II

(Rechtsakte ohne Gesetzescharakter)

BESCHLÜSSE

BESCHLUSS DER KOMMISSION

vom 20. November 2013

über die staatliche Beihilfe SA.16237 (C58/02) (ex N118/02) Frankreichs zugunsten der SNCM

(Bekanntgegeben unter Aktenzeichen C(2013) 7066)

(Nur der französische Text ist verbindlich)

(Text von Bedeutung für den EWR)

(2014/882/EU)

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 108 [1] Absatz 2 Unterabsatz 1,

gestützt auf das Abkommen über den Europäischen Wirtschaftsraum, insbesondere auf Artikel 62 Absatz 1 Buchstabe a,

nach Aufforderung der Beteiligten zur Stellungnahme gemäß den genannten Artikeln [2] und unter Berücksichtigung dieser Stellungnahmen,

in Erwägung nachstehender Gründe:

I. VERFAHREN

(1) Am 18. Februar 2002 meldete Frankreich bei der Kommission die geplante Umstrukturierungsbeihilfe zugunsten der Société Nationale Maritime Corse-Méditerranée (im Folgenden „SNCM“) und übermittelte am 3. Juli 2002 ergänzende Angaben [3]. Die Anmeldung erfolgte, nachdem die französischen Behörden am 20. Dezember 2001 einen Liquiditätsvorschuss in Höhe von 22,5 Mio. EUR angemeldet hatten, welcher der SNCM von der Compagnie Générale Maritime et Financière (im Folgenden „CGMF“) [4] als Rettungsbeihilfe gewährt worden war. Mit der Entscheidung vom 17. Juli 2002 [5] (im Folgenden „Entscheidung von 2002“) genehmigte die Kommission die Rettungsbeihilfe zugunsten der SNCM im Rahmen des in Artikel 88 Absatz 3 EG-Vertrag vorgesehenen Verfahrens zur Vorprüfung der Beihilfen. Die angemeldete Umstrukturierungsbeihilfe bestand in einer Aufstockung des Kapitals der SNCM durch die CGMF um 76 Mio. EUR.

[1] Mit Wirkung vom 1. Dezember 2009 sind an die Stelle der Artikel 87 und 88 EG-Vertrag die Artikel 107 und 108 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) getreten. Die Artikel 87 und 88 EG-Vertrag und die Artikel 107 und 108 AEUV sind im Wesentlichen identisch. Im Rahmen dieses Beschlusses sind Bezugnahmen auf die Artikel 107 und 108 AEUV als Bezugnahme auf die Artikel 87 und 88 EG-Vertrag zu verstehen, wo dies angebracht ist. Der AEUV hat auch bestimmte terminologische Änderungen wie zum Beispiel die Ersetzung von „Gemeinschaft“ durch „Union“, von „Gemeinsamer Markt“ durch „Binnenmarkt“ und von „Gericht erster Instanz“ durch „Gericht“ mit sich gebracht. Diese Begriffe aus dem AEUV werden im vorliegenden Beschluss verwendet.

[2] ABl. C 303 vom 13.12.2006, S. 53.

[3] Registriert unter der Nummer TREN A/61846.

[4] Die CGMF ist eine Finanzholding, deren Kapital zu 100 % vom französischen Staat gehalten wird und die dieser alle Maßnahmen im Seeverkehr, zur Ausrüstung und zur Charterung von Schiffen im Mittelmeer abwickelt.

[5] ABl. C 148 vom 25.6.2003, S. 7.

(2) Mit Schreiben vom 19. August 2002 teilte die Kommission den französischen Behörden ihren Beschluss mit, das förmliche Prüfverfahren ([6]) nach Artikel 88 Absatz 2 EG-Vertrag und Artikel 6 der Verordnung (EG) Nr. 659/1999 des Rates ([7]) einzuleiten.

(3) Am 8. Oktober 2002 ([8]) übermittelten die französischen Behörden der Kommission ihre Stellungnahme zur Entscheidung vom 19. August 2002 ([9]).

(4) Auf Ersuchen der französischen Behörden fanden am 24. Oktober 2002, 3. Dezember 2002 und 25. Februar 2003 Arbeitsbesprechungen mit den Kommissionsdienststellen statt.

(5) Im Rahmen der Einleitung des Verfahrens gingen bei der Kommission Stellungnahmen von zwei Unternehmen ein, und zwar am 8. Januar 2003 ([10]) die Stellungnahme von *Corsica Ferries France* (im Folgenden „CFF") und am 7. Januar 2003 die Stellungnahme von STIM d'Orbigny *Stef-TFE-Gruppe* (im Folgenden „STIM"). Darüber hinaus gingen ihr am 18. Dezember 2002 und am 9. und 10. Januar 2002 Stellungnahmen verschiedener französischer Gebietskörperschaften zu. Mit Schreiben vom 13. und 16. Januar und vom 5. und 21. Februar 2002 leitete sie diese Stellungnahmen zur Äußerung an Frankreich weiter.

(6) Die französischen Behörden übermittelten der Kommission ihre Antworten auf die Stellungnahmen von CFF und STIM am 13. Februar 2003 ([11]) und am 27. Mai 2003 ([12]).

(7) Am 16. Januar 2003 sandten die Dienststellen der Kommission ein Auskunftsersuchen an die französischen Behörden, das von diesen am 21. Februar 2003 beantwortet wurde.

(8) In ihrem Schreiben vom 10. Februar 2003 ([13]) führten die französischen Behörden Argumente aus, die beweisen sollten, dass das Beihilfevorhaben den Leitlinien der Gemeinschaft für staatliche Beihilfen zur Rettung und Umstrukturierung von Unternehmen in Schwierigkeiten ([14]) (im Folgenden „Leitlinien von 1999") in allen Punkten entsprach.

(9) Am 25. Februar 2003 ([15]) übermittelten die französischen Behörden auf Ersuchen der Kommission eine Kopie des Aktionärsvertrags zwischen der SNCM und der STIM.

(10) Mit der Entscheidung 2004/166/EG ([16]) (im Folgenden die „Entscheidung von 2003") genehmigte die Kommission unter bestimmten Auflagen die Gewährung der Umstrukturierungsbeihilfe zugunsten der SNCM, die in zwei Tranchen ausgezahlt werden sollte. Die erste Tranche belief sich auf 66 Mio. EUR, während die zweite in Höhe von maximal 10 Mio. EUR anhand des Nettoerlöses aus der Veräußerungen von Vermögenswerten nach dem Erlass der Entscheidung von 2003 bestimmt werden sollte. Die Auszahlung der ersten Tranche wurde durch die Entscheidung von 2003 genehmigt.

(11) Am 13. Oktober 2003 reichte CFF beim Gericht erster Instanz der Europäischen Gemeinschaft (im Folgenden „das Gericht") Klage auf Nichtigerklärung der Entscheidung von 2003 ein (Rechtssache T-349/03).

([6]) ABl. C 308 vom 11.12.2002, S. 29.
([7]) Verordnung (EG) Nr. 659/1999 des Rates vom 22. März 1999 über besondere Vorschriften für die Anwendung von Artikel 108 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (ABl. L 83 vom 27.3.1999, S. 1). Nachdem die französischen Behörden am 11. September 2002 um die Berichtigung einiger sachlicher Fehler in der Entscheidung vom 19. August 2002 ersucht hatten, erließ die Kommission am 27. November 2002 eine Entscheidung zur Änderung der Entscheidung vom 19. August 2002 (veröffentlicht im ABl. C 308 vom 11.12.2002, S. 29). Die Beteiligten wurden aufgefordert, ab diesem Datum ihre Stellungnahmen zu dem Beihilfevorhaben abzugeben.
([8]) Am 11. September 2002 beantragten die französischen Behörden eine Fristverlängerung für die Abgabe ihrer Stellungnahme zur Entscheidung vom 19. August 2002, die von den Dienststellen der Kommission am 17. September 2002 gewährt wurde.
([9]) Registriert unter der Nummer SG(2002) A/10050.
([10]) Registriert am 15. Januar 2003 unter der Nummer DG TREN A/10962.
([11]) Registriert unter der Nummer SG(2003) A/1691.
([12]) Registriert unter der Nummer TREN A/21531.
([13]) Registriert unter der Nummer SG(2003) A/1546.
([14]) ABl. C 288 vom 9.10.1999, S. 2.
([15]) Registriert unter der Nummer TREN A/21701.
([16]) Entscheidung der Kommission 2004/166/EG vom 9. Juli 2003 über die Umstrukturierungsbeihilfe, die Frankreich zugunsten der Société Nationale Maritime Corse-Méditerranée (SNCM) erbringen möchte (ABl. L 61 vom 27.2.2004, S. 13).

(12) In ihrer Entscheidung 2005/36/EG ([17]) (im Folgenden die „Entscheidung von 2004“) vertrat die Kommission die Auffassung, dass die Vereinbarkeit der mit der Entscheidung von 2003 genehmigten Umstrukturierungsbeihilfe durch die von Frankreich am 23. Juni 2004 beantragten Änderungen, d. h. durch den Tausch des Schiffs *Aliso* gegen das Schiff *Asco* in der Liste der Schiffe, die die SNCM nach der Entscheidung von 2003 weiterbetreiben durfte, und durch den Verkauf des Schiffs *Aliso* anstelle des Schiffs *Asco* nicht infrage gestellt wird.

(13) Mit der Entscheidung vom 16. März 2005 (im Folgenden die „Entscheidung von 2005“) ([18]) genehmigte die Kommission die Auszahlung einer zweiten Tranche der Umstrukturierungsbeihilfe in Höhe von 3,3 Mio. EUR, durch die sich der Gesamtbetrag der genehmigten Umstrukturierungsbeihilfe auf 69,3 Mio. EUR erhöhte.

(14) Am 15. Juni 2005 erklärte das Gericht die Entscheidung von 2003 in der Rechtssache T-349/03 ([19]) wegen einer fehlerhaften Beurteilung des Minimalcharakters der Beihilfe für nichtig.

(15) Am 25. Oktober 2005 ([20]) sandten die französischen Behörden der Kommission Informationen über die Finanzlage des Unternehmens seit der Anmeldung der geplanten Umstrukturierungsbeihilfe vom 18. Februar 2002.

(16) Am 17. November 2005 ([21]) übermittelten die französischen Behörden Angaben zur Aktualisierung des Umstrukturierungsplans von 2002 und zur Aufstockung des Eigenkapitals der SNCM ([22]).

(17) Am 15. März 2006 leiteten die französischen Behörden der Kommission eine Zusammenfassung über den Markt, den Businessplan (Teil Erträge) und die Gewinn- und Verlustrechnung zu ([23]). Weitere Unterlagen wurden den Kommissionsdienststellen am 28. März 2006 und am 7. April 2006 ([24]) übergeben. Im letztgenannten Schreiben forderten die französischen Behörden die Kommission unter anderem auf, einen Teil der Umstrukturierungsbeihilfe von 2002, insbesondere den Betrag von 53,48 Mio. EUR, aufgrund des angeblichen Charakters als „Ausgleichszahlungen für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen“ nicht als Maßnahme im Rahmen eines Umstrukturierungsplans anzusehen. Dieser Betrag sei gemäß dem Urteil *Altmark* ([25]) nicht als Beihilfe, sondern als eigenständige und vom Umstrukturierungsplan unabhängige Maßnahme im Sinne von Artikel 86 Absatz 2 EG-Vertrag zu betrachten.

(18) Am 21. April 2006 wurde gemäß Artikel 4 der Verordnung (EG) Nr. 139/2004 des Rates ([26]) ein Zusammenschlussvorhaben bei der Kommission angemeldet. Danach hatten die Unternehmen Veolia Transport (im Folgenden „VT“) ([27]) und Butler Capital Partners (im Folgenden „BCP“) die gemeinsame Kontrolle über die SNCM ([28]) erlangt. Die Kommission beschloss, nicht gegen das angemeldete Vorhaben vorzugehen, und erklärte es mit der Entscheidung vom 29. Mai 2006 ([29]) als mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar.

(19) Am 21. Juni 2006 ([30]) übermittelten die französischen Behörden der Kommission den Erlass des Ministeriums für Wirtschaft, Finanzen und Industrie vom 26. Mai 2006 zur Genehmigung der Finanzgeschäfte der CGMF, das Dekret Nr. 2006-606 vom 26. Mai 2006 zur Überführung der SNCM in die private Hand sowie den Erlass vom 26. Mai 2006 zur Genehmigung der Finanzgeschäfte der SNCM.

(20) Auskünfte zum Vertrag über den öffentlichen Seeverkehrsdienst und zu den Beihilfen sozialer Art zur Verkehrsanbindung Korsikas wurden der Kommission am 7. Juni 2006 ([31]) zugesandt.

([17]) Entscheidung 2005/36/EG der Kommission vom 8. September 2004 zur Veränderung der Entscheidung Nr. 2004/166/EG über die Umstrukturierungsbeihilfe, die Frankreich zugunsten der Société Nationale Maritime Corse-Méditerranée (SNCM) erbringen möchte (ABl. L 19 vom 21.1.2005, S. 70).
([18]) ABl. C 16 vom 21.1.2006, S. 20.
([19]) Siehe Urteil des Gerichts vom 15. Juni 2005, Corsica Ferries SAS/Kommission, (, T-349/03, Slg. 2005, S. II-2197.
([20]) Registriert unter der Nummer TREN A/27546.
([21]) Registriert unter der Nummer TREN A/30842.
([22]) Ergänzende Informationen wurden mit Schreiben vom 30. November 2005 (SG(2005) A/10782), 14. Dezember 2005 (SG(2005) A/11122) und 30. Dezember 2005 (TREN A/10016) übermittelt.
([23]) Registriert unter der Nummer TREN A/16904.
([24]) Registriert unter der Nummer TREN A/19105.
([25]) Urteil des Gerichtshofs vom 24. Juli 2003, Altmark Trans GmbH/Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH, C-280/00, Slg. 2003, I-7747.
([26]) Verordnung (EG) Nr. 139/2004 des Rates vom 20. Januar 2004 über die Kontrolle von Unternehmenszusammenschlüssen („EG-Fusionskontrollverordnung“) (ABl. L 24 vom 29.1.2004, S. 1).
([27]) Veolia Transport war eine 100%ige Tochtergesellschaft von Veolia Environnement. Sie erbrachte unter dem Namen Connex Personenbeförderungsdienstleistungen für Rechnung von Gebietskörperschaften (öffentlicher Nahverkehr, Zwischenorts- und Regionalverkehr) und betrieb dabei Straßen- und Schienennetze und — in geringerem Maße — Seeverkehrsdienste.
([28]) ABl. C 103 vom 29.4.2006, S. 28.
([29]) ABl. C 148 vom 24.6.2006, S. 42.
([30]) Registriert unter der Nummer TREN A/25295.
([31]) Registriert unter der Nummer TREN A/24111.

(21) Mit Schreiben vom 13. September 2006 gab die Kommission den französischen Behörden ihre Entscheidung bekannt, wegen der neuen Maßnahmen zugunsten der SNCM und auch den 2002 angemeldeten Umstrukturierungsplan das Verfahren nach Artikel 88 Absatz 2 EG-Vertrag um Artikel 6 der Verordnung (EG) Nr. 659/1999 einzuleiten ([32]) (im Folgenden die „Entscheidung von 2006").

(22) Am 16. November 2006 übermittelte Frankreich der Kommission seine Stellungnahme zur Entscheidung von 2006 ([33]).

(23) Nachdem einige Beteiligte beantragt hatten, die Frist für die Abgabe der Stellungnahme um einen Monat zu verlängern ([34]), beschloss die Kommission, diese Fristverlängerung allen Beteiligten zu gewähren ([35]).

(24) Bei der Kommission gingen Stellungnahmen von CFF ([36]) und STIM ([37]) ein, die mit Schreiben vom 20. Februar 2007 an die französischen Behörden weitergeleitet wurden. Auch ein Drittbetroffener gab eine Stellungnahme ab, die ebenfalls an die französischen Behörden weitergeleitet wurde, er zog diese jedoch am 28. Mai 2008 zurück.

(25) Die französischen Behörden äußerten sich am 30. April 2007 zu den Stellungnahmen der Beteiligten ([38]).

(26) Am 20. Dezember 2007 reichte CFF — ergänzend zu den am 15. Juni 2007 und 30. November 2007 übermittelten Informationen — eine Beschwerde gegen die SNCM bei der Kommission ein. Diese Beschwerde betraf Artikel 3 des neuen Vertrags über den öffentlichen Seeverkehrsdienst für den Zeitraum 2007-2013, der im Juni 2007 zwischen der Gebietskörperschaft Korsika und dem Zusammenschluss *Compagnie Méridionale de Navigation*-SNCM unterzeichnet worden war. Nach Ansicht von CFF würden durch die Umsetzung dieser Klausel neue Finanzmittel für die SNCM in Höhe von rund 10 Mio. EUR für das Jahr 2007 bereitgestellt. Darüber hinaus sei die Ausgleichszahlung für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen an die SNCM eine staatliche Beihilfe, die zudem rechtswidrig sei, da sie nicht bei der Kommission angemeldet worden sei.

(27) Die Kommission informierte die Beteiligten über ihre Entscheidung, die Frist zur Stellungnahme Dritter bis zum 14. März 2008 zu verlängern.

(28) Die Kommission leitete die Stellungnahmen der Beteiligten am 26. März 2008 an Frankreich weiter, das sich am 28. März 2008, 10. April 2008 und 28. April 2008 dazu äußerte.

(29) In ihrer Entscheidung vom 8. Juli 2008 vertrat die Kommission die Auffassung, dass die neuen Maßnahmen von 2006 keine staatlichen Beihilfen im Sinne von Artikel 87 Absatz 1 EG Vertrag sind und dass die 2002 angemeldeten Maßnahmen mit dem Binnenmarkt vereinbare Beihilfen waren.

(30) Diese Entscheidung wurde am 11. September 2012 ([39]) vom Gericht teilweise für nichtig erklärt. Nach Auffassung des Gerichts waren die Schlussfolgerungen der Kommission zu den 2006 durchgeführten Maßnahmen mit offensichtlichen Beurteilungsfehlern behaftet. Die Umstrukturierungsmaßnahmen von 2002 wiederum, so das Gericht, müssten neu bewertet werden, da die für nichtig erklärte Entscheidung auf der Prämisse beruhte, dass die Maßnahmen von 2006 frei von staatlichen Beihilfen waren.

(31) Von der Nichtigerklärung nicht betroffen ist nur die Vereinbarkeitserklärung für die Beihilfe in Höhe von 53,4 Mio. EUR, welche die SNCM als Ausgleich für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen im Zeitraum 1991-2001 erhalten hat. Daher wird dieser Punkt im vorliegenden Beschluss nicht angesprochen.

([32]) Siehe Fußnote 2.
([33]) Registriert unter der Nummer TREN A/37907.
([34]) Antrag der Stef-TFE-Gruppe vom 28. Dezember 2007 (A/20313) und Antrag von Corsica Ferries vom 27. Dezember 2006 (A/20056).
([35]) Schreiben vom 4. Januar 2007 an die Stef-TFE-Gruppe (D 2007 300067) und an die Gruppe Corsica Ferries (D 2007 300068).
([36]) Am 11. Januar, 16. Januar und 9. Februar 2007, registriert unter den Nummern TREN/A/21142, A/21669 und A/23798.
([37]) Am 13. Februar 2007, registriert unter der Nummer TREN/A/24473 und TREN/A/23981.
([38]) Von den Kommissionsdienststellen unter der Nummer TREN A/30979 registriert. Die französischen Behörden beantragten mit Schreiben vom 15. März 2007 und 19. April 2007, registriert unter den Nummern TREN/A//27002 und A/29928, eine Verlängerung der Abgabefrist für ihre Stellungnahmen, die ihnen gewährt wurde.
([39]) Siehe das Urteil des Gerichts vom 11. September 2012, T-565/08, Corsica Ferries France SAS (im Folgenden „Urteil vom 11. September 2012") (ABl. C 343 vom 10.11.2012, S. 11).

(32) Die Kommission muss daher einen neuen abschließenden Beschluss erlassen. Dabei bleiben Elemente ausgeklammert, die erst nach dem Erlass der für nichtig erklärten Entscheidung eingetreten sind. Nach einer Nichtigerklärung muss die Kommission nämlich einerseits klären, ob bestimmte der in Frage stehenden Maßnahmen dem Verhalten eines marktwirtschaftlich handelnden privaten Kapitalgebers entsprechen, und andererseits, ob die Vereinbarkeitsvoraussetzungen im Sinne der maßgeblichen Leitlinien erfüllt sind, soweit die geprüften Maßnahmen staatliche Beihilfen bilden. Für beide Prüfungen darf die Kommission gemäß Rechtsprechung des Gerichts ([40]) jeweils nur die Informationen berücksichtigen, die ihr bis zum Erlass der für nichtig erklärten Entscheidung, d. h. bis zum 8. Juli 2008 ([41]) vorlagen.

(33) Am 13. November 2012 fand eine Besprechung in Gegenwart der Kommission, der französischen Behörden und der SNCM-Vertreter statt.

(34) Mit Schreiben vom 6. Dezember 2012 und vom 5. Februar 2013 beantragten die französischen Behörden jeweils, aus folgenden Gründen die Wiederaufnahme des Verfahrens zu verfügen: Durch die genaueren Vorgaben zu den Kriterien für den Test des marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers habe das Gericht ein für die Rechtsprechung wegweisendes Urteil erlassen, so dass eine Wiederaufnahme des kontradiktorischen Verfahrens erforderlich sei. Mit Schreiben vom 15. Januar und 13. Februar 2013 lehnte die Kommission dieses Begehren ab; sie betonte, dass das Verfahren genau an dem Punkt wieder aufgenommen werden könne, an dem die Rechtswidrigkeit eingetreten sei, und stellte klar, dass der Eröffnungsbeschluss von 2006 dagegen frei von Rechtswidrigkeiten sei. Unabhängig davon stehe es den französischen Behörden jedoch frei, ihr weitere Hinweise zu Überlegungen und Analysen oder jedes relevant scheinende Dokument zukommen zu lassen.

(35) Am 16. Mai 2013 übermittelten die französischen Behörden der Kommission eine Informationsmitteilung.

(36) Mit Schreiben vom 19. Juni 2013 beantragte auch die SNCM einen Beschluss zur Wiederaufnahme des förmlichen Prüfverfahrens aus ähnlichen Gründen wie die französischen Behörden. Die Kommission wies dieses Begehren mit Schreiben vom 10. Juli 2013 ab. Unabhängig davon stehe es der SNCM jedoch frei, ihr weitere Hinweise zu Überlegungen und Analysen oder jedes relevant scheinende Dokument zukommen zu lassen.

(37) Am 27. August 2013 übersandte die SNCM eine Informationsmitteilung und einen neuen Bericht über die Veräußerung der SNCM.

II. **BESCHREIBUNG**

2.1. DER BEIHILFEEMPFÄNGER DER MASSNAHMEN

(38) Empfänger der Beihilfen, um die es in dieser Entscheidung geht, ist die SNCM, die mehrere Tochterunternehmen im Seeverkehr umfasst und Passagiere, Personen- und Lastkraftwagen auf den Seeverbindungen zwischen dem französischen Festland und Korsika, Italien (Sardinien) und Nordafrika (Algerien und Tunesien) befördert.

(39) Die SNCM ist eine Aktiengesellschaft, die 1969 aus der Fusion der Compagnie Générale Transatlantique und der Compagnie de Navigation Mixte, die beide im Jahr 1850 gegründet worden waren, hervorging. Das ursprünglich Compagnie Générale Transméditerranéenne genannte Unternehmen firmierte 1976 in Société Nationale Maritime Corse-Méditerranée um, nachdem die Société Nationale des Chemins de Fer (SNCF) eine Kapitalbeteiligung übernommen hatte. Das Unternehmen wurde von der französischen Regierung dazu ausgewählt, den Grundsatz der Kontinuität der Festlandsverbindungen mit Korsika umzusetzen, d. h. die Angleichung der Preise für den Seeverkehr an die Preise der SNCF für den Bahnverkehr. Grundlage hierfür bildete ein Vertrag mit einer Laufzeit von 25 Jahren, der am 31. März 1976 geschlossen worden war. Die Compagnie Générale Transatlantique war von der französischen Regierung bereits aufgrund eines früheren Vertrags vom 23. Dezember 1948 mit der Verkehrsanbindung Korsikas beauftragt worden.

(40) Zum Zeitpunkt der Anmeldung der Kapitalaufstockung im Jahr 2002 wurde die SNCM zu 20 % von der SNCF und zu 80 % von der CGMF gehalten. Seit der Öffnung des Kapitals der SNCM am 30. Mai 2006 (siehe Erwägungsgrund 18 dieses Beschlusses) halten BCP und VT 38 % bzw. 28 % des Kapitals der SNCM, während die CGMF noch 25 % der Kapitalanteile besitzt (9 % des Kapitals sind im Besitz der Belegschaft).

([40]) Siehe Urteil des Gerichts vom 9. Juli 2008, Alitalia/Kommission, T-301/01, Slg. 2008, II-01753, insbesondere Randnrn. 137 und 146.

([41]) Siehe auch das Urteil des Gerichtshofs vom 5. Juni 2012, EDF/Kommission, C-124/10 P, ECLI:EU:C:2012:318, Randnrn. 83-85 und 104-105 zur Frage, an welchen Elementen zu erkennen sei, ob sich ein Staat wie ein markwirtschaftlich handelnder privater Kapitalgeber verhalten hat.

(41) 2008 waren die wichtigsten Tochterunternehmen der SNCM die Compagnie Méridionale de Navigation (im Folgenden „CMN“) ([42]), die Compagnie Générale de Tourisme et d'Hôtellerie (CGTH) ([43]), *Aliso Voyage* ([44]), *Sud-Cargos* ([45]), die *Société Aubagnaise de Restauration et d'Approvisionnement* (SARA) ([46]), *Ferrytour* ([47]) und *Les Comptoirs du Sud* ([48]).

(42) Nach dem Verkauf der Hochgeschwindigkeitsschiffe *Aliso* im September 2004 und *Asco* ([49]) im Mai 2005 bestand die Flotte der SNCM aus zehn Schiffen (fünf Autofähren ([50]), vier kombinierten Fracht-/Fahrgastschiffen ([51]) und einem Hochgeschwindigkeitsschiff, das hauptsächlich ab Nizza ([52]) verkehrt), von denen sieben ihr gehören ([53]).

(43) Der Vollständigkeit halber sei daran erinnert, dass die regelmäßigen Seeverkehrsdienste zwischen den französischen Festlandshäfen und Korsika seit 1948 im Rahmen eines öffentlichen Versorgungsauftrags gewährleistet werden. Von 1976 bis 2001 waren die SNCM und die CMN gemäß einer ursprünglich für 25 Jahre geschlossenen Rahmenvereinbarung Inhaber dieser Konzession. Gemäß den geltenden Gemeinschaftsvorschriften ([54]) und auf eine europaweite Ausschreibung ([55]) hin, die von der Gebietskörperschaft Korsika ([56]) veranstaltet wurde, erhielten die SNCM und die CMN gemeinsam den Zuschlag für den öffentlichen Seeverkehrsdienst auf der Verbindung nach Korsika ab Marseille gegen Ausgleichszahlungen während des Zeitraums 2002-2006.

(44) Da der Vertrag über den öffentlichen Seeverkehrsdienst Ende 2006 auslief, wurde der öffentliche Seeverkehrsdienst für diese Strecke erneut europaweit ausgeschrieben ([57]). Den Zuschlag für den Zeitraum vom 1. Mai 2007 bis zum 31. Dezember 2013 erhielt die Bietergemeinschaft aus SNCM und CMN gegen Subventionen von rund 100 Mio. EUR pro Jahr.

(45) Gleichzeitig wurden allen Unternehmen, die die Insel von Toulon und Nizza aus anlaufen, Verpflichtungen hinsichtlich der Häufigkeit der Verbindungen auferlegt. Auf diesen Strecken erhalten die Bewohner Korsikas und weitere Passagiergruppen seit 2002 und bis 2013 Beihilfen sozialer Art, die gemäß den Entscheidungen der Kommission vom 2. Juli 2002 ([58]) und vom 24. April 2007 ([59]) eingeführt wurden.

2.2. WETTBEWERBLICHES UMFELD

(46) Die SNCM ist in zwei verschiedenen Bereichen, nämlich im Fahrgast- und im Frachtverkehr tätig. Sie betreibt zum einen Verbindungen nach Korsika und Nordafrika von Frankreich aus und zum anderen auch nebenher Verbindungen nach Italien und Spanien.

([42]) Die SNCM hält an der CMN eine direkte Minderheitsbeteiligung von 45 % und über die Compagnie Générale de Tourisme et d'Hôtellerie (CGTH) eine indirekte Minderheitsbeteiligung von 24,1 %. Die effektive Kontrolle wurde 1992 über deren Beteiligung von 49 % an der Compagnie Méridionale de Participations (CMP) der Stef-TFE-Gruppe übertragen. Die SNCM und die CMN waren im Rahmen des Vertrags über den öffentlichen Seeverkehrsdienst für den Zeitraum 2001-2006 Partner und konnten sich gemeinsam den neuen Vertrag für den Zeitraum 2007-2012/2013 sichern.

([43]) Die CGTH ist eine Holdinggesellschaft, die zu 100 % von der SNCM gehalten wird.

([44]) Aliso Voyage ist die eigene Vertriebsstruktur der SNCM. Sie betreibt 17 Reisebüros in ganz Frankreich und verkauft Schiffstickets, darunter 49,9 % der Tickets der SNCM.

([45]) Zum Zeitpunkt des Erlasses der Entscheidung von 2003 hielt die SNCM eine genauso hohe Beteiligung wie das Transportunternehmen Delmas an der französischen Seegüterverkehrsgesellschaft Sud-Cargos, die sich auf Verbindungen von und nach Marokko spezialisiert hat. Wie aus dem von den französischen Behörden am 28. März 2006 übermittelten Investitionsplan für 2005 hervorgeht, wurde diese Beteiligung Ende 2005 zum Preis von 3,3 Mio. EUR verkauft.

([46]) Die SNCM hält 100 % an diesem Unternehmen, das für die Versorgung der Schiffe der SNCM zuständig ist.

([47]) Die offene Handelsgesellschaft Ferrytour ist eine 100%ige Tochter der SNCM und als Reiseveranstalter tätig. Sie bietet Schiffsreisen nach Korsika, Sardinien und Tunesien, aber auch Flugreisen zu zahlreichen Zielen an. Daneben bietet sie Minikreuzfahrten und Leistungen für Geschäftsreisende an.

([48]) Das 1996 gegründete Unternehmen Comptoirs du Sud ist eine 100%ige Tochter der SNCM und betreibt die Läden an Bord der Schiffe.

([49]) Siehe Fußnote 16.

([50]) Die Napoléon Bonaparte (Kapazität 2 150 Passagiere und 708 Fahrzeuge, Leistung 43 MW, Geschwindigkeit 23,8 Knoten), eine große Autofähre der Luxusklasse; die neue Danielle Casanova, die im Mai 2002 ausgeliefert wurde (Kapazität 2 204 Passagiere und 700 Fahrzeuge, Leistung 37,8 MW, Geschwindigkeit 23,8 Knoten), ebenfalls eine große Autofähre der Luxusklasse; die Île de Beauté (Kapazität 1 554 Passagiere und 520 Fahrzeuge, Leistung 37,8 MW, Geschwindigkeit 21,5 Knoten), die 1979 in Betrieb genommen und 1989/1990 überholt wurde; die Méditerranée (Kapazität 2 254 Passagiere und 800 Fahrzeuge, Leistung 35,8 MW, Geschwindigkeit 24 Knoten) und die Corse (Kapazität 2 150 Passagiere und 600 Fahrzeuge, Leistung 27,56 MW, Geschwindigkeit 23,5 Knoten).

([51]) Die Paglia Orba (Kapazität 500 Passagiere, 2 000 laufende Meter Fracht und 120 Fahrzeuge, Leistung 19,7 MW, Geschwindigkeit 19 Knoten); die Monte d'Oro (Kapazität 508 Passagiere, 1 615 Frachtmeter und 130 Fahrzeuge, Leistung 14,8 MW, Geschwindigkeit 19,5 Knoten); die Monte Cinto (Kapazität 111 Passagiere und 1 200 Frachtmeter, Leistung 8,8 MW, Geschwindigkeit 18 Knoten); seit Mai 2003 die Pascal Paoli (Kapazität 594 Passagiere, 2 300 Frachtmeter und 130 Fahrzeuge, Leistung 37,8 MW, Geschwindigkeit 23 Knoten).

([52]) Das Hochgeschwindigkeitsschiff Liamone (Kapazität 1 116 Passagiere und 250 Fahrzeuge, Leistung 65 MW, Geschwindigkeit 42 Knoten), das auch die Route nach Toulon bedient.

([53]) Alle Schiffe bis auf die Danielle Casanova, die Pascal Paoli und die Liamone sind geleast.

([54]) Verordnung (EWG) Nr. 3577/92 des Rates vom 7. Dezember 1992 über die Anwendung des Grundsatzes des freien Dienstleistungsverkehrs im Seeverkehr in den Mitgliedstaaten (Seekabotage) (ABl. L 364 vom 12.12.1992, S. 7).

([55]) ABl. S 2001/10-007-005.

