hebben de Franse autoriteiten de Commissie in kennis gesteld van de opmerkingen over het besluit van 19 augustus 2002 tot inleiding van de procedure; de autoriteiten drongen daarbij aan op vervroegde tenuitvoerlegging van het herstructureringsplan.

(6) Bij schrijven van 15 oktober 2002, dat is geregistreerd onder nummer SG(2002) A/10252, hebben de Franse autoriteiten nogmaals gewezen op de dringende noodzaak om het besluit tot inleiding van de formele onderzoeksprocedure in het *Publicatieblad van de Europese Gemeenschappen* te publiceren.

(7) Per fax van 19 november 2002 hebben de Franse autoriteiten kopieën van de overeenkomsten inzake een kasvoorschot tussen de SNCM en de Compagnie Générale Maritime et Financière (CGMF) toegezonden, alsmede bewijsstukken van de terugbetaling van het voorschot van de CGMF aan de SNCM via twee overmakingen gedateerd op 13 mei en 14 juni 2002.

(8) Op 27 november 2002 heeft de Commissie een besluit goedgekeurd tot wijziging van het besluit van 19 augustus 2002, waarvan zij de permanente vertegenwoordiging van Frankrijk bij de Europese Unie bij schrijven van 29 november 2002 in kennis heeft gesteld. Vervolgens was het mogelijk het besluit van de Commissie tot inleiding van de formele onderzoeksprocedure betreffende de onderhavige zaak op 11 december 2002 te

([1]) PB C 308 van 11.12.2002, blz. 29
([2]) Geregistreerd onder nummer TREN A/61846.
([3]) PB L 83 van 27.3.1999, blz. 1.

publiceren in het *Publicatieblad van de Europese Gemeenschappen* ([4]). De belanghebbenden zijn uitgenodigd om vanaf die datum hun opmerkingen over het voornemen tot herstructureringssteun in te dienen.

(9) Op hun verzoek is met de Franse autoriteiten en met de diensten van de Commissie op 24 oktober 2002 een eerste werkbijeenkomst gehouden en op 3 december 2002 een tweede.

(10) De Commissie heeft van twee ondernemingen opmerkingen ontvangen, namelijk van Corsica Ferries en van de groep Stef-TFE, en tevens van verschillende lokale autoriteiten. Bij schrijven van 13 en 16 januari en van 5 en 21 februari 2003 heeft de Commissie deze opmerkingen aan Frankrijk doorgegeven met de mogelijkheid daarop commentaar te leveren.

(11) Bij schrijven van 16 januari 2003 hebben de diensten van de Commissie overeenkomstig de bepalingen van artikel 5 van Verordening (EG) nr. 659/1999 een verzoek om aanvullende informatie verzonden.

(12) Bij schrijven van 10 februari 2003 ([5]) hebben de Franse autoriteiten de Commissie argumenten doen toekomen om aan te tonen dat het voornemen tot herstructureringssteun in alle opzichten in overeenstemming is met de communautaire richtsnoeren voor staatssteun voor redding en herstructurering van ondernemingen ([6]) (hierna „de richtsnoeren" genoemd), alsmede een beschrijving van de nieuwe verbintenissen aangaande de ontwikkelingen op het gebied van personeel en salarissen, de beheersing van het intermediaire verbruik en het tariefbeleid van de SNCM.

(13) Bij schrijven van 13 februari 2003 ([7]) hebben de Franse autoriteiten de Commissie in kennis gesteld van het commentaar op de opmerkingen van Corsica Ferries en Stef-TFE.

(14) Bij schrijven van 21 februari 2003 hebben de Franse autoriteiten geantwoord op de aanvullende vragen in het schrijven van 10 februari 2003 van de diensten van de Commissie.

(15) Per fax van 25 februari 2003 ([8]) hebben de Franse autoriteiten de Commissie op haar verzoek een kopie doen toekomen van het aandeelhouderspact tussen de SNCM en de groep Stef-TFE.

(16) Op verzoek van de Franse autoriteiten is op 25 februari 2003 een werkbijeenkomst gehouden, waarbij de diensten van de Commissie en vertegenwoordigers van de Franse overheid aanwezig waren.

(17) Per elektronische post van 14 mei 2003 ([9]) hebben de Franse autoriteiten de Commissie de voorlopige versie van het jaarverslag van de SNCM over het jaar 2002 doen toekomen.

(18) Per fax van 27 mei 2003 ([10]) hebben de Franse autoriteiten de Commissie hun commentaar doen toekomen op de documenten die Corsica Ferries op 4 februari 2003 aan de diensten van de Commissie heeft overhandigd en die de Commissie bij schrijven van 21 februari 2003 aan de Franse autoriteiten heeft gezonden.

1.2. **Titel van de steun**

(19) De betreffende steun heeft als titel „herstructureringssteun aan de SNCM" en het dossier is geregistreerd onder nummer C 58/2002 (ex-N 118/2002), ingevolge het besluit van de Commissie van 19 augustus 2002 tot inleiding van de formele onderzoeksprocedure betreffende het voornemen tot herstructureringssteun.

1.3. **Begunstigde van de steun**

(20) De begunstigde van de steun is de Société Nationale Maritime Corsica-Méditerranée (SNCM), die een aantal dochtermaatschappijen in de zeevervoersector heeft.

1.4. **Doel van de steun**

(21) Het voornaamste doel van de herstructureringssteun is het proces tot herstructurering van de SNCM tot een goed einde te brengen teneinde de duurzame levensvatbaarheid van de groep te waarborgen.

2. **GEDETAILLEERDE BESCHRIJVING VAN DE STEUN**

(22) De verenigbaarheid van de steun is alleen te beoordelen op basis van kennis van de begunstigde van de steun, zijn geschiedenis, de mededinging waaraan de begunstigde onderhevig is, de redenen voor het ontstaan van de financiële problemen en de inhoud van het herstructureringsplan.

([4]) PB C 308 van 11.12.2002, blz. 29.
([5]) Geregistreerd door de diensten van de Commissie onder nummer SG(2003)A/1546.
([6]) PB C 288 van 9.10.1999, blz. 2.
([7]) Geregistreerd door de diensten van de Commissie onder nummer SG(2003) A/1691.
([8]) Geregistreerd door de diensten van de Commissie onder nummer TREN A/21701.
([9]) Geregistreerd door de diensten van de Commissie onder nummer TREN A/20745.
([10]) Geregistreerd door de diensten van de Commissie onder nummer TREN A/21531.

2.1. **De SNCM en haar voornaamste dochtermaatschappijen**

2.1.1. *De SNCM*

(23) De SNCM is een scheepvaartmaatschappij die geregelde scheepvaartdiensten verzorgt naar Corsica vanuit Nice, Toulon ([11]) en Marseille, en naar de Maghreb (Tunesië en Algerije) vanuit Frankrijk ([12]), alsmede zomerdiensten, van april tot september, naar Sardinië.

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

(25) Naast openbare dienstverlening verzorgt de SNCM ook een geregelde scheepvaartverbinding met Algerije en Tunesië, en in het zomerseizoen, van april tot september, vaart zij op Sardinië. Tussen 1990 en 2002 heeft de SNCM via haar dochtermaatschappij Corsica Marittima ook passagiersvervoersdiensten tussen Corsica en Italië verzorgd.

2.1.1.1. Het aandeelhouderschap van de SNCM

(26) Momenteel is de SNCM voor 80 % eigendom van de CGMF, die de deelneming van de Compagnie Générale Transatlantique had overgenomen, en voor 20 % van de SNCF (de Franse spoorwegen). De Franse staat is voor 100 % eigenaar van de CGMF. In 1992 is de SNCM een dochtermaatschappij geworden van de CGMF, in plaats van de Compagnie Générale Maritime (CGM), die nadien is geherstructureerd ([13]), geherkapitaliseerd ([14]) en geprivatiseerd ([15]).

(27) Tijdens de oprichting in 1977 is het bedrijfsdoel van de CGMF op zodanige wijze gedefinieerd, dat met name alle activiteiten op het gebied van zeevervoer, uitrusting en bevrachting van schepen zijn toegestaan alsmede alle deelnemingen en alle commerciële en industriële activiteiten die rechtstreeks of onrechtstreeks verband houden met dit bedrijfsdoel. Momenteel voert de CGMF, in opdracht van de staat, met name de volgende activiteiten uit:

— zij neemt voor 80 % deel in de SNCM (de resterende 20 % is in handen van de SNCF, die eigendom is van de Franse staat);

— zij staat garant voor de sociale lasten (zoals pensioenen en ziekteverzekeringen) van het personeel van haar vroegere dochtermaatschappij, de CGM ([16]);

— ze neemt het leasecontract over dat in het verleden door de CGM is aangegaan voor de financiering van een pand.

2.1.1.2. Activiteiten van de SNCM

(28) De SNCM vervoert passagiers, auto's en vrachtwagens op de volgende verbindingen:

— tussen Marseille en de verschillende havens van Corsica: Bastia en Ajaccio (elke dag in beide richtingen), Porto-Vecchio, Balagna en Propriano (drie maal per week met inbegrip van de retourreizen van de CMN) met extra overtochten in drukke perioden;

— tussen Nice en Bastia: de SNCM verzorgt in het laagseizoen continu afvaarten (twee tot drie retourreizen per week) en verhoogt het aantal afvaarten van eind maart tot oktober;

— tussen Marseille en Sardinië (Porto Torres);

— tussen Bastia en Sardinië (Porto Torres) met een van haar eigen schepen en een schip van de Compagnie Maritime de Navigation (CMN);

([11]) Toulon wordt voortaan slechts sporadisch aangedaan.

([12]) Een scheepvaartdienst tussen Spanje en de Maghreb is in een experimenteel stadium.

([13]) Het herstructureringsplan is in december 2002 door de onderneming stopgezet.

([14]) De eerste betaling van de steun aan de CGM vond plaats in 1993.

([15]) De privatisering vond plaats in 1996.

([16]) Bij wijze van voorbeeld heeft de CGMF, die toen voor 94 % eigenaar was van de CGM, zich in 1996 rechtstreeks belast met de uitvoering van de maatregelen die voortvloeien uit de door de CGM ingevoerde sociale plannen in het kader van haar privatisering. Zie ook Beschikking 97/14/EG van Commissie van 17 juli 1996 inzake steun aan de Compagnie Générale Maritime in het kader van een herstructureringsplan (PB L 5 van 9.1.1997, blz. 40).

— tussen Marseille en Tunis: ten minste één retourreis per week met een van de eigen schepen;

— tussen Marseille en Algiers, verscheidene malen per week in het hoogseizoen met de Île de Beauté.

2.1.1.3. De vloot

(29) De vloot van de SNCM voor Corsica bestaat momenteel uit de volgende schepen:

a) vijf autoferry's:

— de Napoléon Bonaparte (capaciteit: 2 150 passagiers en 708 auto's, vermogen: 43 MW, snelheid: 23,8 knopen), grote luxe autoferry;

— de nieuwe Danielle Casanova, opgeleverd in mei 2002 (capaciteit: 2 204 passagiers en 700 auto's, vermogen: 37,8 MW, snelheid: 23,8 knopen), eveneens een grote luxe autoferry;

— de Île de Beauté (capaciteit: 1 554 passagiers en 520 auto's, vermogen: 37,8 MW, snelheid: 21,5 knopen), in dienst genomen in 1979 en gerenoveerd in 1989/1990;

— de Méditerranée (capaciteit: 2 254 passagiers en 800 auto's, vermogen: 35,8 MW, snelheid: 24,0 knopen);

— de Corsica (capaciteit: 2 150 passagiers en 600 auto's, vermogen: 27,56 MW, snelheid: 23,5 knopen);

b) vier vracht-passagiersschepen:

— de Paglia Orba (capaciteit: 500 passagiers, 2 000 strekkende meter vracht en 120 auto's, vermogen: 19,7 MW, snelheid: 19 knopen);

— de Monte d'Oro (capaciteit: 508 passagiers, 1 615 strekkende meter vracht en 130 auto's, vermogen: 14,8 MW, snelheid: 19,5 knopen);

— de Monte Cinto (capaciteit: 111 passagiers, 1 200 meter vracht, vermogen: 8,8 MW, snelheid: 18,0 knopen);

— sinds mei 2003, de Pascal Paoli (capaciteit: 594 passagiers, 2 300 meter vracht en 130 auto's, vermogen: 37,8 MW, snelheid: 23 knopen);

c) twee hogesnelheidsvaartuigen, die voornamelijk vanuit Nice afvaarten verzorgen;

— het hogesnelheidsvaartuig Liamone (capaciteit: 1 116 passagiers en 250 auto's, vermogen: 65,0 MW, snelheid: 42 knopen), dat ook overtochten van en naar Toulon verzorgt;

— het hogesnelheidsvaartuig Aliso (capaciteit: 530 passagiers en 148 auto's, vermogen: 26,0 MW, snelheid: 37 knopen).

(30) De vloot voor de lijnverbinding met de Maghreb bestond in 2002 uit de autoferry Méditerranée, die sinds 24 juni 2002 in de vaart is en zal worden ingezet op de lijn tussen Marseille en Tunis. De komst van dit schip vormt een kwalitatieve en kwantitatieve verbetering van de scheepvaartverbinding met de Tunesische hoofdstad. Dit comfortabele en snelle schip heeft namelijk een totaalcapaciteit van 2 250 passagiers en 760 voertuigen (tegen 1 600 passagiers en 500 auto's voor de autoferry Liberté). Hierdoor is een aanzienlijke verhoging van het aantal voor passagiers beschikbare plaatsen mogelijk, terwijl er ook ruimte is voor vrachtvervoer, een markt die eveneens een sterke toename vertoont.

2.1.2. *Het contract voor de delegatie van de openbare dienst*

(31) De geregelde lijnvaartdiensten tussen de havens van het Franse vasteland en Corsica worden sinds 1948 verzorgd binnen het kader van een openbare dienst ([17]). Tussen 1976 en eind 2001 waren de SNCM en de CMN de concessiehouders voor de dienst, krachtens een kaderovereenkomst die aanvankelijk voor de duur van 25 jaar werd gesloten ([18]). Bij wet van 30 juli 1982 werd het beheer van de territoriale continuïteit in het kader van een overeenkomst met de Franse staat overgedragen aan het regionale parlement van Corsica. Vervolgens werd genoemd parlement bij wet nr. 91-428 van 13 mei 1991, houdende het statuut van de territoriale autoriteiten van Corsica ([19]), volledig bevoegd verklaard ten aanzien van de diensten naar het eiland. Sinds die datum nemen de territoriale autoriteiten van Corsica de plaats in van de Franse staat als concessieverlenende instantie voor de openbaredienstverplichtingen ([20]).

(32) De communautaire wetgeving inzake cabotagediensten in het zeevervoer verplicht de lidstaten tot het openstellen van de nationale cabotagemarkten. Wat de openbare

([17]) De scheepvaartverbindingen tussen Italië en Corsica zijn altijd gevrijwaard geweest van iedere verplichting of elk contract voor openbare dienst.
([18]) Zie overweging 24.
([19]) Journal officiel de la République française, nr. 111 van 14 mei 1991.
([20]) Krachtens de Franse wet van 13 mei 1991.

dienst betreft, betekent dit dat de lidstaten verplicht zijn het beginsel van non-discriminatie tussen alle communautaire reders toe te passen. Er is evenwel een overgangsperiode voorzien voor bestaande openbaredienstcontracten: deze mogen van kracht blijven tot de looptijd ervan is verstreken ([21]). Daarom hebben de territoriale autoriteiten van Corsica overeenkomstig de geldende communautaire voorschriften een Europese aanbesteding gelanceerd om de exploitant te kiezen die vanaf 1 januari 2002, in het kader van een contract met een looptijd van vijf jaar, de openbaredienstverplichtingen op zich moet nemen, die zijn vastgesteld voor de scheepvaartverbindingen met het eiland in ruil voor een financiële compensatie. De autoriteiten hebben gemeend dat, rekening houdend met de ontwikkeling van de concurrentie van de vaart op Toulon en Nice, alleen voor de verbindingen vanaf Marseille strikte openbaredienstverplichtingen moeten gelden.

(33) Dit contract, dat betrekking heeft op de periode 2002-2006, hebben de SNCM en de CMN gezamenlijk in de wacht gesleept, omdat Corsica Ferries haar kandidatuur uiteindelijk heeft ingetrokken. Tegelijkertijd zijn aan alle exploitanten die vanaf Toulon en Nice verbindingen met het eiland verzorgen, verplichtingen ten aanzien van de frequentie van de diensten opgelegd, zodat bepaalde categorieën passagiers een sociaal tarief ([22]) kunnen genieten.

(34) Van 1997 tot 2001 nam het subsidiebedrag dat in het kader van de „territoriale continuïteit" aan de SNCM werd verleend, toe van 80,1 miljoen EUR tot 86 miljoen EUR. De subsidie gold in die periode alle verbindingen vanaf de drie havens van het Franse vasteland (Nice, Toulon en Marseille).

(35) Het lopende contract voorziet in een verplichting tot dienstverlening met vooraf gedefinieerde frequenties, een vastgestelde kwaliteit van de diensten, maximumtarieven afhankelijk van de seizoenen en verplichte kortingen voor bepaalde categorieën passagiers. In het contract is voor elk van de jaren 2002 tot 2006 een financiële compensatie vastgelegd, een zogeheten referentiecompensatie, die voor de SNCM afneemt van 69,1 miljoen EUR tot 61,4 miljoen EUR. Deze compensatie wordt bijgesteld binnen een limiet van 4 % afhankelijk van de verschillen in werkelijke inkomsten ten opzichte van zogeheten referentie-inkomsten, die ook in het contract zijn vastgelegd. Het procentuele aandeel van de referentiecompensatie op de referentie-inkomsten zal zich ontwikkelen van 88 % in 2002 tot 75 % in 2006.

(36) In 2002, het eerste jaar van het contract voor de delegatie van de openbare dienst, bedroeg de financiële compensatie 72,1 miljoen EUR, een teruggang ten opzichte van de voorgaande jaren, rekening houdend met het feit dat alleen de lijnverbinding met Corsica vanaf Marseille voortaan van deze subsidie profiteert. Vergeleken daarmee bedroeg de subsidie voor de lijn Marseille-Corsica in 2001 64,79 miljoen EUR bij netto-inkomsten van 73,17 miljoen EUR, waarvan ongeveer 41 miljoen EUR uit passagiersvervoer (733 400) en horecadiensten en 32 miljoen EUR uit vracht- en autovervoer (762 000 strekkende meter).

2.1.3. *De voornaamste dochtermaatschappijen van de SNCM*

2.1.3.1. De Compagnie Méridionale de Navigation

(37) De SNCM heeft een minderheidsdeelneming in de CMN, die drie vracht-passagiersschepen in de vaart heeft tussen Corsica en Marseille, namelijk de Girolata, de Kalliste en de Scandola, in het kader van het contract voor de delegatie van de openbare dienst. Tevens verzorgt zij afvaarten naar Sardinië (Porto Torres) vanuit Marseille en Propriano.

(38) De CMN, opgericht in 1931, is altijd een familiebedrijf geweest tot het einde van de jaren 1970, toen de Compagnie Générale Transatlantique een minderheidsdeelneming van 49 % heeft genomen teneinde het terugtrekken van een tak van de familie van de oprichters te vergemakkelijken. De CGM heeft inmiddels die deelneming weer overgenomen. Geen van deze twee grote maatschappijen heeft een rol gespeeld in het beheer van de CMN, dat in handen is gebleven van vertegenwoordigers van de families Rousset en Rastit.

(39) Sinds 1956 is de CMN door middel van een overeenkomst gelieerd geweest aan de Compagnie Générale Transatlantique, de voorloper van de SNCM voor de lijnverbinding met Corsica. In 1976 is de CMN, uitsluitend voor vracht, concessiehouder geworden voor de vaart op het eiland, terwijl de SNCM een concessie heeft gekregen voor vracht- en passagiersvervoer naar en van het eiland. Vanaf 1980 was de CMN als gevolmachtigde van de SNCM in staat ook passagiers te vervoeren, dankzij de aankoop van vracht-passagiersschepen. Daartegenover staat dat de SNCM de algemeen agent van de CMN was voor het vervoer van passagiers.

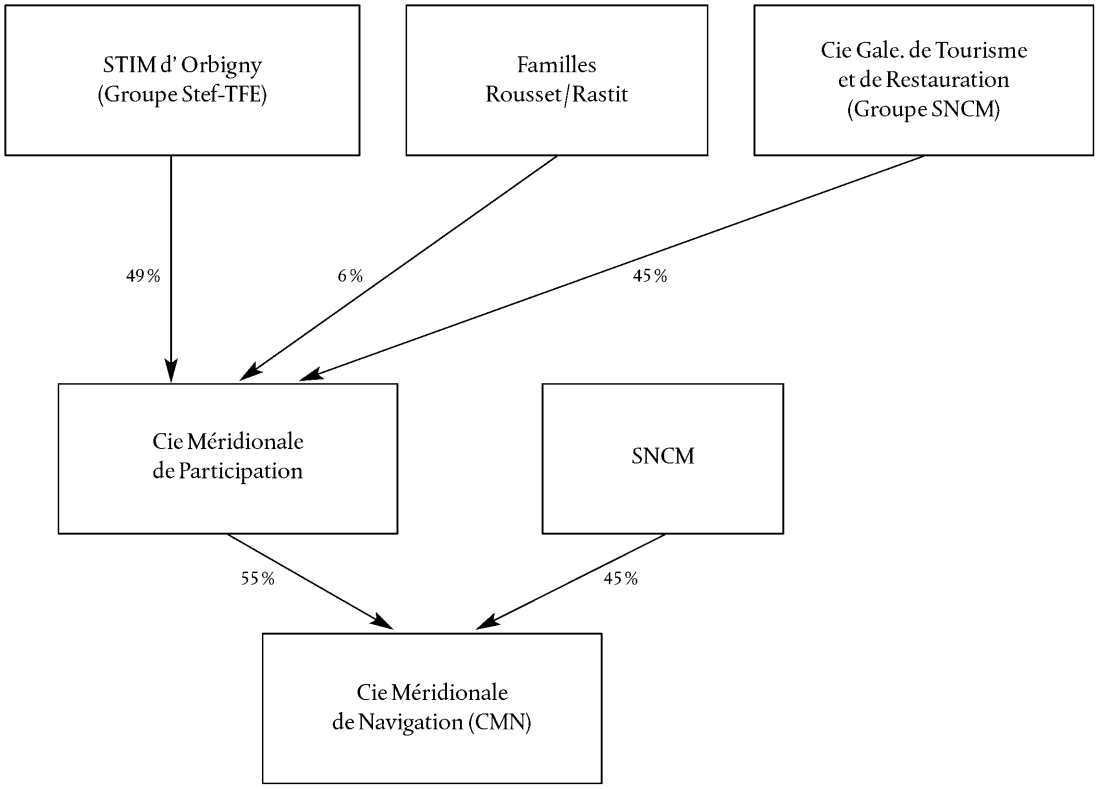
(40) Omdat de CGM in 1992 in grote financiële moeilijkheden was gekomen, heeft zij geprobeerd haar deelneming in de CMN aan een derde partij te verkopen. Toen dat niet lukte, heeft de CGM de SNCM, haar dochtermaatschappij tot 1992, gevraagd de deelneming die zij in de CMN had, terug te nemen. Vervolgens is een uit twee lagen bestaand aandeelhouderschap opgericht om de meeste belangen naar de SNCM over te brengen en de particuliere aandeelhouders de mogelijkheid te geven de daadwerkelijke zeggenschap over de CMN te behouden door middel van twee holdings. De families Rousset en Rastit hebben hiervan gebruikgemaakt om hun deelneming te verminderen ten gunste van de Société de Travaux Industriels et Maritimes d'Orbigny (STIM d'Orbigny), die later is opgegaan in de groep Stef-TFE. Een

([21]) Zie artikel 4, lid 3, van Verordening (EEG) nr. 3577/92 van de Raad van 7 december 1992 houdende toepassing van het beginsel van het vrij verrichten van diensten op het zeevervoer binnen de lidstaten (cabotage in het zeevervoer) (PB L 364 van 12.12.1992, blz. 7).

([22]) Zie overweging 155 van de onderhavige beschikking.

fusie tussen de CGM en de SNCM was toen te overwegen geweest, rekening houdend met de zeer sterke banden tussen de twee maatschappijen. Maar het behoud van particuliere investeerders binnen het aandeelhouderschap van de CMN en hun vaste wil om de zeggenschap over deze maatschappij te behouden, stonden de logische stap van een fusie waarschijnlijk in de weg.

(41) De daadwerkelijke zeggenschap over de CMN is daarom sinds 1992 toevertrouwd aan de groep Stef-TFE, die 49 % van de Compagnie Méridionale de Participations (CMP) in handen heeft en in goed overleg met de families Rousset en Rastit handelt, die zelf voor 6 % eigenaar zijn van de CMP.



2.1.3.2. De Compagnie Générale de Tourisme et d'Hôtellerie

(42) De Compagnie Générale de Tourisme et d'Hôtellerie (CGTH) is een holding, die voor 100 % eigendom is van de SNCM en die de volgende dochtermaatschappijen of deelnemingen heeft:

— 45 % van de CMP, hoofdaandeelhouder met 55 % van de CMN;

— 100 % van de Comptoirs du Sud, die de winkels aan boord van de schepen van de SNCM beheert;

— 50 % van de onroerendgoedmaatschappij Schuman (verkochte en ter verkoop aangeboden onroerende activa);

— 100 % van de Société Méditerranéenne d'Investissements et de Participations (SMIP), die als enig actief het schip Southern Trader bezit, dat voor bepaalde tijd is gecharterd.

2.1.3.3. Sud-Cargos

(43) Sud-Cargos is een Franse scheepvaartmaatschappij gevestigd te Marseille, die is gespecialiseerd in verbindingen met de Maghreb. Het is een dochtermaatschappij in gemeenschappelijk eigendom voor gelijke delen van twee grote vervoersgroepen, de SNCM en Delmas. In 2001 exploiteerde zij acht ro-ro-vrachtschepen en containerschepen en bedroeg de omzet 67,3 miljoen EUR via het vervoer van 90 000 ton, 38 000 TEU, en 18 000 trailers. De maatschappij inclusief de dochtermaatschappijen telt een honderdtal werknemers.

(44) De ontwikkelingsstrategie van Sud-Cargos stoelt op de volgende vijf beginselen:

— de nabijheid van de cliëntèle door een eigen vestiging in de belangrijkste Middellandse-Zeehavens;

— ruimte inzetbaarheid, met een vloot van verschillende schepen die elk type goederen kunnen vervoeren;

— een wereldwijd netwerk van containers die in alle belangrijke gebieden van de wereld waar de maatschappij actief is, beschikbaar zijn;

— de beheersing van de terrestrische logistiek en overslag met de mogelijkheid containers van over de hele wereld over de weg of over zee naar de belangrijkste laadhavens in Frankrijk (Marseille), Italië (Genua) en Spanje (Valencia en Barcelona) te vervoeren;

— de onmiddellijke beschikbaarheid van informatie over de goederen.

2.1.3.4. SARA

(45) De Société Aubagnaise de Restauration et d'Approvisionnement (SARA) verzorgt de bevoorrading van de schepen van de SNCM. In 2002 was de omzet van deze maatschappij 8,58 miljoen EUR, met de SNCM samen, en de winst 0,19 miljoen EUR.

2.1.3.5. Ferrytour

(46) Ferrytour is een vennootschap onder firma die voor 100 % eigendom is van de SNCM en die als reisorganisator werkzaam is. In 2002 was de omzet van deze maatschappij 11,2 miljoen EUR wat een zeer bescheiden winst van 0,21 miljoen EUR opleverde. Zij biedt zeereizen aan naar Corsica, Sardinië en Tunesië, maar ook vluchten naar een groot aantal bestemmingen. Daarbij verzorgt zij ook minicruises en zakenreizen.

2.1.3.6. De Comptoirs du Sud

(47) De Comptoirs du Sud, een in 1996 opgerichte dochtermaatschappij die voor 100 % in handen is van de SNCM, beheert alle winkels aan boord van de schepen. Deze onderneming heeft een omzet die schommelt tussen 2 en 4 miljoen EUR en een nettowinst die ligt tussen 0,08 en 0,12 miljoen EUR. Meer dan 72 % van de omzet wordt gerealiseerd op de lijnen met de Maghreb.

2.1.3.7. Sotramat

(48) De Société Transmondiale Mer Air Terre Voyages (Sotramat) die voor 100 % eigendom is van de SNCM, is actief als reisagent en beheert de 17 bureaus die over heel Frankrijk zijn verspreid. Sotramat heeft in 2001 voor 42,53 miljoen EUR aan reizen verkocht, waarvan 40 % SNCM-biljetten, wat 8,5 % van de omzet van de SNCM vertegenwoordigt. De winst van de onderneming was 0,58 miljoen EUR en het commissiebedrag 3,80 miljoen EUR.

2.2. **De verschillende relevante markten**

(49) De SNCM is voornamelijk actief op twee zeer verschillende markten voor passagiers- en vrachtvervoer: de lijnverbindingen met Corsica en die met de Maghreb, vanuit Frankrijk, en af en toe vanuit Italië en Spanje.

2.2.1. *Lijnverbinding met Corsica*

(50) De SNCM vaart voornamelijk op Corsica en de Maghreb vanaf het vasteland van Frankrijk. Het door de Franse autoriteiten uitgevoerde marktonderzoek (hierna „het marktonderzoek" genoemd) maakt een vrij nauwkeurige beschrijving van de verschillende markten mogelijk.

2.2.1.1. Kenmerken van de markt

(51) Het luchtvervoer vertegenwoordigt 43 % van het totale passagiersvervoer in 2001 (dat wil zeggen, ongeveer 2,4 miljoen van de 6 miljoen overtochten in elke richting). Het aandeel van het zeevervoer neemt de laatste jaren toe vanwege de dynamische ontwikkeling van het aanbod.

