KOMMISSIONENS BESLUT

av den 9 juli 2003

om det omstruktureringsstöd som Frankrike har för avsikt att lämna till Société Nationale Maritime Corse-Méditerranée (SNCM)

[delgivet med nr K(2003) 2153]

(Endast den franska texten är giltig)

(Text av betydelse för EES)

(2004/166/EG)

EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION HAR FATTAT DETTA BESLUT

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, särskilt artikel 88.2 första stycket i detta,

med beaktande av Avtalet om Europeiska ekonomiska samarbetsområdet, särskilt artikel 62.1 a i detta,

efter att i enlighet med nämnda artiklar ha gett berörda parter tillfälle att yttra sig [1], och

av följande skäl:

1. FÖRFARANDE

1.1 Översikt över förfarandet

(1) I en skrivelse av den 18 februari 2002 anmälde den franska regeringen sina planer på ett omstruktureringsstöd till Société Nationale Maritime Corse-Méditerranée (SNCM). Ärendet registrerades under nummer N 118/2002. Anmälan kompletterades den 3 juli 2002 genom skrivelser från de franska myndigheterna [2].

(2) Den 19 augusti 2002 beslutade kommissionen att inleda det formella granskningsförfarandet enligt i artikel 6 i rådets förordning (EG) nr 659/1999 av den 22 mars 1999 om tillämpningsföreskrifter för artikel 93 i EG-fördraget [3]. Ärendet registrerades under det nya numret C 58/2002.

(3) I ett fax av den 11 september 2002, begärde de franska myndigheterna att vissa faktafel i beslutet av den 19 augusti 2002 skulle rättas till.

(4) I en annan skrivelse av den 11 september 2002, registrerad under TREN A/65862, begärde de franska myndigheterna en förlängning av den tidsfrist inom vilken de måste inkomma med synpunkter på beslutet av den 19 augusti 2002. Genom en skrivelse av den 17 september 2002 beviljade kommissionen Frankrike ytterligare en månad för att utarbeta sitt svar.

(5) I en skrivelse av den 8 oktober 2002 med bilagor, avsänd den 15 oktober 2002 och registrerad under SG(2002) A/10050, inkom de franska myndigheterna med synpunkter på det beslut av den 19 augusti 2002 genom vilket förfarandet inleddes. Man framhöll här att det var viktigt att komma igång med genomförandet av omstruktureringsplanen.

(6) I en skrivelse av den 15 oktober 2002, registrerad under SG(2002) A/10252, erinrade de franska myndigheterna om att det var angeläget att offentliggöra beslutet att inleda det formella granskningsförfarandet i *Europeiska gemenskapernas officiella tidning*.

(7) I ett fax av den 19 november 2002 vidarebefordrade de franska myndigheterna en kopia av överenskommelser om likviditetslån mellan SNCM och Compagnie Générale Maritime et Financière (CGMF) samt bevis för att CGMF återbetalat lånet till SNCM genom två gireringar av den 13 maj och 14 juni 2002.

(8) Den 27 november 2002 antog kommissionen ett beslut om ändring av beslutet av den 19 augusti 2002. Det ändrade beslutet överlämnades till Frankrikes ständiga representation i en skrivelse av den 29 november 2002. Som en följd därav kunde kommissionens beslut att inleda ett granskningsförfarande i detta ärende offentliggöras i *Europeiska gemenskapernas officiella tidning* den

[1] EGT C 308, 11.12.2002, s. 29.
[2] Registrerade under TREN A/61846.
[3] EGT L 83, 27.3.1999, s. 1.

11 december 2002 ([4]). Berörda parter uppmanades samtidigt att inkomma med synpunkter på det planerade stödet.

(9) På begäran av de franska myndigheterna hölls ett första arbetsmöte med kommissionen den 24 oktober 2002, och ett andra den 3 december 2002.

(10) Kommissionen har erhållit synpunkter från två företag, Corsica Ferries och koncernen Stef-TFE, och från olika regionala och lokala myndigheter. I skrivelser av den 13 och 16 januari och den 5 och 21 februari 2003 vidarebefordrade kommissionen deras synpunkter till Frankrike, som fick möjlighet att kommentera dem.

(11) I en skrivelse av den 16 januari 2003 sände kommissionen en begäran om ytterligare upplysningar i enlighet med bestämmelserna i artikel 5 i förordning (EG) nr 659/1999.

(12) I en skrivelse av den 10 februari 2003 ([5]) lade de franska myndigheterna fram argument för att visa att det föreslagna stödet till fullo överensstämmer med gemenskapens riktlinjer för statligt stöd till undsättning och omstrukturering av företag i svårigheter ([6]) (nedan kallade ”riktlinjerna”). De bifogade också en beskrivning av de nya åtagandena beträffande personalstyrkans och lönernas utveckling, sänkning av kostnaderna för insatsförbrukningen och SNCM:s prispolitik.

(13) I en skrivelse av den 13 februari 2003 ([7]) kommenterade de franska myndigheterna de synpunkter som Corsica Ferries och Stef-TFE lämnat.

(14) I en skrivelse av den 21 februari 2003 besvarade de franska myndigheterna de ytterligare frågor som kommissionen ställt i sin skrivelse av den 10 februari 2003.

(15) I ett fax av den 25 februari 2003 ([8]) vidarebefordrade de franska myndigheterna, på kommissionens begäran, en kopia av aktieägaravtalet mellan SNCM och koncernen Stef-TFE.

(16) Den 25 februari 2003 hölls på de franska myndigheternas begäran ett arbetsmöte mellan kommissionen och representanter för den franska förvaltningen.

(17) I ett e-brev av den 14 maj 2003 ([9]) översände de franska myndigheterna en preliminär version av SNCM:s verksamhetsrapport för år 2002 till kommissionen.

(18) I ett fax till kommissionen avsänt den 27 maj 2003 ([10]) lämnade de franska myndigheterna sina synpunkter på de dokument som Corsica Ferries översänt till kommissionen den 4 februari 2003 och som kommissionen i sin tur hade vidarebefordrat till de franska myndigheterna i en skrivelse av den 21 februari 2003.

1.2 **Stödets benämning**

(19) Det aktuella stödet benämns ”omstruktureringsstöd till förmån för SNCM”. Som en följd av kommissionens beslut av den 19 augusti 2002 att inleda det formella granskningsförfarandet med anledning av detta stöd, registrerades det under nummer C 58/2002 (ex N 118/2002).

1.3 **Stödmottagare**

(20) Stödmottagaren är Société Nationale Maritime Corse-Méditerranée (SNCM) som består av flera dotterbolag inom sjöfartssektorn.

1.4 **Stödets syfte**

(21) Omstruktureringsstödets främsta syfte är att det skall vara möjligt att slutföra omstruktureringen av SNCM och på så sätt säkra en varaktig lönsamhet för koncernen.

2. **DETALJERAD BESKRIVNING AV STÖDET**

(22) Stödets förenlighet kan inte bedömas utan att man först har viss kännedom om stödmottagaren och dennes bakgrund, den konkurrenssituation som stödmottagaren befinner sig i, skälen till stödmottagarens finansiella svårigheter och innehållet i omstruktureringsplanen.

([4]) EGT C 308, 11.12.2002, s. 29.
([5]) Registrerad av kommissionen under SG(2003) A/1546.
([6]) EGT C 288, 9.10.1999, s. 2.
([7]) Registrerad av kommissionen under SG(2003) A/1691.
([8]) Registrerad av kommissionen under TREN A/21701.
([9]) Registrerad av kommissionen under TREN A/20745.
([10]) Registrerad av kommissionen under TREN A/21531.

2.1 **SNCM och dess viktigaste dotterbolag**

2.1.1 *SNCM*

(23) SNCM är ett rederi som bedriver reguljär trafik på linjerna Nice–Korsika, Toulon ([11])–Korsika och Marseille–Korsika, och mellan Frankrike ([12]) och Nordafrika (Tunisien och Algeriet). Rederiet bedriver även säsongstrafik till Sardinien under perioden april till september.

(24) SNCM tillkom 1969 genom en sammanslagning av Compagnie Générale Transatlantique och Compagnie de Navigation Mixte, vilka båda bildades 1850. Företaget hette från början Compagnie Générale Transméditerranéenne, men döptes 1976 om till Société Nationale Maritime Corse-Méditerranée, sedan Société Nationale des Chemins de Fer (SNCF) förvärvat andelar i företaget. Den franska regeringen hade valt ut företaget för att knyta Korsika närmare till fastlandet, vilket innebar att man anpassade sjöfartspriserna till SNCF:s priser för järnvägstrafiken, på grundval av en konvention som ingicks den 31 mars 1976 för en period på 25 år. Compagnie Générale Transatlantique hade redan, genom en konvention som ingicks den 23 december 1948, fått i uppdrag att sköta trafiken till och från Korsika.

(25) Utöver den allmänna trafikplikten har SNCM också reguljära sjöfartsförbindelser till Algeriet och Tunisien samt under säsong, det vill säga under perioden april–september, till Sardinien. Mellan 1990 och 2002 tillhandahöll SNCM också via sitt dotterbolag Corsica Maritima passagerartrafik mellan Korsika och Italien.

2.1.1.1 Aktieinnehavet i SNCM

(26) Aktierna i SNCM innehas idag till 80 % av CGMF, som övertog aktieinnehavet från Compagnie Générale Transatlantique, och till 20 % av SNCF. Den franska staten äger direkt 100 % av CGMF. År 1992 blev SNCM ett dotterbolag till CGMF och ersatte därmed Compagnie Générale Maritime (CGM) som sedermera omstrukturerades ([13]), kapitaliserades ([14]) och privatiserades ([15]).

(27) När CGMF bildades 1977 omfattade föremålet för företagets verksamhet bland annat sjöfartstjänster, rederiverksamhet och befraktning av fartyg samt sådana förvärv av aktier eller andelar och kommersiella eller industriella transaktioner som direkt eller indirekt hängde samman med föremålet för verksamheten. Idag fyller CGMF främst följande funktioner, för statens räkning:

— Företaget har ett aktieinnehav på 80 % i SNCM (återstående 20 % ägs av SNCF, som i sin tur ägs av franska staten).

— Det garanterar att de sociala förpliktelserna (pensioner och socialförsäkring) fullgörs gentemot personalen vid dess tidigare dotterbolag, CGM ([16]).

— Det övertar ett leasingavtal som tidigare ingåtts av CGM för finansieringen av en byggnad.

2.1.1.2 SNCM:s verksamhet

(28) SNCM transporterar passagerare, bilar och lastbilar på följande sträckor:

— Mellan Marseille och olika korsikanska hamnar: Bastia och Ajaccio (dagligen i båda riktningarna), Porto-Vecchio, Balagne och Propriano (tre gånger i veckan om man räknar CMN:s turer), med ytterligare överfarter under perioder med hög belastning.

— Mellan Nice och Bastia: SNCM bedriver kontinuerlig trafik under lågsäsong (två till tre tur-och-retur-resor i veckan) och ökar sitt utbud från slutet av mars till oktober.

— Mellan Marseille och Sardinien (Porto Torres).

— Mellan Bastia och Sardinien (Porto Torres) med ett av sina egna fartyg och ett fartyg från Compagnie Maritime de Navigation (CMN).

([11]) Trafiken från Toulon är numera sporadisk.

([12]) En sjöfartsförbindelse mellan Spanien och Nordafrika har upprättats på försök.

([13]) Företaget antog omstruktureringsplanen i december 2002.

([14]) Den första stödutbetalningen till CGM gjordes 1993.

([15]) Företaget privatiserades 1996.

([16]) Som exempel kan nämnas att CGMF under 1996 tog ett direkt ansvar för genomförandet av åtgärderna i de sociala åtgärdspaket som upprättades av CGM i samband med företagets privatisering. CGMF ägde då 94 % av CGM. Se även kommissionens beslut 97/14/EG av den 17 juli 1996 om stöd till Compagnie Générale Maritime inom ramen för en omstruktureringsplan (EGT L 5, 9.1.1997, s. 40).

— Mellan Marseille och Tunis: Minst en tur per vecka med ett av sina egna fartyg.

— Mellan Marseille och Alger: Flera gånger i veckan under högsäsong med *Île de Beauté*.

2.1.1.3 Flottan

(29) SNCM:s flotta för trafiken till och från Korsika består för närvarande av följande fartyg:

a) Fem bilfärjor:

— *Napoléon Bonaparte* (kapacitet: 2 150 passagerare och 708 bilar, effekt: 43 MW, hastighet: 23,8 knop), stor bilfärja med lyxstandard.

— Den nya *Danielle Casanova*, levererad i maj 2002 (kapacitet: 2 204 passagerare och 700 bilar, effekt: 37,8 MW, hastighet: 23,8 knop), stor bilfärja med lyxstandard.

— *Île de Beauté* (kapacitet: 1 554 passagerare och 520 bilar, effekt: 37,8 MW, hastighet: 21,5 knop), togs i drift 1979 och renoverades 1989–1990.

— *Méditerranée* (kapacitet: 2 254 passagerare och 800 bilar, effekt: 35,8 MW, hastighet: 24,0 knop).

— *Corse* (kapacitet: 2 150 passagerare och 600 bilar, effekt: 27,56 MW, hastighet: 23,5 knop).

b) Fyra kombinerade last- och passagerarfartyg:

— *Paglia Orba* (kapacitet: 500 passagerare, 2 000 löpmeter gods och 120 bilar, effekt: 19,7 MW, hastighet: 19 knop).

— *Monte d'Oro* (kapacitet: 508 passagerare, 1 615 löpmeter gods och 130 bilar, effekt: 14,8 MW, hastighet: 19,5 knop).

— *Monte Cinto* (kapacitet: 111 passagerare, 1 200 löpmeter gods, effekt: 8,8 MW, hastighet: 18,0 knop).

— Sedan maj 2003, *Pascal Paoli* (kapacitet: 594 passagerare, 2 300 löpmeter gods och 130 bilar, effekt: 37,8 MW, hastighet: 23 knop).

c) Två höghastighetsfartyg, som huvudsakligen används på turer från Nice:

— *Liamone* (kapacitet: 1 116 passagerare och 250 bilar, effekt: 65,0 MW, hastighet: 42 knop) används även på förbindelser med Toulon.

— *Aliso* (kapacitet: 530 passagerare och 148 bilar, effekt: 26,0 MW, hastighet: 37 knop).

(30) Nordafrikaflottan bestod 2002 av bilfärjan *Méditerranée* (från och med den 24 juni 2002), som nu uteslutande kommer att användas på linjen Marseille–Tunis. Tack vare detta fartyg förbättras förbindelsen med den tunisiska huvudstaden både ur kvalitativ och kvantitativ synpunkt. Detta både bekväma och snabba fartyg har en total kapacitet på 2 250 passagerare och 760 bilar (jämfört med 1 600 passagerare och 500 bilar för bilfärjan *Liberté*). Detta fartyg gör det möjligt att märkbart öka den platsvolym som erbjuds kunderna. Samtidigt avsätts vissa utrymmen för godstransporter, vilket är en snabbt växande marknad.

2.1.2 *Avtalet om allmän trafikplikt*

(31) Den reguljära sjöfarten mellan det franska fastlandet och Korsika ombesörjs sedan 1948 genom allmän trafikplikt ([17]). SNCM och CMN var koncessionshavare av denna tjänst mellan 1976 och slutet av 2001, enligt ett ramavtal som ursprungligen slöts för en period på 25 år ([18]). Genom en fransk lag av den 30 juli 1982 överfördes förvaltningen av de fortlöpande förbindelserna med regionen till Korsikas regionala församling genom ett avtal med franska staten. Senare fick nämnda församling hela ansvaret för trafiken till ön genom lag nr 91-428 av den 13 maj 1991 om den korsikanska regionala myndighetens ställning ([19]). Sedan 1991 har den korsikanska regionala myndigheten övertagit den franska statens roll som koncessionsgivare för den allmänna trafikplikten ([20]).

(32) Enligt gemenskapens lagstiftning om sjöfartscabotage är medlemsstaterna skyldiga att öppna de nationella cabotagemarknaderna för konkurrens. När det gäller den all-

([17]) Sjöfartsförbindelserna mellan Italien och Korsika har alltid varit undantagna från den allmänna trafikplikten och alla avtal om allmän trafikplikt.
([18]) Se skäl 24.
([19]) Franska republikens officiella tidning, nr 111, 14.5.1991.
([20]) Enligt nämnda franska lag av den 13 maj 1991.

männa trafikplikten innebär denna skyldighet att medlemsstaterna måste respektera principen om icke-diskriminering mellan alla rederier i gemenskapen. En övergångsperiod föreskrivs emellertid för existerande avtal om allmän trafikplikt, som får fortsätta att tillämpas till det datum då de löper ut ([21]). I enlighet med gällande gemenskapsbestämmelser inledde den korsikanska regionala myndigheten ett europeiskt anbudsförfarande för att välja ut det företag som från och med den 1 januari 2002, inom ramen för ett avtal med en löptid på fem år, skulle svara för den allmänna trafiken till ön. Med tanke på hur konkurrensen utvecklats på förbindelserna med Toulon och Nice ansåg de regionala myndigheterna att endast förbindelserna från Marseille behövde omfattas av stränga krav på allmän trafikplikt.

(33) SNCM och CMN tog tillsammans hem detta avtal för perioden 2002–2006, eftersom Corsica Ferries slutligen avstått från att söka. Samtidigt ålades samtliga företag som trafikerade ön från Toulon och Nice en viss turtäthet, för att vissa kategorier av deras passagerare skulle kunna dra nytta av det sociala stödet ([22]).

(34) Mellan 1997 och 2001 ökade det stöd som SNCM tilldelats för de fortlöpande förbindelserna med regionen från 80,1 miljoner euro till 86 miljoner euro. Det omfattade då samtliga förbindelser från tre hamnar på det franska fastlandet (Nice, Toulon och Marseille).

(35) I det gällande avtalet föreskrivs en trafikplikt med fastställd turtäthet, en bestämd tjänstekvalitet, maximipriser beroende på säsong och obligatoriska rabatter för vissa passagerarkategorier. I avtalet fastställs också den ekonomiska ersättning (det ”referensbelopp”) som SNCM skall erhålla varje år mellan 2002 och 2006, och som kommer att minska från 69,1 miljoner euro till 61,4 miljoner euro. Denna ersättning får justeras med högst 4 % om det visar sig att de verkliga intäkterna avviker från de referensintäkter som anges i avtalet. Det är meningen att kvoten mellan den ekonomiska referensersättningen och referensintäkten skall utvecklas från 88 % år 2002 till 75 % år 2006.

(36) År 2002, dvs. det första året av avtalet om allmän trafikplikt, uppgick den ekonomiska ersättningen till 72,1 miljoner euro. Detta är en minskning jämfört med tidigare år, eftersom detta bidrag numera endast utgår för linjen från Marseille till Korsika. Som jämförelse kan nämnas att bidraget under 2001 för samma linje uppgick till 64,79 miljoner euro med en nettointäkt på 73,17 miljoner euro 2001, varav cirka 41 miljoner euro för passagerare (733 400) och hotellverksamhet, och 32 miljoner euro för gods och bilar (762 000 löpmeter).

([21]) Se artikel 4.3 i rådets förordning (EEG) nr 3577/92 av den 7 december 1992 om tillämpning av principen om frihet att tillhandahålla tjänster på sjötransportområdet inom medlemsstaterna (cabotage) (EGT L 364, 12.12.1992, s. 7).

([22]) Se skäl 155 i detta beslut.

2.1.3 *SNCM:s viktigaste dotterbolag*

2.1.3.1 Compagnie Méridionale de Navigation

(37) SNCM äger en minoritetsandel av CMN, som inom ramen för avtalet om allmän trafikplikt har tre kombinerade last- och passagerarfartyg i trafik mellan Korsika och Marseille, nämligen *Girolata*, *Kalliste* och *Scandola*. Företaget bedriver också trafik till Sardinien (Porto Torres) från Marseille och Propriano.

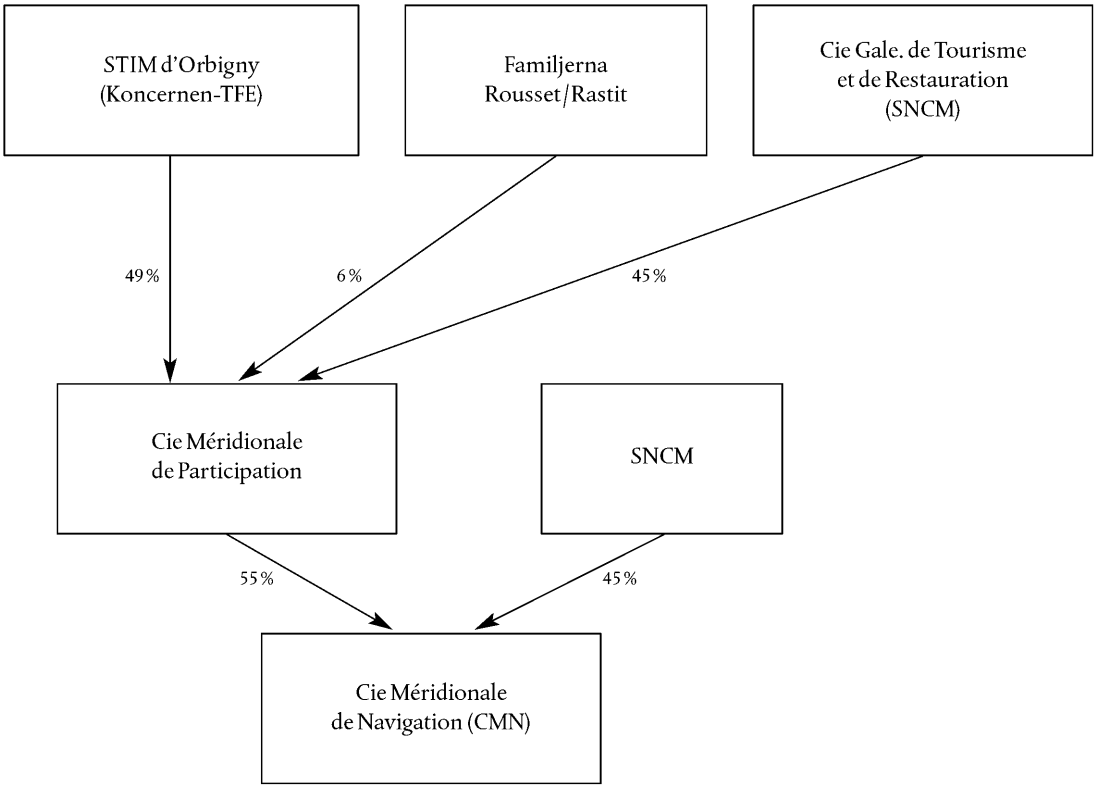
(38) CMN, som bildades 1931, var fram till slutet av 1970-talet ett renodlat familjerederi. Compagnie Générale Transatlantique övertog då en minoritetsandel på 49 % av aktierna för att en gren av grundarfamiljen skulle kunna dra sig tillbaka. Dessa andelar har senare övertagits av CGM. Inget av dessa båda stora företag har blandat sig i förvaltningen av CMN, som fortfarande sköts av representanter för familjerna Rousset och Rastit.

(39) Sedan 1956 har CMN varit bundet av ett avtal med Compagnie Générale Transatlantique, en föregångare till SNCM för förbindelsen med Korsika. 1976 blev CMN koncessionshavare för förbindelsen med Korsika, dock enbart för gods, medan SNCM beviljades koncession för gods- och passagerartransport till Korsika. Från och med 1980 kunde CMN, genom tillståndsdelegering från SNCM, även transportera passagerare, tack vare inköpet av kombinerade last- och passagerarfartyg. I gengäld fungerade SNCM som CMN:s generalagent för passagerartrafiken.

(40) 1992 försökte CGM, som drabbats av allvarliga likviditetsproblem, utan framgång att sälja sin andel av CMN till en tredje part. När detta misslyckades, uppmanade CGM sitt dåvarande dotterbolag SNCM (fram till 1992) att överta CGM:s andelar i CMN. Därigenom skapades ett aktieinnehav i två steg varigenom SNCM fick majoritetsintresset samtidigt som privata aktieägare kunde behålla den egentliga kontrollen över CMN genom två holdingföretag. Familjerna Rousset och Rastit utnyttjade denna transaktion för att minska sitt aktieinnehav i Société de Travaux Industriels et Maritimes d'Orbigny

(STIM d'Orbigny) som sedan inlemmades i koncernen Stef-TFE. Vid den tidpunkten skulle man ha kunnat överväga en sammanslagning av CGM och SNCM, eftersom det fanns mycket starka band mellan dem. Önskan att behålla de privata investerarna bland CMN:s aktieägare och deras vilja att behålla kontrollen över detta företag stod dock troligen i vägen för en sammanslagning av de båda företagen.

(41) Den egentliga kontrollen över CMN överläts 1992 till koncernen Stef-TFE som äger 49 % av Compagnie Méridionale de Participations (CMP) och handlar i samförstånd med familjerna Rousset och Rastit, som själva äger 6 % av CMP.



2.1.3.2 Compagnie Générale de Tourisme et d'Hôtellerie

(42) Compagnie Générale de Tourisme et d'Hôtellerie (CGTH) är ett holdingföretag, som till 100 % ägs av SNCM, och som har följande dotterbolag eller andelar:

— 45 % av CMP, som är den huvudsakliga aktieägaren i CMN med 55 % av aktierna.

— 100 % av Comptoirs du Sud, som driver butikerna ombord på SNCM:s fartyg.

— 50 % av Société civile immobilière Schuman (sålda fastigheter eller sådana som är på väg att säljas).

— 100 % av Société Méditerranéenne d'Investissements et de Participations (SMIP), vars enda tillgång är det tidsbefraktade fartyget Southern Trader.

2.1.3.3 Sud-Cargos

(43) Sud-Cargos är ett franskt rederi för transport av gods, som är baserat i Marseille och specialiserat på trafiken till Nordafrika. Det är ett hälftenägt dotterbolag till två stora transportkoncerner, SNCM och Delmas. Under 2001 hade företaget åtta ro-ro-lastfartyg och containerfartyg och en omsättning på 67,3 miljoner euro med 90 000 transporterade ton, 38 000 TEU (Twenty-foot Equivalent Unit) och 18 000 transporterade släpvagnar. Företaget med dotterbolag har ett hundratal anställda.

