

# KOMMISSION

## ENTSCHEIDUNG DER KOMMISSION

vom 30. Oktober 2001

### über die staatliche Beihilfen Frankreichs zugunsten der Société nationale maritime Corse-Méditerranée (SNCM)

(Bekannt gegeben unter Aktenzeichen K(2001) 3279)

(Nur der französische Text ist verbindlich)

(Text von Bedeutung für den EWR)

(2002/149/EG)

DIE KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 88 Absatz 2 Unterabsatz 1,

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

nach Aufforderung der Beteiligten zur Äußerung <sup>(1)</sup> gemäß Artikel 88 Absatz 2 des EG-Vertrags und gemäß Artikel 6 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 659/1999 des Rates vom 22. März 1999 über besondere Vorschriften für die Anwendung von Artikel 93 des EG-Vertrags <sup>(2)</sup>,

in Erwägung nachstehender Gründe:

#### 1. EINLEITUNG

- (1) Seit 1948 wird der Schifflinienverkehr zwischen dem französischen Festland und Korsika im Rahmen einer gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung sichergestellt. Seitdem übernehmen öffentliche Unternehmen im Auftrag des französischen Staates den Seeverkehr mit Korsika.
- (2) Derzeit sind die Société nationale maritime Corse-Méditerranée (SNCM) und die Compagnie Méridionale de Navigation (CMN) im Besitz der Konzession für öffentliche Verkehrsdienste, die ihnen 1976 für die Dauer von 25 Jahren übertragen wurde. Die Behörde, die die Konzession für die öffentlichen Dienste erteilt, ist seit 1991 die Gebietskörperschaft Korsika.
- (3) Neben dem öffentlichen Schifflinienverkehr mit Korsika (dem so genannten „Konzessionsnetz“) bedient die SNCM auch Strecken im internationalen Linienvkehr mit Algerien und Tunesien und während der Saison (von April bis September) auch die Verbindung mit Sardinien (so genanntes „freies Streckennetz“). Seit 1990 bietet die SNCM über ihr Tochterunternehmen Corsica Marittima auch die Fahrgastbeförderung zwischen Frankreich und Italien an.

<sup>(1)</sup> ABl. C 117 vom 21.4.2001, S. 9.

<sup>(2)</sup> ABl. L 83 vom 27.3.1999, S. 1.

- (4) Seit dem 1. Januar 1999 gilt aufgrund der Verordnung (EWG) Nr. 3577/92 des Rates vom 7. Dezember 1992 zur Anwendung des Grundsatzes des freien Dienstleistungsverkehrs auf den Seeverkehr in den Mitgliedstaaten (Seekabotage) <sup>(3)</sup> der Grundsatz des freien Dienstleistungsverkehrs auch für den Seeverkehr mit den Mittelmeerinseln (mit Ausnahme der griechischen Inseln). Dieser Grundsatz wird auf alle Gemeinschaftsreeder angewandt, deren Schiffe in einem Mitgliedstaat registriert sind und unter der Flagge eines Mitgliedstaats fahren.
- (5) In den Jahren 1997, 1998 und 2000 sind bei der Kommission Beschwerden privater Unternehmen über Beihilfen eingegangen, die der französische Staat angeblich der SNCM als Ausgleich für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen gewährt habe. Diese Beschwerden beziehen sich auf:
- die mögliche Verwendung der staatlichen Beihilfen für Dienstleistungen im Seeverkehr außerhalb des Konzessionsnetzes, vor allem für den internationalen Seeverkehr zwischen Frankreich und Italien;
  - die mögliche Überkompensation der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen im Zusammenhang mit der öffentlichen Dienstleistung.
- (6) Zur Prüfung der Informationen, die ihr übermittelt wurden, und gemäß den Bestimmungen von Artikel 88 des Vertrags hat die Kommission zwei Untersuchungsverfahren eingeleitet. Mit dieser endgültigen Entscheidung wird die Prüfung der Beihilfesachen C-78/98 und C-14/01 abgeschlossen.

## 2. VERFAHREN

### *Beihilfesache C-78/98*

- (7) Am 5. Februar 1997 und 22. April 1998 sind bei der Kommission Beschwerden über Beihilfen eingegangen, die der französische Staat angeblich der Corsica Marittima, einem Tochterunternehmen der SNCM, für die Personenbeförderung zwischen Frankreich und Italien auf den Strecken Genua-Bastia und Livorno-Bastia gewährt.
- (8) Mit Schreiben vom 22. Dezember 1998 hat die Kommission Frankreich von ihrem Beschluss in Kenntnis gesetzt, das Verfahren nach Artikel 88 Absatz 2 des EG-Vertrags einzuleiten, um zu prüfen, ob die fraglichen Beihilfen mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar sind. Mit Schreiben vom 8. März 1999 haben die französischen Behörden ihre Stellungnahme zu diesem Beschluss übermittelt.
- (9) Der Beschluss der Kommission wurde im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* <sup>(4)</sup> veröffentlicht. Im Anschluss an diese Veröffentlichung hat die Kommission die Anmerkungen mehrerer privater Unternehmen erhalten, die im Wettbewerb mit den Unternehmen der Gruppe SNCM stehen. Diese wurden an Frankreich weitergeleitet, um dem Land die Möglichkeit zu einer Stellungnahme einzuräumen.

### *Beihilfesache C-14/01*

- (10) Im Anschluss an die Einleitung des Untersuchungsverfahrens sind bei der Kommission neue Beschwerden eingegangen, in denen die Höhe der Ausgleichszahlungen beanstandet wurde. Die Beschwerden beziehen sich auf die mögliche Überkompensation der Kosten für die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen, welche die SNCM übernommen hat, und auf eine möglicherweise missbräuchliche Verwendung dieser Überkompensation zur Finanzierung der Tätigkeit der Corsica Marittima.
- (11) Mit Schreiben vom 28. Februar 2001 hat die Kommission Frankreich von ihrem Beschluss in Kenntnis gesetzt, das Verfahren nach Artikel 88 Absatz 2 EG-Vertrag einzuleiten, um die Beihilfemaßnahmen zu bewerten, die mit den Ausgleichszahlungen für die Kosten der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen verbunden sind.
- (12) Der Beschluss der Kommission wurde im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* <sup>(5)</sup> veröffentlicht. Im Anschluss an die Veröffentlichung sind bei der Kommission die Stellungnahmen von zwei Beteiligten eingegangen. Die französischen Behörden haben mit Schreiben vom 26. April und 17. September 2001 ihre Ansichten zum Beschluss der Kommission und zu den Stellungnahmen der Beteiligten mitgeteilt. Am 1. Juni 2001 hat Frankreich zusätzliche Informationen (Daten aus der Buchführung) vorgelegt. Die Dienststellen der Kommission haben diese Informationen in Zusammenarbeit mit einem unabhängigen Rechnungsprüfer am 2. Juli 2001 am Sitz der SNCM geprüft.

<sup>(3)</sup> ABl. L 364 vom 12.12.1992, S. 7.

<sup>(4)</sup> ABl. C 62 vom 4.3.1999, S. 9.

<sup>(5)</sup> ABl. C 117 vom 21.4.2001, S. 9.

## 3. DER MARKT

- (13) Die Zahl der Personen, die insgesamt (d. h. per Schiff und per Flugzeug) zwischen Korsika und dem Festland (Frankreich und Italien) befördert wurden, betrug 1999 5,509 Millionen: 3,106 Millionen im Seeverkehr und 2,402 Millionen im Luftverkehr. Zwischen dem französischen Festland und Korsika wurden auf allen Seeverkehrsstrecken zusammen 1,626 Millionen Personen befördert, auf den internationalen Strecken waren es 1,480 Millionen. Die Insel wird von insgesamt neun Schifffahrtsunternehmen von 13 Häfen aus (drei französischen Häfen: Marseille, Toulon und Nizza, und zehn italienischen Häfen) angelaufen. Auf den öffentlichen Schiffsverkehr entfielen 1,450 Millionen Passagiere, davon 510 000 mit Zielhafen Ajaccio, 584 000 mit Zielhafen Bastia, 69 000 mit Zielhafen Calvi, 126 000 mit Zielhafen Ile Rousse, 59 000 mit Zielhafen Porto-Vecchio und 97 000 mit Zielhafen Propriano. Insgesamt entfielen im Jahr 1999 auf den Seeverkehr zwischen Korsika und dem französischen Festland weniger als 30 % des gesamten Verkehrsaufkommens zwischen Korsika und dem Festland (im Wesentlichen Frankreich und Italien).
- (14) Die Beförderung von Waren (außer Zement und Brennstoffe) im Rahmen der Kontinuität der Festlandsverbindungen wird zu etwa gleichen Teilen von der SNCM (Fährschiffe und kombinierte Fracht- und Fahrgastschiffe) und der CMN (kombinierte Fracht- und Fahrgastschiffe) abgewickelt. 1999 wurden 950 000 Nettoregistertonnen befördert: 799 000 Tonnen wurden nach Korsika eingeführt, 151 000 von Korsika ausgeführt. Die Lieferungen gingen in erster Linie nach Bastia (504 000 Tonnen) und Ajaccio (306 000 Tonnen). Auf Porto-Vecchio entfielen lediglich 70 000 Tonnen.

*Die Gruppe SNCM*

- (15) Die Gruppe SNCM-Ferryterranée ist eine staatliche Holdinggesellschaft (80 % des Kapitals sind im Besitz der CGMF, 20 % im Besitz der SNCF), zu der mehrere Tochterunternehmen im Bereich Seeschifffahrt gehören<sup>(6)</sup>. Die Beförderung von Personen und Fahrzeugen sowie von Fracht durch die SNCM-Ferryterranée konzentriert sich im Wesentlichen auf zwei große Netze: das Konzessionsnetz Frankreich-Korsika und das internationale Netz (französisches Festland-Maghreb). Innerhalb der Gruppe bedient die SNCM<sup>(7)</sup> zum einen den öffentlichen Linienerverkehr zwischen Korsika und Südfrankreich, zum anderen den internationalen Linienerverkehr zwischen Frankreich, Algerien und Tunesien von den französischen Häfen aus. Im Sommer läuft die SNCM auch Sardinien an. Corsica Marittima, ein 95%iges Tochterunternehmen der SNCM, konzentriert sich im Wesentlichen auf die Personenbeförderung zwischen Frankreich und Italien auf den Strecken Genua-Bastia und Livorno-Bastia<sup>(8)</sup>. Die Flotte der SNCM besteht aus sechs Autofähren, drei Hochgeschwindigkeitsschiffen und vier kombinierten Fracht- und Fahrgastschiffen (Ro-Ro-Schiffen).
- (16) Bei der Personenbeförderung hielt die SNCM Ende 1999 auf der Strecke zwischen Korsika und den französischen Häfen einen Marktanteil von etwa 83 %, bei der Frachtbeförderung waren es 77 %. Nach den Daten, die der Kommission vorliegen<sup>(9)</sup>, hat die SNCM zwischen 1994 und 1999 mehr als 10 % ihres Marktanteils (Personen- und Fahrzeugbeförderung) im Konzessionsnetz verloren.

Netz insgesamt	1994	1995	1996	1997	1998	1999
Personen	1 227	1 091	1 144	1 282	1 463	1 626
Fahrzeuge	417	374	395	444	499	553

<sup>(6)</sup> Die Gruppe besteht aus folgenden Gesellschaften: CGHT (100%iges Tochterunternehmen), Sudcargos (50 %), Sara (89 %), Sotramat (100 %), Ferrytour (97 %), MCM (100 %), Cofremar (50 %), Corsica Marittima (95 %), SNCM Germany (50 %), Navitel (99 %), CMN (40 %), Someca (40 %), Sitec (35 %) und Esterel (13 %) (Siehe die Jahresabschlüsse der Gruppe).

<sup>(7)</sup> Für die Zwecke dieser Entscheidung wird mit dem Begriff „SNCM“ das Unternehmen bezeichnet, das diese Tätigkeiten ausübt; „SNCM-Ferryterranée“ bezeichnet die Gruppe mit allen Tochterunternehmen, die in Fußnote 6 aufgeführt sind.

<sup>(8)</sup> Außer den Strecken Genua-Bastia und Livorno-Bastia hat die Corsica Marittima im Jahr 1997 auch die folgenden Strecken bedient: Bastia-Insel Elba, Livorno-Porto-Vecchio, Bonifacio-S. Teresa (Sardinien), Genua-Tunesien, im Jahr 1998 die Strecken Livorno-Porto-Vecchio, Genua-Tunesien.

<sup>(9)</sup> Bericht an das Verkehrsamt der Insel Korsika (Office des transports de la Corse (OTC)), Suivi de la dotation forfaitaire de continuité territoriale, Mai-Juli 2000.