([56]) Konzessionsgeber für die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen seit 1991 kraft des französischen Gesetzes Nr. 91-428 vom 13. Mai 1991.

([57]) ABl. S 2006/100-107350.

([58]) Staatliche Beihilfe N 781/2001, genehmigt durch Entscheidung der Kommission vom 2.7.2002 (ABl. C 186 vom 6.8.2002, S. 3).

([59]) Staatliche Beihilfe N 13/2007, genehmigt durch Entscheidung der Kommission vom 24.4.2007, veröffentlicht auf der Website der Kommission: http://ec.europa.eu/community_law/state_aids/transports_2007.htm

2.2.1. **Verbindungen von und nach Korsika**

2.2.1.1. *Fahrgastverkehr*

(47) Der Markt für Verbindungen von und nach Korsika ist beim Fahrgastverkehr durch starke saisonale Schwankungen gekennzeichnet. Dabei können die saisonalen Spitzenbesuchszahlen die nachfrageschwächsten Monate um das Zehnfache übersteigen, so dass die Anbieter über eine Flotte verfügen müssen, die auf dieses Spitzenaufkommen ausgelegt ist. Die Hälfte des Umsatzes wird im Juli und August erwirtschaftet. Darüber hinaus besteht selbst in Spitzenzeiten je nach Reiserichtung ein Ungleichgewicht. Im Juli fahren die Schiffe beispielsweise voll vom Festland ab, kehren aber fast leer zurück. Die durchschnittliche jährliche Auslastung der Schiffe ist dadurch relativ gering.

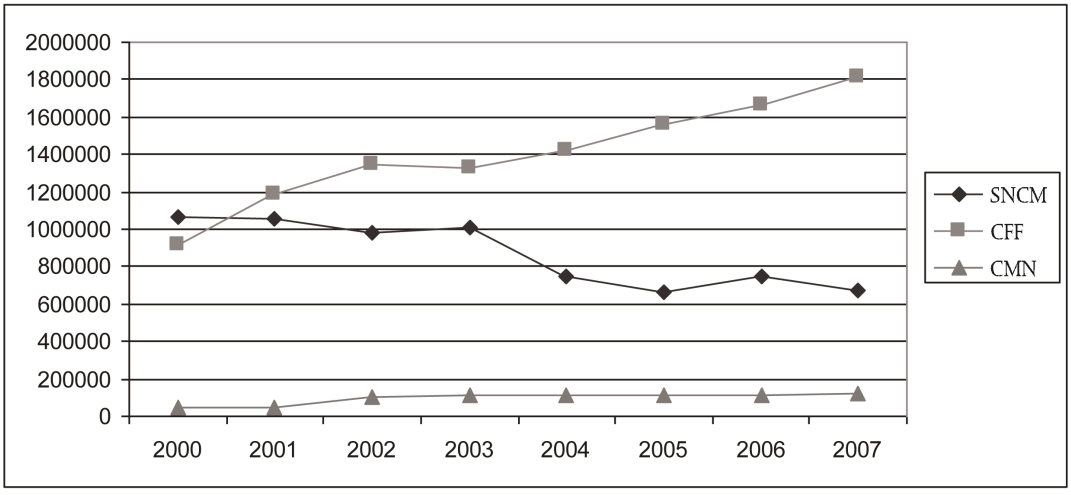
(48) Die SNCM ist der etablierte Anbieter für Verbindungen zwischen Korsika und dem französischen Festland. Grob gesagt, entfallen zwei Drittel ihrer Geschäftstätigkeit auf die Verbindungen zwischen Marseille und Korsika im Rahmen eines Vertrags über den öffentlichen Seeverkehrsdienst, während das letzte Drittel Verbindungen von/zu anderen Abgangs- oder Zielhäfen umfasst (Nizza-Korsika, Toulon-Korsika, internationale Verbindungen nach Sardinien oder Nordafrika).

(49) Die SNCM hatte bei ihrer Haupttätigkeit lange Zeit eine Monopolstellung inne. Seit 1996 steht sie dagegen mit anderen Anbietern in einem Wettbewerb, der sich sehr schnell entwickelt hat. So hat die Fa. CFF heute eine marktbeherrschende Stellung bei Fährverbindungen zwischen dem Festland und Korsika, und ihr Marktanteil wächst weiter. Obwohl CFF erst seit 1996 auf diesem Markt tätig ist, ist ihr Fahrgastaufkommen von 2000-2005 um 44 % jährlich gestiegen und nimmt weiter zu. So nehmen 2008 knapp […] (*) % der Passagiere bei Überfahrten zwischen dem Festland und Korsika ein Schiff von CFF, wohingegen nur […] (*) % ein Schiff der SNCM besteigen; die restlichen Fahrgäste, d. h. […] (*) %, befördert die CMN.

(50) Die Stellung, die CFF seit 2000 auf dem betrachteten Markt erlangt hat, zeigt sich auch bei der Zahl der Passagiere, die pro Saison zwischen Korsika und dem französischen Festland befördert werden. Die folgende Grafik zeigt, dass der Marktanteil von CFF von 45 % im Jahr 2000 auf 70 % in 2007 gestiegen und der Marktanteil der SNCM im gleichen Zeitraum von 53 % auf 26 % gesunken ist, was einer Differenz bei den beförderten Fahrgästen von mehr als einer Million entspricht.

Grafik

Zahl der Passagiere, die in der Saison (Mai — September) zwischen dem französischen Festland und Korsika befördert wurden — 2000-2007



Quelle: Observatoire régional des transports de la Corse.

(51) Weitere kleinere Wettbewerber der SNCM bei Verbindungen von und nach Korsika sind die *Compagnie Méridionale de Navigation* (CMN), Moby Lines, Happy Lines und TRIS.

(*) Vertrauliche Angaben.

(52) Seit 2006 waren das Angebot der SNCM und ihre Marktanteile bei Verbindungen von und nach Korsika rückläufig, was zu einem Rückgang des Platzangebots um 8 % führte (– 20 % bei den Verbindungen ab Nizza und – 3 % bei den Verbindungen ab Marseille).

(53) Die weiter abnehmenden Marktanteile zeigen jedoch, dass das Vertrauen der Fahrgäste, das infolge der Streiks und der Beeinträchtigungen durch soziale Konflikte in den Jahren 2004 und 2005, vor allem bei der Privatisierung des Unternehmens, weitgehend eingebrochen war, nur sehr langsam zurückkehrt.

(54) Der Markt für den Fahrgastseeverkehr zwischen dem Festland und Korsika ist seit 1993 um durchschnittlich 4 % gewachsen; dieses Wachstum dürfte anhalten, wobei für 2008 (in dem für die Prüfung maßgeblichen Zeitraum) ein Anstieg um […] (*) % und für die Folgejahre ein schwächeres Wachstum prognostiziert wird. Dennoch scheinen keine neuen Marktteilnehmer in diesen Markt einsteigen zu wollen. Auf die Ausschreibung des *Office des Transports de Corse* zur Vergabe eines Vertrags über den öffentlichen Seeverkehrsdienst zu bestimmten Häfen Korsikas für den Zeitraum 2007-2013 gingen außer denen von CFF und SNCM-CMN keine weiteren Bewerbungen ein, obwohl auch Teilangebote für einzelne Strecken möglich gewesen wären.

(55) CFF, der Hauptwettbewerber der SNCM, hat sein Platzangebot zwischen 1999 und 2007 ganz erheblich um 500 000 Plätze auf 4,5 Mio. ausgebaut (davon allein zwischen 2006 und 2007 um 30 %) und konnte dadurch seine Passagierzahlen (von 1,3 Mio. im Jahr 2005 auf 1,6 Mio. im Jahr 2007) und seinen Marktanteil steigern. Aufgrund dieser Politik ist die Auslastung bei CFF allerdings strukturell geringer als bei der SNCM; die Differenz machte 2007 etwa 10 Prozentpunkte aus. Bei der SNCM betrug die durchschnittliche Auslastung im Jahr 200748 %, was angesichts der starken Saisonabhängigkeit des Marktes (siehe oben) normal ist.

2.2.1.2. *Frachtverkehr*

(56) Beim Frachtverkehr mit Korsika hatte die SNCM 2005 einen Marktanteil von rund 45 % des Marktes für Verbindungen von Marseille/Toulon nach Korsika.

(57) Im allgemeinen Güterverkehr (unbegleitet) hatten die SNCM und die CMN de facto ein Quasi-Monopol. Im Rahmen des Vertrags über den öffentlichen Seeverkehrsdienst gewährleisten die beiden Unternehmen häufige Verbindungen zwischen Marseille und allen Häfen Korsikas.

(58) Bei Anhängern mit Begleitung, die auf Autofähren verladen werden und — gemessen in laufenden Metern — insgesamt 24 % des Güterverkehrs überhaupt ausmachen, herrscht zwischen allen Anbietern, die auch Fahrgäste befördern, Wettbewerb. Die SNCM und die CMN halten zusammen den Löwenanteil des Marktes für den begleiteten Verkehr. Auf die anderen Marktteilnehmer, insbesondere CFF, entfallen 10 %, was 2 % des Gesamtmarktes entspricht.

(59) Bei den begleiteten Lastzügen ([60]), die auf Autofähren verladen werden (rund 24 % des allgemeinen Güterverkehrs 2003), haben SNCM und CMN ebenfalls den größten Anteil des betreffenden Marktes inne. Seit 2002 hat CFF jedoch das Angebot ausgebaut und besitzt einen Marktanteil von rund 15 %.

2.2.2. **Verbindungen von und nach Nordafrika**

(60) Tunesien und Algerien bilden mit ca. 5 Mio. Passagieren einen großen Markt, der vom Luftverkehr beherrscht wird. Auf den Seeverkehr entfallen dabei ca. 15 % des Aufkommens. Während Algerien mit rund 560 000 Fahrgästen einen bedeutenden Seeverkehrsmarkt darstellt, ist der Markt Tunesien mit nur rund 250 000 Fahrgästen von untergeordneter Bedeutung.

(61) Der Markt für den Seeverkehr von Frankreich nach Nordafrika ist zwischen 2001 und 2005 um rund 13 % stark gewachsen. Angesichts der Wachstumsaussichten für den Fremdenverkehr in dieser Region waren (in dem für die Prüfung des Sachverhalts maßgeblichen Zeitraum) für den Seeverkehr bis 2010 jährliche Zuwachsraten von rund 4 % zu erwarten.

(62) In Algerien rangiert die SNCM hinter dem *Entreprise Nationale de Transport Maritime de Voyageurs* (ENTMV), einem öffentlichen algerischen Unternehmen, als zweitgrößter Anbieter. Der Marktanteil der SNCM ist von 24 % im Jahr 2001 auf 35 % im Jahr 2005 gestiegen.

([60]) Der Fahrer begleitet den gesamten Lastzug auf der Überfahrt. In bestimmten Fällen wird das Fahrzeug bei der Abfahrt von einem Fahrer verladen und bei der Ankunft von einem anderen entladen. Das gilt als begleiteter Verkehr im Gegensatz zum Ro-Ro-Verkehr, bei dem der Anhänger ohne Zugmaschine befördert wird.

(63) Auf dem Markt für Seeverkehr nach Tunesien ist die SNCM der zweitgrößte Marktteilnehmer hinter der *Compagnie tunisienne de navigation* (CTN). Obwohl die SNCM seit 2001 Marktanteile an die CTN abgeben musste und ihr Marktanteil von 44 % auf 39 % in 2004 sank, war 2005 eine Besserung zu verzeichnen (40 %).

2.3. BESCHREIBUNG DER UNTER DIESEN BESCHLUSS FALLENDEN MASSNAHMEN

2.3.1. **Aufstockung des Kapitals der SNCM im Jahr 2002**

(64) Nach der Entscheidung der Kommission vom 17. Juli 2002 zur Genehmigung einer Rettungsbeihilfe zugunsten der SNCM ([61]) meldeten die französischen Behörden bei der Kommission am 18. Februar 2002 eine geplante Umstrukturierungsbeihilfe zugunsten der SNCM an. Diese Maßnahme bestand in einer Aufstockung des Kapitals der SNCM um 76 Mio. EUR über ihre Muttergesellschaft CGMF, davon 46 Mio. EUR für Umstrukturierungskosten ([62]). Durch diese Kapitalerhöhung sollte das Eigenkapital der SNCM um 30 Mio. EUR auf 106 Mio. EUR angehoben werden.

(65) Entsprechend den Leitlinien von 1999 legten die französischen Behörden der Kommission einen Umstrukturierungsplan ([63]) für die SNCM vor, der fünf Punkte umfasste:

i) Senkung der Zahl der Überfahrten und Neuverteilung der Schiffe auf den verschiedenen Strecken (weniger Verbindungen von und nach Korsika und mehr Verbindungen von und nach Nordafrika). Der Umstrukturierungsplan sah eine Senkung der Zahl der Überfahrten von 4 138 (3 835 für die SNCM und 303 für ihre Tochtergesellschaft Corsica Marittima) auf 3 410 im Jahr 2003 mit den folgenden Änderungen vor:

— Änderung der Verbindungen zwischen Marseille und Korsika gemäß dem Lastenheft für den Vertrag über den öffentlichen Seeverkehrsdienst für 2001-2006;

— Streichung fast aller Verbindungen zwischen Toulon und Korsika;

— Einschränkung der Verbindungen zwischen Nizza und Korsika;

— Schließung der Strecke Livorno-Bastia mit den zugehörigen Anlagen, die 2003 vollzogen wurde;

— Ausbau der Verbindungen von und nach Algerien und Tunesien mit den Schiffen „Méditerranée", „Ile de Beauté" und „Corse" und Einstellung der Verbindung Genua-Tunis;

ii) Verkleinerung der Flotte um vier Schiffe, die 21 Mio. EUR Liquidität bringen sollte;

iii) Veräußerung bestimmter Immobilienwerte;

iv) Personalabbau ([64]) um rund 12 %, der es gemeinsam mit einer zurückhaltenden Lohnpolitik ermöglichen sollte, die Besatzungskosten von 61,8 Mio. EUR 2001 im Zeitraum 2003-2006 auf durchschnittlich 54,8 Mio. EUR und die Kosten für das Landpersonal von 50,3 Mio. EUR in demselben Zeitraum auf 45,8 Mio. EUR zu senken;

v) Schließung von zwei Tochtergesellschaften, der *Compagnie Maritime Toulonnaise* und der *Corsica Marittima*, deren restliche Aktivitäten von der SNCM übernommen werden sollten.

(66) Nach den Bemerkungen der Kommission in ihrer Entscheidung vom 19. August 2002 beschrieben die französischen Behörden in ihrem Schreiben vom 31. Januar 2003 die Verbesserungen, die an den folgenden Punkten des Umstrukturierungsplans vorgenommen worden waren:

— Verpflichtungen und genauere Vorgaben zur Lohnpolitik;

([61]) Siehe Fußnote 5.
([62]) Dieser Betrag kommt wie folgt zustande: 20,4 Mio. EUR für den eigentlichen Umstrukturierungsplan, 1,8 Mio. EUR für die Stilllegung der zum Verkauf stehenden Schiffe, 14,8 Mio. EUR Abschreibungen für die Liamone und 9 Mio. EUR für die Umorientierung der Geschäftstätigkeit auf Nordafrika.
([63]) Dieser Plan wurde am 17. Dezember 2001 vom Verwaltungsrat der SNCM angenommen.
([64]) Der Stellenabbau sollte durch Nichtbesetzung frei werdender Stellen, Frühpensionierung älterer Mitarbeiter, Fortbildungsurlaub (*congé de mobilité*) oder Nichtverlängerung befristeter Arbeitsverträge erfolgen. Der SNCM sollten dadurch aber Kosten in Höhe von schätzungsweise 20,4 Mio. EUR entstehen.

— Plan zur Senkung der Kosten für Vorleistungen;

— die Verpflichtung, dass die SNCM keinen Preiskampf mit ihren Wettbewerbern auf der Korsika-Strecke auslösen würde.

(67) Zum letzten Punkt führten die französischen Behörden aus: „Die SNCM steht vorbehaltlos zu dieser Verpflichtung, denn ein Preiskampf stünde ihrer Auffassung nach im Widerspruch zu ihrer strategischen Positionierung und ihren eigenen Interessen, da dadurch ihre Einnahmen sinken würden, sowie zu ihrer gängigen Praxis und ihrem Know-how".

(68) In ihrem Umstrukturierungsplan legten die französischen Behörden der Kommission ein detailliertes Finanzmodell für den Zeitraum 2002-2007 auf der Grundlage eines durchschnittlichen Szenarios für eine Reihe von Variablen ([65]) vor. Bei den finanziellen Vorausschätzungen ging man u. a. von einer Rückkehr zu positiven Ergebnissen ab 2003 aus.

Tabelle 1

Finanzmodell für den Zeitraum 2002-2007

in Mio. EUR	2000 Ist	2001 Ist	2002 Soll	2002 Ist	2003 Soll	2004 Soll	2005 Soll	2006 Soll	2007 Soll
Umsatz	**204,9**	**204,1**	178	**205,8**	190,4	192,9	195,2	197,1	193,9
Betriebssubventionen	**85,4**	**86,7**	74,5	**77,7**	69,9	68,8	68,4	67	68,5
Laufendes Ergebnis	**– 14,7**	**– 5,1**	1,2	**– 5,8**	6,8	10,6	10,7	8,1	9
Nettoergebnis	**– 6,2**	**– 40,4**	23	**4,2**	12	14	1	3	3
Eigenmittel	**67,5**	**29,7**	119	**33,8**	124	134	145	160	169
Nettofinanzverbindlichkeiten (ohne Leasing)	**135,8**	**134,5**	67,7	**144,8**	55,2	38,2	57,1	115,7	228,1
Finanzielle Kennzahlen									
Laufendes Ergebnis/ Umsatz + Subventionen	**– 5 %**	**– 2 %**	0 %	**– 2 %**	3 %	4 %	4 %	3 %	3 %
Eigenmittel/Verschuldung in der Bilanz	**50 %**	**22 %**	176 %	**23 %**	225 %	351 %	254 %	138 %	74 %

Die Zahlen für 2000, 2001 und 2002 sind den Jahresabschlüssen der SNCM für 2001 und 2002 entnommen.

(69) Die Kapitalzuführung von 76 Mio. EUR und die bereits für 2003 angepeilte Wiederherstellung der Rentabilität des Betriebs sollten es nach Angaben der französischen Behörden ermöglichen, das Eigenkapital von etwa 30 Mio. EUR Ende 2001 kurzfristig (bis 2003) auf 120 Mio. EUR und anschließend bis zum Ende des Planzeitraums (2006-2007) auf 160-170 Mio. EUR zu erhöhen. Dadurch sollte die Verschuldung von 145 Mio. EUR im Jahr 2002 auf ein Niveau von 40-55 Mio. EUR von 2003 bis 2005 gesenkt werden. Für die letzten Jahre des Plans war ein Anstieg der Verschuldung zur Erneuerung von ein bis zwei Schiffen, die sich im Besitz des Unternehmens befanden, eingeplant.

([65]) Beispielsweise Verkehrsaufkommen, prognostiziertes Wachstum des Bruttoinlandsprodukts (1,5 %), Kreditzinsen (5,5 %), Rendite der Finanzprodukte (4,5 %) und Zinssatz für kurzfristige Verbindlichkeiten (5 %).

(70) Die französischen Behörden legten auch eine Sensitivitätsanalyse für die erwarteten Ergebnisse in Bezug auf die Arbeitshypothesen für den Verkehr auf den einzelnen Strecken vor. Danach zeigten die verschiedenen Simulationen, dass die SNCM in den angesetzten Beispielfällen wieder rentable Betriebsergebnisse erwirtschaften hätte sollen.

(71) Zunächst einmal nannten die französischen Behörden zwei alternative Methoden, die sie jedoch aufgrund zu hoher Kosten verwarfen.

i) Bei der ersten Bewertungsmethode wurden die Gesamtkosten aller Umstrukturierungsmaßnahmen addiert. Daraus ergab sich ein Finanzierungsbedarf von 90,9 Mio. EUR, der Folgendes berücksichtigte:

— die Gesamtverluste von 41,7 Mio. EUR im Zeitraum 1991-2001 (entspricht 29 Mio. EUR, die durch die Entscheidung 2002/149/EG vom 30. Oktober 2001 (ABl. L 50 vom 21.2.2002, S. 66) anerkannt wurden, 6,1 Mio. EUR für 2000 und 6,6 Mio. EUR für 2001 vor Umstrukturierungskosten);

— die Verminderung der verfügbaren Mittel um 24 Mio. EUR als Folge der Sonderabschreibungen in diesem Zeitraum (in der Bilanz sinkt der Posten in diesen Zeitraum von 86 auf 62 Mio. EUR, entsprechend der Verlängerung der Abschreibungsdauer von 12 auf 20 Jahre, der geringeren Inanspruchnahme dieser Mittel und der Inanspruchnahme des Leasings für die zuletzt gelieferten Schiffe);

— Veräußerungsgewinne im Zuge dieser Umstrukturierung in Höhe von 21 Mio. EUR, um die sich der Finanzierungsbedarf verringert, und

— die Gesamtauswirkung der Umstrukturierungskosten von 46,2 Mio. EUR (siehe Fußnote Seite 58).

ii) Mit der zweiten Bewertungsmethode wurde ermittelt, wie viel Eigenkapital die Kreditinstitute für die gesamte Flotte verlangen würden. Diese fordern zur Finanzierung des Kaufs eines Schiffes in der Regel Eigenmittel in Höhe von 20-25 % des Werts des Schiffs. Die von den französischen Behörden auf der Grundlage der Anschaffungskosten der Flotte in Höhe von 843 Mio. EUR angestellte Berechnung ergab einen Eigenmittelbedarf von 157-196 Mio. EUR. Nach Abzug des Ende 2001 vorhandenen Eigenkapitals ergab dieser Ansatz einen zusätzlichen Kapitalbedarf von 101-140 Mio. EUR.

(72) Die letztendlich von den französischen Behörden zur Festlegung der Höhe der Kapitalaufstockung angewandte Methode besteht darin, den Finanzierungsbedarf auf der Grundlage des durchschnittlichen Verhältnisses zwischen Eigenmitteln und Finanzverbindlichkeiten zu berechnen, das im Jahr 2000 bei fünf europäischen Seeverkehrsgesellschaften festgestellt wurde. Trotz der Unterschiede zwischen den Bilanzen dieser Unternehmen lag der von den französischen Behörden berücksichtigte Mittelwert bei 79 %. Die französischen Behörden behaupten, dass die finanziellen Vorausschätzungen für den Zeitraum 2002-2007 ein durchschnittliches Verhältnis zwischen Eigenkapital und Finanzverbindlichkeiten von 77 % ergeben würden, wobei das Eigenkapital im Jahr 2007 169 Mio. EUR betragen würde. Diese Eigenkapitalausstattung sollte durch eine Kapitalaufstockung von 76 Mio. EUR und die erfolgreiche Umsetzung der im Umstrukturierungsplan vorgesehenen Maßnahmen erreicht werden.

2.3.2. **Maßnahmen nach der Kapitalaufstockung im Jahr 2002**

2.3.2.1. *Vorbemerkung*

(73) Die Kapitalaufstockung und der Umstrukturierungsplan von 2002 brachten nicht die erwarteten Ergebnisse, und ab 2004 verschlechterte sich die wirtschaftliche und finanzielle Lage der SNCM stark. Zu dieser Verschlechterung trugen sowohl interne Faktoren (soziale Konflikte, ungenügendes und verspätetes Erreichen der Produktivitätsziele, Verlust von Marktanteilen) als auch exogene Faktoren (geringere Attraktivität des Ziels Korsika, Gewinn weiterer Marktanteile durch CFF, Managementfehler des Staates ([66])) und die gestiegenen Kraftstoffkosten bei.

(74) So betrug das laufende Ergebnis der SNCM – 32,6 Mio. EUR im Jahr 2004 und – 25,8 Mio. EUR im Jahr 2005. Das Nettoergebnis belief sich demgegenüber auf – 29,7 Mio. EUR im Jahr 2004 und – 28,8 Mio. EUR im Jahr 2005.

(75) Die verschlechterte Wirtschafts- und Finanzlage der SNCM veranlasste die französischen Behörden, mehr Vermögenswerte zu veräußern, als im Umstrukturierungsplan von 2002 vorgesehen und in der Entscheidung von 2003 gefordert waren, und sich auf die Suche nach privaten Partnern zu begeben.

([66]) Siehe weiter unten.

Tabelle 2

Liste der seit 2002 von der SNCM veräußerten Vermögenswerte

	Reinerlös der Veräußerungen	Datum
In der Anmeldung von 2002 vorgeschlagene Veräußerungen (in Tsd. EUR)	25 165	
Aliso (anstelle der Asco, gemäß dem Beschluss der Kommission vom 8.9.2004).	(315)	30.9.2004
Napoléon	6 396	06.5.2002
Monte Rotondo	591	31.7.2002
Liberté	10 088	27.1.2003
Immobilienkomplex Schuman	8 405	20.1.2003
Zusätzliche Veräußerungen, die die Kommission in ihrer Entscheidung vom 9.7.2003 zur Auflage gemacht hatte (in Tsd. EUR)	5 022	
SCI Espace Schuman	765,7	24.6.2003
Southern Trader	2 153	22.7.2003
Someca	1 423,9	30.4.2004
Amadeus	680	12.10.2004
CCM	— [1]	—
Zusätzliche Veräußerungen seit der Entscheidung vom Juli 2003 (in Tsd. EUR)	12 600	
Asco	7 100	24.5.2005
Sud Cargos	4 300	15.9.2005
Verkauf von Wohnungen aus dem Immobilienbestand der SNCM (vormals von Mitarbeitern der SNCM bewohnt)	1 200	09/2003 bis 2006
GESAMT (in Tsd. EUR)	42 385	

[1] Die SNCM konnte keinen Käufer für ihre Beteiligung an der CCM finden.

2.3.2.2. *Maßnahmen nach der Kapitalaufstockung 2002*

(76) Das Verfahren zur Auswahl privater Partner lief vom 26. Januar 2005 bis Ende September 2005.

(77) Am 26. Januar und 17. Februar 2005 kündigte die französische Regierung die Suche nach einem privaten Partner an, der in das Kapital der SNCM einsteigen sollte, um deren finanzielle Struktur zu stärken und die zur Entwicklung erforderlichen Veränderungen zu begleiten.

(78) Nachdem eine unabhängige Person zur Überwachung des Auswahlverfahrens benannt wurde, beauftragte die Agence des Participations de l'Etat („APE") eine Beraterbank (die HSBC) damit, Übernahmeinteressenten zu kontaktieren.

(79) In diesem Rahmen wurden 72 Investoren aus Industrie und Finanzwelt kontaktiert, um so die finanziellen Bedingungen eines Angebots festzulegen, welches das Wirtschaftsprojekt des Unternehmens stärken, Arbeitsplätze erhalten und die reibungslose Durchführung des öffentlichen Seeverkehrsdienstes gewährleisten sollte. Dreiundzwanzig von ihnen bekundeten Interesse, es wurden fünfzehn Geheimhaltungsvereinbarungen unterzeichnet und fünfzehn Prospekte versandt. Sechs Unternehmen reichten bei der ersten Runde am 5. April 2005 ein Angebot ein. Bei der zweiten Runde am 17. Juni 2005 wurden drei Angebote (Connex, das später in Veolia Transdev (VT) umfirmierte, Caravelle und BCP) sowie eine Interessensbekundung für eine Minderheitsbeteiligung (Comanav) eingereicht. Bei der dritten Runde am 28. Juli 2005 gingen drei Angebote ein.

(80) Am 14. September 2005 wurde jedes Unternehmen aufgefordert, bis zum 15. September 2005 ein verbindliches und endgültiges Angebot einzureichen. Während die Fa. Connex bereits zurückgetreten war, erhielten die Dienststellen des Staates an diesen Tag zwei verbindliche Angebote über eine Kapitalzuführung und die Übernahme des gesamten Kapitals von den Firmengruppen BCP und Caravelle.

(81) Am 27. September 2005 gab Frankreich in einer Pressemitteilung bekannt, es habe nach gründlicher Prüfung der beiden Angebote dem von der Firmengruppe BCP eingereichten Angebot den Vorzug gegeben, das unter finanziellen Gesichtspunkten am annehmbarsten gewesen sei und den Interessen des Unternehmens, des öffentlichen Dienstes und der Beschäftigten am besten entsprochen habe. Das erste Angebot von BCP sah einen negativen Preis von 113 Mio. EUR vor und stellte die niedrigste Schätzung des negativen Preises dar.

(82) In diesem ersten Angebot der Übernahmeinteressenten war ausdrücklich die Möglichkeit vorgesehen, das erste Angebot nach Durchführung der Audits anzupassen. Die französischen Behörden teilten mit, dass der ursprünglich negative Preis im Anschluss an die am 16. Dezember 2005 übergebenen Audits aufgrund von objektiven Sachverhalten, die das rechtliche und wirtschaftliche Umfeld der Tätigkeit der SNCM beeinflussten und nach Einreichung des Angebots vom 15. September eingetreten sind, nach oben korrigiert wurde. Der negative Preis sei auf 200 Mio. EUR korrigiert worden.

(83) Durch Verhandlungen zwischen den französischen Behörden und den zukünftigen Übernehmern, d. h. BCP in Verbindung mit der Connex-Gruppe, aus der dann die Veolia-Tochter Veolia Transdev hervorgehen sollte, konnte dieser Betrag auf 142,5 Mio. EUR angehoben werden; außerdem sollte ein Teil der Krankenversicherungskosten für die Rentner der SNCM (15,5 Mio. EUR) übernommen werden.

(84) Nach diesem offenen, transparenten und diskriminierungsfreien Auswahlverfahren kam schließlich am 13. Oktober 2005 in einem äußerst schwierigen, sozialen und finanziellen Kontext eine Vereinbarung zwischen dem Staat, BCP und VT zustande. Somit ist VT der industrielle Betreiber der SNCM (Beteiligung von 28 %), während BCP mit einer Beteiligung von 38 % Referenzaktionär ist. Der Staat verpflichtete sich insbesondere gegenüber der Belegschaft, weiter 25 % der Aktien des Unternehmens zu halten ([67]). BCP und VT erstellten einen Geschäftsplan für die SNCM, der am 7. April 2006 an die Europäische Kommission übermittelt wurde.

a) Inhalt des Vereinbarungsprotokolls

(85) Das Vereinbarungsprotokoll, dem zufolge 75 % des Kapitals der SNCM an private Übernehmer veräußert werden, wurde am 16. Mai 2006 von den Parteien (BCP, VT und CGMF) unterzeichnet.

(86) Teil II des Vereinbarungsprotokolls sieht vor, dass sich die CGMF verpflichtet, eine Erhöhung des Kapitals der SNCM um insgesamt 142,5 Mio. EUR zu genehmigen, zu zeichnen und vollständig einzuzahlen.

(87) Ergänzend zu dieser Kapitalerhöhung verpflichtet sich die CGMF, der SNCM 38,5 Mio. EUR in Form eines Kontokorrentvorschusses bereitzustellen. Dieser Kontokorrentvorschuss wird von der SNCM auf ein Treuhandkonto (bei der Bank CIC) eingezahlt und soll der Finanzierung des Kostenanteils für so genannte „freiwillige Leistungen" dienen, die für den Fall eines Personalabbaus durch die Übernehmer zusätzlich zu den gesetzlichen und tarifvertraglichen Verpflichtungen gezahlt würden. Die Ausgleichsleistungen, die über die Abfindungen aufgrund gesetzlicher und tarifvertraglicher Verpflichtungen hinausgehen, werden individuell und namentlich an Beschäftigte gezahlt, die das Unternehmen verlassen haben und deren Arbeitsvertrag gekündigt wurde.

([67]) Das interne Verfahren bei der SNCM zur Durchführung der Kapitalaufstockungs- und Privatisierungsvorgänge wurde offiziell am 12. April 2006 eingeleitet und sollte am 31. Mai 2006 abgeschlossen sein. Allerdings war die Mitarbeiterbeteiligung am Kapital bis zum 27. November 2007 noch nicht umgesetzt worden.

(88) Dieser Mechanismus wird in Abschnitt II.2 des Vereinbarungsprotokolls vom 16. Mai 2006 geregelt; demnach dient dieses Konto *„der Finanzierung des Anteils der Kosten, die bei freiwilligen Abgängen oder Kündigungen von Arbeitsverträgen […] zusätzlich zu den Beträgen aller Art, die vom Arbeitgeber aufgrund gesetzlicher und vertraglicher Bestimmungen zu zahlen wären, gezahlt würden*". Der Treuhänder hat *„die Aufgabe, die Mittel auszuzahlen, sofern die Beschäftigten, die nicht innerhalb der Gruppe SNCM weiterbeschäftigt werden, das Unternehmen tatsächlich verlassen, und den Restbetrag der verwahrten Summe bei Ablauf des Treuhandauftrags freizugeben*". Die Funktion dieses Kontos ist in einer Treuhandvereinbarung im Anhang des Vereinbarungsprotokolls geregelt. Zur Inanspruchnahme des Treuhänders muss die SNCM dem Präsidenten eine Namensliste mit den Personen, deren Arbeitsvertrag gekündigt wurde und für welche die Inanspruchnahme des Treuhandkontos beantragt wird, sowie eine monatliche Aufstellung der Nettoausgaben, d. h. die ausführliche Abrechnung aller Abfindungs- und Spesenzahlungen an die betroffenen Arbeitnehmer, vorlegen. Gleichzeitig meldet die SNCM dem Treuhänder die „effektiven monatlichen Zusatzkosten" einzeln für jeden Arbeitnehmer, d. h. die zusätzlichen Zahlungen über die etwaigen Summen hinaus, die der Arbeitgeber nach Maßgabe der gesetzlichen und tarifvertraglichen Bestimmungen zahlen muss. Der Gesamtbetrag dieser zusätzlichen Leistungen des Staates darf grundsätzlich 38,5 Mio. EUR nicht übersteigen, und für den Fall, dass diese zusätzlichen Sozialmaßnahmen diesen Schwellenwert in den drei Jahren nach Realisierung der Veräußerung nicht erreichen sollten, würde der Überschuss an den Staat zurückfließen.