(44) Sud-Cargos har grundat sin utvecklingsstrategi på följande fem principer:

— Närhet till kunderna genom egna anläggningar i Medelhavets viktigaste hamnar.

— Mångsidighet med en diversifierad fartygsflotta som kan transportera alla typer av gods.

— Ett globalt nät med containrar tillgängliga i världens samtliga stora handelsområden.

— Tillhandahållande av landtransporter och omlastning med möjlighet att land- eller sjövägen transportera containrar från hela världen till de viktigaste franska (Marseille), italienska (Genua) och spanska (Valencia och Barcelona) lastningshamnarna.

— Omedelbar tillgång till information om godset.

2.1.3.4 Sara

(45) Société Aubagnaise de Restauration et d'Approvisionnement (Sara) svarar för provianteringen av SNCM:s fartyg. År 2002 hade företaget en omsättning på totalt 8,58 miljoner euro bara med SNCM och en vinst på 0,19 miljoner euro.

2.1.3.5 Ferrytour

(46) Ferrytour är ett handelsbolag som ägs till 100 % av SNCM och som är verksamt som researrangör. År 2002 uppgick omsättningen till 11,2 miljoner euro och det blygsamma resultatet till 0,21 miljoner euro. Företaget arrangerar sjöresor till Korsika, Sardinien och Tunisien, men även flygningar till ett stort antal destinationer. Därutöver erbjuder företaget också minikryssningar och andra tjänster riktade till affärsturister.

2.1.3.6 Comptoirs du Sud

(47) Comptoirs du Sud är ett dotterbolag som bildades 1996 och som ägs till 100 % av SNCM. Det driver samtliga butiker ombord på fartygen. Företagets omsättning varierar mellan 2 och 4 miljoner euro och nettoresultatet mellan 0,08 och 0,12 miljoner euro. Mer än 72 % av försäljningen sker på linjerna till Nordafrika.

2.1.3.7 Sotramat

(48) Société Transmondiale Mer Air Terre Voyages (Sotramat) är ett dotterbolag som ägs till 100 % av SNCM. Det är verksamt som researrangör och driver 17 resebyråer på olika håll i Frankrike. Under 2001 uppgick företagets försäljning till 42,53 miljoner euro, varav 40 % var SNCM-biljetter, vilket motsvarar 8,5 % av SNCM:s försäljning. Sotramats vinst uppgick till 0,58 miljoner euro och kommissionen till 3,80 miljoner euro.

2.2 **De berörda marknaderna**

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

2.2.1 *Förbindelsen till Korsika*

(50) SNCM bedriver främst trafik mellan det franska fastlandet och Korsika respektive Nordafrika. Den marknadsundersökning som de franska myndigheterna tillhandahållit (nedan kallad "marknadsundersökningen") gör att det är möjligt att beskriva de olika berörda marknaderna i detalj.

2.2.1.1 Marknadens egenskaper

(51) Flygtrafiken svarade 2001 för 43 % av den totala passagerartrafiken (dvs. omkring 2,4 miljoner resor av totalt 6 miljoner i vardera riktningen). Sjöfartens andel har på grund av det dynamiska utbudet haft en tendens att öka under de senaste åren.

(52) Sjöfarten mellan det europeiska fastlandet och Korsika karakteriseras för passagerartrafikens del av följande egenskaper:

— Trafiken är mycket säsongsbunden: juli och augusti månad svarar för nära 50 % av den totala trafiken under året. Kraftiga variationer förekommer också under skollov och vissa helger. Trafiken är dessutom ojämnt fördelad mellan de båda riktningarna i början och slutet av veckan.

— Utbudet måste av strukturella skäl överstiga efterfrågan (den genomsnittliga beläggningsgraden per månad varierar mellan 20 % på vintern – med bottennoteringar på 5–10 % – och 100 % på sommaren samt vissa helgdagar).

— En nedgång för SNCM på marknaden för sjöfartsförbindelser mellan Korsika och det europeiska fastlandet. År 2001 hade SNCM 46 % av marknaden (räknat som antal passagerare), vilket innebär att avståndet till den främsta konkurrenten, Corsica Ferries (44 % av marknaden) krymper. Resten av marknaden delas mellan Moby Lines (5 %), CMN (3 %) och Happy Lines (2 %).

— En svag tillväxt på 2,4 % per år, men sjöfarten får successivt allt större betydelse jämfört med flygtrafiken.

— Beläggningsgraden, beräknad som årsgenomsnitt, är av strukturella skäl låg: 40 % för SNCM, 33 % för Corsica Ferries, men hela 66 % för CMN, som under åren 1999–2001 endast använde kombinerade last- och passagerarfartyg, vilka av naturliga skäl har högre beläggning av passagerare. Beroende på marknadens karakteristiska egenskaper har fartygens genomsnittliga beläggningsgrad, såsom framgår av tabell 1, av allt att döma alltid varit låg, även innan Corsica Ferries började trafikera förbindelsen mellan Korsika och det franska fastlandet.

TABELL 1

Utveckling av den genomsnittliga beläggningsgraden för SNCM:s fartyg

(i %)

År	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Fartygens genomsnittliga beläggningsgrad	38,1	40,1	35,2	34,9	38,2	41,5	41,8	i. u.	i. u.	43,4

(53) Såsom framgår av tabell 2 står trafiken mellan Marseille och Korsika för den minsta ökningen av de tre förbindelserna mellan Korsika och franska fastlandet.

TABELL 2

Trafikutveckling mellan olika hamnar på det franska fastlandet och Korsika

(tusental)

Passagerare	2000	2001	2002	% 01/00	% 02/01
Nice/Korsika	791	786	904	–0,6 %	15,0 %
Toulon/Korsika	122	403	460	230,3 %	14,1 %
Marseille/Korsika	827	840	914	1,6 %	8,8 %
Totalt	1 740	2 029	2 278	16,6 %	12,3 %

2.2.1.2 SNCM:s konkurrenter

(54) År 1996 utsattes SNCM för första gången för konkurrens på förbindelsen mellan franska fastlandet och Korsika i och med att Corsica Ferries öppnade en linje mellan Nice och Bastia och Calvi under högsäsong ([23]). Sedan den 18 mars 1999 anordnar man en tur-och-retur-resa per vecka på dessa förbindelser. Sedan den 1 april 2000 har SNCM också fått konkurrens på förbindelserna Toulon–Bastia och Toulon–Ajaccio.

(55) SNCM:s främsta konkurrent när det gäller passagerartrafiken till Korsika är Corsica Ferries, som erbjuder förbindelser med Korsika både från Toulon och Nice i Frankrike och från Savona och Livorno i Italien. Dess marknadsandel har hela tiden ökat och uppgick 2001 till 44 %, vilket är en kraftig ökning jämfört med år 2000, då den fortfarande inte var större än 36 %. Förklaringen till denna ökning är att Corsica Ferries under 2001 satte in två snabbfärjor på linjen Toulon–Korsika, vilket gjorde att trafiken från det franska fastlandet ökade utan att företagets trafik från Italien minskade.

(56) År 2002 blev Corsica Ferries ledare på marknaden för Korsikatrafiken ([24]). Dess verksamhet är idag jämt fördelad mellan Korsika och Sardinien: Det transporterar 800 000 passagerare mellan det franska fastlandet och Korsika, 800 000 passagerare mellan Italien och Korsika, och 800 000 passagerare mellan Sardinien och det italienska fastlandet. Företaget har ett tusental sjömän som seglar under italiensk flagg. Dess säte ligger i Bastia och företaget har också ett representationskontor i Savona. Det har elva fartyg och ett tolfte är beställt.

(57) SNCM:s övriga konkurrenter på förbindelsen med Korsika är följande:

— CMN är SNCM:s konkurrent och samtidigt samarbetspartner inom ramen för avtalet om allmän trafikplikt. CMN är endast verksamt på förbindelserna från Marseille och har en marknadsandel på 3 %.

— Moby Lines bedriver trafik från Genua, Livorno och Piombino. Dess marknadsandel på förbindelsen med Korsika har minskat från 8 % till 5 % mellan 2000 och 2001, pga. dess ålderstigna flotta.

— Happy Lines, som driver en bilfärja med 1 100 platser från Genua, La Spezia och Livorno, har en marknadsandel på cirka 2 %.

([23]) Marknaden öppnades i själva verket för företag som seglade under fransk flagg.

([24]) Från Italien och det franska fastlandet. SNCM är fortfarande ledare på förbindelserna mellan det franska fastlandet och Korsika.

— Tris, som har två bilfärjor med 800 respektive 1 300 platser, och Linee Lauro, som har en bilfärja med 670 platser, koncentrerar sig på förbindelsen med Sardinien och bedriver även tillfällig trafik till Korsika. Deras marknadsandelar är försumbara.

(58) För att optimera utbudet bedriver CMN, för godstransporter, och deras italienska konkurrenter triangeltrafik mellan den europeiska kontinenten, Korsika och Sardinien. Passagerartrafiken mellan Korsika och Sardinien på dessa linjer är emellertid mycket begränsad.

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

(60) När det gäller beledsagade släpvagnar ([25]) som lastats på färjorna, och som överlag svarar för 24 % av den allmänna godstrafiken mätt i löpmeter ([26]), råder konkurrens mellan samtliga företag som bedriver passagerartrafik. SNCM och CMN innehar även majoriteten av denna förarbundna transport. De andra företagen, särskilt Corsica Ferries, har 10 %, dvs. 2 % av den globala marknaden.

2.2.1.3 Marknadsutveckling

(61) Vad gäller efterfrågan på sjötransporter av passagerare till Korsika uppskattas i marknadsundersökningen att ökningen kommer att fortsätta: År 2006 väntas […] (*) miljoner passagerare jämfört med 3,4 miljoner under 2001. Sjöfartens ökning på bekostnad av flyget gör att man kan vänta sig att sjöfarten når en andel på […] %. De viktigaste aktörerna torde fortsätta att öka kvaliteten på sitt utbud och det är därför möjligt att vissa italienska företag kommer att slås ut, eftersom deras flotta är föråldrad. Detta gäller dock inte Moby Lines som har börjat förnya sin flotta.

(62) SNCM:s andel av passagerartrafiken uppgick 2001 till 46 %, jämfört med 52 % år 2000. Under 1990-talet har den hela tiden minskat till förmån för Corsica Ferries. Nedgången förklaras av att Corsica Ferries tagit två höghastighetsfartyg i drift.

(63) När det gäller trafiken med allmänt, icke-beledsagat gods finns det enligt marknadsundersökningen inga andra företag än SNCM och CMN som skulle kunna uppfylla de krav som gäller för den allmänna trafikplikten och som skulle vara lönsamma utöver den redan tilldelade koncessionen. I marknadsundersökningen görs här bedömningen att partnerskapet mellan SNCM och CMN på längre sikt ligger i SNCM:s intresse och därför bör drivas vidare.

(64) Enligt marknadsundersökningen skulle SNCM och CMN genom en förlängning av avtalet om allmän trafikplikt kunna ”fånga upp” merparten av ökningen av den allmänna godstrafiken från Marseille till Korsika: […] löpmeter 2006, jämfört med 1 490 000 år 2000. För att denna verksamhet skall bli lönsam krävs en strikt förvaltning av de båda företagens samtliga färjor och kombinerade last- och passagerarfartyg, med en global optimering av passagerar- och godstrafiken. Det förekommer inte någon priskonkurrens: priserna kontrolleras inom ramen för avtalet om allmän trafikplikt.

(65) I marknadsundersökningen görs olika bedömningar beroende på vilken kommersiell strategi som Moby Lines kommer att satsa på när det gäller förbindelserna mellan Italien och Korsika. Italiens andel av den totala trafiken kommer att minska från […] % under 2001 till […] % under 2006 i ett scenario där Moby Lines är mycket aktivt, eller från […] % till […] % i ett scenario där företaget inte investerar. SNCM kommer att placera sig i de övre marknadssegmenten, med större turtäthet och mer varierande destinationsorter (mindre korsikanska hamnar) än Corsica Ferries. SNCM måste ha som mål att behålla en marknadsandel på åtminstone […] %. Balansen mellan utbud och efterfrågan kommer att förbättras för SNCM, eftersom en färja togs ur trafik 2002, och man skaffat en ny kombinerad last- och passagerarfärja och moderniserat två andra kombifärjor. För att Corsica Ferries skall kunna förbättra balansen mellan utbud och efterfrågan krävs att man förverkligar de ambitiösa prognoserna om en tvåsiffrig verksamhetstillväxt som, enligt marknadsundersökningen kommer att motivera det nuvarande utbudet i efterhand. Vad gäller priserna skulle en fortsatt aggressiv konkurrens från Corsica Ferries tvinga SNCM att förbättra sin produktivitet.

(*) Affärshemlighet.

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

([26]) Denna enhet motsvarar operatörernas fakturering.

2.2.2 *Förbindelsen med Nordafrika*

(66) Förbindelsen med Nordafrika består av tre relativt väl avgränsade mikronischmarknader där SNCM, enligt marknadsundersökningen, spelar rollen som utmanare.

2.2.2.1 Förbindelsen med Algeriet

(67) Marknadsundersökningen visar att flygtrafiken svarar för 92 % av den totala passagerartrafiken mellan gemenskapen och Algeriet. Till skillnad från vad som är fallet med Korsika, märks ingen ökning av passagerartransporterna till sjöss.

(68) SNCM:s enda konkurrent när det gäller sjötransporter är Entreprise Nationale de Transport Maritime de Voyageurs (ENTMV), ett algeriskt företag som har näst intill monopol med en marknadsandel på 89 %. SNCM:s andel av passagerartrafiken till Algeriet är bara 11 % och denna andel har minskat kraftigt sedan 1990, då den uppgick till 35 %. SNCM:s nuvarande ställning kan bland annat förklaras av att man 1995 upphörde med trafiken på vissa förbindelser ([27]), av de administrativa hinder man mött sedan dess och av den bristande politiska viljan att återupprätta dessa förbindelser.

(69) På kort sikt verkar det föga troligt att det dyker upp några nya konkurrenter. SNCM och ENTMV fortsätter att vara varandras generalagenter i sina respektive hemländer. Samtidigt har emellertid ENTMV också utvecklat ett eget nät i Frankrike (och andra europeiska länder) och SNCM ett nät i Algeriet. […]

(70) Med tanke på den ekonomiska och politiska utvecklingen i Algeriet, torde denna marknad ha bra tillväxtpotential: passagerartrafiken till sjöss beräknas 2006 uppgå till mellan […] och […] passagerare. Enligt marknadsundersökningen är emellertid ENTMV:s flotta föråldrad och det är inte säkert att den kommer att förnyas. ENTMV:s beställning av två nya fartyg skall enligt marknadsundersökningen ha stött på finansieringsproblem.

(71) Jämfört med ENTMV:s ålderstigna flotta har SNCM en fördel i och med att färjan *Île de Beauté* togs i trafik under 2002 på linjerna till Nordafrika efter att tidigare ha använts i trafiken med Korsika. För att denna förbindelse skall bli lönsam är det enligt marknadsundersökningen viktigt att SNCM kan begränsa sina driftkostnader. Företaget skulle då kunna erbjuda attraktiva priser och på så sätt ta tillbaka sina förlorade marknadsandelar. I marknadsundersökningen betonas också att det är viktigt för SNCM att inleda trafik på förbindelsen med Oran, ett marknadssegment där företaget idag lyser med sin frånvaro. Enligt marknadsundersökningen torde SNCM fram till 2006 kunna ta tillbaka sin ursprungliga marknadsandel på 35 %.

2.2.2.2 Förbindelsen med Marocko

(72) Flygtrafikens andel av den totala marknaden är 77 %, vilket är betydligt lägre än för Algeriet. Detta antas bero på närsjöfartens betydelse över Gibraltar sund via södra Spanien.

(73) Denna marknad är betydligt mer konkurrensutsatt och mycket fragmenterad. Tillväxttakten är 5 % per år för förbindelserna mellan Marocko och Europa, jämfört med 95 % på förbindelserna med Spanien. De viktigaste aktörerna är Comanav med 20 % av marknaden, Euroferrys 18 % och Ferrimaroc 17 %. Många marockanska och spanska företag bedriver dessutom närsjöfart, t.ex. Comanav, Comarit, Euroferrys, Ferry Maroc, Limadet och Transméditeranea. Inget av företagen har en marknadsandel på mer än 23 %. Företagen har gamla fartyg som redan är avskrivna och konkurrensen är hård, särskilt när det gäller priserna.

(74) Den enda långdistanslinjen trafikeras av Comanav, mellan Sète och Tanger eller Nador. Detta företag har därmed 100 % av marknaden på dessa förbindelser, som emellertid endast utgör 5 % av den totala sjöfarten.

(75) Såsom betonas i marknadsundersökningen bedriver SNCM för närvarande inte någon passagerartrafik till sjöss med destination Marocko. Det förefaller önskvärt att SNCM inleder långdistanstrafik mellan Frankrike och Marocko. Genom att satsa på att erövra en liten andel av närsjöfarten (som idag bedrivs via södra Spanien) i stället för att försöka ta passagerare från Comanav, skulle SNCM kunna bidra till att fördubbla passagerartrafiken till sjöss från Frankrike, vilken trots det skulle förbli marginell jämfört med trafiken över Gibraltar sund.

2.2.2.3 Förbindelsen med Tunisien

(76) Flyget intar en dominerande plats med en marknadsandel på 96 % av passagerartrafiken. Turisttrafikens rela-

([27]) Efter gisslantagning på en flygning mellan Alger och Paris i december 1994.

tivt stora betydelse i Tunisien förklarar varför denna andel är ännu högre än i Algeriet, eftersom turisterna nästan uteslutande reser med flyg.

(77) Endast två medlemsstater har sjöförbindelser med Tunisien: Frankrike, från Marseille och Toulon, med 47 % av trafiken och Italien, från Livorno och Genua, med 39 % av trafiken och från Sicilien med 14 % av trafiken.

(78) Den främsta aktören på denna marknad, som växer med 7 % per år, är Compagnie Tunisienne de Navigation (CTN) med 58 % av marknaden, följt av SNCM med en marknadsandel på 21 %. CTN har en relativt modern flotta och optimerar användningen av den på linjerna från Frankrike och Italien. De övriga konkurrenterna är Linee Lauro, Tirrenia och Ustica Lines, av vilka de två sistnämnda endast trafikerar linjer från Sicilien.

(79) Konkurrensen på de nämnda sjöfartsförbindelserna varierar beroende på vilken medlemsstat de utgår från: CTN:s priser från Italien är 30 % lägre än från Frankrike, trots att restiden är lika lång. CTN och SNCM tar däremot ut samma priser på resor från Frankrike.

(80) SNCM:s andel av passagerartrafiken till sjöss med destination Tunisien var 21 % år 2000. Denna andel har minskat pga. CTN:s ökade trafik. Om man bara ser till linjerna mellan Frankrike och Tunisien är SNCM:s marknadsandel omkring 50 %. Det bästa sättet för SNCM att öka sin totala marknadsandel förefaller vara att upprätta en förbindelse mellan Italien och Tunisien, under förutsättning att man kan erbjuda konkurrenskraftiga priser

(81) Enligt marknadsundersökningen kommer sjötrafiken till Tunisien att fortsätta öka och uppgå till över […] passagerare 2006. Om SNCM bedriver trafik även från Italien skulle företaget kunna öka sin marknadsandel: enligt marknadsundersökningen är det mål som SNCM ställt upp fullt realistiskt, nämligen att nå en marknadsandel på […] % fram till 2006.

2.2.3 *Balans mellan utbud och efterfrågan*

(82) En snabbtitt på rådata avseende utbud och efterfrågan ger ett intryck av att det råder en överkapacitet på samtliga studerade förbindelser. Enligt marknadsundersökningen är verkligheten emellertid mer nyanserad.

(83) Sjöfartsutbudet kan inte exakt anpassas till efterfrågan. För trafiken till och från Korsika utgörs minimienheten av kombinerade last- och passagerarfartyg med mellan 200 och 500 passagerarplatser. För trafiken till och från Nordafrika finns det knappast några mindre färjor än de med 1 500–2 000 platser. För en reguljär linje varierar därför utbudet mellan 1 500 och 2 000 platser per vecka.

(84) Eftersom efterfrågan är mycket säsongsbunden ([28]), med tio gånger fler resenärer under vissa månader och dagar ([29]) än under de lugnaste månaderna, måste företagen ha en flotta som är dimensionerad för att klara av dessa toppar. Omsättningen bara under juli och augusti motsvarar i allmänhet halva årsomsättningen. Efterfrågan varierar dessutom kraftigt beroende på turens riktning, även under perioder med många resenärer. I början av juli når antalet resenärer från fastlandet till Korsika en topp, medan fartyget går näst intill tomt på returresan. I augusti är förhållandet det omvända. Vissa veckoslut under sommaren eller vissa helgdagar är det så många resenärer att rederiernas samlade flotta inte räcker till för att klara dessa toppar.

(85) På förbindelsen med Korsika för den allmänna trafikplikten med sig vissa krav som gör att platsutbudet är överdimensionerat i förhållande till efterfrågan under lågsäsong. Detta gäller i synnerhet trafiken till mindre hamnar som är nödvändig pga. den bristfälliga transportinfrastrukturen på Korsika. Samtliga företag har exklusiva erbjudanden ([30]) för hyttplatser, vilket kraftigt begränsar fartygens synbara beläggning.

(86) Corsica Ferries inledde under 2001 en aggressiv strategi för att vinna nya marknadsandelar. För att locka till sig nya kunder tvingades företaget att under ett eller två år erbjuda ett platsantal som översteg efterfrågan.

(87) I marknadsundersökningen dras slutsatsen att det inte finns någon strukturell överkapacitet på förbindelserna mellan det europeiska fastlandet och Korsika, och inte heller på förbindelserna till Nordafrika. Att platsutbudet förefaller överstiga efterfrågan hänger nära samman med den berörda verksamhetens typ och egenskaper.

2.3 **Omstruktureringsplanen**

(88) Omstruktureringsplanen består av två delar. Den första delen, som rör verksamhet, omfattar försäljningen av fyra fartyg, nedläggningen av två dotterbolag, en minsk-

([28]) Se skäl 52.

([29]) Efterfrågan på sjötransporter varierar dessutom kraftigt under veckan (med toppar i veckosluten).

([30]) Möjlighet för en till tre personer att bo i en hytt avsedd för fyra personer.

ning av personalstyrkan, en minskning av trafiken till Korsika och en ökning av trafiken till Nordafrika. Den andra delen, som rör finanserna, omfattar återbetalning av en del av SNCM:s skulder, vilket skall möjliggöras genom kapitaltillskottet. I den omstruktureringsplan för SNCM ([31]) som de franska myndigheterna lagt fram ingår, bortsett från den första anmälan, alla de dokument som avses i avsnitt 1.1 och som överlämnades till kommissionen både före och efter det att förfarandet inletts. Innehållet i dessa dokument beskrivs i detalj i detta avsnitt.

(89) Med anledning av de synpunkter som kommissionen framförde i sitt beslut av den 19 augusti 2002, redovisade de franska myndigheterna i sin skrivelse av den 31 januari 2003 hur planen förbättrats på följande punkter:

— Åtaganden och närmare upplysningar om lönepolitiken.

— En plan för att minska kostnaderna för inköp som gjorts under mellantiden.

— En försäkran om att SNCM inte kommer att inleda ett priskrig med sina konkurrenter på förbindelsen med Korsika.

2.3.1 *Analys av olika faktorer som lett till finansiella svårigheter för företaget*

(90) De franska myndigheterna förklarar företagets finansiella svårigheter med följande fyra faktorer:

— Sedan 1996 har SNCM utsatts för konkurrens på förbindelsen mellan Korsika och franska fastlandet, något som det offentligägda företaget aldrig tidigare upplevt. Eftersom avtalen om allmän trafikplikt inte var särskilt flexibla på den tiden har detta lett till ett kroniskt rörelseunderskott.

— SNCM, som mellan 1976 och 2001 var tvungen att tillhandahålla tjänster inom ramen för den allmänna trafikplikten, har också utsatts för yttre påfrestningar: indragningen av sjöförbindelserna med Algeriet 1995 och den kraftiga nedgången i trafiken till Korsika under 1995 och 1996.

— SNCM har varit utsatt för betungande sociala krav och för konflikter som tärt på företagets ekonomi och bromsat dess utveckling.

— Företagets utveckling har hämmats av att det varit indraget i vissa förvaltningsrättsliga turer gällande avtalet om allmän trafikplikt.

(91) Kommissionen noterar att de franska myndigheterna inte har kunnat kvantifiera i vilken utsträckning dessa faktorer bidrar till företagets rörelseunderskott och att de inte heller gjort någon kostnadsanalys för att ta reda på om det finns andra orsaker till företagets förluster.

(92) Som svar på det argument som framfördes i beslutet av den 19 augusti 2002, nämligen att SNCM:s policy för inköp av fartyg skulle ha kunnat påverka företagets räkenskaper och försätta det i svårigheter ([32]), lämnade den franska staten, i sin skrivelse av den 8 oktober 2002, följande synpunkter till kommissionen.

(93) Enligt de franska myndigheterna följde SNCM bara den allmänna moderniseringstrenden i Medelhavet när man förnyade sin flotta. Företaget kunde därmed fortsätta att bedriva sin trafik på dessa marknader utan att löpa någon större risk för att slås ut. De franska myndigheterna betonar att även de andra stora Medelhavsrederierna har förbättrat kvaliteten på sina flottor: Corsica Ferries, Grimaldi, Tirrenia, Moby Lines, Trasmed och CTN har anskaffat och fortsätter att anskaffa snabba fartyg med måttlig eller stor kapacitet och alltmer välutrustade bilfärjor.