SNCM	1994	1995	1996	1997	1998	1999
Personen	1 145	1 011	1 013	1 096	1 233	1 352
Fahrzeuge	383	342	348	378	416	453

(Marktanteil SNCM in %)

Personen	93,3	92,7	88,6	85,5	84,3	82,9
Fahrzeuge	92,1	91,5	88,2	85,1	83,5	82,0

- (17) Charakteristisch für den Seeverkehr zwischen der Insel Korsika und dem Festland sind die starken saisonbedingten Schwankungen bei der Personenbeförderung, mit ausgeprägten Unterschieden zwischen Sommer und Winter. Traditionell entfallen etwa 50 % des gesamten jährlichen Verkehrsaufkommens auf die Monate Juli und August<sup>(10)</sup>. Starke Schwankungen gibt es auch während der Zeit der Schulferien und an bestimmten Wochenenden sowie zwischen Wochenmitte und -ende. Darüber hinaus sind die beiden Verkehrsrichtungen unterschiedlich stark ausgelastet. Das Verkehrsaufkommen schwankt in starkem Maße in Nord-Süd- und in Süd-Nord-Richtung zwischen Anfang und Ende der Woche. Dadurch, dass sich der Verkehr größtenteils auf einen sehr kurzen Zeitraum konzentriert, ist die Dimensionierung der Flotte sehr schwierig, da die Nachfrage in der wenig attraktiven Vor- und Nachsaison sehr viel geringer ist.

#### 4. DIE ORGANISATION DES SEEVERKEHRS

##### 4.1. Der rechtliche Rahmen

- (18) Von 1948 bis 1976 war der Seeverkehr mit Korsika teilweise gesetzlich geregelt. Für die Inselkabo tage bestand ein Monopol, d. h. nur Schiffe, die unter französischer Flagge fuhren, waren zugelassen. Der Staat zahlte den Unternehmen, die den öffentlichen Verkehrsdienst übernahmen, eine Pauschalbeihilfe als Ausgleich für die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen. Zu diesen Verpflichtungen zählten Vorgaben in Bezug auf die Häfen, die anzulaufen waren, die Regelmäßigkeit der Verbindungen, die Häufigkeit, die Kapazität der Schiffe, die für den öffentlichen Linienverkehr bereitzuhalten waren, die Tarife und die Besatzung der Schiffe.
- (19) 1976 hat Frankreich die Bedingungen für den öffentlichen Schiffsverkehr mit Korsika auf der Grundlage des Prinzips der Kontinuität der Festlandsverbindungen neu definiert. Auf diese Weise sollten die Nachteile der Insellage verringert und die Verkehrsanbindung der Insel so gestaltet werden, dass sie den Verbindungen auf dem Festland möglichst nahekam. Es wurde ein System von Konzessionen eingeführt. Die Rahmenbedingungen für den öffentlichen Verkehrsdienst wurden in einem Lastenheft festgelegt. Mit der SNCM und der CMN wurde ein Rahmenvertrag mit einer Laufzeit von 25 Jahren abgeschlossen. Dieser Vertrag läuft am 31. Dezember 2001 aus.
- (20) Von 1976 bis 1982 hat die französische Regierung auf der Grundlage dieses Rahmenabkommens die Modalitäten der Verbindung bestimmt. Mit dem Gesetz vom 30. Juli 1982<sup>(11)</sup> wurde die Verwaltung der Kontinuität der Festlandsverbindungen dem Regionalparlament von Korsika in einem vertraglichen Rahmen mit dem französischen Staat übertragen. Mit dem Gesetz vom 13. Mai 1991<sup>(12)</sup> über das Statut der Gebietskörperschaft von Korsika erhielt diese Versammlung die volle Zuständigkeit für den öffentlichen Linienverkehr mit der Insel. Die zuständige Behörde ist das Office des transports de la Corse (OTC), das korsische Verkehrsamt.
- (21) Seit 1991 wurden zwischen dem OTC und den beiden Konzessionsinhabern zwei Fünfjahresverträge geschlossen. Die Rechtsgrundlage für diese Fünfjahresverträge ist der Rahmenvertrag 1976-2001. In diesen Verträgen wurden die Modalitäten für die Durchführung des öffentlichen Linienverkehrs in den Jahren 1991-1996 und 1996-2001 festgelegt. Darin wurde auch definiert, nach welchen Grundsätzen die Pauschalbeihilfe gezahlt werden sollte. Diese Beihilfe wird aus den Mitteln für die Kontinuität der Festlandsverbindungen gezahlt und ist als Ausgleich für die Belastungen gedacht, die mit der Übernahme gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen verbunden sind.

<sup>(10)</sup> Der Fremdenverkehr macht in der Personenbeförderung etwa 85 % aus. Die restlichen 15 % entfallen auf die Bewohner Korsikas (Quelle: Direction régionale de l'équipement).

<sup>(11)</sup> Gesetz vom 30. Juli 1982 über das Sonderstatut für die Region Korsika.

<sup>(12)</sup> Gesetz vom 13. Mai 1991 über das Statut der Gebietskörperschaft von Korsika.

#### 4.2. Die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen

- (22) Die Bedingungen für den öffentlichen Linienverkehr zwischen den französischen Festlandshäfen und der Insel Korsika wurden erstmals im Vertrag vom 31. März 1976 (dem Rahmenvertrag) und im dazugehörigen Lastenheft geregelt. In diesen Dokumenten wurde festgelegt, welche Häfen anzulaufen und wie viele Verbindungen je nach Saison sicherzustellen waren. Die Dokumente enthielten keine Vorgaben in Bezug auf die Zahl der Passagiere und die Ladekapazität der Schiffe, die auf diesen Strecken einzusetzen waren. Ursprünglich wurde im Lastenheft jedoch unterschieden zwischen dem ganzjährigen Linienverkehr und den zusätzlichen Verbindungen, die in den Sommermonaten (dreizehn Wochen) angeboten werden mussten.
- (23) Im Rahmenvertrag <sup>(13)</sup> wird insbesondere festgelegt, dass
- die Zahl der Verbindungen und die Strecken, die zu bedienen sind, nur durch einen Beschluss der staatlichen Gremien geändert werden können;
  - die Tarife für den öffentlichen Linienverkehr von den staatlichen Gremien festgelegt werden. Sie richten sich nach den Tarifen der Société Nationale des Chemins de fer Français (SNCF) für die Personen-, Auto- und Frachtbeförderung;
  - die Fahrpläne von der SNCM ausgearbeitet und anschließend von den staatlichen Gremien genehmigt werden müssen, die auch Änderungen vornehmen können;
  - die Behörden über die Zusammensetzung der Flotte (Fahrgast- und Frachtschiffe) entscheiden, die für den öffentlichen Linienverkehr einzusetzen ist. Die Einzelheiten sind in dem Lastenheft geregelt, das dem Rahmenvertrag als Anhang beigefügt ist. Artikel 4 dieses Lastenhefts ermächtigt die SNCM, die Schiffe, die für den öffentlichen Linienverkehr eingesetzt werden, auch auf anderen Strecken einzusetzen, sofern dies mit den gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen vereinbar ist.
- (24) Wie bereits erwähnt, überträgt das Gesetz vom 13. Mai 1991 dem korsischen Regionalparlament die volle Zuständigkeit für den Seeverkehr mit der Insel. Für die Organisation ist das OTC verantwortlich. Die Modalitäten für die Durchführung des öffentlichen Linienverkehrs werden ausführlicher in den neuen Verträgen definiert, die zwischen dem OTC und der SNCM für fünf Jahre geschlossen wurden. Der derzeit geltende Vertrag (für den Zeitraum 1996-2001) sieht mindestens folgende Verbindungen (Personen- und Fahrzeugbeförderung <sup>(14)</sup>) vor:
- Im Winter:
- drei wöchentliche Verbindungen zwischen Ajaccio und Marseille oder Nizza,
  - drei wöchentliche Verbindungen zwischen Bastia und Marseille oder Nizza,
  - eine wöchentliche Verbindung zwischen Balagne und Marseille oder Nizza,
- In der Vor- und Nachsaison (Herbst und Frühjahr):
- sechs wöchentliche Verbindungen ab Marseille/Toulon, in erster Linie nach Ajaccio und Bastia; einige dieser Verbindungen haben auch Propriano als Zielhafen,
  - sieben wöchentliche Verbindungen ab Nizza mit dem Schnellboot nach Bastia und Balagne,
- Im Sommer (dreizehn Wochen):
- ab Marseille/Toulon mit dem Fährschiff: sechs wöchentliche Verbindungen nach Ajaccio, sechs wöchentliche Verbindungen nach Bastia und drei wöchentliche Verbindungen nach Propriano,
  - ab Nizza mit dem Schnellboot: in den Jahren 1996 und 1997 26 wöchentliche Verbindungen, in erster Linie nach Bastia und Balagne, ab 1998 27 wöchentliche Verbindungen.

<sup>(13)</sup> Die genannten Klauseln und Bedingungen gelten auch in den vom OTC geschlossenen Fünfjahresverträgen.

<sup>(14)</sup> Zu bestimmten Zeiten (Schulferien, verlängerte Wochenenden) sollen zusätzliche Verbindungen angeboten werden. Die Vereinbarung sieht vor, versuchsweise Schnellboote einzusetzen. Die zusätzlichen Verbindungen werden bei entsprechender Nachfrage angeboten.

- (25) Für den Teil des Frachtverkehrs, der von der SNCM abgewickelt wird, setzt das Unternehmen Ro-Ro Fährn und Passagierfähren zwischen den Häfen des französischen Festlands und Korsika ein, wie in Punkt III des Vertrags für den Zeitraum 1996-2001 festgelegt. Für den Frachtverkehr bestehen folgende Verbindungen:

Mit den wichtigsten Häfen:

- sechs wöchentliche Verbindungen zwischen Marseille und Bastia; davon werden drei von der SNCM unterhalten <sup>(15)</sup>,
- sechs wöchentliche Verbindungen zwischen Marseille und Ajaccio; davon werden drei von der SNCM unterhalten.

Mit den kleineren Häfen:

- drei wöchentliche Verbindungen zwischen Marseille und Porto-Vecchio,
- sechs wöchentliche Verbindungen zwischen Marseille und Balagne oder Propriano; davon werden zwei von der SNCM unterhalten.

- (26) Was den Fahrplan für den Linienverkehr betrifft, so sieht der Vertrag in Punkt VIII vor, dass die SNCM getrennte Fahrpläne für die Passagierfähren und gegebenenfalls für die Schnellverbindungen für Sommer, Winter und für die Vor- und Nachsaison (Herbst und Frühjahr) erarbeitet und diese dem OTC zur Genehmigung vorlegt.

- (27) Die nachfolgende Tabelle enthält eine Gegenüberstellung <sup>(16)</sup> der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen, die in den Verträgen für den öffentlichen Linienverkehr festgelegt sind, und der Verkehrsdienste, die tatsächlich von der SNCM erbracht wurden. Die Tabellen wurden anhand der vorliegenden statistischen Daten erstellt. Ferner wurden die Transportkapazitäten der Flotte zugrunde gelegt, die gemäß den Verträgen für den öffentlichen Linienverkehr bereitzustellen sind:

Vertraglich festgelegte gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen <sup>(1)</sup>	Vertrag 1991-1995	Vertrag 1996-2001
Zahl der vorgeschriebenen Fahrten	2 428	3 068
Zahl der Plätze für Passagiere	2 845 000	2 796 000
Autostellplätze	813 000	788 000
Frachtkapazität (in laufenden m)	1 398 000	1 703 000

<sup>(1)</sup> Die Flotte der SNCM ist für diese Beförderungskapazitäten ausgelegt.

Tatsächlich erbrachte Verkehrsleistungen <sup>(1)</sup>	Vertrag 1991-1995	Vertrag 1996-2001
Zahl der Fahrten	2 514	3 232
Zahl der beförderten Personen	1 137 000	1 173 000
Zahl der beförderten Fahrzeuge	414 000	382 000
Beförderte Fracht in Tausend Tonnen (1991-1995), ab 1996 in laufenden m	822 000	661 000

<sup>(1)</sup> Diese Daten entsprechen der tatsächlichen Nachfrage.

- (28) Die Flotte der SNCM wurde so ausgelegt, dass ihre Transportkapazitäten den gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen entsprechen. Diese Kapazitäten liegen weit über der Zahl der Passagiere und Fahrzeuge sowie dem Frachtvolumen, die tatsächlich befördert werden. Die Auslastung der Schiffe der SNCM ist folglich sehr gering. Dies ist auf das Wesen des öffentlichen Verkehrs zurückzuführen, der auf dem Prinzip der Kontinuität der Festlandsverbindungen basiert. Dieses Prinzip besagt, dass das ganze Jahr über und in allen korsischen Häfen genügend Schiffe bereitgestellt werden müssen, um eine sehr unterschiedliche Nachfrage zu befriedigen (siehe Erwägungsgrund 17).

<sup>(15)</sup> Die übrigen Verbindungen werden von der Compagnie méridionale de navigation unterhalten.

<sup>(16)</sup> Die Anzahl der Plätze ist nicht vertraglich festgelegt. Die in den Tabellen angegebenen Zahlen wurden anhand der Anzahl der Fahrten und der Kapazität der Schiffe errechnet, die für den öffentlichen Linienverkehr eingesetzt werden.