(89) Teil III des Vereinbarungsprotokolls sieht vor, dass die CGMF ihre Aktien im Wert von 75 % des Gesellschaftskapitals des Unternehmens und des Treuhandkontos an die privaten Übernehmer nach diesen Vorgängen verkauft; damit soll der über die tarifvertraglichen und gesetzlichen Verpflichtungen hinausgehende Teil des Sozialplans finanziert werden.

(90) Teil III des Vereinbarungsprotokolls sieht auch eine zusätzliche Kapitalerhöhung von 8,75 Mio. EUR durch BCP/VT vor, die der SNCM entsprechend ihrem Liquiditätsbedarf zur Verfügung gestellt werden. Laut Abschnitt III.2.7 des Vereinbarungsprotokolls entspricht der Wert der Aktien der CGMF jederzeit dem anfänglichen Nennwert zuzüglich […] (*) % des eingezahlten Nennwerts, multipliziert mit T/365, wobei T die Anzahl der Tage seit dem Realisierungszeitpunkt ist, und mit allen bereits erhaltenen Summen (z. B. Dividenden) verrechnet wird. Im Fall der Sanierung oder gerichtlichen Liquidation des Unternehmens gelten diese Bestimmungen nicht.

(91) Das Vereinbarungsprotokoll (Teil III.5) enthält eine Rückabwicklungsklausel für die Veräußerung der SNCM; diese Klausel kann von den Übernehmern bei Eintreten eines der folgenden Ereignisse in Anspruch genommen werden, sofern diese Annahmen zur Folge hätten, dass die Glaubwürdigkeit ihres Geschäftsplans und die Wiederherstellung der Rentabilität des Unternehmens infrage gestellt werden:

— Nichtvergabe des Vertrags über den öffentlichen Seeverkehrsdienst nach Korsika für den Zeitraum ab 1. Januar 2007 oder seine Vergabe zu wesentlich schlechteren Bedingungen;

— eine ablehnende Entscheidung der Europäischen Kommission oder ein Urteil des Gerichts oder des Gerichtshofs wie beispielsweise Ablehnung des Vorhabens oder nur gegen Auflagen, die sich wesentlich auf den Wert des Unternehmens auswirken, und dies innerhalb von sechs Jahren ab dem Tag, an dem die Partner Rechte an der Gesellschaft erwerben.

(92) Teil VII des Vereinbarungsprotokolls sieht vor, dass die CGMF einen Teil der sozialen Verpflichtungen der SNCM für die Krankenversicherungskosten ihrer Rentenempfänger von schätzungsweise 15,5 Mio. EUR ab dem Tag der Übereignung des Unternehmens übernimmt.

(93) Einzelheiten zur Unternehmensführung sind in Teil IV des Vereinbarungsprotokolls geregelt. Vorgesehen ist eine Änderung der Art der Geschäftsführung der SNCM, die in eine Aktiengesellschaft mit Vorstand und Aufsichtsrat umgewandelt werden soll. Dieser soll zunächst aus 10, später dann aus 14 Mitgliedern bestehen. Den Vorsitz soll übergangsweise ein Vertreter des Staates führen. Wenn die SNCM den Zuschlag für den öffentlichen Seeverkehrsdienst erhält, wird der Aufsichtsratsvorsitzende von einem BCP-Vertreter abgelöst. Der Vorstand ist dagegen für die Führung des operativen Geschäfts der SNCM zuständig.

(94) Am 26. Mai 2006 hat die französische Regierung die Veräußerung der SNCM sowie die vorgenannten Maßnahmen bestätigt.

b) Die Maßnahmen

(95) Das Vereinbarungsprotokoll enthält somit drei Arten staatlicher Maßnahmen, die anhand der beihilferechtlichen Vorschriften der Europäischen Union zu prüfen sind:

— die Veräußerung von 75 % der SNCM zu einem negativen Preis von 158 Mio. EUR (Kapitalzuführung von 142,5 Mio. EUR und Übernahme der Krankenversicherungskosten in Höhe von 15,5 Mio. EUR),

— der Kontokorrentvorschuss der CGMF in Höhe von 38,5 Mio. EUR zugunsten der freigesetzten Beschäftigten der SNCM,

— die Kapitalerhöhung von 8,75 Mio. EUR, die von der CGMF gemeinsam und zeitgleich zur Kapitaleinbringung von 26,25 Mio. EUR durch VT und BCP gezeichnet wurde,

— die Rückabwicklungsklausel ([68]).

2.4. GELTUNGSBEREICH DIESES BESCHLUSSES

(96) Dieser abschließende Beschluss betrifft die Maßnahmen, die Frankreich seit dem 18. Februar 2002 zugunsten der SNCM umgesetzt hat, und zwar:

— den Restbetrag der Kapitalzuführung der CGMF zugunsten der SNCM in Höhe von 76 Mio. EUR im Jahr 2002, d. h. 15,81 Mio. EUR,

— den negativen Preis von 158 Mio. EUR für den Verkauf der SNCM durch die CGMF,

— den Kontokorrentvorschuss der CGMF in Höhe von 38,5 Mio. EUR zugunsten der freigesetzten Beschäftigten der SNCM,

— die von der CGMF gezeichnete Kapitalerhöhung von 8,75 Mio. EUR.

(97) Der vorliegende Beschluss betrifft nicht die Ausgleichszahlungen für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen der SNCM im Zeitraum 1991-2001, deren Vereinbarkeit durch das Urteil des Gerichts vom 11. September 2012 ([69]) bestätigt wurde.

(98) Sie betrifft auch nicht die Prüfung der Ausgleichszahlungen, die die SNCM für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen im Zeitraum 2007-2013 erhalten hat oder erhalten wird; diese waren Gegenstand eines gesonderten Verfahrens ([70]).

(99) Außerdem ist festzuhalten, dass die SNCM bzw. Frankreich gegen das Urteil vom 11. November 2012 Berufung vor dem Gerichtshof eingelegt haben (verbundene Rechtssachen C-533/12 P und C-536/12 P). Nun ergeht aber dieser Beschluss zur Ausführung des angefochtenen Urteils nur insoweit, wie die Entscheidung vom 8. Juli 2008 dadurch für nichtig erklärt wurde. Sollte die Prüfung der Berufungsanträge also zur teilweisen oder vollständigen Nichtigerklärung des Urteils vom 11. November 2012 führen und damit bestimmte Teile des Tenors der Entscheidung vom 8. Juli 2008, die durch das Urteil aufgehoben wurden, wieder hergestellt werden, wäre der vorliegende Beschluss angesichts eben dieser Berufungsurteile erneut hinfällig, soweit er sich auf damit wiederhergestellte Maßnahmen bezieht.

2.5. GRÜNDE FÜR DIE EINLEITUNG DES FÖRMLICHEN PRÜFVERFAHRENS 2002 UND SEINE AUSWEITUNG IM JAHR 2006

2.5.1. **Einleitung des förmlichen Prüfverfahrens von 2002**

(100) In ihrer Entscheidung über die Einleitung des Verfahrens vom 19. August 2002 hatte die Kommission die SNCM zwar als Unternehmen in Schwierigkeiten anerkannt, aber dennoch Bedenken hinsichtlich der Vereinbarkeit der angemeldeten Maßnahme mit den Kriterien von Ziffer 3.2.2 der zum damaligen Zeitpunkt geltenden Leitlinien von 1999 geäußert.

(101) Die Kommission hatte gewisse Zweifel am Umstrukturierungsplan, da keine Analyse der Ursachen für die Verluste des Unternehmens vorlag. Im Besonderen stellte die Kommission Fragen zum Zusammenhang zwischen den Verlusten und den gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen, zu den Auswirkungen der Politik des Schiffserwerbs durch die SNCM auf ihre Ergebnisrechnungen und zu den geplanten Maßnahmen zur Produktivitätssteigerung des Unternehmens.

([68]) Auf diese Klausel wird bei der Prüfung der Kapitalerhöhung noch näher eingegangen, da feststeht, dass diese Klausel an sich einen erheblichen Wert hat.
([69]) Rs. T-565/08 Corsica Ferries France SAS/Europäische Kommission.
([70]) Beschluss C(2013) 1926 final vom 2. Mai 2013.

(102) Zudem wies die Kommission auf bestimmte Lücken des Umstrukturierungsplans hin, insbesondere das Fehlen konkreter Maßnahmen zur Verringerung der Vorleistungen und das Fehlen von Angaben zur zukünftigen Preispolitik der SNCM.

(103) Die Kommission fragte sich auch, ob die von den französischen Behörden zur Bestimmung der Höhe der Kapitalaufstockung eingesetzte Berechnungsmethode die richtige war, und äußerte Zweifel an bestimmten, bei den Finanzsimulationen berücksichtigten Hypothesen.

2.5.2. **Ausweitung des förmlichen Prüfverfahrens 2006**

(104) Am 13. September 2006 beschloss die Kommission, das förmliche Prüfverfahren von 2002 auf die im Rahmen der Privatisierung der SNCM geplanten Maßnahmen auszuweiten.

(105) Für den Fall, dass dieser Betrag als eine mit dem Binnenmarkt vereinbare Beihilfe im Sinne von Artikel 86 Absatz 2 EG-Vertrag angesehen werden sollte, müsse er, so die Auffassung der Kommission, anhand der Leitlinien der Gemeinschaft für staatliche Beihilfen zur Rettung und Umstrukturierung von Unternehmen in Schwierigkeiten (im Folgenden „die Leitlinien von 2004“) ([71]) bewertet werden. Da die Umstrukturierungsbeihilfe deutlich unter dem 2002 angemeldeten und 2003 genehmigten Betrag liegen würde, äußerte die Kommission Zweifel an der Zweckmäßigkeit, alle Auflagen, die der SNCM in der Entscheidung von 2003 gemacht wurden, aufrechtzuerhalten.

(106) Die Kommission äußerte auch Zweifel daran, ob die Auflagen der Entscheidung von 2003, d. h. das „*Price leadership*“-Prinzip und die Zahl der Hin- und Rückfahrten nach Korsika, erfüllt wurden.

(107) Hinsichtlich des negativen Preises für die Veräußerung der SNCM äußerte die Kommission Bedenken, ob die Kapitalaufstockung durch den Staat vor der Veräußerung der SNCM mit dem Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden privaten Kapitalgebers vereinbar sei. Im Besonderen äußerte die Kommission Bedenken an der Stichhaltigkeit der Berechnung der Liquidationskosten, die der Staat als Aktionär bei einer Liquidation der SNCM zu zahlen hätte.

(108) Die Kommission zog in Zweifel, dass sich die finanziellen Maßnahmen nach den Leitlinien von 2004 rechtfertigen lassen.

(109) Im Übrigen äußerte sie bezüglich der zweiten Kapitalaufstockung um 8,75 Mio. EUR Zweifel an der Erfüllung des Grundsatzes der Gleichzeitigkeit von staatlichen und privaten Investitionen und des Grundsatzes der Gleichheit der Zeichnungsbedingungen im Sinne der Rechtsprechung.

(110) Schließlich äußerte die Kommission Bedenken dahingehend, dass die zusätzlichen Sozialmaßnahmen in Höhe von 38,5 Mio. EUR an personenbezogenen Beihilfen einen indirekten Vorteil für das Unternehmen darstellen könnten. Sie unterstrich auch die Gefahr, dass diese im Widerspruch zur Berücksichtigung der zusätzlichen Abfindungen als Teil der Risiken, die ein umsichtiger Kapitalgeber eingehen würde, stehen könnten.

III. **STELLUNGNAHME FRANKREICHS ZUR EINLEITUNGSENTSCHEIDUNG**

3.1. ZUR KAPITALAUFSTOCKUNG VON 2002

(111) Der 2002 angemeldete Umstrukturierungsplan bestand aus einer Kapitalzuführung von 76 Mio. EUR, davon 53,48 Mio. EUR als Ausgleich für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen. Berücksichtigt man die Vermögensveräußerungen durch die SNCM ([72]), so ergibt sich ein tatsächlich gezahlter Beihilfebetrag von nunmehr 69 292 400 EUR. Den Angaben der französischen Behörden zufolge soll sich der Beihilfebetrag, der gemäß Anmeldung von 2002 als Umstrukturierungsbeihilfe anzusehen ist, letztlich auf 15,81 Mio. EUR belaufen, sofern der Betrag von 53,48 Mio. EUR eine vereinbare Beihilfe ist.

3.2. ZU DEN MASSNAHMEN NACH DER KAPITALAUFSTOCKUNG VON 2002

(112) Zunächst weist Frankreich darauf hin, dass die schweren Arbeitskämpfe in den Jahren 2004/2005 und die verschlechterte Wirtschafts- und Finanzlage der SNCM den Staat als Aktionär veranlasst hätten, im Januar 2005 ein Verfahren zur Auswahl privater Investoren einzuleiten und Sofortmaßnahmen umzusetzen (insbesondere der Verkauf der Asco und der Beteiligung an Sud-Cargos ([73])).

([71]) ABl. C 244 vom 1.10.2004, S. 2.
([72]) Siehe Tabelle 2.
([73]) Die französischen Behörden hatten sich 2002 auf den strategischen Wert der Beteiligung der SNCM an Sud-Cargos berufen. Die Entwicklung im Güterverkehr (Ausbau des Containerverkehrs zu Lasten des Ro-Ro-Verkehrs), die Übernahme von Delmas, einem anderen Aktionär von Sud-Cargos, durch CMA CGM und die wirtschaftlichen Schwierigkeiten von Sud-Cargos erklären gleichermaßen, warum diese Beteiligung nicht mehr als strategisch betrachtet wurde und 2005 von der SNCM verkauft werden konnte.

3.2.1. **Zum negativen Kaufpreis der SNCM**

(113) In Anwendung der damals gültigen, einschlägigen Gemeinschaftsrechtsprechung fordern die französischen Behörden die Kommission auf, festzustellen, dass der negative Kaufpreis für die SNCM in Höhe von 158 Mio. EUR keine Maßnahme enthalte, die als Beihilfe im Sinne von Artikel 87 Absatz 1 EG-Vertrag anzusehen sei, da sich der französische Staat wie ein marktwirtschaftlich handelnder privater Kapitalgeber verhalten habe.

(114) Zunächst bemerkt Frankreich, dass der Endpreis von 158 Mio. EUR, der infolge des Audits der SNCM niedriger sei als der ursprünglich von den Übernehmern geforderte negative Preis, das Ergebnis von Verhandlungen über die Abtretung der Kontrolle im Rahmen einer offenen, transparenten und diskriminierungsfreien Ausschreibung gewesen sei und deshalb sehr wohl einen Marktpreis darstelle.

(115) Nach Auffassung Frankreichs ist der Veräußerungspreis ein Marktpreis, weil die Suche nach einem privaten Partner für die SNCM im Rahmen einer offenen, transparenten und diskriminierungsfreien Ausschreibung vorgenommen worden sei, aus der das günstigste Angebot den Zuschlag erhalten habe.

(116) Die Veräußerung zum negativen Preis von 158 Mio. EUR sei unter den nach der damals geltenden Gemeinschaftsrechtsprechung und der Entscheidungspraxis der Kommission günstigsten Bedingungen für den Staat erfolgt und enthalte daher keine Beihilfeelemente. Dieser negative Preis liege nach Auffassung Frankreichs unter den Liquidationskosten, die der Staat im Fall einer Liquidation des Unternehmens hätte tragen müssen.

(117) Diese Schlussfolgerung ergebe sich sowohl bei Anwendung des Ansatzes aus dem Rechtsprechung des Gerichtshofs der Europäischen Gemeinschaften (im Folgenden Urteil „Gröditzer“ ([74])) als auch bei Anwendung des Ansatzes, der auf der Analyse der tatsächlichen Liquidationskosten der SNCM beruht (Entscheidung „ABX“ ([75])).

(118) Zur ersten Methode, die auf dem Urteil Gröditzer beruht, führt Frankreich aus, dass dieses Urteil die Würdigung der Kommission in ihrer Entscheidung vom 8. Juli 1999 bestätigt habe, der zufolge *„nur der […] Liquidationswert der Vermögenswerte […] als Liquidationskosten zu berücksichtigen sind“* ([76]).

(119) Im CGMF-Bericht ([77]) und im Oddo-Hastings-Bericht ([78]) wird der Liquidationswert des Betriebsvermögens mit Stand vom 30. September 2005 auf mindestens 190,3 Mio. EUR geschätzt ([79]).

(120) Da der Staat als Anteilseigner einer Gesellschaft für deren Schulden nur bis zur Höhe des Liquidationswertes ihres Aktivvermögens haftet (Urteil „Hytasa“ ([80])), liege der Liquidationswert des Betriebsvermögens von mindestens 190,3 Mio. EUR (Schätzwert) — so Frankreich — deutlich über dem negativen Kaufpreis von 158 Mio. EUR.

(121) Die zweite Methode ergebe sich nach den Angaben Frankreichs aus der Entscheidung der Kommission über die staatliche Beihilfe, die Belgien zugunsten von ABX Logistics gewährt hat; hier habe die Kommission einen negativen Kaufpreis, der wie im vorliegenden Fall ein Marktpreis gewesen sei, geprüft, indem sie ihn mit den Kosten verglich, die der Staat als Anteilseigner dem Gutachten eines unabhängigen Dritten zufolge im Rahmen eines Vergleichs oder einer gerichtlichen Liquidation hätte übernehmen müssen. Nach Auffassung Frankreichs erkennt die Kommission in dieser Entscheidung insbesondere die Gültigkeit bestimmter Kosten an, die sich aus einer Ausfalldeckungsklage seitens der Gläubiger oder aus der Liquidation für andere Geschäftszweige der Gruppe, die ihr Tochterunternehmen abwickelt, ergeben könnten.

([74]) Urteil des Gerichtshofs vom 28. Januar 2003, Bundesrepublik Deutschland/Kommission, C-334/99, Slg. 2003, I-1139.

([75]) Entscheidung der Kommission vom 7. Dezember 2005 über die staatliche Beihilfe, die Belgien zugunsten von ABX Logistics gewährt hat (C 53/2003 (ex NN 62/2003)) (ABl. L 383 vom 28.12.2006, S. 21).

([76]) Entscheidung der Kommission vom 8. Juli 1999 über die staatliche Beihilfe, die Deutschland zugunsten der Gröditzer Stahlwerke GmbH und ihres Tochterunternehmens Walzwerk Burg GmbH gewährt hat (ABl. L 292 vom 13.11.1999, S. 27).

([77]) Dieser Bericht wurde der Kommission im März 2006 übermittelt und von der CGMF mit Unterstützung von Ernst & Young, dem gesetzlichen Rechnungsprüfer der SNCM, erstellt (im Folgenden „CGMF-Bericht“).

([78]) Der am 29. März 2006 von Oddo Corporate Finance und der Kanzlei Paul Hastings erstellte Bericht (Oddo-Hastings-Bericht) wurde der Kommission am 7. April 2006 übermittelt. Er enthält eine von der Agence des Participations de l'Etat (APE) angeforderte kritische Prüfung der CGMF-Berichte und einen auf Gemeinschaftsebene als annehmbar beurteilten Liquidationskostenansatz.

([79]) Unter Berücksichtigung von Sachanlagen (161,9 Mio. EUR) und Finanzanlagen (32,7 Mio. EUR), Kundenforderungen (0,8 Mio. EUR), sonstigen Forderungen (9,4 Mio. EUR) und eines Liquiditätsdefizits von -14,5 Mio. EUR. Frankreich teilte mit, dass eine realistischere Schätzung unter Einbeziehung weiterer Finanzelemente 330 Mio. EUR ergeben würde.

([80]) Urteil des Gerichtshofs vom 14. September 1994, Spanien/Kommission, C-278/92, C-279/92 und C-280/92, Slg. 1994, I-4103.

(122) Auf der Grundlage der genannten Berichte von CGMF und Oddo-Hastings vertreten die französischen Behörden die Auffassung, dass sich die tatsächlichen Kosten, die die Französische Republik als Anteilseigner hätte tragen müssen, mit Stand vom 30. September 2005 insgesamt auf 312,1-361 Mio. EUR belaufen hätten; diese schlüsseln sich wie folgt auf:

— [70-80] (*) Mio. EUR für den tarifvertraglichen Sozialplan, der alle Kosten für die Kündigung der Arbeitsverträge umfasst, die üblicherweise vom Unternehmen zu tragen sind;

— [30-40] (*) Mio. EUR für den außertariflichen Sozialplan, der alle Kosten für die flankierenden Maßnahmen aufgrund der gesetzlichen Verpflichtungen der SNCM bei Entlassungen und alle indirekten Kosten des tarifvertraglichen Sozialplans umfasst;

— zwischen [200-210] (*) und [250-260] (*) Mio. EUR für die Zahlung der zusätzlichen Abfindungen, die das Gericht dem Staat in Anwendung des Aspocomp-Oyj-Urteils des Berufungsgerichts Rouen vom 22. März 2005 zusätzlich zu den im Rahmen des tariflichen und außertariflichen Sozialplans gezahlten Abfindungen auferlegen würde.

(123) Bei dieser Methode wird insbesondere das Risiko berücksichtigt, dass der französische Staat zum „Ausgleich des Passivsaldos" herangezogen worden wäre, wenn ein Gericht darauf erkannt hätte, dass er faktischer Geschäftsführer der SNCM war. Nach Ansicht der französischen Behörden ist das Risiko der Ausfalldeckungsklage insbesondere angesichts eines Präzedenzfalls vor dem Kassationsgerichtshof in Frankreich ([81]) nicht auszuschließen. So haben die französischen Behörden in mehreren Schreiben an die Kommission behauptet, dass die Annahme einer Verurteilung des Staats zum Ausgleich des Passivsaldos des von ihm geführten Unternehmens durch ein nationales Gericht ein mehr als plausibles Szenario darstelle und bei der Berechnung der tatsächlichen Kosten einer etwaigen Liquidation der SNCM habe berücksichtigt werden müssen.

(124) Per 30. September 2005 habe sich das verbleibende Vermögen der SNCM (d. h. 190,3 Mio. EUR) nach Bezahlung der bevorrechtigten Verbindlichkeiten auf 36,5 Mio. EUR belaufen. Die sonstigen Kostenelemente, die bei einer Ausfalldeckungsklage gegen den Staat berücksichtigt werden würden, umfassten insbesondere die Kündigungskosten der wichtigsten Betriebsverträge, die Kosten durch die Kündigung der Leasingverträge für die Schiffe und die Zahlung der nicht bevorrechtigten Verbindlichkeiten, was zu einer Unterdeckung in Höhe von 134,4 Mio. EUR geführt hätte. Nach Ansicht der französischen Behörden wäre der Staat dazu verurteilt worden, 85-100 % dieses Betrags zu übernehmen.

(125) Nach Ansicht der französischen Behörden hätte das Gericht darüber hinaus im Fall der Liquidation aufgrund des Abhängigkeitsverhältnisses zur SNCM und gemäß einem weiteren französischen Urteil ([82]) die Zahlung von Schadenersatz an die Beschäftigten anordnen können. Aufgrund dieses Urteils wäre es nach Auffassung der französischen Behörden mehr als wahrscheinlich, dass ein Gericht die Höhe der zusätzlichen Abfindungen auf der Grundlage der Abfindungen festgesetzt hätte, die im Rahmen eines vor der Liquidation vorgelegten Sozialplans gezahlt worden wären.

(126) Die Analyse der tatsächlichen Kosten, die der Staat als Anteilseigner hätte tragen müssen, ergebe, dass die Kosten des Staates beim Verkauf der SNCM zu einem negativen Preis von 158 Mio. EUR geringer gewesen sind als die tatsächlichen Kosten, die er bei der gerichtlichen Liquidation des Unternehmens hätte tragen müssen.

(127) Im Ergebnis vertreten die französischen Behörden die Auffassung, dass dieser Betrag nicht als staatliche Beihilfe angesehen werden kann.

3.2.2. **Zur gemeinsamen Kapitalzuführung der Aktionäre**

(128) Nach Ansicht Frankreichs hat sich der Staat mit dieser Beteiligungsübernahme wie ein umsichtiger Kapitalgeber verhalten, da diese Beteiligungsübernahme zum einen zeitgleich mit den Investitionen von BCP und VT erfolgte und niedriger als diese gewesen sei und zudem mit […] (*) % jährlich fest verzinst werde, so dass das Risiko der Erfüllung des Geschäftsplans für den Staat entfalle. Frankreich führt aus, dass diese Rendite für einen privaten Kapitalgeber sehr zufriedenstellend sei ([83]). Bei einer Sanierung oder gerichtlichen Liquidation der SNCM oder bei Inanspruchnahme der Rückabwicklungsklausel durch die Übernehmer würden allerdings keine Zinsen fällig.

([81]) Urteil Nr. 98-15129 des Kassationsgerichtshofs vom 6. Februar 2001. In dieser Rechtssache wurde das BRGM (Bureau de Recherches Géologiques et Minières), eine öffentliche Einrichtung, dazu verurteilt, die Unterdeckung der Tochtergesellschaft Mines de Salsignes in voller Höhe auszugleichen, weil sich der faktische Geschäftsführer, das BRGM, ungeachtet des Wissens um die Verschlechterung der Geschäftslage und der Warnungen schuldhaft verhielt, indem er das Unternehmen die Tätigkeit fortführen ließ.

([82]) Rechtssache Aspocomp Group Oyj, Urteil des Berufungsgerichts Rouen vom 22. März 2005.

([83]) Zum Vergleich: Die Rendite einer OAT (Obligation Assimilable du Trésor, staatlicher Schatzbrief) mit einer Laufzeit von 30 Jahren, 10 Jahren, 5 Jahren und 2 Jahren liegt bei 3,95 %, 3,82 %, 3,75 % bzw. 3,72 % (Stand: 31. Oktober 2006).

3.2.3. **Zu den zusätzlichen Sozialmaßnahmen (personenbezogene Beihilfen)**

(129) Frankreich vertritt unter Berufung auf die Entscheidungspraxis der Kommission, insbesondere im Fall SFP (*Société française de production* ([84])) die Auffassung, dass diese Finanzierung eine personenbezogene Beihilfe darstelle, die nicht dem Unternehmen zugute komme. Die Verwendung von öffentlichen Mitteln für zusätzliche Sozialmaßnahmen zugunsten der Entlassenen, ohne den Arbeitgeber von seinen normalen Kosten zu entlasten, falle unter die Sozialpolitik der Mitgliedstaaten und stelle keine staatliche Beihilfe dar.

3.2.4. **Zur Aufhebung der Auflagen der für nichtig erklärten Entscheidung von 2003**

(130) Die französischen Behörden erinnern zum einen daran, dass alle in der Entscheidung von 2003 gemachten Auflagen im Zeitraum 2003-2006 umgesetzt und erfüllt worden seien. Zum anderen seien diese Maßnahmen nicht mehr notwendig, um eine Wettbewerbsverzerrung zu verhindern, und ihre Aufrechterhaltung würde angesichts der Herabsetzung der Umstrukturierungsbeihilfen auf nunmehr 15,81 Mio. EUR dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit zuwiderlaufen. Die französischen Behörden sind insbesondere der Ansicht, dass die möglicherweise noch geltenden Auflagen aufgehoben werden müssten; dies betreffe das Verbot der Modernisierung der Flotte der SNCM, die Einhaltung des „*Price leadership*"-Grundsatzes bei der Preisgestaltung und die Beibehaltung einer bestimmten Zahl von Hin- und Rückfahrten.

3.3. SCHLUSSFOLGERUNG

(131) Für den Fall, dass die Kommission dennoch alle oder einen Teil der neuen Maßnahmen als staatliche Beihilfe ansehen sollte, weist Frankreich die Kommission darauf hin, dass die neuen Maßnahmen durch die Wiederherstellung der Rentabilität der SNCM die Aufrechterhaltung des Wettbewerbs auf den betreffenden Märkten, insbesondere auf dem Markt für Verbindungen von und nach Korsika, ermöglichen würden. Dies sei einer der Grundsätze der Leitlinien bei der Rettung eines Unternehmens in Schwierigkeiten, wie von der Kommission in diesem Fall (Erwägungsgrund 283 ihrer für nichtig erklärten Entscheidung) und vom Gericht in seinem Urteil vom 15. Juni 2005 angeführt worden sei (Randnummer 117). Das Gericht habe insbesondere daran erinnert, dass die Kommission bei der Ausübung ihres weiten Ermessens davon ausgehen könne, dass die Präsenz eines Unternehmens notwendig sei, um das Entstehen einer noch ausgeprägteren Oligopolstruktur auf den fraglichen Märkten zu verhindern.

(132) Hinsichtlich der etwaigen, der SNCM aufzuerlegenden Gegenleistungen schlägt Frankreich vor, dass die Kommission die Marktstruktur berücksichtigen solle. So würde eine Reduzierung der Beförderungskapazitäten der SNCM dazu führen, dass die bereits beherrschende Stellung von CFF auf dem Markt für Verbindungen von und nach Korsika weiter gestärkt wird ([85]).

(133) Den französischen Behörden zufolge erfüllt der Umstrukturierungsplan die Kriterien für die Vereinbarkeit mit dem Binnenmarkt, die die Kommission in ihren Leitlinien von 1999 und 2004 nennt. Alle im Zusammenhang mit der Privatisierung der SNCM dargelegten Maßnahmen dürften es — den Behörden zufolge — auch ermöglichen, die langfristige Rentabilität der SNCM ab Ende 2009 wiederherzustellen, und seien auf das zur Wiederherstellung der Rentabilität unbedingt erforderliche Mindestmaß beschränkt.

IV. **STELLUNGNAHMEN DER BETEILIGTEN**

4.1. ZUR ENTSCHEIDUNG ÜBER DIE EINLEITUNG DES FÖRMLICHEN PRÜFVERFAHRENS VON 2002

4.1.1. **Stellungnahme von Corsica Ferries France (CFF)**

(134) CFF bestreitet zunächst, dass die SNCM ein Unternehmen in Schwierigkeiten im Sinne der Leitlinien ([86]) ist, und wirft die Frage auf, ob die SNCM in der Lage sei, auf den nicht bezuschussten Strecken wieder rentabel zu arbeiten. CFF hält im Übrigen fest, dass Livorno entgegen den Ankündigungen im Umstrukturierungsplan ([87]) nach wie vor angelaufen werde.

(135) Beim Thema Kostensenkung bedauert CFF, keinen Zugang zu bestimmten Bestandteilen des Umstrukturierungsplans zu haben, an dem seine Vertreter Kritik geäußert hätten ([88]).

([84]) Entscheidung der Kommission K(2002) 2593 endg. vom 17. Juli 2002, Société Française de Production (ABl. C 71 vom 25.3.2003, S. 3).

([85]) Einer unabhängigen Markstudie zufolge, die von Frankreich übermittelt wurde, hält CFF nämlich […] knapp 60 % des Fahrgastmarktes, während der Markanteil der SNCM von 82 % im Jahr 2000 auf 33 % im Jahr 2005 gesunken ist. Zudem verzeichnete CFF einen sehr starken Zuwachs auf dem Frachtmarkt, auf dem die SNCM dank ihrer Beteiligung an der CMN noch das größte Verkehrsunternehmen ist.

([86]) CFF erinnert daran, dass der Vertrag über den öffentlichen Seeverkehrsdienst dem Unternehmen eine staatliche Finanzhilfe von durchschnittlich rund 64,3 Mio. EUR pro Jahr sichere, d. h. insgesamt 321,5 Mio. EUR über 5 Jahre. Mit Artikel 5 des Vertrags über den öffentlichen Seeverkehrsdienst werde der SNCM ein Cashflow von 72,8 Mio. EUR garantiert. Darüber hinaus betont Corsica Ferries, dass von den Verlusten in Höhe von 40,6 Mio. EUR, die die SNCM 2001 verzeichnete, 15 Mio. EUR aus der Afa für das Hochgeschwindigkeitsschiff Liamone hergerührt hätten.

([87]) Im Beschluss über die Einleitung des Verfahrens hieß es, dass im Umstrukturierungsplan unter anderem die „Schließung der Strecke Bastia-Livorno mit den zugehörigen Anlagen" vorgesehen sei.

([88]) Die von CFF geäußerte Kritik bezog sich auf folgende Aspekte: kein tatsächlicher Personalabbau, keine Heranziehung der SNCM-Beteiligungen für die Umstrukturierungsbemühungen, keine Berücksichtigung des Wertzuwachses bei den Schiffen.