(94) De franska myndigheterna menar att SNCM, genom att byta ut flera av sina fartyg, helt enkelt agerade i enlighet med ett högprioriterat strategiskt mål: att upprätthålla en trafik av hög kvalitet från Marseille så att den motsvarar de för denna linje karakteristiska egenskaperna och uppfyller Korsikas (dvs. koncessionsgivarens) förväntningar, och att sörja för en snabb pendeltrafik från Nice.

(95) Enligt de franska myndigheterna är de kommersiella resultat som uppnåtts av dessa fartyg övertygande. I Nice åstadkom SNCM:s höghastighetsfartyg tillsammans med Corsica Ferries "Corsica Express" en betydande trafikökning på förbindelsen Nice–Korsika: från 304 000 passagerare 1995 till 780 000 passagerare 2001 (varav

([31]) Företagets ledning har döpt denna plan till "det industriella projektet". Den antogs den 17 december 2001 av SNCM:s styrelse.

([32]) Beslut av den 19 augusti 2002: "Trots att resultaten av gruppens verksamhet har varit relativt blygsamma under perioden 1997–2001 har SNCM ett ambitiöst program för inköp av fartyg för förnyelse av flottan, vilket förstärker betänkligheterna ytterligare."

550 000 med höghastighetsfartyg). *Napoléon Bonapartes* beläggningsgrad vittnar om dess stora popularitet, till och med efter det att Corsica Ferries tagits i trafik på förbindelsen från Toulon 2002 ([33]). Tack vare den kvalitet som detta fartyg erbjuder har SNCM kunnat bibehålla och till och med förbättra sina enhetsintäkter på detta marknadssegment som är ytterst konkurrensutsatt och som kännetecknas av fallande priser.

(96) Det skulle alltså enligt de franska myndigheterna vara konkurrensens utveckling och förnyelsen av flottan som försatte SNCM i en svår ekonomisk situation, men företaget hade inte några alternativa handlingsmöjligheter.

2.3.2 *Kapacitetsminskning*

(97) Enligt omstruktureringsplanen hade SNCM för avsikt att lägga upp och sälja fyra av sina fartyg under 2002, nämligen

— *Napoléon* ([34]),

— *Liberté*,

— *Monte Rotondo*, och

— höghastighetsfartyget *Asco*.

(98) Alla dessa fartyg, utom *Asco*, är nu sålda. Utöver dessa överlåtelser håller SNCM också på att avyttra *Southern Trader*, ett fartyg som tidsbefraktas av SMIP, ett av SNCM:s dotterbolag.

(99) Behållningen från denna avyttring var 40 miljoner euro, dvs. ett kapitaltillskott (nettobehållning) på 21 miljoner euro, med beaktande av utestående ersättning. Fartygen *Monte Rotondo* och *Napoléon* avyttrades under 2002 med en nettobehållning på […] miljoner euro och en realisationsvinst på […] i miljoner euro. Fartygen *Liberté* och *Southern Trader* ([35]) har eller kommer under 2003 att säljas med en nettobehållning och en realisationsvinst på […] miljoner euro. Den totala nettobehållningen av försäljningen av dessa fyra fartyg översteg den förväntade behållningen med 1,2 miljoner euro. Höghastighetsfartyget *Asco*, vars försäljning väntas ge en nettobehållning på […] miljoner euro och en realisationsvinst på […] miljoner euro har fortfarande inte sålts.

(100) Det skall noteras att försäljningen av dessa fartyg delvis kompenserats genom förvärvet av bilfärjan *Danielle Casanova* i juni 2002, som finansierades genom leasing, det kombinerade last- och passagerarfartyget *Paglia Orba*, som byggdes om 2002 för att anpassas till den nya användningen och levererades 2003, och det kombinerade last- och passagerarfartyget *Pascal Paoli*, beställt i januari 2001, likaså finansierat genom leasing och levererat i maj 2003.

(101) Samtidigt hade företaget i sin omstruktureringsplan planerat att avyttra anläggningstillgångarna i sina dotterbolag (kontoren i Marseille). De avyttrades mycket riktigt under 2003 till en nettobehållning av 12 miljoner euro och en realisationsvinst på 5,1 miljoner euro.

2.3.3 *Omorganisation av trafiken*

(102) Den minskade verksamheten inom ramen för den allmänna trafikplikten under 2002 och den ökade konkurrensen ledde till att SNCM avsevärt minskade sitt utbud.

(103) I omstruktureringsplanen planeras en minskning av antalet överfarter från 4 138 under 2001 (3 835 för SNCM och 303 för Corsica Marittima) till 3 410 under 2003, dvs. en total minskning med 18 %, med följande ändringar av trafiken:

— Anpassning av trafiken mellan Marseille och Korsika till de krav som ställs i de nya specifikationerna i avtalet om allmän trafikplikt.

— Indragning av trafiken mellan Toulon och Korsika ([36]). Under den övergångsperiod som planeras för att hantera förseningar på turerna mellan Marseille och Korsika kan förbindelsen tidvis komma att trafikeras om fartygen *Napoléon Bonaparte* och *Danielle Casanova* är tillgängliga.

([33]) Följande beläggningsgrad (%) för passagerare och bilar konstaterades till exempel under 2002:

(i %)

helg	passagerare	bilar
28 juni–30 juni	78,7	72,2
26 juli–28 juli	84,6	82,0
2 augusti–4 augusti	102,8	96,7
30 augusti–2 september	100,1	94,8

([34]) Skall inte sammanblandas med *Napoléon Bonaparte*, som är ett annat fartyg i SNCM:s flotta.

([35]) *Southern Trader* är för närvarande föremål för ett preliminärt försäljningsavtal.

([36]) 83 överfarter under 2002 jämfört med 187 under 2001.

— Minskning av trafiken mellan Nice och Korsika ([37]).

— Nedläggning av linjen Livorno–Bastia med tillhörande anläggningar ([38]).

— Ökning av trafiken från Algeriet och Tunisien med fartygen *Méditerranée, Ile de Beauté* och *Corse*.

— Tillfälligt avbrott i trafiken mellan Genua och Tunis.

(104) Syftet med omstruktureringsplanen är, såsom framgår av tabell 3, att minska antalet överfarter med 18 % och platsutbudet med 28 %, bl.a. genom

— minskningar med 20 % respektive 37 % på förbindelsen med Korsika,

— ökningar med 23 % respektive 43 % på förbindelsen med Nordafrika.

TABELL 3

Utveckling av SNCM:s utbud

	Antal överfarter		Utbud av platser		Utbud av löpmeter	
	2001	> 2003	2001	> 2003	2001	> 2003
Marseille–Korsika	1 881	[…]	1 723 050	[…]	1 469 000	[…]
Toulon–Korsika	187	[…]	303 650	[…]	0	[…]
Genuabukten	1 768	[…]	1 708 700	[…]	0	[…]
Totalt Europa	3 836	3 067	3 735 400	2 357 500	1 469 000	2 154 000
Nordafrika	302	372	444 000	635 000	0	0
Totalt	4 138	3 439	4 179 400	2 992 500	1 469 000	2 154 000

(105) Omläggningen av trafiken till Nordafrika kommer att medföra extra kostnader på 9 miljoner euro för företaget, varav 6 miljoner euro för tekniska anpassningar på *Danielle Casanova* och *Île de Beauté* och 3 miljoner euro för kommersiella utgifter för säljfrämjande åtgärder på de nya linjerna.

2.3.4 *Nedläggning av dotterbolag*

(106) Som ett led i omstruktureringsplanen stängde SNCM i januari 2002 två av sina dotterbolag som inte fyllde någon funktion sedan trafiken omorganiserats, nämligen Compagnie Maritime Toulonnaise, som svarade för tjänsterna på land i Toulon, och företaget Corsica Marittima, som svarade för trafiken mellan Korsika och Italien. Den begränsade verksamhet som kvarstår i dessa företag kommer att övertas av SNCM.

2.3.5 *Minskning av personalstyrkan*

(107) Enligt omstruktureringsplanen skall personalstyrkan minskas från 2 430 anställda till 2 130 under 2003, enligt följande:

— Minskning av flottan (minskning med […] heltidstjänster).

— Ökad produktivitet (minskning med […] tjänster).

— Övergång till 35 timmars arbetsvecka (ökning med […] tjänster).

— Utveckling av ny turistverksamhet (ökning med […] tjänster).

— Minskning av landpersonalen genom naturlig och förtida avgång och genom tjänstledighet för komptensutveckling.

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

(109) Enligt de uppgifter som de franska myndigheterna tillhandahållit förväntas produktiviteten utvecklas enligt nedan:

([37]) 1 157 under 2002 jämfört med 1 345 under 2001.

([38]) Endast 54 överfarter med 9 400 passagerare under 2002 jämfört med 290 överfarter med 64 000 passagerare under 2001, med Corsica Marittima.

TABELL 4

Förväntad utveckling av SNCM:s produktivitet

	2001		2004	
Passagerare Korsika	1 376 000		[…]	[…]
Passagerare Nordafrika (koeff. 3) ([39])	495 000	(165 000 × 3)	[…]	[…]
Gods (koeff. 0,5)	408 000	(816 000 × 0,5)	[…]	[…]
Totalt antal trafikenheter	2 279 000		2 353 000	
Antal heltidsekvivalenter	2 430		2 130	
Produktivitet (antal trafikenheter/ antal heltidsekv.)	938		1 105	
Produktivitetsökning			+ 17,8 %	

(110) Det förefaller alltså som om personalens produktivitet kommer att öka med 17,8 %, samtidigt som företaget måste klara av de negativa effekterna av den inledande nedgången i verksamheten under 2002–2003 och, följaktligen, den sämre täckning av de fasta kostnaderna som detta medför.

(111) Efter beslutet den 19 augusti 2002 lämnade de franska myndigheterna i en skrivelse av den 10 februari 2003 kompletterande upplysningar om hur personalkostnaderna skulle begränsas:

— Ombordpersonalen har inte utökats sedan 1999 och genomsnittslönerna har endast ökat med mellan 0,8 och 1 % per år sedan år 2000. Ombordpersonalens medellön, 33 345 euro per år, ligger på samma nivå som de löner som betalas av de tre andra franska rederierna.

— Landpersonalens löner har i genomsnitt ökat med 1,7–2 % per år sedan år 2000, huvudsakligen genom löneglidning pga. tjänsteår eller förvärvade kvalifikationer ([40]). De allmänna löneökningarna har begränsats till 0,06 %, 0,75 % och 0,77 % för åren 2000, 2001 respektive 2003.

(112) Personalkostnaderna har totalt sett minskat med 116,9 miljoner euro 2001 till 114,4 miljoner euro 2002. Personalstyrkan har under samma period minskat från 2 423 till 2 392 heltidsekvivalenter. De åtgärder som nämns i skälen 107 och 108 bör göra det möjligt att minska kostnaderna för ombordpersonalen från 61,8 miljoner euro 2001 till i genomsnitt […] miljoner euro under perioden 2003–2006. Kostnaderna för landpersonalen väntas minska från 50,3 miljoner euro 2001 till […] miljoner euro under samma period.

2.3.6 *Minskning av inköpskostnader för insatsförbrukning*

(113) I sin skrivelse av den 10 februari 2003 förbättrade de franska myndigheterna sin omstruktureringsplan genom att göra fastare åtaganden om att begränsa insatsförbrukningen. SNCM har med hjälp av specialiserade konsulter inlett följande åtgärder:

— Syftet med den första åtgärden, som kallas ”Köp bättre”, är att få bättre kontroll över inköpskostnaderna genom bättre styrning av inköpsfunktionen, utbildning av berörd personal, omprövning av behoven och omförhandling med leverantörerna. Vinsten för hela 2003 beräknas uppgå till 3 miljoner euro, vilket skall jämföras med att inköpen uppgick till totalt 73 miljoner euro under 2001. I slutet av september 2002 hade en vinst (även här beräknad för ett helt år) på 1,6 miljoner euro uppnåtts.

— Syftet med den andra åtgärden, som kallas ”Förbruka mindre”, är att minska förbrukningen, särskilt ombord på fartygen, medan andra faktorer (rationalisering av inköpen) förblir konstanta. Detta innebär bland annat att vissa underhållsarbeten, som tidigare lades ut på entreprenad, nu skall utföras av fartygets

([39]) Trafikenheterna har fastställts på grundval av deras enhetsbidrag till nettointäkten. Passageraren (inklusive fordon) på linjen till Korsika tjänar som referens (1) för dessa trafikenheter. Eftersom intäkten per enhet på förbindelsen med Nordafrika är tre gånger större än på förbindelsen med Korsika (dubbelt så lång resa, ingen ekonomisk ersättning) ökas tidsenheternas vikt automatiskt.

([40]) Lönerna ökar automatiskt när personalen får fler tjänsteår eller förvärvar nya kvalifikationer som enligt kollektivavtal eller företagsavtal innebär automatiska löneökningar.

besättning. Åtgärden omfattar även uppföljning av 17 utgiftsposter med projekt för att minska förbrukningen vilka genomförs tillsammans med den berörda personalen. Vinsten under ett helt år väntas uppgå till 2 miljoner euro. Enligt uppgift hade man i slutet av september 2002 gjort en vinst på 340 000 euro genom investeringar på 158 000 euro (avkastning på investeringar på mindre än sex månader).

(114) Dessa åtgärder och minskningen av flottan har redan gjort det möjligt att minska underhållskostnaderna från 26,9 till 23 miljoner euro mellan 2001 och 2002.

2.3.7 *Prispolitik*

(115) I sin skrivelse av den 10 februari 2003 gjorde de franska myndigheterna ett formellt åtagande ([41]), i enlighet med de förväntningar som kommissionen gav uttryck för i sitt beslut av den 19 augusti 2002, nämligen att SNCM inte skulle inleda ett priskrig och med andra ord inte bli prisledande på förbindelsen med Korsika. Detta åtagande åtföljdes av följande kommentarer:

(116) De franska myndigheterna uppger att SNCM gör detta åtagande utan förbehåll, eftersom företaget anser att ett priskrig varken skulle

— vara förenligt med företaget strategiska ställning,

— ligga i företagets intresse (eftersom det skulle minska dess intäkter), eller

— överensstämma med företagets normala praxis och know-how.

(117) SNCM:s sjöfartsresurser bygger enligt de franska myndigheterna på ett utbud av hög, och näst intill lyxig, kvalitet. Denna inriktning, som till stor del har styrts av olika specifikationer för den allmänna trafikplikten mellan Korsika och franska fastlandet och av att man strävat efter att tillmötesgå öbornas förväntningar, är inte förenlig med en lågprispolitik.

(118) SNCM kommer därför att fortsätta att driva en kommersiell politik som i första hand riktar sig till relativt köpstarka befolkningsgrupper, och att tillämpa priser som motsvarar tjänsternas kvalitet. Med tanke på vad dessa tjänster kostar, skulle det vara ologiskt av SNCM att försöka konkurrera på lågprismarknaden. Kundenkäter visar att priset har stor betydelse för kundernas inter- och intramodala val, och att 90 % av Corsica Ferries kunder väljer detta företag pga. priset. SNCM har alltid tonat ner detta kriterium och har i stället försökt att trycka på betydelsen av till exempel komfort, åtkomlighet och tillgänglighet.

(119) Enligt de franska myndigheterna har SNCM under de senaste åren alltid försökt besvara Corsica Ferries prisattacker för att begränsa förlusten av marknadsandelar. SNCM:s priser för säsongen 2002, som överlämnats till kommissionen, visar att SNCM:s priser överlag är högre än Corsica Ferries.

(120) Enligt de franska myndigheterna framgår det klart och tydligt av beslutens kronologi att SNCM bara reagerat på Corsica Ferries erbjudanden: lanseringen av Corsica Ferries priserbjudande den 15 januari 2002 följdes av annonseringen av SNCM:s priserbjudande den 5 februari 2002.

(121) För fraktgods tillämpas, med några få undantag, de priser som fastställs i specifikationerna för den allmänna trafikplikten och de gäller både för SNCM och för dess samarbetspartner CMN.

(122) Enligt de franska myndigheterna kan man avgöra om ett prisledarskap föreligger genom att mäta de genomsnittliga enhetsintäkterna. När SNCM 2002 reagerade på Corsica Ferries prisattack genom att erbjuda specialpriser som fastställdes med den ovannämnda metoden, ökade således den genomsnittliga enhetsintäkten per passagerare på linjerna från Marseille och Toulon från 73,69 euro under 2001 till 74,26 euro under 2002.

(123) SNCM och Corsica Ferries i Nice konkurrerar direkt med varandra. De båda företagen har mycket likartade produkter och snabba fartyg som kompletteras av dag- eller nattfärjor. Enligt de franska myndigheterna hade SNCM under 2002 inte något annat val än att anpassa sina priser till konkurrentens och att framhäva de särskilt attraktiva tjänster som det kunde tillhandahålla.

2.3.8 *Fastställande av kapitaltillskottets storlek*

(124) De franska myndigheterna har för avsikt att öka SNCM:s egna kapital med 76 miljoner euro genom att öka kapitalet i CGMF, ett företag som till 100 % ägs av franska staten och som i sin tur äger 80 % av SNCM. Syftet med detta kapitaltillskott är dels att finansiera de omstruktureringsåtgärder som rör verksamheten, och dels att

([41]) Se även de franska myndigheternas kommentarer till Corsica Ferries synpunkter i punkt 4.1.

minska den höga skuldnivån, som företaget inte skulle kunna hantera med egna medel, inte ens om man beaktar den ekonomiska ersättning som kommer att utgå enligt avtalet om allmän trafikplikt.

(125) De franska myndigheterna har redovisat tre olika beräkningsmetoder för att fastställa SNCM:s behov av eget kapital och har fastnat för den metod som ger det lägsta beloppet.

2.3.8.1 Metod grundad på SNCM:s kostnader

(126) I den första metoden beräknas finansieringsbehovet genom att man adderar kostnaderna för samtliga omstruktureringsåtgärder. Finansieringsbehovet uppgår till 90,9 miljoner euro om man tar hänsyn till följande:

— Samlade förluster under perioden 1991–2001: 41,7 miljoner euro ([42]).

— Minskning av de medel som utgörs av överavskrivningar: 24 miljoner euro ([43]).

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

— Kumulativ effekt av omstruktureringskostnaderna: 46,2 miljoner euro med följande uppdelning:

  — Det sociala åtgärdspaketet för själva omstruktureringen: 20,4 miljoner euro.

  — Kostnader för uppläggning av fartyg för försäljning: 1,8 miljoner euro.

  — Kostnader för omläggning av trafiken till Nordafrika: 9 miljoner euro.

  — Nedskrivning av höghastighetsfartyget *Liamone*: 15 miljoner euro.

([42]) Dvs. – 29 miljoner euro (190 miljoner franska franc) mellan 1991 och 1999 (en siffra som kommissionen godkände i sitt beslut 2002/149/EG av den 30 oktober 2001 om det statliga stöd som Frankrike har genomfört till förmån för Corse-Méditerranée (SNCM), EGT L 50, 21.2.2002, s. 66), – 6,1 miljoner euro under år 2000 och – 6,6 miljoner euro under 2001, före avdrag av omstruktureringskostnader.

([43]) Denna post minskar från 86 till 62 miljoner euro i balansräkningen för den aktuella perioden, vilket återspeglar det faktum att avskrivningsperioden förlängs från 12 till 20 år, den minskade användningen av denna resurs och leasingen av de senast levererade fartygen.

2.3.8.2 Metod grundad på det egna kapital som är nödvändigt för att säkra finansieringen av den befintliga flottan

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

2.3.8.3 Metod grundad på en jämförelse med kapitaltäckningsgraden i andra liknande rederier

(128) Denna metod innebär att finansieringsbehovet beräknas utifrån den genomsnittliga andelen eget kapital i förhållande till de finansiella skulderna för fem europeiska rederier under år 2000. Även om balansräkningarna för dessa företag skiljer sig kraftigt åt, har de franska myndigheterna utgått från ett medelvärde på 79 %. De franska myndigheterna hävdar att den finansiella modellen leder till ett medelvärde på 77 % under perioden 2002–2007, före utdelning på aktier, med ett eget kapital som kommer att uppgå till 169 miljoner 2007. De franska myndigheterna påpekar att kapitaltillskottet under 2002 torde leda till just en sådan nivå på det egna kapitalet, och naturligtvis till att åtgärderna i omstruktureringsplanen lyckas.

(129) I sin skrivelse av den 3 juli 2002 hade de franska myndigheterna utökat antalet rederier som ingick i dessa beräkningar med ytterligare två företag, vilket gjorde att det var möjligt att nå en genomsnittlig kvot på 83 % mellan eget kapital och finansiella skulder, i stället för 79 %.

(130) Eftersom beloppet på 76 miljoner euro är det lägsta som beräknats med de tre metoderna, är det detta belopp som de franska myndigheterna använt för att fastställa kapitaltillskottets storlek.

2.4 **Förväntade resultat av omstruktureringsplanen**

(131) De franska myndigheterna har inte bara undersökt de förväntade resultaten av omstruktureringsplanen enligt

olika scenarier, utan även konsekvenserna efter 2007 av en minskning av den allmänna trafikplikten.

2.4.1 *Preliminära resultat av omstruktureringsplanen*

(132) De franska myndigheterna har undersökt hur SNCM:s finansiella situation skulle utvecklas enligt tre olika scenarier som sammanfattas i tabell 5: ett optimistiskt scenario, ett pessimistiskt scenario och ett scenario som ligger mittemellan dessa två och som motsvarar den antagna omstruktureringsplanen.

2.4.1.1 Optimistiskt scenario

(133) Vad gäller förbindelsen med Korsika förutspås i detta scenario att investerings- och kommunikationspolitiken kommer att göra ön mer attraktiv. Korsika förblir på så sätt ett populärt turistmål. Sjöfartens andel ökar jämfört med flygets (längre vistelser för familjer med bil) och den franska sjöfarten gynnas av de erbjudna förbindelsernas frekvens och mångfald.

(134) Detta leder till mycket goda resultat, både vad gäller priser och trafikvolym, som i sin tur leder till större nettointäkter än beräknat. Ökningen på förbindelsen Nice–Korsika begränsas emellertid av SNCM:s begränsade kapacitet.

(135) Vad gäller förbindelsen med Nordafrika förutspås i detta scenario inte någon större risk för att den uppåtgående trenden för Nordafrikamarknaden bryts. Det förbättrade utbudet, såväl i kvalitativt som kvantitativt hänseende, och en marknad i stark tillväxt, gör att SNCM kan se fram emot en större nettointäkt än vad som förutsågs i omstruktureringsplanen, i synnerhet under högsäsong. Även här begränsas tillväxtmöjligheterna av den kapacitet som erbjuds under perioder med hög belastning.

(136) Enligt omstruktureringsplanen skall SNCM sälja hälften av sin erbjudna kapacitet. Därmed skulle företaget kunna täcka två tredjedelar av den tillgängliga marknaden, tack vare sin ökande bekantskapsgrad och sina referenser på nyckelmarknaderna för minikryssningar och affärsturism, och tack vare de gynnsamma effekterna av att ett nytt fartyg tagits i trafik och ett omfattande utbud som gör det möjligt att nå hittills ouppnåeliga mål. Det optimistiska scenariot skulle leda till en förbättring av

— rörelseresultatet, som i genomsnitt ökar från […] miljoner euro till […] miljoner euro,

— det egna kapitalet i slutet av perioden, som ökar från […] miljoner euro till […] miljoner euro.

2.4.1.2 Pessimistiskt scenario

(137) Detta scenario bygger på en försämring av den ekonomiska och sociala situationen i Frankrike. Handelsutbytet med Korsika och Nordafrika stagnerar. Trafiken är svagare än väntat.

(138) I ett sådant scenario skulle SNCM inte kunna saluföra mer än en tredjedel av de möjliga förbindelserna. Förutom denna negativa utveckling av trafiken kommer bränslepriserna från och med 2003 att öka med 9 %. Detta scenario leder till en försämring av

— rörelseresultatet, som i genomsnitt minskar från […] miljoner euro till […] miljoner euro,

— det egna kapitalet i slutet av budgetåret, som minskar från […] miljoner euro till […] miljoner euro. I detta scenario ersätter SNCM *Ile de Beauté* med ett begagnat fartyg och ersätter inte *Corse*, utan behåller det i trafik under en längre tid.

2.4.1.3 Granskning av de olika scenarierna

(139) Det kan förefalla som om det optimistiska och det pessimistiska scenariot inte skiljer sig så mycket från varandra. Det är emellertid nödvändigt att betona följande punkter:

— De hypoteser som ställts upp för trafiken gör det möjligt att uppfylla målen i omstruktureringsplanen utan att vare sig trafikplaneringen eller den använda flottan äventyras. Vid en kraftigare minskning eller ökning av trafiken skulle man inte längre kunna hålla sig inom dessa ramar och det skulle vara nödvändigt att ta fram andra kombinationer av förbin-

delser och följaktligen en annan sammansättning av flottan. Om detta skulle leda till att lönsamheten av den allmänna trafikplikten går i stöpet, skulle säkerhetsklausulen i avtalet om allmän trafikplikt eventuellt kunna tillämpas, varvid motsvarande tjänst skulle omdefinieras.

— Förbindelserna till Korsika och Nordafrika har olika förutsättningar. Deras utveckling kan antingen följas åt eller gå åt olika håll. Korsikamarknaden kan till exempel vara beroende av situationen på ön, och våldsamma händelser skulle omedelbart kunna påverka utvecklingen av handelsutbytet med Algeriet. Den tunisiska marknaden förefaller mer stabil, men där råder stark konkurrens. Totalt sett är sannolikheten liten att dessa marknader skall utvecklas samtidigt i samma riktning. De föreslagna hypoteserna förefaller därför utgöra ett tämligen representativt intervall av möjliga utvecklingar.

(140) De preliminära räkenskaperna i det optimistiska och det pessimistiska scenariot har upprättats under antagandet av ett konstant utbud för att effekterna av möjliga konjunkturutvecklingar skall framgå klart och tydligt. Företaget kommer naturligtvis, samtidigt som det håller sig inom de givna ramarna, dvs. elva fartyg och upprätthållande av de trafikerade linjerna, att finslipa sitt utbud i förhållande till efterfrågan för att bibehålla balansen mellan dessa. Detta skulle till exempel kunna vara fallet i det pessimistiska scenariot på nätet Nice–Korsika och Nordafrika. Som exempel skulle följande åtgärder kunna vidtas:

— Ökat utnyttjande av det lilla höghastighetsfartyget i juni och september för att ersätta *Liamone*: förbättring av resultatet med […] miljoner euro.