### 4.3. Die staatlichen Zuschüsse

- (29) Als Ausgleich für die Kosten der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen, die in den Verträgen definiert werden, erhält die SNCM vom französischen Staat eine jährliche Beihilfe, deren Höhe für fünf Jahre festgelegt wird. Dieser Betrag wird jedes Jahr überprüft und angepasst. Die Höhe der Anpassung richtet sich nach der Entwicklung des Bruttoinlandsprodukts ohne Leistungen des Staates sowie nach den allgemeinen Informationen und den Daten aus der Betriebsbuchführung, die von der SNCM vorgelegt werden. Die SNCM hat in den Jahren 1991 bis 1999 folgende Beihilfen erhalten (in Millionen FRF) <sup>(17)</sup>:

1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	Insgesamt
480	489	501	503	508	515	525	528	553	4 602

- (30) Gemäß Artikel 4 des Vertrags von 1976 <sup>(18)</sup> wird die jährliche Beihilfe in zwölf gleichen Monatsraten überwiesen. Damit die Mittel angewiesen werden können, muss die SNCM spätestens am 1. Juli jedes Jahres ihre Unternehmensbilanz für das vergangene Geschäftsjahr vorlegen. Die Bilanz muss zuvor von einem staatlichen Kontrollbeauftragten geprüft werden. Falls die SNCM Beträge rückerstatten muss, werden diese mit der oder den Monatsraten des laufenden Geschäftsjahres verrechnet. Die Regelung sieht auch die Möglichkeit zusätzlicher Zahlungen des Staates vor. Die Verträge, die später geschlossen wurden, sehen auch Bußgelder vor, falls die Zahl der tatsächlich durchgeführten Fahrten die vertraglich festgelegte Zahl um mehr als 2 % unterschreitet. Der Konzessionsgeber kann auch einen Teil der Pauschalbeihilfe einbehalten, falls öffentliche Verkehrsverbindungen aufgrund von Störungen ausfallen.

### 4.4. Die Besitzverhältnisse

- (31) In Anhang II zu den Verträgen von 1991 und 1996 wird ausführlich dargelegt, wie die Flotte der SNCM, die für den öffentlichen Linienverkehr bereitzustellen ist, zusammengesetzt sein soll, d. h. welche Fährschiffe und Schnellboote für die Personenbeförderung bzw. wie viele Ro-Ro-Schiffe <sup>(19)</sup> für die Frachtbeförderung einzusetzen sind. Die Mitspracherechte der Behörden in Bezug auf die Zusammensetzung der Flotte sind in den Verträgen von 1991 und 1996 geregelt. Sie sehen vor, dass „die SNCM und das OTC sich jedes Jahr im Herbst zusammensetzen, um die Verkehrsverbindungen für das kommende Jahr festzulegen und die abgelaufene Saison zu analysieren. Die Verbindungen und gegebenenfalls auch die Zusammensetzung der Flotte sind so anzupassen, dass in der Sommersaison eine durchschnittliche Auslastung der Schiffe zwischen 55 % und 60 % erzielt wird.“ Die folgende Tabelle gibt einen Überblick über die Entwicklung der Kapazität der Passagierflotte in den letzten zwanzig Jahren:

#### Passagierbeförderungskapazität der einzelnen Schiffe

Fahrgastschiffe — Hochgeschwindigkeitsschiffe (NGV)	1980	1985	1990	1995	2000
Napoléon	1 844	1 844	1 844	1 844	
Cyrnos	1 629	1 629			
Provence	1 288	1 288			
Comte de Nizza	1 408				
Corse (alt)	1 408				
Corse (neu)		2 262	2 262	2 262	2 262
Esterel		2 262	2 262	2 262	
Ile de Beauté			1 660	1 660	1 660

<sup>(17)</sup> Quelle: Beglaubigte Jahresabschlüsse der SNCM.

<sup>(18)</sup> Bedingungen für die Regelung der Finanzbeihilfe des Staates in Punkt IV des Fünfjahresvertrags zwischen der SNCM und dem OTC für die Jahre 1996-2001.

<sup>(19)</sup> Einige dieser Frachtschiffe können auch Passagiere befördern.

Fahrgastschiffe — Hochgeschwindigkeitsschiffe (NGV)	1980	1985	1990	1995	2000
Danielle Casanova			2 772	2 772	2 772
Napoléon Bonaparte					2 680
NGV1					530
NGV2					1 100
Insgesamt	7 577	9 285	10 800	10 800	11 004

- (32) Nach dem Vertrag von 1976 (auf dem die Verträge von 1991 und 1996 basieren) sind die Schiffe, die für den öffentlichen Linienverkehr erworben wurden, Teil des Vermögens der SNCM. Sie müssen nicht dem Konzessionsgeber zurückgegeben werden. Eine besondere Vergütung für die Schiffe ist im Konzessionssystem in der Fassung von 1976 nicht vorgesehen. Allerdings bleibt der Konzessionsnehmer Eigentümer seiner Investitionen.

#### 4.5. Die Kontrollmöglichkeiten

- (33) Nach dem Vertrag von 1976 muss die SNCM jedes Jahr eine Betriebsbuchführung über die Verkehrsleistungen im Rahmen des Konzessionsnetzes vorlegen. Nach Artikel 5 des Rahmenvertrags und Punkt VII der Fünfjahresverträge für die Jahre 1991-1996 und 1996-2001 muss über die Personen- und die Frachtbeförderung getrennt Buch geführt werden, d. h. nach Passagierfahrten und Hochgeschwindigkeitsschiffen auf der einen Seite und Frachtschiffen auf der anderen Seite. Außerdem sind die Verkehrsdienste, die in Konzession erbracht werden, von den ergänzenden Tätigkeiten des Unternehmens zu trennen. Darüber hinaus muss die Buchführung gemäß den Vorgaben des staatlichen Kontrollbeauftragten erfolgen.
- (34) Artikel 6 der Verordnung vom 16. September 1983 schreibt vor, dass die SNCM dem OTC alle Dokumente und Buchführungsunterlagen übermitteln muss, die sich auf die Verkehrsdienste im Zusammenhang mit der Kontinuität der Festlandsverbindungen beziehen. Ferner muss sie alle Informationen vorlegen, die für die Auswertung dieser Unterlagen erforderlich sind. Die betrifft insbesondere Angaben über die Höhe der Betriebskosten für die Unternehmensbereiche außerhalb des Konzessionsnetzes. Darüber hinaus wird in den Fünfjahresverträgen für 1991-1996 und 1996-2001 festgelegt, dass die SNCM dem OTC jedes Jahr einen Bericht über die Verwendung der Pauschalbeihilfe vorlegen muss, die sie für das vergangene Jahr erhalten hat. Dieser Bericht muss auch eine Aufstellung der Verkehrsdienste enthalten, die tatsächlich erbracht wurden.
- (35) Seit 1991 wird die Buchführung der SNCM im Auftrag des OTC von einem unabhängigen Rechnungssachverständigen, Paul Ménestrier, geprüft. Er erstellt auch den jährlichen Bericht über die Verwendung der Mittel, die für die Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen im Rahmen der Kontinuität der Festlandsverbindungen gewährt werden. Außerdem unterliegt die SNCM als öffentliches Unternehmen der wirtschaftlichen und finanziellen Kontrolle des Staates gemäß den Bedingungen der Verordnung Nr. 55-733 vom 26. Mai 1955.

### 5. DIE BEIHILFEMASSNAHMEN

#### 5.1. Beihilfesache C-78/98

- (36) Die Beihilfesache C-78/98 bezieht sich auf die Tätigkeit der Corsica Marittima als Tochterunternehmen der Gruppe SNCM-Ferryterranée. Corsica Marittima, die über eigenes Verwaltungspersonal verfügt, chartert an bestimmten Tagen zwischen Ende März und Anfang September für einige Stunden Schiffe der SNCM einschließlich Besatzung und bedient damit vor allem die Strecke zwischen Korsika und dem italienischen Festland<sup>(20)</sup>. Die Charraten, die Corsica Marittima zahlt, werden unter dem Konzessionsnetz verbucht.
- (37) Seit der Einleitung des Untersuchungsverfahrens prüft die Kommission, ob die folgenden Sachverhalte mögliche Beihilfen im Sinne von Artikel 87 des Vertrags darstellen:
- Die Finanzierung der Betriebsverluste der Corsica Marittima durch die Muttergesellschaft SNCM, und
  - die günstigen Charraten, die der Corsica Marittima von der SNCM für das Chartern der Schiffe einschließlich Besatzung eingeräumt werden.

<sup>(20)</sup> Außer den Strecken Genua-Bastia und Livorno-Bastia hat Corsica Marittima 1997 folgende Strecken bedient: Bastia-Insel Elba, Livorno-Porto-Vecchio, Bonifacio-S. Teresa (Sardinien), Genua-Tunesien; 1998 Livorno-Porto-Vecchio, Genua-Tunesien.



## 5.2. Beihilfesache C-14/01

- (38) Die Beihilfesache C-14/01 bezieht sich auf die mögliche Überkompensation der Kosten, die der SNCM aus den gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen im Zusammenhang mit dem Seeverkehr von und nach Korsika erwachsen. Die Überkompensation wäre demnach auf die zu hohen Beihilfen zurückzuführen, die aufgrund des Vertrags gewährt werden (siehe die Erwägungsgründe 29 und 30). Eine missbräuchliche Verwendung dieser Überkompensation zur Finanzierung von Tätigkeiten auf dem freien Markt könnte nicht ausgeschlossen werden.
- (39) Bei der Einleitung des Prüfverfahrens hat die Kommission auch darauf hingewiesen, dass die zusätzliche Ausgleichszahlung in Höhe von 20 Millionen Francs in die Untersuchung mit einbezogen werde. Dieser Betrag war von den französischen Behörden am 6. November 1998 genehmigt <sup>(21)</sup> und der SNCM jährlich für einen Zeitraum von drei Jahren gezahlt worden. Diese zusätzliche Ausgleichszahlung sei anschließend über einen Nachtrag zum derzeit geltenden Fünfjahresvertrag für den Zeitraum 1996-2001 angewiesen worden. Dieser Betrag wäre der Summe hinzuzurechnen, die in Punkt IV des Vertrags („Pauschalmittel für die Kontinuität der Festlandsverbindungen“) festgelegt ist (für 1996 515 FRF).

## 6. STELLUNGNAHME DER BETEILIGTEN

### 6.1. Beihilfe C-78/98

#### *Stellungnahme der privaten Unternehmen*

- (40) Bei der Kommission sind die Stellungnahmen mehrerer privater Unternehmen eingegangen, die mit dem Konzessionsinhaber in Wettbewerb stehen. Die privaten Unternehmen weisen im Wesentlichen auf folgende Punkte hin:
- Das schlechte Management der SNCM und der Corsica Marittima sowie die Tatsache, dass Letztere sich nur deshalb auf dem freien Markt behaupten könne, weil die Muttergesellschaft staatliche Beihilfen als Ausgleich für ihre gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen erhalte;
  - die überaus aggressive Tarifpolitik <sup>(22)</sup>, die von der Corsica Marittima trotz erheblicher Verluste betrieben werde. So habe die Corsica Marittima zum Beispiel italienischen Reiseveranstaltern erhebliche Preisnachlässe auf die offiziellen Tarife gewährt;
  - die Tatsache, dass laut Ménestrier-Bericht das „freie Streckennetz“ der SNCM Verluste erwirtschaftete; außerdem gehe aus der Berichtigung der Rechnungslegung durch Herrn Ménestrier hervor, dass die SNCM die Verluste ihres Tochterunternehmens Corsica Marittima über die Mittel für das „Konzessionsnetz im Rahmen der Kontinuität der Festlandsverbindungen“ finanziere, und diese stammten aus Beihilfen des französischen Staates.

#### *Stellungnahme Frankreichs*

- (41) Die französischen Behörden haben ihre Stellungnahme zur Einleitung des Verfahrens mit Schreiben vom 8. März 1999 übermittelt. Sie bestreiten in erster Linie, dass die SNCM die staatlichen Beihilfen zur Finanzierung der Corsica Marittima verwendet. Die französischen Behörden erinnern daran, dass im Vertrag zwischen der SNCM und dem OTC erstens detailliert festgelegt sei <sup>(23)</sup>, nach welchen Kriterien die Kosten für die Bereitstellung von Schiffen für das Konzessionsnetz zu berechnen sind; dass zweitens der Konzessionsnehmer ausdrücklich ermächtigt, ja ermutigt werde, die Schiffe der Flotte, die für die Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen bereit gestellt werden, auf anderen Strecken einzusetzen, falls diese nicht für die Dienste im Konzessionsnetz erforderlich sind.
- (42) Mit ihrer Entscheidung, Schiffe an ihr Tochterunternehmen Corsica Marittima zu verchartern, um besser und möglichst kostengünstig auf die Nachfrage nach Verkehrsverbindungen zwischen dem Festland und Korsika reagieren zu können, hat die SNCM nach Ansicht der französischen Behörden wirtschaftlich vernünftig gehandelt. Die Charraten, die von der Corsica Marittima gezahlt werden, deckten weitgehend die Grenzkosten für den Einsatz der Schiffe, die sonst ungenutzt geblieben wären. Ohne diesen Einsatz wären der SNCM Einnahmen aus dem Verchartern entgangen. Es handle sich daher um zusätzliche Einnahmen aus einer Tätigkeit, die dem Wettbewerb offen steht und dem Konzessionsnetz zugute kommt.

<sup>(21)</sup> Entscheidung Nr. 4/98 des Verwaltungsrats des OTC vom 6. November 1998.

<sup>(22)</sup> Der Kommission wurden Unterlagen über „verdeckte Tarifenkungen der Corsica Marittima“ vorgelegt.