(136) Nach Meinung von CFF ist die Berechnung der französischen Behörden, die einen Betrag von 76 Mio. EUR ergebe, rein fiktiv ([89]) und das von den französischen Behörden festgesetzte Verhältnis zwischen Eigenmitteln und Finanzverbindlichkeiten von 79 % übertrieben ([90]). Hinsichtlich der Beteiligungen der SNCM stellt CFF fest, dass einige der Tochterunternehmen keinen Nutzen für die Geschäftstätigkeit des Schifffahrtsunternehmens brächten ([91]).

(137) Im Ergebnis ziele das Beihilfevorhaben nach Ansicht von CFF darauf ab, die Kabotage-Verordnung zu umgehen und die Ausschreibung für die Verbindungen von Marseille nach Korsika auszuhöhlen. CFF weist nachdrücklich darauf hin, dass die geplante Beihilfe kein aggressiveres kommerzielles Angebot der SNCM ermöglichen werde. Das Unternehmen schlägt vor, eine Umstrukturierungsbeihilfe erst 2007 und nur dann zu gewähren, wenn die SNCM die nächste Ausschreibung im Jahr 2006 nicht für sich entscheiden sollte, da nur dieses Szenario das staatliche Seeverkehrsunternehmen wirklich in Schwierigkeiten bringen würde.

4.1.2. **Stellungnahme der STIM**

(138) Die STIM, der Referenzaktionär der CMN, macht geltend, dass die SNCM-Beteiligungen an der CMN als reine Finanzanlagen zu werten seien. Die Unternehmen CMN und SNCM seien der STIM zufolge voneinander unabhängig und stünden bei den Verbindungen, die nicht von Marseille abgehen, im Wettbewerb zueinander, auch wenn sie beide zusammen den Vertrag über den öffentlichen Seeverkehrsdienst bedienten.

(139) Dem Schreiben zufolge soll sich die STIM verpflichten, die auf 15 bis 17 Mio. EUR geschätzten „Beteiligungen der SNCM an der CMN ganz oder teilweise, bevorzugt vollständig, zu übernehmen", falls die Kommission in ihrem abschließenden Beschluss zu dem Ergebnis gelangen sollte, dass „eine solche Veräußerung im Hinblick auf die Ausgewogenheit des Umstrukturierungsplans erforderlich ist".

4.1.3. **Stellungnahmen von Vertretern lokaler Gebietskörperschaften**

(140) Der Bürgermeister von Marseille, der Präsident des Conseil Général (Departementsvertretung) von *Bouches-du-Rhône* und der Präsident des Regionalrats („Conseil Régional") von *Provence-Alpes-Côte d'Azur* unterstreichen die wirtschaftliche Bedeutung der SNCM für die Wirtschaft der Region.

(141) Nach Ansicht des Präsidenten des Regionalrats von *Provence-Alpes-Côte d'Azur* sind die Voraussetzungen dafür gegeben, dass der Umstrukturierungsplan der SNCM die Rentabilität des Unternehmens garantiere.

(142) Der Präsident des Conseil Exécutif de l'Assemblée de Corse (Exekutivrat des korsischen Regionalparlaments) übermittelte einen Beschluss des Regionalparlaments vom 18. Dezember 2002. Darin sprach sich das korsische Regionalparlament „für" die geplante Kapitalaufstockung bei der SNCM aus.

4.1.4. **Stellungnahme des Office des Transports de Corse**

(143) Das OTC führt aus, dass die SNCM heute als einziges Unternehmen in der Lage sei, die vertraglichen Anforderungen hinsichtlich des Fahrgastverkehrs zu erfüllen, und dass ihr Verschwinden „zu einer sofortigen erheblichen Einschränkung des Leistungsangebots führen würde". Es erinnert zudem an die Bedeutung der SNCM für die Wirtschaft Korsikas.

4.2. ZUR ENTSCHEIDUNG ÜBER DIE AUSWEITUNG DES VERFAHRENS 2006

4.2.1. **Stellungnahme von Corsica Ferries France (CFF)**

(144) CFF unterstreicht die Höhe der in Rede stehenden Summen, ihre Unverhältnismäßigkeit in Bezug auf den Umsatz der SNCM und die Tatsache, dass sie der SNCM gezahlt worden seien, bevor sich die Kommission zu ihrer Einstufung im Sinne von Artikel 87 Absatz 1 EG-Vertrag geäußert habe.

(145) CFF weist die Kommission darauf hin, dass die Unterstützung der SNCM durch den französischen Staat für die Entwicklung von CFF von strategischer Bedeutung sei. Durch dieses unzulässige Vorgehen könne die SNCM eine sehr aggressive Preispolitik auf Strecken betreiben, auf denen CFF seit 10 Jahren positioniert sei und auf denen sie nun seit ihrem Markteintritt erstmals Marktanteile verlieren würde.

([89]) Der Betrag von 76 Mio. EUR soll nach Angaben von CFF den 500 Mio. FRF entsprechen, die dem Unternehmen im neuen Zeitraum 2002-2006 durch Mindereinnahmen für die Kontinuität der Festlandsverbindungen entstehen dürften.

([90]) Bezogen auf die Kennzahlen, die CFF selbst an einem Panel von 10 Seeverkehrsunternehmen erhoben hat. Diese Kennzahlen variieren zwischen 23,69 % (Moby Lines) und 55,09 % (Grimaldi) und betragen im Falle der CMN 49,7 %.

([91]) CFF nennt die 50%ige Beteiligung am Seeverkehrsunternehmen Sud-Cargos, die 13%ige Beteiligung an Amadeus, einem auf Buchungssysteme für den Luftverkehr spezialisierten Unternehmen, die Beteiligung an der CMN und das Immobilienvermögen der CGTH.

(146) Im Hinblick auf das Ausschreibungsverfahren zur Veräußerung des Unternehmens ist CFF der Ansicht, dass dieses nicht in vollem Umfang transparent gewesen sei, da das ausgewählte Unternehmen, d. h. BCP, die SNCM nicht mehr leite, sondern seinen Platz der Gruppe VT überlassen habe. Da sich zudem die finanziellen Bedingungen für die Käufer im positiven Sinne entwickelt hätten, wirft CFF die Frage nach dem Grundsatz der Gleichbehandlung der Investoren auf, der für den gesamte Vorgang hätte gelten müssen.

(147) Was den negativen Kaufpreis von 158 Mio. EUR anbelange, bezweifelt CFF, dass das Kriterium des marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers im vorliegenden Fall erfüllt ist. Zum einen fragt sich CFF, ob davon ausgegangen werden könne, dass die fragliche Transaktion vom Staat parallel zu einem wesentlichen und gleichzeitigen Engagement der betroffenen privaten Unternehmen unter vergleichbaren Bedingungen durchgeführt worden sei, wo doch der Staat das Kapital des Unternehmens vor der gemeinsamen Kapitalzuführung der Aktionäre und dem neuen Umstrukturierungsplan aufgestockt habe. Zum anderen ist CFF der Ansicht, dass ein umsichtiger Kapitalgeber angesichts der ernsten Finanzlage der SNCM früher interveniert wäre, um zu verhindern, dass seine Anlage an Wert verliert ([92]).

(148) CFF hält den Verweis auf die Rechtssache „ABX Logistics" für nicht relevant. Die Umstände dieser Rechtssache seien nicht auf den vorliegenden Fall übertragbar; darüber hinaus habe der Beihilfeempfänger in dieser Rechtssache einen erheblichen Beitrag geleistet, was bei der SNCM offenkundig nicht der Fall sei. Im Übrigen seien in der Entscheidung der Kommission von 2006 die Kosten durch drohende Gerichtsverfahren im Rahmen einer Liquidation des betroffenen Unternehmens außer Acht gelassen worden. Nach Auffassung von CFF ist die nationale Rechtsprechung, auf die sich Frankreich zur Rechtfertigung der möglichen Kosten einer Liquidation der SNCM beruft, nicht auf den vorliegenden Fall übertragbar. Nach Angaben von CFF erwähnt der Kassationsgerichthof in der Rechtssache *Mines et produits chimiques de Salsignes* in keiner Weise eine direkte Haftung des Staates im Fall der Liquidation eines Unternehmens, an dem er Anteile hält, sondern nur, dass es möglich sei, eine öffentliche Einrichtung mit gewerblichen Interessen auf Zahlung von Sozialverbindlichkeiten zu verklagen, und dass es deren Geschäftsführern nicht möglich sei, sich ihren Verpflichtungen unter Berufung auf die Eingriffe der öffentlichen Hand zu entziehen.

(149) Zur Anwendbarkeit der Rechtsprechung des Berufungsgerichts Rouen in der Rechtssache Aspocomp auf den vorliegenden Fall macht CFF geltend, dass dieses Urteil, in dem es um die Verurteilung einer Muttergesellschaft zur Zahlung von Abfindungen an die Beschäftigten eines Tochterunternehmens wegen „Nichteinhaltung einer Vereinbarung", die von der Muttergesellschaft bestätigt worden war, ging, mit den Umständen im Fall SNCM überhaupt nichts zu tun habe. Ein konkretes Risiko, dass die CGMF oder der Staat im Fall der Liquidation zur Zahlung von Abfindungen verurteilt würde, sei daher nicht gegeben. Im Übrigen bezweifelt CFF die geschätzte Höhe der übrigen Sozialkosten, da diese anscheinend mit jedem Sachverständigen, der mit der Ermittlung beauftragt wurde, anders ausfallen würden.

(150) Nach Ansicht von CFF müsse die Anwendung der Gemeinschaftsrechtsprechung in den Rechtssachen Gröditzer und Hytasa auf den vorliegenden Fall zwangsläufig zu dem Ergebnis führen, dass sich der Staat nicht wie ein privater Kapitalgeber verhalten habe, da gemäß dieser Rechtsprechung die Kapitalzuführung des Staates an den Verkauf von 75 % seiner SNCM-Beteiligung geknüpft worden sei und damit die Gewinnaussichten entsprechend verringert habe.

(151) Schließlich müsse beim Vergleich der Liquidationskosten mit den Kosten einer Kapitalaufstockung der Wert der Vermögensteile berücksichtigt werden, die in beiden Fällen auf den Käufer übergehen würden. Der Wert der an die Übernehmer abgegebenen Vermögenswerte beträgt nach Angaben von CFF unter Berücksichtigung des Marktwerts der SNCM-Flotte, welcher von CFF mit Stand von August 2006 auf 644 bis 664 Mio. EUR geschätzt wird, zwischen 640 Mio. EUR und 755 Mio. EUR ([93]).

(152) Im Hinblick auf die Einstufung der nach der Kapitalaufstockung von 2002 durchgeführten Maßnahmen als Umstrukturierungsbeihilfen ist CFF der Ansicht, dass die SNCM die Bedingungen der Leitlinien von 2004 für Unternehmen in Schwierigkeiten zwar im Zeitraum vor der ersten Kapitalaufstockung von 142,5 Mio. EUR erfüllt habe, diese Einstufung aber für den Zeitraum vor der zweiten Kapitalerhöhung von 8,75 Mio. EUR umstritten sei, da die Eigenmittel des Unternehmens aufgestockt worden seien.

([92]) Hierzu erinnert CFF daran, dass vor dem Handelsgericht im zweiten Halbjahr 2005 das Verfahren zur Abwendung einer drohenden Insolvenz eingeleitet wurde und aufgrund der Verluste von schätzungsweise 30 Mio. EUR eine Konkursanmeldung denkbar gewesen wäre.

([93]) Nach Auffassung von CFF hätte bei der Schätzung der Vermögenswerte in den Berichten Oddo und CGMF der tatsächliche Wert der Schiffe berücksichtigt werden müssen, den die SNCM bei der Angebotsabgabe für den Vertrag über den öffentlichen Seeverkehrsdienst angegeben habe.

(153) Zur Rentabilität des Unternehmens betont CFF, dass die Veräußerung der SNCM nur teilweise erfolgt sei und aufgrund der mit den Übernehmern ausgehandelten Rückabwicklungsklauseln nicht unwiderruflich sei. Diese Umstände seien wesentliche Unsicherheitsfaktoren hinsichtlich des Bestrebens und des Vermögens der Übernehmer, die SNCM zu sanieren, und würden daher die Aussichten auf eine langfristige Rentabilität des Unternehmens belasten. Weiter teilt CFF mit, dass die französischen Behörden entgegen den Bestimmungen der Leitlinien von 2004 keinen Rückzug aus Geschäftsbereichen, die auch nach der Umstrukturierung noch defizitär waren, in Betracht gezogen hätten ([94]). Zudem äußert sich CFF skeptisch zum Kostensenkungsplan, wo doch die Flotte der SNCM vergrößert worden sei ([95]), und zum Personalabbauplan, vor allem nach dem Scheitern des Sozialplans von 2002.

(154) CFF bezweifelt, dass die neuen Beihilfen auf das Mindestmaß beschränkt wurden, und begründet dies zum einen damit, dass nicht eindeutig sei, was die Sozialkosten abdeckten, und zum anderen mit dem Inhalt des Protokolls der SNCM-Hauptversammlung vom 28. April 2006, aus dem hervorgehe, dass mit einem Teil dieser Beihilfen die Betriebsverluste des Unternehmens aus den Jahren 2006 und 2007 gedeckt wurden. Nach Ansicht von CFF würden die Übernehmer der SNCM nicht wesentlich zur Umstrukturierung des Unternehmens beitragen.

(155) Zur Vermeidung unzumutbarer Wettbewerbsverzerrungen müssten die Gegenleistungen, die der SNCM 2003 auferlegt worden seien, weitergeführt und präzisiert werden und um neue Auflagen zur Reduzierung der Marktpräsenz der SNCM ergänzt werden ([96]). Ein Teil der Maßnahmen, die der SNCM mit der Entscheidung von 2003 auferlegt wurden, sei zudem nicht erfüllt worden. Die SNCM habe unter Verstoß gegen Artikel 2 der Entscheidung der Kommission von 2003 neue Schiffe angeschafft. Im Übrigen habe die SNCM unter Verletzung von Artikel 3 der Entscheidung der Kommission ihre Beteiligung an der CCM nicht veräußert. Schließlich betreibe die SNCM seit 2003 unter Verstoß gegen Artikel 4 dieser Entscheidung eine aggressive Preispolitik mit Preisen, die unter denen von CFF lägen (Tickets für gleiche oder vergleichbare Beförderungsdienste sind um bis zu 30 % günstiger).

(156) Zum Charakter der zweiten Kapitalaufstockung von 8,75 Mio. EUR meint CFF, dass die staatliche und private Investition nicht nur gleichzeitig erfolgen müssten, sondern dass die private Investition wesentlich sein müsse und unter vergleichbaren Bedingungen getätigt werden müsse, um die Beteiligung des Staates zulassen zu können. Im vorliegenden Fall seien diese beiden Bedingungen nicht erfüllt. Zum einen sei die Beteiligung der Übernehmer, gemessen an der ersten Kapitalerhöhung von 142,5 Mio. EUR, nicht wesentlich. Zum anderen sei das Engagement der Übernehmer insbesondere aufgrund der Rückabwicklungsklauseln und der erwarteten Rendite aus der Minderheitsbeteiligung der CGMF nicht zu Bedingungen erfolgt, die mit denen des Staates vergleichbar gewesen seien.

(157) Im Hinblick auf die Sozialmaßnahmen in Höhe von 38,5 Mio. EUR bezweifelt CFF die Einstufung dieses Betrags als personenbezogene Beihilfe. Diese Summe komme zwar direkt den Arbeitnehmern der SNCM zugute, könne aber — insbesondere durch die Befriedung des sozialen Klimas — indirekte positive Auswirkungen auf die SNCM haben.

4.2.2. **Stellungnahme der STIM**

4.2.2.1. *Zu den Maßnahmen nach der Kapitalaufstockung von 2002*

(158) Im Hinblick auf den negativen Kaufpreis von 158 Mio. EUR ist die STIM der Ansicht, dass dieser Preis keinen Marktpreis darstelle, der aus einem offenen und diskriminierungsfreien Ausschreibungsverfahren hervorgegangen sei, da die Kapitalaufstockung unter anderen Bedingungen erfolgt sei als denen, von denen sich ein privater Kapitalgeber normalerweise leiten lasse. Die STIM ist nämlich der Ansicht, dass das neubewertete Reinvermögen schlimmstenfalls eine für den Staat kostenfreie Liquidation, vielleicht aber sogar einen Liquidationserlös ermöglichen würde, dass der Kaufpreis gemessen am Unternehmenswert (der von der STIM auf 350 Mio. EUR geschätzt wird) lächerlich gering sei und dass die Beihilfe im Verhältnis zum Bedarf des Unternehmens unverhältnismäßig sei.

(159) Die STIM weist die Kommission auch darauf hin, dass die Rückabwicklungsklausel für die Privatisierung übertrieben sei.

(160) Schließlich bezweifelt die STIM, dass der Verkauf zu einem negativen Preis durch eine sozial schwierige Liquidation gerechtfertigt ist; diese Hypothese sei eher unrealistisch.

([94]) Nach Angaben von CFF besteht Frankreich darauf, dass die gesamte Verbindung nach Nizza wesentlich sei, dass die Größe der Flotte erhalten bleiben müsse und dass es sich bei der Beteiligung der SNCM an der CMN-Gruppe um eine strategische Beteiligung handle.

([95]) Am 1. Januar 2007 mit der Indienststellung der Superfast X.

([96]) CFF schlägt vor, die angebotenen Kapazitäten auf jedem der Wettbewerbsmärkte (Nizza, Tunesien, Algerien) auf den Stand von 2005 zu begrenzen, keine neuen Strecken zu eröffnen und die Verbindung Marseille-Korsika zur Einsparung von Kosten mit kombinierten Fracht-/Fahrgastschiffen zu bedienen.

(161) Im Hinblick auf die zweite Kapitalaufstockung von 8,75 Mio. EUR vertritt die STIM die Auffassung, dass der Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden privaten Kapitalgebers bei dieser Kapitalzuführung aufgrund der unzureichenden Sicherheiten für eine Kapitalrendite nicht erfüllt sei. Die STIM bestreitet das Argument der Gleichzeitigkeit von staatlicher und privater Investition, mit dem der Investition der Beihilfecharakter abgesprochen werden soll. Eine solche Gleichzeitigkeit stelle, sofern sie überhaupt erwiesen sei, nur ein Indiz dar und sei für sich genommen kein Qualifizierungskriterium ([97]). Schließlich behauptet die STIM, diese Einlage diene den Übernehmern als Sicherheit der französischen Regierung dafür, dass SNCM den Zuschlag für den Vertrag über den öffentlichen Seeverkehrsdienst auf der Verbindung nach Korsika erhalten würde.

(162) Im Hinblick auf die 38,5 Mio. EUR an personenbezogenen Beihilfen ist die STIM der Ansicht, dass der SNCM mit dieser Summe in Wirklichkeit Mittel an die Hand gegeben werden sollen, um bestimmte wesentliche Aspekte des der Kommission vorgelegten Sanierungsplans, die nicht umgesetzt worden seien, insbesondere den Personalabbau, erfüllen zu können.

4.2.2.2. *Zur Vereinbarkeit mit den Leitlinien von 2004*

(163) Nach Ansicht der STIM waren die der SNCM gewährten Beihilfen nicht auf das Mindestmaß begrenzt. Der Beitrag der SNCM und der Übernehmer zum Umstrukturierungsplan sei angesichts der Auflagen aus den Leitlinien von 2004 unzureichend, und es sei nicht bewiesen, dass die Lage der SNCM so außergewöhnlich gewesen sei, dass ein geringerer Eigenbeitrag gerechtfertigt gewesen wäre. Zudem unterstreicht die STIM die Unverhältnismäßigkeit der 2006 gewährten Beihilfen, da sie es der SNCM ermöglicht hätten, Rücklagen zur Deckung zukünftiger Verluste zu bilden. Dass die SNCM nicht geplant habe, Vermögenswerte zu veräußern, die für den Fortbestand des Unternehmens nicht unerlässlich seien, verstoße gegen die Auflagen der Leitlinien von 2004.

(164) Nach Ansicht der STIM wurde mit den gezahlten Summen der in den Leitlinien von 2004 aufgestellte Grundsatz der Einmaligkeit verletzt. Die Verschlechterung der Finanzlage des Unternehmens sowie die sozialen Konflikte dürften nicht als außergewöhnliche und unvorhersehbare Fälle, für die das begünstigte Unternehmen nicht verantwortlich sei, gewertet werden.

(165) Die STIM fordert daher zusätzliche Ausgleichsleistungen in Höhe der Hälfte der Beihilfen, d. h. 98,25 Mio. EUR, durch den Verkauf eines weiteren Schiffs sowie durch Veräußerung der direkten und indirekten Beteiligungen der SNCM an der CMN. Diese seien keine strategischen Beteiligungen im Sinne der Leitlinien von 2004 für Umstrukturierungsbeihilfen, da sie weder „für den Fortbestand des Unternehmens unerlässlich" noch unveräußerliche Vermögenswerte seien.

(166) Die STIM macht zudem geltend, dass es die angeblichen Synergien zwischen der SNCM und der CMN nicht gebe, da die SNCM an der Geschäftsführung und Entwicklung der CMN effektiv nicht mitwirke. Schließlich betont die STIM, dass die Aktionärsvereinbarung zwischen den beiden Unternehmen, wie das Berufungsgericht Paris festgestellt habe, von der CMN am 15. März 2006 gekündigt worden sei.

4.2.3. **Stellungnahme der SNCM**

(167) Die SNCM übermittelte der Kommission ein Dossier mit einem Bericht zur wirtschaftlichen Lage und Wettbewerbssituation sowie ein Rechtsgutachten bezüglich der Gefahr, dass der Staat im Fall eines Liquidationsverfahrens als faktischer Geschäftsführer des Unternehmens für den Zeitraum vor der Privatisierung angesehen werden könnte.

(168) Die von der SNCM beauftragte Kanzlei Baker & McKenzie kommt zu dem Ergebnis, dass der Staat auf der Grundlage der Geschäftsunterlagen des Unternehmens und des Schriftverkehrs, der Beiträge und Berichte der Aufsichtsorgane […] (*) Entscheidungen ([98]) […] (*) Organe, […] (*) ([99]) Gesellschaftsorgane ([100]). In dem Bericht wird unter anderem betont, dass […] SNCM ([101]). Schließlich verweist eben dieser Bericht darauf, dass […] (*) SNCM.

(169) Danach gelangt der Sachverständige der SNCM zu dem Ergebnis, dass der Staat vom Handelsgericht Marseille mit hoher Wahrscheinlichkeit als faktischer Geschäftsführer angesehen worden wäre.

(170) Zudem würde aus den Fakten, die insbesondere durch Berichte des Rechnungshofs belegt sind, hervorgehen, dass Managementfehler, die vom französischen Staat als dem faktischen Geschäftsführer der SNCM zu vertreten seien, zur festgestellten Kapitalunterdeckung der SNCM beigetragen hätten. Der Bericht nennt unter anderem folgende Managementfehler: geschäftliche Entscheidung […] (*). Der Schaden durch die Managementfehler des Staates soll sich auf […] (*) belaufen.

([97]) Urteil des Gerichtshofs vom 8. Mai 2003, Italien und SIM 2 Multimedia/Kommission, C-328/99 und C-399/00, Slg. 2003, I-4035.
([98]) Aus den in diesem Bericht angesprochenen Sachverhalten ergibt sich, dass der SNCM-Verwaltungsrat […] (*) seine vorherige Genehmigungsbefugnis.
([99]) Aus den in diesem Bericht angeführten Fakten geht hervor, dass der Staat Wirtschaftspläne […] (*).
([100]) Zur Stützung eines Berichts des Rechnungshofs wird in dem Bericht beispielsweise angegeben, dass der Staat beschlossen hat […] (*) darüber streiten.
([101]) Der Staat hat beispielsweise Manager der SNCM […] (*).

(171) An einer Verurteilung des Staates zur Übernahme aller oder eines Teils der Unterdeckung im Rahmen einer Ausfalldeckungsklage bestehe nach Angaben des Sachverständigen der SNCM aufgrund der sehr starken Einbindung des Staates in die Geschäftsführung der SNCM, der offenkundigen Managementfehler und seiner umfassenden Finanzmittel kein Zweifel.

(172) Anhand der einschlägigen Rechtsprechung gelangt der Sachverständige der SNCM zu dem Schluss, dass der Staat bei einer Liquidation der SNCM höchstwahrscheinlich dazu verurteilt worden wäre, die Sozialverbindlichkeiten der SNCM in voller Höhe zu übernehmen. Dies hätte dazu geführt, dass schätzungsweise 85 %-100 % der festgestellten Unterdeckung (d. h. 316,6-385,7 Mio. EUR) dem Staat als Anteilseigner aufgebürdet worden wären. Mit der Entscheidung, die SNCM zu privatisieren und ihre Eigenmittel im Vorfeld um 158 Mio. EUR aufzustocken, habe sich der Staat daher wie ein umsichtiger Kapitalgeber verhalten.

V. **ÄUSSERUNGEN FRANKREICHS ZU DEN STELLUNGNAHMEN DER BETEILIGTEN**

5.1. ÄUSSERUNGEN FRANKREICHS ZU DEN STELLUNGNAHMEN DER BETEILIGTEN ZUR ENTSCHEIDUNG ÜBER DIE EINLEITUNG DES FÖRMLICHEN PRÜFVERFAHRENS VON 2002

5.1.1. **Zur Stellungnahme von CFF**

(173) Die französischen Behörden gaben an, dass einige der von CFF vorgelegten Daten zum Angebot der SNCM nicht richtig seien.

(174) Nach Ansicht des Staates war der Umstrukturierungsplan — anders als von CFF behauptet — so angelegt, dass die SNCM möglichst rasch gesunden konnte und die Voraussetzungen für ihr mittel- und langfristiges Überleben geschaffen werden konnten. Die französischen Behörden führen aus, dass ein erheblicher Teil des Kostensenkungsprogramms bereits umgesetzt worden sei. Der Schiffsbestand sei verringert worden, und das Programm zur Veräußerung von Vermögenswerten laufe planmäßig. Die Verbindungen seien neu verteilt worden, und der Maßnahmenplan zur Verringerung der Vorleistungen zeige erste Ergebnisse. Der Beschäftigungsteil des Wirtschaftsplans werde Zug um Zug umgesetzt. Im Jahr 2001 habe die SNCM 21,3 Mio. EUR zur Finanzierung von Umstrukturierungsmaßnahmen, insbesondere für den Plan zur Arbeitsplatzerhaltung, in die Rücklagen eingestellt.

(175) In Bezug auf die Höhe des Beihilfebetrags bestätigen die französischen Behörden, dass ein Verhältnis von Eigenkapital zu Gesamtverschuldung von 0,79 außer in Sonderfällen typisch für die Bilanzen der meisten Seeverkehrsunternehmen sei. Die von CFF für die CMN für das Jahr 2001 genannte Kennzahl von 0,497 sei den französischen Behörden zufolge nicht richtig, da die flüssigen Mittel bei den Aktiva der Bilanz nicht berücksichtigt worden seien. Nach entsprechender Berichtigung betrage die Kennzahl der CMN 0,557. Den französischen Behörden zufolge sei ein solches Niveau für die CMN in jedem Fall dennoch unzureichend, was an der schwierigen Liquiditätslage der CMN im Jahr 2002 zu erkennen sei. CMN habe bis zu 8 Mio. EUR an Krediten bei STIM aufnehmen müssen, um ein von den eigenen Banken nicht gedecktes Liquiditätsdefizit zu finanzieren.

5.1.2. **Zur Stellungnahme von STIM**

(176) Die französischen Behörden halten daran fest, dass die Beteiligung der SNCM am Kapital der CMN nicht — wie die STIM offenbar behauptet — als reine Finanzanlage zu werten sei. Frankreich vertritt den Standpunkt, dass den Beteiligungen der SNCM an der CMN eine außerordentliche strategische Bedeutung zukomme. Eine Veräußerung dieser Beteiligungen wäre nach Ansicht Frankreichs nicht nur wirtschaftlich widersinnig, sondern auch ein gravierender strategischer Fehler.

5.1.3. **Stellungnahmen von Vertretern lokaler Gebietskörperschaften**

(177) Frankreich stimmt zwar dem Schreiben des Präsidenten der Region Provence-Alpes-Côte d'Azur inhaltlich insgesamt zu, möchte jedoch unbedingt darauf hinweisen, dass das Angebot auf der Verbindung zwischen dem französischen Festland und Korsika entgegen dem, was unter Ziffer 2 dieses Schreibens ([102]) behauptet wird, „im Verhältnis zur Nachfrage nicht überdimensioniert" sei und dass die SNCM mit ihrer Preispolitik der Verpflichtung nachkomme, keinen Preiskampf auszulösen und kein „*price leader*" zu sein.

5.2. ZU DEN STELLUNGNAHMEN DER BETEILIGTEN ZUR ENTSCHEIDUNG VON 2006

(178) Frankreich stellt allgemein fest, dass sich die Stellungnahmen von STIM und CFF größtenteils mit den Äußerungen dieser Unternehmen gegenüber der Kommission aus dem Jahr 2003 decken würden. Die Äußerungen von CFF seien vor dem Gericht erster Instanz im Rahmen der Klage auf Nichtigerklärung der Entscheidung der Kommission vom 9. Juli 2003 abgegeben worden und zum größten Teil sowohl von der Kommission als auch vom Gericht zurückgewiesen worden.

([102]) In seinem Schreiben vom 9. Januar 2003 zitierte der Regionalrat von Provence-Alpes-Côte d'Azur die Marktanalyse, die der Kommission im Rahmen der Anmeldung übermittelt worden war und ihm offensichtlich in Kopie vorlag, wobei er folgende Aussage unterstrich: „Das Angebot [auf der Verbindung zwischen Korsika und dem französischen Festland] ist im Verhältnis zur Nachfrage überdimensioniert. Die Auslastung der Schiffe variiert im Schnitt zwischen 20 % im Winter und 50 % im Sommer."

5.2.1. **Zur vorzeitigen Durchführung der Maßnahmen des ersten Umstrukturierungsplans und seiner Änderungen**

(179) Die allgemeine Bemerkung zur vorzeitigen Durchführung der als Beihilfen anzusehenden Maßnahmen durch Frankreich beantworten die französischen Behörden damit, dass diese Durchführung aufgrund der Besonderheit des Verfahrens gerechtfertigt sei, d. h. aufgrund der Nichtigerklärung der Genehmigungsentscheidung der Kommission vom 9. Juli 2003 im Jahr 2005. Die französischen Behörden würden sich keineswegs über ihre Verpflichtungen aus dem EG-Vertrag hinwegsetzen. Im Übrigen stellt Frankreich klar, dass es die Kommission nach dem Grundsatz der loyalen Zusammenarbeit zwischen den Mitgliedstaaten und der Kommission stets über den Fortgang und ihre seit Januar 2005 ergriffenen Maßnahmen auf dem Laufenden gehalten habe.

(180) Da keine dieser Maßnahmen Beihilfen darstellen würden, komme nach Auffassung der französischen Behörden Artikel 88 Absatz 3 EG-Vertrag letztendlich nicht zur Anwendung, so dass sie in keiner Weise verpflichtet seien, die Durchführung auszusetzen.

5.2.2. **Zu den Maßnahmen nach der Kapitalaufstockung im Jahr 2002**

(181) Zum Veräußerungsverfahren teilt Frankreich mit, es habe von Anfang an klassische Auswahlkriterien vorgesehen und sich dabei in erster Linie auf das Preisangebot für die SNCM-Anteile und erst an zweiter Stelle auf andere Parameter (Wirtschaftsplan, Sozialplan usw.) gestützt, darunter den Betrag, den die Bewerber bereit gewesen seien, im Rahmen einer Kapitalaufstockung in das Unternehmen zu investieren. Frankreich bestreitet mit Nachdruck das Vorbringen der Beteiligten, das Verkaufsverfahren sei nicht transparent gewesen, und erinnert daran, dass der Staat in diesem Fall sogar über die bereits strengen und zwingenden gesetzlichen Pflichten für die Veräußerung staatlicher Beteiligungen hinausgegangen sei. Frankreich stellt klar, dass die Entwicklung im Anschluss an das Übernahmeangebot von BCP für 100 % der Anteile der SNCM in einem sehr schwierigen finanziellen und sozialen Umfeld verlaufen sei und dass der Vorgang dadurch, dass sich VT dem Angebot von BCP angeschlossen habe, kaufmännisch und finanziell nicht geändert worden sei (sieht man von der Kapitalverteilung einmal ab).

(182) Was den negativen Kaufpreis von 158 Mio. EUR anbelange, erinnern die französischen Behörden daran, dass die SNCM in Anbetracht ihrer Finanzlage mit Stand vom 30. September 2005 zu einem Marktpreis verkauft worden sei und dass der Verkauf wirtschaftlich günstiger gewesen sei als die Liquidation des Unternehmens. Hierzu führen sie aus, dass die Anwendung des Kriteriums des privaten Kapitalgebers auf den Fall eines kurz vor der Liquidation stehenden Unternehmens nicht als Anstreben der „Rentabilität der staatlichen Intervention", sondern als Vermeidung höherer Verluste, die dem Aktionär bei einer kostenaufwändigeren Liquidation entstanden wären, betrachtet werden müsse.