— Minskning av antalet fartyg som är i trafik under vissa vinterveckor: förbättring av resultatet med […] miljoner euro.

— Minskning av antalet resor till Algeriet under lågsäsong (en resa varannan vecka): förbättring av resultatet med […] miljoner euro.

TABELL 5

Använda hypoteser i scenarierna

		Pessimistiskt scenario	Omstruktureringsplanens scenario	Optimistiskt scenario
Sjöfartsmarknaden från Frankrike	Korsika	[…]	[…]	[…]
	Algeriet	[…]	[…]	[…]
	Tunisien	[…]	[…]	[…]
SNCM:s passagerartrafik	Marseille/Korsika	[…]	[…]	[…]
	Toulon/Korsika	[…]	[…]	[…]
	Genuabukten	[…]	[…]	[…]
	Nordafrika	[…]	[…]	[…]
SNCM:s genomsnittliga nettointäkter 2003–2006 (i miljoner euro)	Marseille/Korsika	[…]	[…]	[…]
	Toulon/Korsika	[…]	[…]	[…]
	Genuabukten	[…]	[…]	[…]
	Algeriet	[…]	[…]	[…]
	Tunisien	[…]	[…]	[…]
	Sjöfartsturism	[…]	[…]	[…]

(141) De olika scenarierna ger följande simuleringar, som de franska myndigheterna har överlämnat till kommissionen. Dessa simuleringar visar att SNCM i samtliga tre fall bör kunna bli lönsamt igen.

TABELL 6

Utveckling av SNCM:s huvudsakliga finansiella indikatorer

		Pessimistiskt scenario	Omstruktureringsplanens scenario	Optimistiskt scenario
Genomsnitt 2003–2006	Passagerartransport	[…]	[…]	[…]
	Biltransport	[…]	[…]	[…]
	Godstransport (löpmeter)	[…]	[…]	[…]
	Bruttorörelsemarginal (i tusentals euro)	[…]	[…]	[…]
	Ekonomisk ersättning (i tusentals euro)	[…]	[…]	[…]
	Rörelseresultat (i tusentals euro)	[…]	[…]	[…]
2007 (i miljoner euro)	Eget kapital	[…]	[…]	[…]
	Total skuld	[…]	[…]	[…]
	Kvot ([a]) eget kapital/(lån + leasing – likviditet)	[…]	[…]	[…]

([a]) Denna kvot tar hänsyn till att vissa fartyg köpts genom leasing.

2.4.1.4 Väntad utveckling av SNCM:s finansiella situation enligt det valda scenariot

(142) De franska myndigheterna presenterade i sin omstruktureringsplan en mer detaljerad finansiell modell för perioden 2002–2007, grundad på det valda medianscenariot, genom att utgå från relativt försiktiga hypoteser: bruttonationalproduktens beräknade tillväxttakt: 1,5 %, utlåningsränta: 5,5 %, ränteavkastning: 4,5 % och kortfristiga skulder: 5 %. Denna modell, som återges i tabell 7, ger prognoserna för resultatkontona och balansräkningarna för de sex kommande åren mellan 2002 och 2007. Den visar bland annat en återgång till positiva rörelseresultat från och med 2003.

TABELL 7

Finansiell modell för perioden 2002–2007

(i miljoner euro)

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

Siffrorna för 2000 och 2001 har hämtats från SNCM:s årsredovisning 2001.
Resultaten för 2002 har hämtats från preliminära kontoutdrag som SNCM tillhandahöll den 15 maj 2003.

(143) Trafiken till Nordafrika kommer i detta scenario att utvecklas från en omsättning på ca […] miljoner euro 2001 till […] miljoner euro från och med 2003 ([44]). Rörelseresultatet för detta nät bör ligga kvar på en nivå mellan […] och […] miljoner euro under perioden 2002–2005.

(144) Omsättningen för nätet Nice–Korsika, som är mest konkurrenskraftigt, kommer att uppgå till cirka […] miljoner euro, och därtill kommer cirka 5 miljoner euro i offentlig ersättning inom ramen för socialt stöd. På grund av den höga kvaliteten och därmed högre inköpspriset på det viktigaste fartyget på denna linje, höghastighetsfartyget *Liamone*, kan driften av denna linje inte täcka samtliga avskrivningskostnader för fartyget (som ingår i betalda leasingavgifter) och skulle ge ett rörelseresultat i storleksordningen […] till […] miljoner euro. Den extra nedskrivningen av fartyget på 14,8 miljoner euro, som ingår i omstruktureringsplanen och i årsbokslutet för 2001, kommer att göra det möjligt att återföra den till sitt nyttjandevärde för företaget och att kompensera annuiteten för framtida leasingavgifter med 1,8 miljoner euro per år. Det kommer därmed att bli möjligt att mer eller mindre balansera förbindelserna mellan Nice och Korsika ([45]). Efter att ha undersökt alternativet till en försäljning av *Liamone*, uppgav företaget att denna lösning inte verkade gynnsam, med tanke på marknadsläget och de förluster som är förknippade med en förtida uppsägning av leasingavtalet.

(145) För företagets traditionella verksamhet på förbindelsen mellan Marseille (och Toulon) och Korsika, var den förväntade omsättningen 84 miljoner euro 2002 och torde variera mellan […] och […] miljoner euro under de kommande åren. Vad gäller den totala omsättningen på förbindelsen med Korsika förväntades en minskning med 9 miljoner euro, dvs. 8 % under 2002 jämfört med 2001. Räkenskaperna för 2002 bekräftar denna väntade minskning (-10 miljoner euro i passagerarintäkter). SNCM:s andel av marknaden minskade därmed med 4 procentenheter (från 25,9 % till 21,8 %) mellan 2001 och 2002, till konkurrenternas fördel (ökning med 5,6 procentenheter till 16,8 %).

(146) På förbindelsen från Marseille, som numera är den enda förbindelse som berörs av den allmänna trafikplikten, skulle det förväntade bidraget ha begränsats till cirka 69 miljoner euro under 2002, för att därefter minska till 61–63 miljoner euro under den period som omfattas av planen. Detta utgör en kraftig minskning av det stöd på 87 miljoner euro som erhölls under 2001. Rörelseresultatet för den del av nätet som omfattas av allmän trafikplikt, vilket var negativt under 2001 och 2002, torde emellertid uppgå till […] miljoner euro 2003, därefter cirka […] miljoner euro 2004–2005 och slutligen […] miljoner euro 2006.

(147) Företagets rörelseresultat för 2002 torde uppgå till −5,8 miljoner euro, vilket är jämförbart med rörelseresultatet för 2001, men lägre än enligt omstruktureringsplanen. Bortsett från variationer av enstaka poster i resultaträkningen beror detta rörelseresultat på den uteblivna återbetalningen av den yrkesskatt som tas ut inom sjöfartssektorn (2,4 miljoner euro) och som kommer att dras direkt vid källan 2003, och på den partiella återbetalningen av den arbetsgivaravgift som tas ut av Assedic (arbetslöshetsavgift) och av barnbidrag, dvs. ett underskott på 3,5 miljoner euro.

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

2.4.2 *Scenarier för tiden efter omstruktureringsplanen*

(149) Det är viktigt att veta hur företaget kommer att stå sig i konkurrensen 2006 när det nuvarande avtalet om allmän trafikplikt löper ut och hur livskraftigt det kommer att vara. Det är emellertid svårt att redan nu förutsäga vad det framtida avtalet om allmän trafikplikt kommer att innehålla och hur det kommer att se ut.

(150) Jämfört med nuläget, där SNCM har fyra kombinerade last- och passagerarfartyg och två bilfärjor i trafik, skulle en situation där till exempel en […] inte längre behövs leda till ett intäktsbortfall i storleksordningen […] miljoner euro (och […] miljoner euro i bidrag) för företaget. Minskningen av personalkostnader, andra driftskostnader och kapitalkostnader (avskrivningar och finansiella kostnader) gör att det är möjligt att begränsa resultatminskningen till omkring […] miljoner euro, dvs. […] av den

([44]) Denna utveckling bekräftades från och med 2002 med en ökning av passagerarintäkterna på mer än 9 miljoner euro för detta område. Trots att priserna var stabila ökade intäkten per enhet, vilket tyder på en bättre fördelning av olika priser.

([45]) *Anmärkning:* Den leasingavgift som ingår i rörelseresultatet kommer att ligga kvar på sin tidigare nivå, men amorteringen på 1,8 miljoner euro kommer varje år att återföras till det extraordinära resultatet för att erhålla denna effekt i nettoresultatet.

beräknade vinsten i slutet av perioden. Ur finansiell synpunkt skulle omstruktureringskostnaderna, som uppskattas till 20 miljoner euro för 260 anställda, mer än väl kompenseras genom försäljningen av det berörda fartyget, till exempel […] vars avyttring skulle generera […] miljoner euro i kontanter och […] miljoner euro i realisationsvinst före skatt.

(151) De franska myndigheterna har även övervägt ett extremare scenario med endast […] kombinerade last- och passagerarfartyg, dvs. […] av de resurser som för närvarande används på förbindelsen mellan Marseille och Korsika, som även i fortsättningen skulle omfattas av den allmänna trafikplikten, plus en bilfärja som skulle användas under konkurrensmässiga betingelser med socialt stöd ([46]). Det väntade intäktsbortfallet skulle då bli i storleksordningen […] miljoner euro (och […] miljoner euro i bidrag), dvs. […] % av de totala intäkterna för förbindelsen Marseille–Korsika. Minskningen av personalkostnader, andra driftskostnader och kapitalkostnader (avskrivningar och finansiella kostnader) skulle emellertid inte räcka för att garantera ett positivt resultat: med en minskning på cirka […] miljoner euro jämfört med planen skulle SNCM redovisa en begränsad förlust på omkring […] miljoner euro. Omstruktureringskostnaderna, som uppskattas till 34 miljoner euro för 450 anställda, skulle emellertid kompenseras av försäljningen av två fartyg, exempelvis […] och […] vars avyttring skulle generera […] miljoner euro i likviditet och […] miljoner euro i realisationsvinst före skatt.

(152) De franska myndigheterna ville inte undersöka några mer pessimistiska scenarier, utan ansåg att alla scenarier som leder till en minskning på mer än 50 % av SNCM:s verksamhet innebär att företagets verksamhetsmål ifrågasätts. De franska myndigheterna betonar emellertid att det handlar om en extrem situation, som bör kunna undvikas tack vare genomförandet av denna plan, genom att man snabbt ser till att företaget blir konkurrenskraftigt och kan få åtminstone en del av det framtida avtalet om allmän trafikplikt.

2.5 **Annat stöd till förmån för SNCM**

(153) SNCM har tidigare åtnjutit följande enskilda stöd:

— Driftstöd som ersättning för den allmänna trafikplikten, uppgående till ett belopp på 787 miljoner euro för perioden 1991–2001. Den 30 oktober 2001 godkände kommissionen detta stöd för den berörda perioden ([47]).

— Ett undsättningsstöd i form av ett återbetalningspliktigt förskott på 22,5 miljoner euro, som godkändes av kommissionen den 17 juli 2002 ([48]) och som SNCM sedan dess har återbetalat i sin helhet.

(154) SNCM får idag ekonomisk ersättning för fullgörandet av den allmänna trafikplikten på linjerna mellan Marseille och Korsika under perioden 2002–2006 inom ramen för sitt avtal ([49]). Det totala beloppet kan uppgå till 321,5 miljoner euro för hela perioden.

(155) Företaget har tidigare omfattats av och kommer även i framtiden att omfattas av följande stödordningar, som är tillgängliga för alla rederier:

— Indirekt stöd genom en individuell stödordning av social karaktär för sjöfartsförbindelsen med Korsika till förmån för vissa passagerarkategorier. Stödordningen har godkänts av kommissionen ([50]).

— Ordningen för återbetalning av yrkesskatt för rederier ([51]).

2.6 **Beskrivning av de skäl som lett till att förfarandet inletts**

2.6.1 *Tvivel beträffande omstruktureringsplanens relevans*

(156) I sitt beslut av den 19 augusti 2002 uttryckte kommissionen vissa tvivel om omstruktureringsplanen, med tanke på att det saknades en analys av orsakerna till företagets förluster. I synnerhet ställde kommissionen frågor om

— sambandet mellan förlusterna och den allmänna trafikplikten,

([46]) Se skäl 155.
([47]) Beslut 2002/149/EG.
([48]) Kommissionens beslut av den 17 juli 2002, fall NN 27/2002, ex N 849/2001, undsättningsstöd till förmån för SNCM (ännu inte offentliggjort i EUT).
([49]) Se punkt 2.1.2. Se även beslut 2002/149/EG.
([50]) Kommissionen beslut av den 2 juli 2002, fall N 781/2001, individuellt stöd av social karaktär för sjöfartsförbindelsen med Korsika.
([51]) Kommissionens beslut av den 7 december 2000, fall N 593/2000, återbetalning av sjöfartsdelen av yrkesskatten. Denna stödordning har ändrats vid två tillfällen.

— hur SNCM:s policy för inköp av nya fartyg påverkar resultaträkningen,

— vilka åtgärder som planeras för att öka företagets produktivitet.

(157) Kommissionen betonade även vissa brister i omstruktureringsplanen:

— Inga konkreta åtgärder för att minska insatsförbrukningen.

— Ingen redogörelse för SNCM:s framtida prispolitik.

2.6.2 *Tvivel beträffande de beräkningar som ligger till grund för fastställande av stödbeloppet*

(158) Kommissionen ställde sig inte bara tvivlande till den beräkningsmetod som de franska myndigheterna använt för att fastställa kapitaltillskottets storlek, utan också till vissa av de hypoteser som använts för att göra finansiella simulationer. Den metod som de franska myndigheterna använt för att motivera ett kapitaltillskott på 76 miljoner euro grundas på en finansiell simulering där alla underliggande hypoteser inte framgår tydligt och som inte visar hur man kommer fram till att kvoten mellan eget kapital och långfristiga skulder blir 79 % som genomsnittlig referenskvot.

3. SYNPUNKTER FRÅN DE BERÖRDA PARTERNA

3.1 Synpunkter från Corsica Ferries

3.1.1 *Första skrivelsen med synpunkter*

(159) Genom en skrivelse av den 8 januari 2003 ([52]) översände advokatbyrån Scapel, Scapel-Grail et Bonnaud synpunkter från sin klient Corsica Ferries.

(160) För det första förnekas det i skrivelsen att SNCM är ett företag med svårigheter enligt den betydelse som ges i riktlinjerna. Man påpekar att i avtalet om allmän trafikplikt försäkras bolaget ett offentligt stöd på 64,3 miljoner euro i genomsnitt per år, dvs. sammanlagt 321,5 miljoner euro under fem år. Enligt skrivelsen garanterar artikel 5 i avtalet om trafikplikt SNCM ett betalningsflöde på 72,8 miljoner euro. Corsica Ferries understryker dessutom att av de 40,6 miljoner euro i förluster som SNCM registrerade 2001 kommer 15 miljoner euro från en nedskrivning av höghastighetsfartyget *Liamone*.

(161) För det andra ifrågasätter Corsica Ferries SNCM:s förmåga att uppnå lönsamhet på sina icke-subventionerade linjer. Corsica Ferries konstaterar att tvärtemot vad som meddelats i omstruktureringsplanen ([53]) trafikeras fortfarande Livorno. Corsica Ferries tvivlar på att SNCM kan få lönsamhet på förbindelserna från Nice och Toulon. På förbindelsen från de nordafrikanska länderna kommer SNCM att få mycket hård konkurrens från CTN och ENTV. När det gäller frågan om sänkta kostnader beklagar Corsica Ferries att man inte har tillgång till vissa delar av omstruktureringsplanen. Bolaget ser gärna att kommissionen ser till att de frågor som ställs till de franska myndigheterna i kommissionens beslut av den 19 augusti 2002 får tillfredsställande svar.

(162) För det tredje insisterar Corsica Ferries på att det planerade stödet inte får leda till otillåten snedvridning av konkurrensen. Man anser att stödet inte får underlätta för SNCM i konkurrensen gentemot andra företag genom att möjliggöra mer aggressiva kommersiella erbjudanden. Andelen eget kapital i förhållande till de finansiella skulderna på 79 % som beslutats av de franska myndigheterna ([54]) verkar överdriven om man jämför med de andelar som framkommer av en förteckning över tio rederier. Andelarna varierar från 23,69 % (Moby Lines) till 55,09 % (Grimaldi) och CMN ligger däremellan på 49,7 %.

(163) Enligt Corsica Ferries är den beräkning som kommer fram till beloppet 76 miljoner euro helt och hållet fiktiv. Man anser att beloppet 76 miljoner euro motsvarar de 500 miljoner franska francs (FRF) som företaget skulle förlora på stödet för territoriell kontinuitet för den nya perioden 2002–2006.

(164) SNCM skulle, enligt Corsica Ferries, kunna disponera detta belopp om man räknade med realisationsvinst för den samlade flotta eller sålde vissa vinstandelar.

(165) När det gäller SNCM:s aktier framhåller Corsica Ferries att vissa av dotterbolagen inte lämpar sig för rederiet. Som exempel nämns

([52]) Registrerad den 15 januari 2003 av kommissionen under GD TREN A/10962.

([53]) I beslutet om att öppna förfarande angavs att omstruktureringsplanen bland annat innebar att linjen Bastia-Livorno skulle stängas med tillhörande material.

([54]) Se skäl 128 i föreliggande beslut.

— 50 % av aktierna i rederiet Sud-Cargos,

— aktier på 13 % i Amadeus, företag som specialiserar sig i bokningssystem i flygtransportsektorn,

— aktier på 59,25 % i CMN,

— fastighetsförvaltning inom CGTH.

(166) Sammanfattningsvis anser Corsica Ferries att stödprojektets syfte är att kringgå reglerna för kustfart och att urholka den anbudsinfordran som inletts för förbindelsen Korsika–Marseille. Man säger att omstruktureringsstödet kommer att beviljas först 2007 och endast för det fall SNCM förlorar anbudsinfordran 2006, den enda situation i vilken företaget verkligen skulle hamna i svårigheter.

(167) Skrivelsen av den 8 januari 2003 åtföljs av ett stort antal bilagor (kopior) ([55]).

([55]) En artikel ur tidningen Le Marin från den 7 juni 2002 med rubriken "SNCM: un déficit record en 2001" (SNCM: rekordstort underskott 2001, bilaga 2), tidtabeller för blandad last till Bastia under 2003–2006 (bilaga 3), en sammanfattning över SNCM:s dotterbolag från Cofacerating (bilaga 4), en artikel ur dagstidningen La Tribune från den 21 december 2001 med rubriken "L'État accorde 76 millions d'euros à la SNCM" (Staten tilldelar SNCM 76 miljoner euro, bilaga 5), en artikel ur tidningen La Provence från den 7 februari 2002 med rubriken "Concurrencée dans ses eaux, la SNCM se déploie à l'international" (SNCM i internationell trafik efter konkurrens i de egna vattnen, bilaga 6), verksamhetsrapporten för hamnen i Nice från november 2002 (bilaga 7), statistik över säsongen 2002 från regionala transportkontoret för Korsika (bilaga 8), en artikel med rubriken "La SNCM a dû baisser tous les tarifs sur ses lignes", (SNCM har varit tvungna att sänka priserna på sina linjer, bilaga 9), en odaterad artikel med rubriken "SNCM planche sur son projet industriel" (SNCM:s industriella projekt, bilaga 10), en Fazi-rapport av den 16 september 2002 om SNCM:s omstruktureringsprojekt, en artikel ur dagstidningen Le Marin från den 7 juni 2002 med rubriken "SNCM: un déficit record en 2001" (SNCM: rekordstort underskott 2001, bilaga 11), en artikel ur dagstidningen la Provence från den 7 december 2002 med rubriken "La SNCM accepte de discuter en Corse [avec le STC]" (SNCM accepterar att diskutera på Korsika [med STC], bilaga 12), en artikel ur tidningen L'antenne från den 11 december 2002 med rubriken "Les détails de l'accord SNCM/STC" (Uppgifter om avtalet SNCM/STC, bilaga 13), en odaterad artikel ur okänd tidning med rubriken "La SNCM va bénéficier d'une aide exceptionnelle de l'État de 76,2 millions d'euros" (SNCM kommer att få exceptionellt statligt stöd på 76,2 miljoner euro, bilaga 14), ett telegram från AOL Mail av den 21 december 2001 med rubriken "Le plan social de la SNCM sans licenciement sec" (SNCM:s sociala åtgärdspaket utan uppsägningar, bilaga 15), en sammanfattande uppställning för tio rederiers förhållande mellan eget kapital och skulder (bilaga 16), rapport med slutliga synpunkter från Chambre Régionale des Comptes från maj 2002 om förvaltningen på Korsikas transportkontor (bilaga 17), en artikel ur dagstidningen La Provence från den 4 december 2002 med rubriken "Le patron de Corsica Ferries attaque SNCM" (Chefen för Corsica ferries kritiserar SNCM, bilaga 18), en artikel ur dagstidningen La Provence från lördagen den 4 januari 2003 med rubriken "Le président de la SNCM part à l'assaut des Corsica Ferries" (SNCM:s ordförande går till angrepp mot Corsica ferries, bilaga 19).

3.1.2 *Andra omgången synpunkter*

(168) Genom e-brev av den 16 januari 2003 översände generaldirektören för Corsica Ferries till kommissionen en kopia av ett pressmeddelande från Agence France Presse och pressurklipp från presskonferensen med ordföranden för SNCM den 14 januari 2003 om SNCM:s nya prissättning för 2003.

3.1.3 *Möte mellan Corsica Ferries och kommissionen*

(169) Vid det möte som hölls den 4 februari 2003 mellan företrädare för kommissionen och för Corsica ferries, på Corsica Ferries begäran, överlämnade företaget overheadbilder med figurer över SNCM:s potentiella realisationsvinster. Dessa dokument översändes till de franska myndigheterna för synpunkter i en skrivelse av den 21 februari 2003.

(170) Företrädarna för Corsica Ferries uppgav muntligen att marknaden för överfart mellan franska fastlandet och Korsika är god, med en ökning på 17 % mellan 2000 och 2001 och med 13 % mellan 2001 och 2002. De påpekade att deras företag inte har kritiserat beslut 2002/149/EG när det gäller ersättning för allmän trafikplikt, eftersom man inte finner anledning att gå tillbaka till det som varit, men man fäster stor vikt vid de villkor som kommissionen ställer i denna fråga.

(171) Företrädarna för Corsica Ferries hälsade med tillfredsställelse kommissionens ansträngningar att liberalisera marknaden för kustfart. Enligt dem har reglerna för kustfart gjort det möjligt att stoppa överenskommelser som varit till fördel för traditionella aktörer. Det har lett till konkurrens som har fått de traditionella aktörerna att avsevärt förbättra kvaliteten på linjerna till och från Korsika. Man anser att befolkningen på Korsika alltför länge har lidit av dålig kvalitet på servicen ombord på SNCM:s fartyg, då det företaget var det enda som trafikerade sjövägen till Korsika.

(172) Företrädarna för Corsica Ferries hyser farhågor om att SNCM använder stödet för att sänka sina priser mellan Toulon/Nice och Korsika. De har muntligen angett att även om SNCM:s och Corsica Ferries priser på papperet är mer eller mindre desamma, så har SNCM kraftigt ökat antalet dagar som utgör lågprisperioder.

(173) Vid mötet redogjorde företrädarna för Corsica Ferries för de tre viktigaste strukturella orsakerna till att SNCM har högre kostnader än Corsica Ferries:

— Inköp av fartyg från skeppsvarv till högre priser än de på marknaden.

— Personal som kostar mer, eftersom de får bättre villkor än vad som krävs i tillämpliga franska anställningsavtal.

— Överflödig landpersonal: För motsvarande trafik använder Corsica Ferries en tredjedel så mycket landpersonal som SNCM. Mycket av SNCM:s verksamhet i land skulle kunna lejas ut på så sätt som Corsica Ferries gör.

(174) På mötet kritiserade företrädarna för Corsica Ferries omstruktureringsplanen på följande tre punkter:

— I planen föreskrivs inte någon reell nedskärning av arbetsstyrkan. Personalminskningen är alltför blygsam, eftersom större delen av de 300 posterna motsvaras av naturliga avgångar.

— SNCM:s aktieinnehav har inte tagits i anspråk för omstruktureringen. SNCM har ett stort aktieinnehav i ett flertal företag som har ett marknadsvärde som är avsevärt större än det bokförda värdet i SNCM:s balansräkning.

— Realisationsvinsterna för fartygen har inte tagits med i beräkningen. På grund av den allt snabbare avskrivningen för fartygen är det bokförda värdet för fartygen i rederiernas tillgångar ofta lägre än deras marknadsvärde, vilket gör att balansräkningen blir missvisande. När det gäller SNCM uppskattar Corsica Ferries den latenta realisationsvinsten för de gamla fartygen till 148 miljoner euro. Fartygens faktiska värde skall ha möjliggjort för SNCM att få hypotekslån eller lease back-avtal för belopp över de 76 miljonerna euro i omstruktureringsstöd.

3.2 **Synpunkter från ordföranden i gruppen Stef-TFE**

(175) Ordföranden för gruppen Stef-TFE, ett företag som är specialiserat på logistik vid kyla, översände genom en skrivelse av den 7 januari 2003 ([56]), sina synpunkter till kommissionen om SNCM:s omstruktureringsförslag. Ordföranden framhöll att gruppen var delägare i CMN, eftersom den kontrollerar företagsstyrelsen. I skrivelsen med synpunkter förklaras att de kapitalintressen som förenar SNCM och CMN är resultat av en omklassificering från 1992 av CGMF:s aktieinnehav ([57]). Enligt Stef-TFE skall SNCM:s aktier i CMN klassas som rena ekonomiska tillgångar.