(52) Het zeevervoer van passagiers tussen het vasteland van Europa en Corsica heeft de volgende kenmerkende elementen:

— een sterke seizoengebondenheid: traditioneel vertegenwoordigen de maanden juli en augustus meer dan 50 % van het jaarlijkse vervoer; sterke schommelingen doen zich ook voor tijdens de schoolvakanties en in sommige weekends; deze seizoengebondenheid gaat gepaard met een onbalans van de vervoersstromen tijdens piekuren in beide richtingen aan het begin en het einde van de week;

— een aanbod dat om structurele redenen de vraag verre moet overtreffen (een bezettingsgraad die in de winter gemiddeld per maand 20 % varieert — met een minimale bezettingsgraad van 5 tot 10 % —, maar in de zomer tot 100 % kan oplopen tijdens sommige in het weekend vallende feestdagen);

— een teruggang van de SNCM op de markt voor de scheepvaartverbindingen tussen Corsica en het vasteland van Europa: 46 % van het marktaandeel in termen van het aantal passagiers in 2001, een daling in vergelijking met de voornaamste concurrent Corsica Ferries, waarvan het marktaandeel 44 % is, terwijl de rest is verdeeld tussen Moby Lines (5 %), de CMN (3 %) en Happy Lines (2 %);

— een geringe groei van 2,4 % per jaar, maar de scheepvaartverbindingen winnen steeds meer aan belangrijkheid in vergelijking met de luchtverbindingen;

— bezettingsgraden die gemiddeld over het jaar gezien structureel laag zijn: ongeveer 40 % voor de SNCM, 33 % voor Corsica Ferries, maar 66 % voor de CMN die in de jaren 1999-2001 alleen met vracht-passagiersschepen heeft gevaren, die een hogere passagiersbezettingsgraad hebben; de gemiddelde bezettingsgraad van de schepen heeft altijd op een schijnbaar laag niveau gelegen, rekening houdend met de kenmerken van deze markt, zelfs voordat Corsica Ferries ging varen op de lijnverbinding tussen Corsica en het Franse vasteland, zoals tabel 1 laat zien.

TABEL 1

Ontwikkeling van de gemiddelde bezettingsgraad van de schepen van de SNCM

(in %)

Jaar	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Gemiddelde bezettingsgraad van de schepen	38,1	40,1	35,2	34,9	38,2	41,5	41,8	nb	nb	43,4

(53) Zoals tabel 2 laat zien, vertoont de ontwikkeling van het vervoer tussen Marseille en Corsica de geringste groei van de drie verbindingen tussen Corsica en het Franse vasteland.

TABEL 2

Ontwikkeling van het vervoer tussen de havens van het Franse vasteland en Corsica

(x duizend)

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

2.2.1.2. De concurrenten van de SNCM

(54) In 1996 heeft de SNCM voor de eerste maal te maken gekregen met concurrentie op de lijnverbinding met Corsica vanaf het Franse vasteland met de ingebruikneming door Corsica Ferries van een lijn tussen Nice en Bastia en Calvi in het hoogseizoen ([23]). Vanaf 18 maart 1999 vindt op deze lijn een wekelijkse retourreis plaats. Sinds 1 april 2000 ligt de positie van de SNCM onder vuur op de verbindingen vanaf Toulon naar Bastia en Ajaccio.

(55) Voor het passagiersvervoer naar Corsica is Corsica Ferries de voornaamste concurrent van de SNCM. Deze maatschappij biedt scheepvaartverbindingen met het eiland aan vanuit zowel Toulon en Nice als Italië, vanuit de havens van Savona en Livorno. Haar marktaandeel neemt geregeld toe en beliep in 2001 44 %, een sterke groei ten opzichte van het jaar 2000, waarin het marktaandeel nog slechts 36 % was. Deze groei valt te verklaren door het in de vaart nemen in 2001 van twee snelle ferry's op de lijn Toulon–Corsica, die hebben gezorgd voor uitbreiding van de vervoersstromen vanaf het Franse vasteland, zonder dat de door deze maatschappij vanuit Italië vervoerde stromen verminderen.

(56) Corsica Ferries is in 2002 leider geworden op de markt van de verbindingen met Corsica ([24]) en haar activiteiten zijn nagenoeg in evenwicht tussen Corsica en Sardinië: de onderneming vervoert jaarlijks 800 000 passagiers tussen het Franse vasteland en Corsica, 800 000 passagiers tussen Italië en Corsica en ten slotte 800 000 passagiers tussen Sardinië en het Italiaanse vasteland. Corsica Ferries telt ongeveer duizend zeelieden onder Italiaanse vlag. Het hoofdkantoor bevindt zich in Bastia en de onderneming heeft een vertegenwoordiging in Savona. Zij bezit elf schepen en een twaalfde is in bestelling.

(57) De andere concurrenten van de SNCM op de lijnverbinding met Corsica zijn:

— de CMN, concurrent, maar ook medevennoot van de SNCM in het kader van de concessie voor de openbare dienst; de CMN vaart alleen vanaf Marseille en heeft een marktaandeel van 3 %;

— Moby Lines vaart vanaf Genua, Livorno en Piombino; haar marktaandeel voor de verbindingen met Corsica is tussen 2000 en 2001 gedaald van 8 % naar 5 % vanwege veroudering van de vloot;

— Happy Lines, die afvaarten uitvoert met een autoferry met 1 100 plaatsen vanuit Genua, La Spezia en Livorno; haar marktaandeel is circa 2 %;

([23]) De markt was de facto opengesteld voor exploitanten die onder Franse vlag voeren.

([24]) Vanuit Italië en het Franse vasteland. De SNCM is nog steeds marktleider op de verbindingen tussen het Franse vasteland en Corsica.

— TRIS, met twee autoferry's met 800 en 1 300 plaatsen, en Linee Lauro, met een autoferry met 670 plaatsen, richten zich op verbindingen met Sardinië en exploiteren op ongeregelde tijden lijnen met Corsica; het marktaandeel van beide ondernemingen is te verwaarlozen.

(58) De CMN — voor vracht — en de Italiaanse concurrenten — voor het optimaliseren van hun aanbod —, verzorgen diensten op de driehoek Europese vasteland-Corsica-Sardinië. Deze diensten trekken evenwel zeer weinig passagiersvervoer aan tussen Corsica en Sardinië.

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

(60) Voor begeleide trailers ([25]), die op ferry's worden geladen en die globaal gesproken 24 % van het vervoer van stukgoederen uitmaken gemeten in strekkende meters ([26]), bestaat concurrentie tussen alle ondernemingen die passagiers vervoeren. De SNCM en de CMN hebben ook het leeuwendeel van dit begeleid vervoer in handen. De andere exploitanten, met name Corsica Ferries, hebben hierin een aandeel van 10 %, dat wil zeggen, 2 % van de totale markt.

2.2.1.3. Ontwikkeling van de markt

(61) Wat de vraag naar zeevervoer van passagiers van en naar Corsica betreft, blijkt uit het marktonderzoek dat de groei zal aanhouden: naar verwachting […] (*) miljoen passagiers in 2006 tegen 3,4 miljoen in 2001. Door toename van het aandeel van het zeevervoer ten nadele van het luchtvervoer zal het aandeel van het zeevervoer kunnen toenemen tot […] %. Wat het aanbod betreft, lijkt de kwalitatieve verbetering op dit gebied bij de voornaamste betrokkenen zich voort te zetten, met een mogelijke marginalisering van sommige Italiaanse exploitanten, waarvan de vloot is verouderd, met uitzondering van Moby Lines, die is begonnen met het vernieuwen van haar vloot.

(62) Voor het passagiersvervoer van en naar Corsica ligt het marktaandeel van de SNCM in 2001 op 46 % tegen 52 % in 2000. Het marktaandeel is in de jaren 1990 steeds verder verminderd ten gunste van Corsica Ferries. Deze vermindering valt te verklaren uit het in de vaart nemen van de twee „Méga-Express"-schepen van Corsica Ferries.

(63) Volgens het marktonderzoek zijn alleen exploitanten als de SNCM en de CMN in staat om voor het vervoer zonder begeleiding van stukgoederen aan de eisen van de openbare dienst te beantwoorden en hun rendabiliteit te behouden buiten de reeds toegekende concessie. Het onderzoek laat zien dat het ondernemingsverband tussen de SNCM en de CMN daarom moet worden gecontinueerd in het belang van de SNCM op lange termijn.

(64) Volgens het marktonderzoek zal het voortzetten van het openbaredienstcontract de SNCM en de CMN in staat stellen om voor het vervoer van stukgoederen van Marseille naar Corsica het leeuwendeel van de groei van het vervoer te veroveren: […] strekkende meter in 2006 tegen 1 490 000 in 2000. Om deze activiteit rendabel te maken, is een strikt beheer van alle ferry's en vracht-passagiersschepen van beide maatschappijen nodig, alsmede een algehele optimalisering van het passagiers- en vrachtvervoer. Er is geen concurrentie op het gebied van de prijzen: deze worden gecontroleerd in het kader van de concessie voor de openbare dienst.

(65) Volgens het marktonderzoek zal, naar gelang Moby Lines op haar verbindingen tussen Italië en Corsica een krachtiger commercieel beleid voert, het aandeel van Italië in het totale vervoer afnemen met […] % in 2001 tot […] % in 2006, in het scenario waarin Moby Lines zeer actief is, of van […] % tot […] % in het scenario waarin deze maatschappij niet investeert. De SNCM zal zich hoog in de markt plaatsen met grotere frequenties en gevarieerder bestemmingen (secundaire Corsicaanse havens) dan Corsica Ferries. De SNCM dient zich tot doel te stellen haar marktaandeel op ten minste […] % te handhaven. Voor de SNCM zal verbetering van het evenwicht tussen vraag en aanbod optreden met het uit de vaart nemen in 2002 van een ferry, het in de vaart nemen van een nieuw vracht-passagiersschip en het moderniseren van twee andere vracht-passagiersschepen. Voor Corsica Ferries zal de verbetering van het evenwicht tussen vraag en aanbod tot stand komen wanneer ambitieuze voorspellingen betreffende de groei van de activiteiten met twee cijfers uitkomen, wat volgens het marktonderzoek het huidige aanbod a posteriori zal rechtvaardigen. Op het gebied van de prijzen zal de SNCM zich verplicht zien haar productiviteit te verbeteren, wanneer Corsica Ferries felle concurrentie blijft voeren.

(*) Zakengeheim.

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

([26]) Deze eenheid komt overeen met de facturering van de exploitanten.

2.2.2. *Lijnverbinding met de Maghreb*

(66) De verbindingen met de Maghreb bestaan uit drie onderling vrij gesloten micronichemarkten, waarop de SNCM volgens het marktonderzoek de positie van uitdager inneemt.

2.2.2.1. Lijnverbinding met Algerije

(67) Het marktonderzoek geeft aan dat het luchtvervoer 92 % van het totale vervoer van passagiers tussen de Gemeenschap en Algerije vertegenwoordigt. Anders dan voor Corsica is er geen sprake van een specifieke ontwikkeling van het zeevervoer van passagiers.

(68) De enige concurrent van de SNCM in het zeevervoer is de Entreprise Nationale de Transport Maritime de Voyageurs (ENTMV). Dit Algerijnse staatsbedrijf heeft met een marktaandeel van 89 % nagenoeg een monopoliepositie. Het marktaandeel voor passagiersvervoer van de SNCM op Algerije is 11 %, een sterke daling sinds 1990, toen het aandeel 35 % was. Het opheffen van de verbinding door de SNCM in 1995 ([27]), de administratieve verplichtingen die sinds die datum gelden en de afwezigheid van politieke wil om de verbinding weer op te starten, verklaren de positie van de SNCM.

(69) Op korte termijn lijkt de komst van nieuwe concurrenten zeer onwaarschijnlijk. Ondanks dat de SNCM een algemeen agent van de ENTMV in haar land van herkomst is en omgekeerd, heeft de ENTMV in Frankrijk (en in andere Europese landen) een eigen netwerk opgezet, terwijl de SNCM in Algerije een netwerk opzet. […]

(70) Gezien de economische en politieke ontwikkelingen in Algerije, valt voor deze markt een sterke groei te verwachten: het aantal passagiers in het zeevervoer zou in 2006 tussen […] en […] moeten liggen. Maar volgens het marktonderzoek is de vloot van de ENTMV verouderd en is vernieuwing ervan niet zeker. Volgens de marktonderzoekers is de bestelling van twee nieuwe schepen door de ENTMV op moeilijkheden van financiele aard gestuit.

(71) De SNCM heeft een troef in handen met het in de vaart nemen in 2002, op de lijnen naar de Maghreb, van de ferry Île de Beauté, die aanvankelijk op Corsica voer en die het zal opnemen tegen de verouderende vloot van de ENTMV. Volgens het marktonderzoek zal het succes van deze scheepvaartverbinding afhangen van de beheersing van de exploitatiekosten, waardoor de SNCM in staat zal zijn aantrekkelijke tarieven te hanteren om marktaandeel terug te winnen. Het marktonderzoek geeft aan hoe belangrijk het is voor de SNCM om een positie te veroveren op de verbindingen met Oran, een marktsegment waar de SNCM momenteel afwezig is. Volgens het marktonderzoek zou de SNCM tegen 2006 haar oorspronkelijke marktaandeel van 35 % kunnen hebben teruggewonnen.

2.2.2.2. Lijnverbinding met Marokko

(72) Het totale marktaandeel van het luchtvervoer is 77 %. Dit aandeel, dat veel kleiner is dan voor Algerije, valt te verklaren uit het belang van het zeevervoer over korte afstand — „quasi-wegvervoer" — door de straat van Gibraltar via het zuiden van Spanje.

(73) Deze markt is veel concurrerender en sterk verbrokkeld, met een groeicijfer van 5 % per jaar voor de verbindingen tussen Marokko en Europa, tot 95 % naar Spanje. De marktaandelen voor de voornaamste exploitanten zijn: Comarit 23 %, Transmediterranea 22 %, Comanav 20 %, Euroferrys 18 % en Ferrimaroc 17 %. Op dit korteafstandszeevervoer is een groot aantal Marokkaanse en Spaanse maatschappijen actief: Comanav, Comarit, Euroferrys, Ferry Maroc, Limadet, Transméditeranea. Geen van deze maatschappijen heeft een marktaandeel van meer dan 23 %. De concurrentie is fel, vooral wat de prijzen betreft, terwijl de schepen oud zijn en reeds volledig afgeschreven.

(74) Het enige langeafstandszeevervoer wordt verzorgd door de Comanav, vanuit Sète naar Tanger of Nador. Deze maatschappij heeft dan ook een marktaandeel van 100 % op deze verbindingen, die evenwel slechts 5 % van al het zeevervoer vertegenwoordigen.

(75) Zoals het marktonderzoek laat zien, is de SNCM momenteel afwezig in het zeevervoer van passagiers naar Marokko. Het lijkt gewenst dat de SNCM zich positioneert op het langeafstandsvervoer tussen Frankrijk en Marokko. Door zich te richten op het veroveren van een klein aandeel van het „quasi-wegvervoer" (dat op het ogenblik via het zuiden van Spanje verloopt) in plaats van de Comanav passagiers te ontnemen, zou de SNCM kunnen bijdragen tot verdubbeling van het zeevervoer van passagiers vanuit Frankrijk; dit vervoer zou altijd nog marginaal blijven ten opzichte van het vervoer door de straat van Gibraltar.

2.2.2.3. Lijnverbinding met Tunesië

(76) Het vliegtuig behoudt een overheersende positie met een marktaandeel van 96 % voor passagiersvervoer. Het rela-

([27]) Ten gevolge van de vlieguigkaping tijdens de vlucht Algiers-Parijs in december 1994.

tieve belang van het toeristenvervoer in Tunesië verklaart waarom dit aandeel nog hoger is dan in Algerije, immers, toeristen maken bijna uitsluitend gebruik van luchtvervoer.

(77) Wat het zeevervoer betreft, zijn er slechts twee lidstaten die scheepvaartdiensten van en naar Tunesië verzorgen: Frankrijk, vanuit Marseille en Toulon, met 47 % van het vervoer, en Italië, vanuit Livorno en Genua, met 39 % en vanuit Sicilië, met 14 % van het vervoer.

(78) Op deze markt, die een groei kent van 7 % per jaar, is de voornaamste exploitant de Compagnie Tunisienne de Navigation (CTN), die een marktaandeel heeft van 58 %, gevolgd door de SNCM met een marktaandeel van 21 %. De CTN beschikt over een relatief moderne vloot en optimaliseert het gebruik ervan op lijnen die zij exploiteert vanuit Frankrijk en Italië. De andere concurrenten zijn: Linee Lauro, Tirrenia en Ustica Lines, waarbij de twee laatste alleen verbindingen vanuit Sicilië exploiteren.

(79) Op alle genoemde scheepvaartverbindingen bestaat een mate van concurrentie die afhankelijk is van de betrokken lidstaat: de CTN hanteert tarieven bij vertrek vanuit Italië die 30 % lager liggen dan bij vertrek vanuit Frankrijk, terwijl de overtochten even lang duren. Daarentegen hanteren de CTN en de SNCM beide dezelfde tarieven bij vertrek vanuit Frankrijk.

(80) In 2000 was het marktaandeel van de SNCM in het zeevervoer van passagiers naar Tunesië 21 %. Dit is een teruggang: de groei van het vervoer komt op rekening van de CTN. Alleen op de verbindingen tussen Frankrijk en Tunesië is het marktaandeel van de SNCM ongeveer 50 %. De groeimogelijkheden van het totale marktaandeel van de SNCM lijken vooral te liggen in het opzetten van een verbinding met Tunesië vanuit Italië, op voorwaarde dat met concurrerende tarieven kan worden gewerkt.

(81) Volgens het marktonderzoek zal het aantal passagiers in het zeevervoer naar Tunesië toenemen tot meer dan […] in 2006. De aanwezigheid van de SNCM in Italië zal deze maatschappij in staat stellen haar marktaandeel te vergroten: het marktonderzoek laat zien dat de doelstelling van de SNCM om in 2006 […] % van de markt in handen te hebben, realistisch is.

2.2.3. *Evenwicht tussen vraag en aanbod*

(82) Een vluchtig onderzoek van de onbewerkte gegevens over vraag en aanbod zou tot de conclusie kunnen leiden dat er op alle onderzochte verbindingen sprake is van overcapaciteit. Volgens het marktonderzoek is de werkelijkheid genuanceerder.

(83) Het is onmogelijk het aanbod in het zeevervoer precies op de vraag af te stemmen. In de vaart op Corsica is de minimale eenheid het vracht-passagiersschip, dat plaats biedt aan 200 tot 500 passagiers. In de vaart op de Maghreb zijn er nagenoeg geen ferry's meer die minder dan 1 500 tot 2 000 plaatsen bieden. Voor een geregelde lijnverbinding dient het aanbod dus op 1 500 tot 2 000 plaatsen per week te liggen.

(84) De zeer sterke seizoengebondenheid ([28]), met maximumtarieven per maand of per dag ([29]) die tien maal zo hoog kunnen liggen als in de stilste maand, vraagt om een vloot die is afgestemd om pieken te verwerken. In het algemeen wordt in de maanden juli en augustus de helft van de omzet behaald. Bovendien is er zelfs in drukke perioden sprake van een onbalans naar gelang de richting van het traject. Zo is er begin juli in de richting vasteland-Corsica een piek en geschiedt de retourvaart bijna met een leeg schip; eind augustus doet zich de omgekeerde situatie voor. In sommige weekends in de zomer of waarin feestdagen vallen, is de vloot van alle reders die op Corsica varen, onvoldoende om pieken in het passagiersvervoer op te vangen.

(85) Voor de vaart op Corsica, met name op de secundaire havens van het eiland, leiden de openbaredienstverplichtingen in het laagseizoen tot een aanbod van plaatsen dat de vraag verre overtreft vanwege de slechte vervoersinfrastructuur ter plaatse. Bovendien doen alle exploitanten aan zogeheten „exclusieve" ([30]) verkoop van hutplaatsen, wat de zichtbare bezettingsgraad van de schepen aanzienlijk vermindert.

(86) Verder is Corsica Ferries in 2001 begonnen met een agressief beleid om meer marktaandeel te veroveren. Deze strategie heeft de maatschappij ertoe gebracht gedurende een of twee jaar met een veel te hoog aanbod te werken om nieuwe klanten aan te trekken.

(87) Het marktonderzoek eindigt dan ook met de conclusie dat er geen structurele overcapaciteit is op de verbindingen tussen het Europese vasteland en Corsica en ook niet op die naar de Maghreb en dat het schijnbare overschot in het aanbod van plaatsen inherent is aan de aard en de kenmerken van de betreffende activiteit.

2.3. **Het herstructureringsplan**

(88) Het herstructureringsplan bestaat enerzijds uit een operationeel onderdeel, dat de verkoop van vier schepen, de afstoting van twee dochtermaatschappijen, een vermin-

([28]) Zie overweging 52.

([29]) Bovendien kent de vraag naar zeevervoer sterke schommelingen (pieken in het weekend).

([30]) De mogelijkheid dat een tot drie personen een hut voor vier personen bezetten.

dering van het personeelsbestand, een afname van het aantal scheepvaartdiensten naar Corsica en een toename van het aantal diensten op de Maghreb omvat, en anderzijds een financieel onderdeel, dat de terugbetaling, via herkapitalisatie, van een deel van de schuldenlast van de SNCM omvat. Het door de Franse autoriteiten gepresenteerde herstructureringsplan van de SNCM ([31]) bestaat behalve uit de eerste kennisgeving, uit de documenten die in paragraaf 1.1. zijn genoemd en die deels vóór en deels na het begin van de procedure aan de Commissie zijn toegezonden. De documenten vormen één geheel, waarvan de inhoud meer in detail in deze paragraaf wordt beschreven.

(89) Ingevolge de door de Commissie in haar besluit van 19 augustus 2002 geformuleerde opmerkingen hebben de Franse autoriteiten in hun schrijven van 31 januari 2003 een beschrijving gegeven van de verbeteringen die op de volgende punten in het herstructureringsplan zijn aangebracht:

— verplichtingen en nadere bijzonderheden betreffende het loonbeleid;

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

— de belofte dat de SNCM niet de aanstichter zal zijn van een tarievenoorlog met haar concurrenten op de verbindingen met Corsica.

2.3.1. *Analyse van de verschillende factoren die tot de financiële problemen van de maatschappij hebben geleid*

(90) De Franse autoriteiten hebben vier factoren genoemd die de financiële problemen van de maatschappij verklaren:

— sinds 1996 moet de SNCM het hoofd bieden aan concurrentie tussen Corsica en het vasteland van Frankrijk, iets wat deze maatschappij in het verleden nooit heeft gekend en wat tot chronische exploitatietekorten heeft geleid, rekening houdend met de starheid van toenmalige openbaredienstovereenkomsten;

— bovendien heeft de SNCM, vanwege haar openbaredienstverplichtingen tussen 1976 en 2001, twee externe schokken te verwerken gekregen: de opheffing van de scheepvaartverbindingen met Algerije in 1995 en de sterke afname van de frequentie van de verbindingen met Corsica in 1995 en 1996;

— de SNCM heeft „te maken gehad met hoge sociale eisen en met conflicten die haar economische positie hebben geschaad en haar ontwikkeling hebben afgeremd";

— de ontwikkeling van de SNCM zou zijn verstoord door bestuursrechtelijke verwikkelingen in Frankrijk verband houdend met de toekenning van het contract voor de delegatie van de openbare dienst.

(91) De Commissie geeft bovendien aan dat de Franse autoriteiten niet hebben kunnen becijferen in hoeverre deze factoren tot de exploitatieverliezen van de maatschappij hebben bijgedragen, en dat ze evenmin een kostenanalyse hebben uitgevoerd om na te gaan of er andere oorzaken zijn die de verliezen verklaren.

(92) In reactie op het in het besluit van 19 augustus 2002 naar voren gebrachte argument dat het beleid voor de aankoop van schepen mogelijk van invloed is geweest op de jaarrekening van de SNCM en tot problemen heeft geleid ([32]), heeft de Franse staat in een schrijven van 8 oktober 2002 de volgende overwegingen aan de Commissie voorgelegd.

(93) Volgens de Franse autoriteiten heeft de SNCM door deze vernieuwingen door te voeren, zich slechts aangesloten bij een algemene tendens tot modernisering van de vloot in de Middellandse Zee en zich zo in een positie gebracht om haar verbindingen in deze markten te kunnen continueren zonder al te groot gevaar van marginalisering. De Franse autoriteiten benadrukken dat de vloten van de andere grote reders in het Middellandse-Zeegebied een kwaliteitsverbetering hebben ondergaan. Met name Corsica Ferries, Grimaldi, Tirrenia, Moby Lines, Trasmed en CTN hebben snelle schepen met gemiddelde of grote capaciteit en steeds beter toegeruste autoferry's aangekocht en blijven dit ook doen.

(94) In de ogen van de Franse autoriteiten heeft de SNCM door het vernieuwen van een aantal van haar schepen slechts gehandeld in lijn met de duidelijk voor de hand liggende strategische doelstelling: het opzetten van een dienst van hoge kwaliteit vanuit Marseille, in overeenstemming met de kenmerken van deze verbinding en met de verwachtingen van Corsica, de concessieverlenende autoriteit voor de openbare dienst, en een snelle veerdienst vanuit Nice.

(95) Volgens de Franse autoriteiten zouden de door middel van deze schepen verkregen bedrijfsresultaten afdoende zijn geweest. In Nice is door het inzetten van de hogesnelheidsvaartuigen van de SNCM tegelijk met de „Corsica Express"-schepen van Corsica Ferries het zeevervoer op de verbinding Nice-Corsica aanzienlijk toegenomen:

([31]) De directie van de maatschappij heeft dit plan „industrieel project" gedoopt. Het is op 17 december 2001 door de Raad van bestuur van de SNCM goedgekeurd.

([32]) Besluit van 19 augustus 2002: „De twijfels van de Commissie worden nog versterkt door het ambitieuze programma van de SNCM voor de aankoop van schepen ten behoeve van de vernieuwing van haar vloot, terwijl de exploitatieresultaten van de groep in de periode 1997-2001 vrij zwak zijn gebleven.".

van 304 000 passagiers in 1995 tot 780 000 passagiers — waarvan 550 000 in snelle schepen — in 2001. Wat de Napoléon Bonaparte betreft, getuigt de bezettingsgraad ervan in de zomer van zijn succes, zelfs na de komst van Corsica Ferries naar Toulon in 2002 ([33]). Het door dit schip geboden kwaliteitsniveau heeft de SNCM overigens in staat gesteld de inkomsten per eenheid in dit segment te handhaven en zelfs te verhogen, een en ander in een sterk concurrerende omgeving gekenmerkt door prijsdalingen.

(96) Volgens de Franse autoriteiten is het dan ook „het samenvallen van een toenemende concurrentie en de vernieuwing van de vloot" waardoor de SNCM in een problematische financiële situatie is beland, zonder dat er voor de maatschappij een alternatief voorhanden was.

2.3.2. *Capaciteitsvermindering*

(97) In haar herstructureringsplan heeft de SNCM aangegeven in 2002 vier van haar schepen te willen opleggen en verkopen:

— de Napoléon ([34]);

— de Liberté;

— de Monte Rotondo;

— het hogesnelheidsvaartuig Asco.

(98) Deze schepen zijn op het ogenblik alle verkocht, behalve de Asco. Bij deze verkopen komt nog de in gang gezette verkoop van de Southern Trader, een schip dat voor bepaalde tijd was gecharterd door de SMIP, een van de dochtermaatschappijen van de SNCM.

(99) De verwachte opbrengst van deze verkopen was 40 miljoen EUR, dat wil zeggen, een liquiditeitsinbreng (nettoverkoopopbrengst) van 21 miljoen EUR rekening houdend met restterugbetalingen. De schepen Monte Rotondo en Napoléon zijn in 2002 verkocht voor een nettoverkoopopbrengst van […] miljoen EUR en […] miljoen EUR boekwinst. De schepen Liberté en Southern Trader ([35]) zijn of zullen in 2003 worden verkocht voor een nettoverkoopopbrengst en een boekwinst van […] miljoen EUR. In totaal blijken de nettoverkoopopbrengsten van deze vier schepen 1,2 miljoen EUR hoger te liggen dan verwacht. Het hogesnelheidsvaartuig Asco, dat naar verwachting een nettoverkoopopbrengst van […] miljoen EUR en […] miljoen EUR boekwinst zal opleveren, is nog niet verkocht.

(100) Opgemerkt dient te worden dat deze verkopen deels zijn gecompenseerd door het in de vaart nemen, in juni 2002, van de autoferry Danielle Casanova, die is gefinancierd door middel van leasing, van het vracht-passagiersschip Paglia Orba, dat is verbouwd in 2002 en geleverd in 2003, en van het vracht-passagiersschip Pascal Paoli, dat is besteld in januari 2001, ook is gefinancierd door middel van leasing en is geleverd in mei 2003.

(101) Tezelfdertijd had de maatschappij in haar herstructureringsplan voorzien om de in haar dochtermaatschappijen ondergebrachte onroerende activa te verkopen (kantoren te Marseille). In 2003 zijn deze ook daadwerkelijk verkocht voor een nettoverkoopopbrengst van 12 miljoen EUR en een boekwinst van 5,1 miljoen EUR.

2.3.3. *Reorganisatie van de lijnverbindingen*

(102) De vermindering van de activiteiten in het kader van de openbare dienst vanaf 2002 en de voortdurende druk van de concurrentie hebben de SNCM ertoe gebracht haar aanbod aanzienlijk terug te brengen.