(183) Hinsichtlich des Kaufpreises bestreitet Frankreich das Argument, die SNCM sei zu einem Preis veräußert worden, der nicht ihrem tatsächlichen Wert entsprochen habe. Im Besonderen widerspricht sie der Schätzung des Unternehmenswerts auf knapp 350 Mio. EUR seitens STIM. Dabei seien nur Bilanzposten berücksichtigt, die die Bewertung anhand der buchmäßigen Eigenmittel ermöglichen (Sonderabschreibungen, restlicher Wertzuwachs der Schiffe usw.), während Passivposten, die sich negativ auf die Bewertung auswirken würden, nicht berücksichtigt worden seien. Diese rein buchmäßige Berechnungsmethode entspreche nicht der wirtschaftlichen Realität eines Seeverkehrsunternehmens wie der SNCM, in deren Bilanz Vermögenswerte von Wert, aber mit eingeschränkter Rentabilität, und erhebliche außerbilanzielle Passiva ausgewiesen seien.

(184) Die französischen Behörden widersprechen auch dem Argument von CFF, dass der Marktwert der Flotte der SNCM, den CFF mit 406,5-426,5 Mio. EUR beziffern würde, zu niedrig angesetzt wurde. Die bei der Berechnung von CFF berücksichtigten Schiffe würden nicht denen entsprechen, die der SNCM am 30. September 2005 gehörten. Der Kontext einer möglichen gerichtlichen Liquidation dieser Vermögenswerte sei nicht in Form von Abschlägen vom Marktwert berücksichtigt worden, und der Marktwert sei für August 2006 und nicht für den Zeitpunkt einer potenziellen Liquidation der SNCM, d. h. den 30. September 2005, berechnet worden. Weiter stellt Frankreich fest, dass der negative Preis bei Berücksichtigung der von CFF vorgelegten Berechnung um das Dreifache niedriger als der im Urteil Gröditzer geforderte Liquidationswert der Aktiva wäre, was somit günstiger als die der Kommission von den französischen Behörden vorgelegten Hypothesen sei.

(185) Zum Argument von CFF, mit dem die Anwendung des Urteils Gröditzer dadurch in Frage gestellt wird, dass die Zuführung von staatlichem Kapital an die SNCM vom Verkauf von 75 % der staatlichen Beteiligung abhängig gemacht worden sei, was die Gewinnaussichten entsprechend verringert habe, erinnern die französischen Behörden daran, dass der negative Verkaufspreis von 158 Mio. EUR sehr wohl der Veräußerung des gesamten Kapitals der SNCM mit einer anschließenden neuen Investition des Staates in Höhe von 25 % entspreche, für die er eine Rendite von […] (*) % pro Jahr erhalte. Nach Ansicht Frankreichs bleibe die Kapitalrendite so aufgrund der 25%igen Beteiligung am Kapital des Unternehmens garantiert, da für diese Beteiligung ein sehr hoher Ertrag garantiert werde.

(186) Frankreich bestreitet auch das Vorbringen von CFF hinsichtlich der Nichtübertragbarkeit des Ansatzes der Rechtssache ABX auf den vorliegenden Fall, der vor allem auf der Analyse der tatsächlichen Liquidationskosten der SNCM beruhe und auf dem Risiko, dass der Staat im Rahmen einer Ausfalldeckungsklage für die Verbindlichkeiten des Unternehmens haftbar gemacht werden könnte, wie in den französischen Insolvenzverfahren vorgesehen und von der nationalen Rechtsprechung bestätigt (Urteil des Berufungsgerichts Rouen vom 22. März 2005). Die französischen Behörden sind zwar der Ansicht, dass ihr Verhalten als Geschäftsführer der SNCM bei einer solchen Klage nicht als „fehlerhaft" qualifiziert werden könne, weisen aber nachdrücklich darauf hin, dass das Risiko der Verurteilung des Staates durch ein nationales Gericht wegen Unterdeckung der SNCM aufgrund der flexiblen Kriterien für die Qualifizierung des Managementfehlers nach Artikel L.651-2 Handelsgesetzbuch („Code du Commerce") und der genannten Rechtsprechung, die auf diesen Fall anwendbar wäre, sehr hoch sei.

(187) Im Hinblick auf die Kapitalaufstockung um 8,75 Mio. EUR erinnert Frankreich daran, dass diese Kapitalzuführung — entgegen den Behauptungen von CFF und STIM — aufgrund der Gleichzeitigkeit dieser Investition, der Vergleichbarkeit der Zeichnungsbedingungen und der überdurchschnittlichen Rendite, die der Staat über die CGMF erhalte, keine staatliche Beihilfe darstelle.

(188) Die französischen Behörden führen insbesondere an, dass der Grundsatz der Gleichbehandlung der Investoren durch vorhandene Rückabwicklungsklauseln nicht in Frage gestellt werde, da letztere im Rahmen der Veräußerung von 100 % der SNCM und nicht im Rahmen der sich daran anschließenden Kapitalaufstockung von 35 Mio. EUR vorgesehen worden seien.

(189) Zudem sei die Investition des Staates geringer als die der Übernehmer gewesen, da nur der Betrag von 8,75 Mio. EUR mit der Investition der Übernehmer (26,25 Mio. EUR) zu vergleichen sei. Die erste Kapitalaufstockung von 142,5 Mio. EUR dürfe nämlich nur im Vergleich mit dem Liquidationswert geprüft werden.

(190) Schließlich bestreitet Frankreich das Argument der STIM, die Einlage habe den privaten Übernehmern als Sicherheit dafür dienen sollen, dass die SNCM den Zuschlag für den Vertrag über den öffentlichen Seeverkehrsdienst für die Verbindung nach Korsika erhalten würde. Die französischen Behörden machen geltend, dass diese Kapitalerhöhung umsichtig und unabhängig von der Leistung des Unternehmens sei und dass sich die Renditeaussichten durch die Vergabe des Vertrags über den öffentlichen Seeverkehrsdienst an die SNCM nicht verbessern würden.

(191) Hinsichtlich der 38,5 Mio. EUR an Sozialmaßnahmen bekräftigt Frankreich, dass es sich bei diesen Maßnahmen um personenbezogene Beihilfen handle und ihre Übernahme durch den Staat nicht als indirekter Vorteil für das Unternehmen angesehen werden könne, da diese Maßnahmen über die zulasten der SNCM gehenden gesetzlichen und tarifvertraglichen Verpflichtungen hinausgehen würden. Zudem erinnert Frankreich daran, dass diese Maßnahmen keinen Abbau von Personal ermöglichen würden, das ohne diese Maßnahmen von der SNCM weiterbeschäftigt werden müsste.

(192) Entgegen dem Vorbringen von CFF führen die französischen Behörden aus, dass die 38,5 Mio. EUR nicht der Umsetzung des im Sozialplan für 2003 vorgesehenen Personalabbaus entsprächen, da diese Stellen — trotz Verzögerung — bereits abgebaut worden seien. Der neue Sozialplan ergänze somit die ersten Sozialmaßnahmen von 2003.

5.2.3. **Zur Vereinbarkeit mit den Leitlinien**

(193) Nach Ansicht Frankreichs beläuft sich der zu würdigende Beihilfebetrag angesichts der vorstehenden Ausführungen auf 15,81 Mio. EUR.

(194) Im Gegensatz zu CFF vertreten die französischen Behörden angesichts von Ziffer 11 der Leitlinien von 2004 die Auffassung, dass die SNCM trotz der ersten Kapitalzuführung, die eine Aufstockung der Eigenmittel der SNCM ermöglicht habe, weiter als Unternehmen in Schwierigkeiten betrachtet werden müsse, da diese Kapitalaufstockung zur Weiterführung des Unternehmens gewährt worden sei.

(195) Frankreich widerspricht den Behauptungen von CFF, es hätte dem Unternehmen keine weiteren Finanzspritzen zukommen lassen dürfen, da die SNCM Bankkredite hätte aufnehmen können. Hierzu stellen die französischen Behörden klar, dass die Banken der SNCM am 24. August 2005 die Gewährung neuer Kreditlinien verweigerten und daher als einzige Alternativen die Privatisierung oder die Liquidation des Unternehmens in Betracht gekommen sei.

(196) Frankreich bestreitet die Argumente von CFF und STIM bezüglich des Scheiterns des Umstrukturierungsplans von 2002; er sei — wenn auch mit einiger Verzögerung — umgesetzt worden und habe es ermöglicht, die Ziele im Jahr 2005 zu erreichen. Die Verschlechterung der Wirtschafts- und Finanzlage der SNCM aufgrund exogener Faktoren habe anschließend eine Verlängerung des 2002 angemeldeten Plans und die Einführung neuer Maßnahmen erforderlich gemacht.

(197) Nach Ansicht Frankreichs seien die Sanierungsaussichten für die SNCM gut, und die Rentabilität des Unternehmens könne durch die von den neuen Aktionären geplanten Maßnahmen, insbesondere die Durchführung des Sozialplans, die Sanierung des Fährverkehrs und die Erneuerung einiger Schiffe, wiederhergestellt werden. Aufgrund der Einnahmen aus dem Vertrag über den öffentlichen Seeverkehrsdienst (rund [50-70] (*) % des Umsatzes der SNCM) und angesichts der hohen Fixkosten und der Schwierigkeiten beim stärkeren Einsatz der 6 Schiffe auf der Strecke Marseille-Korsika, sei dieser Vertrag ein wesentlicher Faktor für die Strategie des Unternehmens und seine Wirtschaftlichkeit.

(198) Hinsichtlich der Beschränkung der Beihilfe auf das Mindestmaß meint Frankreich, die Umstrukturierungskosten auf die für die Durchführung der Umstrukturierung unbedingt erforderlichen Mindestkosten beschränkt zu haben. Die französischen Behörden erinnern daran, dass die Kommission in ihrer Entscheidung von 2003 anerkannt habe, dass das Unternehmen mit der Veräußerung von Vermögenswerten in Höhe von 30,2 Mio. EUR einen ausreichenden Beitrag aus eigenen Mitteln zum Umstrukturierungsplan geleistet habe. Angesichts weiterer Veräußerungen durch die SNCM in Höhe von 12,2 Mio. EUR würde sich die Eigenleistung des Unternehmens sogar auf 42,38 Mio. EUR belaufen. Dieser Betrag liege erheblich über dem, was zur Genehmigung der Umstrukturierungsbeihilfen an Eigenbeitrag erforderlich sei. Letztlich würden sich die Umstrukturierungsbeihilfen nur noch auf 15,81 Mio. EUR belaufen, da die anderen Maßnahmen keine staatlichen Beihilfen seien.

5.2.4. **Zu den von der Kommission in ihrer Entscheidung von 2003 gemachten Auflagen und zu etwaigen neuen Ausgleichsleistungen**

(199) Die französischen Behörden versichern, entgegen den Behauptungen von STIM und CFF alle Auflagen der Entscheidung von 2003, an die sie bis Ende 2006 gebunden waren, erfüllt zu haben, insbesondere die Aufrechterhaltung der Flotte von 11 Schiffen und das Anbieten von Preisen, die niedriger als die der Wettbewerber sind.

(200) Im Übrigen ist Frankreich der Auffassung, dass die Gegenleistungen der SNCM im Rahmen der neuen abschließenden Entscheidung von der Höhe her angepasst werden müssten, da die Umstrukturierungsbeihilfen sich nur noch auf 15,81 Mio. EUR und nicht auf 69,3 Mio. EUR belaufen würden.

(201) Hierbei bestreitet Frankreich die Äußerungen der STIM zu der Möglichkeit, dass die Kommission der SNCM als Gegenleistung die Veräußerung ihrer Beteiligung an der CMN auferlegen könne. Frankreich widerspricht dem Vorbringen der STIM, die Definition der strategischen Vermögenswerte sei in den Leitlinien von 2004 gegenüber denen von 1999 in Frage gestellt worden.

(202) Zu den von CFF genannten Maßnahmen zur Reduzierung der Präsenz der SNCM auf dem Markt führen die französischen Behörden aus, dass auf den betroffenen Märkten (Frankreich-Korsika und Nordafrika) — worauf die Kommission in ihrer Entscheidung von 2003 auch hingewiesen habe (Erwägungsgrund 87) — keine Überkapazitäten bestünden und dass eine Umverteilung der Verbindungen von und nach Korsika mit und ohne Vertrag über den öffentlichen Seeverkehrsdienst die Wirtschaftlichkeit des Unternehmens gefährden würde.

(203) Zum Vorbringen von CFF, die Umsetzung der beschriebenen Maßnahmen zugunsten der SNCM berge die ernsthafte Gefahr, dass ihr Hauptwettbewerber, nämlich CFF, vom Markt für Verbindungen vom französischen Festland nach Korsika verschwinden würde, machen die französischen Behörden geltend, dass die Aufrechterhaltung einer Wettbewerbsstruktur angesichts des derzeitigen Gefüges dieses Marktes, auf dem CFF der größte Wettbewerber sei, von der Genehmigung des Umstrukturierungsplans für die SNCM und von deren Präsenz auf dem betreffenden Markt abhängig sei.

VI. **WÜRDIGUNG DER MASSNAHMEN**

6.1. VORLIEGEN EINER BEIHILFE IM SINNE VON ARTIKEL 107 ABSATZ 1 AEUV

(204) Artikel 107 Absatz 1 AEUV lautet: „Soweit in diesem Vertrag nicht etwas anderes bestimmt ist, sind staatliche oder aus staatlichen Mitteln gewährte Beihilfen gleich welcher Art, die durch die Begünstigung bestimmter Unternehmen oder Produktionszweige den Wettbewerb verfälschen oder zu verfälschen drohen, mit dem Binnenmarkt unvereinbar, soweit sie den Handel zwischen Mitgliedstaaten beeinträchtigen."

(205) Eine nationale Maßnahme ist als staatliche Beihilfe im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 AEUV anzusehen, wenn gleichzeitig folgende Bedingungen erfüllt sind: 1) die fragliche Maßnahme gewährt einen selektiven wirtschaftlichen Vorteil; 2) dieser Vorteil wird aus staatlichen Mitteln finanziert; 3) dieser Vorteil verfälscht den Wettbewerb oder droht, ihn zu verfälschen und 4) dieser Vorteil beeinträchtigt den Handel zwischen Mitgliedstaaten ([103]).

([103]) Siehe beispielsweise das Urteil des Gerichtshofs vom 10. Januar 2006, Ministero dell'Economia e delle Finanze/Cassa di Risparmio di Firenze, C-222/04, Slg. 2006, I-289, Randnr. 129.

(206) Die Kommission stellt fest, dass die SNCM staatliche Mittel in Höhe von insgesamt 274,54 Mio. EUR ([104]) über die CGMF erhalten hat, die zu 100 % im Besitz des Staates ist.

(207) Da die SNCM im Sektor des Seeverkehrs tätig ist, der für den innereuropäischen Wettbewerb geöffnet ist, könnte der potenzielle wirtschaftliche Vorteil, den sie erhalten hat, den Wettbewerb verfälschen und den Handel zwischen Mitgliedstaaten beeinträchtigen.

(208) Der Umstand, dass die Inselkabotage im Mittelmeerraum bis zum 1. Januar 1999 zeitweilig von der Anwendung der Verordnung (EWG) Nr. 3577/92 ausgenommen war, ermöglicht es nicht, von vorneherein auszuschließen, dass Subventionen für die Bedienung der Kabotageverbindungen mit den Mittelmeerinseln im Rahmen des Vertrags über den öffentlichen Seeverkehrsdienst den Handel zwischen Mitgliedstaaten beeinträchtigen und den Wettbewerb verfälschen können.

(209) Während bis zum 1. Januar 1999 Subventionen für die Bedienung von Kabotageverbindungen den Handel ohnehin nicht beeinträchtigen und den Wettbewerb nicht verfälschen konnten, hat sich die Lage seitdem geändert, da der Seekabotagemarkt nunmehr gemäß Verordnung (EWG) Nr. 3577/92 allen Marktteilnehmern der Europäischen Union offensteht. Darüber hinaus betreibt die SNCM, wie gesagt, nicht nur Kabotagefahrten, sondern ist auch auf dem internationalen Seeverkehrsmarkt tätig, der durch die Verordnung (EWG) Nr. 4055/86 des Rates ([105]) liberalisiert wurde.

(210) Die Kommission vertritt daher die Auffassung, dass die letzten drei Kriterien von Artikel 107 Absatz 1 AEUV, die unter Erwägungsgrund 205 dieses Beschlusses genannt werden, im vorliegenden Fall erfüllt sind. Daher muss sie gemäß Urteil des Gerichts vom 11. September 2012 nacheinander für jede Maßnahme untersuchen, ob ein selektiver wirtschaftlicher Vorteil gegeben war.

6.1.1. **Zeitlicher Rahmen der Analyse**

(211) Gemäß Rechtsprechung des Gerichts ([106]) darf die Kommission nach Aufhebung einer ihrer Entscheidungen nur die Informationen berücksichtigen, über die sie beim Erlass der für nichtig erklärten Entscheidung, d. h. am 8. Juli 2008 verfügte.

(212) Spätere, seit dem 8. Juli 2008 eingetretene Ereignisse dürfen demnach nicht berücksichtigt werden. Veränderungen oder Marktentwicklungen oder Änderungen in der Lage des Beihilfeempfängers müssen bei der Analyse ausgeklammert bleiben. Auch dem Zeitraum der Umsetzung des Umstrukturierungsplans ab Juli 2008 ([107]) darf die Kommission nicht Rechnung tragen.

(213) Außerdem ist die Kommission nicht verpflichtet, die Untersuchung der Angelegenheit wieder aufzunehmen und braucht sie auch nicht durch neue Fachgutachten zu ergänzen ([108]). Die Nichtigerklärung eines Rechtsakts, der ein Verwaltungsverfahren abschließt, das mehrere Phasen umfasst, hat nicht notwendig die Nichtigkeit des gesamten Verfahrens zur Folge. Wenn wie im vorliegenden Fall trotz des Umstands, dass die Ermittlungshandlungen eine erschöpfende Untersuchung der Vereinbarkeit der Beihilfe erlaubt hätten, die Untersuchung der Kommission unvollständig ist und deshalb zur Nichtigerklärung der Entscheidung führt, kann das Verfahren zur Ersetzung dieser Entscheidung an diesem Punkt wieder aufgenommen werden, indem die Ermittlungshandlungen erneut untersucht werden ([109]).

(214) Zudem darf die Kommission ihre erneute Prüfung nur auf Informationen stützen, über die sie im Juli 2008 verfügte und zu denen die französischen Behörden und die SNCM bereits Stellung genommen haben, so dass es nicht erforderlich war, sie erneut zu konsultieren ([110]). Schließlich wurde das Recht Drittbetroffener, Erklärungen abzugeben, durch die Veröffentlichung des Beschlusses zur Verfahrenseinleitung im Amtsblatt gewahrt ([111]), und keine Bestimmung der Verordnung (EG) Nr. 659/1999 enthält die Verpflichtung, ihnen diese Möglichkeit erneut zu eröffnen, wenn der ursprüngliche Umstrukturierungsplan während der Untersuchung abgeändert wird ([112]).

([104]) Dieser Betrag ergibt sich, wenn man die 2002 angemeldete Kapitalzuführung von 15,81 Mio. EUR, die Zahlungen für den öffentlichen Seeverkehrsdienst, d. h. 53,48 Mio. EUR und die von den französischen Behörden 2006 durchgeführten neuen Maßnahmen addiert, d. h. die 100%ige Veräußerung der SNCM zum negativen Preis von 158 Mio. EUR, die von der CGMF gezeichnete Kapitalerhöhung von 8,75 Mio. EUR und der Kontokorrentvorschuss von 38,5 Mio. EUR für die Belegschaft der SNCM.

([105]) Verordnung (EWG) Nr. 4055/86 des Rates vom 22. Dezember 1986 zur Anwendung des Grundsatzes des freien Dienstleistungsverkehrs auf die Seeschifffahrt zwischen Mitgliedstaaten und Drittländern (ABl. L 378 vom 31.12.1986, S. 1).

([106]) Urteil Alitalia/Kommission, a.a.O. siehe Fußnote 40.

([107]) Urteil Alitalia/Kommission, a.a.O., Randnummer 137.

([108]) Urteil Alitalia/Kommission, a.a.O., Randnrn. 144 und 159.

([109]) Siehe hierzu das Urteil Alitalia/Kommission, a.a.O., Randnrn. 99-101 und 142.

([110]) Urteil Alitalia/Kommission, a.a.O., Randnummer 174.

([111]) Siehe Fußnote 29.

([112]) Siehe Fußnote 110.

(215) Der vorliegende Beschluss stützt sich somit hauptsächlich nur auf Sachverhalte, die bereits am 8. Juli 2008 bekannt waren. Zusätzlich wird die Kommission jedoch nachweisen, dass sich ihre Schlussfolgerungen auch bei eventueller Berücksichtigung der Mitteilung der französischen Behörden vom 16. Mai 2013 für die vor dem 8. Juli 2008 beschriebene Sachlage und die am 27. August 2013 von der SNCM vorgelegten Informationen nicht verändern würden.

6.1.2. **Verkauf der SNCM zum negativen Preis von 158 Mio. EUR**

(216) Im vorliegenden Fall muss die Kommission prüfen, ob die Kapitalzuführung des Staates in Höhe von 158 Mio. EUR vor der Veräußerung der SNCM an private Übernehmer, d. h. letzten Endes der ebenso „hohe negative Kaufpreis" für das Unternehmen, Beihilfeelemente enthält.

(217) Ein offenes, transparentes und diskriminierungsfreies öffentliches Auswahlverfahren, bei dem der Staat das Unternehmen nach einer vorherigen Kapitalaufstockung (die höher als der Kaufpreis ist) veräußert, ermöglicht nicht zwangsläufig, das Vorliegen einer Beihilfe auszuschließen, die sowohl dem privatisierten Unternehmen als auch seinem Käufer zugute kommen kann ([113]).

(218) Bei der Prüfung, ob ein Unternehmen durch eine Kapitalzuführung des Staates einen wirtschaftlichen Vorteil erhalten hat, wendet die Kommission grundsätzlich das Kriterium des „marktwirtschaftlich handelnden privaten Kapitalgebers" (im Folgenden „Kriterium des privaten Kapitalgebers") an, sofern der Beihilfeempfänger keine anderen staatlichen Beihilfen zurückzahlen muss und die Zuführung nach diesem Kriterium geprüft werden kann. Das Kriterium des privaten Kapitalgebers beruht auf dem Grundsatz der Gleichbehandlung des öffentlichen und des privaten Sektors gemäß Artikel 345 AEUV. Diesem Grundsatz zufolge ist Kapital, das einem Unternehmen vom Staat direkt oder indirekt unter Umständen bereitgestellt wird, die marktüblichen Bedingungen entsprechen, nicht als staatliche Beihilfe anzusehen ([114]).

(219) Zu diesem Zweck kann die Kommission insbesondere beurteilen, ob sich der Geldgeber wie ein privater Kapitalgeber verhalten hat, der eine globale oder sektorielle Strukturpolitik verfolgt und sich von langfristigen Renditeaussichten für das investierte Kapital leiten lässt. Dieser Ansatz wurde vom Gericht der Europäischen Union im Rahmen mehrerer Rechtssachen als gültig anerkannt ([115]).

(220) Nach der ständigen Rechtsprechung stellt die Kapitalzufuhr eines öffentlichen Kapitalgebers, die — auch langfristig — ohne jede Ertragsaussicht ist, eine staatliche Beihilfe dar ([116]).

(221) Das Gericht der Europäischen Union hat auch festgestellt, dass es sich ein privater Kapitalgeber, der eine von langfristigen Rentabilitätsgesichtspunkten geleitete umfassende oder sektorielle Strukturpolitik verfolgt, vernünftigerweise nicht erlauben kann, nach Jahren ununterbrochener Verluste eine Kapitalzuführung vorzunehmen, die sich wirtschaftlich nicht nur kostspieliger als eine Liquidation der Aktiva erweist, sondern auch noch im Zusammenhang mit dem Verkauf des Unternehmens steht, was ihm selbst längerfristig jede Gewinnaussicht nimmt ([117]).

(222) In seinem Urteil „Gröditzer" hat der Gerichtshof insbesondere entschieden, dass zur Klärung der Frage, ob die Privatisierung eines Unternehmens zu einem negativen Kaufpreis Elemente staatlicher Beihilfe enthält, „*zu prüfen [ist], ob ein privater Investor von vergleichbarer Größe wie die Einrichtungen des öffentlichen Sektors unter den gleichen Umständen hätte veranlasst werden können, im Rahmen des Verkaufs des betreffenden Unternehmens Kapitalhilfen dieses Umfangs zu gewähren, oder ob er sich für die Liquidation des Unternehmens entschieden hätte*" ([118]).

(223) Angesichts der vorstehenden Ausführungen muss die Kommission zur beihilferechtlichen Würdigung der fraglichen Maßnahme „*bewerten, ob die vom Staat gewählte Lösung gegenüber allen anderen Lösungen, einschließlich der Nichtintervention, absolut gesehen die kostengünstigere Lösung ist. Ist dies der Fall, würde daraus gefolgert werden können, dass der Staat wie ein privater Investor gehandelt hat*" ([119]).

([113]) Urteil des Gerichtshofs vom 28. Januar 2003, Deutschland/Kommission, C-334/99, Slg. 2003, I-1139, Randnr. 142).
([114]) Mitteilung der Kommission an die Mitgliedstaaten: Anwendung der Artikel 92 und 93 EG-Vertrag und des Artikels 5 der Kommissionsrichtlinie 80/723/EWG über öffentliche Unternehmen in der verarbeitenden Industrie (ABl. C 307 vom 13.11.1993, S. 3) Randnr. 11. Diese Mitteilung bezieht sich zwar auf die verarbeitende Industrie, gilt jedoch in gleicher Weise für alle anderen Wirtschaftssektoren.
([115]) Siehe insbesondere das Urteil des Gerichts vom 6. März 2003, Westdeutsche Landesbank Girozentrale/Kommission, T-233/99, Slg. 2003, II-435.
([116]) Urteil des Gerichts vom 21. Januar 1999, Neue Maxhütte Stahlwerke GmbH und Lech-Stahlwerke GmbH/Kommission der Europäischen Gemeinschaften, T-2/96 und T-129/95, Slg. 1999, II-17, Randnr. 116.
([117]) Siehe Fußnote 80.
([118]) Siehe Fußnote 113.
([119]) Entscheidung 98/204/EG der Kommission vom 30. Juli 1997 über die bedingte Genehmigung der der GAN-Gruppe durch Frankreich gewährten Beihilfen (ABl. L 78 vom 16.3.1998, S. 1).

(224) Oder anders gesagt, die Kommission muss prüfen, ob sich die Entscheidung, Kapital in diesem Umfang zuzuführen, tatsächlich als kostengünstiger erweist als eine Liquidation.

6.1.2.1. *Zur Bewertung der Liquidationskosten*

a) Zur Berücksichtigung der Zahlung der zusätzlichen Abfindungen

(225) Zur Ermittlung der Liquidationskosten für den Anteilseigner dürfen, so die französischen Behörden, große Unternehmensgruppen heute, wenn sie Standorte schließen oder Tochtergesellschaften abwickeln, die sozialen Folgen solcher Schließungen oder Liquidationen nicht vernachlässigen. Daher führen sie in den meisten Fällen Sozialpläne durch, die Umschulungsmaßnahmen für das Personal, Unterstützung bei der Arbeitsplatzsuche, Abfindungen oder sogar Maßnahmen im lokalwirtschaftlichen Kontext umfassen können, die über die gesetzlichen und tarifvertraglichen Verpflichtungen hinausgehen.

(226) Nach Ansicht der französischen Behörden ist auf der Grundlage des Sozialplans von 2005, der wiederum auf dem Sozialplan von 2002 aufbaute, demnach eine Spanne von [90 000-100 000] (*) bis [120 000-130 000] (*) EUR je Beschäftigten, d. h. ein Gesamtbetrag zwischen [200-210] (*) Mio. EUR und [250-260] (*) Mio. EUR, zu berücksichtigen. Die untere Marke dieser Spanne entspreche dabei dem Umstand, dass die Kosten des Referenzsozialplans aufgrund des sehr hohen Anteils der kurz vor dem Rentenalter stehenden Arbeitnehmer, die zu besonders vorteilhaften Bedingungen ausscheiden würden, angehoben worden seien. Berücksichtigt werde auch, dass der Kontext der Liquidation des Unternehmens und der Entlassung der gesamten Belegschaft mit einer Reduzierung der Belegschaft, die eine Fortführung der Geschäftstätigkeit ermögliche, wie dies im Referenzsozialplan der Fall sei, nicht vergleichbar sei.

(227) Schließlich enthalte — so die französischen Behörden — auch bei Anwendung des Analyseschemas, welches das Gericht in seinem Urteil vom 15. September 2012 definiert hatte, die Mehrheitsveräußerung der SNCM für einen negativen Preis von 158 Mio. EUR keine Elemente staatlicher Beihilfen. Ihnen zufolge lägen der Kommission nämlich alle erforderlichen Elemente vor, um auf die Kritik des Gerichts zu antworten.

(228) Die Kommission kann sich dieser Analyse im vorliegenden Fall nicht anschließen.

(229) Gemäß Urteil des Gerichts ([120]) kann die Zahlung von zusätzlichen Abfindungen durch einen privaten Kapitalgeber grundsätzlich nach den Umständen des Einzelfalls eine legitime und zweckdienliche Praxis sein, um einen friedlicheren sozialen Dialog zu fördern und das Image einer Gesellschaft oder einer Unternehmensgruppe aufrechtzuerhalten. Kraft des Grundsatzes der Gleichbehandlung zwischen privaten und öffentlichen Unternehmen steht auch den Mitgliedstaaten die Möglichkeit offen, zusätzliche Abfindungen im Fall der Liquidation eines öffentlichen Unternehmens zu zahlen, auch wenn ihre Verpflichtungen *a priori* das rein gesetzliche und tarifvertragliche Minimum nicht überschreiten dürfen. Wie das Gericht jedoch klarstellt, darf „*die Tragung dieser zusätzlichen Kosten aufgrund legitimer Überlegungen (…) kein ausschließlich soziales oder gar politisches Ziel verfolgen, da sie sonst den Rahmen des Privatinvestortests sprengt (…). Fehlt jegliche, wenn auch nur langfristige wirtschaftliche Vernünftigkeit, ist die Tragung von Kosten, die über die rein gesetzlichen und tarifvertraglichen Verpflichtungen hinausgehen, somit als staatliche Beihilfe im Sinne von Artikel 87 Absatz 1 EG anzusehen*“ ([121]).

(230) Im Hinblick auf das von den französischen Behörden vorgebrachte Argument vom Image des Staates vertritt das Gericht die Auffassung, dass „*(…) der Schutz des Images eines Mitgliedstaats als globaler Investor in der Marktwirtschaft abgesehen von besonderen Umständen und ohne eine besonders überzeugende Begründung keine ausreichende Rechtfertigung darstellen kann, um die langfristige wirtschaftliche Vernünftigkeit der Tragung von zusätzlichen Kosten wie etwa zusätzlichen Abfindungen zu belegen*“ ([122]). Nun liegen aber solche besonderen Umstände hier nicht vor.

(231) Die Kommission stellt fest, dass die französischen Behörden es versäumt haben, nach der Eröffnung insbesondere in geografischer und sektorieller Hinsicht die wirtschaftlichen Tätigkeiten des Staates festzulegen, im Verhältnis zu denen die langfristige wirtschaftliche Vernünftigkeit die in Frage stehenden Maßnahmen zu beurteilen ist, auch wenn sie in ihrem Schreiben vom 16. Mai 2013 schließlich angaben, dass das Verhalten des Staates mit dem einer diversifizierten Holding zu vergleichen sei, die versuche, gewinnmaximierend zu wirtschaften und ihr Image als „*global player*“ insbesondere beim Umgang mit der eigenen Belegschaft zu schützen.

(232) In Bezug auf das Image der CGMF stellt die Kommission fest, dass die CGMF keinen anderen Vermögenswert im Seeverkehrssektor hatte. Das auf dem Schutz des Images beruhende Argument trifft demnach nicht auf sie zu.

([120]) Urteil Corsica Ferries France SAS/Kommission, a.a.O. Fußnote 39, Randnrn. 81-83.
([121]) Randnr. 84 des bereits zitierten Urteils.
([122]) Randnr. 85 des bereits zitierten Urteils.

(233) In Bezug auf das Image des Staats als Anteilseigner haben die französischen Behörden geltend gemacht, dass ein erhöhtes Risiko für soziale Konflikte in den staatlich kontrollierten Unternehmen nicht nur im geografischen Umfeld der Geschäftsfelder der SNCM, sondern auch in beliebigen anderen Bereichen und insbesondere im Transportsektor bestehe. Die Kommission hält einerseits fest, dass die französischen Behörden dieses Ansteckungsrisiko für alle öffentlichen Unternehmen nicht konkret belegt haben, und geht andererseits davon aus, dass sie auch keinen Nachweis dafür erbracht haben, dass mit Zahlung dieser zusätzlichen Abfindungen das Auftreten weiterer Streiks hätte vermieden werden können. Und schließlich ist die Kommission der Auffassung, dass die ausschließlich soziale Rechtfertigung für die Übernahme dieser zusätzlichen Abfindungen durch den Staat nicht ausreicht, um das Vorliegen einer staatlichen Beihilfe auszuschließen.