(176) I skrivelsen med synpunkter framhålls att de båda företagen CMN och SNCM är oberoende av varandra och konkurrerar på andra linjer än de som utgår från Marseille, även om bägge har ingått avtalet om allmän trafikplikt. Denna sambehandling har, enligt Stef-TFE, visat sig vara nödvändig på grund av hur kravspecifikationen till anbudsinfordran ser ut. Enligt den skall de båda företagen lämna in ett gemensamt anbud, eftersom inget av dem ensamt skulle kunna fylla samtliga behov.

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

(178) I bilagan till skrivelsen finns beskrivet hur CMN:s aktieinnehav har utvecklats tidigare samt årsrapporten för Stef-TFE för 2001.

3.3 **Synpunkter från företrädare för lokala organisationer**

(179) Genom en skrivelse av den 18 december 2002 ([58]) framhöll borgmästaren i Marseille den betydelse som SNCM

([56]) Registrerad av kommissionen den 8 januari 2003 under GD TREN A/10304.
([57]) Se vidare punkt 2.1.1.1.
([58]) Registrerad av kommissionen den 3 januari 2003 under GD TREN A/10021.

har för den regionala ekonomin, samt påpekade att företaget varje år tillför regionen 160 miljoner euro och att 1 800 personer är anställda i regionen Provence-Alpes-Côte d'Azur.

(180) I en skrivelse av den 9 januari 2003 ([59]) underströk ordföranden i regionala rådet för Bouches-du-Rhône SNCM:s betydelse för den regionala ekonomin, och lade fram en önskan för kommissionen om att man skall ställa sig positiv till stödförslaget så att SNCM kan lyckas med sin omstrukturering. Den 9 januari 2003 fick en representant för regionala rådet för Bouches-du-Rhône på egen begäran träffa företrädare för kommissionen. På mötet deltog representanten som talesman för det regionala rådet och dess ordförande. Han påtalade SNCM:s betydelse för Marseilles ekonomi. Han ansåg att endast SNCM kan sörja för en pålitlig överfart till Korsika. Han medgav att SNCM kanske inte hade administrerats på bästa sätt under de år som gått, men ansåg att företaget under ledning av sin styrelse gjort stora framsteg under den senaste tiden för att modernisera sig, även om mycket återstår att göra. Han talade för alla regionalpolitiker i Marseille då han uttryckte önskan om att kommissionen ger SNCM en sista chans att visa att man kan anpassa sig till den relativt nya konkurrenssituationen. Han påpekade att SNCM, liksom alla franska rederier inom persontransportsektorn tyngs av att socialförsäkringsregler och skattebestämmelser är mer förmånliga i andra medlemsstater, t.ex. Italien ([60]) under vars flagg Corsica Ferries fartyg seglar.

(181) I en skrivelse av den 9 januari 2003 ([61]) framhåller ordföranden för regionala rådet Provence-Alpes-Côte d'Azur att det förfarande som kommissionen har öppnat har till syfte att kontrollera om den föreslagna omstruktureringsplanen gör det möjligt att inom utsatt tid garantera lönsamheten för det företag som idag är i svårigheter. Han påminde om de åtgärder som planeras för omstruktureringen. Han påpekade att villkoren för att planen skall kunna garantera lönsamhet tycks vara uppfyllda. Enligt detta regionala råd är det endast SNCM som förmår erbjuda det som krävs för att knyta Korsika närmare till fastlandet. Han angav att över 2 000 arbetstagare i regionen Provence-Alpes-Côte d'Azur påverkas av SNCM:s verksamhet och det därför är mycket viktigt för den regionala ekonomin att denna verksamhet fortgår.

(182) Genom en skrivelse av den 9 januari 2003 ([62]) översände ordföranden för verkställande rådet för Korsikas folkvalda församling ett övervägande från den folkvalda församlingen från den 18 december 2002. I övervägandet yttrar sig Korsikas folkvalda församling positivt över förslaget till kapitaltillskott till SNCM.

3.4 **Synpunkter från Korsikas transportkontor**

(183) I en skrivelse av den 10 januari 2003 ([63]) meddelade generaldirektören för Korsikas transportkontor (OTC), på sin ordförandes vägnar, att det i samband med den anbudsinfordran som inletts för avtalet om allmän trafikplikt endast hade inkommit ett enda anbud, nämligen från företagsgruppen CMN och SNCM. Korsikas transportkontor är den myndighet som tillsammans med regionala korsikanska myndigheten beviljar kontrakt för allmän transportplikt.

(184) Transportkontoret uppgav att eftersom SNCM idag är det enda företag som kan uppfylla kraven i kontraktet avseende persontrafik, skulle trafiken minska avsevärt om SNCM inte längre fanns kvar.

(185) I skrivelsen med synpunkter påpekas att Korsika under lång tid har lidit av bristande sjöförbindelser och först 1976 i och med beslutet att knyta Korsika närmare till fastlandet gavs ett anbud som motsvarade behoven. De regionala korsikanska myndigheterna, som är måna om att bibehålla en kvalitetsförbindelse, har i sitt kontrakt infört ekonomiska mekanismer för kompensation eller korrigering som är avhängiga av hur effektivt och pålitligt tjänsten genomförs.

(186) I skrivelsen med synpunkter framhålls att de regionala korsikanska myndigheterna har beaktat utbudets utveckling sedan 1996 när det gäller förbindelserna från det franska fastlandet för att inte begränsa kraven på den allmänna trafikplikten till förbindelserna från Marseille.

(187) I skrivelsen understryks också SNCM:s betydelse för Korsikas ekonomi. Det framhålls att SNCM är det rederi på Korsika som har det flesta antalet korsikaner anställda

([59]) Registrerad av kommissionen den 10 januari 2003 under GD TREN A/10567.
([60]) Se vidare punkt 5.3.1.
([61]) Registrerad av kommissionen under TREN A/11872.
([62]) Registrerad av kommissionen den 16 januari 2003 under TREN A/11084.
([63]) Registrerad av kommissionen den 16 januari 2003 under TREN A/11085.

(600 sjömän och 170 personer som landpersonal) och som handlar mest på Korsika (mellan 25 och 30 miljoner euro årligen enligt uppgifter från företaget). Man tillägger att om kommissionen skulle underkänna den omstruktureringsplan som Frankrike har föreslagit skulle detta få kraftigt negativa konsekvenser för den socioekonomiska balansen på ön.

(188) I en andra skrivelse av den 10 februari 2003 ([64]) nämner transportkontoret de två områden där man, i egenskap av koncessionsgivare, förväntar sig framsteg av SNCM. För det första uttrycker transportkontoret sina förväntningar när det gäller förbättringarna av den interna sociala dialogen, och nämner i sammanhanget att ett ovanligt stort antal konflikter rörande arbetet har inträffat på linjerna till och från Korsika, även om situationen har förbättrats under de senaste åren. Transportkontoret har i avtalet om allmän trafikplikt särskilt föreskrivit böter om företaget underlåter att utföra vissa tjänster av en orsak som omfattas av dess ansvarsområde. Transportkontoret fäster också stor vikt vid förbättrad information till kunderna under perioder med problem. Transportkontoret framhåller emellertid att SNCM inte ger sämre information till sina kunder än andra transportföretag, men anser ändå att SNCM behöver öka sina ansträngningar på detta område.

4. FRANKRIKES SYNPUNKTER

(189) Kommissionen har översänt följande underlag till de franska myndigheterna för synpunkter med tillämpning av artikel 6.2 i förordning (EG) nr 659/1999:

— Corsica Ferries synpunkter genom skrivelser av den 13 och den 16 januari 2003.

— Stef-TFE:s synpunkter genom en skrivelse av den 16 januari 2003.

— Synpunkter från regionen Provence-Alpes-Côte d'Azur genom en skrivelse av den 5 februari 2003.

— Synpunkter från de regionala korsikanska myndigheterna genom en skrivelse av den 16 januari 2003.

— Synpunkter från regionala rådet för Bouches-du-Rhône genom en skrivelse av den 16 januari 2003.

— Staden Marseilles synpunkter genom en skrivelse av den 16 januari 2003.

— Synpunkter från Korsikas transportkontor genom skrivelser av den 16 januari 2003 och den 21 februari 2003.

4.1 Frankrikes kommentarer avseende Corsica Ferries synpunkter

(190) De franska myndigheterna har angett att vissa uppgifter som Corsica Ferries uppger beträffande SNCM:s erbjudanden inte stämmer.

4.1.1 *SNCM:s prispolitik*

(191) Genom ett fax av den 27 maj 2003 översände de franska myndigheterna uppgifter till kommissionen som motsäger Corsica Ferries påståenden om SNCM:s prispolitik.

(192) SNCM:s erbjudanden för förbindelserna mellan Nice och Korsika har utvecklats på följande sätt:

TABELL 8

Utveckling av SNCM:s erbjudanden mellan 2002 och 2003

(i %)

SNCM:s erbjudanden	2003/2002 för 12 mån.
Överfarter	−3,7
Passagerarplatser	−1,8
Fordonsplatser	+0.3

(193) De franska myndigheterna framhåller också att SNCM:s priser på linjerna Nice–Korsika har stigit något jämfört med 2002. Inom ramen för företagets handelspolitik har längden på de olika prisperioderna anpassats för att minska de prisskillnader som konstaterats till förmån för Corsica Ferries. Enligt de franska myndigheterna finns det ingen grund för Corsica Ferries påståenden om SNCM:s prisutveckling (– 14 % till – 24 %), och tvärtemot vad som hävdas ligger Corsica Ferries priser långt under SNCM:s.

([64]) Registrerad av kommissionen den 11 februari 2003 under TREN A/12979.

(194) Enligt de franska myndigheterna försöker Corsica Ferries hävda att SNCM står för en aggressiv prispolitik genom att sätta lägre priser än Corsica Ferries. De franska myndigheterna framhåller att slutsatserna av denna analys, som grundar sig på otillräckliga uppgifter, är felaktiga.

4.1.1.1 Angående lågpriserbjudandena

(195) Corsica Ferries lågpriserbjudanden kallas ”Jackpot” och är en tur- och returbiljett för två passagerare och ett fordon ([65]). De franska myndigheterna påpekar att detta erbjudande inte återfinns bland de papper som Corsica Ferries lämnat in, trots att det utgör en stor del av försäljningen. Erbjudandet får mot tillägg omfatta ytterligare 1–4 passagerare som reser med samma fordon. Det tillägg som tillämpas är baspriset för passagerare. Om de extra passagerarna är barn eller ungdomar, vilket ofta är fallet när det gäller bilar med fyra eller fem passagerare, är tillägget 2,5 euro per riktning under orange period ([66]). Om passagerarna omfattas av den sociala kategorin ([67]) ligger tillägget på 5 euro.

(196) Denna prisättning, som skiljer sig stort från SNCM:s, ger följande skillnader:

TABELL 9

Jämförelse mellan SNCM:s och Corsica Ferries priser 2003

(i euro) ([a])

		Blå	Grön	Vit	Röd
SNCM	2 passagerare ([b]) + 1 fordon	100	135	170	215
	3 passagerare ([b]) + 1 fordon	130	165	190	270
	4 passagerare ([b]) + 1 fordon	150	180	200	330
Corsica Ferries	2 passagerare + 1 fordon	99	135	145	199
	3 passagerare + 1 fordon (varav 1 social) ([c])	109	151	163	233
	4 passagerare + 1 fordon (varav 2 sociala) ([c])	119	167	181	267
	3 passagerare + 1 fordon (varav 1 barn) ([d])	104	143	154	216
	4 passagerare + 1 fordon (varav 2 barn) ([d])	109	151	163	233

([a]) Priset före skatt.
([b]) Samtliga typer av passagerare.
([c]) Pensionärer, ungdomar (12–25 år), öbor, studenter, föräldrar med barn.
([d]) Barn: 4–12 år.

(197) Hos både SNCM och Corsica Ferries är lågpriserna kvoterade på ett dynamiskt sätt med flexibel prissättning. Prissättningen som görs med datoriserade reservationssystem är relativt svårgenomtränglig och de franska myndigheterna kan därför inte ge kommissionen exakta uppgifter om antalet platser med specialpriser hos Corsica Ferries. De påpekar dock att SNCM inte erbjuder produkter av typen *Plein Soleil* på alla sina överfarter, men att Corsica Ferries gör det.

4.1.1.2 Baspriser

(198) De franska myndigheterna framhåller att SNCM:s priser för Nice–Korsika i samtliga fall är högre eller lika höga som Corsica Ferries.

(199) När det gäller prisperioderna är det korrekt att SNCM har förlängt sin blå period mellan april och september. Detta gjordes för att i viss mån minska prisskillnaderna

([65]) SNCM:s motsvarande erbjudande heter *Plein Soleil*.

([66]) Se tabell 10 för uppgifter om prisperioder.
([67]) Se skäl 155 i det här beslutet.

mellan SNCM och Corsica Ferries. De gäller endast överfarter i den riktning som har minst antal passagerare.

(200) De franska myndigheterna har översänt följande tabell 10 som jämför fördelningen av resor per prisnivå för de båda företagen, för Nice–Korsika för perioden april–september 2003.

TABELL 10

Jämförelse mellan prisperioder hos SNCM och Corsica Ferries under 2003

(i %)

	SNCM			Corsica Ferries [a]		
		2003	Totalt		2003	Totalt
Högpris	Röd	18	100	(blå)	10	100
Medelpris	Vit	19	84	(grön)	17	90
Budgetpris	Grön	33	65	(gul)	24	73
Lågpris	Blå	32	32	(orange)	49	49

[a] Corsica Ferries använder andra färger än SNCM, men färgsystemet vilar på samma principer.

(201) I avtalet om allmän trafikplikt finns en skyddsklausul som skall minska eventuella effekter av en oriktig uppskattning av kostnader för utförande av tjänster i samband med trafikplikten. Enligt de franska myndigheterna innebär inte avtalet att alla risker försvinner för SNCM och CMN, som Corsica Ferries hävdar, av följande orsaker:

— Inkomstvariationer på 2 % jämfört med basuppgifterna medför ingen korrigering av ersättningen.

— Korrigeringen av ersättningen görs endast till viss del för inkomstskillnader utanför denna procentsats.

— Korrigeringarna är begränsade till 1,66 % av den ekonomiska ersättningen för avtalets totala löptid.

(202) De franska myndigheterna påpekar att avtalet om allmän trafikplikt inte ger några garantier för inkomster – tvärtom föreskriver avtalet ett tak för kapitaltillskott. Det enda syftet med stödet är att ersätta de kostnader som uppstår i samband med att trafikplikten uppfylls. Stödet kan således inte anses vara en garanti för kapitaltillskott.

(203) I sina synpunkter ifrågasätter de franska myndigheterna grunderna för Corsica Ferries påståenden, enligt vilka CMN skulle ingå bland de mest lönsamma rederierna i Europa. Det finns enligt de franska myndigheterna inget som idag kan bevisa detta; de genomsnittliga nettointäkterna för företaget under budgetåren 1997/2001 uppgår till 1,27 miljoner euro, som genomsnittlig omsättning före kompensation på 36,4 miljoner euro. Företagets resultat är till största delen kopplat till avtalet om allmän trafikplikt Marseille/Korsika och det genomför sin del med tre fartyg, som komplement till den större delen som genomförs av SNCM.

4.1.2 *Förbindelse med Korsika från Nice och Toulon*

(204) De franska myndigheterna påpekar följande:

— SNCM har upphört med sin reguljära trafik mellan Korsika och Toulon och använder endast hamnen av tekniska skäl som har samband med förbindelsen mellan Marseille och Korsika (antal överfarter Toulon–Korsika: 187 under 2001; 83 under 2002; 9 under de första 2 månaderna 2003).

— SNCM:s trafik mellan Nice och Korsika har minskat, särskilt under lågsäsong, vilket tillsammans med SNCM:s allmänna administrativa besparingar har lett till balans i bokslutet för sektorn Nice–Korsika, vilket också syns i de ekonomiska modellerna.

(205) Enligt de franska myndigheterna skulle en total nedläggning av SNCM:s linje mellan Nice och Marseille få följande konsekvenser:

— Avbrott i det kompletterande utbudet för Nice och Marseille och följaktligen en obalans i SNCM:s erbjudande, medan Corsica Ferries har linjer till Korsika från fyra fastlandshamnar (Toulon, Nice, Savone och Livorno).

— Avbrott i den nödvändiga nattförbindelsen (från Marseille) och dagförbindelsen (från Nice), medan Corsica Ferries erbjuder båda dessa typer av tjänster.

— Corsica Ferries skulle i praktiken få monopol på linjen mellan Toulon och Livorno.

— Samtidig försäljning för de tre höghastighetsfartygen, vilket är svårt att genomföra på ett acceptabelt sätt.

4.1.3 *Förbindelsen med Nordafrika*

(206) När det gäller SNCM:s verksamhet i Nordafrika anser de franska myndigheterna att Corsica Ferries påståenden är oacceptabla, grundlösa och felaktiga. Corsica Ferries, hävdar att SNCM ställde sig likgiltigt inför sina minskade marknadsandelar och att SNCM inte tar hänsyn till sina algeriska kunder.

(207) Frankrike understryker att SNCM:s minskade trafik till och från Algeriet huvudsakligen beror på statliga beslut som, efter totalstoppet för havsförbindelser mellan Frankrike och Algeriet i början av 1995 (till följd av kapningen av Air France Airbus-flygplan i Marseille), inte har kunnat tillåta mer än ett gradvist upptagande av trafiken, samt nödvändiga säkerhetsåtgärder som har försvårat utnyttjandet av denna linje.

(208) Frankrike noterar att den verksamhetsnivå som gäller för Nordafrika och som SNCM anger i sin omstruktureringsplan bygger på mycket försiktiga antaganden och följer slutsatserna i SNCM:s marknadsundersökning.

4.1.4 *Program för kostnadsminskning*

(209) De franska myndigheterna framhåller att en stor del av programmet för kostnadsminskningar redan har genomförts:

— Antalet fartyg har minskats och programmet för avyttrande av tillgångar fortgår enligt planerna.

— Förbindelserna har omstrukturerats.

— Handlingsplanen för minskad insatsförbrukning har gett sina första resultat.

— Anställningsdelen av industriplanen håller på att genomföras.

(210) År 2001 avsatte SNCM 21,3 miljoner euro för omstrukturering, främst planen för att rädda arbetstillfällen:

— Införande av och genomförande av övervakning, utbildningsstöd för […] miljoner euro.

— Införande av ny teknik och ombyggnad av arbetslokaler för att förbättra företagets ekonomiska effektivitet och minska antalet anställda för […] miljoner euro.

— Arrangemang för anställda som lämnar företaget (cirka 90 personer), tjänstledighet för komptensutveckling (cirka 30) och övergång till deltid (cirka 25) för […] miljoner euro.

— Förfaranden, förhandlingar och reserver för tvister för […] miljoner euro.

(211) Tvärtemot Corsica Ferries påståenden, gör Frankrike den bedömningen att omstruktureringsplanen har konstruerats för att SNCM skall kunna återupprättas så snart som möjligt och ges möjligheter till lönsamhet på medellång och lång sikt.

4.1.5 *Beräkningsmetod för kapitaltillskottet*

(212) När det gäller fastställande av stödbeloppet har de franska myndigheterna två kommentarer till Corsica Ferries synpunkter.

(213) De bekräftar för det första att en andel eget kapital på 0,79 av det totala skuldbeloppet är normalt för de flesta rederiers balansräkningar, utom i speciella situationer. Som en jämförelse anger de franska myndigheterna motsvarande siffror för 2001 för två rederier:

— 0,847 för koncernen Lota Maritime.

— 0,835 för Corsica Ferries France SA.

(214) Den andel på 0,497 som Corsica Ferries uppger för CMN för 2001 är inte korrekt, eftersom man inte tar hänsyn till tillgångar i balansräkningen. Om man korrigerar detta blir CMN:s andel 0,557. […]

4.2 **Frankrikes kommentarer till Stef-TFE: synpunkter**

4.2.1 *Frankrikes kommentarer till Stef-TFE:s skrivelse av den 7 januari 2003*

(215) I sin skrivelse av den 13 februari 2003 kom de franska myndigheterna med ett stort antal kommentarer på Stef-TFE:s synpunkter.

4.2.1.1 Sammanslutning i företagsgrupp för genomförande av avtalet om allmän trafikplikt

(216) Tvärtemot vad Stef-TFE hävdar anser de franska myndigheterna inte att valet av en tillfällig företagsgrupp, i vilken SNCM och CMN är gemensamt och inte individuellt ansvariga, på något sätt är obligatoriskt till följd av uppdragets övergripande karaktär. Enligt de franska myndigheterna var det möjligt för både en linje eller en grupp av linjer att svara på anbudsinfordran från de regionala korsikanska myndigheterna. Både SNCM och CMN hade kunnat svara på delar av anbudsinfordran och vid behov uppsöka lämpliga partner.

(217) Man valde att upprätta gruppen SNCM-CMN till följd av en analys som gjordes av de båda företagen som visade att den typen av samarbete skulle innebära flest fördelar – särskilt när det gäller konkurrenskraft – i samband med anbudsinfordran, mot bakgrund av att Corsica Ferries sedan flera månader gjort klart att de skulle lämna in ett anbud och möjligheten av andra europeiska anbud.

(218) CMN gick således in i gruppen av eget val och i eget intresse, och inte till följd av något krav inom ramen för anbudet.

(219) De franska myndigheterna gör klart att de båda företagen SNCM och CMN varken är oberoende eller i direkt konkurrens, tvärtemot av vad Stef-TFE anser. En sådan situation skulle stå i strid med själva principen för avtalet om allmän trafikplikt som de båda har undertecknat.

(220) De franska myndigheterna uppger att det inte handlar om en samordning av tidsplaner, utan om en enda tidsplanering som omfattar båda företagen på linjerna från Ajaccio och Bastia under hela året och under vissa perioder från andra hamnar. Grundtjänsten från Bastia utförs varannan dag av det ena och varannan dag av det andra företaget.

(221) Det handlar inte heller om en simpel samordning av den allmänna prislistan, utan om en enda prissättning. I avtalet mellan parterna fastställs förfaranden som gör det möjligt att komma fram till samma prislista, och det finns strikta regler för vilka friheter företagen får ta sig. Hur avtalet fungerar visar sig genom de beslut om priser som fattades för 2002; när prissättningen utarbetas kan följande iakttagelser göras:

— SNCM följde CMN:s förslag om att fastställa fraktpriser, inom de begränsningar som avtalet om allmän trafikplikt uppställer.

— CMN följde SNCM:s förslag om att fastställa passagerarpriser, inom de begränsningar som avtalet om allmän trafikplikt uppställer.

(222) Förfarandet har lett till att de båda företagen har en enhetlig prislista. Specialpriserna, med prissänkningar på mellan 20 och 50 % av grundpriset för passagerare, styrs också gemensamt av de båda företagen. CMN använder SNCM:s paketprodukter samt dess datasystem för bokningar. CMN använder också SNCM:s system för övervakning av passagerarnas ombordstigning, både i de korsikanska hamnarna och i Marseille.

(223) När det gäller gemensamma tillgångar vill de franska myndigheterna understryka att de båda företagen ofta samarbetar i sina kontakter med leverantörer. Utbyggnad och modernisering av två fartyg, SNCM:s *Paglia Orba* och CMN:s *Kalliste*, gjordes under 2002 av samma varv,

vilket innebar stora besparingar för de båda företagen. Fartygen är konstruerade på samma sätt, men olika tidsplaner och beläggningsgrader till att företagen valde två olika varv för fartygsbygget.

(224) Precis som Stef-TFE har noterat steg CMN:s andel av passagerarmarknaden under 2002. Utan kritik mot kvaliteten på CMN:s tjänster och dess ansträngningar gör de franska myndigheterna den bedömningen att orsaken till uppgången är rent automatisk. Den har att göra med innehållet i det nya avtalet om trafikplikt och är inte en handelsframgång gentemot andra aktörer. Den ökade återgången till kombinerade last- och passagerarfartyg för 500 passagerare och den minskade användningen av bilfärjor som är en följd av trafikplikten, har lett till en ny fördelning av tillgängliga platser, på ett sätt som gynnar CMN. Dessa uppgifter ingick givetvis i det gemensamma anbud som de båda företagen lämnade.

(225) De franska myndigheterna vidhåller att SNCM:s del i CMN:s tillgångar inte kan anses vara rena finansiella tillgångar, som Stef-TFE vill hävda, utan framhåller följande:

— SNCM:s likviditet 2002 gjorde det inte möjligt för företaget att på något sätt bidra till att täcka CMN:s likviditet ([68]).

— SNCM har redan bidragit till finansieringen av CMN:s tillfälliga ekonomiska behov 1999, och täckte 66 % av behoven vid sidan av Stef-TFE.

— SNCM har inte fått någon begäran från CMN om en motgaranti för anbudsinfordrans säkerhet.

— SNCM har inte kommit med några invändningar mot att CMN kommer att erbjuda sina anställda 5 % av sina aktier. Vid CMN:s extra bolagsstämma den 27 juni 2000 tillstyrkte SNCM skapandet av en gemensam fond för att erbjuda aktier till anställda som nya aktieägare i CMN (SNCM hade kunnat rösta ner detta förslag med det antal röster företaget innehar). I ett meddelande till aktiebolagsstyrelsen föreslog CMN:s ledning att man skulle avstå 2,25 % av aktierna i SNCM till CMN:s anställda. De franska myndigheterna uppger att man beslutade att vänta med detta då man fick kännedom om att Stef-TFE avsåg att komma med ett inlägg i frågan till kommissionen, inom ramen för det formella granskningsförfarandet.

([68]) De franska myndigheterna har till kommissionen översänt en kopia av skrivelsen från SNCM:s ordförande till CMN:s ordförande av den 23 maj 2002.

(226) De franska myndigheterna anser sammanfattningsvis att den beskrivning som Stef-TFE gör av relationerna mellan SNCM och CMN inom ramen för avtalet om trafikplikt inte stämmer med verkligheten.