(103) Het herstructureringsplan voorziet dan ook in een afname van het aantal overtochten van 4 138 in 2001 (3 835 voor de SNCM en 303 voor Corsica Marittima) tot 3 410 in 2003, dat wil zeggen, een totale afname van 18 %, waarbij de verbindingen als volgt worden gewijzigd:

— aanpassing van de lijnverbindingen tussen Marseille en Corsica aan de eisen in het nieuwe bestek van het contract voor de openbare dienst;

— afschaffing van de lijnverbinding tussen Toulon en Corsica ([36]), waarbij de verbinding in voorkomende gevallen kan worden verzorgd, afhankelijk van de beschikbaarheid van de schepen Napoléon Bonaparte en Danielle Casanova tijdens de bufferperiode die is voorzien om vertragingen op de retourreizen tussen Marseille en Corsica op te vangen;

([33]) Bij wijze van voorbeeld zijn in 2002 de volgende bezettingsgraden voor passagiers en auto's geregistreerd:

(in %)

Weekend	Passagiers	Auto's
van 28.6 tot 30.6	78,7	72,2
van 26.7 tot 28.7	84,6	82,0
van 2.8 tot 4.8	102,8	96,7
van 30.8 tot 2.9	100,1	94,8

([34]) Niet te verwarren met de Napoléon Bonaparte, een ander schip van de vloot van de SNCM.

([35]) Voor de Southern Trader geldt momenteel een verkoopbelofte.

([36]) In 2002 zijn 83 overtochten uitgevoerd tegen 187 in 2001.

— vermindering van het aantal lijnverbindingen tussen Nice en Corsica ([37]);

— opheffing van de lijn Livorno-Bastia waarop met „dedicated" materieel werd gevaren ([38]);

— verbetering van de lijnverbinding met Algerije en Tunesië met de volgende schepen: de Méditerranée, de Ile de Beauté en de Corsica;

— opheffing van de lijnverbinding tussen Genua en Tunis.

(104) In het algemeen, en zoals tabel 3 laat zien, beoogt het herstructureringsplan het aantal overtochten met 18 % en het aanbod aan plaatsen met 28 % te verminderen, wat als volgt zou moeten worden gerealiseerd:

— respectieve dalingen van 20 % en 37 % op de lijnverbinding met Corsica;

— respectieve stijgingen van 23 % en 43 % op de lijnverbinding met de Maghreb.

TABEL 3

Ontwikkeling van het aanbod van de SNCM

	Aantal overtochten		Aangeboden plaatsen		Aangeboden strekkende meters	
	2001	> 2003	2001	> 2003	2001	> 2003
Marseille-Corsica	1 881	[…]	1 723 050	[…]	1 469 000	[…]
Toulon-Corsica	187	[…]	303 650	[…]	0	[…]
Golf van Genua	1 768	[…]	1 708 700	[…]	0	[…]
Subtotaal Europa	3 836	3 067	3 735 400	2 357 500	1 469 000	2 154 000
Maghreb	302	372	444 000	635 000	0	0
Totaal	4 138	3 439	4 179 400	2 992 500	1 469 000	2 154 000

(105) De heroriëntering op de Maghreb zal voor de maatschappij extra lasten met zich meebrengen ter grootte van 9 miljoen EUR, waarvan 6 miljoen EUR voor technische aanpassingen op de Danielle Casanova en op de Île de Beauté en 3 miljoen EUR voor bedrijfskosten in verband met het promoten van nieuwe lijnverbindingen.

2.3.4. *Afstoting van dochtermaatschappijen*

(106) In het kader van haar herstructureringsplan is de SNCM in januari 2002 overgegaan tot afstoting van twee van haar dochtermaatschappijen, die ten gevolge van de reorganisatie van de lijnverbindingen overbodig waren geworden. Het betreft de Compagnie Maritime Toulonnaise, die in Toulon de dienstverlening op de wal verzorgde, en de maatschappij Corsica Marittima, die de verbindingen tussen Corsica en Italië verzorgde. De restactiviteiten van deze maatschappijen zullen rechtstreeks door de SNCM worden uitgevoerd.

2.3.5. *Vermindering van de personeelslasten*

(107) Het herstructureringsplan voorziet in een vermindering van het personeelsbestand van 2 430 naar 2 130 werknemers in 2003, op basis van de volgende verwachtingen:

— inkrimping van de vloot ([…] fulltimebanen minder);

— verhoging van de productiviteit van de bemanningen ([…] banen minder);

— gevolgen van de overgang naar een 35-urige werkweek ([…] banen meer);

— ontwikkeling van nieuwe „toeristische" activiteiten ([…] banen meer);

— afname van het walpersoneel vanwege natuurlijk verloop of vervroegde uittreding en educatief verlof ([…] banen minder).

(108) De vermindering van het personeelsbestand zal plaatsvinden dankzij natuurlijk verloop of vervroegde uittreding op basis van leeftijdscriteria (vervroegd stoppen met werken), educatief verlof en het niet vernieuwen van arbeidsovereenkomsten voor bepaalde tijd. Niettemin schat men de aan de personeelsvermindering verbonden kosten voor de SNCM op 20,4 miljoen EUR.

(109) De door de Franse autoriteiten verschafte gegevens laten de verwachte ontwikkeling van de productiviteit zien.

([37]) In 2002 zijn 1 157 overtochten uitgevoerd tegen 1 345 in 2001.

([38]) In 2002 zijn slechts 54 overtochten uitgevoerd met 9 400 passagiers tegen 290 met 64 000 passagiers in 2001 onder de vlag van Corsica Marittima.

TABEL 4

Verwachte ontwikkeling van de productiviteit van de SNCM

	2001		2004	
Passagiers Corsica	1 376 000		[…]	[…]
Passagiers Maghreb (coëfficiënt 3) ([39])	495 000	(165 000 × 3)	[…]	[…]
Vracht (coëfficiënt 0,5)	408 000	(816 000 × 0,5)	[…]	[…]
Totaal UT	2 279 000		2 353 000	
Personeel FTE	2 430		2 130	
Productiviteit (UT/FTE)	938		1 105	
Groei van de productiviteit			+ 17,8 %	

(110) De productiviteit van het personeel blijkt een groei te vertonen van 17,8 %, terwijl de onderneming te kampen heeft met de negatieve effecten van een eerste afname van de activiteiten in 2002-2003 en dientengevolge van een minder goede dekking van de vaste kosten.

(111) Ingevolge het besluit van 19 augustus 2002 hebben de Franse autoriteiten bij schrijven van 10 februari 2003 aanvullende preciseringen gegeven betreffende de beheersing van de personeelsuitgaven:

— wat het varend personeel betreft: sinds 1999 heeft geen enkele algemene loonsverhoging plaatsgevonden; het gemiddelde loon is sinds 2000 slechts 0,8 tot 1 % per jaar gestegen; het gemiddelde loon van het varend personeel van de SNCM, te weten 33 345 EUR per jaar, komt overeen met het gemiddelde dat drie andere Franse reders betalen;

— wat het walpersoneel betreft: sinds 2000 zijn de gemiddelde lonen 1,7 tot 2 % per jaar gestegen; dit komt voornamelijk door verschuivingen in anciënniteit en vakbekwaamheid ([40]), aangezien de algemene verhogingen beperkt zijn gebleven tot 0,06 %, 0,75 % en 0,77 % voor respectievelijk de jaren 2000, 2001 en 2003.

([39]) De verkeerseenheden (UT) zijn vastgesteld op basis van de bijdrage per eenheid aan de netto-inkomsten. De passagier (met inbegrip van zijn voertuig) op de verbinding met Corsica dient als referentiepunt (1) voor de verkeerseenheden. Aangezien de inkomsten per eenheid van de verbinding met de Maghreb driemaal zo hoog zijn als die van de verbinding met Corsica (de reis duurt tweemaal zo lang en er is geen financiële compensatie), valt het relatieve gewicht van de tijdseenheden automatisch hoger uit.

([40]) Deze loonsverhogingen komen overeen met het automatische effect van de anciënniteit van het personeel of met aanvullende kwalificaties die personeelsleden verwerven en waarvoor in de collectieve arbeids- of ondernemingsovereenkomsten automatisch loonsverhogingen zijn voorzien.

(112) In het algemeen zijn de personeelslasten afgenomen van 116,9 miljoen EUR in 2001 tot 114,4 miljoen EUR in 2002. Het personeelsbestand heeft dezelfde lijn gevolgd: het ging van 2 423 naar 2 392 fte's. De in de punten 107 en 108 genoemde maatregelen zullen het mogelijk maken de bemanningskosten in 2001 met 61,8 miljoen EUR terug te brengen tot gemiddeld […] miljoen EUR in de periode 2003-2006. De lasten van het walpersoneel zullen in diezelfde periode dalen van 50,3 miljoen EUR in 2001 naar […] miljoen EUR.

2.3.6. *Vermindering van de aankoopkosten van intermediair verbruik*

(113) In hun schrijven van 10 februari 2003 hebben de Franse autoriteiten het herstructureringsplan aangescherpt door nog meer de nadruk te leggen op beheersing van het intermediaire verbruik. Zo heeft de SNCM met behulp van gespecialiseerde consultants de volgende specifieke activiteiten in gang gezet:

— de eerste activiteit getiteld „Achetons mieux" (Beter aankopen) heeft tot doel een betere beheersing van de aankoopkosten door een betere aansturing van de inkoopmanagers, de vorming van het betrokken personeel, het opnieuw bepalen van de behoeften en het heropenen van onderhandelingen met leveranciers; de verwachte opbrengst hiervan over het gehele jaar 2003 is 3 miljoen EUR op een totaal van 73 miljoen EUR aan aankoopkosten in 2001; eind september 2002 was, eveneens op jaarbasis, een opbrengst van 1,6 miljoen EUR behaald;

— de tweede activiteit getiteld „Consommons moins" (Minder verbruiken) heeft tot doel het verbruik te verminderen, in het bijzonder aan boord van de schepen, ervan uitgaande dat alle andere factoren (inkooppresta ties, activiteit) constant blijven; deze activiteit omvat het zelf verrichten door de beman-

ningen van bepaalde onderhoudswerkzaamheden die voorheen werden uitbesteed, en de controle op 17 uitgavenposten door comités ter vermindering van het verbruik waaraan ook het betrokken personeel deelneemt; de verwachte opbrengst hiervan is op jaarbasis 2 miljoen EUR; opgemerkt is dat eind september 2002 een opbrengst van 340 000 EUR is behaald via een investering van 158 000 EUR (rendement op investering in minder dan zes maanden).

(114) Door deze activiteiten, alsmede door de inkrimping van de vloot, was het tussen 2001 en 2002 reeds mogelijk de onderhoudskosten terug te brengen van 26,9 tot 23 miljoen EUR.

2.3.7. *Tariefbeleid*

(115) Bij schrijven van 10 februari 2003 hebben de Franse autoriteiten, overeenkomstig de verwachtingen die de Commissie had uitgesproken in haar besluit van 19 augustus 2002, zich er uitdrukkelijk toe verplicht ([41]) te voorkomen dat de SNCM de aanstichter zal zijn van een tarievenoorlog, met andere woorden dat zij „price leader" wordt op de verbindingen met Corsica. De Franse autoriteiten hebben deze verplichting vergezeld doen gaan van het volgende commentaar.

(116) De Franse autoriteiten geven aan dat „de SNCM deze verplichting zonder voorbehoud op zich neemt, want zij is van mening dat een tarievenoorlog niet in overeenstemming zou zijn met:

— haar strategische positie;

— haar eigenbelang, want een tarievenoorlog zou tot een inkomstendaling leiden;

— haar gebruikelijke praktijken en haar savoir-faire".

(117) Volgens de Franse autoriteiten zijn de nautische middelen waarmee de SNCM zich heeft toegerust, die van een beleid op het gebied van kwaliteitsaanbod dat de bovenkant van de markt wil bedienen. Deze keuzen, die grotendeels zijn ingegeven door de eisen van de opeenvolgende bestekken van de openbare dienst voor het zeevervoer tussen Corsica en het vasteland van Frankrijk en door rekening te houden met de verwachtingen van de klanten op het eiland, zijn niet verenigbaar met een tariefbeleid met lage prijzen.

(118) De SNCM zal dan ook doorgaan met het voeren van een commercieel beleid dat vooral is gericht op de bovengemiddelde sociaal-economische categorieën, en met het hanteren van prijzen die overeenkomen met de kwaliteit van de dienstverlening. De maatschappij zou inconsistent zijn als ze zich, met de lasten die bij die diensten behoren, zou begeven op het terrein van het tariefbeleid van haar concurrent. Enquêtes onder klanten wijzen uit hoe belangrijk het prijzencriterium is bij hun keuze voor inter- of intramodaal vervoer. De enquêtes laten verder zien dat 90 % van de klanten van Corsica Ferries deze maatschappij heeft gekozen vanwege de prijs. De SNCM heeft het gewicht van dit criterium altijd gerelativeerd en meer gewicht toegekend aan de andere criteria, zoals comfort, toegankelijkheid en beschikbaarheid.

(119) Volgens de Franse autoriteiten heeft de SNCM zich de laatste jaren steeds ingespannen om het hoofd te bieden aan de aanvallen op haar tarieven van de kant van Corsica Ferries teneinde de daling van haar marktaandeel te beperken. De aan de Commissie doorgegeven tarieven van de SNCM voor het seizoen 2002 laten zien dat het gemiddelde tarief van deze maatschappij hoger ligt dan van Corsica Ferries.

(120) Volgens de Franse autoriteiten is uit de chronologie van de besluiten af te leiden dat het tariefbeleid van de SNCM beperkt is gebleven tot een reactie op aanbiedingen van Corsica Ferries: publiceren van de tarievenlijst van Corsica Ferries op 15 januari 2002, gevolgd door de aankondiging van die van de SNCM op 5 februari 2002.

(121) Wat de toegepaste vrachttarieven betreft, deze zijn nagenoeg gelijk aan de in het bestek voor de delegatie van de openbare dienst vastgelegde tarieven en gelden voor zowel de SNCM als haar partner, de CMN.

(122) Volgens de Franse autoriteiten is de mate van „price-leadership" af te meten aan de gemiddelde inkomsten per eenheid. Toen de SNCM in 2002 op een aanval op haar tarieven door Corsica Ferries heeft gereageerd door het hanteren van speciale tarieven die waren vastgesteld door middel van bovengenoemde methode, zijn haar gemiddelde inkomsten per eenheid per passagier op de verbindingen met Marseille en Toulon gestegen van 73,69 EUR in 2001 tot 74,26 EUR in 2002.

(123) De concurrentie tussen de SNCM en Corsica Ferries in Nice is fel en heeft betrekking op nauw verwante producten met snelle schepen aangevuld met dag- of nachtferry's. Volgens de Franse autoriteiten had de SNCM in 2002 geen andere keus dan haar tarieven aan te passen aan die van haar concurrent en meer gebruik te maken van de speciale aantrekkelijke producten waarover ze kan beschikken.

2.3.8. *Vaststelling van het bedrag van de herkapitalisatie*

(124) De Franse autoriteiten voorzien een financiële injectie van 76 miljoen EUR aan eigen middelen in de SNCM door een kapitaalvermeerdering, die zal worden onderschreven door de CGMF, een maatschappij die voor 100 % eigendom is van de Franse staat en die 80 % van de SNCM in handen heeft. Deze kapitaalinjectie heeft

([41]) Zie in verband hiermee ook het commentaar van de Franse autoriteiten op de opmerkingen van Corsica Ferries in paragraaf 4.1.

enerzijds tot doel de operationele herstructureringsmaatregelen te financieren en anderzijds de te hoge schuldenlast te verminderen die de onderneming niet uitsluitend met eigen middelen het hoofd kan bieden, ook niet als rekening wordt gehouden met toekomstige financiële compensaties die in het contract voor de delegatie van de openbare dienst zijn vastgelegd.

(125) De Franse autoriteiten hebben drie berekeningsmethoden gepresenteerd om de behoeften aan eigen kapitaal van de SNCM te bepalen en ze hebben het laagste cijfer van de drie methoden in aanmerking genomen.

2.3.8.1. Methode gebaseerd op de door de SNCM gedragen kosten

(126) Deze eerste methode bestaat in het bij elkaar optellen van de kosten van alle herstructureringsmaatregelen. Hierdoor is het mogelijk uit te komen op een financieringsbehoefte van 90,9 miljoen EUR door in aanmerking te nemen:

— de gecumuleerde verliezen van 1991 tot en met 2001, ofwel 41,7 miljoen EUR ([42]);

— de afname van de middelen die bestaan uit de vervroegde afschrijvingen in genoemde jaren, ofwel 24 miljoen EUR ([43]);

— de overdrachtswinst die tijdens deze herstructurering wordt gemaakt, ofwel 21 miljoen EUR, een bedrag dat in mindering komt op de financieringsbehoeften;

— het cumulatieve effect van de herstructureringslasten, dat uitkomt op 46,2 miljoen EUR volgens de volgende berekening:

  — het eigenlijke sociale herstructureringsplan, ofwel 20,4 miljoen EUR;

  — de kosten van oplegging van de schepen die worden verkocht, ofwel 1,8 miljoen EUR;

  — de kosten van het opnieuw ontplooien van activiteiten op de verbindingen met de Maghreb, ofwel 9 miljoen EUR;

  — de afschrijving van het hogesnelheidsvaartuig Liamone, ofwel 15 miljoen EUR.

([42]) Ofwel –29 miljoen EUR (190 miljoen FRF) van 1991 tot en met 1999, een bedrag dat is gevalideerd door de Commissie in haar Beschikking 2002/149/EG van 30 oktober 2001 betreffende door Frankrijk verleende staatssteun aan de Société Nationale Maritime Corsica-Méditerranée (SNCM) (PB L 50 van 21.2.2002, blz. 66), –6,1 miljoen EUR in 2000 en –6,6 miljoen EUR, vóór de herstructureringskosten, in 2001.

([43]) Deze post daalt van 86 naar 62 miljoen EUR op de balans over die periode, wat tot uiting komt in de verlenging van 12 tot 20 jaar van de afschrijvingsperiode, het feit dat dit middel minder wordt ingezet en dat is overgegaan tot leasing voor de laatste geleverde eenheden.

2.3.8.2. Methode gebaseerd op het eigen vermogen dat nodig is om de bestaande vloot te financieren

(127) De tweede methode bestaat in het bepalen van het bedrag aan eigen kapitaal dat bankinstellingen voor de totale vloot vereisen, wetende dat banken voor het financieren van de aankoop van een schip in het algemeen eigen middelen vereisen die overeenkomen met 20-25 % van de waarde van het schip. De door de Franse autoriteiten uitgevoerde berekening op basis van de historische kosten van aankoop van de vloot van 843 miljoen EUR, brengt de behoefte aan eigen middelen op 157 tot 196 miljoen EUR. Na aftrek van het bestaande eigen kapitaal aan het einde van 2001 leidt deze methode tot een behoefte aan herkapitalisatie van 101 tot 140 miljoen EUR.

2.3.8.3. Methode gebaseerd op een vergelijking met het kapitalisatieniveau van soortgelijke scheepvaartmaatschappijen

(128) Deze laatste methode bestaat in het berekenen van de financieringsbehoefte op basis van de gemiddelde verhouding tussen de eigen middelen en de financieringsschulden, zoals die in 2000 bij vijf Europese scheepvaartmaatschappijen is vastgesteld. Ondanks de grote verschillen die de balansen van deze ondernemingen vertonen, komt het door de Franse autoriteiten in aanmerking genomen gemiddelde uit op 79 %. De Franse autoriteiten beweren dat het financiële model leidt tot een gemiddelde van 77 % over de periode 2002-2007, vóór dividenduitkering, met een bedrag aan eigen kapitaal dat in 2007 169 miljoen EUR zal belopen. De Franse autoriteiten merken op dat zulk een bedrag aan eigen middelen zou moeten worden verkregen door middel van deze herkapitalisatie van 76 miljoen EUR in 2002 alsmede uiteraard door het welslagen van de in het herstructureringsplan vervatte activiteiten.

(129) Bij schrijven van 3 juli 2002 hadden de Franse autoriteiten het panel van scheepvaartondernemingen met twee nieuwe maatschappijen uitgebreid, wat de mogelijkheid bood tot een gemiddelde verhouding tussen eigen kapitaal en financieringsschulden te komen van 83 % in plaats van 79 %.

(130) Daar dit cijfer van 76 miljoen EUR het laagste is dat uit de drie methoden naar voren is gekomen, hebben de Franse autoriteiten dit in aanmerking genomen bij het bepalen van het bedrag van de herkapitalisatie.

2.4. **Verwachte resultaten van de herstructureringssteun**

(131) De Franse autoriteiten hebben niet alleen de resultaten onderzocht die volgens de verschillende scenario's van

het herstructureringsplan te verwachten zijn, maar ook de gevolgen die een vermindering van de openbare-dienstverplichtingen na 2007 zal hebben.

2.4.1. *Prognose van de resultaten van het herstructureringsplan*

(132) De Franse autoriteiten hebben bestudeerd hoe de financiële situatie van de SNCM zich zou ontwikkelen volgens drie verschillende scenario's, die in tabel 5 zijn samengevat: een optimistisch scenario, een pessimistisch scenario en een neutraal scenario dat overeenkomt met het in aanmerking genomen herstructureringsplan.

2.4.1.1. Optimistisch scenario

(133) Voor de lijnverbinding met Corsica voorziet dit scenario in een versterking van de aantrekkelijkheid van het eiland dankzij een beter beleid op het gebied van investeringen en communicatie. Het eiland blijft daardoor een favoriete toeristische bestemming. Het aandeel van het zeevervoer neemt toe ten opzichte van het luchtvervoer (langer verblijf bij familie met de auto) en het Franse zeevervoer profiteert van de frequentie en de verscheidenheid van de aangeboden diensten.

(134) Het resultaat daarvan is een zeer grote stabiliteit van zowel de prijzen als het vervoersvolume, die leidt tot een veel hogere stijging van de netto-inkomsten dan geraamd, behalve op de lijnverbinding Nice-Corsica waar de stijging beperkt blijft door de geringere capaciteit die de SNCM daarop inzet.

(135) Voor de lijnverbinding met de Maghreb heeft dit scenario geen grote verrassingen in petto die de groei van deze markten zou kunnen verstoren. Door de kwalitatieve en kwantitatieve verbetering van het aanbod, in combinatie met een markt die een sterkere groei vertoont, kan de SNCM mikken op netto-inkomsten, die hoger liggen dan de ramingen van het herstructureringsplan, vooral in het hoogseizoen. Ook hier vormt de geboden capaciteit in piekperioden een beperking van de groeimogelijkheden.

(136) In haar herstructureringsplan is de SNCM uitgegaan van de verkoop van de helft van de aangeboden capaciteit. Volgens deze veronderstelling zou de SNCM, dankzij de toenemende naamsbekendheid en het aandeel van de SNCM in de sleutelmarkten van de minicruises en het zakelijk toerisme, alsmede dankzij de gunstige effecten van het in de vaart nemen van een nieuw schip en een consequent aanbod, waardoor het mogelijk is doelen te bereiken die tot nu toe ontoegankelijk waren, tweederde van de mogelijke marktsegmenten kunnen commercialiseren. Het optimistische scenario zou tot een verbetering leiden:

— van het bedrijfsresultaat, dat gemiddeld stijgt van […] miljoen EUR naar […] miljoen EUR,

— van het eigen kapitaal aan het einde van de periode, dat stijgt van […] miljoen EUR naar […] miljoen EUR.

2.4.1.2. Pessimistisch scenario

(137) Dit scenario komt overeen met een verslechtering van de sociaal-economische situatie in Frankrijk. Het handelsverkeer met Corsica en de Maghreb stagneert. Het vervoer is geringer dan voorzien.

(138) In dit scenario zou de SNCM slechts eenderde van de mogelijke marktsegmenten kunnen commercialiseren. Deze negatieve ontwikkeling van het vervoer gaat gepaard met een verhoging, al in 2003, van de brandstofprijs met 9 %. Dit scenario zou tot een verslechtering leiden:

— van het bedrijfsresultaat, dat gemiddeld daalt van […] miljoen EUR naar […] miljoen EUR,

— van het eigen kapitaal aan het einde van het boekjaar, dat daalt van […] miljoen EUR tot […] miljoen EUR; in dit scenario realiseert de SNCM de vervanging van de Ile de Beauté door een tweedehandsschip en blijft de vervanging van de Corsica achterwege, waardoor dit laatste schip langer in de vaart blijft.

2.4.1.3. Onderzoek van de verschillende scenario's

(139) Ogenschijnlijk valt er tussen het optimistische en het pessimistische scenario weinig verschil te constateren, maar de volgende punten verdienen nadere aandacht:

— enerzijds maken de veronderstellingen aangaande het vervoer het mogelijk de doelstellingen van het herstructureringsplan aan te houden zonder veranderingen aan te brengen in het programma van de lijnverbindingen of de daarvoor ingezette vloot; een grotere toe- of afname van het vervoer zou ertoe leiden dat de maatschappij zich buiten dit kader plaatst en andere combinaties van lijnverbindingen en bijgevolg van de samenstelling van de vloot gaat uitproberen; in het bijzonder als daaruit

een ingrijpende verandering van het financiële plaatje van de delegatie van de openbare dienst voortvloeit, zou eventueel de in het contract voor de delegatie van de openbare dienst opgenomen vrijwaringsclausule worden toegepast, wat tot herdefinitie van de overeenkomende dienst zou leiden;

— anderzijds functioneren de lijnverbindingen met Corsica en de Maghreb verschillend; ze kunnen een convergente of een divergente ontwikkeling vertonen; zo kan de Corsicaanse markt afhankelijk zijn van de situatie op het eiland; plotselinge gebeurtenissen kunnen de continuïteit van het handelsverkeer met Algerije van het ene moment op het andere op losse schroeven zetten; de Tunesische markt lijkt stabieler, maar er heerst een felle concurrentie; alles welbeschouwd, is de kans gering dat al deze markten zich tegelijkertijd in dezelfde richting ontwikkelen, gering; over het geheel genomen lijken de voorgestelde veronderstellingen dus een vrij representatief beeld van de mogelijke ontwikkelingen te geven.

(140) De prognoses van de exploitatierekeningen van het optimistische en het pessimistische scenario zijn opgemaakt bij gelijkblijvend aanbod teneinde de effecten van de mogelijke ontwikkelingen van de conjunctuur duidelijk te doen uitkomen. Het spreekt vanzelf dat, wanneer de maatschappij binnen het in aanmerking genomen algemene kader blijft, dat wil zeggen, elf schepen en handhaving van de geëxploiteerde lijnen, zij in staat zal zijn haar aanbod beter af te stemmen op de vraag om een evenwichtige positie te behouden. Dit zou met name in het pessimistische scenario het geval kunnen zijn op de verbinding Nice-Corsica en de verbindingen met de Maghreb. Hieronder volgen enkele voorbeelden van mogelijke maatregelen:

— versnelde exploitatie in juni en september van het kleine hogesnelheidsvaartuig ter vervanging van de Liamone: verbetering van het resultaat met […] miljoen EUR;

— vermindering van het aantal schepen dat op bepaalde weken in de winter wordt ingezet: verbetering van het resultaat met […] miljoen EUR;

— op Algerije, vermindering van het aantal afvaarten in het laagseizoen (één per twee weken): verbetering van het resultaat met […] miljoen EUR.

TABEL 5

In het kader van de scenario's gehanteerde veronderstellingen

		Pessimistisch scenario	Scenario van het herstructureringsplan	Optimistisch scenario
Markt voor het zeevervoer vanuit Frankrijk	Corsica	[…]	[…]	[…]
	Algerije	[…]	[…]	[…]
	Tunesië	[…]	[…]	[…]
Passagiersvervoer SNCM	Marseille-Corsica	[…]	[…]	[…]
	Toulon-Corsica	[…]	[…]	[…]
	Golf van Genua	[…]	[…]	[…]
	Maghreb	[…]	[…]	[…]
Gemiddelde netto-inkomsten van de SNCM in 2003/2006 in miljoen EUR	Marseille-Corsica	[…]	[…]	[…]
	Toulon-Corsica	[…]	[…]	[…]
	Golf von Genua	[…]	[…]	[…]
	Algerije	[…]	[…]	[…]
	Tunesië	[…]	[…]	[…]
	Zee-excursies	[…]	[…]	[…]

(141) De verschillende scenario's resulteren in de volgende modellen die de Franse autoriteiten aan de Commissie hebben doorgegeven. Deze modellen laten zien dat de SNCM in de drie denkbeeldige situaties de weg naar rendabiliteit zal terugvinden.

TABEL 6

Ontwikkeling van de voornaamste financiële indicatoren van de SNCM

		Pessimistisch scenario	Scenario van het herstructureringsplan	Optimistisch scenario
Gemiddeld 2003/2006	Passagiersvervoer	[…]	[…]	[…]
	Autovervoer	[…]	[…]	[…]
	Vrachtvervoer (ml)	[…]	[…]	[…]
	Bruto-exploitatiemarge (in duizend EUR)	[…]	[…]	[…]
	Financiële compensatie (in duizend EUR)	[…]	[…]	[…]
	Bedrijfsresultaat (in duizend EUR)	[…]	[…]	[…]
2007 (in miljoen EUR)	Eigen kapitaal	[…]	[…]	[…]
	Totale schuldenlast	[…]	[…]	[…]
	Verhouding ([a]) eigen kapitaal/leningen + leasing – kasmiddelen)	[…]	[…]	[…]

([a]) Bij deze verhouding is rekening gehouden met de leaseaankopen van bepaalde schepen.

2.4.1.4. Verwachte ontwikkeling van de financiële situatie van de SNCM in het in aanmerking genomen scenario

(142) De Franse autoriteiten hebben in hun herstructureringsplan een meer gedetailleerd financieel model voor de periode 2002-2007 gepresenteerd, dat is gebaseerd op het in aanmerking genomen neutrale scenario, door relatief behoudende veronderstellingen aan te houden: geraamde groei van het bruto binnenlands product: 1,5 %, rentevoet van de leningen 5,5 %, rentevoet van de financiële producten: 4,5 % en rentevoet van de kortlopende schulden: 5 %. Dit model, dat wordt weergegeven in tabel 7, laat de ramingen zien voor de resultatenrekeningen en de balansen voor de periode 2002 tot en met 2007. Hieruit blijkt onder meer een terugkeer naar positieve bedrijfsresultaten in 2003.