(234) Im Übrigen vertritt die Kommission die Auffassung, dass die französischen Behörden nicht genügend objektive und überprüfbare Anhaltspunkte als Beleg dafür vorgebracht haben, dass die Zahlung von zusätzlichen Abfindungen unter ähnlichen Umständen eine gefestigte Praxis bei privaten Unternehmern sei. Es sei nämlich zu betonen, dass der bloße Verweis auf eine beschränkte Anzahl von Sozialplänen das Bestehen einer hinreichend gefestigten Praxis in Fällen, die mit dem vorliegenden vergleichbar sind, nicht belegen kann. Dies gilt umso mehr, als sich diese Sozialpläne auf Umstrukturierungs- und nicht auf Liquidationspläne in Sektoren beziehen, die *a priori* nichts mit Transportinfrastrukturen gemein haben, wie etwa in der Kosmetik (Yves Saint-Laurent Haute Couture), im Landwirtschafts- und Lebensmittelsektor (Danone) oder in der Elektronik (Hewlett Packard). Außerdem seien in der von den französischen Behörden in der Mitteilung vom 16. Mai 2013 vorgelegten Übersicht über Sozialpläne sechs weitere, erst nach der Privatisierung der SNCM durchgeführte Sozialpläne aufgeführt, die somit nicht als Begründung für die Übernahme der zusätzlichen Abfindungen in Frage kommen.

(235) Die SNCM hat in der Mitteilung vom 27. August 2013 eine neue Liste mit fünf Sozialplänen vorgelegt. Nach Auffassung der Kommission belegt diese Liste nicht, dass die Zahlung von zusätzlichen Abfindungen unter ähnlichen Umständen eine gefestigte Praxis bei privaten Unternehmern ist. Wie die Kommission nämlich zunächst anmerkt, betreffen nur zwei der fünf genannten Pläne die SNCM, darunter auch der Sozialplan, zu dem der vorliegende Beschluss ergeht. Diese beiden Pläne kommen aus zwei Gründen nicht als objektiver Vergleichsmaßstab in Frage: Zum einem kann sich die SNCM nicht auf ihr eigenes früheres Verhalten in diesem Bereich berufen, um den gefestigten Charakter dieser Praxis ausreichend zu begründen, und zum anderen fällt der Sozialplan von 2002 in eine Zeit, als die SNCM noch ein staatliches Unternehmen war; das Gericht hatte aber nur privatwirtschaftliche Unternehmen aus der gleichen Branche als Vergleichskriterium zugelassen. Daher hält die Kommission fest, dass der Sozialplan für den Hafen von Marseille nicht in Frage kommt, da der Hafen von Marseille 2004 ein staatlicher Betrieb und nicht ein privatwirtschaftliches Unternehmen war. Und schließlich merkt die Kommission in Bezug auf die beiden letztgenannten Sozialpläne (Air Lib und Eurostar) an, dass es sich hier um Umstrukturierungspläne und nicht um Liquidationspläne handelt. Darüber hinaus stellt die Kommission fest, dass die zusätzliche Abfindung in diesen beiden Plänen im Durchschnitt nicht einmal halb so hoch ist wie die durchschnittlichen zusätzlichen Abfindungen, die von der SNCM angesetzt wurden.

(236) Wie die Kommission schließlich feststellt, haben die französischen Behörden nicht nachgewiesen, dass das Verhalten des französischen Staates durch eine hinreichende Wahrscheinlichkeit begründet gewesen sei, dass er einen mittelbaren, wenn auch nur langfristigen materiellen Nutzen daraus zieht, indem er eine weitere Verschlechterung des sozialen Umfelds innerhalb des Unternehmens vermeidet, da doch gerade im Falle einer Liquidation das Unternehmen nicht weiterbesteht. Auch die Annahme, dass die Beschäftigten in anderen staatlichen Unternehmen positiv davon beeinflusst werden, sei unzureichend belegt. Dies gilt umso mehr, als sogar laut Denkweise eines globalen Kapitalgebers, wie dies von den französischen Behörden behauptet wird, die Gewährung sehr hoher Abfindungen für die Angestellten eines Unternehmens die mögliche Umstrukturierung anderer Unternehmen, die demselben Kapitalgeber gehören, erschweren könnte. Außerdem haben die französischen Behörden den erheblichen Umfang der möglichen Sozialkosten nicht beziffert, auf den sie sich zur Rechtfertigung der Zahlung der zusätzlichen Abfindungen berufen.

(237) Die französischen Behörden argumentierten ferner, dass ein Liquidationsverfahren im Vergleich zur Veräußerung der SNCM zu einem negativen Preis langwieriger und für den Staat als Anteilseigner potenziell riskanter gewesen wäre. Die Kommission hält fest, dass die französischen Behörden hierfür keinerlei Beweise vorgelegt und nicht erklärt haben, warum die Dauer des Liquidationsverfahrens für einen privaten Anteilseigner wichtig gewesen wäre. Der von den französischen Behörden genannte Fall *Frucona Kosice* ([123]) ist für die Sachlage hier nicht relevant, da er sich auf den Test des privaten Gläubigers bezieht. Die Dauer eines Liquidationsverfahrens ist nur für die Frage relevant, ob der Staat als ein Gläubiger von *Frucona Kosice* die maximale Rückzahlung seiner Forderungen erreicht hat, indem er einer teilweisen, aber sofortigen Rückzahlung zustimmte, oder ob er das Ergebnis der Unternehmensinsolvenz hätte abwarten sollen. Der Fall hier ist anders gelagert, da der Staat als Anteilseigner der SNCM und nicht als ein privater Gläubiger auftritt. Da das Vermögen der SNCM bei einer Liquidation eindeutig nicht zur Befriedigung der Schulden ausreichen würde, hätte der Staat keine Chance, seine Einlage zurückzubekommen. Daher ist die Dauer eines Liquidationsverfahrens im vorliegenden Fall nicht relevant.

(238) Die französischen Behörden haben also nicht nachgewiesen, dass die Kostentragung für diese zusätzlichen Abfindungen durch den Staat, der als privater Geldgeber in einem Liquidationsszenario auftritt, gerechtfertigt war.

([123]) Rechtssache C-73/11 P, Frucona Kosice/Europäische Kommission.

(239) Bei diesem Stand der Analyse muss die Kommission nun den Liquidationswert der SNCM ohne die zusätzlichen Abfindungen bestimmen.

b) Zum Liquidationswert der SNCM

(240) Nach der Methode des neubewerteten Reinvermögens liegt eine Kapitalunterdeckung vor, wenn der wirtschaftliche Wert der tatsächlichen Vermögenswerte (der im Allgemeinen über dem Nettobuchwert liegt) nicht ausreicht, um den wirtschaftlichen Wert der tatsächlichen Verbindlichkeiten zu decken.

(241) Um festzustellen, ob im vorliegenden Fall eine Unterdeckung vorliegt, hat die Kommission mit Hilfe ihres Sachverständigen ([124]), wie im Folgenden dargelegt, geprüft, ob der Wert der Aktiva der SNCM per 30. September 2005 ausreichte, um die bevorrechtigten und nicht bevorrechtigten Gläubiger zu befriedigen.

(242) Nach Ansicht der Kommission wird zur Bewertung von Unternehmen im Seeverkehrssektor üblicherweise die Methode der Bewertung des Reinvermögens eingesetzt. Im Übrigen hält sie diese Methode angesichts der Situation der SNCM für besonders geeignet, da dem Referenzaktionär als einzige Alternative zur Veräußerung nur die Liquidation bleibt.

(243) Nach Ansicht der Kommission kommen andere Bewertungsmethoden — insbesondere die Methode des freien operativen Cashflows — für den vorliegenden Fall nicht in Frage, da sie von der Weiterführung des Unternehmens ausgehen; dies sei aber angesichts der geplanten Liquidation der SNCM nicht der Fall.

(244) Die Kommission nimmt den 30. September 2005 als Stichtag für die Bewertung der SNCM, da es sich um den Zeitpunkt handelt, an dem tatsächlich zwischen der Annahme des Übernahmeangebots und der Liquidation des Unternehmens entschieden wurde, während die Auswahl von BCP am 27. September 2005 beschlossen wurde.

i) Zum Wert der Aktiva der SNCM

(245) Die Kommission stellt insbesondere fest, dass der Aktionär der SNCM in Zusammenarbeit mit der Kanzlei Ernst & Young die Kosten für die Liquidation des Unternehmens mit Stand vom 30. September 2005 im vorgenannten CBMF-Bericht beziffert hat, zu dem Oddo Corporate Finance und die Kanzlei Paul Hastings Gegengutachten vorgelegt haben. Die Kommission erinnert daran, dass das Betriebsvermögen der SNCM im vorgenannten Oddo-Hastings-Bericht mit 190,3 Mio. EUR angesetzt wurde.

(246) Bezüglich der Bewertung der eigenen Flotte ([125]) wurde der Bruttomarktwert der Schiffe der SNCM vom Schiffsmakler BRS mit 225 Mio. EUR per 30. September 2005 bewertet, während die Flotte der SNCM im Oddo-Bericht nach Abschlag ([126]), Maklerprovision ([127]) und Rechtsprechungsrisiko ([128]) mit 150,7 Mio. EUR angesetzt wurde.

Tabelle 3

Szenarien zur Bewertung der Aktiva der SNCM per 30. September 2005

	Wert der Aktiva Oddo-Bericht in Mio. EUR	Wert der Aktiva Sachverständiger der Kommission in Mio. EUR
Immaterielle Vermögenswerte	—	—
Sachanlagen		
Eigene Flotte	150,7	151,7

([124]) Nach einer Ausschreibung beauftragte die Kommission den unabhängigen Sachverständigen Moore Stephens, Chartered Accountants, der am 25. Januar 2008 seinen Abschlussbericht vorlegte.

([125]) Es handelt sich um die folgenden 7 Schiffe: Corse, Ile de Beauté, Méditerranée, Napoléon Bonaparte, Paglia Orba, Monte d'Oro, Monte Cino.

([126]) Dieser Abschlag von 52,2 Mio. EUR (somit durchschnittlich 25 % bis 30 % des Bruttomarktwerts) wird unter anderem mit der Besonderheit der Schiffe der SNCM begründet, die an die vom Unternehmen bedienten Verbindungen angepasst sind, durch den Zustand der Schiffe und durch den Kontext eines Verkaufs der gesamten Flotte (insbesondere die schwache Position des Verkäufers). Die Bewertung von BRS beruht vor allem auf der Verkaufsannahme von Schiffen, die einwandfrei in Ordnung und auf dem neuesten Stand sind, instand gehalten wurden und unter normalen Einsatzbedingungen betrieben werden.

([127]) Schätzungsweise 4,6 Mio. EUR.

([128]) Das Rechtsprechungsrisiko wird mit der Wahrscheinlichkeit gerechtfertigt, dass der Konkursverwalter gezwungen ist, die Schiffe sehr schnell zu verkaufen, und mit dem Überangebot auf einem Markt mit begrenzter Aufnahmekapazität.

	Wert der Aktiva Oddo-Bericht in Mio. EUR	Wert der Aktiva Sachverständiger der Kommission in Mio. EUR
Immobilien) (1)	11,2	11,2
Finanzanlagen (2)	32,7	38,3
Anlagevermögen	*194,6*	*201,2*
Vorräte	—	—
Vorschüsse und Anzahlungen	—	—
Kundenforderungen	0,8	0,8
Sonstige Forderungen (3)	9,4	9,4
Nettoliquidität	– 14,5	—
Abgrenzungskonten	—	—
Sonstige Aktiva	*– 4,3*	*10,20*
Summe der Aktiva	190,3	211,4

Quellen: Oddo-Hastings-Bericht, Bericht des Sachverständigen der Kommission.

(1) Hinsichtlich der Immobilien (darunter der Geschäftssitz der SNCM) geben die französischen Behörden an, dass der Liquidationswert auf der Bewertung eines Immobiliensachverständigen von November 2003 beruht, auf die zur Berücksichtigung der Preissteigerung +20 % aufgeschlagen wurde.

(2) Die Finanzanlagen umfassen im Wesentlichen die Beteiligungen der SNCM an Sud-Cargos, Aliso, CGTH, CMN und Ferrytour.

(3) Dieser Posten betrifft im Wesentlichen Forderungen gegen den Staat, insbesondere die Ausgleichszahlungen für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen für September 2005, und die Erstattung der Arbeitgeber-Sozialabgaben für das Geschäftsjahr 2004 durch die Sozialkasse Assedic.

(247) Bei Durchsicht der Tabelle oben wird deutlich, dass die Schiffsflotte bei der Bewertung der Aktiva den größten Posten darstellt. Der Sachverständige der Kommission kam nach einer vergleichenden Untersuchung, soweit dies möglich war, zu dem Ergebnis, dass der Abschlag vom Bruttomarktwert der Schiffe und das Rechtsprechungsrisiko angemessen waren. Auf dieser Grundlage zog er den Schluss, dass keine Gründe vorliegen, um den Wertansatz des Staates für die Flotte zurückzuweisen.

(248) Nach Ansicht der Kommission entsprechen die Abschläge von der Höhe her denjenigen, die beim Verkauf von Schiffen im Fall der gerichtlichen Liquidation beobachtet wurden. Nach Angaben des Sachverständigen der Kommission konnte beispielsweise die Régie des Transports Maritimes, ein belgisches Staatsunternehmen, das die Verbindung Ostende-Ramsgate betreibt, 1997 zwei Fähren mit Abschlägen von schätzungsweise 35 % und 45 % verkaufen. Vor kurzem hat Festival Cruises drei Kreuzfahrtschiffe mit einem Abschlag von durchschnittlich 20 % verkauft. Die in ähnlichen Fällen beobachteten Abschläge liegen somit in der Größenordnung der von den französischen Behörden im vorliegenden Fall angesetzten Abschläge.

(249) Da auf dem Markt keine vergleichbare Transaktion stattgefunden hat, ist die Kommission hinsichtlich des Rechtsprechungsrisikos der Auffassung, dass die dafür sprechenden Argumente angesichts des begrenzten Marktes für Schiffe, die auf einen recht speziellen Betrieb ausgelegt sind, gerechtfertigt sind.

(250) Im Übrigen stellt die Kommission fest, dass ihr unabhängiger Sachverständiger den Wert der Finanzanlagen, insbesondere der Beteiligung an der CMN, höher angesetzt hat (28 Mio. EUR statt 21,8 Mio. EUR). Angesichts des Übernahmeangebots für diese Beteiligung in Höhe von 35,2 Mio. EUR durch Stef-TFE, das der Kommission im Rahmen dieses Prüfverfahrens übermittelt wurde, ist die Kommission der Ansicht, dass die Bewertung der Beteiligung der SNCM an der CMN von 28 Mio. EUR vor dem Hintergrund der Liquidation des Unternehmens vernünftig und angemessen ist.

(251) Zur Bewertung der übrigen Aktivposten hat der Sachverständige der Kommission keine besonderen Einwände geäußert. Den Posten „Nettoliquidität“ auf der Aktivseite berücksichtigte er allerdings nicht, da der Betrag negativ war. Die Kommission ist der Ansicht, dass dieser Posten in die Passiva der SNCM eingestellt werden muss.

(252) Unter Berücksichtigung der vorgenommenen Anpassungen schätzt die Kommission die Aktiva der SNCM mit Stand vom 30. September 2005 auf 211,4 Mio. EUR.

ii) Zur Bewertung der Passiva der SNCM

(253) Die Kommission stellt fest, dass die französischen Behörden die bevorrechtigten Forderungen mit 153,8 Mio. EUR und die nicht bevorrechtigten Forderungen (ohne zusätzliche Abfindungen) mit 170,9 Mio. EUR ansetzen.

(254) Was die Sozialverbindlichkeiten anbelangt, so bewerten die französischen Behörden die Kosten des tarifvertraglichen Sozialplans mit [70-80] (*) Mio. EUR. Dabei wurden die Art des Arbeitsverhältnisses (unbefristeter oder befristeter Vertrag), die geltenden Satzungen und Tarifvereinbarungen (Schiffsbesatzungen, Landpersonal und Firmenleitung), die Betriebszugehörigkeit, die Lohngruppe und der Lohn bzw. das Gehalt jedes einzelnen Arbeitnehmers berücksichtigt. Dieser Betrag umfasst die Entschädigungen für vorzeitige Kündigung ([20-30] (*) Mio. EUR), die Abgeltung ausstehender Urlaubsansprüche ([0-10] (*) Mio. EUR), die tarifvertraglichen Abfindungen ([30-40] (*) Mio. EUR) und den Delalande-Beitrag ([0-10] Mio. EUR) ([129]).

(255) Die Kosten des außertariflichen Sozialplans werden von den französischen Behörden mit [30-40]* Mio. EUR angesetzt. Dieser Sozialplan umfasst alle flankierenden Maßnahmen in Verbindung mit den gesetzlichen und rechtlichen Verpflichtungen der SNCM bei Entlassungen ([130]) und alle indirekten Kosten des tarifvertraglichen Sozialplans ([131]).

(256) Die Kündigungskosten der wichtigsten Betriebsverträge betreffen im Wesentlichen die Inanspruchnahme der Bankbürgschaft in Höhe von 7,4 Mio. EUR, die von der SNCM als Vertragserfüllungsgarantie für die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen gestellt wurde, sowie die in diesem Vertrag vorgesehene Vertragsstrafe von 2 % der Referenzausgleichszahlung in Höhe von 63 Mio. EUR für das Jahr 2005, somit rund 1,2 Mio. EUR bei Ausfall des Konzessionsnehmers.

(257) Was die Nettopassiva im Zusammenhang mit der Veräußerung der geleasten Schiffe ([132]) anbelangt, so betonen die französischen Behörden, dass der Schiffsmakler BRS den Veräußerungsreinerlös ausgehend von bestimmten Annahmen ([133]) mit 144,8 Mio. EUR per 30. September 2005 nach Abzug des Abschlags, der Maklerprovision und der Überbrückungskosten angesetzt habe. Nach Steuerersparnis und Bankverbindlichkeiten in Höhe von 193,5 Mio. EUR sind noch 48,7 Mio. EUR Bankverbindlichkeiten für die geleasten Schiffe zu tilgen.

Tabelle 4

Szenarien zur Bewertung der Passiva der SNCM per 30. September 2005

	Wert der Passiva Oddo-Bericht in Mio. EUR	Wert der Passiva Sachverständiger der Kommission in Mio. EUR
Bevorrechtigte Verbindlichkeiten, darunter:		
Steuer- und Sozialverbindlichkeiten	[20-30]*	[20-30]*
Finanzverbindlichkeiten, die durch Vermögenswerte abgesichert sind ([1])	15,9	15,9
Kosten des tarifvertraglichen Sozialplans	[70-80]*	[70-80]*
Krankenversicherungskosten der Rentenempfänger ([2])	10,2	10,2

([129]) Dabei handelt es sich um eine Verpflichtung, die mit Artikel L.321-13 Arbeitsgesetzbuch („Code du Travail") eingeführt wurde und bei Entlassung eines mehr als 50 Jahre alten Arbeitnehmers eine Abfindung durch den Arbeitgeber vorsieht.

([130]) Kosten für die Wiederbelebung des Arbeitsmarktgebiets ([0-10]* Mio. EUR), Kosten für individuelle Wiedereingliederungsmaßnahmen ([0-20]* Mio. EUR), Kosten für das Mobilitätsbüro („Cellule de Mobilité"), das die Arbeitnehmer betreut und bei der beruflichen Wiedereingliederung unterstützt ([0-10]* Mio. EUR).

([131]) Kosten für die Freisetzung von Personal, das bei der SNCM unter Vertrag ist, aber bei verbundenen Unternehmen eingesetzt wird, und für Personal der liquidierten Tochterunternehmen ([0-5]* Mio. EUR) sowie Kosten für Rechtsstreitigkeiten aufgrund der Kündigung und Klagen auf Umwandlung des Arbeitsvertrags ([0-10]* Mio. EUR).

([132]) Am 30. September 2005 betrieb die SNCM drei geleaste Schiffe: das Hochgeschwindigkeitsschiff Liamone (Eigentum der GIE Véronique Bail), die Danielle Casanova (GIE Joliette Bail) und die Pascal Paoli (GIE Castellane Bail) [GIE = Wirtschaftliche Interessengemeinschaft].

([133]) Dieser Bewertung liegen folgende Annahmen zugrunde: die SNCM beendet ihre Leasingverträge zum 30. September 2005, was bedeutet, dass die Schiffe ihren jeweiligen Eigentümern (GIE) zurückgegeben werden und keine Leasingrate bezahlt wird; die Kaufoptionen können nicht ausgeübt werden; die Schiffe werden der GIE von den Kredit gebenden Banken zum 30. September 2005 verkauft; der Nettoerlös aus dem Verkauf der Schiffe wird vorrangig zur Tilgung der Bank- und Steuerverbindlichkeiten verwendet.

	Wert der Passiva Oddo-Bericht in Mio. EUR	Wert der Passiva Sachverständiger der Kommission in Mio. EUR
Kosten des Liquidationsverfahrens	4,7	4,7
Betriebliche Zwischenverluste ([3])	26,5	26,5
Befriedigung der bevorrechtigten Gläubiger	*153,8*	*153,8*
Nicht bevorrechtigte Verbindlichkeiten ([4])	69,7	84,2
Kosten des außertariflichen Sozialplans	[30-40]*	[30-40]*
Kündigungskosten durch die wichtigsten Betriebsverträge	[10-20]*	[10-20]*
Mehrkosten beim Verkauf der geleasten Schiffe	48,7	48,7
Befriedigung nicht bevorrechtigter Gläubiger	*170,9*	*181,1*

Quellen: Oddo-Hastings-Bericht, Bericht des Sachverständigen der Kommission.

([1]) Die Schiffe Napoléon Bonaparte und Paglia Orba wurden für die zu ihrer Finanzierung dienenden Schiffsdarlehen beliehen.

([2]) Dieser Posten ergibt sich durch die bisherige Handhabung, wonach sich die SNCM verpflichtet, einen Teil der Krankenversicherungskosten für ihre Rentner zu übernehmen.

([3]) Bis zum Abschluss der Liquidation. Die Zwischenverluste beruhen auf der Annahme der Lohn- und Gehaltszahlung für nur einen Monat. Sie beinhalten auch die Stilllegungskosten für die eigenen Schiffe, die vom Wert der Aktiva nicht abgezogen wurden. Diese Kosten entsprechen den Kosten der Liegezeit der Schiffe am Kai bis zu ihrem Verkauf.

([4]) Die nicht bevorrechtigten Verbindlichkeiten schlüsseln sich wie folgt auf: Rückstellungen (3,3 Mio. EUR), Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen (0,1 Mio. EUR), Lieferungen und Leistungen (28,6 Mio. EUR), allgemeine Vertretung (23 Mio. EUR), Verbindlichkeiten Firmengruppe und verbundene Unternehmen (7,8 Mio. EUR), Rechnungsabgrenzung Passiva (6,9 Mio. EUR).

(258) Die Kommission stellt fest, dass die Sozialverbindlichkeiten den größten Posten der Passiva der SNCM darstellen. Was die Kosten des tarifvertraglichen Sozialplans anbelangt, so hat der Sachverständige der Kommission die Berechnungsformeln für alle Bestandteile des Plans stichprobenartig überprüft und weder Unregelmäßigkeiten noch Fehler festgestellt. Angesichts dieser Überprüfung hält die Kommission den Betrag von [70-80] (*) Mio. EUR, den die französischen Behörden für den tarifvertraglichen Sozialplan ansetzen, für angemessen.

(259) Bei den betrieblichen Zwischenverlusten ist die Kommission der Ansicht, dass die Schätzung insbesondere angesichts von Artikel L.622-10 Handelsgesetzbuch („Code du Commerce“) und Artikel 119-2 des Dekrets Nr. 85-1388 vom 27. Dezember 1985 vorsichtig ist; danach könnte die SNCM vom zuständigen Handelsgericht gezwungen werden, den Betrieb aufgrund ihrer gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen über einen Zeitraum von zwei Monaten, der auf Antrag der Staatsanwaltschaft verlängert werden könnte, weiterzuführen.

(260) Zu den nicht bevorrechtigten Verbindlichkeiten hat der Sachverständige der Kommission keine besonderen Einwände geäußert. Er hat jedoch den Betrag von 69,7 Mio. EUR um 14,5 Mio. EUR korrigiert, die sich aus der Bereinigung des Aktivpostens „Nettoliquidität“ ergeben. Nach Ansicht der Kommission steht dies im Einklang mit den Änderungen bei der Bewertung der Aktiva der SNCM.

(261) Beim außertariflichen Sozialplan (ohne zusätzliche Abfindungen) müsste der Kostenansatz für Rechtsstreitigkeiten nach Ansicht des Sachverständigen der Kommission auf [0-5] (*) Mio. EUR gesenkt werden; die französischen Behörden waren hier von [0-10] (*) Mio. EUR ausgegangen. Die Kommission ist in diesem Punkt zwar der Ansicht, dass die Gewerkschaftsverbände mit Sicherheit eine Umwandlung der befristeten Arbeitsverträge in unbefristete Arbeitsverträge ([134]) fordern werden, meint jedoch, dass nur diejenigen befristet Beschäftigten einbezogen werden dürfen, bei denen dies fast sicher ist (d. h. 150 befristete Arbeitsverträge). Ausgehend von einem Bruttomonatslohn von [2 000-2 500] (*) EUR ergibt sich bei einer Abfindung von 9 Monatsgehältern für die ersten [100-120] (*) befristeten Arbeitsverträge und von 6 Monatsgehältern für die nächstfolgenden [50-70] (*) ein Betrag von [0-10] (*) Mio. EUR.

([134]) Da die SNCM in vielen Fällen wiederholt befristete Arbeitsverträge geschlossen hat.

(262) Was die Nettopassiva im Zusammenhang mit der Veräußerung der geleasten Schiffe anbelangt, ist die Kommission der Auffassung, dass die der Berechnung zugrunde liegenden Annahmen vor allem aufgrund des vertraglichen Formalismus der GIEs gerechtfertigt sind, der jede Einsetzung Dritter anstelle der SNCM beschränkt und die Steuervorteile vom Betrieb der Schiffe unter französischer Flagge abhängig macht. Gerechtfertigt sei im Übrigen auch, dass das Rechtsprechungsrisiko nur im Rahmen der betriebenen geleasten Schiffe gilt, da diese Schiffe von den Kredit gebenden Banken der GIEs veräußert werden. Vor diesem Hintergrund ist die Kommission der Ansicht, dass es gerechtfertigt ist, vom 30. September 2005 bis zum Zeitpunkt des tatsächlichen Verkaufs des Schiffs anfallende Überbrückungskosten zu berücksichtigen.

(263) Angesichts der vorstehenden Ausführungen schätzt die Kommission, dass sich die bevorrechtigten Verbindlichkeiten der SNCM per 30. September 2005 auf 153,8 Mio. EUR und die nicht bevorrechtigten Verbindlichkeiten auf 181,1 Mio. EUR belaufen.

iii) Zur Feststellung der Unterdeckung

(264) Angesichts der vorstehenden Ausführungen ist die Kommission der Ansicht, dass der Wert der Aktiva der SNCM mit Stand vom 30. September 2005 (in Höhe von 211,4 Mio. EUR) nicht ausreichte, um die bevorrechtigten Gläubiger (153,8 Mio. EUR) und die nicht bevorrechtigten Gläubiger (181,1 Mio. EUR), d. h. zusammen 334,9 Mio. EUR, zu befriedigen. Der Deckungsfehlbetrag beläuft sich somit auf rund 123,5 Mio. EUR.

c) Zur Berücksichtigung einer Ausfalldeckungsklage

(265) Die Kommission hat auch das Argument der französischen Behörden und der SNCM geprüft, wonach der Staat als Mehrheitsaktionär im Fall der Liquidation des Unternehmens auf Ausgleich des Passivsaldos verklagt werden könnte. Einer der Beteiligten, CFF, bezweifelte, dass sich die von den französischen Behörden zitierte nationale Rechtsprechung auf den vorliegenden Fall übertragen lässt. Im Fall *Aspocom Group Oyj* habe der Richter des Berufungsgerichts Rouen die finnische Muttergesellschaft zur Zahlung von Abfindungen an die Arbeitnehmer ihrer in Konkurs gegangenen französischen Tochtergesellschaft verurteilt, weil diese Abfindungen laut Sozialplan auf der Grundlage einer von der Muttergesellschaft gebilligten Betriebsvereinbarung vorgesehen waren und letztendlich nicht ausgezahlt worden waren.

(266) Die französischen Behörden sind der Ansicht, dass sich die tatsächlichen Kosten, die der Staat als Anteilseigner — über die CGMF — hätte tragen müssen, mit Stand vom 30. September 2005 auf insgesamt 312,1-361 Mio. EUR belaufen hätten. Diese Schätzung berücksichtige ihnen zufolge insbesondere das Risiko, dass der Staat zum „Ausgleich des Passivsaldos" herangezogen worden wäre, wenn ein Gericht ihn als faktischen Geschäftsführer der SNCM angesehen hätte, und das Risiko, dass der französische Staat dazu verurteilt worden wäre, den entlassenen Arbeitnehmern zusätzliche Abfindungen zu zahlen. Diesen Risiken müsse bei der Ermittlung der tatsächlichen Kosten einer möglichen Liquidation der SNCM Rechnung getragen werden.

(267) Es stellt sich somit die Frage, wie hoch die tatsächlichen Gesamtkosten anzusetzen sind, die Frankreich als Anteilseigner im Fall einer gerichtlichen Liquidation der SNCM wahrscheinlich hätte tragen müssen, um feststellen zu können, ob es ein privater Kapitalgeber in Anbetracht des Risikos, zur Tragung dieser Kosten verurteilt zu werden, und angesichts der Höhe dieser Kosten vorgezogen hätte, sein Tochterunternehmen sofort zu einem negativen Preis von 158 Mio. EUR zu verkaufen, statt dieses Risiko einzugehen.

(268) Nach französischem Recht hat der Konkursverwalter eines Unternehmens, das sich im Stand der gerichtlichen Liquidation befindet, die Möglichkeit, bei Auflösung eines Rettungsplans oder im Fall der gerichtlichen Sanierung sowie im Fall der gerichtlichen Liquidation eine Haftungsklage gegen die früheren Manager des Unternehmens, eine sogenannte Ausfalldeckungsklage, einzureichen ([135]).

(269) Das Einreichen einer Ausfalldeckungsklage gegen ehemalige Manager des in Liquidation befindlichen Unternehmens liegt darin begründet, dass das Vermögen des Unternehmens wieder aufgefüllt werden muss, was zu den Aufgaben des Konkursverwalters gehört.

(270) So haben die französischen Behörden in mehreren Schreiben an die Kommission die Auffassung vertreten, dass die Hypothese einer Verurteilung des Staats zum Ausgleich des Passivsaldos des von ihm geführten Unternehmens durch ein nationales Gericht ein mehr als plausibles Szenario darstelle und diese Annahme bei der Berechnung der tatsächlichen Kosten einer etwaigen Liquidation der SNCM berücksichtigt werden musste.

([135]) Gesetz Nr. 85-98 vom 25. Januar 1985 über die Sanierung und gerichtliche Liquidation von Unternehmen, das im französischen Handelsgesetzbuch in den Artikeln L.620-1 ff. kodifiziert ist; Gesetz Nr. 2005-845 vom 26. Juli 2005 über die Rettung, Sanierung und Liquidation von Unternehmen, das in den Artikeln L.620-1-L.670-8 Handelsgesetzbuch kodifiziert ist.

(271) Mit Schreiben vom 28. Februar 2008 übermittelte die SNCM den Baker & McKenzie-Bericht, in dem die Rechtsfolgen einer Ausfalldeckungsklage gegen den französischen Staat eingeschätzt werden. Diesem Bericht zufolge hätte ein mit diesem Fall befasstes Handelsgericht mit hoher Wahrscheinlichkeit auf die Haftbarkeit des Staates erkannt und diesen dazu verurteilt, die Sozialverbindlichkeiten der SNCM in voller Höhe zu übernehmen.

(272) Nach der einschlägigen Gesetzgebung können die Sozialverbindlichkeiten des in Liquidation befindlichen Unternehmens dessen ehemaligen rechtlichen oder faktischen Geschäftsführern angelastet werden, wenn gleichzeitig vier Bedingungen erfüllt sind.

i) Anerkennung des Staats als rechtlichen oder faktischen Geschäftsführer des Unternehmens, das sich im Stand der gerichtlichen Liquidation befindet

(273) Aus dem von der SNCM vorgelegten Baker & McKenzie-Bericht stammt eine Analyse, die zu dem Ergebnis kommt, dass […] (*). Im Kern soll der vorgenannte Gutachterbericht gemäß der einschlägigen Rechtsprechung ([136]) belegen, dass der Staat wiederholt […] (*). Insbesondere soll der Staat diesem Bericht zufolge […] (*) Entscheidungen getroffen haben. Außerdem soll erkennbar sein, dass die Führungsorgane […] (*) Unternehmen. Und schließlich soll der Staat […] (*).

(274) Die Kommission stellt fest, dass die französischen Behörden in ihren Schreiben vom 28. März 2008 keine Vorbehalte […] (*) geäußert haben. In ihrem Schreiben vom 20. November 2006 gaben die französischen Behörden selbst an, dass der Richter das Unternehmen […] (*).

(275) Allerdings genügt nach Auffassung der Kommission die Erklärung der französischen Behörden vom 20. November 2006 im Rahmen eines Beihilfeverfahrens für sich alleine nicht, um hinreichend zu beweisen, dass ein Gericht die nationalen Behörden als faktische Geschäftsführer des Beihilfeempfängers betrachtet hätte, und vor allem nicht, um die Eintretenswahrscheinlichkeit eines solchen Falls zu belegen.