<sup>(23)</sup> Vertrag für den Zeitraum 1991-1995, S. 20.

- (43) Zu den Verlusten, welche die Corsica Marittima seit Gründung des Unternehmens erlitten hat, wenden die französischen Behörden ein, dass die Entscheidung der SNCM, das Unternehmen weiter zu betreiben, keineswegs im Widerspruch zu den Grundsätzen der Marktwirtschaft stehe. Da Unternehmer vorausschauend planen, sei es aus strategischen Gründen durchaus zu rechtfertigen, dass Verluste sozusagen als kommerzielle Investition über einige Jahre in Kauf genommen werden. Die Verluste der Corsica Marittima seien im Wesentlichen in den ersten beiden Jahren entstanden (45 % der Verluste im Zeitraum 1990-1997 entfallen auf die Jahre 1990 und 1991). 1997 habe die Corsica Marittima zum ersten Mal ein positives Geschäftsergebnis erzielt.
- (44) Nach Auffassung der französischen Behörden hat sich die SNCM mit ihrer Entscheidung, ihre Schiffe in Zeiten schwacher Auslastung an die Corsica Marittima zu verchartern, obwohl die Charraten nicht kostendeckend waren, durchaus wie ein umsichtiger Unternehmer verhalten, der versuche, die Auslastung seiner Flotte über das gesamte Jahr hinweg zu optimieren.
- (45) Außerdem hätten die französischen Behörden auch Daten aus der Betriebsbuchführung der SNCM vorgelegt. Daraus werde ersichtlich, dass es genau die Gewinne aus dem freien Netz sind, mit deren Hilfe die Verluste der Corsica Marittima gedeckt wurden, vor allem seit dem starken Rückgang des Personen- und Frachtverkehrs seit 1995.

#### *Stellungnahme der SNCM*

- (46) Zusammen mit ihrem Schreiben vom 2. April 1999 hat die SNCM Auszüge aus ihrer Buchführung für die Jahre 1990 und 1995 sowie Auszüge aus dem Ménéstrier-Bericht für das Jahr 1995 vorgelegt, um ihre Stellungnahme zu untermauern. Sie widerspricht der Berichtigung der Rechnungslegung und den Ansichten von Herrn Ménéstrier in Bezug auf die Buchführung der Gesellschaft.
- (47) Die SNCM hat auch darauf hingewiesen, dass einer der Beschwerdeführer eine führende Position auf dem Markt der Passagierschiffahrt zwischen Korsika und Italien innehat, auf dem auch die Corsica Marittima tätig ist. Die allgemeinen Tarife der Corsica Marittima für Privatkunden und für Reiseunternehmen und die Tarife des Beschwerdeführers lägen nahe beieinander. Auch die Tarife, die den italienischen Reiseveranstaltern eingeräumt wurden, entsprächen den marktüblichen Tarifen.

### **6.2. Beihilfesache C-14/01**

#### *Stellungnahme privater Unternehmen*

- (48) Die Kommission hat die Stellungnahmen von zwei privaten Unternehmen erhalten, die Konkurrenten der SNCM im Linienverkehr mit Korsika sind. Diese Stellungnahmen unterstreichen in erster Linie die Argumente, mit denen die an die Kommission gerichteten Beschwerden begründet wurden:
- Das System der Kontinuität der Festlandsverbindungen, das Frankreich eingeführt habe, verhindere die Entstehung eines freien Marktes im Seeverkehr zwischen Frankreich und Italien. Dieses System begünstige die Verbindung Korsikas mit dem französischen Festland über die drei Häfen Marseille, Nizza und Toulon und benachteilige die Verbindungen mit den italienischen Häfen, die viel näher zu Korsika liegen;
  - die SNCM setze ihre gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen selbst fest. Nach Ansicht der Konkurrenten ist es wenig wahrscheinlich, dass die Sondertarife tatsächlich wie vertraglich vorgesehen von den staatlichen Gremien festgelegt werden. Außerdem entscheide die SNCM in der Praxis selbst über die Häufigkeit der Verbindungen, die Häfen, die angelaufen werden, und die Beförderungskapazität;
  - der Seeverkehr mit Korsika im Rahmen der sogenannten „Kontinuität der Festlandsverbindungen“ folge in erster Linie der „Logik der Flotte“. Das heißt, die Zusammensetzung der Flotte der SNCM bestimme die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen und nicht umgekehrt. Die SNCM habe Schiffe erworben und in Betrieb genommen, um öffentliche Verkehrsdienste anzubieten, obwohl das OTC als Konzessionsgeber dagegen gewesen sei;

- die Beihilfen für die SNCM seien höher als dies für die Aufrechterhaltung der öffentlichen Verkehrsdienste erforderlich wäre. Diese Überkompensation sei eine logische Folge des Systems der Pauschalmittel für die Kontinuität der Festlandsverbindungen. Bei der Berechnung der Zuschüsse seien Kosten einbezogen worden, die in keiner Weise mit den gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen in Verbindung stehen;
- in einer Anhörung in der Nationalversammlung<sup>(24)</sup> hätten die zuständigen korsischen Behörden selbst die Gründe für die zu hohen Kosten genannt. Diese seien vor allem darauf zurückzuführen, dass die SNCM ihre Schiffe grundsätzlich nur in französischen Werften bauen lasse. Ferner seien die Kosten der Sozialpläne für die Hafentarbeiter von Marseille auf die Beträge aufgeschlagen worden, die im Rahmen des Prinzips der „Kontinuität der Festlandsverbindungen“ gezahlt werden. Außerdem, so fügen die Konkurrenten hinzu, sei die Zahl der Beschäftigten im öffentlichen Linienverkehr im Vergleich zum tatsächlichen Bedarf zu hoch, und darüber hinaus seien sie zu teuer;
- schließlich wird in den Stellungnahmen der privaten Unternehmen das gesamte System in Frage gestellt, das in den Verträgen in Bezug auf die Zusammenstellung der Flotte vorgesehen ist, die für den öffentlichen Linienverkehr bereitzustellen ist. Sie kritisieren vor allem, dass die Flotte, die mit den Mitteln der Kontinuität der Festlandsverbindungen aufgebaut wurde, überhaupt nicht für den Seeverkehr mit Korsika eingesetzt werde. Der Wertzuwachs, den die SNCM mit den über Zuschüsse finanzierten Schiffen erzielt habe, sei nicht unter dem Konzessionsnetz verbucht worden<sup>(25)</sup>, sondern unter dem so genannten freien Netz.

#### *Stellungnahme Frankreichs*

- (49) Die französischen Behörden haben ihre Stellungnahme mit Schreiben vom 1. Juni 2001 übermittelt. Sie begründen die Notwendigkeit eines öffentlichen Schiffsverkehrs mit Korsika mit dem Argument, dass sie verpflichtet seien, eine ständige Verbindung zwischen dem Festland und der Insel aufrechtzuerhalten (Politik der „Kontinuität der Festlandsverbindungen“). Mit dieser Politik sollten die Nachteile der Insellage verringert und Korsika stärker in den europäischen Raum integriert werden. Die französischen Behörden argumentieren, dass für diese Politik Schiffsverbindungen unterhalten werden müssten, die ein Gemeinschaftsreeder im eigenen wirtschaftlichen Interesse nicht oder nicht im gleichen Umfang und nicht unter den gleichen Bedingungen übernehmen würde.
- (50) Anschließend weisen die französischen Behörden auf Besonderheiten des Seeverkehrs mit Korsika hin. Diese seien der Grund, warum sich die öffentliche Hand bereits früh in der Organisation des Seeverkehrs mit Korsika engagiert und an der Finanzierung beteiligt habe. Ziel dieses Engagements sei, eine regelmäßige und ausreichende Schiffsverbindung mit der Insel zu gewährleisten. Diese besonderen Aspekte seien:
- Die Tatsache, dass der Seeverkehr zwischen dem französischen Festland und Korsika relativ gering sei;
  - die erheblichen jahreszeitlichen Schwankungen in der Personenbeförderung; so seien im Sommer sehr große Kapazitäten erforderlich, die für den Rest des Jahres nicht gebraucht würden;
  - die unterschiedliche Auslastung der Verbindungen: Das Verkehrsaufkommen sei in den beiden Richtungen unterschiedlich stark, die Auslastung schwanke je nach Nord-Süd- oder Süd-Nord-Richtung und zwischen Wochenanfang und -ende;
  - es müssten viele Häfen angelaufen werden, obwohl das Verkehrsaufkommen nicht hoch sei. Das Anlaufen der kleineren Häfen, auf die weniger als 20 % der beförderten Gesamtgütermenge entfallen, werde aus Gründen der regionalen Entwicklung für wichtig gehalten.

<sup>(24)</sup> Anhörung von Herrn Piazza-Alessandrini, Präsident des korsischen Verkehrsamtes (OTC), zu Korsika in der Sitzung der Nationalversammlung vom 21. April 1997.

<sup>(25)</sup> Siehe den Bericht des Kontrollbeauftragten des OTC und die Berichtigungen der Rechnungslegung, die von Herrn Ménestrier vorgenommen wurden. Beide werden von der SNCM in Zweifel gezogen (siehe Erwägungsgrund 46). Die Stellungnahme weist vor allem auf den Wiederverkauf der Esterel im Jahr 1997 und auf die Entschädigung hin, die von der Versicherung für den Verlust der Monte Stello 1994 gezahlt wurde.

- (51) Die französischen Behörden betonen, dass die Gesellschaften, die den öffentlichen Linienverkehr mit Korsika übernommen haben, niemals in den Genuss von Exklusivregelungen gekommen seien. Sie weisen auch darauf hin, dass die privaten Anbieter von Fahrten von und nach Korsika lediglich an Strecken interessiert seien, die wirtschaftlich rentabel sind, d. h. an den wichtigsten Strecken in der Hauptsaison. Außerhalb der Hauptsaison und außerhalb der wichtigsten Strecken wäre ein ausreichender Schifflinienverkehr, wie ihn die öffentliche Hand sicherstellen muss, nicht gewährleistet.
- (52) Außerdem erinnern die französischen Behörden daran, dass sie verpflichtet seien, dafür Sorge zu tragen, dass die Flotte im Hinblick auf Anzahl und Typ der Schiffe sowie im Hinblick auf die Besatzung für die umfangreichen Kapazitäten ausgelegt ist, die während eines kleinen Teils des Jahres benötigt werden. Darüber hinaus sollte die Flotte dem stark schwankenden Verkehrsaufkommen angepasst werden können. Die durchschnittliche jährliche Auslastung der Schiffe, die im öffentlichen Linienverkehr eingesetzt werden, liege lediglich bei 40 % <sup>(26)</sup>. Eine solch schwache durchschnittliche Auslastung und die starken Schwankungen wären für ein Schifffahrtsunternehmen, das sich auf dem freien Markt behaupten und ohne finanziellen Ausgleich auskommen muss, nicht tragbar. Wenn man eine Flotte aufrechterhalten wolle, die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen genüge, habe dies zwangsläufig erhebliche Strukturkosten und eine ungenügende Auslastung der Schiffe über einen großen Teil des Jahres zur Folge. Außerdem könnten die korsischen Häfen nicht von großen Schiffen angelaufen werden, vor allem nicht der Hafen Bastia <sup>(27)</sup>. Daher seien besondere Fährschiffe und eine bestimmte Flottenzusammensetzung erforderlich.
- (53) Schließlich weisen die französischen Behörden darauf hin, dass sie Ende 2000 den Schifflinienverkehr mit Korsika öffentlich ausgeschrieben hätten, und zwar europaweit; die Resonanz auf diese Ausschreibung sei jedoch nicht gerade überwältigend gewesen, auch nicht bei den Reedereien, die heute von Frankreich und Italien aus operieren. Dies zeige, wie schwierig es ist, eine Verbindung mit Korsika anzubieten, die den Vorstellungen der öffentlichen Hand entspricht, gleichzeitig jedoch für ein privates Unternehmen wirtschaftlich und finanziell rentabel ist, selbst wenn sie mit öffentlichen Mitteln unterstützt wird.
- (54) Der Abschluss eines gemeinwirtschaftlichen Vertrags über Dienstleistungen im Seeverkehr habe es den französischen Behörden ermöglicht, Verkehrsdienste zu erhalten, die diesen Besonderheiten Rechnung tragen, und gleichzeitig:
- eine Verkehrsplanung sicherzustellen, die der Öffentlichkeit ausreichende Verkehrsdienste bietet, die außerdem bestimmte Anforderungen an die Kontinuität, Regelmäßigkeit, Leistungsfähigkeit und Qualität erfüllen, zu besonderen Tarifen und Bedingungen, vor allem für bestimmte Personengruppen;
  - ausreichende Beförderungskapazitäten sicherzustellen, um trotz der saisonbedingten Schwankungen und der unterschiedlichen Auslastung das gesamte Jahr über einen öffentlichen Liniendienst zu gewährleisten;
  - maßvolle Tarife anbieten zu können, die dem Grundsatz der Kontinuität der Festlandsverbindungen Rechnung tragen;
  - eine gleichmäßige Verbindung zu allen Häfen der Insel sicherzustellen, und zwar sowohl zu den beiden größten Häfen im Norden und Süden der Insel als auch zu den vier kleineren Häfen, unabhängig von der wirtschaftlichen Rentabilität der einzelnen Verbindungen;
  - das Verkehrsangebot abzusichern: Der Vertrag ermöglicht es, genügend Schiffe bereitzustellen, um den Linienverkehr auch bei technischen Störungen, betriebsbedingten Ausfällen oder witterungsbedingten Problemen aufrechtzuerhalten.
- (55) Abschließend erinnern die französischen Behörden daran, dass gemäß Artikel 4 Absatz 3 der Verordnung (EWG) Nr. 3577/92 bestehende Verträge über öffentliche Verkehrsdienste aufgrund von Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes bis zum jeweiligen Ablaufdatum gültig bleiben.