TABEL 7

Financieel model voor de periode 2002-2007

(in miljoen EUR)

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

Cijfers over 2000 en 2001 uit het jaarverslag 2001 SNCM.
Gerealiseerd in 2002; uittreksel uit de voorlopige rekeningen door de SNCM ingediend op 15 mei 2003.

(143) De omzet uit activiteiten op de verbindingen met de Maghreb zal in dit scenario stijgen van circa […] miljoen EUR in 2001 tot […] miljoen EUR vanaf 2003 ([44]). Het bedrijfsresultaat van dit vervoersnet zou zich in de periode 2002-2005 handhaven op een niveau van […] tot […] miljoen EUR.

(144) Op het net Nice-Corsica, waar de concurrentie het grootst is, zal de omzet uitkomen op circa […] miljoen EUR, waarbij nog 5 miljoen EUR overheidscompensatie uit hoofde van sociale ondersteuning. Vanwege het hoge kwaliteitsniveau en dus de naar verhouding hoge aankoopprijs van het voornaamste ingezette nautische middel, het hogesnelheidsvaartuig Liamone, zou de exploitatie van deze lijn het niet mogelijk maken alle afschrijvingskosten van dit schip te dekken (opgenomen in de betaalde huur) en zou het bedrijfsresultaat ervan circa […] tot […] miljoen EUR bedragen. Door de uitzonderlijke waardevermindering van het schip van 14,8 miljoen EUR, die in het herstructureringsplan en in de jaarrekening over 2001 is voorzien, zal het mogelijk zijn het schip terug te brengen tot zijn gebruikswaarde voor de onderneming en de toekomstige annuïteiten van de huur tot een bedrag van 1,8 miljoen EUR per jaar te compenseren, waardoor men in staat zal zijn de verbindingen tussen Nice en Corsica min of meer in evenwicht te brengen ([45]). De onderneming heeft aangegeven dat de alternatieve oplossing van een verkoop van de Liamone alles welbeschouwd niet gunstig leek vanwege de marktsituatie en verliezen in verband met de vervroegde opzegging van het leasecontract.

(145) Voor de traditionele activiteit van de maatschappij op de lijnverbinding tussen Marseille (en niet te vergeten Toulon) en Corsica was de verwachte omzet in 2002 84 miljoen EUR en de jaren daarna zou deze variëren tussen […] en […] miljoen EUR. Opgemerkt dient te worden dat de totale omzet van de lijnverbinding met Corsica zal uitkomen op een daling van 9 miljoen EUR, ofwel 8 %, in 2002 ten opzichte van 2001. De jaarrekening voor 2002 bevestigt deze daling (–10 miljoen EUR aan inkomsten op het passagiersvervoer). Daardoor vermindert het marktaandeel van de SNCM van 2001 tot 2002 met 4 punten (van 25,1 % tot 21,8 %), ten gunste van haar concurrenten (verhoging met 5,6 punten tot 16,8 %).

(146) Op de lijnverbinding vanuit Marseille, waarop voortaan alleen nog de delegatie van de openbare dienst betrekking heeft, had de verwachte subsidie in 2002 beperkt moeten blijven tot ongeveer 69 miljoen EUR om tijdens de looptijd van het plan af te nemen tot 61-63 miljoen EUR, wat een aanzienlijke daling is ten opzichte van de 87 miljoen EUR die in 2001 is ontvangen. Niettemin zou het bedrijfsresultaat van het net dat aan de openbare dienst is gewijd en dat in 2001 en 2002 negatief was, stijgen tot […] miljoen EUR in 2003, vervolgens tot […] miljoen EUR in 2004-2005 en ten slotte tot […] miljoen EUR in 2006.

(147) In 2002 zou het bedrijfsresultaat van de maatschappij –5,8 miljoen EUR hebben belopen, wat in overeenstemming is met dat van 2001, maar een daling betekent ten opzichte van het herstructureringsplan. Variaties van post tot post binnen de resultaatrekening uitgezonderd, zou dit bedrijfsresultaat kunnen worden verklaard uit het achterwege blijven van terugbetaling van de bedrijfsbelasting voor reders (2,4 miljoen EUR), die in 2003 een aftrek aan de bron zal opleveren, en de gedeeltelijke terugbetaling van de werkgeverslasten van de Assedic (werkloosheidspremies) en kinderbijslag, ofwel een derving van 3,5 miljoen EUR.

(148) Door de kapitaalinbreng van 76 miljoen EUR en het herstel van de rendabiliteit van de exploitatie, die voor 2003 wordt verwacht, zouden volgens de Franse autoriteiten de eigen middelen op korte termijn (2003) van hun huidige niveau van circa 30 miljoen EUR kunnen toenemen tot 120 miljoen EUR en vervolgens tot […] miljoen EUR aan het einde van het plan (2006-2007). Hierdoor is een vermindering van de financieringsschuld mogelijk van het huidige niveau (145 miljoen EUR) tot een niveau van […] miljoen EUR van 2003 tot 2005. In de laatste jaren van het plan verwacht de maatschappij een toename van de schuldenlast vanwege de vernieuwing van een of twee schepen, die zij in volledige eigendom heeft.

2.4.2. *Scenario's die verder gaan dan het herstructureringsplan*

(149) Het is van belang te weten wat de concurrentiepositie van de maatschappij is in 2006 wanneer het huidige contract voor de delegatie van de openbare dienst afloopt en in hoeverre zij levensvatbaar is. Maar de aard en de inhoud van het toekomstige contract na 2006 zijn op dit ogenblik moeilijk in te schatten.

(150) Ten opzichte van de huidige situatie waarin de SNCM vier vracht-passagiersschepen en twee autoferry's in de vaart heeft, zou een situatie waarin bijvoorbeeld één […] niet meer nodig zou zijn, tot een inkomstenverlies van circa […] miljoen EUR (en […] miljoen EUR subsidie) leiden. Door vermindering van de personeelslasten, de andere exploitatiekosten en de kapitaalkosten (afschrijvingen en financieringskosten) zou het mogelijk zijn de daling van het resultaat tot ongeveer […] miljoen EUR te beperken, ofwel […] van de aan het einde van de periode geplande winst. Uit financieel oogpunt

([44]) Deze ontwikkeling kon al in 2002 worden geverifieerd met een verhoging van de inkomsten van het passagiersvervoer op dit vervoersnet met meer dan 9 miljoen EUR. Ondanks de stabiliteit van de tarieven zijn de inkomsten per eenheid gestegen, wat duidt op een betere verdeling van de verschillende tarieven.

([45]) Opmerking: de huur, die in het bedrijfsresultaat is opgenomen, zal op het vroegere niveau blijven, maar een jaarlijkse overdracht van een afschrijving van 1,8 miljoen EUR zal worden uitgevoerd op het niveau van het buitengewone resultaat om dit effect te verkrijgen op het niveau van het nettoresultaat.

gezien, zouden de kosten van herstructurering, die worden geraamd op 20 miljoen EUR voor 260 werknemers, meer dan gecompenseerd worden door de verkoop van het betrokken schip, bijvoorbeeld de […], waarvan de verkoop […] miljoen EUR cash en […] miljoen EUR aan meerwaarde vóór belastingen zou opleveren.

(151) De Franse autoriteiten hebben ook een extremer scenario in aanmerking genomen met slechts […] vracht-passagiersschepen, ofwel […] van de middelen die momenteel op de verbindingen tussen Marseille en Corsica worden ingezet en waarvan de inzet uit hoofde van de delegatie van de openbare dienst zou worden voortgezet, plus een autoferry die op concurrerende wijze zou worden geëxploiteerd met steun uit sociale fondsen ([46]). Het verwachte verlies aan inkomsten zou dan circa […] miljoen EUR (en […] miljoen EUR subsidie) bedragen, dat wil zeggen, […] % van de totale inkomsten uit de lijnverbinding tussen Marseille en Corsica. De vermindering van de personeelslasten, de andere exploitatiekosten en de kapitaalkosten (afschrijvingen en financieringskosten) zou echter onvoldoende zijn om een positief resultaat te garanderen: bij een daling van de kosten met ongeveer […] miljoen EUR ten opzichte van het plan zou de SNCM een beperkt verlies laten zien van ongeveer […] miljoen EUR. De kosten van herstructurering, die worden geraamd op 34 miljoen EUR voor 450 werknemers, zouden niettemin worden gecompenseerd door de verkoop van twee schepen, bijvoorbeeld de […] en de […], waarvan de verkoop […] miljoen EUR aan kasmiddelen zou opleveren en […] miljoen EUR aan meerwaarde vóór belastingen.

(152) De Franse autoriteiten hebben geen negatievere scenario's bestudeerd, omdat ze van mening waren dat elk scenario dat leidt tot vermindering van de activiteiten van de SNCM van meer dan 50 %, het bedrijfsdoel van de onderneming op losse schroeven zou zetten. De Franse autoriteiten benadrukken echter dat het om een extreme situatie gaat die door de tenuitvoerlegging van het plan moet worden vermeden door de maatschappij snel in een concurrerende situatie te brengen die haar in staat stelt ten minste een deel van het toekomstige contract voor openbaredienstverplichtingen in de wacht te slepen.

2.5. **Overige steunmaatregelen ten gunste van de SNCM**

(153) De SNCM heeft in het verleden de volgende individuele steunmaatregelen genoten:

— exploitatiesubsidies ter compensatie van haar openbaredienstverplichtingen, die voor de periode 1991-2001 een bedrag vertegenwoordigen van 787 miljoen EUR; deze steunmaatregelen zijn goedgekeurd bij een beschikking van de Commissie van 30 oktober 2001 voor de genoemde periode ([47]);

— een reddingssteun in de vorm van een terugbetaalbaar voorschot van 22,5 miljoen EUR, die bij een beschikking van de Commissie van 17 juli 2002 is goedgekeurd ([48]) en die de SNCM inmiddels volledig heeft terugbetaald.

(154) Momenteel ontvangt de SNCM in het kader van haar contract ([49]) een financiële compensatie voor de uitvoering van openbaredienstverplichtingen op de lijnverbindingen tussen Marseille en Corsica voor de periode 2002-2006, waarvan het totaalbedrag kan oplopen tot 321,5 miljoen EUR voor de hele periode.

(155) De maatschappij heeft in het verleden de volgende, voor alle scheepvaartondernemingen openstaande, steunregelingen genoten en zal dat in de toekomst kunnen blijven doen:

— onrechtstreekse steun door middel van de regeling voor individuele sociale steun voor de lijnverbinding met Corsica ten gunste van bepaalde categorieën passagiers; deze regeling is door de Commissie goedgekeurd ([50]);

— het stelsel van terugbetaling van de bedrijfsbelasting voor reders ([51]).

2.6. **Beschrijving van de redenen die hebben geleid tot de inleiding van de procedure**

2.6.1. *Twijfels over de deugdelijkheid van het herstructureringsplan*

(156) In haar besluit van 19 augustus 2002 had de Commissie enige bezwaren aangegeven ten aanzien van het herstructureringsplan vanwege het ontbreken van een analyse van de oorzaken van de verliezen van de onderneming. Met name had de Commissie vragen gesteld betreffende de volgende punten:

— de verbanden tussen de verliezen en de openbare dienstverplichtingen;

([46]) Zie overweging 155.
([47]) Reeds vermelde Beschikking 2002/149/EG.
([48]) Beschikking van de Commissie van 17 juli 2002, steunmaatregel NN 27/2002, ex-N 849/2001, reddingssteun voor de SNCM (nog niet gepubliceerd in het Publicatieblad).
([49]) Zie in dit verband paragraaf 2.1.2. Zie tevens Beschikking 2002/149/EG.
([50]) Beschikking van de Commissie van 2 juli 2002, steunmaatregel N 781/2001, regeling voor individuele steun van sociale aard voor de scheepvaartdienst met Corsica.
([51]) Beschikking van de Commissie van 7 december 2000, steunmaatregel N 593/2000, wijziging in het terugbetalingsstelsel van het maritieme gedeelte van de bedrijfsbelasting. Dit stelsel is tweemaal gewijzigd.

— het effect van het beleid van de SNCM inzake de aankoop van schepen op de resultaatrekeningen;

— de geplande maatregelen ter verhoging van de productiviteit van de onderneming.

(157) De Commissie had eveneens gewezen op bepaalde lacunes in het herstructureringsplan:

— het ontbreken van concrete maatregelen ter vermindering van de kosten van het intermediaire verbruik;

— het ontbreken van informatie over het toekomstig tariefbeleid van de SNCM.

2.6.2. *Twijfels over de juistheid van de berekening aan de hand waarvan het steunbedrag wordt bepaald*

(158) Verder had de Commissie niet alleen vraagtekens geplaatst bij de juistheid van de berekeningsmethode die de Franse autoriteiten hadden gebruikt om het bedrag van de herkapitalisatie te bepalen, maar ook bij bepaalde veronderstellingen die men had gehanteerd in verband met de totstandbrenging van de financiële simulaties. De door de Franse autoriteiten gebruikte methode om het bedrag van 76 miljoen EUR voor de herkapitalisatie te rechtvaardigen, is gestoeld op een financiële simulatie waarbij niet alle onderliggende veronderstellingen duidelijk worden uiteengezet en die niet laat zien op welke wijze de verhouding tussen eigen kapitaal en schulden op lange termijn resulteert in een gemiddeld referentiepercentage van 79 %.

3. **OPMERKINGEN VAN DE BELANGHEBBENDEN**

3.1. **Opmerkingen van Corsica Ferries**

3.1.1. *Eerste brief met opmerkingen*

(159) Bij schrijven van 8 januari 2003 ([52]) heeft het advocatenkantoor Scapel, Scapel-Grail et Bonnaud de opmerkingen van zijn cliënt, Corsica Ferries, toegezonden.

(160) In dit schrijven wordt ten eerste bestreden dat de SNCM een onderneming in moeilijkheden is in de zin van de richtsnoeren. Er wordt aan herinnerd dat het contract voor de delegatie van de openbare dienst de onderneming verzekert van een overheidssubsidie van gemiddeld circa 64,3 miljoen EUR per jaar, ofwel in totaal 321,5 miljoen EUR over een periode van vijf jaar. Volgens dit schrijven garandeert artikel 5 van genoemd contract de SNCM een cashflow van 72,8 miljoen EUR. Verder benadrukt Corsica Ferries dat van de in 2001 door de SNCM geleden verliezen van 40,6 miljoen EUR, 15 miljoen EUR voortkomt uit de afschrijving van het hogesnelheidsvaartuig Liamone.

(161) Ten tweede zet Corsica Ferries vraagtekens bij het vermogen van de SNCM om de niet-gesubsidieerde lijnen rendabel te exploiteren. Corsica Ferries constateert verder dat, in tegenstelling tot wat wordt aangekondigd in het herstructureringsplan ([53]), de lijnverbinding met Livorno nog steeds wordt onderhouden. Wat betreft de lijnverbindingen vanuit Nice en Toulon, spreekt Corsica Ferries haar twijfel uit over het vermogen van de SNCM deze lijnen rendabel te maken. Wat betreft de lijnverbinding met de Maghreb, wijst zij erop dat de SNCM het hoofd zal moeten bieden aan geduchte concurrentie van de CTN en de ENTV. Corsica Ferries betreurt het geen toegang te hebben tot bepaalde onderdelen van het herstructureringsplan die betrekking hebben op de kwestie van de vermindering van de kosten. Corsica Ferries vraagt de Commissie echter ervoor te zorgen dat zij van de Franse autoriteiten overtuigende antwoorden ontvangt op de vragen die zij heeft gesteld in haar beschikking van 19 augustus 2002.

(162) Ten derde staat Corsica Ferries erop dat de voorgenomen steunmaatregel niet tot ongerechtvaardigde vervalsing van de mededinging leidt. Volgens haar mag de steun niet dienen om de concurrentieslag te vergemakkelijken door een scherper commercieel aanbod mogelijk te maken. De verhouding tussen het eigen kapitaal en de financieringsschulden van 79 % die de Franse autoriteiten hebben vastgesteld ([54]), lijkt haar aan de hoge kant in vergelijking met de verhoudingen die zij zelf bij een groep van tien scheepvaartondernemingen heeft vastgesteld. Deze verhoudingen liepen uiteen van 23,69 % (voor Moby Lines) tot 55,09 % (voor Grimaldi); het percentage voor de CMN beliep 49,7 %.

(163) Volgens Corsica Ferries is de berekening die resulteert in een bedrag van 76 miljoen EUR zuiver fictief. Dit bedrag komt volgens haar overeen met de 500 miljoen Franse frank (FRF) die het bedrijf zou verliezen op haar „steun voor territoriale continuïteit" in de nieuwe periode 2002-2006.

(164) Volgens Corsica Ferries had de SNCM zelf over een dergelijk bedrag kunnen beschikken door de latente meerwaarden op haar vloot vrij te maken of door een deel van haar financiële deelnemingen te verkopen.

(165) Wat de deelnemingen van de SNCM betreft, merkt Corsica Ferries vervolgens op dat bepaalde dochterondernemingen niet essentieel zijn voor de activiteiten van de scheepvaartonderneming en noemt daarbij met name:

([52]) Op 15 januari 2003 door de diensten van de Commissie geregistreerd onder nummer DG TREN A/10962.

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

([54]) Zie overweging 128 van de onderhavige beschikking.

— de deelneming van 50 % in de scheepvaartonderneming Sud-Cargos;

— de deelneming van 13 % in Amadeus, een onderneming die is gespecialiseerd in reserveringssystemen voor het luchtvervoer;

— de deelneming van 59,25 % in de CMN;

— de onroerende bezittingen van de CGTH.

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

(167) Het schrijven van 8 januari 2003 gaat vergezeld van een groot aantal documenten (kopieën) ([55]).

([55]) Een artikel uit het tijdschrift Le Marin van 7 juni 2002 getiteld „SNCM: un déficit record en 2001" (document nr. 2), de dienstregelingen voor het vracht-passagiersschip naar Bastia voor 2003-2006 (document nr. 3), een overzicht van de dochterondernemingen van de SNCM opgesteld door Cofacerating (document nr. 4), een artikel uit het dagblad La Tribune van 21 december 2001 getiteld „L'État accorde 76 millions d'euros à la SNCM" (document nr. 5), een artikel uit het dagblad La Provence van 7 februari 2002 getiteld „Concurrencée dans ses eaux, la SNCM se déploie à l'international" (document nr. 6), het activiteitenverslag van de haven van Nice van november 2002 (document nr. 7), statistieken betreffende het seizoen 2002 afkomstig van het regionaal waarnemingscentrum voor vervoer van Corsica (document nr. 8), een artikel getiteld „La SNCM a dû baisser tous les tarifs sur ses lignes" (document nr. 9), een ongedateerd artikel getiteld „La SNCM planche sur son projet industriel" (document nr. 10), een Fazi-rapport gedateerd 16 september 2002 over het herstructureringsproject van de SNCM, een artikel uit het tijdschrift Le Marin van 7 juni 2002 getiteld „SNCM: un déficit record en 2001" (document nr. 11), een artikel uit het dagblad la Provence van 7 december 2002 getiteld „La SNCM accepte de discuter en Corsica [avec le STC]" (document nr. 12), een artikel uit L'antenne van 11 december 2002 getiteld „Les détails de l'accord SNCM/STC" (document nr. 13), een ongedateerd artikel uit een niet nader omschreven publicatie getiteld „La SNCM va bénéficier d'une aide exceptionnelle de l'État de 76,2 millions d'euros" (document nr. 14), een bericht uit AOL Mail van 21 december 2001 getiteld „Le plan social de la SNCM sans licenciement sec" (document nr. 15), een overzichtstabel die de verhouding tussen eigen middelen en schulden weergeeft voor tien scheepvaartondernemingen (document nr. 16), het definitieve rapport met opmerkingen van de Chambre Régionale des Comptes van mei 2002 betreffende het beheer van het Office des Transports de Corse (document nr. 17), een artikel uit het dagblad La Provence van zaterdag 4 december 2002 getiteld „Le patron des Corsica Ferries attaque la SNCM" (document nr. 18), een artikel uit het dagblad „La Provence" van zaterdag 4 januari 2003 getiteld „Le président de la SNCM part à l'assaut des Corsica Ferries" (document nr. 19).

3.1.2. *Tweede reeks opmerkingen*

(168) Per elektronische post van 16 januari 2003 heeft de directeur-generaal van Corsica Ferries de diensten van de Commissie een kopie van een persbericht van Agence France Presse gezonden alsmede een kopie van het informatiepakket voor de persconferentie van de bestuursvoorzitter van de SNCM van 14 januari 2003 betreffende de nieuwe tarieven van de SNCM voor het jaar 2003.

3.1.3. *Vergadering van de diensten van de Commissie met Corsica Ferries*

(169) Tijdens een vergadering van 4 februari 2003 van de diensten van de Commissie met vertegenwoordigers van Corsica Ferries hebben laatstgenoemden op eigen verzoek overheadsheets met grafieken betreffende de potentiële meerwaarden van de SNCM overgelegd. Deze documenten zijn bij schrijven van 21 februari 2003 naar de Franse autoriteiten gezonden voor commentaar.

(170) De vertegenwoordigers van Corsica Ferries hebben mondeling meegedeeld dat de markt voor overtochten tussen het vasteland van Frankrijk en Corsica zich goed ontwikkelde: een stijging met 17 % tussen 2000 en 2001 en 13 % tussen 2001 en 2002. Zij wezen erop dat hun onderneming Beschikking 2002/149/EG betreffende de vergoeding voor openbaredienstverplichtingen niet had aangevochten, omdat zij van mening was dat het niet passend was op het verleden terug te komen, maar dat zij extra aandacht zou besteden aan de voorwaarden die de Commissie in de onderhavige zaak zou opleggen.

(171) De vertegenwoordigers van Corsica Ferries hebben de inspanningen van de Commissie voor de liberalisering van de cabotagemarkten verwelkomd. Volgens hen heeft de verordening inzake cabotage het mogelijk gemaakt een einde te maken aan overeenkomsten waarvan gevestigde exploitanten profiteerden. Deze verordening heeft geleid tot een mededinging die de gevestigde exploitant ertoe heeft aangezet de kwaliteit van zijn scheepvaartdienst op Corsica aanzienlijk te verbeteren. Volgens hen hebben de bewoners van Corsica genoegen moeten nemen met de slechte kwaliteit van de dienstverlening aan boord van de schepen van de SNCM, toen deze onderneming de enige was die Corsica aandeed.

(172) De vertegenwoordigers van Corsica Ferries hebben de vrees geuit dat de SNCM de steun zal gebruiken om haar tarieven tussen Toulon/Nice en Corsica te verlagen. De vertegenwoordigers van Corsica Ferries hebben mondeling verklaard dat de tarieven van de SNCM en van Corsica Ferries elkaar op papier weinig ontlopen, maar dat de SNCM het aantal dagen van de periode met lage tarieven sterk heeft verhoogd.

(173) Tijdens deze vergadering hebben de vertegenwoordigers van Corsica Ferries de drie voornaamste structurele oorzaken uiteengezet die volgens hen verklaren waarom de SNCM hogere kosten heeft dan Corsica Ferries:

— de aankoop van schepen bij een scheepswerf tegen hogere prijzen dan die van de markt;

— een bemanning die meer kost vanwege een betere behandeling dan is vereist volgens de van toepassing zijnde collectieve arbeidsovereenkomsten in Frankrijk;

— een te groot personeelsbestand aan de wal: voor eenzelfde vervoersactiviteit heeft Corsica Ferries driemaal minder walpersoneel dan de SNCM; volgens Corsica Ferries zouden veel van de activiteiten van de SNCM aan de wal moeten worden uitbesteed, zoals zij dat zelf ook doet.

(174) Tijdens deze vergadering hebben de vertegenwoordigers van Corsica Ferries het herstructureringsplan bovendien op de volgende drie punten bekritiseerd:

— het plan voorziet niet in een werkelijke vermindering van het personeelsbestand: deze vermindering is te klein, aangezien het merendeel van de 300 geschrapte banen zal verdwijnen met natuurlijk verloop;

— de deelnemingen van de SNCM zijn niet ingezet bij de herstructureringsinspanningen: in de rekeningen van de SNCM schuilen talrijke deelnemingen in verschillende ondernemingen, die een marktwaarde vertegenwoordigen die veel hoger is dan hun boekwaarde op de balans van de SNCM;

— er is geen rekening gehouden met de meerwaarden op de schepen: door de versnelde afschrijving van schepen is de boekwaarde van de schepen in de activa van scheepvaartondernemingen dikwijls lager dan de marktwaarde, waardoor de balans van deze ondernemingen een vals beeld te zien geeft; wat de SNCM betreft, raamt Corsica Ferries de latente meerwaarden op de oude schepen op 148 miljoen EUR; tegen de werkelijke waarde van de schepen zou de SNCM hypothecaire leningen kunnen verkrijgen of lease-back-contracten kunnen afsluiten voor hogere bedragen dan de 76 miljoen EUR aan herstructureringssteun.

3.2. **Opmerkingen van de bestuursvoorzitter van de groep Stef-TFE**

(175) Bij schrijven van 7 januari 2003 ([56]) heeft de bestuursvoorzitter van de groep Stef-TFE, een onderneming die gespecialiseerd is in logistiek van gekoelde producten, zijn opmerkingen betreffende het herstructureringsplan van de SNCM aan de Commissie overgebracht. Hij heeft benadrukt dat zijn groep de referentieaandeelhouder van de CMN was, aangezien zijn groep zeggenschap heeft over de directie van deze onderneming. In de brief met opmerkingen wordt uitgelegd, dat de kapitaalbanden die tussen de SNCM en CMN bestaan, het resultaat zijn van een herindeling van de deelnemingen van de CGMF in 1992 ([57]). Volgens Stef-TFE dienen de deelnemingen van de SNCM in de CMN als zuiver financiële activa te worden beschouwd.

(176) Verder wordt in de brief met opmerkingen benadrukt dat de twee ondernemingen CMN en SNCM zelfstandig opereren en met elkaar concurreren op de andere routes dan die met afvaart in Marseille, ook al zijn ze medecontractanten in het kader van het contract voor de delegatie van de openbare dienst. Dit gezamenlijk handelen is volgens Stef-TFE inherent aan de structuur van het bestek van de aanbesteding. Volgens dit bestek zijn de twee ondernemingen verplicht een gezamenlijke offerte in te dienen, aangezien geen van beiden afzonderlijk in staat is in alle behoeften te voorzien.

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

(178) Bij de brief is een bijlage gevoegd met een samenvatting van de ontwikkeling van het aandeelhouderschap van de CMN en het jaarverslag van de groep Stef-TFE over het jaar 2001.

3.3. **Opmerkingen van vertegenwoordigers van plaatselijke autoriteiten**

(179) Bij schrijven van 18 december 2002 ([58]) heeft de burgemeester van de stad Marseille gewezen op de belangrijke rol die de SNCM speelt in de regionale economie. Hij

([56]) Op 8 januari 2003 door de diensten van de Commissie geregistreerd onder nr. DG TREN A/10304.
([57]) Zie hierover paragraaf 2.1.1.1.
([58]) Op 3 januari 2003 door de diensten van de Commissie geregistreerd onder nr. DG TREN A/10021.

merkt op dat de onderneming elk jaar goed is voor een financiële injectie in de economie van 160 miljoen EUR en dat zij in de regio Provence-Alpes-Côte d'Azur 1 800 personen in dienst heeft.

(180) Bij schrijven van 9 januari 2003 ([59]) heeft de voorzitter van de departementale raad van Bouches-du-Rhône het belang van de SNCM voor de regionale economie benadrukt en de hoop uitgesproken dat de Commissie de voorgenomen steunmaatregel gunstig zal onthalen om zodoende de SNCM in staat te stellen haar omschakeling succesvol te laten verlopen. Eveneens op 9 januari 2003 is een lid van de departementale raad van Bouches-du-Rhône, op diens eigen verzoek, door de diensten van de Commissie ontvangen. Tijdens deze vergadering is dit lid opgetreden als woordvoerder van zijn departement en van zijn voorzitter. Hij heeft gewezen op het gewicht van de SNCM in de economie van Marseille. Hij heeft onderstreept dat alleen de SNCM in staat is te zorgen voor een betrouwbare lijnverbinding met Corsica. Hij heeft erkend dat de SNCM in het verleden misschien niet goed is beheerd, maar dat de onderneming onder het leiderschap van haar bestuursvoorzitter recentelijk veel vooruitgang had geboekt met de modernisering, ook al was er volgens hem ruimte voor verdere verbetering. Namens alle politici in de regio Marseille sprak hij de hoop uit dat de Commissie de SNCM een laatste kans zal geven om zich aan te passen aan het betrekkelijk nieuwe concurrentiespeelveld. Hij heeft gezegd dat de SNCM, zoals alle overige Franse scheepvaartondernemingen voor passagiersvervoer, nadeel ondervond van gunstiger sociale en fiscale stelsels in andere lidstaten, met name in Italië ([60]), onder wiens vlag de schepen van de Corsica Ferries, de voornaamste concurrent van de SNCM, varen.

(181) Bij schrijven van 9 januari 2003 ([61]) heeft de voorzitter van de regionale raad van Provence-Alpes-Côte d'Azur erop gewezen dat de door de Commissie ingeleide procedure tot doel heeft te controleren of het voorgestelde herstructureringsplan op termijn de levensvatbaarheid van een momenteel in moeilijkheden verkerend bedrijf kan waarborgen. Hij heeft de in het plan voorziene maatregelen opnieuw naar voren gebracht. Hij heeft aangegeven dat de voorwaarden om het plan te doen slagen wat hem betreft vervuld zijn. Volgens deze regionale raad is alleen de SNCM in staat voor voldoende aanbod te zorgen om de territoriale continuïteit met Corsica te waarborgen. Verder heeft de voorzitter erop gewezen dat meer dan 2 000 banen in de regio Provence-Alpes-Côte d'Azur afhankelijk zijn van de activiteit van de SNCM en dat daarom het in stand houden van deze onderneming van vitaal belang is voor de regionale economie.