(276) Vor allem in Bezug auf die umstrittenen Entscheidungen sei nicht annähernd bewiesen, dass die abschließende Entscheidung des Staats stark von der üblichen Geschäftsführungspraxis des Staates bei seinen Beteiligungen abweicht. Sogar der Baker & McKenzie-Bericht verweist auf die regelmäßig diskutierte Streitfrage, in welchem Maße sich der Staat in die Verwaltung seiner Beteiligungen einmischen soll, und erwähnt die sehr weit gefasste Aufgabe von […] (*) im Allgemeinen.

(277) Nun treffen aber die vom Staat wie auch von der SNCM vorgebrachten Elemente aus der nationalen Rechtsprechung nicht genau auf diesen Sachverhalt zu. Die wichtigsten angeführten Fälle betreffen Kommunen, und das BRGM-Urteil vom 6. Februar 2001 bezieht sich auf einen Staatsbetrieb aus Industrie und Handel.

(278) Es ist also nicht annähernd bewiesen, dass der Staat, wenn er als Träger der öffentlichen Gewalt handelt, als faktischer Geschäftsführer anzusehen ist.

ii) Vorliegen eines oder mehrerer Managementfehler des französischen Staates als dem faktischen Geschäftsführer des liquidierten Unternehmens

(279) Im vorliegenden Fall stellt die Kommission fest, dass im Bericht des Sachverständigen der SNCM auf der Grundlage einer unvollständigen Liste von Tatsachen anhand einer Reihe von Sachverhalten aufgezeigt wird, dass der Staat […] (*) Managementfehler begangen haben soll.

(280) Im Besonderen habe der französische Staat Fehler bei Investitionen im Zusammenhang mit der SNCM begangen […] (*). Darüber hinaus habe der Staat auch mehrere Managementfehler in Bezug auf die Betriebsgröße der SNCM […] (*) begangen.

(281) In ihrem Schreiben vom 30. April 2007 haben die französischen Behörden das Risiko einer Verurteilung des Staates zur Haftung angesichts der Kriterien für die Qualifizierung als Managementfehler nach Artikel L.651-2 Handelsgesetzbuch („Code du Commerce“) als sehr hoch eingestuft.

(282) Erneut genügt nach Auffassung der Kommission diese Erklärung vom 30. April 2007 im Rahmen eines Beihilfeverfahrens für sich alleine nicht, um hinreichend zu beweisen, dass ein Gericht auf mutmaßliche Managementfehler der nationalen Behörden und vor allem auf eine entsprechende Eintretenswahrscheinlichkeit eines solchen Falls erkannt hätte. Dies trifft umso mehr zu, als die französischen Behörden das Vorliegen von Managementfehlern an sich bestreiten, doch nur unter dieser Voraussetzung kann eine Ausfalldeckungsklage angestrengt werden.

([136]) Nach französischer Rechtsprechung muss ein faktischer Geschäftsführer wiederkehrend positive Geschäftsführungshandlungen vorgenommen haben.

(283) Überhaupt ist anzumerken, dass sich die SNCM wie auch die französischen Behörden zum großen Teil auf ziemlich weit zurückliegende Managemententscheidungen berufen. So legt der Baker & McKenzie-Bericht den Schwerpunkt auf […] (*) bis zum Jahr 2000. Er nimmt, ohne zu zögern, Bezug auf Berichte des Rechnungshofs für die Geschäftsjahre 1993-1999. Die wichtigsten mutmaßlichen Managementfehler sollen Mitte der 1990er Jahre anzusiedeln sein. Nun wussten die Gläubiger der SNCM aber über diese Art der Betriebsführung zum Zeitpunkt der Kreditvergabe Bescheid. Sie nahmen somit das mit diesem Managementtyp verbundene Risiko zumindest implizit in Kauf. Nichts deutet darauf hin, dass die Haftung des Staats zwecks Ausfalldeckung in einer derartigen Situation mit Aussicht auf Erfolg in Anspruch genommen werden kann.

(284) Darüber hinaus seien diese angeblichen Managementfehler durch politische Entscheidungen der öffentlichen Hand zu erklären, doch auch hier deutet nichts darauf hin, dass diese politischen Entscheidungen im Sinne der Rechtsprechung über die Ausfalldeckung als Managementfehler bezeichnet werden können.

(285) Schließlich lässt der Baker & McKenzie-Bericht Glaubwürdigkeit vermissen, insbesondere durch die Aussage, dass die Lage der SNCM auf externe Kommunikationsfehler zurückzuführen sei, die dem Staat in Bezug auf die Lage der SNCM unterlaufen seien. Aus diesem Bericht geht nämlich nur hervor, dass der Staat eine Situation offengelegt hat, die bereits allgemein bekannt war. Das Verhalten des Staates ist daher nicht mit einem Managementfehler gleichzusetzen.

iii) Feststellung einer Kapitalunterdeckung

(286) Wie die Kommission im vorliegenden Fall feststellt, erkennt der Oddo-Hastings-Bericht eine Unterdeckung in Höhe von 134,4 Mio. EUR zum 30. September 2005; diese berechnet sich als Differenz zwischen dem Wert der Aktiva der SNCM (190,3 Mio. EUR) und dem Wert der Passiva (bevorrechtigte und nicht bevorrechtigte Verbindlichkeiten im Schätzwert von 153,8 Mio. EUR bzw. 170,9 Mio. EUR).

(287) Die Kommission hatte die Unterdeckung der SNCM zum 30. September 2005 bereits früher auf 123,5 Mio. EUR geschätzt (siehe Erwägungsgrund 264).

iv) Vorliegen eines Kausalzusammenhangs zwischen den Managementfehlern und der festgestellten Unterdeckung

(288) Auf der Grundlage von Artikel L.624-3 Handelsgesetzbuch („Code du Commerce“) kann der Geschäftsführer einer juristischen Person — so die französischen Behörden — auch dann haftbar gemacht werden, wenn der Managementfehler, den er begangen hat, nur eine der Ursachen für die Kapitalunterdeckung ist, und auch dann zur Tragung der gesamten oder eines Teils der sozialen Verbindlichkeiten verurteilt werden, wenn nur ein Teil davon durch seinen Fehler verursacht wurde ([137]). Die französischen Behörden sind der Auffassung, dass der französische Staat einen Anteil von schätzungsweise 85 %-100 % der festgestellten Unterdeckung, d. h. einen Betrag zwischen 114,3 Mio. EUR und 134,4 Mio. EUR, hätte tragen müssen.

(289) Für diese Einschätzung sprechen keine verlässlichen Grundlagen. Nachdem die mutmaßlichen Managementfehler auf Entscheidungen Mitte der 1990er Jahre zurückgehen und unmittelbar zu Mehrausgaben für die SNCM geführt haben, lässt sich nämlich nur schwer nachvollziehen, dass darin die Ursache für eine Kapitalunterdeckung im Jahr 2005 liegen soll, nicht zuletzt deshalb, weil in der Zwischenzeit zahlreiche weitere Ereignisse stattgefunden haben.

(290) Außerdem besteht offenbar kein automatischer Zusammenhang zwischen der im Sinne der Ausfalldeckung gewährten Entschädigungshöhe und der weiteren Verschuldung, die durch den Geschäftsführungsfehler des Managers entsteht (soweit dieser nachweisbar ist); dies bedeutet auch, dass der Richter das Strafmaß des Managers auf einen weitaus niedrigeren Betrag als die festgestellte Unterdeckung festsetzen kann ([138]).

(291) Entgegen den Annahmen der französischen Behörden (und der SNCM) deutet aber nichts darauf hin, dass die hier in Frage stehenden Entscheidungen vom Richter in einem Ausfalldeckungsverfahren als derart schwerwiegend gewertet werden würden, dass ein Großteil des festgestellten Fehlbetrags zu Recht der öffentlichen Hand angelastet werden kann. Den untersuchten Behauptungen zufolge soll es sich nämlich um protektionistisch ausgerichtete Entscheidungen mit politischem Hintergrund (zudem vor 10 Jahren) oder neuere Entscheidungen handeln, die getroffen wurden, um der Belegschaft notwendige Produktivitätssteigerungen zu ersparen oder zu versuchen, wieder ein besseres Sozialklima zu schaffen.

([137]) Urteil des Kassationsgerichtshofs Nr. 91-20.554 vom 30. November 1993, Bull. civ. IV, Nr. 440, S. 319.
([138]) Siehe Seiten 46-48 des Baker & McKenzie-Berichts.

v) Bestimmung einer etwaigen Übernahme der zusätzlichen Abfindungen im Fall einer gerichtlichen Liquidation der SNCM

(292) Den französischen Behörden zufolge hätte ein Gericht den französischen Staat angesichts der einschlägigen Rechtsprechung ([139]) höchstwahrscheinlich dazu verurteilt, nicht nur für die Kapitalunterdeckung, sondern auch für die zusätzlichen Abfindungen (d. h. [200-210] (*) bis [250-260] (*) Mio. EUR) aufzukommen. Die tatsächlichen Kosten, die der Staat als Anteilseigner insgesamt hätte tragen müssen, würden sich den französischen Behörden zufolge in einer Bandbreite zwischen 212,1 Mio. EUR und 361 Mio. EUR bewegen.

(293) Die französischen Behörden führen aus, dass französische Gerichte vor nicht allzu langer Zeit den rechtlichen oder faktischen Geschäftsführer dazu verurteilt hätten, zusätzlich zur Kapitalunterdeckung weitergehende Abfindungen zu übernehmen, die anhand eines Sozialplans berechnet worden seien, den das Unternehmen vor seiner Liquidation aufgestellt habe.

(294) Die französischen Behörden führen insbesondere an, dass in der Rechtssache *Aspocomp* das französische Unternehmen Aspocomp SAS, eine 99%ige Tochter des finnischen Unternehmens Aspocomp Group Oyj, am 18. Januar 2002 eine Betriebsvereinbarung geschlossen hatte, in der die Abfindungsbedingungen eines Sozialplans für 210 der insgesamt 550 Beschäftigten geregelt wurden. Diese Vereinbarung legte insbesondere die Höhe der besonderen und zusätzlichen Abfindungen und die Hilfen bei freiwilligem Ausscheiden fest. Nach einer Änderung der Konzernstrategie beschloss die Muttergesellschaft Aspocomp Group Oyj jedoch am 21. Februar 2002, ihre Tochtergesellschaft Aspocomp SAS nicht mehr zu finanzieren, was dazu führte, dass diese Konkurs anmelden musste. Diese Entscheidung hinderte die Tochtergesellschaft de facto daran, die Zusagen der Betriebsvereinbarung zu erfüllen, und führte zur Entlassung aller anderen Beschäftigten.

(295) Mit dem Urteil des Berufungsgerichts Rouen wurde das diesbezügliche Urteil des Arbeitsgerichts Evreux bestätigt und das Unternehmen Aspocomp Group Oyj, das sein Tochterunternehmen zu 99 % kontrollierte, zu folgenden Zahlungen verurteilt: i) Zahlung der in der Betriebsvereinbarung vorgesehenen besonderen und zusätzlichen Abfindungen in voller Höhe sowie Zahlung von Schadenersatz wegen Entlassung ohne tatsächlichen und schwerwiegenden Grund an die unter die Betriebsvereinbarung fallenden Beschäftigten, ii) Zahlung vergleichbarer Abfindungen an die durch den Konkurs von Aspocomp freigesetzten Beschäftigten, wobei das Gericht die Tatsache, dass die Muttergesellschaft ihre Zusagen nicht erfüllt hatte, als unlauteres Verhalten und tadelnswerte Leichtfertigkeit ansah.

(296) Frankreich hat sich zwar auch auf ein Urteil vom 19. April 2005 der Kammer für Handelssachen des Kassationsgerichtshofs ([140]) zur Stützung seiner Theorie berufen, doch die Kommission sieht in diesem Urteil nichts, was für die hier behandelte Streitfrage relevant sein könnte. Der Kassationsgerichtshof stellte nämlich lediglich fest, dass ein Berufungsgericht die fehlende Trennung zwischen dem Betriebsvermögen von Mutter- und Tochtergesellschaft rechtlich nicht hinreichend herausgearbeitet hatte. Ohnehin stimmt die Sachlage des Urteils Aspocomp, wie die Kommission feststellt, nicht mit dem Sachverhalt im vorliegenden Fall überein, denn im vorliegenden Fall habe sich die CGMF nicht ihren Verpflichtungen entzogen, die zusätzlichen Abfindungen zu zahlen.

(297) Wie gesagt, scheinen sowohl die SNCM als auch die französischen Behörden dem Umstand Bedeutung beizumessen, dass ein Sozialplan […] (*). Es ist mehr als zweifelhaft, dass […] (*) als Managementfehler angesehen werden kann, der die Haftung des Staats gegenüber der Belegschaft […] (*) begründen kann. Auch für den Fall, dass der Staat im Ausnahmefall […] (*) eine Haftung gegenüber der Belegschaft übernehmen und einen Anspruch auf eine vom Staat gezahlte Abfindung anerkennen sollte ([141]), würde die Gewährung eines solchen Anspruchs an sich einen Vorteil zugunsten des Unternehmens SNCM und somit aus ähnlichen Gründen eine staatliche Beihilfe darstellen, wie denen, die vorstehend zu den personenbezogenen Beihilfen in Höhe von 38,5 Mio. EUR dargelegt wurden. Diese Maßnahme war nämlich geeignet, das soziale Klima im Unternehmen weitgehend zu befrieden.

vi) Schlussfolgerung zur Berücksichtigung einer Ausfalldeckungsklage

(298) Es ist nicht hinreichend erwiesen, dass die französischen Behörden mit hinreichender Wahrscheinlichkeit von einer nationalen Gerichtsinstanz zu Schadensersatzzahlungen wegen Ausfallsdeckung verurteilt worden wären, und dass eine derartige Verurteilung gar den negativen Preis überstiegen hätte, zu dem die SNCM „verkauft“ worden ist.

([139]) Siehe insbesondere die beiden Urteile des Berufungsgerichts Rouen vom 22. März 2005 — Urteil Nr. RG 04/02549 Aspocomp Group Oyj und Urteil Nr. RG 01/02667-04/02675.

([140]) Cass. com., 19. April 2005, Métaleurop.

([141]) Oder dass er aus diesem Anlass eine Abfindungsverpflichtung im Vorgriff auf einen möglichen Stellenabbau in der Zukunft übernommen hätte.

(299) Zu beachten ist ferner, dass das Vorgehen des Staats — soweit ihm hier fehlerhaftes Management unterstellt werden kann — darauf abzielte, nationale Industrien und Dienste, einschließlich der SNCM und ihrer Belegschaft, insbesondere durch den Verzicht auf eine gesellschaftlich schwer vermittelbare Entwicklung zu schützen. Öffentliche Körperschaften — auch der Staat selbst — können zwar unter gewissen Umständen als faktische Geschäftsführer eines Unternehmens betrachtet werden, doch im Grunde gibt es keine Anhaltspunkte dafür, dass die Ausfalldeckungsklage genutzt werden kann, um politische Entscheidungen des Staates nicht zuletzt unter diesen Umständen abzustrafen. Von den Umständen der Rechtssache Aspocomp, in der eine solche Problematik überhaupt nicht zur Diskussion stand, ist man hier weit entfernt.

(300) Für die Kommission steht grundsätzlich fest, dass sich die französischen Behörden jetzt nicht auf politische Entscheidungen aus der Vergangenheit berufen können, um staatliche Eingriffe zu rechtfertigen, die Abhilfe gegen die Wirkung früherer Eingriffe schaffen sollten. Im Gegenteil, beide Eingriffe, d. h. die früheren Einmischungen und die neuerlichen staatlichen Eingriffe, sind als zwei kumulative Wettbewerbsverzerrungen zu werten. Eine Ausfallsdeckungshaftung des Staats zuzulassen, hieße nämlich, es dem Staat zu erlauben, von ihm begangene Fehler in der Betriebsführung anzuerkennen und so die Finanzhilfe beihilferechtlich als nicht relevant zu rechtfertigen, was eine erneute Wettbewerbsverzerrung nach sich ziehen würde. Der Staat würde sich somit auf eigene Managementfehler als Rechtfertigung für eine weitere Finanzhilfe berufen, die im Widerspruch zu dem allgemeinen Grundsatz steht, dass sich niemand auf eigene Fehler berufen kann ([142]).

(301) Es wäre auch ganz und gar abwegig, wollte man das Verhalten des Staates als „schlechter Manager" (soweit dies überhaupt nachzuweisen ist) vom Handeln des Staates trennen, der das heruntergewirtschaftete Unternehmen wieder flott macht. Managementfehler gehören nun einmal nicht zum normalen Verhalten des marktwirtschaftlich handelnden privaten Geldgebers. Daher kann auch der Sanierungsmechanismus als untrennbare Folge dieses Fehlers nicht als marktwirtschaftliches Verhalten eingestuft werden.

(302) Mit Anerkennung der von den französischen Behörden und von der SNCM vorgebrachten Theorie würde man dem Staat außerdem erlauben, einem Unternehmen für bewusst begangene „Managementfehler" eine Absicherung zu gewähren, was beihilferechtlich kaum zu vertreten wäre.

(303) Im vorliegenden Fall wären Verhaltensweisen, die laut Vorbringen der SNCM und der französischen Behörden die Haftung des Staates begründen würden, im Grunde Verhaltensweisen eines Staates, der als Träger der öffentlichen Gewalt, nicht aber als Anteilseigner handelt. Da ein umsichtiger privater Anteilseigner keine Entscheidungen auf der Grundlage solcher politischen und öffentlichen Erwägungen getroffen hätte, kann das Risiko einer Ausfalldeckungshaftung bei derartigen Entscheidungen für einen Test des marktwirtschaftlich handelnden privaten Kapitalgebers nicht berücksichtigt werden ([143]).

(304) Die französischen Behörden erinnern daran, dass die Kommission in ihrer Entscheidung ABX vom 7. Dezember 2005 beabsichtigte, dem Umstand Rechnung zu tragen, dass „*in gewissen Ausnahmefällen in manchen einzelstaatlichen Rechtsordnungen die Möglichkeit für Dritte vorgesehen ist, gegen die Anteilseigner einer liquidierten Gesellschaft vorzugehen, insbesondere wenn diese Anteilseigner als [fehlt im Text] angesehen werden können und/oder vermeintlich Managementfehler begangen haben*" ([144]).

(305) Demgegenüber stellt die Kommission klar, dass der Beihilfebegriff objektiv bewertet werden muss, und hält fest, dass es im Eröffnungsbeschluss zu eben diesem Fall heißt: „*Auch für den wenig wahrscheinlichen Fall, dass alle laut nationalem Recht erforderlichen Voraussetzungen für eine Haftbarmachung von […] erfüllt wären, würde dies die Einstufung dieser staatlichen Eingriffe zu Gunsten des Tochterunternehmens als staatliche Beihilfen nicht ausschließen.*" ([145]).

(306) Im vorliegenden Fall vertritt die Kommission die Auffassung, dass die französischen Behörden die Zweifel der Kommission, ob der Anteilseigner der SNCM mit hinreichender Gewissheit dem Risiko der Inhaftungnahme ausgesetzt gewesen wäre, nicht hinreichend ausgeräumt haben.

(307) Unter diesen Umständen lehnt die Kommission eine Berücksichtigung der zusätzlichen Abfindungen (siehe Erwägungsgründe 225 ff.) ab und stellt fest, dass dem Staat keine Liquidationskosten für die SNCM entstanden wären. Die Kommission geht nämlich davon aus, dass dem Staat als Anteilseigner die Liquidationskosten nicht aufgebürdet werden können, denn das Risiko des Aktionärs richtet sich nach der Einlagenhöhe im Gesellschaftskapital des Unternehmens.

([142]) Siehe hierzu auch die Entscheidung 98/204/EG, Abschnitt 3.3.
([143]) Siehe beispielsweise das Urteil des Gerichtshofs vom 28. Januar 2003, Deutschland/Kommission (Gröditzer), C-334/99, Slg. 2003, I-1139, Randnrn. 133-141, und Urteil des Gerichts vom 28. Februar 2012, Land Burgenland u. a./Kommission, T-268/08 und T-281/08, ECLI:EU:T:2012:90, Randnrn. 152-159.
([144]) Erwägungsgrund 208 der Entscheidung.
([145]) ABl. C 142 vom 11.6.2005, S. 2, Erwägungsgrund 63.

6.1.2.2. *Schlussfolgerung*

(308) Die Kommission vertritt die Auffassung, dass sich ein privater Kapitalgeber vorzugsweise für die kostengünstigste Lösung, d. h. die Liquidation der SNCM, entschieden hätte. Daraus folgt für die Kommission, dass der negative Preis von 158 Mio. EUR eine staatliche Beihilfe darstellt.

6.1.3. **Die Kapitalzuführung der CGMF in Höhe von 8,75 Mio. EUR**

(309) In ihrer Stellungnahme zum Eröffnungsbeschluss vertreten die französischen Behörden die Ansicht, dass die Kapitalaufstockung von 8,75 Mio. EUR durch den Staat zeitgleich zur Kapitalzuführung der privaten Kapitalgeber erfolgte. Ihren Erläuterungen zufolge spricht für die Gleichzeitigkeit auch die Minderheitsbeteiligung des Staates, während ein Großteil der Mittel vom Markt aufgebracht wird. Sie gehen außerdem davon aus, dass der Zinssatz für die Einlage des Staats von […] (*) % jährlich eine angemessene langfristige Kapitalrendite für einen privaten Kapitalgeber darstellt. Und schließlich vertreten sie in der Mitteilung vom 16. Mai 2013 auch die Meinung, dass die Risiken im Zusammenhang mit der Rückabwicklungsklausel durch eine Rückkaufoption für die privaten Aktionäre ausgeglichen würden.

(310) Die Einlage des Staates sei nunmehr der Kapitalzuführung von 26,25 Mio. EUR durch die privaten Übernehmer gegenüberzustellen. Wie aber in Abschnitt 6.1.2 nachgewiesen wurde, beläuft sich die Einlage des Staats auf 158 Mio. EUR, zu denen weitere 38,5 Mio. EUR personenbezogene Beihilfen und 15,81 Mio. EUR an Ausgaben für den Sozialplan von 2002 hinzukommen, wie in den Abschnitten 6.1.4 und 6.1.5 noch gezeigt wird.

(311) Alle Maßnahmen von 2006 sind nämlich im Vereinbarungsprotokoll enthalten. Darin hatten sich die Beteiligten des Protokolls, die CGMF, BCP und VT, auf die Kapitalzuführung von 158 Mio. EUR, den Kontokorrentvorschuss von 38,5 Mio. EUR und die Kapitalerhöhung von 8,75 Mio. EUR geeinigt. Im vorliegenden Fall gehören diese drei Maßnahmen zu ein und demselben Vorgang, der auf eine Privatisierung der SNCM abzielt. Hierzu betont das Gericht unter Randnummer 125 des Urteils vom 11. September 2012: „*Diese Kapitalzuführung* [8,75 Mio. EUR] *erfolgt nämlich im Rahmen einer umfassenden Verkaufsvereinbarung, die aus einer einzigen Verhandlung hervorging, bei der die Kapitalzuführungen der Übernehmer die Gegenleistung für umfangreiche, vielfältige Verpflichtungen des französischen Staates sind*." Eben diese drei vorgenannten Maßnahmen sind zusammen als Kapitalzuführung des Staats an die SNCM zu betrachten und mit der Einlage der privaten Kapitalgeber in Bezug zu setzen, um den wesentlichen Charakter ihrer Beteiligung beurteilen zu können.

(312) Aus den vorstehenden Ausführungen schließt die Kommission, dass die Einlage der privaten Anteilseigner, d. h. 10,6 % der gesamten Kapitalzuführung, nicht als wesentlich betrachtet werden kann.

(313) Wie bereits in Erwägungsgrund 311 festgestellt wurde, bilden die drei Maßnahmen im vorliegenden Fall einen einzigen Privatisierungsvorgang. Nach Auffassung der Kommission sind die staatlichen und privaten Kapitalzuführungen mithin als zeitgleich anzusetzen.

(314) In Bezug auf das Kriterium, dass die Zuführungen unter vergleichbaren Bedingungen erfolgten, hält die Kommission zunächst fest, dass die Beteiligten, CCF und die STIM, den wesentlichen Charakter der privaten Beteiligung und vor allem das Vorliegen vergleichbarer Bedingungen zwischen der öffentlichen Investition und den privaten Kapitalgebern aufgrund einer vorhandenen Rückabwicklungsklausel angezweifelt haben.

(315) Nach Auffassung der Kommission lassen allein schon die Bedingungen dieser Kapitalerhöhung erkennen, dass private und öffentliche Kapitalgeber nicht die gleichen Risiken eingehen. Allein das Vorhandensein und die Bedingungen der Rückabwicklungsklausel zeigen schon, dass die privaten Kapitalgeber bzw. der öffentliche Kapitalgeber in Bezug auf das Eintreten der in der Klausel aufgezählten Bedingungen nicht gleich behandelt werden. Laut Vereinbarungsprotokoll haben die privaten Kapitalgeber die Möglichkeit, bei einer ablehnenden Entscheidung der Kommission, des Gerichts oder des Gerichtshof oder bei Nichtverlängerung des Vertrags über den öffentlichen Seeverkehrsdienst von der Vereinbarung zurückzutreten und ihre Einlage wieder abzuziehen. Dieser letzte Teil der Rückabwicklungsklausel ist für den Staat umso nachteiliger, als er das Kerngeschäft der SNCM betrifft. Die SNCM ist nämlich *der* etablierte Anbieter für Verbindungen zwischen Korsika und dem französischen Festland. Grob gesehen, erzielt sie zwei Drittel ihres Geschäfts zwischen Marseille und Korsika im Rahmen des öffentlichen Seeverkehrsdienstes. Durch die Rückabwicklungsklausel sind die privaten Kapitalgeber somit gegen das geschäftliche Risiko bei einem Großteil der SNCM-Geschäftstätigkeit abgesichert, für das nämlich nur der Staat haftet.

(316) Nun würde aber die Inanspruchnahme der vorgenannten Rückwicklungsklausel einerseits dazu führen, dass die SNCM den privaten Kapitalgebern alle Einlagen zurückzahlen müsste. Andererseits würde das Kapital der SNCM wieder zu 100 % in den Besitz der CGMF übergehen, wodurch das Liquidationsrisiko und somit das Verlustrisiko für einen wesentlichen Teil der öffentlichen Einlagen erheblich ansteigen würde.

(317) Die von den privaten Anteilseignern zugesagte Kaufoption kann dagegen nur bei einer gerichtlichen Sanierung oder Liquidation der SNCM von der CGMF in Anspruch genommen werden. Dies bestätigt, dass diese Option bei Schwierigkeiten nicht ausgeübt werden kann: die Risiken liegen im Wesentlichen bei der CGMF und somit beim Staat. Daher kann diese Kaufzusage nach Auffassung der Kommission nicht als Gegenleistung für die Rückabwicklungsklausel angesehen werden.

(318) Auch das Argument der französischen Behörden, wonach das Vereinbarungsprotokoll eine Reihe von Garantien enthält, um die Kapitaleinlage des Staats abzusichern, ist für die Kommission nicht nachvollziehbar, denn die Auflagen für die Übernehmer bilden keine zusätzlichen Risiken oder Zwänge zu Lasten der Übernehmer, so dass sie in einer vergleichbaren Lage wären wie die CGMF. Mit den Auflagen soll lediglich sichergestellt werden, dass die privaten Übernehmer in dem Zeitraum, in dem sie die Rückwicklungsklausel ausüben können, keine rechtliche Änderung an der SNCM vornehmen und nur Maßnahmen durchführen, die für die Umsetzung des Geschäftsplans und des Sozialpakts erforderlich sind.

(319) Darüber hinaus ist, wie das Gericht in seinem Urteil vom 11. September 2012 betont, die Analyse der Renditeaussichten allein für die Feststellung nicht ausreichend, dass der Einstieg des Staats zu normalen Marktbedingungen erfolgte, da sich die Risiken nicht gleichmäßig auf öffentliche und private Aktionäre verteilen.

(320) Auch wenn die Bedingung der Kapitalanlage pari passu nicht erfüllt ist, kann die Maßnahme dennoch dem Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden privaten Kapitalgebers entsprechen. Dafür müsste nachgewiesen werden, dass sich der Staat wie ein umsichtiger privater Kapitalgeber in einer ähnlichen Lage, beispielsweise durch Ex-ante-Analysen der Rendite der Kapitalanlage, verhalten hat. Für eine derartige Ex-ante-Analyse haben die französischen Behörden jedoch keine Nachweise vorgelegt. In ihren Stellungsnahmen merkten die französischen Behörden nur nachträglich an, dass die feste Verzinsung von […] (*) % für einen privaten Kapitalgeber angemessen wäre, wenn man sie mit der Rendite eines vom Staat aufgelegten Schatzbriefs (OAT) — damals zwischen 3,72 und 3,95 % — vergleichen würde. Eine Analyse, die beweist, dass der Satz von 10 % angesichts der vom Staat übernommenen Risiken, wie etwa die Rückwicklungsklausel und die Lage des Unternehmens, für einen privaten Kapitalgeber annehmbar gewesen wäre, haben sie jedoch nicht vorgelegt.

(321) Vor allem aber gilt der Satz von […] (*) % nur für die Kapitaleinlage in Höhe von 8,75 Mio. EUR, wo doch die gesamte Einlage des Staates gemäß Zusage im Vereinbarungsprotokoll bei einer derartigen Analyse berücksichtigt hätte werden müssen. Da der negative Preis von 158 Mio. EUR oder der Kontokorrentvorschuss von 38,5 Mio. EUR keinen Ertrag bringt, wäre die Gesamtrendite für die gesamte Beteiligung des Staats an der SNCM zum Zeitpunkt der Privatisierung 2006 deutlich geringer gewesen als die Rendite eines Schatzbriefs (OAT). Aufgrund der damit verbundenen Risiken hätte sich ein marktwirtschaftlich handelnder privater Kapitalgeber nicht auf eine solche Rendite eingelassen.

(322) Angesichts der vorstehenden Ausführungen vertritt die Kommission die Auffassung, dass die Kriterien, die in der Rechtsprechung aufgestellt werden, um den Beihilfecharakter der fraglichen Maßnahme von vorneherein auszuschließen, nicht erfüllt sind. Die Kommission ist daher der Ansicht, dass der SNCM durch die staatliche Kapitalzuführung in Höhe von 8,75 Mio. EUR ein wirtschaftlicher Vorteil gewährt wird, da diese Zuführung parallel zu einer Zuführung von privatem Kapital unter nicht vergleichbaren Bedingungen im Sinne der Unionsrechtsprechung erfolgte. Aus diesem Grund bildet die fragliche Maßnahme eine staatliche Beihilfe im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 AEUV.

6.1.4. **Die personenbezogenen Beihilfen (38,5 Mio. EUR)**

(323) Die französischen Behörden sind der Auffassung, dass diese Finanzierung eine personenbezogene Beihilfe bildet, die nicht dem Unternehmen zugute kommt und daher angeblich keine staatliche Beihilfe darstellt. Die Beteiligten, CCF und die STIM, haben die Einstufung dieser Maßnahme als personenbezogene Beihilfe angezweifelt, da ihrer Meinung nach insbesondere diese Maßnahme mittelbar eine positive Wirkung auf die SNCM haben kann.

(324) Nach Auffassung der Kommission ist der Umstand, dass die unmittelbaren Empfänger der personenbezogenen Beihilfe Arbeitnehmer sind, nicht als Nachweis ausreichend, dass keine Beihilfe zugunsten ihres Arbeitgebers vorliegt. Das Gericht stellt nämlich Folgendes klar: „*[…] kann der Umstand, dass die unmittelbaren Empfänger der personenbezogenen Beihilfe Arbeitnehmer sind, nicht als Nachweis dafür ausreichen, dass keine Beihilfe zugunsten ihres Arbeitgebers vorliegt*“ ([146]).

([146]) Randnummer 137 des Urteils vom 11. September 2012.

(325) Unter Randnummer 138 des Urteils vom 11. September 2012 heißt es weiter: „*Um zu untersuchen, ob diese personenbezogenen Beihilfen eine Beihilfe im Sinne von Art. 87 Abs. 1 EG darstellen, ist demnach zu ermitteln, ob die SNCM einen mittelbaren wirtschaftlichen Vorteil erlangt, der sie von Kosten entlastet, die sie normalerweise aus ihren Eigenmitteln hätte bestreiten müssen, und somit die Marktkräfte daran hindert, ihre normalen Wirkungen zu zeitigen.*“

(326) Im Übrigen hält die Kommission fest, dass diese Maßnahme laut Vereinbarungsprotokoll eine Verpflichtung des Staates gegenüber den privaten Partnern enthält, „*den Anteil der Kosten [zu finanzieren], die bei freiwilligen Abgängen oder (beliebigen) Kündigungen von Arbeitsverträgen, sogenannte ‚freiwillige Zusatzleistungen', die zusätzlich zu den Beträgen aller Art vom Arbeitgeber aufgrund gesetzlicher und tarifvertraglicher Bestimmungen zu zahlen wären, gezahlt würden.*“ Wie das Gericht unter Randnummer 145 des Urteils vom 11. September 2012 betont, legt schon der Umstand, dass diese personenbezogenen Beihilfen Teil der Verkaufsvereinbarung selbst sind, nahe, dass sie einen Vorteil mit sich bringen. Es ist daher anzunehmen, dass die Parteien darauf zurückgegriffen haben, weil sie einen gewissen Nutzen daraus ziehen konnten.