4.2.1.2 Förslag om att överlåta SNCM:s aktier i CMN

(227) De franska myndigheterna anser att det går helt emot all industriell logik att skilja de båda företagen åt. De utövar samma verksamhet med samma utrustning inom ramen för ett och samma avtal om trafikplikt. En eventuell vinst av ett starkare samarbete mellan de båda företagen skulle kunna ligga mellan […] och […] miljoner euro per år.

(228) Frågan om relationen mellan SNCM och CMN bör också granskas ur ett strategiskt perspektiv. Kommissionen vill veta mer om SNCM:s situation efter år 2006 då det nuvarande avtalet om trafikplikt löper ut. SNCM:s situation kommer delvis att bero på trafikplikten Korsika–Marseille som företaget kan komma att ansvara för.

(229) De franska myndigheterna anser att ett fortsatt starkt partnerskap mellan SNCM och CMN skulle ge de bästa möjligheterna till framgång i konkurrensen för tilldelande av eventuella avtal om trafikplikt från och med 2007. Partnerskapet är en viktig faktor för SNCM:s lönsamhet och det är av vikt att det bibehålls.

(230) Flottornas unika sammansättning ([69]) och omfattning för de båda företagen är två viktiga fördelar som möjliggör ett anbud av hög kvalitet med förbindelser från alla Korsikas hamnar. CMN:s tre fartyg är avgörande för att företagsgruppen SNCM/CMN skall kunna lämna sitt anbud, vilket i de franska myndigheternas ögon är avgörande för den konkurrens som krävs i framtiden.

(231) Dessa tre fartyg skulle emellertid för en konkurrent kunna utgöra en faktor för att kunna konkurrera mer effektivt på några eller alla linjer mellan Korsika och fastlandet. Åtgärder som tenderar att leda till att aktörerna blir ekonomiskt och finansiellt oberoende och som verkar positivt för en sund och rimlig konkurrens ([70]) skulle därför utan minsta tvivel skapa villkor som leder till att partnerskapet mellan de båda företagen bryts upp, vilket kraftigt skulle minska SNCM:s chanser att konkurrera effektivt inom ramen för ett nytt anbudsförfarande för linjen till Korsika.

(232) En granskning av räkenskaperna för gruppen Stef-TFE (i vilken CMN, på grund av Stef-TFE:s andel på 49 % i CMP, endast nämns till följd av kapitalandelsmetoden) visar att hypotesen om […] inte kan uteslutas.

(233) SNCM gjorde den största finansieringsinsatsen vid omstruktureringen av CMN:s kapital. Den ursprungliga planen var att skapa en ekonomiskt lönsam enhet av SNCM-CMN. I sin egenskap av största kapitalägare beslutade SNCM emellertid att bli CMN:s partner. På grund av det då rådande politiska klimatet delades SNCM:s majoritetsägande upp i två minoritetsdelar (45 % per del) som placerades i två nivåer i den nya strukturen.

(234) För att åstadkomma detta ställde SNCM, förutom att man tecknade kapital i CMP och Compagnie Méridionale Financière (CMF), som skapades för att få total kontroll över CMN, en garanti på 100 % för det banklån som CMF hade varit tvunget att lyfta för finansieringen av återköpet.

(235) SNCM:s brist på effektiv kontroll av CMN (utöver möjligheten att med en minoritetsandel blockera beslut på strukturens båda nivåer) kompenseras genom aktieägarnas fasta åtaganden, särskilt avseende upprättandet av partnerskapsavtal som håller samman företagen ([71]).

(236) SNCM har alltid engagerat sig i CMN:s utveckling och har varit inblandat i den, även när det gällde att öka passagerarkapaciteten på CMN:s kombinerade last- och passagerarfartyg, vilket minskade SNCM:s egna marknadsandelar, men förbättrade kvaliteten på de båda företagens gemensamma linjer.

(237) CMN:s gynnsamma läge idag, både på passagerarsidan och när det gäller lasttransporter, har till största delen byggts upp med hjälp av SNCM:s finansiella, strategiska och juridiska tillgångar (skapandet av gruppen) och driftsresurser (tillträde till försäljningsnätet). Stef-TFE har däremot genom tillskott av en minimal kapitalmängd och med små risker fått kontrollen över ett företag som är väl etablerat inom dess verksamhetsområde.

(238) De franska myndigheterna har meddelat att SNCM:s personal äger god kännedom om denna fråga och är väl medvetna om vad som står på spel. Denna gemensamma syn på en fråga av strategisk betydelse för SNCM bidrar till en positiv social dialog inom företaget vilket kommer att förbättra lönsamheten.

(239) En granskning av frågan ur finansiell synvinkel får inte begränsa sig till en utvärdering av kapitaltillskottet från överlåtelsen, utan hänsyn måste också tas till de intäkter som SNCM kan få från sin andel i CMN.

(240) CMN är ett företag med homogen och regelbunden verksamhet. Det får ersättning för trafikplikten som ger en god avkastning av det investerade kapitalet. SNCM:s andel i CMN torde snart påverka resultaten positivt. Med tanke på nettoförbättringen av CMN:s finansiella situation borde SNCM kunna inkassera CMN:s aktieutdelning från och med 2003. Denna torde snabbt kunna bli omfattande från och med 2004 och passera […] miljoner euro, även med en låg utdelning på 30 %.

([69]) Särskilt kombinerade last- och passagerarfartyg för 500 passagerare och 2 300 löpmeter last.

([70]) Formuleringarna härrör från Stef-TFE:s skrivelse av den 7 januari 2003.

([71]) De franska myndigheterna har till sin skrivelse av den 13 februari 2003 bifogat en kopia av det senaste avtalet.

(241) Det bör påpekas att ett avbrutet partnerskap skulle innebära att SNCM skulle bli av med sin verksamhet som generalagent för CMN (7,5 % av intäkterna och i medeltal 2 miljoner euro i utestående likviditet).

(242) Frankrike försvarar åsikten att SNCM:s andelar i CMN i allra högsta grad är av strategisk karaktär. En överlåtelse av dessa skulle inte bara vara oförnuftig ur industriellt hänseende, utan också utgöra ett stort strategiskt misstag.

4.2.2 *Frankrikes svar rörande kopplingarna mellan CMN och SNCM*

4.2.2.1 Förekomsten av ett aktieägaravtal

(243) På grundval av uppgifter från Stef-TFE har kommissionen anledning att misstänka att det finns ett aktieägaravtal mellan Stef-TFE och SNCM för kontroll av CMN. Kommissionen frågade de franska myndigheterna i en skrivelse av den 16 januari 2003 om det finns ett aktieägaravtal för värdepappren i CMP, CMN:s holdingbolag, och om avtalet i så fall skulle kunna översändas till kommissionen. I ett fax avsänt den 25 februari 2003 bekräftade de franska myndigheterna att ett sådant avtal finns och översände en sekretessbelagd kopia till kommissionen. Aktieägaravtalet som slöts den 7 mars 1992 mellan SNCM:s ordförande och ordföranden för Compagnie de Navigation d'Orbigny (CNO) inom ramen för dess aktiestruktur under 1992, ger vid handen att SNCM och CMN gör ömsesidiga åtaganden och att det förekommer ett industriellt samarbete mellan de båda grupperna.

(244) För att stärka en komplex sammansättning, som inte återspeglar verkligheten för de strategiska val som gjorts, kom parterna på ett mer grundläggande plan överens om att förvärvandet av aktier hade gjorts i samarbetsanda. […] ([72]).

(245) De franska myndigheterna påpekar också att CNO, som idag är Société de Travaux Industriels et Maritimes d'Orbigny (STIM d'Orbigny), inte har några möjligheter att förvärva SNCM:s aktier i CMN utan att CMN lämnar sitt godkännande.

(246) När det gäller förslaget från ordföranden för Stef-TFE om att köpa tillbaka SNCM:s aktier i CMN, har de franska myndigheterna bekräftat att han försökte utnyttja den nuvarande särskilda situationen för SNCM för att få en överlåtelse av SNCM:s aktier i CMN, vilket inte föreskrivs i aktieägaravtalet.

4.2.2.2 Struktur för SNCM:s aktieägande i CMN

(247) De franska myndigheterna har påpekat att SNCM äger aktier i CMN genom holdingbolaget CGTH, som ägs till 100 %. CGTH innehar 45 % av CMP, som är huvudaktieägare med 55 % av CMN.

4.2.2.3 Kontroll av CMN

(248) De franska myndigheterna har bekräftat att gruppen Stef-TFE ([73]) genom en överenskommelse med grundarfamiljerna ([74]) har den faktiska kontrollen över CMP och delvis över CMN. Myndigheterna har dock understrukit att SNCM förfogar över en minoritet röster för att blockera beslut på de båda nivåerna av aktieägarstrukturen och de röster som härrör från aktieägaravtalet, men företaget ägnar sig inte åt förvaltningen av CMN, utan den sköts av företagsgruppen Stef-TFE.

(249) De franska myndigheterna har lämnat en redogörelse för den exakta sammansättningen av dagens administrativa styrelse för CMN, som sedan omstruktureringen av CMN:s kapital 1992 grundar sig på en två tredjedelar/en tredjedels fördelning av antalet medlemmar. Styrelsen består av fem medlemmar från Stef-TFE, en representant från familjen Rastit, ordföranden för CGMF, ordföranden för SNCM och en pensionerad anställd i SNCM. Ordförandeposten i styrelsen innehas av en av företrädarna för Stef-TFE.

4.2.2.4 CMN:s aktieerbjudande

(250) I sitt svar av den 25 februari 2003 angav de franska myndigheterna dels att SNCM frivilligt hade erbjudit CMN:s kapital till dess anställda, dels att företaget önskade skjuta upp genomförandet av förslagen när det fick kännedom om företagsgruppen Stef-TFE:s åtgärd inom ramen för granskningsförfarandet mot SNCM, eftersom denna åtgärd strider mot grundprinciperna i aktieägaravtalet av den 7 mars 1992.

([72]) […].

([73]) Som äger 49 % av CMP:s kapital.

([74]) Som äger 6 % av CMP:s kapital.

(251) De franska myndigheterna har i detta ärende svarat att SNCM höll på att undersöka uppskrivningen av CMN i samband med att CMN erbjöd aktiekapital till sina anställda.

(252) De franska myndigheterna har fäst kommissionens uppmärksamhet på att ordföranden för Stef-TFE i sitt förslag till kommissionen gjorde en uppskattning av den andel som innehas av SNCM, medan ordföranden för CMP – som också är ordförande för CMN – vid CMP:s styrelsemöte den 3 februari 2003 meddelade sitt beslut att överlåta 5 % av CMN:s aktier till en gemensam placeringsfond avsedd för anställda, till ett pris som värderade CMN till 24 miljoner euro.

4.3 **Frankrikes kommentarer till synpunkterna från regionen Provence-Alpes-Côte d'Azur**

(253) Även om Frankrike godkänner innehållet i skrivelsen av den 9 januari 2003 från ordföranden för regionen Provence-Alpes-Côte d'Azur i sin helhet, har landet inkommit med följande två synpunkter i sin skrivelse av den 13 februari 2003:

— Tvärtemot vad som hävdas i punkt 2 i skrivelsen ([75]), är utbudet på linjen mellan franska fastlandet och Korsika inte överdimensionerat jämfört med efterfrågan.

— SNCM:s prispolitik följer de åtaganden som företaget har gjort om att inte starta ett priskrig och inte vara någon prisledare.

5. **BEDÖMNING AV STÖDET**

5.1 **Åtgärdens typ och typ av ersättning för trafikplikt för en del av det föreslagna kapitaltillskottet**

(254) Tillskottet till SNCM på 76 miljoner euro utgör ett statligt stöd enligt artikel 87 i fördraget. En omstrukturering av kapitalet i ett företag i en såpass svår ekonomisk sits och med begränsade lönsamhetsutsikter kan inte likställas med hur en privat investerare agerar i en marknadsekonomi. Kommissionen noterar att kapitalökningen inte tecknas av SNCF, SNCM:s andra aktieägare.

(255) Marknaden för kustfart är helt avreglerad i gemenskapen sedan den 1 januari 1999. För sjöförbindelserna mellan gemenskapen och Nordafrika råder konkurrens mellan olika aktörer i gemenskapen. Omstruktureringsstödet till SNCM kan därför skapa en snedvridning av konkurrensen som påverkar handeln mellan medlemsstaterna.

(256) Det bör först och främst noteras att SNCM gick med stora förluster mellan 1991 och 2001 på alla linjer till Korsika som omfattades av trafikplikt. Kommissionen anser att en eventuell förlust för 2002 på linjen Marseille–Korsika inte kunde konstateras, eftersom priserna för linjen Korsika–Marseille från och med den 1 januari 2002 och den ekonomiska ersättningen hade fastställts av de offentliga myndigheterna och SNCM genom avtal, till skillnad från vad som gällde för 1991 och 1996 års avtal.

— När det gäller åren 1991–1999 har kommissionen valt att i sin beräkning använda resultatet före skatt för perioden 1991–1999 för förbindelsen med Korsika såsom det fastställs i rapporten från den expert som kommissionen anlitat ([76]) för förbindelsen med Korsika, med avdrag för realisationsvinsten genom överlåtelsen på fartygen. Denna siffra uppgår till −217,0 miljoner franska franc, dvs. −33,08 miljoner euro ([77]).

— När det gäller åren 2000 och 2001, som är de sista åren då 1996 års avtal tillämpades, innehöll expertrapporten ingen beräkning av resultat genom analytisk bokföring för förbindelsen med Korsika, eftersom det då saknades uppgifter. Kommissionen har dock gått tillväga på samma sätt som man gjort i expertrapporten och har gjort en ny beräkning, med de analytiska resultaträkningar som inkommit, av resultatet före skatt genom att undanta omstruktureringsbestämmelserna som redan ingår i de anmälda omstruktureringsavgifterna. Kommissionen har kun-

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

([76]) Rapporten i fråga utarbetades av konsultföretaget BDO i juli 2001 på uppdrag av kommissionen som en förberedelse av beslut 2002/149/EG. Tabellen under skäl 104 i det beslutet kommer från rapporten.

([77]) Se beslut 2002/149/EG.

nat bekräfta att det enligt företagets årliga bokföring inte har förekommit någon överlåtelse av fartygsutrustning under de två åren.

(257) Med samma tillvägagångssätt och kriterier som i beslut 2002/149/EG kommer kommissionen fram till följande tabell 11:

TABELL 11

Analytisk resultaträkning för 1991–2001

(i miljoner)

Nätverket Korsika	2001		2000		1991–1999 ([78])		Total 1991–2001	
	Franska franc	Euro	Franska franc	Euro	Franska franc	Euro	Franska franc	Euro
	−302,575	−46,127	−40,256	−6,137	−399,080	−60,839	−741,911	−113,104
Tilldelning kapital/ nedskrivning Liamone	96,895	14,771	0,000	0,000	0,000	0,000	96,895	14,771
Tilldelning kapital/social plan	112,110	17,091	0,000	0,000	0,000	0,000	112,110	17,091
Korrigering uppskrivning av fartyg	0,000	0,000	0,000	0,000	182,100	27,761	182,100	27,761
Resultat före skatt och utan uppskrivning eller omstrukturering	−93,571	−14,265	−40,256	−6,137	−216,980	−33,078	−350,807	−53,480

(258) Totalt uppgår de korrigerade resultaten av uppskrivning av fartyg som sålts under denna period och omstruktureringsavgifter för perioden 1991–2001 (avtal från åren 1991 och 1996) till 53,48 miljoner euro.

(259) Oberoende av behovet att analysera kapitaltillskottet som omstruktureringsstöd kan denna del av kapitaltillskottet motiveras som ersättning för trafikplikt enligt artikel 86.2 i fördraget och är i detta avseende förenligt med den gemensamma marknaden.

(260) De franska myndigheterna har anmält ett förslag om kapitaltillskott på ett högre belopp, 76 miljoner euro, som omstruktureringsstöd, och det är i detta avseende som förfarandet enligt artikel 88.2 i fördraget har öppnats. Således bör kapitaltillskottet granskas i sin helhet som sådant stöd.

5.2 **Rättslig grund för bedömningen**

(261) Enligt artikel 87.1 i fördraget ”är stöd som ges av en medlemsstat eller med hjälp av statliga medel, av vilket slag det än är, som snedvrider eller hotar att snedvrida konkurrensen genom att gynna vissa företag eller viss produktion, oförenligt med den gemensamma marknaden i den utsträckning det påverkar handeln mellan medlemsstaterna”. Enligt artikel 87.2 och 87.3 i fördraget är dock vissa statliga stöd förenliga med eller kan anses som förenliga med den gemensamma marknaden.

(262) Gemenskapens riktlinjer för statligt stöd till sjötransport ([79]) som ger en tolkning av artikel 87 i fördraget när det gäller sjötransporter, hänvisar till riktlinjerna för bedömning av stöd till omstrukturering av sjötransportföretag. Enligt punkt 19 i de riktlinjerna ”är artikel 87.3 c den enda grunden för förenlighet med den gemensamma marknaden för undsättnings- eller omstruktureringsstöd till företag i svårigheter”. Enligt den artikeln får kommissionen godkänna ”stöd för att underlätta utveckling av vissa näringsverksamheter (…) när det inte påverkar handeln i en negativ riktning i en omfattning som strider mot det gemensamma intresset” . Den typen av förenlighet bygger på fem huvudkriterier: analysen av förekomsten av omstruktureringsstöd, en återgång till en lönsamhet som medger tillämpning av en omstruktureringsplan, förebyggande av snedvridningar av marknaden, proportionerliga stöd och genomförande av omstruktureringsplanen.

([78]) Uppgifter från beslut 2002/149/EG.

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

5.3 **Analys av orsakerna till SNCM:s ekonomiska svårigheter**

(263) Omstruktureringsplanen skall normalt innehålla en beskrivning av de omständigheter som lett till företagets svårigheter, vilket skall göra det möjligt att bedöma om de föreslagna åtgärderna är lämpliga. Kommissionen försöker i detta avsnitt avgöra vilka orsaker som ligger till grund för SNCM:s ekonomiska svårigheter.

(264) En svårighet med detta kommer sig av att SNCM:s analytiska bokföring gjordes per fartyg och inte per sjöförbindelse.

5.3.1 *Stödnivå för fransk respektive italiensk flagg*

(265) Eftersom bestämmelserna om kustfart sedan 1999 tillåter ett fritt val av flagg bland gemenskapens olika flagg bedriver SNCM sin verksamhet under fransk flagg och konkurrerar med fartyg under italiensk flagg. Corsica Ferries, som är ett franskt företag, valde 1999 italiensk flagg av administrativa orsaker ([80]) för hela sin flotta, eftersom två tredjedelar av dess trafik utgår från Italien.

(266) På frågan om SNCM får lägre stöd än vad dess konkurrenter under italiensk flagg skulle kunna få svarar kommissionen med följande punkter rörande de olika stödsystemen:

— När det gäller sociala avgifter får de fartygsägare som för fransk flagg större nedsättningar i Frankrike ([81]) än deras italienska kolleger och det italienska systemet omfattar endast kustfartsföretag ([82]).

— I fråga om beskattning av företag har Frankrike, i motsats till Italien, ett system med schablonskatt för rederier ([83]) från och med 2003.

(267) Även om det är svårt att jämföra skattetryck och arbetsmarknadsregler kan kommissionen vederlägga påståendet från företrädaren för regionala rådet i Bouches-du-Rhône ([84]), som gick ut på att Corsica Ferries genom att föra italiensk flagg skulle kunna få en högre stödnivå. Alla stödsystem för redare som för italiensk flagg har av kommissionen klassats som förenliga med den gemensamma marknaden. Inget av dessa beslut har tagits upp av Europeiska gemenskapernas domstol. Kommissionen understryker dessutom att man alltid har granskat skatteundantag och undantag från arbetsmarknadsregler som avser gemenskapens redare i syfte att närma dem till varandra genom tillämpning av gemenskapens riktlinjer för statligt stöd till sjötransport.

(268) Kommissionen godtar inte argumentet att SNCM:s främste konkurrent skulle få mer stöd genom att föra annan gemenskapsflagg.

5.3.2 *Politik för fartygsinköp*

(269) När det gäller en eventuell påverkan på företagets resultat av förnyelsen av ett uppenbarligen stort antal fartyg under relativt kort tid noterar kommissionen att SNCM har gjort flera fartygsinköp ([85]) sedan 1996:

— Höghastighetsfartyget *Aliso* och *Napoléon Bonaparte*, levererade 1996.

— Höghastighetsfartyget *Liamone*, levererat 2000.

— *Danielle Casanova*, levererad 2002.

— *Pascal Paoli*, levererad 2003.

([80]) Enligt Corsica Ferries är det lättare att anställa sjömän från andra medlemsstater under italiensk flagg än under fransk.

([81]) Kommissionens beslut av den 30 april 2001, ärende N 88/2001, Frankrike – Ersättning till rederier för familjebidrag och ASSEDIC.

([82]) Kommissionens beslut av den 18 augusti 1999, ärende N 396/99, Italien – Ordning för minskade sociala kostnader i kustfartssektorn med 43 % för 1999–2001. Ordningen förlängd två gånger för 2002 och 2003 med nedsättning på 80 % respektive 25 % (kommissionens beslut av den 6 september 2002, ärende N 519/2002, och kommissionens beslut av den 11 mars 2003, ärende N 19/2003).

([83]) Kommissionens beslut av den 14 maj 2003, ärende N 732/2002, Frankrike – Ordning för schablonskatt på grundval av dräktighet för sjöfartsföretag.

([84]) Se skäl 180.

([85]) Ägande fullt ut eller leasing.

(270) Kommissionen ville komplettera de förklaringar som de franska myndigheterna lämnade om SNCM:s fartygsinköp som en garanti för att rationella beslut låg bakom företagets inköp. Av denna anledning ville kommissionen göra en bedömning av i hur hög grad fartyg som anläggningstillgångar har påverkat företagets konsoliderade bokslut, som också omfattar leasade fartyg, även nuvarande anläggningstillgångar som främst avser beställda fartyg som ännu inte levererats.

TABELL 12

Fartyg som nettoanläggningstillgångar

(i miljoner euro)

År	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Nettoanläggnings-tillgångar fartygsutrustning (även leasing)	342,809	307,840	274,520	238,921	267,396	218,536	326,414
Nuvarande anläggningstillgångar	0,331	0,734	7,249	51,781	19,986	108,437	1,440
Totalt	343,140	308,575	281,769	290,702	287,382	326,973	327,854

(271) Av tabell 12 drar kommissionen slutsatsen att de senaste förvärven av fartyg inte i någon högre grad ökat anläggningstillgångarna i företagets konsoliderade tillgångar. Anläggningstillgångarna har i samtliga fall legat kvar på lägre nivåer än 1996. Kommissionen konstaterar att SNCM inte har överinvesterat i någon större utsträckning under de senaste åren för att förnya sin flotta.

(272) Kommissionen noterar att SNCM har finansierat fyra av sina fartyg ([86]) genom leasing för att minska sin skuldsättning i den personalekonomiska redovisningen och att tre helägda fartyg fortfarande är intecknade ([87]). För resterande fartyg ([88]) försäkrar SNCM att företaget inte har kunnat finna någon bank som vill ställa en inteckningsgaranti. Företagets skuldsättningsnivå och dess svaga självfinansiering, som redovisas i detalj nedan och som knappt gör det möjligt för företaget att klara befintliga skulder, är inte sådana att en bank, som agerar som privat kreditgivare på marknadens villkor, är beredd att erbjuda ytterligare lån. Risken skulle vara stor att SNCM inte skulle kunna betala tillbaka ett såpass stort lån. Av samma skäl kan SNCM inte heller använda sig av leaseback för att minska sin skuldsättning. Kommissionens erfarenheter av beslagtagande av fartyg eller flygplan visar att det är svårt att genomföra i praktiken när fartygen används för trafik av nationellt eller regionalt intresse.

(273) När det gäller påståendet att SNCM är tvunget att köpa fartyg som byggts i Frankrike noterar kommissionen att de senaste fartyg som levererats nya eller renoverade kommer från icke-franska varv.

5.3.3 *Ständigt negativt resultatkonto*

(274) Kommissionen har granskat två delar av driftskostnaderna, lönekostnaderna och förbrukning i produktionen.

([86]) *Liamone, Aliso, Pascal Paoli* och *Danielle Casanova*.
([87]) *Méditerranée, Paglia Orba, Napoléon Bonaparte* och *Asco* som just nu är till salu.
([88]) *Île de Beauté, Monté d'Oro, Monte Cinto* och *Corse*.

TABELL 13

Resultat och driftsmarginal

År	1997	1998	1999	2000	2001	2002	Genomsnitt
Resultat (i miljoner euro)	−5,8	−3,9	−8,6	−9,3	−1,2	−6,4	−2,99
Driftsmarginal resultat/(omsättning + stöd för anknytning till fastlandet)	−2,27 %	−1,49 %	−3,08 %	−3,21 %	−0,40 %	−2,25 %	−1,09 %

5.3.3.1 Andel lönekostnader

(275) Kommissionen noterar för det första att enligt en beställd studie ([89]) är kostnaderna för utrustning för passagerarfartygen högre för fartyg med fransk flagg än för fartyg med italiensk flagg.

(276) De franska myndigheterna har angett att personalkostnaderna var stabila mellan 1998 och 2002 och ökade från 111,1 miljoner euro till 114,4 miljoner euro. De understryker att cirka en tredjedel av detta belopp avser ersättning till landpersonal. Fördelningen motsvarar personalfördelningen (mellan 764 och 824 anställda på land och mellan 1 519 och 1 599 anställda till sjöss mellan 1999 och 2002).

(277) Kommissionen har i tabell 14 beräknat vissa andelar i relation till utvecklingen av SNCM:s lönekostnader.