## 7. BEURTEILUNG DER BEIHILFEN

- (56) Nach Artikel 87 Absatz 1 des Vertrags „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 Gemeinsamen Markt unvereinbar, soweit sie den Handel mit den Mitgliedstaaten beeinträchtigen“.

<sup>(26)</sup> Auf der Strecke Marseille-Ajaccio könne die Auslastung in der ersten Augustwoche sogar auf 100 % ansteigen.

<sup>(27)</sup> In diesem Hafen können nur Schiffe von weniger als 175 m Länge anlegen.

- (57) Die Bereitstellung öffentlicher Mittel zugunsten der SNCM stellt zweifellos eine staatliche Beihilfe dar. Die SNCM ist ein Anbieter von Dienstleistungen im internationalen Seeverkehr. Seit dem 31. Dezember 1989 steht der Seeverkehr zwischen Mitgliedstaaten sowie zwischen Mitgliedstaaten und Drittländern allen Betreibern offen, die in Artikel 1 der Verordnung (EWG) Nr. 4055/86 des Rates vom 22. Dezember 1986 zur Anwendung des Grundsatzes des freien Dienstleistungsverkehrs auf die Seeschifffahrt zwischen Mitgliedstaaten sowie zwischen Mitgliedstaaten und Drittländern<sup>(28)</sup>, geändert durch die Verordnung (EWG) Nr. 3573/90<sup>(29)</sup> genannt werden. Ab diesem Datum können die Beihilfen an ein Unternehmen, das Fahrgäste und Fracht zwischen Frankreich und Italien sowie zwischen Frankreich und Drittländern befördert, den Handel zwischen Mitgliedstaaten beeinträchtigen und den Wettbewerb verfälschen. Dies würde bestätigen, dass eine Beihilfe im Sinne von Artikel 87 Absatz 1 des EG-Vertrags vorliegt. Allerdings operiert die Gruppe SNCM-Ferryterranée auf den innergemeinschaftlichen Strecken in direkter Konkurrenz zu Unternehmen wie Corsica Ferries, Moby Lines, Happy Lines, Tris, Lauro oder Saremar. Auch was den nordafrikanischen Frachtmarkt betrifft<sup>(30)</sup>, steht sie im Wettbewerb mit anderen europäischen Unternehmen.
- (58) Generell ist darauf hinzuweisen, dass es sich bei den staatlichen Ausgleichszahlungen für die Kosten, die aus den gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen entstehen, nach der Rechtsprechung um eine Maßnahme handelt, die unter Artikel 87 des EG-Vertrags fällt<sup>(31)</sup>.
- (59) Dies würde auch für die Subventionierung der Tätigkeiten von Corsica Marittima im Seeverkehr zwischen Frankreich und Italien gelten, wenn das freie Netz zum Teil über die Beihilfen des Staates an die SNCM für die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen im Konzessionsnetz finanziert würde.

#### *Anmeldepflicht*

- (60) Nach der Verordnung (EG) Nr. 659/99 sind spätestens ab dem 1. Januar 1990 Beihilfen, die der SNCM gewährt wurden, als neue Beihilfen anzusehen. Diese müssen bei der Kommission angemeldet werden. Ausnahmen von dieser Vorschrift gibt es für den Schifffahrtssektor nicht. Die Vorschrift findet selbst dann Anwendung, wenn das Unternehmen, dem die Beihilfe gewährt wird, möglicherweise unter die Ausnahmeregelungen nach Artikel 86 Absatz 2 des EG-Vertrags fällt<sup>(32)</sup>.

### **7.1. Beurteilung der Vereinbarkeit der Beihilfe mit dem Gemeinsamen Markt**

- (61) Staatliche Beihilfen sind grundsätzlich mit dem Gemeinsamen Markt unvereinbar, sofern sie nicht unter die im Vertrag vorgesehenen Ausnahmeregelungen nach Artikel 87 Absätze 2 und 3 und Artikel 86 Absatz 2 fallen.
- (62) Die Beihilfen, die der SNCM als Zuschuss im Rahmen der Kontinuität der Festlandsverbindungen gewährt werden, fallen unter keine der Ausnahmeregelungen nach Artikel 87 Absatz 2 des Vertrags. Bei diesen Beihilfen handelt es sich weder um Beihilfen sozialer Art, die einzelnen Verbrauchern gewährt werden, noch um Beihilfen zur Beseitigung von Schäden, die durch Naturkatastrophen oder sonstige außergewöhnliche Ereignisse entstanden sind, noch um Beihilfen, die einzelnen Gebieten der Bundesrepublik Deutschland gewährt werden.

<sup>(28)</sup> ABl. L 378 vom 31.12.1986, S. 1. Die Tätigkeit der SNCM zwischen Korsika und dem französischen Festland im Rahmen des Vertrags von 1976 steht seit dem 1. Januar 1999 aufgrund der Verordnung (EWG) Nr. 3577/92 allen Betreibern offen.

<sup>(29)</sup> ABl. L 353 vom 17.12.1990, S. 16.

<sup>(30)</sup> Für den Frachtverkehr zwischen Frankreich und den beiden nordafrikanischen Ländern Tunesien und Algerien galten lange Zeit Abkommen über eine Aufteilung des Frachtverkehrs zwischen den staatlichen Schifffahrtsgesellschaften beider Seiten. In den achtziger Jahren wurden diese Abkommen gekündigt (1987 mit Algerien und 1988 mit Tunesien) und der Frachtmarkt für den Wettbewerb freigegeben.

<sup>(31)</sup> Siehe das Urteil des Gerichts erster Instanz vom 27. Februar 1997, *Fédération française des sociétés d'assurances (FFSA)* und andere gegen Kommission, Rechtssache T-106/95, Sammlung der Rechtsprechung 1997, S. II-0229, Punkt 165.

<sup>(32)</sup> Dazu siehe vor allem das Urteil des Gerichtshofes der Europäischen Gemeinschaften vom 22. Juni 2000, *Französische Republik gegen Kommission der Europäischen Gemeinschaften, Beihilfe für die Coopérative d'exportation du livre français (CELF)*, Rechtssache C-332/98, Sammlung der Rechtsprechung 2000, S. I-4833.

- (63) Ebenso wenig findet für diese Beihilfe eine der Ausnahmeregelungen in Artikel 87 Absatz 3 des Vertrags Anwendung. Die Beihilfen dienen nämlich weder der Förderung wichtiger Vorhaben von gemeinsamem europäischem Interesse noch der Behebung einer beträchtlichen Störung im Wirtschaftsleben eines Mitgliedstaats, wie in Artikel 87 Absatz 3 Buchstabe b) des EG-Vertrags festgelegt. Die Beihilfen dienen auch nicht der Förderung der Kultur und der Erhaltung des kulturellen Erbes gemäß Buchstabe d) des genannten Absatzes. Sie können auch nicht als Beihilfen mit regionaler Zielsetzung im Sinne von Artikel 87 Absatz 3 Buchstabe a) oder c) interpretiert werden, da sie nicht der Förderung der Entwicklung gewisser Wirtschaftszweige dienen und nicht Teil einer Sektoren übergreifenden Beihilferegulierung sind, die in dem jeweiligen Gebiet sämtlichen Unternehmen der betreffenden Wirtschaftszweige gewährt werden (dazu siehe die Leitlinien der Gemeinschaft für staatliche Beihilfen mit regionaler Zielsetzung<sup>(33)</sup>). Sie können auch nicht als Beihilfen zur Förderung der Entwicklung bestimmter Aktivitäten im Sinne von Artikel 87 Absatz 3 Buchstabe c) angesehen werden, da die Beihilfen dazu dienen, die Betriebskosten eines Schifffahrtsunternehmens zu decken und nicht Teil eines Gesamtplans sind mit dem Ziel, die wirtschaftliche und finanzielle Rentabilität des Unternehmens wiederherzustellen, ohne dass weitere Beihilfen erforderlich werden.
- (64) Gemäß Artikel 86 Absatz 2 des Vertrags gelten „für Unternehmen, die mit Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse betraut sind ..., die Vorschriften dieses Vertrags, insbesondere die Wettbewerbsregeln, soweit die Anwendung dieser Vorschriften nicht die Erfüllung der ihnen übertragenen besonderen Aufgabe rechtlich oder tatsächlich verhindert. Die Entwicklung des Handelsverkehrs darf nicht in einem Ausmaß beeinträchtigt werden, das dem Interesse der Gemeinschaft zuwiderläuft.“
- (65) Diese Bestimmung enthält eine Ausnahmeregelung, die jedoch der Rechtsprechung zufolge eng auszulegen ist<sup>(34)</sup>. Es genügt daher nicht, dass das betreffende Unternehmen von den Behörden mit einer Dienstleistung von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse betraut wurde. Es ist außerdem erforderlich, dass die Anwendung der Vorschriften des Vertrags, insbesondere von Artikel 87, die Erfüllung der Aufgabe, die dem Unternehmen übertragen wurde, verhindern würde und dass das Gemeinschaftsinteresse nicht beeinträchtigt wird<sup>(35)</sup>.
- (66) Um festzustellen, ob die Beihilfen, die der SNCM im Rahmen des Vertrags von 1991 gewährt wurden, unter die Ausnahmeregelung nach Artikel 86 Absatz 2 des Vertrags fallen, muss die Kommission:
- prüfen, ob es sich bei den Dienstleistungen, die der SNCM übertragen wurden, um Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse handelt. Dies würde voraussetzen, dass keine ausreichenden Verkehrsdienste gewährleistet wären, wenn das Angebot allein den Marktkräften überlassen bliebe<sup>(36)</sup>, und
  - prüfen, inwieweit die Höhe der Beihilfen, die der SNCM als Ausgleich für die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen gewährt wurden, den Mehrkosten entspricht, die die SNCM zu tragen hat, um den grundlegenden Anforderungen des öffentlichen Dienstes nachzukommen.
- (67) An dieser Stelle sollte daran erinnert werden, dass die Kommission 1997 die Leitlinien der Gemeinschaft für staatliche Beihilfen im Seeverkehr definiert hat. In diesen Leitlinien wird erläutert, unter welchen Bedingungen staatliche Beihilfen, die als Ausgleich für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen gewährt werden, als mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar angesehen werden können.

## 7.2. Rechtfertigung einer gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung

- (68) Die Verpflichtungen, die mit der Übernahme einer öffentlichen Dienstleistung verbunden sind, werden in Artikel 2 Punkt 4 der Verordnung (EWG) Nr. 3577/92 definiert als „Verpflichtungen, die der betreffende Gemeinschaftsreeder im eigenen wirtschaftlichen Interesse nicht oder nicht im gleichen Umfang und nicht unter den gleichen Bedingungen übernehmen würde.“
- (69) Gemäß den Leitlinien der Gemeinschaft für staatliche Beihilfen im Seeverkehr können „gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen in Fällen, in denen Marktkräfte nicht für ein ausreichendes Serviceangebot sorgen würden, für Liniendienste zu Häfen auferlegt werden, von denen Randregionen der Gemeinschaft oder wenig befahrene Strecken bedient werden, die für die wirtschaftliche Entwicklung einer Region als überaus wichtig gelten.“

<sup>(33)</sup> ABl. C 74 vom 10.3.1998, S. 9.

<sup>(34)</sup> Siehe das Urteil „FFSA“, Punkt 173.

<sup>(35)</sup> Siehe das Urteil „FFSA“, Punkt 173, und das Urteil des Gerichtshofes vom 10. Dezember 1991 *Merci convenzionali porto di Genova*, Rechtssache C-179/90, Sammlung der Rechtsprechung 1991, S. I-5889, Punkt 26.

<sup>(36)</sup> Urteil des Gerichtshofes vom 20. Februar 2001, *Asociación Profesional de Empresas Navieras de Líneas Regulares (Analir)* und andere gegen Administración General del Estado, Rechtssache C-205/99, Sammlung der Rechtsprechung 2001, S. I-1271, Punkt 34.