([59]) Op 10 januari 2003 door de diensten van de Commissie geregistreerd onder nr. DG TREN A/10567.

([60]) Zie wat dit betreft paragraaf 5.3.1.

([61]) Door de diensten van de Commissie geregistreerd onder nr. TREN A/11872.

(182) Bij schrijven van 9 januari 2003 ([62]) heeft de voorzitter van de uitvoerende raad van het parlement van Corsica een besluit van 18 december 2002 van genoemd parlement voorgelegd. In dit besluit bracht het parlement van Corsica „een gunstig advies" uit over het herkapitalisatieproject van de SNCM.

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

(183) Bij schrijven van 10 januari 2003 ([63]) heeft de directeur-generaal van het Office des Transports de Corse (OTC) er namens zijn voorzitter op gewezen, dat er slechts één offerte is ingediend naar aanleiding van de uitgeschreven aanbesteding voor het contract voor de delegatie van de openbare dienst, namelijk die van de groep CMN en SNCM. Gememoreerd wordt dat de OTC de autoriteit is die samen met de territoriale autoriteiten van Corsica het contract voor de delegatie van de openbare dienst verleent.

(184) Eerst en vooral heeft de OTC erop gewezen dat de SNCM op het ogenblik de enige onderneming is die in staat is de vereisten van het contract wat betreft het passagiersvervoer te vervullen, en dat het sluiten ervan „onmiddellijk een belangrijke verslechtering van de dienstverlening zou betekenen".

(185) In de brief met opmerkingen wordt eraan herinnerd dat Corsica lange tijd te kampen heeft gehad met een tekort aan lijnverbindingen en dat pas na de invoering in 1976 van het beginsel van de „territoriale continuïteit" een beter op de vraag afgestemd aanbod mogelijk was. Met het oog op de instandhouding van een betrouwbare lijnverbinding hebben de Corsicaanse autoriteiten in hun contract financiële compensatie- of correctiemechanismen opgenomen, die zijn gekoppeld aan de efficiëntie en de betrouwbaarheid van de dienstverlening.

(186) Verder wordt er in de brief met opmerkingen aan herinnerd dat de Corsicaanse autoriteiten sedert 1996 rekening hebben gehouden met de ontwikkeling van het aanbod op de lijnverbindingen vanuit havens op het Franse vasteland om de openbaredienstverplichtingen niet enkel te beperken tot de lijnverbindingen vanuit Marseille.

(187) Tot slot wordt in de brief herinnerd aan het belang van de SNCM voor de Corsicaanse economie, waarbij wordt gewezen op het feit dat deze op Corsica gevestigde onderneming „het grootste aantal inwoners van Corsica in dienst heeft (600 zeelieden en 170 personeelsleden

([62]) Op 16 januari 2003 door de diensten van de Commissie geregistreerd onder nr. TREN A/11084.

([63]) Op 16 januari 2003 door de diensten van de Commissie geregistreerd onder nr. TREN A/11085.

aan de wal) en de grootste inkoper op Corsica is (jaarlijks voor een bedrag van tussen de 25 en 30 miljoen EUR volgens het bedrijf zelf)". In de brief wordt verder vermeld dat „verwerping door de Commissie van het door de Franse staat voorgestelde herstructureringsplan grote negatieve gevolgen zou hebben voor het sociaal-economisch evenwicht op het eiland".

(188) In een tweede schrijven van 10 februari 2003 ([64]) heeft de OTC de twee gebieden aangegeven waarop zij, in de hoedanigheid van concessieverlenende autoriteit voor het contract voor de delegatie van de openbare dienst, vooruitgang verwachtte van de SNCM. Ten eerste spreekt de OTC haar verwachtingen uit ten aanzien van de verbetering van de interne sociale dialoog, waarbij zij wijst op het „abnormaal hoge" aantal sociale conflicten die de scheepvaartverbinding met Corsica negatief hebben beïnvloed, ook al is de situatie de afgelopen jaren enigszins verbeterd. Wat dit betreft, heeft de OTC in het contract voor de delegatie van de openbare dienst expliciet voorzien in financiële sancties ingeval de maatschappij bepaalde diensten niet uitvoert om redenen die onder haar verantwoordelijkheid vallen. De tweede zorg van de OTC is de verbetering van de informatie van de klanten bij ontregelingen van de dienst. De OTC benadrukt evenwel dat de prestaties van de SNCM wat betreft de informatievoorziening van de passagiers in het algemeen niet onderdoen voor die van de andere vervoersondernemingen, waarbij zij er wel op wijst dat de SNCM haar inspanningen op dit gebied dient voort te zetten.

4. COMMENTAAR VAN FRANKRIJK

(189) Krachtens artikel 6, lid 2, van Verordening (EG) nr. 659/1999 hebben de diensten van de Commissie de volgende documenten naar de Franse autoriteiten gezonden voor commentaar:

— de opmerkingen van Corsica Ferries bij schrijven van 13 en van 16 januari 2003;

— de opmerkingen van Stef-TFE bij schrijven van 16 januari 2003;

— de opmerkingen van de regio Provence-Alpes-Côte d'Azur bij schrijven van 5 februari 2003;

— de opmerkingen van de Corsicaanse autoriteiten bij schrijven van 16 januari 2003;

— de opmerkingen van de departementale raad van Bouches-du-Rhône bij schrijven van 16 januari 2003;

— de opmerkingen van de stad Marseille bij schrijven van 16 januari 2003;

— de opmerkingen van de OTC bij schrijven van 16 januari 2003 en van 21 februari 2003.

4.1. Commentaar van Frankrijk op de opmerkingen van Corsica Ferries

(190) De Franse autoriteiten hebben verklaard dat bepaalde gegevens die door Corsica Ferries zijn overgelegd betreffende het aanbod van de SNCM, onjuist waren.

4.1.1. *Tariefbeleid van de SNCM*

(191) Bij fax van 27 mei 2003 hebben de Franse autoriteiten de diensten van de Commissie informatie gezonden ter weerlegging van de beweringen van Corsica Ferries inzake het tariefbeleid van de SNCM.

(192) Het aanbod van de SNCM op de verbindingen tussen Nice en Corsica geeft momenteel de volgende ontwikkeling te zien:

TABEL 8

Ontwikkeling van het aanbod van de SNCM tussen 2002 en 2003

(in %)

Aanbod SNCM	2003/2002 over twaalf maanden
Aangeboden overtochten	−3,7
Plaatsen voor passagiers	−1.8
Plaatsen voor voertuigen	+0.3

(193) De Franse autoriteiten merken eveneens op dat de tarieven van de SNCM op de verbindingen Nice-Corsica ten opzichte van 2002 licht zijn verhoogd. In het kader van het commercieel beleid van de maatschappij is de duur van de tariefperiodes aangepast om de geconstateerde prijsverschillen in het voordeel van Corsica Ferries te verkleinen. Volgens de Franse autoriteiten komen de door Corsica Ferries genoemde tariefontwikkelingen bij de SNCM (van −14 % tot −24 %) volstrekt niet overeen met de werkelijkheid, en in tegenstelling tot wat wordt beweerd, liggen de tarieven van Corsica Ferries een stuk lager dan die van de SNCM.

([64]) Op 11 februari 2003 door de diensten van de Commissie geregistreerd onder nr. TREN A/12979.

(194) Volgens de Franse autoriteiten probeert Corsica Ferries aan te tonen dat de SNCM de aanstichter is van een agressief prijsbeleid door haar tarieven op een lager niveau vast te stellen dan die van Corsica Ferries. De Franse autoriteiten bevestigen dat de conclusies van deze analyse, die grotendeels op onvolledige gegevens zijn gebaseerd, foutief zijn.

4.1.1.1. De promotietarieven

(195) Het basispromotietarief van Corsica Ferries heet de „Jackpot" en behelst een forfaitair retourtarief, dat geldt vanaf twee passagiers en een voertuig ([65]). De Franse autoriteiten wijzen erop dat dit tarief niet wordt vermeld in de door Corsica Ferries overgelegde documenten, terwijl een groot deel van de biljetten tegen dit tarief wordt verkocht. Tegen dit forfaitaire tarief kunnen één tot vier passagiers met hetzelfde voertuig meereizen. Het supplement dat ze moeten betalen, is gelijk aan het basistarief waarop deze passagiers recht hebben. Indien de extra passagiers kinderen of jongeren zijn, hetgeen veelal het geval is bij voertuigen met vier à vijf inzittenden, bedraagt het supplement 2,5 EUR per reisrichting in de oranje periode ([66]). Indien het „sociale" ([67]) passagiers betreft, bedraagt het supplement 5 EUR.

(196) Deze tariefconstructie, die erg afwijkt van die van de SNCM, leidt tot de volgende prijsverschillen:

TABEL 9

Vergelijking van de tarieven van de SNCM en van Corsica Ferries in 2003

(in EUR ([a]))

		Blauw	Groen	Wit	Rood
SNCM	2 passagiers ([b]) + 1 voertuig	100	135	170	215
	3 passagiers ([b]) + 1 voertuig	130	165	190	270
	4 passagiers ([b]) + 1 voertuig	150	180	200	330
Corsica Ferries	2 passagiers + 1 voertuig	99	135	145	199
	3 passagiers + 1 voertuig (waarvan 1 sociaal tarief) ([c])	109	151	163	233
	4 passagiers + 1 voertuig (waarvan 2 sociaal tarief) ([c])	119	167	181	267
	3 passagiers + 1 voertuig (waarvan 1 kind) ([d])	104	143	154	216
	4 passagiers + 1 voertuig (waarvan 2 kinderen) ([d])	109	151	163	233

([a]) Prijzen vóór belastingen.
([b]) Alle categorieën passagiers.
([c]) Ouderen, jongeren (12-25 jaar), inwoners, studenten, ouders met kinderen.
([d]) Kinderen: 4-12 jaar.

(197) De promotietarieven zijn zowel bij de SNCM als bij Corsica Ferries op dynamische wijze gecontingenteerd door middel van de zogenaamde „yield management"-techniek. Aangezien de geautomatiseerde reserveringssystemen het tariefbeleid betrekkelijk ondoorzichtig maken, kunnen de Franse autoriteiten de Commissie niet meedelen hoeveel plaatsen onder de speciale tarieven van Corsica Ferries vallen. Zij merken tot slot op dat de SNCM de Plein Soleil-tarieven niet op al haar overtochten aanbiedt, terwijl Corsica Ferries dit tarief op al haar afvaarten aanbiedt.

4.1.1.2. De basistarieven

(198) De Franse autoriteiten wijzen erop dat de SNCM-tarieven voor de lijnverbinding Nice-Corsica systematisch hoger liggen dan of gelijk zijn aan die van Corsica Ferries.

(199) Wat de tariefkleuren betreft, is het juist dat de SNCM de duur van haar blauwe periode tussen april en september heeft verlengd. Met deze actie wordt beoogd het tarief-

([65]) Het vergelijkbare promotietarief van de SNCM heet Plein Soleil.

([66]) Zie tabel 10 voor nadere bijzonderheden betreffende de tariefperiodes.

([67]) Zie overweging 155 van de onderhavige beschikking.

verschil tussen de SNCM en Corsica Ferries gedeeltelijk terug te brengen. Overigens geldt deze actie alleen voor overtochten in de tegengestelde richting van de piekdrukte.

(200) De Franse autoriteiten hebben het volgende in tabel 10 hieronder weergegeven overzicht verstrekt, waarin de verdeling van de reizen per tariefklasse tussen de twee ondernemingen wordt vergeleken, voor de lijndienst Nice-Corsica in de periode april-september 2003.

TABEL 10

Vergelijking van de verschillende tarieven bij de SNCM en Corsica Ferries in 2003

(in %)

	SNCM			Corsica Ferries [a]		
		2003	Cumulatief		2003	Cumulatief
Zeer duur	Rood	18	100	(blauw)	10	100
Duur	Wit	19	84	(groen)	17	90
Matig duur	Groen	33	65	(geel)	24	73
Goedkoop	Blauw	32	32	(oranje)	49	49

[a] De kleuren van Corsica Ferries verschillen van die van de SNCM, maar volgen hetzelfde principe.

(201) Het contract voor de delegatie van de openbare dienst voorziet in een vrijwaringsclausule teneinde de mogelijke effecten van een foutieve schatting van de meerkosten die voortvloeien uit de uitvoering van openbare-dienstwerkzaamheden, te beperken. In tegenstelling tot wat Corsica Ferries beweert, neemt het contract volgens de Franse autoriteiten niet alle risico's voor de SNCM en de CMN weg, en wel om de volgende redenen:

— schommelingen in de inkomsten van ongeveer 2 % ten opzichte van de basisgegevens geven geen recht op een correctie van de vergoeding;

— grotere schommelingen in de inkomsten worden slechts gedeeltelijk gecorrigeerd;

— de correcties zijn in totaal beperkt tot 1,66 % van de financiële vergoeding voor de gehele duur van het contract.

(202) De Franse autoriteiten wijzen erop dat het contract voor de delegatie van de openbare dienst geen enkele waarborg biedt betreffende exploitatiewinst: integendeel, het contract voorziet in een maximumkapitaalvergoeding. Gememoreerd wordt dat de subsidie voor de openbare dienst enkel bedoeld is om de kosten die voortvloeien uit de uitvoering van de openbare dienst, te compenseren. Bijgevolg kan deze subsidie niet worden beschouwd als een „cashflow-garantie".

(203) In hun commentaar vragen de Franse autoriteiten zich af, waarop de bewering van Corsica Ferries is gebaseerd als zou de CMN één van de meest rendabele scheepvaartondernemingen in Europa zijn. Volgens hen kan deze bewering op geen enkele manier worden gestaafd: het gemiddelde nettoresultaat van deze onderneming in de vijf boekjaren 1997-2001 bedraagt 1,27 miljoen EUR, bij een gemiddelde omzet vóór compensatie van 36,4 miljoen EUR. Bovendien zijn de prestaties van deze onderneming grotendeels afhankelijk van het contract voor de delegatie van de openbare dienst voor de lijn Marseille-Corsica, waarin wordt bepaald dat zij, als medeconcessiehouder, met drie schepen het door de SNCM verzorgde hoofdaanbod aanvult.

4.1.2. *Lijnverbinding met Corsica vanuit Nice en Toulon*

(204) De Franse autoriteiten hebben gewezen op de volgende feiten:

— de SNCM heeft de exploitatie van de geregelde dienst tussen Corsica en Toulon volledig stopgezet; dat nu en dan naar deze laatste haven wordt uitgeweken, geschiedt om technische redenen in verband met de lijnverbindingen tussen Marseille en Corsica (aantal verbindingen tussen Toulon en Corsica: 187 in 2001, 83 in 2002, negen in de eerste twee maanden van het jaar 2003);

— de activiteiten op de lijnverbinding Nice-Corsica van de SNCM zijn vooral in het laagseizoen aanzienlijk teruggebracht, hetgeen samen met algemene door de SNCM ingevoerde besparingen op het beheer, een balansevenwicht voor de lijn Nice-Corsica haalbaar maakt, zoals blijkt uit de financiële modellen.

(205) Volgens de Franse autoriteiten zou volledige opheffing van de lijnverbinding van de SNCM met Corsica vanuit Nice de volgende gevolgen hebben gehad:

— het verstoren van de complementariteit van de diensten vanuit Nice en Marseille, hetgeen tot een onbalans in het aanbod van de SNCM zou leiden, terwijl Corsica Ferries Corsica aandoet vanuit vier havens op het vasteland (Toulon, Nice, Savona en Livorno);

— het verstoren van de noodzakelijke complementariteit van de nachtdienst (vanuit Marseille) en de dagdienst (vanuit Nice), terwijl Corsica Ferries deze twee typen diensten wel aanbiedt;

— de vorming van een quasi-monopolie van Corsica Ferries op de lijnverbinding Toulon-Livorno;

— het gelijktijdig te koop aanbieden van drie hogesnelheidsvaartuigen, wat moeilijk tegen acceptabele voorwaarden is te realiseren.

4.1.3. *Lijnverbinding met de Maghreb*

(206) Wat betreft de activiteiten van de SNCM in Noord-Afrika, stellen de Franse autoriteiten dat opmerkingen van Corsica Ferries over de „onverschilligheid" van de SNCM aangaande de daling van haar marktaandelen of over veronachtzaming door de SNCM van haar Algerijnse klanten, ongefundeerd of zelfs onjuist zijn.

(207) Frankrijk heeft erop gewezen dat de daling van het vervoer van de SNCM op Algerije hoofdzakelijk een gevolg is van beslissingen van de staat. Deze heeft na begin 1995 de maritieme betrekkingen tussen Frankrijk en Algerije geheel te hebben opgeschort (na de kaping van een Airbus van Air France die op weg was naar Marseille) slechts toegestemd in een geleidelijke heropening van de lijndienst, die vergezeld ging van veiligheidsmaatregelen die, hoe noodzakelijk ook, de exploitatie van deze lijn hebben bemoeilijkt.

(208) Tot slot wordt erop gewezen dat het in het herstructureringsplan van de SNCM aangegeven niveau van op de Maghreb gerichte activiteiten aan de bijzonder voorzichtige kant en in overeenstemming is met de conclusies van het door de SNCM verrichte marktonderzoek.

4.1.4. *Programma voor kostenvermindering*

(209) De Franse autoriteiten wijzen erop dat een belangrijk deel van het programma voor de vermindering van de kosten reeds ten uitvoer is gelegd:

— de nautische middelen zijn verminderd en het programma voor het afstoten van activa verloopt overeenkomstig het industrieel project;

— de lijnverbindingen zijn opnieuw ingedeeld;

— het actieplan betreffende de vermindering van het intermediaire verbruik werpt zijn eerste vruchten af;

— het werkgelegenheidsgedeelte van het industrieel project wordt geleidelijk uitgevoerd.

(210) In 2001 heeft de SNCM een bedrag van 21,3 miljoen EUR uitgetrokken voor de financiering van herstructureringsmaatregelen en met name van het plan voor het behoud van arbeidsplaatsen:

— een bedrag van […] miljoen EUR voor het opzetten en het functioneren van een controlemechanisme en voor opleidingsbijstand;

— een bedrag van […] miljoen EUR voor de invoering van nieuwe technologieën en aanpassingen van bedrijfsruimten teneinde de economische efficiëntie van de onderneming te verbeteren en vermindering van het aantal arbeidsplaatsen mogelijk te maken;

— een bedrag van […] miljoen EUR voor de tenuitvoerlegging van maatregelen betreffende vertrek (ongeveer 90 werknemers), educatief verlof (ongeveer 30 werknemers) en overstap naar kortere arbeidstijd (ongeveer 25 werknemers);

— een bedrag van […] miljoen EUR voor het voeren van processen en onderhandelingen en het aanleggen van reserves voor geschillen.

(211) Samenvattend is de Franse staat van oordeel dat, in tegenstelling tot de beweringen van Corsica Ferries, het herstructureringsplan een spoedig herstel van de SNCM mogelijk maakt en de voorwaarden schept voor haar levensvatbaarheid op middellange en lange termijn.

4.1.5. *Berekeningsmethode voor het bepalen van het herkapitalisatiebedrag*

(212) Voorts hebben de Franse autoriteiten in antwoord op beweringen van Corsica Ferries twee opmerkingen gemaakt betreffende de bepaling van het steunbedrag.

(213) Allereerst bevestigen ze dat een verhouding van 0,79 tussen eigen kapitaal en totale schulden, behoudens bijzondere situaties, kenmerkend is voor de vermogensbalans van de meeste scheepvaartondernemingen. Ter informatie geven de Franse autoriteiten aan dat dezelfde verhouding in 2001:

— 0,847 is voor de geconsolideerde maatschappij Lota Maritime; en

— 0,835 voor Corsica Ferries France SA.

(214) Wat betreft de verhouding van 0,497 die Corsica Ferries voor CMN in 2001 opgeeft, deze is onjuist, omdat geen rekening is gehouden met de direct ter beschikking staande middelen op de actiefzijde van de balans. Gecorrigeerd voor deze fout, bedraagt de verhouding voor de CMN 0,557. […]

4.2. **Commentaar van Frankrijk op de opmerkingen van Stef-TFE**

4.2.1. *Commentaar van Frankrijk op het schrijven van Stef-TFE van 7 januari 2003*

(215) In hun schrijven van 13 februari 2003 hebben de Franse autoriteiten veel commentaar geleverd op de opmerkingen van Stef-TFE.

4.2.1.1. Ondernemingsverband voor de uitvoering van het contract voor de delegatie van de openbare dienst

(216) Volgens de Franse autoriteiten is de keuze voor de formule van een tijdelijk ondernemingsverband, waarbij de SNCM en de CMN niet-hoofdelijk aansprakelijke medeconcessiehouders zijn, in tegenstelling tot de beweringen van Stef-TFE, in geen enkel opzicht „verplicht gesteld door het algemene karakter van de aanbesteding". Volgens de Franse autoriteiten bood de door de Corsicaanse autoriteiten uitgeschreven aanbesteding alle mogelijkheden voor een offerte per lijnverbinding of groep van lijnverbindingen. Het stond de SNCM, net zoals de CMN, dus vrij om te reageren op onderdelen van deze aanbesteding, en daarbij indien nodig de passende partnerschappen aan te gaan.

(217) De keuze voor een ondernemingsverband tussen de SNCM-CMN vloeit voort uit een door de twee ondernemingen verricht onderzoek, volgens hetwelk de continuering in de vorm van hun bestaande en vanzelfsprekende partnerschap hen de beste troeven in handen zou geven — met name wat betreft concurrentievermogen — in het kader van de aanbesteding. Dit met het oog op de reeds vele maanden aangekondigde kandidaatstelling van Corsica Ferries en de mogelijkheid van kandidaatstelling door andere Europese scheepvaartondernemingen.

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

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

(220) De Franse autoriteiten wijzen erop dat het niet om een eenvoudige „coördinatie van dienstregelingen" gaat, maar om een uniforme dienstregeling, die bindend is voor de twee ondernemingen wat betreft de lijnverbindingen met Ajaccio en Bastia gedurende het hele jaar en met de secundaire havens tijdens bepaalde perioden. Zo wordt de zogeheten „basisdienst" naar Bastia om de dag afwisselend verzorgd door elk van de twee ondernemingen.

(221) Evenzo gaat het niet om een eenvoudige „coördinatie van het algemene tariefbeleid", maar om de vaststelling van een uniform tarief. De partnerschapsovereenkomst legt de procedures vast om tot dit gezamenlijke tariefbeleid te komen en bevat strikte bepalingen betreffende de mate van vrijheid van handelen van de ondernemingen. Zoals de tariefbesluiten voor het jaar 2002 aantonen, functioneert deze overeenkomst op deze wijze; wat betreft de procedure voor het vaststellen van de tarieven kunnen de volgende opmerkingen worden gemaakt:

— de SNCM heeft ingestemd met het voorstel van de CMN om, binnen de grenzen die het contract voor de openbare dienst aangeeft, het niveau van de vrachttarieven vast te stellen;

— de CMN heeft ingestemd met het voorstel van de SNCM om, binnen de grenzen die het contract voor de openbare dienst aangeeft, het niveau van de passagierstarieven vast te stellen.

(222) Deze procedure heeft geleid tot de vaststelling van een uniform tarief voor de twee ondernemingen. De speciale tarieven, waarbij passagiers reducties kunnen krijgen van 20 tot 50 % op het basistarief, worden eveneens gezamenlijk toegepast door de twee ondernemingen. Daartoe gebruikt de CMN de „pakketproducten" van de SNCM evenals haar geautomatiseerde reserveringssysteem. Tot slot gebruikt de CMN het inschepingscontrolesysteem van de SNCM voor het beheer van haar passagiers, zowel in de Corsicaanse havens als in Marseille.

(223) Wat betreft het samenvoegen van de middelen, benadrukken de Franse autoriteiten dat de twee ondernemingen hun inspanningen op het vlak van de betrekkingen met leveranciers veelvuldig bundelen. Zo zijn de werkzaamheden ter vergroting en modernisering van twee

schepen, de Paglia Orba voor de SNCM en de Kalliste voor de CMN, in 2002 door dezelfde scheepswerf uitgevoerd, wat beide ondernemingen aanzienlijke besparingen opleverde. Deze schepen waren gebouwd volgens een uniform bouwplan, maar vanwege een verschillend tijdschema en bestekplan hadden de ondernemingen besloten de bouw aan twee verschillende werven toe te vertrouwen.

(224) Zoals Stef-TFE opmerkt, is het marktaandeel van de SNCM bij het passagiersvervoer in 2002 aanzienlijk gegroeid. Zonder de kwaliteit van de door de SNCM geleverde diensten en inspanningen in twijfel te trekken, zijn de Franse autoriteiten van oordeel dat deze groei een natuurlijke oorzaak heeft: de groei vloeit voort uit de inhoud van het nieuwe contract voor de openbare dienst en vormt als zodanig geen „commerciële verovering" van de CMN op andere exploitanten. Het toegenomen gebruik van vracht-passagiersschepen voor 500 passagiers en het geringere gebruik van autoferry's, beide ingegeven door openbaredienstverplichtingen, hebben namelijk geleid tot een herverdeling van de aangeboden plaatsen ten gunste van de CMN. Deze gegevens waren vanzelfsprekend opgenomen in de gemeenschappelijke offerte van de twee ondernemingen in het kader van de aanbesteding.

(225) De Franse autoriteiten betogen dat de deelneming van de SNCM in het kapitaal van de CMN niet kan worden beschouwd als een zuiver financieel actief, zoals Stef-TFE lijkt te beweren, en merken hierover het volgende op:

— in 2002 liet de liquiditeitspositie van de SNCM het deze onderneming op geen enkele wijze toe bij te dragen tot de dekking van de liquiditeitsbehoeften van de CMN ([68]);

— de SNCM heeft in 1999 samen met Stef-TFE reeds deelgenomen aan de financiering van de directe liquiditeitsbehoeften van de CMN, waardoor de dekking op 66 % van haar behoeften werd gebracht;

— de CMN heeft de SNCM niet gevraagd om een tegenwaarborg ten behoeve van de waarborg voor de aanbesteding;

— de SNCM heeft zich niet verzet tegen de voorgenomen openstelling van het kapitaal van de CMN voor zijn werknemers ten belope van 5 %; tijdens de buitengewone algemene vergadering van de CMN van 27 juni 2000 heeft de SNCM in eerste instantie ingestemd met de oprichting van een gemeenschappelijk fonds ten behoeve van werknemersparticipatie, waarin effecten voor de werknemers worden gestort en dat nieuwe aandeelhouder van de CMN wordt (dit ondanks het feit dat zij zich hiertegen had kunnen verzetten gezien het percentage van het stemrecht dat zij in handen had); in een aan haar raad van bestuur gerichte nota heeft de directie van de CMN vervolgens voorgesteld om 2,25 % van haar aandelenbezit in de SNCM over te dragen aan de werknemers van de CMN; de Franse autoriteiten wijzen erop dat zij hebben besloten deze actie op te schorten, toen zij op de hoogte werden gesteld van de voorbereiding van een interventie van Stef-TFE betreffende deze kwestie bij de Commissie, in het kader van de formele onderzoeksprocedure.

([68]) Wat deze kwestie betreft, hebben de Franse autoriteiten de Commissie een kopie doen toekomen van de brief van 23 mei 2002 van de bestuursvoorzitter van de SNCM aan die van de CMN.

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

4.2.1.2. Voorstel voor een overdracht van de aandelen van de SNCM in de CMN

(227) De Franse autoriteiten betogen dat het divergeren van de activiteiten van de twee ondernemingen volstrekt in tegenspraak is met de industriële logica. Beide ondernemingen oefenen binnen het kader van een contract voor de openbare dienst dezelfde activiteit uit met identieke middelen. Bovendien belopen de potentiële baten van nauwere samenwerking tussen de twee ondernemingen tussen de […] en […] miljoen EUR per jaar.

(228) De kwestie van de betrekkingen tussen de SNCM en de CMN dient eveneens vanuit strategisch oogpunt te worden onderzocht. De Commissie heeft zich afgevraagd wat de situatie van de SNCM na eind 2006 zal zijn, wanneer het huidige contract voor de openbare dienst afloopt. De situatie van de SNCM zal voor een deel afhangen van het niveau van de openbaredienstactiviteiten op de verbinding Corsica-Marseille, waarmee zij dan eventueel belast is.

(229) De Franse autoriteiten zijn van oordeel dat de instandhouding van een krachtig partnerschap tussen de SNCM en de CMN deze groep de meeste kans op succes biedt in de strijd om de toekenning van eventuele openbaredienstactiviteiten vanaf 2007. Een dergelijk partnerschap vormt een belangrijke factor voor de levensvatbaarheid van de SNCM en de instandhouding ervan lijkt van essentieel belang.

(230) De bijzondere samenstelling ([69]) en de omvang van de vloot van de twee ondernemingen zijn twee belangrijke troeven, waardoor het mogelijk is een offerte van hoge kwaliteit te doen voor een verbinding met alle Corsicaanse havens. Met de drie schepen van de CMN kan de groep SNCM/CMN een kritieke aanbodcapaciteit overschrijden, hetgeen naar de mening van de Franse autoriteiten een bepalende factor is in de toekomstige concurrentieslag.

(231) Omgekeerd kunnen de drie schepen een concurrerende onderneming de extra capaciteit verschaffen die haar in staat stelt rechtsgeldig mede te dingen naar alle of een deel van de verbindingen tussen Corsica en het vasteland. Maatregelen die zijn gericht op het „vervolmaken van de economische en financiële onafhankelijkheid van de exploitanten" en die een ontwikkeling bevorderen die „gunstig is voor de uitoefening van een billijke en georganiseerde mededinging" ([70]), leiden echter zonder enige twijfel tot een breuk in het partnerschap tussen de twee ondernemingen. Dit zou de kansen van de SNCM om op doeltreffende wijze mede te dingen in het kader van een nieuwe aanbesteding voor de lijnverbinding met Corsica aanzienlijk verminderen.