TABELL 14

Lönekostnader

År	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Lönekostnader i miljoner euro	73,681	77,027	77,751	81,014	83,489	83,536
Ökning jämfört med föregående år		4,54 %	0,94 %	4,20 %	3,06 %	0,06 %
Genomsnitt personal FTP	2 344	2 377	2 283	2 386	2 423	2 392
Lönekostnad/personal (i euro)	31 434	32 405	34 057	33 954	34 457	34 923
Ökning jämfört med föregående år		3,09 %	5,10 %	−0,30 %	1,48 %	1,35 %
Omsättning före skatt (i miljoner euro)	175,4	180,9	195,0	204,9	204,1	205,8
Stöd för anknytning till fastlandet (i miljoner euro)	80,1	80,4	84,4	85,4	86,7	77,7
Intäkter (omsättning+stöd) (i miljoner euro)	255,5	261,3	279,4	290,3	290,8	283,5
Lönekostnad av intäkter	28,84 %	29,48 %	27,83 %	27,91 %	28,71 %	29,47 %

([89]) Se bilaga 7 till kommissionens rapport om genomförande av förordning, kustfart KOM(2002) 203 slutlig, på följande Internetadress: http://europa.eu.int/eur-lex/fr/com/rpt/2002/com2002_0203fr01.pdf

(278) Lönekostnaderna har således legat på stabil nivå under de senaste åren. Men andelen lönekostnader av omsättningar ser stor ut, utan tvekan eftersom andra sjöfartsföretag har lagt ut ett större antal uppdrag på entreprenad än vad SNCM har gjort, en policy som hänger samman med företagets traditionella roll som offentligt företag, och vars principer kommissionen inte vill kritisera.

5.3.3.2 Andel mellanliggande inköp

(279) Det är av yttersta vikt att kostnaderna för insatsförbrukning ([90]) minskar om omstruktureringsplanen skall kunna lyckas. Kommissionen noterar att de fördelar som inköpsprogrammet "Achetons mieux" medfört inte räcker för att förbättra resultatkontot. Kommissionen anser att SNCM bör fortsätta sina ansträngningar och optimera sina inköp under och efter omstruktureringsperioden.

5.3.3.3 Kommissionens synpunkter på resultatkontot

(280) Kommissionen anser att SNCM snarast måste uppvisa hållbara och positiva resultatkonton. Detta har inte skett för 2002 ([91]), tvärtemot prognoserna i omstruktureringsplanen, och att SNCM:s ansträngningar att öka produktiviteten ännu inte har gett verkliga resultat. SNCM kan inte vänta sig resultat enbart av framtida värdeökningar för sålda fartyg och investeringsinkomster.

5.3.4 *Trafikplikten*

(281) Kommissionen noterar att den ekonomiska ersättning som företaget erhållit för utförande av de femåriga avtalen från 1991 och 1996 inte har täckt SNCM:s förluster helt, vilket man underströk i beslut 2002/149/EG ([92]).

([90]) Se punkt 2.3.6.
([91]) SNCM uppvisade ett underskott på 6,3 miljoner euro 2002, det största under de senaste åren med undantag av 2000.
([92]) Se beslut 2002/149/EG.

(282) År 1996, efter det att det femåriga avtalet från 1996 hade undertecknats, inledde en konkurrent sin verksamhet, vilket hade negativa effekter för SNCM:s resultat ([93]). SNCM har förlorat passagerare först från Nice och sedan Toulon, vilket har minskat intäkterna. Eftersom den ekonomiska ersättningen till SNCM var relativt oberoende av intäkterna ledde förlusten av kundunderlag till Corsica Ferries automatiskt till att det offentliga företagets resultatkonto försämrades.

5.4 **Kontroll av att riktlinjerna följs**

(283) Kommissionen har i sin analys av ärendet försökt väga skyddet av konkurrensintressen inför en potentiell konkurrenssnedvridning mot risken för monopolbildning i trafiken mellan Korsika och det franska fastlandet. SNCM:s försvinnande skulle nämligen inte bara medföra allvarliga ekonomiska problem för företagets leverantörer och underentreprenörer ([94]) utan också leda till ett faktiskt monopol för Corsica Ferries på förbindelserna mellan det franska fastlandet och Korsika ([95]).

(284) Kommissionen vill påminna om att ett omstruktureringsstöd enligt riktlinjerna inte strider mot det gemensamma intresset, om "eventuella snedvridningar av konkurrensen kommer att uppvägas av nyttan av att bibehålla företaget i drift (särskilt om det kan fastställas att […] försvinnandet av företaget skulle kunna leda till en monopol- eller snäv oligopolsituation)" ([96]).

(285) För övrigt har kommissionen i sin analys tagit hänsyn till följande två punkter:

— Å ena sidan har SNCM sett sin traditionella marknad genomgå stora förändringar under den relativt korta perioden mellan 1996 och 2001. Från att ha haft ett monopol, om än kontrollerat genom avtal först med staten och sedan med Korsikas regionala och lokala myndigheter, har företaget hamnat i en mycket kon-

([93]) Se beslut 2002/149/EG.
([94]) Såsom påpekas i punkt 3.3 har företrädarna för de regionala och lokala myndigheterna i sina synpunkter till kommissionen påpekat att SNCM har stor betydelse för hela den regionala ekonomin.
([95]) I detta hänseende betonas i den marknadsundersökning som de franska myndigheterna har lagt fram att det vore ekonomiskt sunt att ha kvar två stora företag med verksamhet på linjerna i fråga.
([96]) Se punkt 28 i riktlinjerna.

kurrensutsatt miljö. I början av 2002 förlorade företaget driftsstödet för förbindelserna mellan Korsika och Toulon respektive Nice.

— Å andra sidan har SNCM ärvt rörelseförluster från genomförandet av 1991 och 1996 års avtal om allmän trafikplikt, vilket framgår av beslut 2002/149/EG ([97]). Enligt det beslutet uppgick förlusterna till 217 miljoner franska franc inbegripet realisationsvinster för vissa fartyg.

(286) Av ovanstående framgår att det planerade stödet under rådande förhållanden inte per definition strider mot det gemensamma intresset. För att få stödet beviljat måste företaget likväl uppfylla både villkoren i riktlinjerna och alla skyldigheter som enligt kommissionen krävs för att uppväga stödets potentiella konkurrenssnedvridande effekter.

(287) Det bör påminnas om att kommissionen redan tidigare har godkänt omstruktureringsstöd till rederier, bland annat till Brittany Ferries, genom kommissionens beslut 2002/15/EG ([98]), och till CGM, där SNCM var dotterbolag fram till 1976, genom beslut 97/14/EG ([99]).

5.4.1 *Kriterier för företag i svårigheter*

(288) För att ha rätt till omstruktureringsstöd måste företaget anses vara ett företag i svårigheter i enlighet med riktlinjerna ([100]).

(289) När det gäller undsättningsstöd till SNCM har kommissionen på grundval av SNCM:s årsredovisning för 2001 redan kommit fram till att detta kriterium är uppfyllt, både i sitt beslut av den 17 juli 2002 ([101]) och i beslutet av den 19 augusti 2002 om att inleda det formella granskningsförfarandet med avseende på det planerade kapitaltillskottet.

([97]) Se skäl 105 i beslut 2002/149/EG.

([98]) Kommissionens beslut 2002/15/EG av den 8 maj 2001 om det statliga stöd som Frankrike genomfört till förmån för företaget Bretagne Angleterre Irlande (BAI eller Brittany Ferries) (EGT L 12, 15.1.2002, s. 33).

([99]) Ovannämnda beslut 97/14/EG.

([100]) Se punkt 30 i riktlinjerna.

([101]) Ovannämnda beslut.

(290) Det bör undersökas om SNCM fortfarande uppfyller detta villkor, denna gång med hänsyn till den senaste årsredovisningen, dvs. den från 2002. Kommissionen vill inledningsvis påminna om att det inte finns någon gemenskapsdefinition av företag i svårigheter, vilket även påpekas i riktlinjerna ([102]). Det oaktat har kommissionen förvissat sig om att SNCM verkligen uppfyller de förutsättningar som enligt punkt 5 i riktlinjerna visar att ett företag under alla omständigheter befinner sig i svårigheter. Kommissionen har också kontrollerat att den situation som SNCM befinner sig i uppvisar de kännetecken som enligt punkt 6 i riktlinjerna allmänt anses kännetecknа ett företag i svårigheter.

5.4.1.1 Förlust av företagets tecknade kapital

(291) Med revaluationsskillnaderna inräknade har SNCM ett kapital på 17,7 miljoner euro, vilket kan jämföras med en ny överföring år 2002 på 69,9 miljoner euro – 40,4 miljoner bara för 2001 års nettoresultat – och reserver på 21,5 miljoner euro. Det egna kapitalet utan lagstadgade reserver ([103]), som enligt fransk revisionsterminologi fortfarande motsvarar nettovärdet, är således fortsatt negativt och uppgår 2002 till −26,5 miljoner euro (2001: −30,7 miljoner euro). Kapitalnivån beror på att över hälften av företagets tecknade kapital har förlorats – över 25 % bara under de tolv månader som gått sedan anmälan lämnades in – och visar att det tillräckliga, men inte nödvändiga, villkoret enligt punkt 5 a i riktlinjerna ([104]) är uppfyllt och att företaget sålunda uppenbarligen är ett företag i svårigheter.

([102]) Se. punkt 4 i riktlinjerna: ”Det finns ingen gemenskapsdefinition av företag i svårigheter. I dessa riktlinjer anser kommissionen emellertid att ett företag är i svårigheter om det inte med egna finansiella medel eller med medel från ägare/aktieägare eller långivare kan hejda förluster som utan ingripanden från de offentliga myndigheterna leder till att företaget med största sannolikhet försätts i konkurs på kort eller medellång sikt.”

([103]) Lagstadgade reserver är redovisade utgifter enligt franska skatteregler, exempelvis överavskrivning enligt definitionen i fotnoten på sidan 109.

([104]) Se punkt 5 i riktlinjerna: ”Oavsett storlek anses ett företag enligt dessa riktlinjer under alla omständigheter befinna sig i svårigheter
a) om det är fråga om ett bolag med begränsat personligt ansvar för bolagsmännen, när över hälften av det tecknade kapitalet har förlorats och mer än en fjärdedel av detta kapital förlorats under de senaste tolv månaderna.”

5.4.1.2 Andra tecken på att SNCM är ett företag i svårigheter

(292) Enligt riktlinjerna visar sig ett företags svårigheter ”normalt som ökande förluster, sjunkande omsättning, växande lager, överkapacitet, minskande kassaflöde, stigande skuldsättningsgrad och finansiella kostnader samt ett sjunkande värde, som kan gå ner till noll, på nettotillgångarna” ([105]).

(293) I detta hänseende drar kommissionen följande slutsatser av SNCM:s redovisning, inklusive 2002 års bokslut, även om det inte kan anses vara slutligt, eftersom det vid överlämnandet till kommissionen ännu inte formellt hade godkänts av SNCM:s bolagsstämma:

— Förlusterna ökade år 2000 med −6,2 miljoner euro till −40,4 miljoner euro 2001. Mellan 2001 och 2002 sjönk rörelseresultatet från −5,1 miljoner euro 2001 till −5,8 miljoner euro 2002, varvid nettoförlusterna 2002 kunde hållas nere tack vare att vissa fartyg såldes.

— Passagerartransportens omsättning sjönk mellan år 2000 och 2001 med 2,3 miljoner euro trots att marknaden för passagerartransport mellan Korsika och det franska fastlandet ökade med nästan 17 %.

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

— De finansiella kostnaderna (räntekostnader och liknande kostnader) ökade från 7,0 miljoner euro år 2000 till 9,268 miljoner euro.

— Det egna kapitalet minskade med 36 miljoner euro mellan år 2000 och 2001.

(294) En stort antal icke-kumulativa kriterier i riktlinjerna är alltså uppfyllda. Kommissionen ser också följande, oroväckande tecken när det gäller SNCM:s finansiella ställning:

— Det egna kapitalet är fortsatt mycket svagt med hänsyn till företagets storlek och finansieringsbehov. Det egna kapitalet uppgick 2001 till 29,7 miljoner euro och uppgick 2002 förmodligen till 33,8 miljoner euro. Denna klara ökning härrör dock inte från verksamheten, eftersom 2002 års rörelseresultat fortfarande är negativt, se ovan. I stället hänger ökningen ihop med att omstruktureringsplanen gett sina första resultat, att det gjorts avyttringar enligt den planen, som har skapat utomordentliga realisationsvinster på över 5 miljoner euro, och att 2001 var det första året för återföringar av avsättningarna för *Liamone*. Det bör påpekas att nettovärdet på 60 miljoner euro beror på en skatteteknisk överavskrivning ([106]). Denna avskrivning har därför i det förgångna gett en skattemässig fördel som kommer att upphävas i framtiden. Detta ger upphov till en framtida skatteskuld ([107]) som, förutom vad som kan betraktas som uppskjutna amorteringar, uppgår till 20 miljoner euro 2001 och 16,8 miljoner euro 2002. Med hänsyn tagen till de sistnämnda siffrorna uppgår det egna nettokapitalet inte till mer än ungefär 10 miljoner euro 2001 och 17 miljoner euro 2002.

— Det egna kapitalet på 33,8 miljoner euro 2002 bör jämföras med nettovärdet på anläggningstillgångarna på cirka 285 miljoner euro 2001 respektive 283 miljoner euro 2002, vilket innebär att företaget på lång sikt är helt skuldfinansierat. De finansiella skulderna, utom leasing, uppgick nämligen 2001 till 134,5 miljoner euro och till 144,8 miljoner euro 2002. Det känsliga finansiella läget hindrar företaget från att hitta andra resurser på marknaden.

— Analysen av företagets självfinansieringsförmåga (29 miljoner euro 2001 och 24,7 miljoner euro 2002) avslöjar samma brister: medlen räcker knappt för att täcka återbetalningarna för befintliga finansiella skulder (27,5 miljoner euro 2001 och 21,3 miljoner euro 2002). Självfinansieringsförmågan kan därför inte tjäna som säkerhet för en ny långivare.

([105]) Se punkt 6 i riktlinjerna.

([106]) Överavskrivning är lika med skillnaden mellan rak avskrivning i balansräkningen och degressiv avskrivning enligt skattelagstiftningen. Degressiv avskrivning används inte som bokföringsmässig avskrivning, och därför bokförs skillnaden mellan denna och den kumulerade raka avskrivningen på ett passivkonto för överavskrivning som enligt fransk redovisningssed normalt omfattas av det egna kapitalet. Bokföringsperiodens totala avskrivning påverkas inte. Systemet gör alltså bara att man kan tidigarelägga avskrivningen och minska skatten under de första åren.

([107]) Se bilagorna till årsredovisningen för 2001 (s. 24) och 2002 års preliminära konton (fotnot 2.18).

(295) De franska myndigheterna har dessutom gentemot kommissionen bekräftat att bankerna numera vägrar att låna ut pengar till företaget på grund av dess skuldsättning, trots SNCM:s förslag att lämna sina nyaste fartyg, som varken är intecknade eller belastade med andra servitut, som säkerhet.

(296) Denna analys påverkas inte av det befintliga avtalet om allmän trafikplikt. Genom avtalet, och med hjälp av omstruktureringsplanen, torde SNCM visserligen kunna uppnå positiva verksamhetsresultat, men det ändrar inget på det faktum att den stora bristen på egna medel, den ökande skuldsättningsgraden och kostnaderna för omstruktureringsplanens driftsåtgärder förr eller senare kommer att tvinga företaget att ställa in sina betalningar.

(297) Kommissionen kommer därför fram till att SNCM uppenbarligen är ett företag i svårigheter i enlighet med definitionen i riktlinjerna.

5.4.2 *Inget omstruktureringsstöd under de senaste tio åren*

(298) Enligt riktlinjerna ([108]) kan ett företag som redan tidigare har mottagit ett omstruktureringsstöd normalt inte få nytt stöd om det är mindre än tio år sedan omstruktureringsperioden löpte ut. Bland de stöd som tidigare har beviljats SNCM finns inget omstruktureringsstöd ([109]). Detta är SNCM:s första omstrukturering sedan företaget bildades 1976.

5.4.3 *Stödet bör återställa lönsamheten*

(299) Omstruktureringsplanen, som bör ha en så kort varaktighet som möjligt, måste göra det möjligt att återställa företagets långfristiga lönsamhet inom en rimlig tid och på grundval av realistiska antaganden om de framtida villkoren för verksamheten. Omstruktureringen bör medföra en omvandling i företaget så att det, när omstruktureringen väl är genomförd, kan bära alla sina kostnader, inbegripet avskrivningar och finansiella kostnader. Den nuvärdesberäknade avkastningen på eget kapital i det omstrukturerade företaget måste vara tillräcklig för att företaget skall vara i stånd att konkurrera på marknaden av egen kraft.

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

(300) Likaså är åtgärdernas verkan och planens framgång inte beroende av utvecklingen på marknaden, med undantag för ökningen av trafiken till Nordafrika som bland annat gör att SNCM har återtagit den position som företaget hade fram till mitten av 1990-talet.

(301) En omstrukturering bör innebära att företaget överger de verksamheter som förblir olönsamma även efter omstruktureringen. När det gäller förbindelsen mellan Korsika och det italienska fastlandet, har SNCM lärt sig av tidigare misstag och beslutat att lägga ned sitt italienska dotterbolag, Corsica Marittima, som hade ett underskott sedan det bildades 1990 fram till 1997.

(302) Förbindelsen mellan Marseille och Korsika förväntas snart åter bli lönsam och Nordafrikatrafiken är redan nu en god affär. Endast i fråga om Nicetrafiken rådet det fortfarande osäkerhet, men förbindelsens betydelse minskar och förtidsnedskrivningen av *Liamone* 2001 kommer att göra det lättare att åter uppnå positiva resultat på den förbindelsen. Kommissionen godtar dessutom argumentet att företaget, för att behålla sin ställning på marknaden som helhet, bör vara närvarande i Nice, om än i begränsad utsträckning. Omläggningen av trafiken till Nordafrika kommer att hjälpa företaget att minska sitt beroende av de traditionella förbindelserna och torde också bidra till att lönsamheten återställs med tanke på att Nordafrikatrafiken ger större marginaler.

(303) När det gäller företagets långsiktiga lönsamhet, dvs. även efter det att det nuvarande avtalet om allmän trafikplikt har gått ut, anser kommissionen att företaget med hjälp av planen kommer att kunna konkurrera på ett effektivt sätt när avtalet förnyas. Även om företaget skulle lida en delförlust (en bilfärja), kommer avtalet enligt kommissionens åsikt att hjälpa företaget att behålla sina positiva resultat. Om man skulle förlora avtalet, och därmed 40 % eller mer av företagets inkomster på dess traditionella marknad såsom förutspås i ett annat scenario, skulle man enligt kommissionens uppfattning hamna i ett läge där endast få omstruktureringsplaner, med eller utan statligt stöd, skulle kunna uträtta något, och det är därför för tidigt för att föreställa sig detta.

(304) Kommissionen måste också fastställa omstruktureringens tidsramar, eftersom de medför en rad skyldigheter för stödmottagaren. Även om omstruktureringsplanens åtgärder i huvudsak gäller perioden 2002–2003, återstår

det faktum att SNCM:s egna medel inte kommer att ha uppnått en ”tillräckligt” hög nivå förrän någon gång mellan 2005 och 2006. Kommissionen fastställer därför omstruktureringsperiodens slut till den 31 december 2006.

5.4.4 *Realistiska antaganden*

(305) Enligt riktlinjerna skall omstruktureringsplanen bygga på ”realistiska antaganden om de framtida villkoren för verksamheten” ([110]).

(306) Marknadsundersökningen är enligt kommissionens uppfattning seriös och utgör en god grund för de scenarier som beskriver företagets utveckling.

(307) Förbättringen av lönsamheten bör i första hand uppnås genom de interna åtgärder som anges i omstruktureringsplanen. Den får endast vara baserad på externa faktorer, såsom pris- och efterfrågeförändringar som företaget inte självt kan påverka i någon högre grad, om de antaganden som gjorts beträffande marknadens utveckling allmänt erkänns. Förbättringen av företagets lönsamhet får alltså inte bara bero på Nordafrikatrafiken utan måste först och främst bygga på sänkta produktionskostnader och ökad produktivitet.

(308) Normalt beaktas i omstruktureringsplanen särskilt det nuvarande läget och den väntade utvecklingen vad gäller utbud av och efterfrågan på de berörda produkterna på marknaden baserat på optimistiska, pessimistiska och neutrala antaganden, samt företagets särskilda starka och svaga sidor.

(309) Omstruktureringsplanen bör göra det möjligt för företaget att övergå till en ny struktur som ger det utsikter till långsiktig lönsamhet och möjligheter att fungera med egna resurser.

(310) Omstruktureringsplanen bör medföra en omvandling i företaget så att det när omstruktureringen väl är genomförd kan bära alla sina kostnader, inbegripet avskrivningar och finansiella kostnader. Den nuvärdesberäknade avkastningen på eget kapital i det omstrukturerade företaget måste vara tillräcklig för att företaget skall vara i stånd att konkurrera på marknaden av egen kraft, även om SNCM efter 2007 inte längre skulle vara det företag som tilldelas avtalet om allmän trafikplikt för förbindelserna mellan Korsika och Marseille.

([110]) Se punkt 32 i riktlinjerna.

5.4.5 *Stödet bör förhindra otillbörlig snedvridning av konkurrensen*

(311) Åtgärder måste vidtas för att i största möjliga mån mildra de negativa följderna av stödet för konkurrenterna. I annat fall måste stödet anses ”strida mot det gemensamma intresset” och därmed som oförenligt med den gemensamma marknaden ([111]).

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

(313) Kommissionen anser att det inte råder överkapacitet på marknaden för sjöfartsförbindelser till Korsika, med

([111]) Se punkt 39 i riktlinjerna: ”De uppvägande åtgärderna kan vara av varierande slag beroende på om företaget är verksamt på en marknad som kännetecknas av överkapacitet eller inte. Vid sin bedömning av om det råder överkapacitet på marknaden eller inte kan kommissionen beakta alla användbara upplysningar den har kännedom om:

i) Om det råder strukturell överkapacitet i gemenskapen eller EES på en marknad som det stödmottagande företaget är verksamt på, skall omstruktureringsplanen i proportion till stödets storlek och dess påverkan på den berörda marknaden bidra till en sanering genom att oåterkalleligt minska produktionskapaciteten. En minskning av produktionskapaciteten anses vara oåterkallelig när de berörda tillgångarna förändras så att deras kapacitet varaktigt blir lägre eller varaktigt ställs om för annan användning. En försäljning av kapacitet till konkurrenter är inte tillräcklig i detta fall, förutom om anläggningen säljs för att användas på en geografisk marknad på vilken dess fortsatta drift knappast kan få påtagliga effekter på konkurrenssituationen i gemenskapen. Kraven på minskad kapacitet skall bidra till att minska det stödmottagande företagets närvaro på dess marknad eller marknader.

ii) Även om det inte råder strukturell överkapacitet på en marknad i gemenskapen eller EES som det stödmottagande företaget är närvarande på, undersöker kommissionen ändå möjligheten att kräva uppvägande åtgärder. Om dessa åtgärder inbegriper en kapacitetsminskning vid det berörda företaget, kan denna bestå i avyttring av tillgångar eller dotterbolag. Kommissionen skall granska de uppvägande åtgärder som medlemsstaten föreslår, oavsett av vilket slag de är, och fastställa huruvida deras omfattning är tillräcklig för att mildra eventuella snedvridningar av konkurrensen. Vid granskningen av vilka uppvägande åtgärder som krävs skall kommissionen beakta situationen på marknaden och i synnerhet tillväxten och i vilken grad efterfrågan tillfredsställs.”

tanke på att trafiken är mycket säsongsbetonad och ökar i snabb takt ([112]). Kommissionen noterar också att fartygens genomsnittliga beläggningsgrad är lägre hos SNCM:s viktigaste konkurrent än hos SNCM. Eftersom det inte råder överkapacitet på marknaden i den mening som avses i riktlinjerna, behöver man heller inte bidra till marknadens sanering. En försäljning av fartyg, som är att föredra framför skrotning, skulle vara en kapacitetsminskning som uppfyller kraven i riktlinjerna.

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

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

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

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

— Begränsning av det totala antalet platser och turer per år från och med 2003, särskilt på förbindelsen mellan Nice och Korsika ([113]).

— Försäljning av fyra fartyg ([114]).

(316) I hela Genua- och Toulonbukten kommer SNCM att erbjuda över en miljon färre platser än 2001, dvs. mer än halvera sitt utbud, trots att dessa förbindelser är de som ökar mest ([115]), till omedelbar fördel för konkurrenterna.

([112]) Se tabell 1.
([113]) Se tabell 2.
([114]) Se punkt 2.3.2.
([115]) Se tabellerna 1 och 2.

(317) Det oaktat anser kommissionen att åtgärderna, trots att de är betydande, måste kompletteras med villkor som syftar till att begränsa eventuella snedvridningar av konkurrensen. Man bör bland annat se till att företaget inte får ett överskott av likvida medel som det kan använda för aggressiva verksamheter som snedvrider marknaden ([116]). Ett villkor bör också vara att SNCM under omstruktureringsperioden inte får finansiera några andra nyinvesteringar än omstruktureringsplanens kostnader för omläggningen av trafiken till Nordafrika. Genom detta villkor, som förklaras närmare nedan och som innebär att företaget inte får investera i nya fartyg, inte ens för att ersätta befintliga fartyg, kommer man att undvika eller åtminstone i möjligaste mån lindra stödets eventuella negativa effekter för de viktigaste konkurrenterna.

5.4.6 *Stödet bör begränsas till vad som är absolut nödvändigt*

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

(319) Mot bakgrund av punkt 40 i riktlinjerna noterar kommissionen i föreliggande fall att omstruktureringsplanen framför allt också omfattar en betydande försäljning av främst fartygstillgångar till ett pris på 40 miljoner euro och med en nettobehållning efter avdrag av relevanta finansiella skulder på 21 miljoner euro. I punkt 5.5.2 kräver kommissionen ytterligare avyttringar av tillgångar i form av sådana aktieinnehav som enligt kommissionens bedömning saknar strategisk betydelse för företagets verksamhet. Dessa försäljningar räcker emellertid inte för att åter göra SNCM lönsamt. Även efter dessa transaktioner kommer företagets finansiella läge att kännetecknas av betydande skulder.