- (70) Außerdem trägt der Vertrag von Amsterdam zur Ergänzung des Vertrags über die Europäische Union den Besonderheiten der Inselage in Artikel 158 Absatz 2 Rechnung. Diese Besonderheiten wurden ebenfalls in der Erklärung Nr. 30 zu den Inselgebieten hervorgehoben, die der Schlussakte des Vertrags von Amsterdam als Anhang beigefügt ist.
- (71) Die Kommission stellt nicht die so genannte Politik der „Kontinuität der Festlandsverbindungen“ in Frage, die von Frankreich seit langem praktiziert wird. Sie bestreitet auch nicht, dass die öffentliche Hand verpflichtet ist, zu prüfen, ob der regelmäßige Personen- und Frachtverkehr von und nach Korsika ausreichend ist, und dass sie gegebenenfalls verpflichtet ist, diese sicherzustellen, um die Voraussetzungen für die wirtschaftliche und soziale Entwicklung der Insel zu schaffen.
- (72) Die Kommission stellt außerdem fest, dass es sich bei diesem Ziel um ein legitimes öffentliches Interesse handelt<sup>(37)</sup> und dass es in der Vergangenheit nicht durch das freie Spiel der Marktkräfte erreicht werden konnte. Von 1976 bis zum Ende der 90er Jahre verfügte die SNCM in der Tat auf nahezu allen betroffenen Strecken<sup>(38)</sup> über ein De-facto-Monopol. Nach den Informationen der Kommission hat die SNCM erst 1996 zum ersten Mal Konkurrenz durch ein privates Unternehmen erhalten, die Corsica Ferries. Dieses Unternehmen bietet während der Sommermonate eine Schnellverbindung zwischen Nizza und Korsika an. Dieses Angebot wurde inzwischen auf folgende Strecken ausgedehnt:
- Strecke Toulon-Bastia  
Seit dem 18. Dezember 2000 vier wöchentliche Verbindungen während der Saison und drei wöchentliche Verbindungen außerhalb der Saison.
- Strecke Toulon-Ajaccio  
Seit dem 1. April 2000 vier wöchentliche Verbindungen während der Saison und drei wöchentliche Verbindungen außerhalb der Saison.
- Strecke Nizza-Bastia  
Seit dem 4. Juli 1996 sieben wöchentliche Verbindungen während der Saison und seit dem 18. März 1999 eine wöchentliche Verbindung außerhalb der Saison.
- Strecke Nizza-Calvi  
Seit dem 4. Juli 1996 acht wöchentliche Verbindungen während der Saison und seit dem 18. März 1999 eine wöchentliche Verbindung außerhalb der Saison.
- Strecke Nizza-Ajaccio  
Seit dem 1. April 2001 eine wöchentliche Verbindung außerhalb der Saison.
- (73) Ziel des Vertrags, der 1976 für eine Laufzeit von 25 Jahren zwischen dem französischen Staat und der SNCM abgeschlossen wurde, war, ausreichende regelmäßige Verkehrsdienste zwischen dem französischen Festland und Korsika sicherzustellen. Außerdem sollte das Unternehmen einen Ausgleich für die Verluste erhalten, die mit der Erfüllung dieser Verpflichtungen verbunden waren. Aus den Vertragsbestimmungen, die weiter oben beschrieben wurden, geht hervor, dass die SNCM für alle Strecken einer Reihe von Auflagen unterworfen war. So musste sie zum Beispiel bestimmte Häfen anlaufen, eine bestimmte Frequenz und bestimmte Abfahrts- und Ankunftszeiten einhalten, außerdem wurden der Schiffstyp und die Tarife vorgegeben. Dies alles waren Verpflichtungen, die das Unternehmen aus eigenem wirtschaftlichem Interesse nicht oder zumindest nicht in demselben Umfang eingegangen wäre.
- (74) Kein einziger der Konkurrenten war bereit, die Verpflichtungen einzugehen, die mit diesem Vertrag verbunden waren, d. h. ein ganzjähriges Angebot in der Frequenz bereitzuhalten, wie im Vertrag vorgesehen, und zwar weder im Hinblick auf die Personen- noch auf die Frachtbeförderung. Auch als 1996 zum ersten Mal ein privater Anbieter auf den Markt trat (auf einem Teil der Strecken und während eines Teils des Jahres), war eine Erfüllung der Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes, wie sie von den französischen Behörden für erforderlich angesehen wurden, nicht gewährleistet. An dieser Stelle wird darauf hingewiesen, dass die Kommission es im Rahmen der Umsetzung der Verordnung (EWG) Nr. 3577/92 als legitim ansieht, dass diese Verpflichtungen sowohl für die Haupt- als auch für die Nebensaison auferlegt wurden. Auf diese Weise sollte verhindert werden, dass Reedereien sich die rentabelsten Strecken für die Sommermonate aussuchen und dem Unternehmen, das den öffentlichen Linienverkehr übernommen hat, die unrentablen Strecken überlassen. Die Kommission kommt daher zu folgendem Schluss: Die Tatsache, dass es zu dem Zeitpunkt, als die beiden Fünfjahresverträge geschlossen wurden, d. h. in den Jahren 1991 bis 1996, keine Konkurrenz gab, rechtfertigt die Notwendigkeit, eine öffentliche Verkehrsleistung einzurichten, wie sie im Rahmen des in Frage stehenden Vertrags vorgesehen ist.

<sup>(37)</sup> Siehe das zitierte Urteil „Analir“, Punkt 27.

<sup>(38)</sup> Fünf ab Marseille (nach Porto-Vecchio, Propriano, Bastia, Ajaccio und Balagne), drei ab Toulon (nach Propriano, Bastia und Ajaccio) und drei ab Nizza (nach Bastia, Calvi und Ajaccio).

- (75) In den Verträgen und in den Anhängen machen die französischen Behörden präzise Vorgaben in Bezug auf die Kontinuität, die Regelmäßigkeit, die Leistungsfähigkeit und die Tarifgestaltung, die das Unternehmen bei der Bedienung des Konzessionsnetzes einhalten muss. So wird im Fünfjahresvertrag von 1996 festgelegt, welche Verbindungen mindestens im öffentlichen Schiffslinienverkehr anzubieten sind. Darüber hinaus wird festgeschrieben, dass die Fahrpläne für die vorgesehenen Zeiträume dem OTC rechtzeitig zur Genehmigung vorgelegt werden müssen. Und schließlich ist auch vertraglich geregelt, welche Schiffe für den öffentlichen Linienverkehr einzusetzen sind.
- (76) Zu der zusätzlichen Ausgleichszahlung, die am 6. November 1998 genehmigt wurde, stellt die Kommission fest, dass der Nachtrag zum Vertrag einer Änderung Rechnung trägt, die von den Behörden beschlossen worden war. Diese betraf eine Erweiterung des Leistungsangebots, das von der SNCM bereitzustellen ist. Dieser Nachtrag steht mit dem Rahmenvertrag von 1976 und dem Fünfjahresvertrag von 1996 (Teil II, Artikel 4 Absatz 2) in Einklang. Die Behauptung, dass die SNCM selbst ihre gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen festlege, ist daher nicht zutreffend.
- (77) Auf der anderen Seite ist festzustellen, dass der Seeverkehr mit Korsika ein Markt ist, der nicht nur in permanentem Wettbewerb mit dem — ebenfalls subventionierten — Luftverkehr steht. Der Markt ist auch innerhalb des Seeverkehrs hart umkämpft. Vor allem die Konkurrenz aus Italien ist sehr stark. Italienische Reedereien bieten von den Häfen Livorno und Savona aus ebenfalls einen Linienverkehr nach Korsika an.
- (78) Auf französischer Seite hat sich die Situation in den letzten Jahren entscheidend verändert, und zwar in einem Maße, dass inzwischen sogar die Notwendigkeit gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen in Frage gestellt werden kann. Seit 1995 hat sich den Angaben des Observatoire régional des transports de la Corse <sup>(39)</sup> zufolge das Angebot im Sommer erheblich verbessert. Die schrittweise Öffnung des Marktes — zunächst für die Strecke ab Nizza, später auch ab Toulon — und der Einsatz neuer Schiffe <sup>(40)</sup> haben dazu geführt, dass sich die Zahl der Fahrten verdreifacht hat. Auch das Platzangebot ist um 77 % gestiegen.
- (79) Die Erhöhung des Angebots im Sommer 2001 nach der Marktöffnung könnte zu einer Neuordnung der Verbindungen während der Sommermonate führen. Es kann nicht ausgeschlossen werden, dass dies eine Neuverteilung der Marktanteile zu Ungunsten der SNCM zur Folge haben wird.

#### Platzangebot — französisches Festland-Korsika

Gesellschaft	2000	2001	Veränderungen
SNCM	2 238 449	2 364 915	+ 6 %
CMN	63 595	66 633	+ 5 %
Corsica Ferries	321 500	1 025 600	+ 219 %
Insgesamt	2 623 544	3 457 148	+ 32 %

#### Platzangebot — französisches Festland-Korsika

Monate	2000	2001	Veränderungen
Mai	333 844	454 052	+ 36 %
Juni	470 932	570 857	+ 21 %
Juli	710 054	894 039	+ 26 %
August	728 358	922 270	+ 27 %
September	380 356	615 930	+ 62 %
Insgesamt	2 623 544	3 457 148	+ 32 %

<sup>(39)</sup> Evolution structurelle de l'offre „passagers“ sur les lignes maritimes françaises, saison 2001 (Dokument vom April 2001).

<sup>(40)</sup> Vor allem der Hochgeschwindigkeitsschiffe, die bis zu 1700 Passagiere befördern können.



- (80) Berücksichtigt man diese jüngsten Entwicklungen, kann die Schlussfolgerung der Kommission nicht über den 31. Dezember 2001 hinaus gelten, dem Datum, an dem der Rahmenvertrag ausläuft. Das heißt, über dieses Datum hinaus wäre die Notwendigkeit, einen öffentlichen Linienverkehr aufrechtzuerhalten, wie dies im Rahmenvertrag zwischen dem französischen Staat und der SNCM im Jahre 1976 und zwischen dem OTC und der SNCM in den Jahren 1991 und 1996 vereinbart worden war, nicht mehr gegeben. Dies wird auch durch die Absicht der französischen Behörden bestätigt<sup>(41)</sup>, ab diesem Datum den Umfang der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen zu reduzieren.

### 7.3. Verhältnismäßigkeit der Beihilfe

#### *Fehlen einer öffentlichen Ausschreibung*

- (81) Bei der Bewertung von öffentlichen Dienstleistungen im Seeverkehr betrachtet die Kommission in der Regel die Erstattung von Verlusten, die direkt auf die Übernahme von Dienstleistungen von allgemeinem öffentlichem Interesse im Sinne des Artikels 86 Absatz 2 des Vertrags zurückzuführen sind, nicht als Überkompensation und daher als mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar<sup>(42)</sup>. Voraussetzung ist, dass die Verkehrsleistungen öffentlich in einem transparenten und nicht diskriminierenden Verfahren ausgeschrieben wurden. In dem vorliegenden Fall ist jedoch keine öffentliche Ausschreibung erfolgt. Von daher kann nicht ausgeschlossen werden, dass die Ausgleichszahlungen eine Beihilfe zu den Betriebskosten darstellen und daher nicht mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar sind.

#### *Keine pauschale Beihilfe*

- (82) Die französischen Behörden argumentieren, dass es sich bei den Mitteln für die Kontinuität der Festlandsverbindungen um eine pauschale Beihilfe handelt und dass diese daher weder mit den Betriebskosten noch mit den Investitionskosten in Verbindung gebracht werden dürfe. Es trifft zwar zu, dass in Punkt IV des Vertrags von einer „dotation forfaitaire de continuité territoriale“, d. h. von Pauschalmitteln für die Kontinuität der Festlandsverbindungen, die Rede ist. In Punkt IV Teil II wird jedoch präzisiert: „Falls die wirtschaftlichen Bedingungen, insbesondere die Betriebskosten und das Verkehrsaufkommen, die der Berechnung der Beihilfe zugrunde gelegen haben, sich in erheblichem Maße verschlechtern, werden SNCM und OTC gemeinsam erörtern, welche Maßnahmen ergriffen werden können, um das finanzielle Gleichgewicht des Unternehmens wiederherzustellen. Dabei können sowohl eine Änderung des Verbindungsangebots und der Tarife als auch eine Anpassung der Höhe der Beihilfe in Betracht gezogen werden.“
- (83) Die Tatsache, dass die Beihilfe nach oben angepasst werden kann, um ein finanzielles Ungleichgewicht auszugleichen (das auf eine Diskrepanz zwischen den tatsächlichen Betriebskosten und den Kosten zurückzuführen ist, die als Grundlage für die Berechnung der Beihilfe gedient hatten), bestätigt nach Auffassung der Kommission, dass es sich nicht um eine pauschale Beihilfe handelt.

#### *Zusätzliche Ausgleichszahlung*

- (84) Artikel 4 Absatz 2 in Teil II des Fünfjahresvertrags von 1996 sieht vor, dass das Verbindungsangebot, das die SNCM im Rahmen des öffentlichen Dienstleistungsvertrags bereitstellen muss, mit Zustimmung des Office des transports de la Corse geändert werden kann, wenn sich die Nachfrage ändert. Allerdings darf die Gesamtzahl der Verbindungen nicht unter die vertraglich festgelegte Zahl sinken. Außerdem sieht Teil I des Vertrags von 1996 vor, dass die SNCM auf Wunsch des OTC Ermäßigungen oder Rabatte auf die üblichen Tarife einräumen muss. Dafür kann dem Unternehmen eine zusätzliche Ausgleichszahlung gewährt werden.
- (85) Die französischen Behörden haben darauf hingewiesen, dass der Nachtrag zum Vertrag von 1996 (der am 6. November 1998 beschlossen worden war und in dem der SNCM eine zusätzliche Ausgleichszahlung in Höhe von 20 Millionen FRF gewährt wurde) notwendig geworden sei, nachdem die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen ausgeweitet wurden. So sei der Umfang der Leistungen, die von der SNCM angeboten werden müssen, größer geworden. Die Bestimmungen dieses Nachtrags stünden nicht in Widerspruch zum Vertrag. Die Mehrkosten, die mit dieser Anpassung verbunden sind, ergeben sich den französischen Behörden zufolge aus folgenden neuen Belastungen:
- Inbetriebnahme eines zusätzlichen Schiffs (der Fähre „Ile de Beauté“) in der Vor- und Nachsaison: 14,7 Millionen französische Francs.
  - Erhöhung der Frequenz der Verbindungen mit Ajaccio: 1,1 Millionen französische Francs.
  - Senkung der Tarife: 8,0 Millionen französische Francs.