(232) Het onderzoek van de rekeningen van de groep Stef-TFE (waarin de CMN, rekening houdend met het aandeel van 49 % van Stef-TFE in de CMP, slechts is gewaardeerd volgens de vermogensmutatiemethode) leidt inderdaad tot de conclusie dat de veronderstelling van een […] niet moet worden uitgesloten.

(233) De SNCM is ertoe aangezet de grootste financieringsinspanning te doen bij de wedersamenstelling van het kapitaal van de CMN. De oorspronkelijk gekozen constructie had als doelstelling een industrieel efficiënte groep SNCM-CMN te vormen. Door een meerderheidsbelang in het kapitaal te nemen, heeft de SNMC met het oog hierop besloten de positie van onvermijdelijke partner van de CMN te verwerven. Om redenen die verband houden met de politieke context van destijds, is de meerderheid van de SNCM verdeeld in twee belangrijke minderheidsbelangen (tweemaal 45 %) die in de twee lagen van de gekozen structuur zijn geplaatst.

(234) Om dit te kunnen doen, heeft de SNCM niet alleen ingeschreven op het kapitaal van de CMP en van de Compagnie Méridionale Financière (CMF), die zijn opgericht om de totale zeggenschap over de CMN te verkrijgen, maar heeft zij ook voor 100 % de banklening gegarandeerd die de CMF had moeten aangaan om de financiering van de terugkoop rond te krijgen.

(235) Het ontbreken van daadwerkelijke zeggenschap van de SNCM over de CMN (buiten de blokkerende minderheid in de twee lagen van de structuur) is toen gecompenseerd door permanente verbintenissen van de aandeelhouders. Deze behelsden met name de totstandbrenging van partnerschapsovereenkomsten die de ondernemingen met elkaar verbinden ([71]).

(236) De SNCM heeft altijd belangstelling getoond voor de ontwikkeling van de CMN en is altijd betrokken geweest bij deze onderneming, zelfs toen het ging om het vergroten van de passagierscapaciteit van de vracht-passagiersschepen van de CMN, wat ten koste ging van de marktaandelen van de SNMC alleen, maar ten goede kwam aan de kwaliteit van het geheel van verbindingen dat de twee ondernemingen samen aanbieden.

(237) De bijzondere situatie waarin de CMN zich thans bevindt, wat betreft zowel het passagiers- als het vrachtvervoer, is dus voor een groot deel tot stand gekomen met behulp van financiële, strategische, juridische (oprichting van de groep) en functionele (terbeschikkingstelling van een verkoopnet) middelen van de SNCM. Omgekeerd heeft Stef-TFE, met een minimale eerste kapitaalinbreng met weinig risico, momenteel de zeggenschap over de directie van een onderneming die zich in haar sector een stevige positie heeft verworven.

(238) De Franse autoriteiten hebben erop gewezen dat het personeel van de SNCM over een goede kennis van deze materie beschikt en zich terdege bewust is van de belangen die naar voren zijn gebracht. Deze consensus over een voor de SNCM strategische kwestie zal de kwaliteit van het sociale overleg binnen de onderneming bevorderen en haar levensvatbaarheid versterken.

(239) Het onderzoek van de financiële kant van de zaak dient niet beperkt te blijven tot de beoordeling van de inbreng van liquiditeiten die de overdracht zou verschaffen, maar dient tevens rekening te houden met de opbrengsten die haar deelneming in de CMN kan opleveren voor de SNCM.

(240) De CMN is een onderneming met een coherente en constante activiteit. Zij profiteert van een compensatie voor een openbare dienst, die haar een goede rendabiliteit op geïnvesteerd kapitaal oplevert. De deelneming van de SNCM in de CMN zou haar vruchten moeten beginnen af te werpen op de sociale rekeningen. Immers, rekening houdend met de duidelijke verbetering van de financiële situatie van de CMN, zou de SNCM vanaf 2003 dividenden kunnen ontvangen van de CMN. Deze zouden vanaf het boekjaar 2004 snel in betekenis kunnen toenemen tot een bedrag van meer dan […] miljoen EUR, zelfs indien wordt uitgegaan van een laag dividenduitkeringspercentage van 30 %.

([69]) In het bijzonder de vracht-passagiersschepen voor 500 passagiers en 2 300 strekkende meter vracht.

([70]) De tussen aanhalingstekens geplaatste zinsdelen zijn afkomstig uit de brief van 7 januari 2003 van Stef-TFE.

([71]) De Franse autoriteiten hebben bij hun schrijven van 13 februari 2003 een kopie van de laatste overeenkomst gevoegd.

(241) Daarnaast verdient nog vermelding dat het verbreken van het partnerschap zou inhouden dat de SNCM haar activiteit van algemeen agent van de CMN wordt ontnomen (7,5 % vergoeding en een gemiddeld bedrag aan liquiditeiten van 2 miljoen EUR).

(242) Samenvattend verdedigt Frankrijk de stellingname dat de deelnemingen van de SNCM in de CMN een sterk strategisch karakter hebben. Zij is van mening dat de overdracht ervan inderdaad niet alleen tegen de industriële logica zou indruisen, maar ook strategisch gezien een grote vergissing zou zijn.

4.2.2. *Antwoord van Frankrijk betreffende de aard van de banden tussen de CMN en de SNCM*

4.2.2.1. Bestaan van een aandeelhouderspact

(243) Op grond van de door Stef-TFE verstrekte informatie hebben de diensten van de Commissie het vermoeden gekregen van het bestaan van een aandeelhouderspact tussen Stef-TFE en de SNCM om de zeggenschap over de CMN te verkrijgen. Bij schrijven van 16 januari 2003 heeft de Commissie de Franse autoriteiten daarom enerzijds gevraagd of er een aandeelhouderspact bestond met betrekking tot de effecten van de CMP, een holding met zeggenschap over de CMN, en anderzijds, als dat het geval was, of haar een kopie van dit aandeelhouderspact zou kunnen worden verstrekt. In hun fax van 25 februari 2003 hebben de Franse autoriteiten het bestaan van een dergelijk document bevestigd en een kopie ervan aan de Commissie gezonden, waarbij ze het vertrouwelijke karakter van het document hebben benadrukt. Dit aandeelhouderspact, gesloten op 7 maart 1992 tussen de bestuursvoorzitter van de SNCM en die van de Compagnie de Navigation d'Orbigny (CNO) in het kader van de inwerkingtreding in datzelfde jaar van haar aandeelhoudersstructuur, behelst wederzijdse verbintenissen tussen de SNCM en de CMN en industriële samenwerking tussen de twee groepen.

(244) Belangrijker nog, ter versterking van een complexe constructie, waarvan de bepalingen niet in overeenstemming waren met de werkelijk gemaakte strategische keuzes, zijn de partners overeengekomen dat „de deelnemingen … [waren] opgezet in een geest van samenwerking …" […] ([72]).

(245) De Franse autoriteiten merken eveneens op dat de CNO, de huidige Société de Travaux Industriels et Maritimes d'Orbigny (STIM d'Orbigny), de aandelen van de SNCM in de CMN enkel kan verwerven met de uitdrukkelijke toestemming van laatstgenoemde onderneming, […].

(246) Wat betreft het voorstel van de bestuursvoorzitter van Stef-TFE om de aandelen van de SNCM in de CMN van de SNCM terug te kopen, hebben de Franse autoriteiten bevestigd dat de bestuursvoorzitter heeft gepoogd voordeel te behalen uit de huidige bijzondere situatie van de SNCM teneinde een overdracht van de aandelen van de SNCM in de CMN te verkrijgen, hetgeen in geen enkel geval in de bepalingen van het aandeelhouderspact is voorzien.

4.2.2.2. Structuur van de deelneming van de SNCM in de CMN

(247) De Franse autoriteiten herinneren eraan dat de SNCM haar deelnemingen in de CMN heeft ondergebracht bij de CGTH, een holdingmaatschappij die ze voor 100 % in handen heeft. De CGTH heeft inderdaad 45 % van de aandelen van de CMP in handen, die op haar beurt met 55 % de belangrijkste aandeelhouder is van de CMN.

4.2.2.3. Zeggenschap over de CMN

(248) De Franse autoriteiten hebben bevestigd dat de groep Stef-TFE ([73]), in samenwerking met de oprichtende families ([74]), de daadwerkelijke zeggenschap uitoefent over de CMP en zodoende over de CMN. Zij hebben er echter op gewezen dat de SNCM over een blokkerende minderheid beschikt in de twee lagen van de aandeelhoudersstructuur en rechten heeft op grond van het aandeelhouderspact, maar dat zij zich niet mengt in het beheer van de CMN, waarvan de directie is aangesteld door de groep Stef-TFE.

(249) De Franse autoriteiten hebben de precieze samenstelling van de huidige raad van bestuur van de CMN aangegeven. Deze samenstelling is sinds de wedersamenstelling van het kapitaal van de CMN in 1992 gebaseerd op een verdeling twee derde/een derde van het aantal bestuurders. De raad is samengesteld uit vijf van Stef-TFE afkomstige bestuurders, één vertegenwoordiger van de familie Rastit, de bestuursvoorzitter van de CGMF, de bestuursvoorzitter van de SNCM en een gepensioneerd bestuurder van laatstgenoemde onderneming. Het voorzitterschap van de raad van bestuur is in handen van één van de van Stef-TFE afkomstige bestuurders.

4.2.2.4. Openstelling van het kapitaal van de CMN

(250) In hun antwoord van 25 februari 2003 hebben de Franse autoriteiten erop gewezen dat de SNCM enerzijds vrijwillig had meegewerkt aan de openstelling van het kapitaal van de CMN voor haar werknemers, maar anderzijds de inwerkingtreding van haar voorstellen wenste uit te stellen toen zij op de hoogte werd gesteld van de interventie van de groep Stef-TFE in het kader van de naar haar ingestelde onderzoeksprocedure. Deze interventie vormt een inbreuk op de grondbeginselen van het aandeelhouderspact van 7 maart 1992.

([72]) […]

([73]) Die 49 % van het kapitaal van de CMP bezit.

([74]) Die 6 % van het kapitaal van de CMP bezitten.

(251) De Franse autoriteiten hebben wat dit betreft geantwoord dat de „upgrading" van de CMN door de SNCM werd onderzocht in het kader van de openstelling van het kapitaal van de CMN voor haar werknemers.

(252) De Franse autoriteiten hebben de aandacht van de Commissie gevestigd op het feit dat de bestuursvoorzitter van Stef-TFE in zijn voorstel aan de Commissie het aandeel van de SNCM had geschat, terwijl tijdens de vergadering van de raad van bestuur van de CMP van 3 februari 2003 de voorzitter van de CMP — die tevens bestuursvoorzitter is van de CMN — de bestuurders op de hoogte had gesteld van zijn beslissing om 5 % van de aandelen over te dragen aan een gemeenschappelijk investeringsfonds bestemd voor de werknemers, tegen een prijs die de waarde van de CMN op 24 miljoen EUR bracht.

4.3. **Commentaar van Frankrijk op de opmerkingen van de regio Provence-Alpes-Côte d'Azur**

(253) Ook al is de Franse staat het in het algemeen eens met de inhoud van het schrijven van 9 januari 2003 van de voorzitter van de regio Provence-Alpes-Côte d'Azur, toch heeft hij er in zijn brief van 13 februari 2003 de volgende twee opmerkingen aan gewijd:

— in tegenstelling tot wat onder punt 2 van genoemd schrijven ([75]) wordt beweerd, is het aanbod voor de verbinding tussen het Franse vasteland en Corsica geen „aanbod dat de vraag verre overtreft";

— het tariefbeleid van de SNCM is in overeenstemming met de verbintenissen die zij is aangegaan om noch de aanstichter van een tarievenoorlog noch „price leader" te zijn.

5. **BEOORDELING VAN DE STEUNMAATREGEL**

5.1. **Aard van de maatregel en karakter van compensatie voor een openbare dienst van een deel van de voorgestelde financiële injectie**

(254) De injectie van 76 miljoen EUR in de SNCM vormt een steunmaatregel van een staat in de zin van artikel 87 van het Verdrag. Een herkapitalisatie in een onderneming die zich in zulk een precaire financiële situatie bevindt en waarvan de vooruitzichten op rendabiliteit ondanks alles beperkt zijn, kan niet afhankelijk worden gesteld van het optreden van een rationeel handelend particulier investeerder in een markteconomie. Overigens merkt de Commissie op dat de kapitaalvermeerdering niet wordt onderschreven door de SNCF, de tweede aandeelhouder van de SNCM.

(255) De cabotagemarkt is sinds 1 januari 1999 binnen de Gemeenschap geheel opengesteld. Voorts zijn de scheepvaartverbindingen tussen de Gemeenschap en de Maghreb het onderwerp van concurrentie tussen communautaire ondernemingen. De herstructureringssteun ten gunste van de SNCM kan dus tot verstoring van de concurrentie leiden, die van invloed is op het handelsverkeer tussen lidstaten.

(256) Allereerst moet worden opgemerkt dat de SNCM tussen 1991 en 2001 op alle verbindingen met Corsica die onder de openbaredienstverplichtingen vallen, met aanzienlijke tekorten te kampen heeft gehad. De Commissie is van mening dat het eventuele tekort in 2002 op de lijnverbinding Marseille-Corsica niet in aanmerking kan worden genomen, gezien het feit dat de exploitatietarieven voor de lijnverbinding met Corsica vanuit Marseille en de bedragen aan financiële compensatie sinds 1 januari 2002 in een contract tussen de overheid en de SNCM zijn vastgelegd, in tegenstelling tot wat gold voor de overeenkomsten uit 1991 en 1996.

— Wat betreft de jaren 1991 tot en met 1999, kiest de Commissie ervoor om in haar berekening de gecumuleerde resultaten vóór belastingen van de lijnverbinding met Corsica in deze periode op te nemen, zoals is bepaald in het verslag van de door de Commissie ingeschakelde deskundige ([76]), voor de lijnverbinding met Corsica, verminderd met de meerwaarden van verkopen op schepen. Dit cijfer bedraagt – 217,0 miljoen FRF, ofwel – 33,08 miljoen EUR ([77]).

— Wat betreft de jaren 2000 en 2001, die overeenkomen met de twee laatste jaren van de looptijd van de overeenkomst van 1996, kon in het toenmalige deskundigenverslag het door analytische boekhouding verkregen resultaat van de lijnverbinding met Corsica niet worden vastgesteld vanwege het ontbreken van de benodigde gegevens. Niettemin heeft de Commissie dezelfde methode gebruikt als het deskundigenverslag en heeft zij op basis van de verschafte analytische resultaatrekeningen de resultaten vóór belastingen herberekend door de voor de herstructurering bestemde kredieten weg te laten die al zijn doorberekend in de aangemelde herstructure-

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

([76]) Dit verslag is in juli 2001 opgesteld door bureau BDO op verzoek van de Commissie ter voorbereiding van Beschikking 2002/149/EG. De in overweging 104 van deze beschikking opgenomen tabel is afkomstig uit dit verslag.

([77]) Zie bovengenoemde Beschikking 2002/149/EG.

ringskosten. Overigens heeft de Commissie kunnen verifiëren dat er volgens de jaarrekening van de onderneming gedurende deze twee jaren geen scheepvaartmaterieel is overgedragen.

(257) Dientengevolge komt de Commissie op grond van dezelfde aanpak en dezelfde motivering als in Beschikking 2002/149/EG tot het volgende in tabel 11 weergegeven overzicht.

TABEL 11

Analytische resultaatrekeningen over de periode 1991-2001

(in miljoen)

Corsicanet	2001		2000		1991-1999 ([78])		Totaal 1991-2001	
	FRF	EUR	FRF	EUR	FRF	EUR	FRF	EUR
Resultaten vóór belastingen	– 302,575	– 46,127	– 40,256	– 6,137	– 399,080	– 60,839	– 741,911	– 113,104
Toevoeging aan reserves/ afschrijving Liamone	96,895	14,771	0,000	0,000	0,000	0,000	96,895	14,771
Toevoeging aan reserves/ sociaal plan	112,110	17,091	0,000	0,000	0,000	0,000	112,110	17,091
Correctie meerwaarde (PV) op schepen	0,000	0,000	0,000	0,000	182,100	27,761	182,100	27,761
Resultaten vóór belastingen en buiten PV en buiten herstructurering	– 93,571	– 14,265	– 40,256	– 6,137	– 216,980	– 33,078	– 350,807	– 53,480

(258) In totaal belopen de resultaten gecorrigeerd voor meerwaarden op tijdens deze periode verkochte schepen en de herstructureringskosten voor de gehele periode 1991-2001 (overeenkomsten van 1991 en 1996) 53,48 miljoen EUR.

(259) Onafhankelijk van de noodzaak om de financiële injectie als herstructureringssteun te onderzoeken, is dit deel van de injectie gerechtvaardigd als compensatie van de openbare dienst uit hoofde van artikel 86, lid 2, van het Verdrag en is in dit opzicht dus verenigbaar met de gemeenschappelijke markt.

(260) De Franse autoriteiten hebben het voornemen van een financiële injectie van een hoger bedrag (76 miljoen EUR), bij wijze van herstructureringssteun, gemeld en daarom is de procedure van artikel 88, lid 2, van het Verdrag aangevangen. Het onderzoek dient zich dan ook uit te strekken over de financiële injectie als geheel.

5.2. **Juridische grondslag van de beoordeling**

(261) Volgens artikel 87, lid 1, van het Verdrag „zijn steunmaatregelen van de staten of in welk vorm ook met staatsmiddelen bekostigd, die de mededinging door begunstiging van bepaalde ondernemingen of bepaalde producties vervalsen of dreigen te vervalsen, onverenigbaar met de gemeenschappelijke markt, voorzover deze steun het handelsverkeer tussen de lidstaten ongunstig beïnvloedt". Maar volgens artikel 87, lid 2 en 3, van het Verdrag zijn bepaalde steunmaatregelen van de staten verenigbaar met de gemeenschappelijke markt of kunnen ze als verenigbaar daarmee worden beschouwd.

(262) De communautaire richtsnoeren betreffende overheidssteun voor het zeevervoer ([79]), die een interpretatie geven van artikel 87 van het Verdrag ten aanzien van het zeevervoer, verwijzen voor de evaluatie van herstructureringssteun aan scheepvaartmaatschappijen naar de richtsnoeren. Volgens punt 19 van de richtsnoeren vormt artikel 87, lid 3, onder c), de enige grondslag voor verenigbaarheid van reddings- of herstructureringssteun aan ondernemingen in moeilijkheden. Krachtens dit artikel mag de Commissie haar goedkeuring hechten aan „steunmaatregelen om de ontwikkeling van bepaalde vormen van economische bedrijvigheid te […] vergemakkelijken, mits de voorwaarden waaronder het handelsverkeer plaatsvindt daardoor niet zodanig worden veranderd dat het gemeenschappelijk belang wordt geschaad". Deze verenigbaarheid wordt onderzocht op basis van vijf hoofdcriteria, te weten analyse van de aanwezigheid van herstructureringssteun, herstel van de levensvatbaarheid door toepassing van een herstructureringsplan, voorkoming van vervalsing van de mededinging, proportionaliteit van de steun en ten slotte tenuitvoerlegging van het herstructureringsplan.

([78]) Gegevens afkomstig uit Beschikking 2002/149/EG.

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

5.3. **Analyse van de oorzaken van de financiële moeilijkheden van de SNCM**

(263) Het herstructureringsplan dient de omstandigheden te beschrijven die tot de moeilijkheden van de onderneming hebben geleid, zodat kan worden beoordeeld of de voorgestelde maatregelen passend zijn. In deze paragraaf probeert de Commissie vast te stellen wat de oorzaken zijn voor de financiële moeilijkheden van de SNCM.

(264) Een van de moeilijkheden van deze analyse komt voort uit het feit dat de SNCM geen analytische boekhouding per scheepvaartverbinding maar per schip voerde.

5.3.1. *Niveau van de steun onder Franse en Italiaanse vlag*

(265) Omdat de cabotageverordening sinds 1999 de mogelijkheid van vrije keuze tussen de vlaggen van de Gemeenschap biedt, moet de onder Franse vlag varende SNCM het hoofd bieden aan concurrentie van schepen die onder Italiaanse vlag varen. Met name Corsica Ferries, een Franse onderneming, heeft om het beheer van haar hele vloot te vergemakkelijken ([80]) sinds 1999 gekozen voor de Italiaanse vlag, omdat twee derde van haar vervoer op Italië is gericht.

(266) Ten aanzien van de vraag of de SNCM minder steun geniet dan waarvan haar concurrenten onder Italiaanse vlag kunnen profiteren, wil de Commissie de volgende punten benadrukken voor wat betreft de verschillende steunregelingen:

— wat de sociale lasten betreft, genieten de onder Franse vlag varende reders in Frankrijk ([81]) grotere kortingen op hun sociale lasten dan hun concurrenten in Italië, waarbij de Italiaanse regeling overigens alleen mogelijk is voor cabotageondernemingen ([82]);

— wat betreft de belastingen op ondernemingen, beschikt Frankrijk in tegenstelling tot Italië vanaf het jaar 2003 over een forfaitair heffingssysteem ten gunste van scheepvaartondernemingen ([83]).

(267) Hoewel het erg moeilijk is om in verschillende omstandigheden vergelijkingen te maken tussen de belastingdruk van de hoogte van de sociale bijdragen, verwerpt de Commissie het door de vertegenwoordiger van de departementale raad van Bouches-du-Rhône ([84]) aangevoerde argument dat de registratie van Corsica Ferries onder Italiaanse vlag deze onderneming in staat stelde om een hoger niveau van steun te genieten. Alle steunregelingen ten gunste van reders die onder Italiaanse vlag varen, zijn door de Commissie beschouwd als verenigbaar met de gemeenschappelijk markt. Geen van de betreffende beschikkingen is aangevochten voor het Hof van Justitie van de Europese Gemeenschappen. Verder wijst de Commissie erop dat zij altijd toezicht heeft gehouden op afwijkende fiscale en sociale regelingen ten gunste van communautaire reders met als doel deze regelingen nader tot elkaar te brengen door toepassing van communautaire richtsnoeren voor staatssteun voor het zeevervoer.

(268) Samenvattend verwerpt de Commissie het argument als zou de belangrijkste concurrent van de SNCM meer steun ontvangen door onder de vlag van een andere lidstaat te varen.

5.3.2. *Aankoopbeleid voor schepen*

(269) Wat betreft de eventuele gevolgen van de vernieuwing van een op het eerste gezicht groot aantal schepen in een betrekkelijk korte periode voor de resultaten van de onderneming, merkt de Commissie op dat de SNCM sinds 1996 verschillende schepen heeft aangekocht ([85]):

— het hogesnelheidsvaartuig Aliso en de Napoléon Bonaparte, geleverd in 1996,

— het hogesnelheidsvaartuig Liamone, geleverd in 2000,

— de Danielle Casanova, geleverd in 2002,

— de Pascal Paoli, geleverd in 2003.

([80]) Volgens Corsica Ferries is het onder Italiaanse vlag gemakkelijker om zeelieden uit andere lidstaten in dienst te nemen dan onder Franse vlag.

([81]) Beschikking van de Commissie van 30 april 2001, steunmaatregel N 88/2001, France — Remboursement aux entreprises maritimes des cotisations d'allocations familiales et Assedic (Frankrijk — terugbetaling aan scheepvaartondernemingen van de kinderbijslagpremies en Assedic).

([82]) Beschikking van de Commissie van 18 augustus 1999, steunmaatregel N 396/99, Italië — regeling voor de verlichting van de sociale bijdragen in de sector van het zeevervoer voor de periode 1999-2001 met 43 %. Deze regeling is tweemaal verlengd, namelijk voor het jaar 2002 en voor 2003 respectievelijk met een verminderingspercentage van 80 % en 25 % (beschikking van de Commissie van 6 september 2002, steunmaatregel N 519/2002 en beschikking van de Commissie van 11 maart 2003, steunmaatregel N 19/2003).

([83]) Beschikking van de Commissie van 14 mei 2003, steunmaatregel N 732/2002, Frankrijk — regeling voor de forfaitaire vaststelling van de belastbare winst op basis van de tonnage voor de zeescheepvaartmaatschappijen.

([84]) Zie punt 180.

([85]) In volledige eigendom of geleast.

(270) De Commissie wilde de door de Franse autoriteiten verstrekte informatie over het beleid van de SNCM voor het aankopen van schepen aanvullen teneinde de rationaliteit van de aankoopbeslissingen van de onderneming te waarborgen. Daarom wilde de Commissie onderzoeken in hoeverre de vaste activa van schepen een rol speelden in de geconsolideerde balansen van de onderneming, waarbij tevens rekening wordt gehouden met geleaste schepen, door er de vaste activa in aanbouw in op te nemen die voor een groot deel bestaan uit bestelde maar nog niet geleverde schepen.

TABEL 12

Ontwikkeling van de netto vaste activa van schepen

(in miljoen EUR)

Jaar	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Netto vaste activa van schepen (inclusief leasing)	342,809	307,840	274,520	238,921	267,396	218,536	326,414
Vaste activa in aanbouw	0,331	0,734	7,249	51,781	19,986	108,437	1,440
Totaal	343,140	308,575	281,769	290,702	287,382	326,973	327,854

(271) Bij tabel 12 merkt de Commissie op dat de recente aankopen van schepen niet tot significante verhoging van de vaste activa in de geconsolideerde activa van de maatschappij hebben geleid. Deze activa zijn in alle gevallen onder het niveau van 1996 gebleven. De Commissie constateert derhalve dat de SNCM de afgelopen jaren niet bovenmatig heeft geïnvesteerd in de vernieuwing van haar vloot.

(272) De Commissie wijst erop dat de SNCM vier van haar schepen ([86]) door middel van leasing heeft gefinancierd teneinde haar schulden op de maatschappelijke balans te verminderen en dat er nog een hypotheek rust op drie schepen in volledige eigendom ([87]). Voor de overige schepen ([88]) heeft de SNCM bevestigd dat de maatschappij geen banken heeft gevonden die bereid zijn deze als onderpand te aanvaarden. De hoogte van de schulden van de maatschappij en de geringe mate van zelffinanciering — zie verderop —, die nauwelijks voldoende is om de bestaande schuld af te betalen, zijn inderdaad niet zodanig dat een bank, die als particuliere schuldeiser en tegen marktvoorwaarden werkt, bereid zal zijn om extra kredieten aan de SNCM te verlenen. Een dergelijke schuldeiser loopt een groot risico dat de SNCM haar schuld niet op tijd aflost gezien de financiële middelen waarover zij beschikt. Vanwege soortgelijke problemen kan de SNCM evenmin gebruikmaken van eventuele lease-back-operaties om haar schuld te verminderen. De ervaring die de Commissie heeft op het gebied van de daadwerkelijke beslaglegging van schepen of luchtvaartuigen, toont aan dat een en ander in de praktijk moeilijk realiseerbaar is, wanneer de activa bestemd zijn voor lijnverbindingen van nationaal of regionaal belang.

(273) Tot slot wat betreft de bewering dat de SNCM gedwongen zou zijn in Frankrijk gebouwde schepen te kopen, merkt de Commissie op dat de laatste nieuwe of gerenoveerde schepen die zijn geleverd, afkomstig zijn van niet-Franse werven.

5.3.3. *Langdurig negatieve exploitatierekeningen*

(274) De Commissie heeft twee aspecten van de exploitatiekosten onderzocht, de salarismassa en het intermediaire verbruik.

([86]) De Liamone, de Aliso, de Pascal Paoli en de Danielle Casanova.
([87]) De Méditerranée, de Paglia Orba, de Napoléon Bonaparte en de Asco die momenteel in verkoop is.
([88]) De Île de Beauté, de Monté d'Oro, de Monte Cinto en de Corsica.

TABEL 13

Ontwikkeling van de resultaten en de exploitatiemarges

Jaar	1997	1998	1999	2000	2001	2002	Gemiddeld
Exploitatieresultaat (in miljoen EUR)	– 5,8	– 3,9	– 8,6	– 9,3	– 1,2	– 6,4	– 2,99
Exploitatiemarge: exploitatieresultaat/ (omzet + steun voor territoriale continuïteit)	– 2,27 %	– 1,49 %	– 3,08 %	– 3,21 %	– 0,40 %	– 2,25 %	– 1,09 %

5.3.3.1. Gewicht van de salarismassa

(275) De Commissie merkt allereerst op dat volgens een voor haar verrichte studie ([89]) de bemanningskosten voor de passagiersschepen onder Franse vlag hoger zijn dan onder Italiaanse vlag.

(276) De Franse autoriteiten hebben aangegeven dat de uitgaven voor personeel tussen 1998 en 2002 stabiel zijn gebleven; ze zijn gestegen van 111,1 miljoen EUR tot 114,4 miljoen EUR. Ze wijzen er daarentegen op dat ongeveer een derde van dit bedrag de betaling van personeel aan de wal betreft. Deze verdeling stemt overeen met de verdeling van het personeel (tussen de 764 en 824 werknemers aan de wal tegen een aantal zeelieden dat ligt tussen 1 519 en 1 599 in de jaren 1999 tot en met 2002).

(277) De Commissie heeft zelf enkele ratio's berekend in verband met de ontwikkeling van de totale salarismassa van de SNCM, die in tabel 14 worden weergegeven.