(320) Såsom framgår av kommissionens beslut av den 19 augusti 2002 är kommissionen inte övertygad om att de franska myndigheternas beräkningsmetod verkligen lämpar sig för att fastställa stödbeloppet. Trots att Frankrike lämnat ytterligare förklaringar inledde kommissionen en egen utvärdering.

([116]) Se punkt 5.4.1.

5.4.6.1 Analys av de beräkningsmetoder som föreslagits av Frankrike

(321) Kommissionen har följande synpunkter på de franska myndigheternas metod ([117]), som bygger på förhållandet mellan eget kapital och skuldsättning:

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

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

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

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

(322) Kommissionen ifrågasätter också relevansen av de övriga metoder som Frankrike föreslår för att visa att siffran på 76 miljoner inte är för hög.

(323) Den första alternativa metoden ([118]), som bygger på det egna kapital som krävs för den befintliga fartygsflottans finansiering, verkar olämplig på grund av att de franska myndigheter bygger beräkningen på fartygens inköpsvärde i stället för penningvärdet år 2002. Om man skulle grunda ett nytt företag med samma flotta som dagens SNCM, skulle man nämligen behöva eget kapital i proportion till fartygens anskaffningsvärde och inte till priset på nykonstruerade fartyg. Metoden tar inte heller hänsyn till andra tillgångar av betydelse, såsom det datoriserade reservationssystemet och de fastigheter där företaget har sitt säte.

(324) Den andra alternativa metoden ([119]) bygger på SNCM:s utgifter och är enligt kommissionens åsikt bättre lämpad. Kommissionen skulle dock vilja att man ser över siffran på 41,7 miljoner euro för tidigare förluster, bland annat för att ta hänsyn till 2002 års resultat och de förluster som endast härrör från Korsikatrafiken före 1999. Kommissionens metod förklaras i punkt 5.3.6.2.

5.4.6.2 Kommissionens metod

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

(326) Kommissionen anser att omstruktureringsstödet får täcka dels kostnaderna för omstruktureringsplanens olika åtgärder (omstrukturering av verksamheten), dels företagets förluster för genomförandet av den allmänna trafikplikten fram till slutet av 2001 (finansiell omstrukturering). För det första godkänner kommissionen att en del av stödet används för att finansiera kostnaderna för de driftsåtgärder som företagets nya rättsliga förhållanden och den nya konkurrensen nödvändiggör. Eftersom dessa åtgärder inte räcker för att företaget omgående skall kunna ändra sin skuldsättningsgrad, kan kommissionen för det andra godkänna att resten av stödet går till återbetalning av de skulder som SNCM har ådragit sig på grund av att ersättningen enligt 1991 och 1996 års avtal var för låg. Kommissionen har därför för avsikt

— att endast godkänna offentlig finansiering av sådana kostnader som hänger ihop med omstruktureringsplanens driftsåtgärder,

— att en gång för alla dra ett streck över följderna av den otillräckliga ersättningen enligt ovannämnda

([117]) Se punkt 2.3.8.3.
([118]) Se punkt 2.3.8.2.
([119]) Se punkt 2.3.8.1.

avtal, mot bakgrund av periodens faktiska driftskostnader till sjöss och på land för de förbindelser som omfattades av trafikplikten.

(327) Den otillräckliga ekonomiska ersättningen för trafikplikten under perioden 1991–2001 uppgår som sagt till 53,48 miljoner euro.

(328) Kostnaderna för omstruktureringens driftsåtgärder beräknar kommissionen till 46,0 miljoner euro ([120]). Kommissionen noterar att företaget torde få 21 miljoner euro i nettobehållning från avyttringar ([121]) enligt omstruktureringsplanen. Med hänsyn till ovanstående kommer kommissionen därför fram till att ett belopp på 76 miljoner euro är klart motiverat, om man vill ge företaget möjlighet att på kort sikt åter bli lönsamt. SNCM beviljas för närvarande inga bankkrediter, inte ens om man föreslår att lämna företagets nyaste fartyg, som varken är intecknade eller belastade med andra servitut, som säkerhet ([122]). Avslutningsvis anser kommissionen att företaget inte heller kan få tag i annat kapital för att finansiera sin omstrukturering. Företagets resterande kapitalbehov, som enligt denna beräkning uppgår till 76 miljoner euro, måste därför finansieras med hjälp av omstruktureringsstöd och behållningen från eventuella avyttringar av aktieinnehav utan strategisk betydelse.

(329) Kommissionen anser därför att det kapitaltillskott på 76 miljoner euro som krävs enligt de franska myndigheterna är berättigat även enligt kommissionens egen analys, med förbehåll (se nedan ([123])) för behållningen från de avyttringar av aktieinnehav utan strategisk betydelse som eventuellt kommer att komplettera avyttringarna enligt omstruktureringsplanen.

(330) Kommissionen anser slutligen att det föreslagna stödet inte överskrider vad som är nödvändigt för att företaget åter skall bli lönsamt. På grundval av 2002 års finansiella ställning (se ovan) skulle ett kapitaltillskott på 76 miljoner euro, under i övrigt oförändrade förhållanden, öka företagets nettovärde från –26,5 miljoner euro till ungefär +49,5 miljoner euro. Likaså skulle företagets finansiella skulder på 144,8 miljoner (2002 års värde) visserligen minska med 76 miljoner euro (kapitaltillskott) men också öka med 31,2 miljoner euro (utgifter för omstruktureringens driftsåtgärder, utom förtidsnedskrivningen för *Liamone*), till sammanlagt cirka 100 miljoner euro. Skulderna skulle alltså även fortsättningsvis vara dubbelt så stora som nettovärdet. Kommissionen kommer därför fram till att det inte föreligger någon risk för ett överskott av likvida medel i den mening som avses i riktlinjerna. I den mån någon sådan risk ändå föreligger, syftar de villkor som fastställs i detta beslut till att undvika all slags snedvridning av konkurrensen. Även om man skulle räkna in ovannämnda lagstadgade reserver på 60 miljoner euro, som kommissionen bara delvis betraktar som egna medel, skulle det egna kapitalet, som i så fall skulle uppgå till cirka 110 miljoner euro, uppvägas av nästa lika stora skulder. Att man i slutet av 2002 måste finansiera fasta nettotillgångar på 283 miljoner euro motiverar enligt kommissionens uppfattning helt klart denna nivå på det egna kapitalet. En minskning av stödet, t.ex. genom att SNCM tar nya hypotekslån, skulle automatiskt öka skuldsättningsgraden och störa denna jämvikt, som kommissionen enligt sin analys anser lämplig, och därmed äventyra företagets finansiella omstrukturering.

5.5 **Behovet av villkor som fastställs av kommissionen**

(331) Enligt riktlinjerna ([124]) kan kommissionen fastställa sådana villkor och skyldigheter som den anser vara nödvändiga för att konkurrensen inte skall snedvridas i en utsträckning som strider mot det gemensamma intresset.

(332) I föreliggande fall har kommissionen beslutat att fastställa en rad villkor i syfte att både begränsa företagets kapaciteter och hindra det från att föra en aggressiv prispolitik till skada för konkurrenterna i Korsikatrafiken.

([120]) Se punkt 2.3.8.1. De franska myndigheterna utgick från ett belopp på 46,2 miljoner euro, där förutom kostnaderna för omstruktureringens driftsåtgärder (31,2 miljoner euro) även en förtidsnedskrivning av *Liamone* på 15 miljoner euro ingick. Avskrivningen uppgår enligt 2001 års räkenskaper dock bara till 14,8 miljoner euro, vilket resulterar i det belopp på 46,0 miljoner euro som kommissionen förespråkar. Se även punkt 2.4.1.4.

([121]) Se punkt 2.3.2.

([122]) Se punkt 5.3.1.2.

([123]) Se punkt 5.4.2.4.

([124]) Se punkt 42 i riktlinjerna enligt vilken medlemsstaten bland annat kan ”åläggas följande: i) Att själv vidta åtgärder (t.ex. göra vissa marknader tillgängliga för andra aktörer inom gemenskapen). ii) Att införa vissa krav på stödmottagaren (t.ex. att denne inte skall agera som prisledare på vissa marknader). iii) Att inte bevilja stödmottagaren stöd för andra ändamål under omstruktureringsperioden”.

5.5.1 *Kapacitetsminskning*

(333) Minskningen av fartygsflottan ([125]) enligt omstruktureringsplanen bör vägas mot den inköpspolicy för fartyg som SNCM fört på senare år. Närmare bestämt har SNCM under perioden 2002–2003 förvärvat två nya fartyg, en bilfärja och ett kombinerat last- och passagerarfartyg med medelstor kapacitet.

(334) Ökningen av det egna kapitalet genom kapitaltillskottet skulle kunna få till följd att företagsledningen får möjlighet att vid behov förvärva nya fartyg eller aktieinnehav, vilket i så fall skulle strida mot omstruktureringens mål som går ut på att man skall inrikta sig på en omvandling av företaget genom interna ansträngningar.

(335) Kommissionen bör därför fastställa kompletterande villkor för att se till att kapaciteten verkligen minskas.

(336) Kommissionen bör se till att SNCM:s fartygsflotta inte växer efter avyttringen av fyra fartyg. Kommissionen bör också förbjuda företaget att under en viss tid byta ut fartyg, utom av skäl som företaget inte ansvarar för och bara om detta godkänts av kommissionen.

(337) I enlighet med de franska myndigheternas omstruktureringsplan anser kommissionen också att det är nödvändigt att begränsa antalet turer per år på de olika sjöfartsförbindelserna till och från Korsika.

(338) Enligt kommissionen är det inte nödvändigt att fastställa strängare villkor för kapacitetsminskningen på grund av i) företagets skyldigheter enligt avtalet om allmän trafikplikt, ii) den förväntade ökningen av Korsika- och Nordafrikatrafiken, och iii) risken för att företagets direkta konkurrent på förbindelserna mellan franska fastlandet och Korsika skall få monopol på den sträckan. Enligt riktlinjerna kan man nämligen mildra ”kravet på uppvägande åtgärder […] om det finns en risk för att minskningen eller begränsningen skulle kunna medföra en tydlig försämring av marknadsstrukturen genom att exempelvis indirekt ge upphov till monopol eller oligopol med mycket få företag” ([126]).

(339) Med tanke på omstruktureringsplanens förväntade löptid ([127]) bör man enligt kommissionen som slutdatum för nämnda krav bestämma den 31 december 2006, då även ett sjöfartsföretag i SNCM:s storleksordning åter kan förväntas uppvisa ”normala” nettoresultat och en rimlig nivå på det egna kapitalet. Om lönsamheten skulle återställas tidigare än väntat, kommer detta dock inte att innebära att tidsgränsen för villkoren tidigareläggs.

5.5.2 *Företagets bidrag till omstruktureringen*

(340) I enlighet med riktlinjerna skall ett företag i svårigheter ”i väsentlig utsträckning bidra till omstruktureringen med egna medel, inbegripet genom försäljning av tillgångar som inte är oundgängliga för företagets överlevnad, eller genom extern finansiering på marknadsmässiga villkor” ([128]).

(341) Kommissionen är medveten om SNCM:s ansträngningar när det gäller avyttringar av tillgångar (till ett pris av 40 miljoner och med 21 miljoner euro som nettobehållning). Kommissionen noterar dock att SNCM har en stor portfölj med aktier i olika företag som antingen inte har någon direkt koppling till föremålet för företagets verksamhet eller inte är direkt involverade i de tjänster som företaget erbjuder. Inget av dess aktieinnehav nämns emellertid i omstruktureringsplanens program för avyttring av tillgångar. Kommissionen anser att företaget på ett öppet och överskådligt sätt bör avyttra alla aktier som saknar strategisk betydelse och att detta redan borde ha föreskrivits i den av Frankrike föreslagna omstruktureringsplanen. Kommissionen anser vidare att behållningen från dessa avyttringar bör minska stödbehovet i motsvarande omfattning, så att stödet begränsas till vad som är absolut nödvändigt.

([125]) Se punkt 2.3.2.

([126]) Se punkt 38 i riktlinjerna.

([127]) Se skäl 304.

([128]) Se punkt 40 i riktlinjerna.

5.5.2.1 Fastställande av vilka aktieinnehav som inte är strategiska

(342) För att få det villkorade kapitaltillskottet beviljat måste företaget enligt kommissionens beslut avyttra samtliga aktier i följande dotterbolag:

— Amadeus France, ett företag som utvecklar och saluför ett datoriserat reservationssystem, där SNCM äger 13 % av aktierna ([129]).

— Compagnie Corse Méditerranée, ett flygbolag, där SNCM äger 7 % av aktierna ([130]).

— Schuman, ett fastighetsbolag, som till 50 % ägs av CGTH.

— Someca.

— SMIP. Alternativt skulle SNCM kunna sälja SMIP:s enda tillgång, fartyget *Southern Trader* ([131]), och lägga ned detta dotterbolag.

(343) Kommissionen noterar att de franska myndigheterna under förfarandets gång aldrig har nämnt att dessa aktieinnehav skulle kunna ha någon strategisk betydelse för SNCM:s fortsatta verksamhet.

(344) Företaget Compagnie Corse Méditerranée (CCM), med affärsnamnet CCM Airlines, är ett flygbolag med flygtrafik till och från Korsika. Det rör sig om ett halvstatligt aktiebolag med ett aktiekapital på 10 335 520 euro. De viktigaste aktieägarna är den regionala myndigheten på Korsika (60,37 %), Air France (11,95 %), Crédit Agricole (7,55 %), Caisse des Dépôts et Consignations (4,75 %), SNCM (6,78 %), TAT EA (2,52 %), TAT SA (1,68 %), Caisse de Développement de la Corse du Sud (1,21 %) och Chambre de Commerce de Haute-Corse (0,84 %). Styrelsen består av elva ledamöter, nämligen Korsikas regionala församling (sju ledamöter), Air France (en ledamot), Crédit Agricole (en ledamot), Caisse des Dépôts et Consignations (en ledamot) och SNCM (en ledamot). Kommissionen anser att ett sjöfartsföretag som SNCM inte bör ha aktieinnehav i flygbolag och att SNCM:s aktieinnehav i CCM inte har någon strategisk betydelse. Aktieinnehavet bör därför avyttras som uppvägande åtgärd.

([129]) Enligt SNCM-gruppens årsredovisning för 2001.
([130]) Dito.
([131]) Enligt de franska myndigheterna är detta fartyg föremål för ett preliminärt försäljningsavtal.

(345) Fastighetsbolaget Schuman omfattar olika fastigheter. Enligt kommissionens uppfattning har innehavet i detta företag ingen strategisk betydelse för SNCM:s verksamhet och bör därför säljas.

(346) Företaget Someca är specialiserat på transport av cement till Korsika med hjälp av bulkfartyg. Bulktransport ger inga synergieffekter med ro-ro-frakt, och de låga volymerna för cementtransport till Korsika motiverar inte att man behåller sitt aktieinnehav i ett så specialiserat dotterbolag. Enligt kommissionens uppfattning har detta aktieinnehav ingen strategisk betydelse för SNCM och bör därför säljas.

(347) Företaget SMIP:s enda verksamhet består i att leasa ut fartyget *Southern Trader*. Uthyrning av fartyg har inte mycket att göra med SNCM:s kärnverksamhet och har därför ingen strategisk betydelse för företagsgruppen. SNCM bör därför antingen avyttra detta dotterbolag eller sälja dess enda tillgång, fartyget *Southern Trader,* och sedan lägga ned dotterbolaget.

5.5.2.2 Ett särskilt fall: CMN

(348) När det gäller CMN är saken inte lika enkel. Å ena sidan vidhåller både SNCM och de franska myndigheterna att SNCM:s aktieinnehav i CMN är väsentligt och därför av strategisk betydelse för genomförandet av avtalet om allmän trafikplikt. Företagen Corsica Ferries och Stef-TFE anser å andra sidan att aktieinnehavet inte har någon strategisk betydelse för SNCM.

(349) Först och främst är SNCM och CMN visserligen konkurrenter och partner på samma gång, men båda företagen genomför avtalet om allmän trafikplikt.

(350) Kommissionen noterar vidare att de båda företagen i sjöfarten till Korsika på följande områden har utvecklat en samverkan som går längre än vad som krävs i avtalet om allmän trafikplikt:

— Ett gemensamt datoriserat reservationssystem inte bara för Korsika utan också för förbindelsen Marseille-Sardinien.

— Ett gemensamt system för övervakning av passagerarnas ombordstigning.

— Samordning av tidtabellerna.

— Tillgång för CMN till SNCM:s europeiska kontorsnät.

(351) Kommissionen noterar att de båda företagen har samarbetat ända sedan 1954. Kommissionen är också medveten om att CMN:s och SMNC:s fartygsflottor i hög grad kompletterar varandra när det gäller sjöfarten till Korsika. Kommissionen är också medveten om att aktieägaravtalet mellan de båda företagen föreskriver att företagen skall samarbeta.

(352) Kommissionen drar mot denna bakgrund slutsatsen att SNCM:s aktieinnehav i CMN är av avgörande betydelse för SNCM:s långsiktiga utveckling.

(353) I detta beslut anser sig kommissionen därför inte behöva kräva att SNCM avyttrar sitt aktieinnehav i CMN.

(354) Samma sak gäller för företaget Cofremar, som är SNCM:s och CMN:s gemensamma dotterbolag och som tar fram statistik för frakttrafiken till och från Korsika.

5.5.2.3 Andra strategiska aktieinnehav

(355) Företaget Sud-Cargos erbjuder SNCM betydande samverkansvinster och ett verkligt komplement i Nordafrikatrafiken. Sud-Cargos är en omistlig partner för SNCM när det gäller utvecklingen av ro-ro-trafiken till Nordafrika. Sud-Cargos har dessutom specifik kunskap om marknaden för Nordafrikatrafiken. De båda företagen kan vinna på att gemensamt utnyttja vissa landbaserade strukturer i Marseille och Nordafrika och uppnå skalfördelar. Dessutom bidrar SNCM:s försäljningsorganisation med en avsevärd del av Sud-Cargos omsättning.

(356) SNCM:s övriga dotterbolag är också nära knutna till företagets verksamhet och kan inte heller skiljas från SNCM-gruppen. Med tanke på dotterbolagens viktiga funktioner i gruppen kan företaget enligt kommissionens uppfattning inte avyttra dem utan att äventyra sin kortfristiga lönsamhet.

5.5.2.4 Förväntad behållning från de begärda avyttringarna

(357) Kommissionen vill om möjligt minska stödbeloppet med hjälp av behållningen från avyttringen av aktieinnehav utan strategisk betydelse. Kommissionen har emellertid ingen möjlighet att exakt fastställa hur hög behållningen från de begärda avyttringarna kommer att bli. Enligt en grov uppskattning kan beloppet dock tänkas hamna på ungefär 10 miljoner euro. Häri ingår inte de avyttringar som redan omfattas av omstruktureringsplanen. Kommissionen anser sig därför i nuläget inte kunna bevilja hela stödet, utan vill hålla inne en del av stödet motsvarande 10 miljoner euro tills det exakta beloppet blir känt.

(358) Om det visar sig att behållningen från avyttringarna blir större än 10 miljoner euro, kommer SNCM inte att få den innehållna delen av stödet beviljad. Kommissionen har bortsett från alternativet att minska beloppet på den första delen av det godkända stödet för att uppmuntra SNCM att sälja sina innehav till bästa möjliga pris. Om behållningen från de avyttringar som begärs utöver dem i omstruktureringsplanen blir lägre än 10 miljoner euro, kommer det resterande stödet att utbetalas efter att man tagit hänsyn till behållningen. För att kommissionen i förekommande skall kunna godkänna den andra stödutbetalningen, måste emellertid alla villkor i detta beslut vara uppfyllda.

5.5.3 *Stödet bör förhindra att företaget agerar som prisledare*

(359) På grundval av de franska myndigheternas uppgifter anser kommissionen att man kan avvisa påståendena om att SNCM skulle ha agerat som prisledare ([132]) i Korsikatrafiken.

(360) Enligt kommissionen är det dock ytterst viktigt att under hela omstruktureringsperioden förvissa sig om att SNCM

([132]) Se i detta hänseende punkterna 2.3.7 och 4.1.1.

inte för en aggressiv prispolitik. Kommissionen har därför beslutat att SNCM som villkor för omstruktureringsstödet inte får erbjuda lägre priser än sina konkurrenter i Korsikatrafiken.

(361) För att undvika att konkurrenterna på ett onormalt sätt höjer priserna för sina överfarter kombinerar kommissionen detta villkor med en säkerhetsklausul för det fall att alla konkurrenter för likvärdiga tjänster och på samma dagar kräver högre priser än SNCM:s priser under ett referensår innan marknaden blev konkurrensutsatt. Om SNCM:s konkurrenter på ett illojalt sätt skulle höja priserna, bör SNCM kunna erbjuda de lägsta priserna för att återställa en rimlig prisnivå. Kommissionen har därför valt år 1996 som referensår, eftersom SNCM det året för första gången fick konkurrens på sina förbindelser mellan det franska fastlandet och Korsika och på grund av att priserna har sjunkit sedan dess. Framtida marknadspriser över 1996 års priser skulle därför inte kunna betraktas som normala. Referenspriserna bör förstås anpassas till den i Frankrike uppmätta inflationen.

(362) Villkoret enligt skäl 361 kommer att kontrolleras, om SNCM:s lägsta priser varje dag ligger över alla konkurrenters lägsta rabatterade priser för likvärdiga resmål och tjänster. Kommissionen kommer att undersöka alla brister när det gäller efterlevnaden av detta villkor.

5.5.4 *Begränsning av antalet turer i Korsikatrafiken*

(363) Enligt kommissionen är det viktigt att man upprätthåller de uppvägande åtgärderna för SNCM:s konkurrenter under hela omstruktureringsperioden. Kommissionen har därför beslutat att man som villkor för stödet måste uppfylla alla åtaganden som de franska myndigheterna gör i omstruktureringsplanen när det gäller antalet turer per år på de olika sjöfartsförbindelserna till och från Korsika.

(364) Antalet turer med fartyg på de olika sjöfartsförbindelserna till och från Korsika kommer fram till den 31 december 2006 att begränsas till tröskelvärdena i tabell 3, utom om sådana exceptionella och oförutsebara förhållanden råder som företaget inte ansvarar för och som tvingar företaget att senarelägga vissa resor till andra hamnar, och med undantag för att företagets skyldigheter enligt den allmänna trafikplikten ändras.

5.5.5 *Omstruktureringsplanen bör genomföras i sin helhet och villkoren iakttas*

(365) SNCM måste genomföra den omstruktureringsplan som godkänts av kommissionen i sin helhet och måste fullgöra varje annan skyldighet som anges i detta beslut. Kommissionen betraktar det som ett missbruk av stöd om planen inte följs eller någon av skyldigheterna enligt detta beslut inte fullgörs. Kommissionen kommer i så fall att automatiskt inleda det formella granskningsförfarandet och eventuellt kräva återbetalning av stödet i sitt slutliga beslut.

5.5.6 *Övervakning och årliga rapporter*

(366) Kommissionen måste genom de regelbundna och detaljerade rapporter som Frankrike är skyldigt att lämna in kunna försäkra sig om att omstruktureringsplanen genomförs på ett riktigt sätt.

(367) När det gäller stöd till stora företag, skall den första av dessa rapporter enligt riktlinjerna ([133]) ”vanligtvis läggas fram för kommissionen senast sex månader från den dag då stödet beviljades. Därefter skall rapporterna lämnas till kommissionen minst en gång om året före ett fastställt senaste datum, så länge målen i omstruktureringsplanen inte anses ha uppnåtts. Rapporterna måste innehålla all information kommissionen behöver för att kunna övervaka genomförandet av omstruktureringsplanen, tidsplanen för överföringarna till företaget och dess finansiella ställning samt att alla villkor och skyldigheter som fastställs i beslutet om godkännande av stödet iakttas.”

6. **SLUTSATSER**

(368) Kommissionens slutsats är att omstruktureringsstödet i form av ett kapitaltillskott är förenligt med den gemensamma marknaden, med förbehåll för att villkoren i detta beslut uppfylls.

(369) Kommissionen uppmanar Frankrike

— att utan dröjsmål, dock senast 15 arbetsdagar från och med mottagandet av detta beslut, meddela kom-

([133]) Se punkt 46 i riktlinjerna.

missionen vilka upplysningar landet anser skall omfattas av tystnadsplikt enligt artikel 25 i förordning (EG) nr 659/1999,

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

(370) Kommissionen påminner Frankrike om följande:

— Omstruktureringsperioden för SNCM går ut den 31 december 2006.

— Enligt riktlinjerna ([134]) skall allt individuellt stöd till investeringar i materiella tillgångar som under omstruktureringsperioden planeras för SNCM eller något av SNCM:s dotterbolag, och som beviljas av kommissionen, anmälas särskilt till kommissionen.

— Utom om sådana exceptionella och oförutsebara förhållanden råder som företaget inte ansvarar för, kan ytterligare omstruktureringsstöd enligt riktlinjerna normalt inte beviljas, om det är mindre än tio år sedan omstruktureringsperioden löpte ut, dvs. i föreliggande fall den 31 december 2006.

— Alla nya kapitaltillskott till SNCM som planeras måste anmälas till kommissionen före omstruktureringsperiodens slut, även om tillskottet enligt de franska myndigheternas uppfattning följer principen om en privat investerare i en marknadsekonomi.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

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

([134]) Se punkterna 88 och 89 i riktlinjerna.

Artikel 2

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

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

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

Artikel 3

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

— Amadeus France.

— Compagnie Corse Méditerranée.

— Fastighetsbolaget Schuman.

— Société Méditerranéenne d'Investissements et de Participations.

— Someca.

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

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

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

Artikel 4

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

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

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

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

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

Artikel 5

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

Artikel 6

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

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

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

Artikel 7

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

Artikel 8

Detta beslut riktar sig till Republiken Frankrike.

Utfärdat i Bryssel den 9 juli 2003.

På kommissionens vägnar

Loyola DE PALACIO

Vice ordförande