<sup>(41)</sup> Siehe Erwägungsgrund 120.

<sup>(42)</sup> Siehe Punkt 9, Absatz 3 der Leitlinien der Gemeinschaft für staatliche Beihilfen im Seeverkehr sowie die Beschlüsse der Kommission vom 19. Juli 2000 in der Rechtssache C 10/98 — Spanien, Neuer öffentlicher Dienstleistungsvertrag im Seeverkehr (noch nicht im ABL veröffentlicht) und vom 6. August 1999 in der Beihilfesache C 64/99 — Italien, Staatliche Beihilfe zugunsten von Gruppo Tirrenia di Navigazione (ABl. C 306 vom 23.10.1999, S. 2).

- (86) Die Fähre „Ile de Beauté“ wurde auf Verlangen des OTC in Dienst gestellt. Sie soll die Hochgeschwindigkeitsflotte verstärken, die im Herbst und Frühjahr ab Nizza eingesetzt wird. Die Tarifsenkung war vom OTC und vom Exekutivrat Korsikas ab 1996 beschlossen worden, um die Auslastung in der Süd-Nord-Richtung zu Beginn des Sommers und in der Nord-Süd-Richtung zum Ende des Sommers zu verbessern. Auf jeden Fall müssen die zusätzlichen Ausgleichszahlungen berücksichtigt werden, um beurteilen zu können, ob die Beihilfen insgesamt den höheren Kosten angemessen sind, die sich aus den neuen gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen ergeben.

#### *Verhältnismäßigkeit der Beihilfen*

- (87) Wie bereits erwähnt, muss die Kommission prüfen, inwieweit die Höhe der Beihilfen den Mehrkosten entspricht, welche die SNCM zu tragen hat, um den grundlegenden Anforderungen des öffentlichen Dienstes nachzukommen. Diese Anforderungen sind vor allem in den Lastenheften festgelegt, die den Fünfjahresverträgen von 1991 und 1996 als Anhang beigefügt sind. Die Lastenhefte machen präzise Vorgaben in Bezug auf die Leistungen, d. h. die Anzahl der Verbindungen, die Häfen, die anzulaufen sind, die Tarifgestaltung und den Fahrplan. In den Anhängen zu den Verträgen werden auch die technischen Merkmale, die Kapazität und die Zahl der Schiffe definiert, die für den öffentlichen Schiffsverkehr bereitzustellen sind. Darüber ist auch die konkrete Entwicklung der Flotte bis zum Auslaufen der Verträge festgelegt.
- (88) In dieser Hinsicht weisen die Leitlinien der Gemeinschaft für staatliche Beihilfen im Seeverkehr darauf hin, dass die Kostenerstattung in direktem Zusammenhang mit dem berechneten Defizit stehen sollte, das dem Unternehmen bei der Erbringung der Dienstleistung entsteht. Über alle diese Dienste sollte jeweils gesondert Buch geführt werden, damit Überkompensation und Quersubventionierung ebenso ausgeschlossen werden können wie die Nutzung des Systems zum Ausgleich von Ineffizienz in Management und Betrieb.
- (89) Da die Verträge regelmäßige Rechnungsprüfungen vorsehen, haben die französischen Behörden darauf hingewiesen, dass die Ausgleichszahlungen auf der Grundlage der Betriebsabrechnung berechnet worden seien. Die Beträge seien anhand der tatsächlichen Kosten ermittelt worden, die der SNCM mit der Übernahme der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung entstanden seien. Die französischen Behörden haben außerdem am 27. April 2000 einen Bericht vorgelegt, der von einem unabhängigen Sachverständigen erstellt wurde. Dieser Bericht enthält eine Aufschlüsselung der Betriebsergebnisse der SNCM nach den einzelnen Unternehmensbereichen („Konzessionsnetz“ und „sonstige Tätigkeiten“). Der Sachverständige kommt zu dem Schluss, dass die Beihilfe, welche die SNCM vom Staat erhalten hat, notwendig gewesen sei, um die Betriebsverluste des Konzessionsnetzes auszugleichen. Die Nettoergebnisse seien in den Jahren, die untersucht wurden, eindeutig negativ gewesen.
- (90) Zur gleichen Zeit haben die Beschwerdeführer der Kommission am 7. August 2000 den Bericht eines anderen Sachverständigen über die Rentabilität der französischen Seeverbindungen mit Korsika vorgelegt<sup>(43)</sup>. Gestützt auf die Schlussfolgerungen dieses Berichts kritisieren die Beschwerdeführer die Höhe der Beihilfen, die der französische Staat der SNCM gewährt. Außerdem wurde die Aufmerksamkeit der Kommission mehrmals auf die Berichte „Suivi de la dotation forfaitaire de continuité territoriale“ gelenkt, die von Herrn Paul Ménestrier in seiner Eigenschaft als unabhängiger Sachverständiger des OTC erstellt wurden. Darüber hinaus hat die Kommission auch einem Bericht des französischen Rechnungshofes, in dem das Management der SNCM in den Jahren 1992-1996 untersucht wird, Informationen entnommen.
- (91) Nach eingehender Prüfung dieser sich offensichtlich widersprechenden Dokumente und Informationen sah sich die Kommission veranlasst, einen externen Sachverständigen hinzuziehen. Dieser sollte prüfen, welche Kriterien für die Berechnungen zugrunde gelegt worden waren, und die Widersprüche aufklären. Auf diese Weise sollte festgestellt werden, ob die Beihilfen, die der französische Staat der SNCM in den Jahren 1990-1999 gewährt hat, eine Überkompensation oder Quersubventionen darstellen. Die Untersuchungen haben sich dabei auf die Prüfung staatlicher Beihilfen im Sinne des Artikels 87 des EG-Vertrags beschränkt. Die Untersuchungen sollten keineswegs die Schlussfolgerungen der Berichte, die von den einzelnen nationalen oder regionalen Kontrollgremien in einem anderen Zusammenhang und zu anderen Zwecken erstellt worden waren, in Frage stellen.
- (92) Der von der Kommission beauftragte Sachverständige hat anhand der Jahresabschlüsse zunächst die Rechnungslegung der SNCM geprüft, ferner die Berichte der SNCM an das OTC, den Ménestrier-Bericht und den Bericht des Sachverständigen, der von den französischen Behörden engagiert worden war. Schließlich hat er versucht, die Gründe für die Unterschiede zwischen den einzelnen Berichten festzustellen und anschließend seine eigenen Schlussfolgerungen vorgelegt.

<sup>(43)</sup> Bericht PWC mit dem Titel „Analysis of the profitability of some French cabotage lines“.

- (93) Der Bericht des Sachverständigen, der von den Beschwerdeführern engagiert worden war, stützt sich nach Ansicht des Sachverständigen der Kommission im Wesentlichen auf ein theoretisches Modell, das auf Arbeitshypothesen beruht. Das Ergebnis habe daher nicht viel mit dem konkreten Fall der SNCM tun. Aus diesem Grund sei es ihm auch nicht möglich gewesen, die Zahlen in diesem Modell den Zahlen aus der Buchführung der SNCM gegenüberzustellen. Anhand dieses Berichts lasse sich daher nicht feststellen, ob eine Überkompensation vorliegt oder nicht. Dazu hätte man die Beihilfen, die gezahlt wurden, mit den tatsächlichen Aufwendungen der SNCM für die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen vergleichen müssen. Dies sei jedoch nicht geschehen. Der Verfasser habe sich darauf beschränkt, aufzuzeigen, dass unter bestimmten Bedingungen und unter Zuhilfenahme bestimmter Hypothesen Unternehmen, die eine öffentliche Dienstleistung anbieten, Gewinne erwirtschaften können.
- (94) Der Bericht des Sachverständigen, der von den französischen Behörden engagiert worden war, hat offensichtlich drei konkrete Geschäftsjahre untersucht: 1993, 1995 und 1997. Diese Geschäftsjahre werden als repräsentativ für die unterschiedlichen betrieblichen Bedingungen in den letzten zehn Jahren angesehen. Die Unterschiede beziehen sich auf die Zahl der Passagiere, können zum Teil aber auch auf politische und soziale Ereignisse zurückzuführen sein, die die Gewinne des Unternehmens beeinflusst haben könnten. Allerdings ist es nicht möglich, anhand der Daten von lediglich drei Geschäftsjahren festzustellen, ob in Bezug auf die Beihilfen, die der SNCM aufgrund der Verträge von 1991 und 1996 gezahlt wurden, eine Überkompensation vorliegt oder nicht.
- (95) Der Sachverständige der Kommission hat im Einzelnen geprüft, nach welchen Kriterien die verschiedenen Kosten den einzelnen Unternehmensbereichen der SNCM zugeordnet wurden. Dabei ging es um die öffentlichen Verkehrsdienste (Linienverkehr von und nach Korsika), um die Tätigkeit im internationalen Seeverkehr (Personen- und Frachtbeförderung zwischen Frankreich und Nordafrika) und um die Tätigkeit der Tochtergesellschaft Corsica Marittima.
- (96) Dabei muss unterschieden werden zwischen den Einzelkosten, die sich direkt dem einen oder anderen Tochterunternehmen der Gruppe SNCM-Ferryterranée zuordnen lassen, und den Gemeinkosten, die auf alle Unternehmen und Bereiche der Gruppe verteilt werden müssen. Bei der SNCM muss unterschieden werden zwischen den einzelnen Unternehmensbereichen (Konzessionsnetz oder freies Netz). Dadurch, dass über die Einzelkosten nach Unternehmen<sup>(44)</sup> und Unternehmensbereichen getrennt Buch geführt wurde, war eine transparente Aufschlüsselung der Kosten im Zusammenhang mit der öffentlichen Dienstleistung möglich.
- (97) Die Gemeinkosten der Gruppe werden pauschal auf die einzelnen Tochterunternehmen und Unternehmensbereiche verteilt, auch auf die öffentlichen Verkehrsdienste. Bei diesen (nicht sehr zahlreichen) Posten handelt es sich vor allem um die Kosten für das Büro- und Verwaltungspersonal. Sie werden nach Unternehmensbereichen — Konzessionsnetz oder freies Netz — aufgeschlüsselt (nur die wichtigsten Posten):
- Kosten für den Flottenbetrieb: Ausrüstung, Verproviantierung, technische Ausgaben, Übernachtungs- und Verpflegungskosten. Sie werden auf die einzelnen Schiffe im Verhältnis zur Nutzung aufgeteilt;
  - Kosten für das „Konzessionsnetz“: Unterhalt der Regionaldirektion für Korsika, der Agenturen in Nizza, Bastia, Ajaccio und der Kaischuppen in Nizza, Provisionen für Reisebüros, Inspektionskosten usw. Diese Kosten werden im Verhältnis zur Zahl der Reservierungen je Zielhafen aufgeteilt;
  - Kosten für die „Agenturen im Landesinneren“ (Paris, Nancy, Lille, Brüssel). Dabei wird unterschieden zwischen den Kosten für den Unterhalt der Agentur und den Inspektionskosten je Netz. Diese Kosten werden ebenfalls im Verhältnis zur Zahl der Reservierungen je Zielhafen aufgeteilt;
  - Kosten für den Unternehmensbereich „Maghreb“. Sie werden direkt dem betreffenden Netz zugewiesen;
  - Kosten für den Bereich „Öffentlichkeitsarbeit“. Die Werbeausgaben werden direkt dem jeweiligen Netz zugeordnet;
  - Kosten für die „Hafenagentur Marseille“. Dabei wird zwischen den Kosten für die Personen- und die Frachtbeförderung unterschieden. Die Kosten werden den jeweiligen Strecken im Verhältnis zur Zahl der Reservierungen zugewiesen;
  - Gemeinkosten des Unternehmens. Die Kosten für den Unterhalt des Firmensitzes und die Geschäftsführung werden im Verhältnis zu den Nettoeinnahmen aufgeteilt (Betriebs-einnahmen abzüglich Ausgaben).

<sup>(44)</sup> Corsica Marittima verfügt über einen eigenen Firmensitz und trägt die damit verbundenen Kosten selbst. Auch die Lagerkosten sowie die anderen Kosten im Zusammenhang mit dem Schiffsbetrieb (d.h. die direkten Kosten einschließlich Hafengebühren, Kraftstoffkosten usw.) werden von der Corsica Marittima getragen.