TABEL 14

Ontwikkeling van de totale salarismassa

Jaar	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Bedrag van de totale salarismassa (in miljoen EUR)	73,681	77,027	77,751	81,014	83,489	83,536
Vermeerdering ten opzichte van het voorgaande jaar		4,54 %	0,94 %	4,20 %	3,06 %	0,06 %
Gemiddeld aantal werknemers (in fte's)	2 344	2 377	2 283	2 386	2 423	2 392
Loonsom per werknemer (in EUR)	31 434	32 405	34 057	33 954	34 457	34 923
Vermeerdering ten opzichte van het voorgaande jaar		3,09 %	5,10 %	–0,30 %	1,48 %	1,35 %
Omzet vóór belastingen (in miljoen EUR)	175,4	180,9	195,0	204,9	204,1	205,8
Steun voor territoriale continuïteit (in miljoen EUR)	80,1	80,4	84,4	85,4	86,7	77,7
Inkomsten (omzet + subsidies) (in miljoen EUR)	255,5	261,3	279,4	290,3	290,8	283,5
Verhouding tussen totale salarismassa en inkomsten	28,84 %	29,48 %	27,83 %	27,91 %	28,71 %	29,47 %

([89]) Zie bijlage 7 van het verslag van de Commissie over de tenuitvoerlegging van de cabotageverordening, COM(2002) 203 def., beschikbaar op internet op het volgende adres: http://europa.eu.int/eur-lex/fr/com/rpt/2002/com2002_0203fr01.pdf.

(278) De totale salarismassa is de laatste jaren dus constant gebleven. Maar het aandeel van de salarissen in vergelijking met de omzet lijkt hoog, hetgeen ongetwijfeld een bewijs vormt dat de andere scheepvaartondernemingen een groter aantal nevenactiviteiten hebben uitbesteed dan de SNCM. Dit weerspiegelt een beheerkeuze die samenhangt met de traditie van het overheidsbedrijf en waarvan de Commissie het principe niet betwist.

5.3.3.2. Gewicht van de intermediaire aankopen

(279) De vermindering van de kosten met betrekking tot het intermediaire verbruik ([90]) is essentieel voor het welslagen van het herstructureringsplan. De Commissie merkt op dat de verwachte voordelen van het programma voor de beheersing van de aankopen getiteld „Beter aankopen" op zich niet zullen volstaan om de exploitatierekeningen gezond te maken. De Commissie is van mening dat de SNCM haar inspanningen moet voortzetten en haar aankoopbeleid tijdens en na de herstructureringsperiode moet optimaliseren.

5.3.3.3. Mening van de Commissie over de exploitatierekening

(280) De Commissie is van oordeel dat de SNCM beslist zo snel mogelijk weer een duurzaam positief bedrijfsresultaat moet laten zien. Zij constateert dat dat in 2002 ([91]) nog niet het geval is geweest, in tegenstelling tot de prognoses van het herstructureringsplan, en dat de door de SNCM reeds genomen maatregelen om haar productiviteit te verhogen nog niet hun volle rendement hebben opgeleverd. De SNCM mag noch van uitsluitend toekomstige meerwaarden op schepen die vrijkomen bij verkoop, noch van haar financiële baten haar redding verwachten.

5.3.4. *Gewicht van de openbaredienstverplichtingen*

(281) De Commissie merkt op dat de SNCM haar verliezen niet volledig heeft kunnen dekken met de ontvangen financiële compensaties voor de uitvoering van de vijfjarige overeenkomsten van 1991 en van 1996, zoals zij reeds heeft benadrukt in haar Beschikking 2002/149/EG ([92]).

([90]) Zie paragraaf 2.3.6.

([91]) De SNCM had in 2002 een exploitatietekort van 6,3 miljoen EUR, het grootste van de afgelopen jaren, 2000 uitgezonderd.

([92]) Zie hierover Beschikking 2002/149/EG.

(282) Met name de komst van een concurrent in 1996, nadat de vijfjarige overeenkomst van 1996 was getekend, heeft negatieve effecten gehad op het resultaat van de SNCM ([93]). De SNCM heeft namelijk passagiers verloren op de lijndienst vanaf Nice en vervolgens vanaf Toulon, hetgeen haar inkomsten heeft gereduceerd. Rekening houdend met het feit dat de financiële compensatie ten gunste van de SNCM betrekkelijk los stond van de gerealiseerde inkomsten, heeft het verlies van een deel van de cliëntèle ten gunste van Corsica Ferries automatisch geleid tot een verslechtering van de resultaatrekening van het overheidsbedrijf.

5.4. **Controle op de naleving van de richtsnoeren**

(283) Bij haar analyse van het onderhavige dossier is de Commissie erop bedacht geweest een evenwicht te vinden tussen de bescherming van concurrerende belangen tegen mogelijke verstoringen van de mededinging enerzijds, en het risico van het ontstaan van een monopolie op de lijnverbinding met Corsica vanaf het Franse vasteland anderzijds. De sluiting van de SNCM zou niet alleen tot serieuze problemen voor haar leveranciers en onderaannemers leiden ([94]), maar eveneens tot een de facto monopolie van Corsica Ferries op de lijnverbindingen tussen het Franse vasteland en Corsica ([95]).

(284) De Commissie wijst erop dat de richtsnoeren voorschrijven dat een herstructureringssteun niet in strijd mag zijn met het gemeenschappelijk belang indien „eventuele mededingingsvervalsingen voldoende worden gecompenseerd door de voordelen die de voortzetting van de exploitatie van de onderneming meebrengt (vooral wanneer vaststaat dat (…) de sluiting van de onderneming tot een monopolie of een sterk oligopolistische situatie zou leiden)" ([96]).

(285) Verder heeft de Commissie bij haar analyse rekening gehouden met de twee volgende punten:

— enerzijds heeft de SNCM tijdens een betrekkelijk korte periode tussen 1996 en 2001 een ingrijpende verandering van haar traditionele markt doorgemaakt; van een monopoliepositie, die weliswaar door de staat en vervolgens door de territoriale autoriteiten van Corsica via overeenkomsten werd

([93]) Zie hierover Beschikking 2002/149/EG.

([94]) Zoals vermeld in paragraaf 3.3, hebben de vertegenwoordigers van de plaatselijke overheden er in hun opmerkingen aan de Commissie op gewezen dat de SNCM een belangrijke rol speelt in de hele regionale economie.

([95]) Wat dit betreft hebben de auteurs van het door de Franse autoriteiten verstrekte marktonderzoek benadrukt dat „de instandhouding van de activiteiten van twee belangrijke ondernemingen op deze verbindingen van groot economisch belang is".

([96]) Zie punt 28 van de richtsnoeren.

gecontroleerd, heeft zij een sterk concurrerend speelveld betreden; tot slot heeft zij sinds begin 2002 niet langer de exploitatiesubsidies voor het onderhouden van de lijnverbindingen met Corsica vanuit Toulon en Nice ontvangen;

— anderzijds heeft de SNCM exploitatietekorten geërfd die samenhingen met de uitvoering van de openbaredienstovereenkomsten van 1991 en van 1996, zoals wordt benadrukt in Beschikking 2002/149/EG ([97]); deze tekorten waren in de desbetreffende beschikking becijferd op 217 miljoen FRF, zelfs na het opnemen van de gerealiseerde meerwaarde op bepaalde schepen.

(286) Uit deze overwegingen volgt dat de voorgenomen steun, gezien de context, op zich niet in strijd is met het gemeenschappelijk belang. Toekenning ervan dient niettemin af te hangen van enerzijds nakoming van de in de richtsnoeren vastgestelde voorwaarden en anderzijds alle verplichtingen die de Commissie nodig acht om de mogelijk verstorende effecten van de steun te ondervangen.

(287) De Commissie wijst erop dat zij in het verleden reeds herstructureringen van scheepvaartondernemingen heeft goedgekeurd, waaronder met name die van Brittany Ferries bij Beschikking 2002/15/EG van de Commissie ([98]), en van de CGM, waarvan de SNCM sinds 1976 geen dochteronderneming meer is, bij Beschikking 97/14/EG ([99]).

5.4.1. *Kenmerken van een onderneming in moeilijkheden*

(288) Om in aanmerking te komen voor herstructureringssteun, moet de onderneming als een onderneming in moeilijkheden in de zin van de richtsnoeren kunnen worden beschouwd ([100]).

(289) Aan dit criterium was voldaan in het kader van de beschikking van de Commissie van 17 juli 2002 ([101]) betreffende reddingssteun ten gunste van de SNCM alsmede van die van 19 augustus 2002 tot inleiding van de formele onderzoeksprocedure met betrekking tot een herkapitalisatieproject, op basis van de jaarrekeningen van de SNCM voor het jaar 2001.

(290) Er moet op worden toegezien dat de SNCM steeds aan deze voorwaarde voldoet, ditmaal aan de hand van het meest recente jaarverslag, namelijk dat over het jaar 2002. Als verklaring vooraf wijst de Commissie erop dat, zoals de richtsnoeren aangeven ([102]), er geen communautaire definitie is van een onderneming in moeilijkheden. Niettemin is de Commissie nagegaan of de SNCM voldoet aan de in punt 5 van de richtsnoeren voorziene test, aan de hand waarvan onbetwistbaar kan worden gecontroleerd of een onderneming in moeilijkheden verkeert. Zij is eveneens nagegaan of de situatie van de SNCM de aanwijzingen vertoonde die gewoonlijk worden gebruikt om te controleren of een onderneming in moeilijkheden verkeert, zoals die zijn vermeld in punt 6 van de richtsnoeren.

5.4.1.1. Verdwijnen van het geplaatste kapitaal van de onderneming

(291) De SNCM beschikt over een kapitaal, met afwijkingen in de herwaardering, van 17,7 miljoen EUR, te vergelijken met een overdracht naar het jaar 2002 van – 69,9 miljoen EUR — waarvan 40,4 miljoen EUR alleen al voor rekening van het nettoresultaat van 2001 — en over reserves ten bedrage van 21,5 miljoen EUR. Aldus blijven de eigen middelen uitgezonderd de wettelijke reserves ([103]), in de Franse boekhoudterminologie ook wel eigen vermogen genoemd, in 2002 nog altijd negatief met – 26,5 miljoen EUR, na in 2001 – 30,7 miljoen EUR te hebben bedragen. Een dergelijk niveau komt erop neer dat meer dan de helft van het maatschappelijk kapitaal van de onderneming is verdwenen en meer dan een kwart van dit kapitaal verloren is gegaan gedurende de twaalf maanden na de kennisgeving. Dit betekent dat is voldaan aan de op zich voldoende en niet noodzakelijke voorwaarde van punt 5, onder a), van de richtsnoeren ([104]) en is bewezen dat de onderneming inderdaad in moeilijkheden verkeert.

([97]) Zie punt 105 van Beschikking 2002/149/EG.

([98]) Beschikking 2002/15/EG van de Commissie van 8 mei 2001 betreffende de door Frankrijk verleende staatssteun aan het bedrijf „Bretagne Angleterre Irlande" („BAI" of „Brittany Ferries") (PB L 12 van 15.1.2002, blz. 33).

([99]) Bovengenoemde Beschikking 97/14/EG en voetnoot 16.

([100]) Zie punt 30 van de richtsnoeren.

([101]) Bovengenoemde beschikking.

([102]) Zie punt 4 van de richtsnoeren: „Er is geen communautaire definitie van een onderneming in moeilijkheden. De Commissie gaat er evenwel van uit, dat een onderneming in moeilijkheden verkeert in de zin van de onderhavige richtsnoeren, wanneer zij niet in staat is, noch met haar eigen middelen, noch met middelen die haar eigenaren/aandeelhouders en haar schuldeisers bereid zijn in te brengen, haar verliezen, welke zonder steun van buitenaf op korte of middellange termijn vrijwel zeker tot haar faillissement zullen leiden, tot stilstand te brengen.".

([103]) De wettelijke reserves zijn lasten die in de boekhouding zijn opgenomen ter uitvoering van de fiscale voorschriften, zoals de afwijkende afschrijving die wordt beschreven in voetnoot 109.

([104]) Zie punt 5, onder a), van de richtsnoeren: „Met name wordt een onderneming, ongeacht haar omvang, voor de toepassing van deze richtsnoeren als een onderneming in moeilijkheden beschouwd:

a) in het geval van een vennootschap waarvan de vennoten een beperkte aansprakelijkheid hebben, wanneer meer dan de helft van het maatschappelijk kapitaal verdwenen is en meer dan een kwart van dit kapitaal verloren is gegaan gedurende de afgelopen twaalf maanden.".

5.4.1.2. Overige aanwijzingen voor het in moeilijkheden verkeren van de SNCM

(292) Volgens de richtsnoeren „blijken de moeilijkheden van een onderneming gewoonlijk uit toenemende verliezen, een dalende omzet, groeiende voorraden, overcapaciteit, een geringere kasstroom, een toenemende schuldenlast, toenemende rentelasten en een vermindering of een verdwijning van de waarde van de nettoactiva" ([105]).

(293) Wat dit betreft, constateert de Commissie de volgende feiten in de rekeningen van de SNCM, waaronder de jaarrekeningen voor 2002, ook al waren deze op het moment van toezending aan de Commissie nog niet officieel goedgekeurd door de algemene vergadering van de aandeelhouders van de SNCM en kunnen ze dus nog niet als definitief worden beschouwd:

— de verliezen zijn toegenomen van – 6,2 miljoen EUR in 2000 tot – 40,4 miljoen EUR in 2001; tussen 2001 en 2002 is het bedrijfsresultaat gedaald van – 5,1 miljoen EUR in 2001 tot – 5,8 miljoen EUR in 2002, waarbij de nettoverliezen in 2002 slechts dankzij de verkoop van enkele schepen konden worden verminderd;

— het omzetcijfer voor passagiersvervoer is tussen 2000 en 2001 met 2,3 miljoen EUR gedaald, terwijl de markt voor passagiersvervoer tussen Corsica en het Franse vasteland met bijna 17 % steeg;

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

— de financiële lasten (rente en aanverwante lasten) zijn gestegen van 7,0 miljoen EUR in 2000 tot 9,268 miljoen EUR;

— de eigen middelen zijn tussen 2000 en 2001 met 36 miljoen EUR afgenomen.

(294) Een groot aantal van de in de richtsnoeren vermelde aanwijzingen — die niet cumulatief zijn — blijken aanwezig. De Commissie wijst eveneens op verontrustende ontwikkelingen in de financiële situatie van de SNCM:

— het eigen vermogen van de onderneming bleef erg laag gelet op de omvang en de financieringsbehoeften van de maatschappij; eind 2001 lag het niveau van het eigen vermogen op 29,7 miljoen EUR en eind 2002 op 33,8 miljoen EUR; deze duidelijke vooruitgang vloeit overigens niet voort uit de operationele activiteiten, want het bedrijfsresultaat over 2002 bleef zoals hierboven vermeld negatief; de vooruitgang is daarentegen veeleer het gevolg van de eerste resultaten van het herstructureringsplan en van de ermee gepaard gaande verkopen die buitengewone meerwaarden van meer dan 5 miljoen EUR hebben opgeleverd alsmede van het eerste jaar van de overdracht van de in 2001 toevoegde reserve betreffende de Liamone; hierbij moet bovendien worden aangetekend dat van deze cijfers betreffende het eigen vermogen 60 miljoen EUR voor rekening komt van de toepassing van de afwijkende fiscale afschrijvingsregel ([106]); hierdoor is in het verleden een fiscaal voordeel ontstaan dat in de toekomst verdwijnt; dit leidt tot een toekomstige belastingschuld ([107]) die, met uitzondering van uitgestelde afschrijvingen, eind 2001 20 miljoen EUR bedraagt en eind 2002 nog 16,8 miljoen EUR; indien rekening wordt gehouden met deze laatste gegevens, beloopt het netto eigen vermogen eind 2001 niet meer dan ongeveer 10 miljoen EUR en eind 2002 17 miljoen EUR;

— het eigen vermogen van 33,8 miljoen EUR eind 2002 moet worden vergeleken met netto vaste activa van respectievelijk ongeveer 285 miljoen EUR eind 2001 en 283 miljoen EUR eind 2002, hetgeen betekent dat de langetermijnfinanciering van de maatschappij bijna geheel voor rekening komt van schulden; eind 2001 belopen de financieringsschulden effectief, leasing niet inbegrepen, 134,5 miljoen EUR en eind 2002 144,8 miljoen EUR; deze grote financiële kwetsbaarheid belemmert de maatschappij andere middelen op de markt te vinden;

— de analyse van het vermogen tot zelffinanciering (29 miljoen EUR in 2001 en 24,7 miljoen EUR in 2002) vertoont dezelfde zwakke punten: het niveau ervan dekt nauwelijks de terugbetalingsverplichtingen voor de bestaande financieringsschulden (27,5 miljoen EUR in 2001 en 21,3 miljoen EUR in 2002); het vermogen tot zelffinanciering kan dus niet als zekerheid dienen voor een nieuwe kredietverlener.

([105]) Zie punt 6 van de richtsnoeren.

([106]) De afwijkende afschrijving behelst het verschil tussen de lineaire afschrijving, die als vermindering van de activa op de balans wordt opgenomen, en de door de fiscale wetgeving toegestane degressieve afschrijving. Indien deze laatste vorm van afschrijving niet als boekhoudkundige afschrijving wordt gekozen, wordt het verschil tussen de degressieve en de gecumuleerde lineaire afschrijving op deze rekening als passief opgenomen (afwijkende afschrijving), dat in de Franse boekhouding gewoonlijk bij het eigen vermogen wordt geboekt. De totale afschrijving aan het eind van de periode blijft hetzelfde en met dit systeem is dus enkel in de eerste jaren een belastingvermindering mogelijk.

([107]) Opgenomen in de bijlagen bij de jaarrekeningen voor 2001 (blz. 24) en de voorlopige rekeningen voor 2002 (opmerking 2.18).

(295) De Franse autoriteiten hebben trouwens tegenover de Commissie bevestigd dat de banken voortaan weigeren de SNCM geld te lenen vanwege de grote schuldenlast, ook al heeft de onderneming voorgesteld haar laatste hypotheekvrije schepen of andere soortgelijke dienstbaarheden in onderpand te geven.

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

(297) Samenvattend is de Commissie van mening dat de SNCM een onderneming in moeilijkheden is volgens de definitie van de richtsnoeren.

5.4.2. *Uitblijven van herstructureringssteun in de tien voorgaande jaren*

(298) De richtsnoeren ([108]) bepalen dat een maatschappij waaraan in het verleden reeds herstructureringssteun is verleend, gewoonlijk geen tweede maal steun mag ontvangen gedurende de tien jaar die volgen op de herstructureringsperiode. In de lijst van steunmaatregelen die reeds ten behoeve van de SNCM zijn genomen, komt nog geen herstructureringssteun voor ([109]). Het betreft hier immers de eerste herstructurering van de SNCM sinds haar oprichting in 1976.

5.4.3. *Herstel van de levensvatbaarheid*

(299) Het herstructureringsplan, waarvan de looptijd zo kort mogelijk moet zijn, dient binnen een redelijk tijdsbestek de levensvatbaarheid op lange termijn van de onderneming te herstellen op grond van realistische veronderstellingen betreffende de toekomstige bedrijfsomstandigheden. Het plan moet een omschakeling van de onderneming beogen zodat deze, wanneer de herstructurering voltooid is, in staat is alle kosten, met inbegrip van aflossingen en financiële lasten, te dekken. De verwachte kapitaalopbrengst van de onderneming na de herstructurering moet voldoende zijn zodat zij geen staatssteun meer nodig heeft en op eigen kracht op de markt kan concurreren.

(300) Voorts zijn het effect van de maatregelen en het welslagen van het plan niet afhankelijk van de ontwikkeling van de markt, met uitzondering van de heroriëntering op de Maghreb, die vooral neerkomt op een herstel van de positie die de SNCM tot het midden van de jaren negentig bezat.

(301) Een herstructurering dient de afstoting van de activiteiten te omvatten die zelfs na de herstructurering structureel verliesgevend zouden blijven. Wat de lijnverbinding met Corsica en het vasteland van Italië betreft, heeft de SNCM lering getrokken uit de mislukkingen in het verleden: de onderneming heeft besloten haar Italiaanse dochtermaatschappij, Corsica Marittima, die sinds haar oprichting in 1990 tot 1997 verliesgevend is geweest, te sluiten.

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

(303) Waar het gaat om de levensvatbaarheid op lange termijn, dat wil zeggen na het aflopen van het huidige contract voor de delegatie van de openbare dienst, is de Commissie van mening dat de tenuitvoerlegging van het plan de onderneming in staat moet stellen om tijdens de vernieuwing van de contracten de concurrentie op efficiënte wijze het hoofd te bieden. Tot slot merkt de Commissie op dat bij een scenario van een gedeeltelijk verlies, dat wil zeggen een autoferry, dit contract de maatschappij in staat moet stellen blijvend positieve resultaten te behalen. Als het niet in de wacht slepen van dit contract tot een inkomstendaling van 40 % of meer op de traditionele markt van de maatschappij leidt, zoals ook in een ander scenario is voorzien, ontstaat er volgens de Commissie een situatie, waartegen geen enkel herstructureringsplan, met of zonder overheidssteun, is opgewassen; hierop anticiperen is in dit stadium nog erg voorbarig.

(304) De Commissie moet tevens de einddatum van de herstructureringsperiode vaststellen, waarbinnen de begun-

([108]) Zie punt 48 van de richtsnoeren.
([109]) Zie paragraaf 2.5.

stigde van de steun aan een aantal verplichtingen moet hebben voldaan. Hoewel het herstructureringsplan in maatregelen voorziet die zich vooral over de jaren 2002 et 2003 uitstrekken, zal de SNCM pas tegen 2005-2006 weer over een „voldoende" niveau aan eigen vermogen beschikken. De Commissie stelt het einde van de herstructureringsperiode daarom vast op 31 december 2006.

5.4.4. *Realistisch karakter van de veronderstellingen*

(305) De richtsnoeren vereisen dat het herstructureringsplan is gebaseerd op „realistische veronderstellingen met betrekking tot de toekomstige exploitatievoorwaarden" ([110]).

(306) De Commissie acht het marktonderzoek van goede kwaliteit en is van oordeel dat het een goede basis vormt om de scenario's voor de ontwikkeling van de onderneming vast te stellen.

(307) De verbetering van de levensvatbaarheid dient voornamelijk tot stand te komen door middel van interne maatregelen waarin het herstructureringsplan voorziet, en mag alleen op externe factoren berusten waarop de onderneming slechts weinig invloed kan uitoefenen, zoals hogere prijzen en een stijging van de vraag, indien de veronderstellingen inzake de marktontwikkeling in ruime kring worden onderschreven. De verbetering moet niet alleen komen van heroriëntering op de lijnverbinding met de Maghreb, maar vooral van een beter beheer van de productiekosten en een toename van de productiviteit.

(308) Het herstructureringsplan moet met name de situatie en de verwachte ontwikkeling van vraag en aanbod op de markt van de betrokken producten in aanmerking nemen, aan de hand van optimistische, pessimistische en neutrale scenario's, alsook de specifieke sterke en zwakke punten van de onderneming.

(309) Het herstructureringsplan maakt de onderneming de overgang naar een nieuwe structuur mogelijk die haar uitzicht biedt op levensvatbaarheid op lange termijn alsmede de mogelijkheid geeft tot exploitatie met eigen middelen.

(310) Het herstructureringsplan moet een omschakeling van de onderneming beogen zodat deze, wanneer de herstructurering voltooid is, in staat is alle kosten, met inbegrip van aflossingen en financiële lasten, te dekken. De verwachte kapitaalopbrengst van de onderneming na de herstructurering moet voldoende zijn zodat zij geen staatssteun meer nodig heeft en op eigen kracht op de markt kan concurreren, ook in het geval dat de SNCM, na 2007, niet meer de begunstigde is van het contract voor de delegatie van de openbare dienst tussen Corsica en Marseille.

([110]) Zie punt 32 van de richtsnoeren.

5.4.5. *Voorkoming van ongerechtvaardigde vervalsing van de mededinging*

(311) Een voorwaarde voor herstructureringssteun is dat er maatregelen worden genomen om de nadelige gevolgen van de steun voor concurrenten zoveel mogelijk te beperken. Anders zou moeten worden aangenomen dat door de steun het gemeenschappelijke belang wordt geschaad en zou deze derhalve als met de gemeenschappelijke markt onverenigbaar moeten worden beschouwd ([111]).

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

(313) De Commissie is van oordeel dat er op de markt voor de scheepvaartverbindingen met Corsica geen overcapa-

([111]) Zie punt 39 van de richtsnoeren: „De compenserende maatregelen kunnen verschillende vormen aannemen, naargelang op de markt waar de onderneming werkzaam is, al dan niet overcapaciteit heerst. Om te beoordelen of er overcapaciteit heerst, kan de Commissie rekening houden met alle nuttige gegevens waarover zij beschikt:

i) wanneer in de Gemeenschap of in de EER een structurele overcapaciteit bestaat op een markt waarop de begunstigde actief is, dient het herstructureringsplan, evenredig met de hoogte van het ontvangen steunbedrag en de invloed van de steun op de relevante markt, bij te dragen tot de verbetering van de marktvoorwaarden door een onomkeerbare vermindering van de productiecapaciteit. Een capaciteitsvermindering is onomkeerbaar wanneer de betrokken activa zodanig worden veranderd dat zij nooit meer de vroegere capaciteit kunnen behalen, of definitief worden omgebouwd met het oog op een ander gebruik. De verkoop van capaciteit aan concurrenten is in dit geval niet voldoende, tenzij de installaties worden verkocht voor gebruik in een geografische markt waar de permanente exploitatie ervan geen belangrijke gevolgen voor de mededinging in de Gemeenschap heeft. De voorwaarden inzake capaciteitsvermindering moeten ertoe bijdragen de aanwezigheid van de gesteunde onderneming op de communautaire markt te beperken;

ii) wanneer er daarentegen in de Gemeenschap of de EEG geen structurele overcapaciteit bestaat op de markt waarop de begunstigde actief is, zal de Commissie niettemin onderzoeken of een compenserende maatregel moet worden geëist. Ingeval deze compenserende maatregel een capaciteitsinkrimping omvat, kan deze tot stand worden gebracht door de afstoting van activa of van dochterondernemingen. De Commissie zal de door de lidstaat voorgestelde compenserende maatregelen, in welke vorm dan ook, onderzoeken en vaststellen of deze toereikend zijn om de eventuele mededingingvervalsende gevolgen van de steun te beperken. Bij haar overweging van de noodzakelijke compenserende maatregelen zal de Commissie rekening houden met de marktsituatie en met name met de groei op de markt en de mate waarin in de vraag wordt voorzien".

citeit bestaat, rekening houdend met de sterke seizoengebondenheid en de grote groei van het vervoer ([112]). Verder merkt de Commissie op dat de gemiddelde bezettingsgraad van de schepen van de voornaamste concurrent van de SNCM lager is dan die van de overheidsonderneming. Aangezien er op de markt geen overcapaciteit heerst in de zin van de richtsnoeren, is er geen reden om bij te dragen tot de verbetering van de marktvoorwaarden van de onderneming. De verkoop van schepen — in plaats van de vernietiging ervan — vertegenwoordigt dus een capaciteitsvermindering die aanvaardbaar is in het licht van de richtsnoeren.

(314) De gedwongen beperking of vermindering van de aanwezigheid op de markt of markten waarop de onderneming actief is, vormt een compenserende maatregel voor de concurrenten. De omvang van deze maatregel moet in verhouding staan tot de door de steun momenteel of in de toekomst veroorzaakte mededingingvervalsing.

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

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

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

— de beperking van het totale aantal aangeboden plaatsen en van het aantal retourreizen elk jaar vanaf 2003, met name op de lijnverbinding tussen Nice en Corsica ([113]);

— de verkoop van vier schepen ([114]).

(316) Op alle lijnverbindingen in de Golf van Genua en met Toulon verlaagt de SNCM haar aanbod met meer dan een miljoen plaatsen per jaar ten opzichte van 2001, wat meer dan een halvering betekent en waarvan haar concurrenten onmiddellijk profiteren, terwijl juist deze verbindingen de grootste groei vertonen ([115]).

([112]) Zie tabel 1.
([113]) Zie tabel 2.
([114]) Zie paragraaf 2.3.2.
([115]) Zie de tabellen 1 en 2.

(317) Niettemin is de Commissie van oordeel dat deze maatregelen, hoe omvangrijk ook, vergezeld moeten gaan van voorwaarden die beogen eventuele mededingingvervalsingen te beperken. Met name dient te worden voorkomen dat de onderneming de beschikking krijgt over extra middelen die zouden kunnen worden gebruikt voor agressieve, marktverstorende activiteiten ([116]). Het is dan ook van belang uitdrukkelijk te bepalen dat de SNCM tijdens de herstructureringsperiode geen nieuwe investeringen mag financieren, de in het herstructureringsplan opgenomen kosten van heroriëntering op de Maghreb uitgezonderd. Deze voorwaarde, die verderop nader wordt toegelicht, van het achterwege blijven van investeringen in nieuwe schepen of ter vervanging van bestaande schepen, zal eventuele negatieve gevolgen van de steun voor de voornaamste concurrenten voorkomen of ten minste zoveel mogelijk beperken.

5.4.6. *Tot het minimum beperkte steun*

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

(319) In het onderhavige geval merkt de Commissie, in het licht van punt 40 van de richtsnoeren, allereerst op dat in het herstructureringsplan aanzienlijke verkopen van voornamelijk nautische activa zijn opgenomen, ten bedrage van 40 miljoen EUR verkoopprijs en 21 miljoen EUR netto-opbrengst van de bijbehorende financieringsschulden. In paragraaf 5.5.2 worden door de Commissie ook extra afstotingen voorgeschreven van activa die de onderneming in de vorm van deelnemingen bezit en die door de Commissie als niet strategisch voor de activiteit van de onderneming worden beschouwd. Maar dit alles is niet voldoende om de levensvatbaarheid van de SNCM te herstellen, waarvan de financiële situatie na deze operatie blijft gekenmerkt door aanzienlijke passiva.

(320) De Commissie had in haar besluit van 19 augustus 2002 aangegeven dat zij niet overtuigd was van de juistheid van de berekeningsmethode die de Franse autoriteiten hadden voorgesteld om het bedrag van de steun te bepalen. Ondanks de door Frankrijk verschafte aanvullende opmerkingen is de Commissie overgegaan tot een eigen evaluatie.

([116]) Zie hierover paragraaf 5.4.1.