(327) Diese Beihilfen sind demnach geeignet, der SNCM einen wirtschaftlichen Vorteil zu verschaffen, indem sie es ihr erlauben, nicht alle Kosten für das mögliche Ausscheiden bestimmter Angestellter in Zukunft übernehmen zu müssen. Wird ein Unternehmen von derartigen Kosten durch den Staat entlastet, erlangt es dadurch einen wirtschaftlichen Vorteil. Wie die Kommission klarstellt, sollen diese zusätzlichen Sozialmaßnahmen die Umsetzung der Entlassungspläne erleichtern, die für die Verwirklichung der Ziele des Unternehmens erforderlich sind, beruhen aber nicht auf einem gesetzlichen Anspruch. Im vorliegenden Fall lassen die häufigen Arbeitskämpfe innerhalb der SNCM erkennen, dass die Umsetzung eines Sozialplans in diesem Unternehmen nahezu systematisch zum Auftreten von Streiks und anderen gewerkschaftlichen Aktionen führt. Diese zusätzlichen sozialen Maßnahmen bilden zweifellos einen Vorteil für die SNCM.

(328) Aus diesem Grund betrachtet die Kommission die fragliche Maßnahme als eine staatliche Beihilfe im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 AEUV.

6.1.5. **Der Restbetrag von 15,81 Mio. EUR, der als Beihilfe für die Umstrukturierung von 2002 gezahlt wurde**

(329) Durch die Maßnahmen von 2006 ergibt sich ein deutlich höherer Betrag für die Umstrukturierungsbeihilfe, die im Rahmen des Plans von 2002 geprüft worden war, nämlich 69,29 Mio. EUR, und dieser ist als Änderung des Umstrukturierungsplans und von dessen Kosten zu werten. Als nämlich die Privatisierung ins Auge gefasst wurde, war der Umstrukturierungsplan noch nicht abgeschlossen. Doch die angestrebte Wiederherstellung der Rentabilität war von der SNCM nicht erreicht worden. Das Gericht stellte klar: „*Hierzu ist nämlich zu beachten, dass es in der Entscheidung von 2006 ausdrücklich heißt, dass die Beihilfeelemente der Umstrukturierungsbeihilfe im Plan von 2006 zusammen mit der Umstrukturierungsbeihilfe des Plans von 2002 zu untersuchen seien (…)*“ ([147]). Das Gericht betont, dass diese „*zu Recht*“ analysiert worden seien. Der Betrag von 69,29 Mio. EUR entspreche der Summe von 66 Mio. EUR, die 2002 als erste Tranche des Umstrukturierungsplans gewährt worden sind, und den Beihilfen von 3,29 Mio. EUR, die 2005 als zweite Tranche geflossen sind.

(330) Von diesen Beihilfezahlungen im Rahmen des Umstrukturierungsplans von 2002 betreffen 53,4 Mio. EUR in Wirklichkeit den öffentlichen Seeverkehrsdienst. Nachdem das Urteil vom 11. September 2012 die Rechtmäßigkeit dieser Beihilfe bestätigt hat, muss die Kommission die Vereinbarkeit der eigentlichen Umstrukturierungsbeihilfe, d. h. der bei der Umstrukturierung von 2002 gewährten 15,81 Mio. EUR, und die Vereinbarkeit aller Maßnahmen von 2006 im Lichte der Leitlinien von 2004 gemeinsam prüfen.

6.2. PRÜFUNG DER VEREINBARKEIT DER 2002 UND 2006 GEZAHLTEN UMSTRUKTURIERUNGSBEIHILFEN

6.2.1. **Maßgebliche Leitlinien**

(331) Die Kommission hält fest, dass der Umstrukturierungsplan von 2002 auf der Grundlage der Leitlinien von 1999 geprüft wurde. Sie hält ferner fest, dass die neuen Maßnahmen von 2006 als Bestandteil des Plans von 2002 erst nach Inkrafttreten der neuen Leitlinien von 2004 anzusetzen sind und noch vor ihrer Genehmigung durch die Kommission umgesetzt wurden.

(332) Gemäß den Übergangsvorschriften der Leitlinien von 2004 ([148]) sind eben diese Leitlinien anzuwenden, wenn eine rechtswidrige Beihilfe vorliegt, die zum Teil nach ihrem Inkrafttreten gewährt wurde.

(333) Da die Maßnahmen von 2006 somit Beihilfen bilden, sind sie im Rahmen der 2002 angelaufenen Umstrukturierungsmaßnahmen zu sehen und zusammen mit diesen zu analysieren. Die Vereinbarkeit all dieser Beihilfen wird nun anhand der Leitlinien von 2004 genauer beleuchtet.

([147]) Randnummer 150 des Urteils vom 11. September 2012.
([148]) Ziffern 102-104 der Leitlinien von 2004.

6.2.2. **Begriff des Unternehmens in Schwierigkeiten**

(334) Um für Umstrukturierungsbeihilfen in Betracht zu kommen, muss das Unternehmen im Sinne der Leitlinien als in Schwierigkeiten befindlich eingestuft werden können.

(335) Im vorliegenden Fall erinnert die Kommission daran, sowohl in der Entscheidung der Kommission vom 17. Juli 2002 über die Rettungsbeihilfe zugunsten der SNCM ([149]) als auch in der Entscheidung vom 19. August 2002 zur Einleitung des förmlichen Prüfverfahrens gegen die geplante Kapitalaufstockung festgestellt zu haben, dass dieses Kriterium auf der Grundlage der Jahresabschlüsse der SNCM für das Jahr 2001 erfüllt war.

(336) Im Hinblick auf den vorliegenden Beschluss hat die Kommission anhand des Jahresabschlusses des Unternehmens für 2002 überprüft, ob die SNCM diese Voraussetzung erfüllte. So war das Eigenkapital ohne die geregelten Rückstellungen ([150]) im Jahr 2002 mit -26,5 Mio. EUR noch immer negativ, nachdem es im Jahr 2001 bei -30,7 Mio. EUR gelegen hatte. Eine solche Eigenkapitalausstattung zeigt, dass mehr als die Hälfte des Gesellschaftskapitals des Unternehmens verschwunden ist und dass mehr als ein Viertel in den letzten 12 Monaten nach der Anmeldung verloren gegangen ist; damit ist auch die Bedingung unter Ziffer 5 Buchstabe a der Leitlinien erfüllt.

(337) Abgesehen von der Entwicklung des Gesellschaftskapitals stellt die Kommission unter anderem Folgendes fest:

— von 2001 bis 2002 ist das laufende Ergebnis vor Steuern von – 5,1 Mio. EUR auf – 5,8 Mio. EUR gesunken, wobei die Nettoverluste 2002 nur durch den Verkauf einiger Schiffe abgefedert werden konnten;

— der Cashflow der SNCM, der Ende 2001 bei 39,2 Mio. EUR lag, ging bis Ende 2002 auf 35,7 Mio. EUR zurück;

— die Nettofinanzverbindlichkeiten ohne Leasing stiegen in der Zeit von 2000 bis 2002 von 135,8 Mio. EUR auf 144,8 Mio. EUR;

— der Finanzaufwand (Zinsen und ähnliche Aufwendungen) erhöhte sich von 7,0 Mio. EUR im Jahr 2000 auf 9,503 Mio. EUR im Jahr 2002.

(338) Im Übrigen bestätigten die französischen Behörden der Kommission, dass die Banken der SNCM aufgrund der Verschuldung des Unternehmens die Gewährung von Krediten verweigerten, obwohl die SNCM bereit gewesen wäre, die letzten lastenfreien Schiffe als Sicherheit anzubieten.

(339) Der Vertrag über den öffentlichen Seeverkehrsdienst änderte an dieser Analyse nichts. Auch wenn es dieser Vertrag der SNCM in Verbindung mit der erfolgreichen Durchführung des Umstrukturierungsplans ermöglichen sollte, langfristig positive Betriebsergebnisse zu erreichen, dürften doch die ausgeprägte Eigenmittelknappheit, die zunehmende Verschuldung und die Kosten der operativen Maßnahmen des Umstrukturierungsplans die SNCM nach gewisser Zeit zur Zahlungseinstellung zwingen.

(340) Da sich die Umstrukturierung von 2002 bis 2006 hinzog, ist zu prüfen, ob die SNCM diese Bedingung in diesem Zeitraum und insbesondere zum Zeitpunkt, an dem die erneute Zuführung öffentlichen Kapitals beschlossen wurde, erfüllt.

(341) In der Entscheidung von 2003 heißt es, dass die SNCM diese Auflage in den Geschäftsjahren 2001 und 2002 ([151]) erfüllte.

(342) Es ist nun zu prüfen, ob die SNCM diese Bedingung auch für die Geschäftsjahre 2003-2005, d. h. das letzte komplette Geschäftsjahr vor Umsetzung der neuen Maßnahmen von 2006 zur Privatisierung der SNCM erfüllte.

([149]) Siehe Fußnote 5.
([150]) Geregelte Rückstellungen sind Aufwendungen, die in Anwendung der Steuervorschriften verbucht werden.
([151]) Erwägungsgründe 209-297.

(343) Wie bereits unter Erwägungsgrund 73 ff. ausgeführt, hat sich die Lage der SNCM 2004 und 2005 stark verschlechtert. So betrug das laufende Ergebnis der SNCM – 32,6 Mio. EUR im Jahr 2004 und – 25,8 Mio. EUR im Jahr 2005. Das Nettoergebnis belief sich dagegen 2004 auf – 29,7 Mio. EUR und 2005 auf – 28,8 Mio. EUR. Die Eigenkapitalausstattung 2005 (– 1,7 Mio. EUR) sank um 25,5 Mio. EUR gegenüber 2004. Ein solcher Rückgang zeigt, dass mehr als die Hälfte des Gesellschaftskapitals verschwunden ist und dass mehr als ein Viertel in den letzten 12 Monaten verloren gegangen ist; damit ist auch die hinreichende Bedingung unter Ziffer 10 Buchstabe a der Leitlinien erfüllt.

(344) In Anbetracht der vorstehenden Ausführungen vertritt die Kommission die Auffassung, dass die SNCM im Sinne der Leitlinien von 2004 als Unternehmen in Schwierigkeiten betrachtet werden kann.

6.2.2.1. *Eigenbeitrag*

(345) Gemäß Ziffer 43 der Leitlinien müssen „*Höhe und Intensität der Beihilfe […] sich auf die für die Umstrukturierung unbedingt notwendigen Mindestkosten nach Maßgabe der verfügbaren Finanzmittel des Unternehmens, seiner Anteilseigner oder der Unternehmensgruppe, der es angehört, beschränken. Zuvor gewährte Rettungsbeihilfen werden berücksichtigt. Daher müssen die Beihilfeempfänger aus eigenen Mitteln, auch durch den Verkauf von Vermögenswerten, wenn diese für den Fortbestand des Unternehmens nicht unerlässlich sind, oder durch Fremdfinanzierung zu Marktbedingungen, einen erheblichen Beitrag zum Umstrukturierungsplan leisten. An diesem Beitrag wird sichtbar, dass die Märkte davon überzeugt sind, dass sich die Rentabilität des Unternehmens wiederherstellen lässt. Es muss sich um einen konkreten, d. h. tatsächlichen Beitrag handeln ohne für die Zukunft erwartete Gewinne wie Cashflow. Er muss so hoch wie möglich sein.*“

(346) Unter Ziffer 44 der Leitlinien heißt es, dass „*die Kommission im Regelfall die folgenden Beiträge zur Umstrukturierung(19) als ausreichend ansehen wird: bei kleinen Unternehmen einen Beitrag von mindestens 25 %, bei mittleren Unternehmen von mindestens 40 % und bei großen Unternehmen von mindestens 50 %. In außergewöhnlichen Umständen und in Härtefällen, die der betreffende Mitgliedstaat nachzuweisen hat, kann die Kommission ausnahmsweise einen geringeren Beitrag akzeptieren.*“

(347) Unter Ziffer 7 der Leitlinien heißt es weiter: „*(…) soll zum Anlass genommen werden, noch deutlicher als bisher herauszustellen, dass* [dieser Eigenbeitrag des Beihilfeempfängers zur Umstrukturierung] *konkret sein muss und kein Beihilfeelement enthalten darf. Die Eigenleistung des Beihilfeempfängers dient einem doppelten Zweck: zum einen wird daran sichtbar, dass die Märkte (Gesellschafter, Gläubiger) davon überzeugt sind, dass sich die Rentabilität des Unternehmens innerhalb einer angemessenen Frist wiederherstellen lässt; zum anderen wird auf diese Weise sichergestellt, dass sich die Umstrukturierungsbeihilfe auf das zur Wiederherstellung der Rentabilität erforderliche Minimum beschränkt, und Wettbewerbsverzerrungen in Grenzen gehalten werden (…)*“.

(348) Wie die Rechtsprechung auch betont hat, muss an diesem Beitrag sichtbar werden, dass die Märkte davon überzeugt sind, dass sich die Rentabilität des Unternehmens wiederherstellen lässt ([152]). Die Kommission betont, dass diese Anforderung für die SNCM aufgrund ihrer Lage seit 2002 in besonderem Maße relevant ist. Wie die Kommission deutlich macht, haben die ersten Umstrukturierungsmaßnahmen von 2002 nämlich nicht zu den erwarteten Ergebnissen geführt. Bestimmte Ziele wurden entweder nicht eingehalten oder nicht erreicht (siehe Erwägungsgrund 351). Da es der SNCM nicht gelang, diese ersten Umstrukturierungsmaßnahmen vollständig umzusetzen, begann sich ihre wirtschaftliche und finanzielle Lage, ab 2004 weiter zu verschlechtern (siehe Erwägungsgründe 73-75).

(349) 2002 beliefen sich die Umstrukturierungskosten auf 46 Mio. EUR. Bei den Maßnahmen von 2006 waren die Umstrukturierungskosten, wie die Kommission darlegt, genauso hoch wie der Beihilfebetrag ([153]), d. h. 202,55 Mio. EUR, und es müssen noch 26,25 Mio. EUR aus der Kapitalerhöhung der privaten Partner hinzugerechnet werden, das ergibt insgesamt 274,8 Mio. EUR. Der Eigenbeitrag besteht aus 42,385 Mio. EUR Netto-Veräußerungserlösen und 26,25 Mio. EUR aus der Kapitalerhöhung durch die privaten Partner, das entspricht einem Eigenbeitrag von insgesamt 68,635 Mio. EUR. Unter Einbeziehung der neuen Maßnahmen von 2006 beläuft sich der Eigenbeitrag somit auf 25 %, während die Leitlinien einen Eigenbeitrag von mindestens 50 % vorschreiben. Wie die Kommission ausführt, haben sich die französischen Behörden nicht auf außergewöhnliche Umstände und besondere Notlagen berufen, damit die Kommission einem niedrigeren tatsächlichen Eigenbeitrag zustimmt. Ohnehin vertritt die Kommission der Auffassung, dass hier keine außergewöhnlichen Umstände vorliegen, die einen niedrigeren Eigenbeitrag gegenüber der in den Leitlinien von 2004 geforderten Höhe rechtfertigen.

(350) Die Kommission vertritt daher die Auffassung, dass der Eigenbeitrag der SNCM zur Umstrukturierungsanstrengung gemessen an den Vorgaben der Leitlinien weiterhin unzureichend ist.

([152]) Urteil des Gerichts vom 7. Dezember 2010 Frucona Košica/Kommission, T-11/07, noch nicht in der Sammlung veröffentlicht, Randnrn. 244 und 245.

([153]) Die Maßnahmen von 2006 bestehen aus einer Privatisierung der SNCM.

6.2.2.2. *Wiederherstellung der langfristigen Rentabilität*

(351) Im Eröffnungsbeschluss hatte die Kommission Bedenken geäußert, ob die langfristige Rentabilität der SNCM angesichts folgender Sachverhalte überhaupt wieder hergestellt werden könne:

— Die SNCM strebte nicht den Abbau aller defizitären Geschäftsfelder an.

— Für den Erfolg des Umstrukturierungsplans war die Vergabe des öffentlichen Seeverkehrsdiensts zwischen Marseille und Korsika im Zeitraum zwischen dem 1. Januar 2007 und dem 31. Dezember 2012 ausschlaggebend.

— Der laut Plan von 2002 vorgesehene Stellenabbau beim Schiffspersonal konnte nur teilweise umgesetzt werden, und die Produktivitätssteigerung von 10 % wurde nicht erreicht.

— Der Abbau der 400 Vollzeitäquivalentstellen und die Produktivitätsmaßnahmen laut Plan von 2006 waren aufgrund der Abweichungen vom Plan von 2002 unzureichend.

(352) Die französischen Behörden erwiderten, dass die SNCM mit dem anstehenden Eigentümerwechsel und der Umsetzung der drei Maßnahmen aus dem Privatisierungsplan ihre Geschäftstätigkeit nun auf einer gesunden Grundlage entwickeln könne und die Deckungslücken in einzelnen Geschäftsfeldern somit durchaus bewältigt werden könnten.

(353) Die Kommission stellt fest, dass die im Umstrukturierungsplan von 2002 vorgesehenen Maßnahmen nicht vollständig umgesetzt werden konnten, was zu einem Gewinneinbruch der Gesellschaft in den Jahren 2004 und 2005 führte. 2006 konnte das Betriebsergebnis trotz der Umsatzsteigerung von 20 Mio. EUR und der höheren Ausgleichszahlungen für gemeinwirtschaftliche Leistungen von 9 Mio. EUR nicht wieder hergestellt werden, da die Preissteigerungen beim Kraftstoff und die Zunahme der Betriebsaufwendungen weit über den Planzahlen lagen. Wie der Sachverständige der Kommission feststellte, wirkten mehrere Ereignisse ([154]) der Umsetzung des Geschäftsplans der Übernehmer entgegen, und demzufolge drohten weitaus größere kumulierte Verluste, als ursprünglich für 2007 vorgesehen.

(354) Daher geht die Kommission davon aus, dass die Antworten der französischen Behörden nicht all ihre Zweifel ausgeräumt haben. Es scheint nämlich gewagt, die Wiederherstellung der Rentabilität von der Vergabe des Seeverkehrsdiensts für 2007-2013 und der Umsetzung der drei Maßnahmen aus dem Privatisierungsplan abhängig zu machen, dessen Rechtmäßigkeit und Vereinbarkeit mit dem Binnenmarkt nicht bestätigt worden waren. Ein Plan zur Wiederherstellung der langfristigen Rentabilität eines Unternehmens kann nur glaubwürdig sein, wenn man von realistischen Annahmen ausgeht. Nun hängt aber im vorliegenden Fall der Erfolg des Plans fast ausschließlich vom Eintreten zweier hypothetischer Ereignisse ab, auf welche die SNCM keinen Einfluss hat. Angesichts der damaligen Finanzlage der SNCM fragt sich die Kommission auch, womit sie die notwendige Neubeschaffung bestimmter Fähren finanzieren wollte. Diese wird von den französischen Behörden aber als Voraussetzung für die angestrebte Wiederherstellung der Rentabilität hingestellt.

(355) Die Kommission hält daher die Bedingung der Wiederherstellung der langfristigen Rentabilität des Unternehmens, wie in den Leitlinien gefordert, für nicht erfüllt.

6.2.2.3. *Vermeidung unzumutbarer Wettbewerbsverzerrungen (Ausgleichsmaßnahmen)*

(356) In der für nichtig erklärten Entscheidung von 2008 wurden vier Ausgleichsmaßnahmen genannt:

— Schließung des Tochterunternehmens Corsica Marittima (82 000 Passagiere im Jahr 2000), das die Verbindungen zwischen Italien und Korsika betrieb, und damit Rückzug der Gruppe SNCM aus dem Markt für Schiffsverbindungen zwischen Italien und Korsika;

— praktisch vollständiger Rückzug der SNCM aus dem Markt für Verbindungen zwischen Toulon und Korsika, auf den im Jahr 2002 immerhin 460 000 Passagiere entfielen;

([154]) Siehe Stephens-Bericht, Untersuchung zur Umstrukturierung der Seeschifffahrtsgesellschaft SNCM, S. 85, Absatz 3: Übernahme des Seeverkehrsdiensts im Juli 2007 statt im Januar; zahlreiche Rechtsstreitigkeiten mit CFF.

— Begrenzung der Gesamtplatzangebots und der Zahl der jährlichen Hin- und Rückfahrten der SNCM ab 2003, vor allem auf der Strecke zwischen Nizza und Korsika;

— Verkauf von vier Schiffen.

(357) Die Kommission möchte daran erinnern, dass diese Maßnahmen von den französischen Behörden für den Beihilfebetrag von 15,81 Mio. EUR — entspricht der 2002 gewährten Umstrukturierungsbeihilfe — vorgeschlagen worden waren.

(358) Nach Aufhebung der Entscheidung von 2008 durch das Urteil vom 11. September 2012 ergibt sich nunmehr ein Gesamtbeihilfebetrag von mehr als 210 Mio. EUR. Nach Auffassung der Kommission konnten ihre Bedenken aus folgenden Gründen nicht ausgeräumt werden.

(359) In Bezug auf den bei der Umstrukturierung von 2002 vorgesehenen Verkauf von vier Schiffen hält die Kommission fest, dass diese Verkäufe durch die Auslieferung der Danielle Casanova im Juni 2002, des kombinierten Fracht-/Fahrgastschiffe Paglia Orba und des kombinierten Fracht-/Fahrgastschiffes Pascal Paoli 2003 teilweise wieder ausgeglichen wurden.

(360) In Bezug auf die Schließung von Corsica Marittima heißt es unter Ziffer 40 der Leitlinien insbesondere: „*Schuldenerlass und Schließung defizitärer Geschäftsbereiche, die ohnehin zur Wiederherstellung der Rentabilität notwendig wären, bleiben bei der Beurteilung der Ausgleichsmaßnahmen in Form einer Reduzierung der Kapazitäten oder der Marktpräsenz unberücksichtigt.*“ Folglich kann die Schließung von Corsica Marittima, die seit ihrer Gründung im Jahr 1990 nie kostendeckend arbeitete, nicht als Ausgleichsmaßnahme, sondern vielmehr als Beitrag zur Wiederherstellung der langfristigen Rentabilität bezeichnet werden.

(361) Diese Aussage trifft auch auf die Verbindung zwischen Korsika und Nizza zu. Wie die Kommission feststellt, entfällt hier nur ein kleiner Marktanteil auf die SNCM, wohingegen Corsica Ferries France 70 % der Marktanteile hält ([155]). Laut Stephens-Bericht unterliegt der Verkehr ab Nizza, insbesondere im Sommer, einer starken Nachfrage. Auf dieser Verbindung besteht auch außerhalb der Sommersaison eine gewisse Nachfrage. Dennoch war der laufende Betrieb auf dieser Verbindung zwischen 2004 und 2007 nicht kostendeckend. Daher kann diese Maßnahme nicht als Ausgleichsmaßnahme, sondern vielmehr als Beitrag zur Wiederherstellung der langfristigen Rentabilität bezeichnet werden.

(362) Die Kommission stellt ferner fest, dass das Fahrgastaufkommen zwischen Korsika und dem Hafen von Toulon — von weniger als 200 000 Fahrgästen jährlich im Jahr 1999 auf knapp 1 Mio. im Jahr 2007 ([156]) — deutlich angestiegen ist. Daher könnte der nahezu vollständige Rückzug der SNCM aus dieser Verbindung als Ausgleichsmaßnahme bezeichnet werden. Nach Ansicht der Kommission ist die Verbindung Toulon — Korsika jedoch von untergeordneter Bedeutung für die SNCM in Bezug auf das Fahrgastaufkommen.

(363) Auch wenn diese Maßnahme als Ausgleichsmaßnahme bezeichnet werden würde, ist die Kommission dennoch der Auffassung, dass sie weitgehend unzureichend wäre. Wie es nämlich unter Ziffer 40 der Leitlinien heißt, müssen „*die Ausgleichsleistungen im Verhältnis zu den durch die Beihilfe verursachten Verzerrungseffekten und insbesondere zur Größe und Stellung des Unternehmens auf seinem Markt oder seinen Märkten stehen (…)*“. Wie bereits unter den Erwägungsgründen 341 und 342 ausgeführt, stellt die Kommission fest, dass diese Maßnahmen von den französischen Behörden für den Beihilfebetrag von 15,81 Mio. EUR — entspricht der 2002 gewährten Umstrukturierungsbeihilfe — vorgeschlagen worden waren. Da sich der Beihilfebetrag damit insgesamt auf rund 218 Mio. EUR beläuft, ist die Kommission der Ansicht, dass die vorgeschlagenen Maßnahmen gemessen an der Wettbewerbsverzerrung, die durch die Gewährung dieser Beihilfen entsteht, unzureichend sind.

(364) Daher stellt die Kommission fest, dass die Zweifel an der Einstufung dieser Maßnahmen — als Ausgleichsmaßnahmen oder als Maßnahmen zur Wiederherstellung der Rentabilität — nicht ausgeräumt werden konnten. Ohnehin sind die vorgeschlagenen Maßnahmen weiterhin mehr als unzureichend.

(365) Die französischen Behörden verwiesen auf das Risiko einer Monopolstellung von CFF, wenn die SNCM nicht weiter bestehen sollte. Nach Auffassung der Kommission haben die französischen Behörden nicht genügend Beweise für das Bestehen und die Bedeutung dieses Risikos vorgelegt. Die Fahrgast- und Frachtbeförderung zwischen dem französischen Festland und Korsika ist ein wettbewerbsorientierter Markt, der allen Anbietern im Mittelmeerraum offen steht. Für diesen Markt sind auch fehlende Zugangsbeschränkungen kennzeichnend. Ohnehin könne die Stellung von Corsica Ferries nicht den Umstand rechtfertigen, dass der Wettbewerb durch die umstrittenen Maßnahmen verfälscht wird.

([155]) Siehe Stephens-Bericht, Untersuchung zur Umstrukturierung der Seeschifffahrtsgesellschaft SNCM, S. 96.
([156]) Siehe Wettbewerbsbehörde, Stellungnahme Nr. 12-A-05 vom 17. Februar 2012, Absätze 124 und 125.

(366) In Anbetracht der vorstehenden Ausführungen gelangt die Kommission zu dem Ergebnis, dass die vorgeschlagenen Maßnahmen die unter den Ziffern 38-42 der Leitlinien aufgezählten Kriterien nicht erfüllen.

VII. **SCHLUSSFOLGERUNG**

7.1. UNVEREINBARKEIT UND RÜCKFORDERUNG DER 2002 VON DEN FRANZÖSISCHEN BEHÖRDEN ANGEMELDETEN KAPITALZUFÜHRUNG UND DER DREI NEUEN, 2006 VON DEN FRANZÖSISCHEN BEHÖRDEN DURCHGEFÜHRTEN MASSNAHMEN

(367) Die 2002 von den französischen Behörden angemeldete Kapitalzuführung von 15,81 Mio. EUR und die 2006 von den französischen Behörden durchgeführten neuen Maßnahmen, d. h. die Veräußerung von 100 % der SNCM-Anteile zum negativen Preis von 158 Mio. EUR, die von der CGMF gezeichnete Kapitalerhöhung von 8,75 Mio. EUR und der Kontokorrentvorschuss von 38,5 Mio. EUR für die Belegschaft der SNCM stellen Beihilfen im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV dar. Diese Beihilfen sind nicht mit dem Binnenmarkt vereinbar.

(368) Die Kommission erinnert daran, dass gemäß Artikel 14 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 659/1999 alle rechtswidrigen und mit dem Binnenmarkt unvereinbaren staatlichen Beihilfen von den Empfängern zurückgefordert werden müssen.

(369) Zum Zwecke dieser Rückforderung müssen die französischen Behörden außerdem die Rückforderungszinsen, die ab dem Zeitpunkt, an dem die in Frage stehende Beihilfe dem Unternehmen zur Verfügung stand, bis zu deren tatsächlicher Rückzahlung ([157]) angefallen sind, gemäß Kapitel V der Verordnung (EG) Nr. 794/2004 der Kommission ([158]) zum Beihilfebetrag hinzurechnen.

7.2. UNVEREINBARKEIT UND RÜCKFORDERUNG DER RETTUNGSBEIHILFE

(370) Ab dem Zeitpunkt, ab dem die als Umstrukturierungsbeihilfe angemeldeten Maßnahmen die in den Leitlinien vorgesehenen Vereinbarkeitskriterien nicht erfüllen, müssen für die genehmigte Rettungsbeihilfe der französischen Behörden zugunsten der SNCM, zu der die Entscheidung der Kommission vom 17. Juli 2002 ergangen ist, normalerweise die entsprechenden Konsequenzen gezogen werden und die Beihilfe muss zurückgefordert werden.

(371) Am 19. November 2002 übermittelten die französischen Behörden der Kommission eine Kopie der Verträge zwischen der SNCM und der CGMF über den Liquiditätsvorschuss der CGMF zugunsten der SNCM sowie Nachweise für die Rückzahlung des Vorschusses durch zwei Überweisungen vom 13. Mai und 14. Juni 2002 —

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

Artikel 1

Die Kapitalzuführung von 15,81 Mio. EUR und die von den französischen Behörden 2006 durchgeführten drei neuen Maßnahmen, d. h. die Veräußerung von 75 % der SNCM-Anteile zum negativen Preis von 158 Mio. EUR, die von der CGMF gezeichnete Kapitalerhöhung von 8,75 Mio. EUR und der Kontokorrentvorschuss von 38,5 Mio. EUR für die Belegschaft der SNCM, die Frankreich unter Verletzung des Artikels 108 Absatz 3 AEUV zugunsten der SNCM durchgeführt hat, stellen rechtswidrige staatliche Beihilfen dar, die nicht mit dem Binnenmarkt vereinbar sind.

Artikel 2

(1) Frankreich muss die in Artikel 1 genannten Beihilfen vom Empfänger zurückfordern.

(2) Der Rückforderungsbetrag umfasst Zinsen, die von dem Zeitpunkt, ab dem die Beihilfe dem Empfänger zur Verfügung stand, bis zu deren tatsächlicher Rückzahlung berechnet werden.

(3) Die Zinsen werden gemäß Kapitel V der Verordnung (EG) Nr. 794/2004 und der Verordnung (EG) Nr. 271/2008 der Kommission ([159]) zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 794/2004 nach der Zinseszinsformel berechnet.

([157]) Siehe Artikel 14 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 659/99.
([158]) Verordnung (EG) Nr. 794/2004 der Kommission vom 21. April 2004 zur Durchführung der Verordnung (EG) Nr. 659/1999 des Rates über besondere Vorschriften für die Anwendung von Artikel 93 des EG-Vertrags (ABl. L 140 vom 30. April 2004, S. 1).
([159]) Verordnung (EG) Nr. 271/2008 der Kommission vom 30. Januar 2008 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 794/2004 zur Durchführung der Verordnung (EG) Nr. 659/1999 des Rates über besondere Vorschriften für die Anwendung von Artikel 93 des EG-Vertrags (ABl. L 82 vom 25.3.2008, S. 1).

Artikel 3

(1) Die in Artikel 1 genannten Beihilfen werden sofort und tatsächlich zurückgefordert.

(2) Frankreich gewährleistet, dass dieser Beschluss binnen vier Monaten nach seiner Bekanntgabe umgesetzt wird.

Artikel 4

(1) Binnen zwei Monaten nach Bekanntgabe dieses Beschlusses legt Frankreich der Kommission folgende Informationen vor:

a) Gesamtbetrag (Hauptforderung und Zinsen), der vom Empfänger zurückzufordern ist;

b) ausführliche Beschreibung der Maßnahmen, die ergriffen wurden bzw. beabsichtigt sind, um diesem Beschluss nachzukommen;

c) Unterlagen, aus denen hervorgeht, dass eine Rückzahlungsanordnung an den Empfänger ergangen ist.

(2) Frankreich unterrichtet die Kommission über den Fortgang seiner Maßnahmen zur Umsetzung dieses Beschlusses, bis die Rückzahlung der in Artikel 1 genannten Beihilfen abgeschlossen ist. Frankreich legt auf Anfrage der Kommission unverzüglich alle Informationen zu den bereits getroffenen und geplanten Maßnahmen zur Umsetzung dieses Beschlusses vor. Ferner übermittelt Frankreich ausführliche Angaben über die Beihilfebeträge und die Zinsen, die vom Empfänger bereits zurückgezahlt wurden.

Artikel 5

Dieser Beschluss ist an die Französische Republik gerichtet.

Brüssel, den 20. November 2013

Für die Kommission

Joaquín ALMUNIA

Vizepräsident

ANHANG

ANGABEN ZU DEN GEWÄHRTEN, ZURÜCKZUFORDERNDEN BZW. BEREITS ZURÜCKGEZAHLTEN BEIHILFEBETRÄGEN

Begünstigter	Gesamtbetrag der aufgrund dieser Regelung gewährten Beihilfen (*)	Gesamtbetrag der Rückforderung (*) (Hauptforderung)	Gesamtbetrag der Rückzahlungen (*)	
			Hauptforderung	Zinsen

(*) In Mio. Landeswährung.