5.4.6.1. Analyse van de door Frankrijk voorgestelde berekeningsmethoden

(321) Ten aanzien van de door de Franse autoriteiten gebruikte methode ([117]), die is gebaseerd op de verhouding tussen eigen middelen en schuldenlast, is de Commissie van oordeel dat:

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

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

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

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

(322) Betreffende de andere methoden die door Frankrijk zijn voorgesteld om aan te tonen dat het cijfer van 76 miljoen EUR niet te hoog is, heeft de Commissie kritiek op de geschiktheid ervan.

(323) De eerste alternatieve methode ([118]), die is gebaseerd op het eigen kapitaal dat nodig is om de financiering van de bestaande vloot te garanderen, lijkt niet geschikt, voorzover de Franse autoriteiten bij deze berekening de aankoopwaarde van de vloot hebben aangehouden en niet de handelswaarde ervan in 2002. Immers, als een nieuwe maatschappij zou worden opgericht met dezelfde vloot als waarover de SNCM momenteel beschikt, zou deze eigen kapitaal moeten zien te vinden dat overeenkomt met de aanschafwaarde van alle schepen samen en niet met de nieuwbouwwaarde. Bovendien worden bij zulk een methode geen andere „zware" activa in aanmerking genomen, zoals het geautomatiseerde reserveringssysteem of de panden van de onderneming.

(324) De tweede alternatieve methode ([119]), die is gebaseerd op de door de SNCM gedragen uitgaven, lijkt de Commissie geschikter. De Commissie wenst echter het cijfer van 41,7 miljoen EUR dat betrekking heeft op vroegere verliezen, te herzien, met name om rekening te houden met het resultaat over 2002 en met de verliezen van de lijnverbinding met Corsica vóór 1999. De methode van de Commissie wordt uiteengezet in paragraaf 5.3.6.2.

5.4.6.2. Door de Commissie gehanteerde methode

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

(326) De Commissie is van mening dat de herstructureringssteun enerzijds de kosten van verschillende in het herstructureringsplan voorziene activiteiten kan dekken (operationele herstructurering) en anderzijds de tekorten waarmee de onderneming te kampen heeft voor de uitvoering van haar openbaredienstovereenkomsten tot eind 2001 (financiële herstructurering). Op de eerste plaats acht de Commissie het gerechtvaardigd dat een deel van de steun kan dienen ter financiering van de kosten van de operationele maatregelen, die noodzakelijk zijn vanwege de verandering van het juridisch kader en het concurrentiespeelveld van de maatschappij. Op de tweede plaats acht de Commissie het gerechtvaardigd dat, aangezien deze activiteiten op zichzelf de onderneming niet in staat stellen de schuldenlast op korte termijn te verlichten, het andere deel van de steun dient voor het terugbetalen van de schulden die voortkomen uit de ondercompensatie waarmee de SNCM te maken heeft gehad onder de regeling van de overeenkomsten van 1991 en 1996. De Commissie is dan ook voornemens:

— haar goedkeuring te hechten aan het verlenen van staatssteun enkel ten behoeve van de kosten die verbonden zijn aan de operationele maatregelen van het herstructureringsplan;

— een definitieve streep te trekken onder de gevolgen van de ontoereikendheid van de financiële compen-

([117]) Zie paragraaf 2.3.8.3.
([118]) Zie paragraaf 2.3.8.2.
([119]) Zie paragraaf 2.3.8.1.

saties overeenkomstig de overeenkomsten in het licht van de exploitatie-uitgaven en de lasten op de wal die voor deze periode op de aan openbare-dienstverplichtingen onderworpen lijnen zijn geconstateerd.

(327) Zoals reeds is geconstateerd, bedraagt de financiële ondercompensatie voor de openbare dienst in de periode 1991-2001 53,48 miljoen EUR.

(328) Voor de kosten die zijn verbonden aan de operationele herstructureringsmaatregelen, hanteert de Commissie het cijfer van 46,0 miljoen EUR ([120]). De Commissie merkt reeds op dat de onderneming een nettoverkoopopbrengst van 21 miljoen EUR zal realiseren ([121]) als uitvloeisel van de in het herstructureringsplan voorziene afstotingen. Rekening houdend met het voorgaande, komt de Commissie tot de conclusie dat een som van 76 miljoen EUR volkomen gerechtvaardigd is om de onderneming in staat te stellen op korte termijn weer levensvatbaar te worden. De SNCM kan voortaan geen leningen meer sluiten bij een bank, ook al zou zij voorstellen haar laatste hypotheekvrije schepen of andere dienstbaarheden in onderpand te geven ([122]). Samenvattend is de Commissie van oordeel dat de onderneming niet in staat is andere eigen middelen te vinden om haar herstructurering te financieren. De overige 76 miljoen EUR die volgens deze berekening nodig zijn, zal dus moeten komen van de herstructureringssteun en van de opbrengst van de eventuele verkoop van niet-strategische deelnemingen.

(329) De Commissie is dus van mening dat het bedrag van de herkapitalisatie van 76 miljoen EUR dat door de Franse autoriteiten is aangemeld, in fine in overeenstemming is met de benadering die zij heeft gekozen, onder voorbehoud, zoals verderop zal worden uitgelegd ([123]), van het in aanmerking nemen van de opbrengst van de eventuele verkoop van de niet-strategische deelnemingen die boven op de in het herstructureringsplan voorziene verkopen komen.

(330) Tot slot is de Commissie van oordeel dat de voorgestelde steun niet hoger is dan wat nodig is voor het herstel van de levensvatbaarheid. Op basis van de financiële situatie zoals die eind 2002 is aangegeven en hierboven is uiteengezet, zou een kapitaalinjectie van 76 miljoen EUR het nettovermogen van de onderneming, onder overigens gelijke omstandigheden, verhogen van ongeveer – 26,5 miljoen EUR naar ongeveer + 49,5 miljoen EUR. Op dezelfde wijze zouden de financieringsschulden uitkomen op 144,8 miljoen EUR (situatie eind 2002) – 76 miljoen EUR (kapitaalinbreng) + 31,2 miljoen EUR (uitgaven voor operationele herstructureringsmaatregelen, de buitengewone afschrijving van de Liamone uitgezonderd), ofwel ongeveer 100 miljoen EUR. De schulden zouden dus gelijk blijven aan het dubbele van het nettovermogen, wat de Commissie tot het oordeel brengt dat de kans dat de onderneming de beschikking krijgt over extra middelen in de zin van de richtsnoeren, nihil is. Trouwens, voorzover deze kans bestaat, beogen de in de onderhavige beschikking vermelde voorwaarden elke mededingingsvervalsing te vermijden. Zelfs rekening houdend met de hierboven besproken wettelijke reserves van 60 miljoen EUR, die volgens de Commissie slechts gedeeltelijk uit eigen middelen bestaan, zou het eigen vermogen van ongeveer 110 miljoen EUR in evenwicht worden gehouden door schulden die bijna even groot zijn. De aanwezigheid van te financieren netto vaste activa van 283 miljoen EUR eind 2002 rechtvaardigt in de ogen van de Commissie dit niveau van eigen kapitaal. Een vermindering van de steun, onder meer dankzij door de SNCM aangegane nieuwe hypothecaire leningen, zou automatisch tot een verhoging van de schuldenlast leiden, waardoor het volgens de Commissie stabiele evenwicht verstoord zou raken en het realiseren van de financiële herstructurering van de maatschappij in gevaar zou kunnen komen.

5.5. **Noodzaak van door de Commissie opgelegde voorwaarden**

(331) Overeenkomstig de richtsnoeren ([124]) kan de Commissie de voorwaarden en verplichtingen opleggen die zij nodig acht om te voorkomen dat de mededinging zodanig wordt vervalst dat het gemeenschappelijk belang wordt geschaad.

(332) In het onderhavige geval besluit de Commissie een reeks voorwaarden op te leggen met het tweeledige doel de capaciteit van de onderneming te beperken en haar te beletten een agressief tariefbeleid te voeren, dat haar concurrenten op de lijnverbinding met Corsica zou schaden.

([120]) Zie paragraaf 2.3.8.1. De Franse autoriteiten hebben 46,2 miljoen EUR aangekondigd, waarbij ze behalve de kosten van de operationele herstructureringsmaatregelen (31,2 miljoen EUR) ook een verwachte afschrijving van de Liamone van 15 miljoen EUR in aanmerking hebben genomen. In feite is de afschrijving in de rekeningen over 2001 beperkt gebleven tot 14,8 miljoen EUR, waardoor het uiteindelijke bedrag uitkomt op 46,0 miljoen EUR. Zie ook paragraaf 2.4.1.4.

([121]) Zie paragraaf 2.3.2.

([122]) Zie paragraaf 5.4.1.2.

([123]) Zie paragraaf 5.4.2.4.

([124]) Zie punt 42 van de richtsnoeren waarin staat: „De betrokken lidstaat kan er met name toe worden verplicht: i) zelf maatregelen te nemen (bijvoorbeeld de openstelling van bepaalde markten voor andere communautaire marktdeelnemers); ii) van de steunontvangende onderneming bepaalde maatregelen te eisen (bijvoorbeeld om op bepaalde markten niet als prijsleider op te treden); iii) de begunstigde gedurende de herstructureringsperiode geen steun met andere doeleinden te verlenen”.

5.5.1. *Capaciteitsvermindering*

(333) De in het herstructureringsplan voorziene inkrimping van de vloot ([125]) moet evenwel in evenwicht zijn met het beleid voor de aankoop van schepen dat de SNCM de voorgaande jaren heeft gevoerd. Wat dit betreft, heeft de SNCM in 2002-2003 twee nieuwe schepen aan haar vloot toegevoegd, een autoferry en een vracht-passagiersschip met gemiddelde capaciteit.

(334) Voorts zou vermeerdering van de eigen middelen van de onderneming na de herkapitalisatie tot gevolg kunnen hebben dat de directie ruimte wordt geboden om nieuwe schepen te kopen en/of nieuwe deelnemingen aan te gaan, hetgeen in strijd is met wat nu juist het doel is van de herstructurering, namelijk omschakeling van de onderneming door middel van interne inspanningen.

(335) Daarom is de Commissie verplicht extra voorwaarden op te leggen om te waarborgen dat de voorwaarde betreffende de capaciteitsvermindering wordt nageleefd.

(336) De Commissie dient te garanderen dat de vloot van de groep SNCM na de verkoop van de vier schepen het huidige aantal schepen niet overschrijdt. Bovendien moet de Commissie de maatschappij verbieden om tijdens een bepaalde periode tot vernieuwing van haar schepen over te gaan, behalve vanwege gebeurtenissen buiten de wil van de maatschappij, dit ter beoordeling van de Commissie.

(337) Evenzo acht de Commissie het noodzakelijk om, overeenkomstig het door de Franse autoriteiten aangemelde herstructureringsplan, het jaarlijkse aantal retourreizen op de verschillende scheepvaartverbindingen met Corsica te beperken.

(338) De Commissie is van oordeel dat het niet opportuun is de capaciteitsvermindering aan striktere voorwaarden te binden, rekening houdend op de eerste plaats met de verplichtingen van de onderneming krachtens haar contract voor de delegatie van openbare dienst, op de tweede plaats met de groeiperspectieven voor het vervoer naar Corsica en Noord-Afrika en ten slotte met de kans op het ontstaan van een monopolie ten gunste van haar rechtstreekse concurrent op de lijnen tussen het Franse vasteland en Corsica. In dit verband moet er namelijk op worden gewezen dat volgens de richtsnoeren „een versoepeling van de noodzaak compenserende maatregelen te nemen kan worden overwogen wanneer deze vermindering of beperking tot een duidelijke verslechtering van de marktstructuur zou kunnen leiden, bijvoorbeeld doordat zij indirect het ontstaan van een monopolie of een sterk oligopolistische situatie in de hand werkt" ([126]).

(339) Rekening houdend met de verwachte looptijd van het herstructureringsplan ([127]), acht de Commissie het redelijk de einddatum voor de hierboven vermelde verplichtingen vast te stellen op 31 december 2006. Deze datum komt overeen met het verwachte herstel van „normale" nettoresultaten van een scheepvaartmaatschappij met de omvang van de SNCM en van een redelijk niveau van de eigen middelen. Een eventueel eerder herstel van de rendabiliteit zal niet leiden tot vervroeging van het einde van de periode waarin de verplichtingen zullen moeten worden nagekomen.

5.5.2. *Bijdrage van de onderneming aan de herstructureringsinspanningen*

(340) Overeenkomstig de richtsnoeren dient de in moeilijkheden verkerende onderneming „met eigen middelen, zo nodig door de verkoop van activa wanneer deze niet onontbeerlijk zijn voor het voortbestaan van de onderneming of door externe financiering tegen marktvoorwaarden, een belangrijke bijdrage te leveren aan het herstructureringsplan" ([128]).

(341) De Commissie neemt goede nota van de inspanningen van de SNCM op het gebied van het afstoten van activa (40 miljoen EUR verkoopprijs en 21 miljoen EUR nettoverkoopopbrengst). Niettemin merkt zij op dat de SNCM over een aanzienlijke portefeuille met deelnemingen in verschillende ondernemingen beschikt, die ofwel geen rechtstreeks verband houden met het bedrijfsdoel van de maatschappij ofwel niet wezenlijk bijdragen tot de diensten die de scheepvaartmaatschappij levert. Geen van deze deelnemingen is in het programma voor het afstoten van activa van het herstructureringsplan opgenomen. De Commissie is van oordeel dat de onderneming alle niet-strategische deelnemingen in het kader van een open en transparante procedure moet verkopen en dat het door Frankrijk voorgestelde herstructureringsplan in deze afstotingen had moeten voorzien. Verder is de Commissie van mening dat de opbrengst van deze afstotingen de behoefte aan steun dienovereenkomstig moet verminderen teneinde te voldoen aan de eis dat de steun tot het minimum dient te worden beperkt.

([125]) Zie paragraaf 2.3.2.

([126]) Zie punt 38 van de richtsnoeren.

([127]) Zie overweging 304.

([128]) Zie punt 40 van de richtsnoeren.

5.5.2.1. Bepaling van de niet-strategische deelnemingen

(342) De Commissie besluit de onderneming ertoe te verplichten om, als compenserende maatregel voor de voorwaardelijke goedkeuring van de herkapitalisatie, alle deelnemingen in de volgende dochtermaatschappijen af te stoten:

— Amadeus France, een onderneming in ontwikkeling die een geautomatiseerd reserveringssysteem op de markt brengt en waarvan de SNCM 13 % in handen heeft ([129]);

— de Compagnie Corsica Méditerranée, een luchtvaartmaatschappij waarvan de SNCM 7 % in handen heeft ([130]);

— de onroerendgoedmaatschappij Schuman, die voor 50 % in handen is van de CGTH;

— de Someca;

— de SMIP; in plaats daarvan kan de SNCM het enige actief van de SMIP, de Southern Trader ([131]), verkopen en deze dochtermaatschappij afstoten.

(343) Ten aanzien van alle deelnemingen merkt de Commissie op dat de Franse autoriteiten tijdens de procedure nooit hebben beweerd dat ze een strategisch belang hechtten aan voortzetting van de activiteiten van de SNCM.

(344) De Compagnie Corsica Méditerranée (CCM), bekend onder de handelsnaam CCM Airlines, is een luchtvaartmaatschappij, die actief is op de luchtverbindingen met Corsica. Het betreft een gemengde onderneming met een kapitaal van 10 335 520 EUR. Haar referentieaandeelhouders zijn: de territoriale autoriteiten van Corsica (60,37 %), Air France (11,95 %), Crédit Agricole (7,55 %), de Caisse des Dépôts et Consignations (4,75 %), de SNCM (6,78 %), TAT EA (2,52 %), TAT SA (1,68 %), de Caisse de Développement de la Corsica du Sud (1,21 %) en de Chambre de Commerce de Haute-Corsica (0,84 %). De raad van bestuur bestaat uit elf leden: de Assemblée de Corsica (zeven leden), Air France (één lid), Crédit Agricole (één lid), de Caisse des Dépôts et Consignations (één lid) en de SNCM (één lid). De Commissie is van mening dat een scheepvaartmaatschappij als de SNCM niet de missie heeft om deelnemingen aan te gaan in luchtvaartmaatschappijen en dat de deelneming van de SNCM in de CCM niet strategisch is. Uit hoofde van de compenserende maatregelen zal de deelneming dus moeten worden afgestoten.

([129]) Volgens het jaarverslag over 2001 van de groep SNCM.
([130]) Idem.
([131]) Voor dit schip is volgens de meest recente door de Franse autoriteiten verstrekte informatie een verkoopbelofte gedaan.

(345) De SCI Schuman omvat verschillende onroerende activa. De Commissie is van oordeel dat de deelneming in deze maatschappij niet strategisch is voor de activiteiten van de SNCM en dus moet worden verkocht.

(346) De maatschappij Someca is gespecialiseerd in het vervoer van cement naar Corsica via een bulkcarrier. Bulkvervoer verschaft weinig synergie met het ro-ro-vrachtvervoer en de geringe omvang van het cementvervoer naar Corsica vormt geen rechtvaardiging voor het aanhouden van een deelneming in een dermate gespecialiseerde dochtermaatschappij. De Commissie is van oordeel dat deze deelneming niet strategisch is voor de SNCM en dus zal moeten worden verkocht.

(347) De SMIP heeft als enige activiteit het tijdelijk verhuren van het schip Southern Trader. Deze activiteit staat ver af van de kernactiviteit van de SNCM en heeft dus geen enkel strategisch belang voor de groep. De SNCM zal deze dochtermaatschappij dan ook ofwel moeten afstoten ofwel het enige actief ervan, de Southern Trader, moeten verkopen en deze dochtermaatschappij moeten sluiten.

5.5.2.2. Het bijzondere geval van de CMN

(348) Bij de CMN ligt de zaak ingewikkelder. Enerzijds houden de SNCM en de Franse autoriteiten staande dat de deelneming van de SNCM in de CMN van essentieel en dus strategisch belang is voor het nakomen van het contract voor de delegatie van de openbare dienst, anderzijds zijn Corsica Ferries en Stef-TFE van mening dat deze deelneming voor de SNCM niet strategisch is.

(349) Allereerst dient te worden vermeld dat de SNCM en de CMN beide deelnemen in de uitvoering van het contract voor de delegatie van de openbare dienst, ook al zijn ze zowel concurrenten als partners.

(350) Bovendien merkt de Commissie op dat beide ondernemingen synergieën op de lijnverbinding met Corsica hebben ontwikkeld die verder gaan dan waarin het contract voorziet:

— een gemeenschappelijk geautomatiseerd reserveringssysteem, niet alleen voor Corsica, maar ook voor de lijnen Marseille-Sardinië;

— een gemeenschappelijk inschepingscontrolesysteem voor passagiers;

— coördinatie van de dienstregelingen;

— toegang van de CMN tot het net van agentschappen van de SNCM in Europa.

(351) De Commissie merkt op dat de samenwerking tussen beide maatschappijen al dateert van 1954. De Commissie stelt verder dat de vloot van de CMN sterk complementair is aan die van de SNCM om in de behoeften van de lijnverbinding met Corsica te voorzien. De Commissie merkt ook op dat het aandeelhouderspact tussen de twee maatschappijen in samenwerking tussen beide voorziet.

(352) De Commissie concludeert uit het voorgaande dat de deelnemingen van de SNCM in de CMN voor de SNCM van essentieel belang zijn in verband met haar ontwikkeling op lange termijn.

(353) Gezien het bovenstaande acht de Commissie het niet opportuun in de onderhavige beschikking te eisen dat de SNCM haar deelnemingen in de CMN afstoot.

(354) Dat geldt ook voor de maatschappij Cofremar, een gemeenschappelijke dochtermaatschappij van de SNCM en de CMN, die statistieken opstelt van het vrachtvervoer naar Corsica.

5.5.2.3. De andere strategische deelnemingen

(355) De onderneming Sud-Cargos biedt belangrijke synergieën en een werkelijke complementariteit met de SNCM voor de lijnverbinding met de Maghreb. Sud-Cargos is een partner waar de SNCM niet omheen kan als zij het ro-ro-vervoer naar de Maghreb wil ontwikkelen. Bovendien brengt Sud-Cargos een zeer gerichte kennis van de markt van de verbindingen met Noord-Afrika in. Beide ondernemingen kunnen profijt trekken uit de samenvoeging van bepaalde structuren op de wal in Marseille en in de Maghreb met het oog op het realiseren van schaalvoordelen. Verder heeft Sud-Cargos een niet te verwaarlozen deel van haar omzet te danken aan de bedrijfsstructuur van de SNCM.

(356) De andere dochtermaatschappijen van de SNCM leveren belangrijke bijdragen aan de activiteit van de scheepvaartmaatschappij en kunnen evenmin uit de groep SNCM worden losgemaakt. De Commissie is van oordeel dat afstoting ervan niet kan worden overwogen zonder de levensvatbaarheid van de maatschappij op korte termijn in gevaar te brengen, gezien de belangrijke plaats die zij binnen de groep innemen.

5.5.2.4. Rekening houden met de verwachte opbrengst van de verplicht gestelde afstotingen

(357) De Commissie is voornemens het steunbedrag zo nodig te verminderen om rekening te houden met de opbrengst van de afstotingen van de niet-strategische deelnemingen. Zij beschikt evenwel niet over informatie die haar in staat stelt het bedrag vast te stellen dat uit deze afstotingen zal worden verkregen; volgens een zeer voorzichtige schatting zal de opbrengst circa 10 miljoen EUR bedragen, buiten de reeds in het kader van het herstructureringsplan voorziene afstotingen. Daarom acht de Commissie het noodzakelijk dat een deel van de steun, zijnde 10 miljoen EUR, wordt bevroren totdat het bedrag van de opbrengst bekend is; dit deel mag dus voorshands niet worden verleend.

(358) Mocht blijken dat de afstotingen de onderneming meer dan 10 miljoen EUR opleveren, dan mag het tweede deel van de steun niet aan de SNCM worden verleend. De Commissie heeft afgezien van de mogelijkheid het bedrag van het eerste deel van de goedgekeurde steun nog verder te verminderen om de SNCM ertoe aan te zetten deze deelnemingen voor een hogere prijs te verkopen. Als daarentegen de verplicht gestelde afstotingen anders dan de afstotingen die reeds in het herstructureringsplan zijn voorzien, een bedrag opleveren van minder dan 10 miljoen EUR, zal het restant worden betaald rekening houdend met de opbrengst van deze afstotingen. In voorkomend geval mag de Commissie slechts toestemming geven voor de tweede betaling als verder aan alle voorwaarden van de onderhavige beschikking is voldaan.

5.5.3. *Voorkoming van „price leader"-gedrag*

(359) De Commissie is van oordeel dat de door de Franse autoriteiten verstrekte informatie het mogelijk maakt de beweringen te weerleggen als zou de SNCM tot dan toe op de lijnverbinding met Corsica „price leader"-gedrag ([132]) hebben vertoond.

(360) Niettemin acht de Commissie het van essentieel belang tijdens de gehele herstructureringsperiode na te gaan of

([132]) Zie hierover de paragrafen 2.3.7. en 4.1.1.

de SNCM geen agressief tariefbeleid voert. Daarom besluit de Commissie aan de herstructureringssteun de voorwaarde te verbinden dat de SNCM op de lijnverbinding met Corsica geen lagere tarieven aanbiedt dan haar concurrenten.

(361) Ter vermijding van situaties waarin de concurrenten de prijs van hun overtochten abnormaal zouden verhogen, doet de Commissie deze voorwaarde vergezeld gaan van een vrijwaringsclausule voor het geval waarin de concurrenten voor gelijkwaardige diensten en identieke data prijzen zouden hanteren die hoger zouden zijn dan de SNCM hanteerde in een referentiejaar dat voorafgaat aan de komst van de concurrentie op deze markt. In geval van onrechtmatige verhoging van de tarieven door de concurrenten van de SNCM, moet de SNCM worden toegestaan de laagste prijzen te hanteren om het herstel van aanvaardbare prijsniveaus mogelijk te maken. Met dit doel kiest de Commissie als referentiejaar 1996 vanwege het feit dat de SNCM in dat jaar op haar lijnen tussen de havens van het Franse vasteland en Corsica voor het eerst met concurrentie te maken kreeg en dat sindsdien de prijzen zijn gedaald. Het zou dus abnormaal zijn als de marktprijzen in de toekomst de in 1996 geldende tarieven overschrijden. De referentieprijzen zullen uiteraard worden gecorrigeerd voor de in Frankrijk geconstateerde inflatie.

(362) De in overweging 361 vastgestelde voorwaarde zal worden nagekomen als elke dag de laagste prijzen die de SNCM hanteert, hoger zijn dan de laagste promotietarieven van elk van haar concurrenten, voor gelijkwaardige bestemmingen en diensten. De Commissie zal elk geconstateerd geval van niet-nakoming van deze voorwaarde onderzoeken.

5.5.4. *Beperking van de retourreizen op de lijnverbinding met Corsica*

(363) De Commissie acht het van belang dat de compenserende maatregelen ten gunste van de concurrenten van de SNCM tijdens de gehele herstructureringsperiode in acht kunnen worden genomen. Daarom besluit zij aan de steun de voorwaarde te verbinden van strikte naleving van de door de Franse autoriteiten in het herstructureringsplan aangegane verbintenissen wat betreft het jaarlijkse aantal retourreizen op de verschillende scheepvaartverbindingen met Corsica.

(364) Het jaarlijkse aantal retourreizen van schepen op de verschillende scheepvaartverbindingen met Corsica zal tot 31 december 2006 worden beperkt tot de in tabel 3 vastgestelde maxima, behalve om uitzonderlijke redenen die niet aan de onderneming kunnen worden geweten en waardoor zij zich verplicht zou zien bepaalde retourreizen via andere havens te laten lopen en behoudens wijziging van de openbaredienstverplichtingen van de onderneming.

5.5.5. *Volledige uitvoering van het herstructureringsplan en nakoming van de opgelegde voorwaarden*

(365) De SNCM dient het aan de Commissie voorgelegde en door haar goedgekeurde herstructureringsplan volledig uit te voeren en alle andere in de beschikking van de Commissie opgelegde verplichtingen na te komen. De Commissie beschouwt het niet uitvoeren van het plan en het niet nakomen van de verplichtingen als misbruik van steun, hetgeen automatisch zal leiden tot inleiding van de formele onderzoeksprocedure, waarbij in het ergste geval de kans bestaat dat de Commissie in haar uiteindelijke besluit terugbetaling van de steun eist.

5.5.6. *Controle en jaarlijks verslag*

(366) De commissie moet in staat worden gesteld zich, op grond van regelmatige en gedetailleerde verslagen die Frankrijk bij haar indient, van een behoorlijke uitvoering van het herstructureringsplan te vergewissen.

(367) Wat de steun aan grote ondernemingen betreft, moet volgens de richtsnoeren ([133]) „het eerste van deze verslagen gewoonlijk binnen zes maanden na de datum van goedkeuring van de steun bij de Commissie worden ingediend. Vervolgens moeten de verslagen ten minste eenmaal per jaar, op een vaste datum, aan de Commissie worden toegezonden zolang de doelstellingen van de herstructureringssteun niet zijn bereikt. Zij moeten alle relevante gegevens bevatten aan de hand waarvan de Commissie de uitvoering van het goedgekeurde herstructureringsplan, het tijdschema van de uitkeringen van steun aan de onderneming en haar financiële positie kan controleren en zich ervan kan vergewissen of de voorwaarden of verplichtingen, gesteld in de beschikking van de Commissie waarbij de steun is goedgekeurd, in acht zijn genomen.”.

6. **CONCLUSIES**

(368) Samenvattend is de Commissie van mening dat de herstructureringssteun in de vorm van een herkapitalisatie verenigbaar is met de gemeenschappelijke markt, onder voorbehoud van nakoming van de in de onderhavige beschikking aangegeven voorwaarden.

(369) De Commissie nodigt Frankrijk uit:

— de Commissie zo spoedig mogelijk, en in ieder geval binnen 15 werkdagen na ontvangst van de onder-

([133]) Zie punt 46 van de richtsnoeren.

havige beschikking, in kennis te stellen van informatie die naar de mening van Frankrijk onder de geheimhoudingsplicht valt krachtens artikel 25 van Verordening (EG) nr. 659/1999;

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

(370) De Commissie wijst Frankrijk op de volgende punten:

— de herstructureringsperiode eindigt voor de SNCM op 31 december 2006;

— krachtens de richtsnoeren ([134]) moet elke individuele steun ten behoeve van materiële investeringen die in de herstructureringsperiode ten gunste van de SNCM of een van haar dochtermaatschappijen is gepland in het kader van een door de Commissie goedgekeurde steunregeling, afzonderlijk bij de Commissie worden aangemeld;

— krachtens de richtsnoeren kan herstructureringssteun gewoonlijk niet een tweede maal worden goedgekeurd, behalve onder uitzonderlijke en onvoorziene omstandigheden die de onderneming niet zijn toe te rekenen, gedurende de tien jaar die volgen op het einde van de herstructureringsperiode, dat wil zeggen 31 december 2006;

— de Commissie dient vóór het einde van de herstructureringsperiode op de hoogte te worden gesteld van elk nieuw herkapitalisatieproject van de SNCM, ook al zijn de Franse autoriteiten van mening dat dit nieuwe project in overeenstemming is met het beginsel van de particuliere investeerder in een markteconomie,

HEEFT DE VOLGENDE BESCHIKKING GEGEVEN:

Artikel 1

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

([134]) Zie de punten 88 en 89 van de richtsnoeren.

Artikel 2

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

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

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

Artikel 3

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

— Amadeus France,

— de Compagnie Corsica Méditerranée,

— de onroerendgoedmaatschappij Schuman,

— de Société Méditerranéenne d'Investissements et de Participations,

— Someca.

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

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

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

Artikel 4

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

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

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

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

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

Artikel 5

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

Artikel 6

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

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

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

Artikel 7

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

Artikel 8

Deze beschikking is gericht tot de Franse Republiek.

Gedaan te Brussel, 9 juli 2003.

Voor de Commissie

Loyola DE PALACIO

Vice-voorzitter