- (98) Anhand der Buchführungs- und Betriebsdaten, die von den französischen Behörden vorgelegt wurden, kommt der Sachverständige der Kommission zu dem Schluss, dass alle Aktiva, Passiva und Elemente der Abschlusskonten, die als Kosten für das Konzessionsnetz ausgewiesen waren, auch auf diese Tätigkeit entfallen. Die übrigen Kosten werden dem internationalen Streckennetz zugewiesen. Die Kommission kommt daher zu dem Schluss, dass die Beihilfen für das Konzessionsnetz nicht für die Finanzierung von Tätigkeiten verwandt wurden, bei denen die SNCM im Wettbewerb zu anderen Unternehmen steht. Durch die getrennte Buchführung für den öffentlichen Verkehrsdienst<sup>(45)</sup> und die Prüfungen, die von den regionalen und nationalen Kontrollgremien durchgeführt wurden<sup>(46)</sup>, lässt sich die Verwendung der Beihilfen für die Kontinuität der Festlandsverbindungen genau nachvollziehen. So ergibt sich ein klares Bild der Kosten, die mit der Erbringung der öffentlichen Dienstleistung verbunden sind.

### Ergebnis der Buchprüfung

- (99) Der Sachverständige der Kommission kommt zu folgendem Ergebnis: Unabhängig davon, welche Kriterien der Buchführung in den verschiedenen Unterlagen zugrunde gelegt wurden<sup>(47)</sup>, geben die kumulierten Ergebnisse vor Steuern des Unternehmensbereichs „Korsikaflotte“ die Kosten wieder, die der SNCM in Verbindung mit der Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen entstanden sind. Diese Schlussfolgerung wird gestützt durch Erkenntnisse über die Zuordnung der Kapitalkosten für die Schiffe, die für das Konzessionsnetz bereitgestellt werden.

#### Die Kapitalkosten

- (100) Nach dem derzeit geltenden Fünfjahresvertrag<sup>(48)</sup> umfassen die Kapitalkosten:
- die Kapitalbeschaffungskosten für die Finanzierung der Schiffe. Diese Kosten werden für 90 % der Investitionen und mit einem Zinssatz von 5,5 % (inflationbereinigt) angesetzt;
  - die (lineare) Abschreibung für die Schiffe, die für 90 % der Investitionen angesetzt wird. Die Abschreibungsdauer beträgt 20 Jahre für Passagierfährschiffe und für Frachtschiffe (Ro-Ro-Schiffe) und zehn Jahre für Hochgeschwindigkeitsschiffe;
  - die Leasing- und Charterkosten.

Die Kapitalkosten (Tilgungskosten und Zinsen) werden über die Nutzungsdauer des Schiffes fortgeschrieben, unabhängig von der wirtschaftlichen Lebensdauer, die für die Abschreibung festgesetzt wurde.

- (101) Die Kommission weist darauf hin, dass die Leitlinien der Gemeinschaft für staatliche Beihilfen im Seeverkehr fordern, dass die Höhe der Beihilfen, die als Ausgleich für die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen gewährt werden, „eine Kapitalrendite“ berücksichtigen sollte. Dies war bei den Fünfjahresverträgen von 1991 und 1996 der Fall<sup>(49)</sup>.

#### Der erzielte Wertzuwachs

- (102) In den Jahren 1991-1999 wurden drei Schiffe verkauft. Dadurch wurden folgende Gewinne erzielt: 7,2 Millionen französische Francs im Jahr 1993 (Verkauf der „L'Aude“<sup>(50)</sup>), 95,4 Millionen französische Francs in den Jahren 1994-1996 (Verkauf der „Monte Stello“<sup>(51)</sup>) und 79,5 Millionen französische Francs 1997 (Verkauf der „L'Estérel“<sup>(52)</sup>). Die Gesamtsumme beläuft sich auf 182,1 Millionen französische Francs.

<sup>(45)</sup> Gemäß den französischen Rechtsvorschriften (Gesetz vom 3. Januar 1985 und Durchführungsbestimmungen) und der Verordnung vom 9. Dezember 1986, der aus der Stellungnahme des Conseil national de la comptabilité hervorgegangen ist.

<sup>(46)</sup> Siehe die Berichte des Sachverständigen des OTC, den Bericht der Rechnungsprüfer der SNCM und die Berichte des französischen Rechnungshofs. Eine Verwendung der für die Kontinuität der Festlandsverbindungen gewährten Beihilfen für andere Zwecke als das Konzessionsnetz wäre nach französischem Gesetz rechtswidrig.

<sup>(47)</sup> Geprüfte Jahresabschlüsse, Buchführung der SNCM, Berichte der SNCM an das OTC und Ménéstrier-Berichte an das OTC.

<sup>(48)</sup> Der Vertrag von 1991 enthält folgende Bestimmung: „Die jährlichen Tilgungsraten für die einzelnen Schiffe, die im Zusammenhang mit der Kontinuität der Festlandsverbindungen zur Verfügung gestellt werden, wurden anhand finanzieller Kriterien festgelegt, die in der Regel auf Langzeitverträge Anwendung finden. Sie werden berechnet anhand des tatsächlichen Beschaffungspreises in nach dem Nominalwert berechneten Francs, abzüglich eines Restwerts von 10 % am Ende der Laufzeit. Diese Berechnung geht von einem Zinssatz von 7 % (inflationbereinigt) aus. Die Laufzeit beträgt 16 Jahre für Fährschiffe und 14 Jahre für Frachtschiffe“.

<sup>(49)</sup> Die Rendite, die anhand eines inflationbereinigten Zinssatzes berechnet wurde, war im Schnitt niedriger als die Rendite, die während der gleichen Zeit auf dem Kapitalmarkt erzielt wurde.

<sup>(50)</sup> Siehe den Ménéstrier-Bericht, S. 179 und den Bericht PWC, S. 19.

<sup>(51)</sup> Siehe den Ménéstrier-Bericht, S. 179.

<sup>(52)</sup> Siehe den Ménéstrier-Bericht, S. 179 und den Bericht PWC, S. 19.

- (103) Diese Wertzuwächse, die durch den Verkauf der drei Schiffe der Korsikaflotte erzielt wurden, sind von der SNCM unter dem freien Netz und den übrigen Aktivitäten verbucht worden. Dies steht zwar nicht im Widerspruch zum Vertrag zwischen dem OTC und der SNCM, da dieser keine Bestimmungen zu diesem Punkt vorsieht. Dennoch ist die Kommission der Auffassung, dass aus wirtschaftlicher Sicht die Veräußerungsgewinne den Unternehmensbereichen zuzuordnen sind, unter dem auch die Investitionskosten angefallen sind, d. h. dem Konzessionsnetz. Die betreffenden Schiffe, die in erster Linie für den öffentlichen Linienverkehr eingesetzt wurden<sup>(53)</sup>, waren während der Vertragslaufzeit gekauft und vollständig abgeschrieben worden. Die Finanzierung und Absetzung für Abnutzung dieser Schiffe wurde also vollständig von diesem Unternehmensbereich abgewickelt. Aus diesem Grund muss die Kommission diese Berichtigung in ihrer allgemeinen Schlussfolgerung, die sich auf die Stellungnahme ihres Sachverständigen stützt, berücksichtigen.

*Kein Vorliegen einer Überkompensation*

- (104) Die folgende Tabelle enthält eine Gegenüberstellung der Kosten des Unternehmensbereichs „öffentlicher Linienverkehr“ (Betriebsverluste plus Kapitalkosten) und der Kosten der anderen Unternehmensbereiche. Sie wurde vom Sachverständigen der Kommission erstellt und gibt auch die Höhe der Beihilfe an.

**Gegenüberstellung der Kosten für die Jahre 1991 bis 1999<sup>(1)</sup>**

(in Tausend französische Francs)

	Korsikaflotte insgesamt (öffentlicher Verkehrs- dienst)	Internationales Netz und sonstige Unterneh- mensbereiche	Insgesamt
Netto-Umsatzrendite	(2 984 913)	340 140	(2 644 773)
Kapitalkosten	(2 080 916)	(333 799)	(2 414 715)
— Kapitalbeschaffungskosten	(521 914)	(33 792)	(555 705)
— Leasingkosten	(18 810)	0	(18 810)
— Tilgungen	(1 540 192)	(272 792)	(1 812 984)
— Provisionen und Sonstiges	(222 800)	(27 215)	(222 800)
Kosten insgesamt	(5 065 829)	6 341	(5 059 487)
Beihilfe	4 602 486	0	4 602 486
Außerordentliches Ergebnis	64 262	202 660	266 925
Ergebnis vor Steuern	(399 080)	209 001	(190 079)
Berichtigung des Wertzuwachses	182 100	(182 100)	0
Insgesamt	(216 980)	26 901	(190 079)

<sup>(1)</sup> Diese Tabelle stützt sich auf die konsolidierten Abschlüsse der Gruppe. Der von der Kommission beauftragte Sachverständige hat geprüft, ob die Zahlen der Tabelle übereinstimmen mit den Erfolgskonten, den Erfolgskonten der Jahresabschlüsse, den Konten, die in den Berichten der SNCM an das OTC aufgeführt werden, und den Konten, die in den Ménestrier-Berichten an das OTC zugrunde gelegt werden.

<sup>(53)</sup> Vorbehaltlich Erwägungsgrund 108.

- (105) Unter Berücksichtigung dieser Erkenntnisse kommt die Kommission zu dem Schluss, dass die Einnahmen der SNCM aus dem Konzessionsnetz (einschließlich der Beihilfen) die finanziellen Belastungen in Verbindung mit den gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen in den untersuchten Jahren (Verträge von 1991 und 1996) nicht übersteigen. Der Analyse des von der Kommission beauftragten Sachverständigen zufolge bleibt das Ergebnis der Korsikaflotte weitgehend defizitär (– 399 Millionen französische Francs). Selbst wenn man die Gewinne aus dem Verkauf einiger Schiffe berücksichtigt (182,1 Millionen französische Francs<sup>(54)</sup>), bleibt das Nettoergebnis negativ (– 399,1 + 182,1 = – 217 Millionen französische Francs).
- (106) Die Schlussfolgerung der Kommission bedeutet keine Bewertung der Höhe der Kosten im Zusammenhang mit den gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen. Wie das Gericht in erster Instanz festgestellt hat<sup>(55)</sup>, „ist die Kommission in Anbetracht des Fehlens einer Gemeinschaftsregelung auf diesem Gebiet nicht befugt, über die Gestaltung und den Umfang der einem öffentlichen Unternehmen übertragenen öffentlichen Aufgaben oder über die Zweckmäßigkeit der von den zuständigen nationalen Behörden auf diesem Gebiet getroffenen politischen Entscheidungen zu entscheiden [...]“. Unter Beachtung der Bestimmungen von Artikel 86 des Vertrags bestimmen die Mitgliedstaaten selbst, inwieweit öffentliche Dienstleistungen erforderlich sind und wie diese Dienstleistungen erbracht werden sollen.

#### 7.4. Die Tätigkeit der Corsica Marittima

- (107) In den Geschäftsjahren 1991 bis 1999 wies das Gesamtergebnis der Corsica Marittima (das weitgehend von der Höhe der Charter abhängt, die von der Muttergesellschaft festgelegt wird) einen Nettoverlust auf. Die Verluste belaufen sich auf rund 36 Millionen französische Francs. Aus der Gegenüberstellung der Betriebsergebnisse, die vom Sachverständigen der Kommission erstellt wurde, geht hervor, dass diese Verluste durch die Gewinne aus dem internationalen Netz abgedeckt wurden. Da keine Überkompensation der Kosten für die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen festgestellt wurde, ergibt sich der Schluss, dass die Tätigkeit der Corsica Marittima nicht über die Beihilfen zum Ausgleich der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen finanziert wurde.
- (108) Darüber hinaus ist laut SNCM/OTC-Vertrag Punkt III Anhang 2 die „SNCM verpflichtet, die Kosten zu verringern, die durch die Schiffe für das Konzessionsnetz verursacht werden, wenn ihr Einsatz nicht für das Konzessionsnetz erforderlich ist. Die Schiffe, die nicht für das Konzessionsnetz benötigt werden, sollten soweit möglich für andere Strecken eingesetzt werden, um das Angebot stärker der Nachfrage anzupassen und die Kosten für die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen auszugleichen: Die Gewinne, die aus den externen Verbindungen durch Schiffe des Konzessionsnetzes erzielt wurden, werden dem Konzessionsnetz zugewiesen. Diese Strecken werden von Tochtergesellschaften der SNCM bedient, und die Vergütung für den Einsatz der Schiffe erfolgt über Charterverträge“. Das OTC erlaubt also ausdrücklich den Transfer von Schiffen zwischen den Netzen.
- (109) Die SNCM stellt ihrer Tochtergesellschaft Corsica Marittima also Schiffe zur Verfügung, die nicht für das Konzessionsnetz benötigt werden (einige Autofähren in der Wochenmitte, die Frachtschiffe von Samstag mittag bis Sonntag abend)<sup>(56)</sup>. Wie bereits im Zusammenhang mit der Einleitung des Verfahrens in der Beihilfesache C 79/98 erwähnt (siehe Erwägungsgrund 7), hat die Kommission geprüft, wie die SNCM die Charraten für die Corsica Marittima berechnet hat. Diese Prüfung hat ergeben, dass die Charraten bei den Hochgeschwindigkeitsschiffen die Kosten vollständig decken, bei den kombinierten Fahrgast- und Frachtschiffen und den Autofähren dagegen liegen die Charraten unter den Gesamtkosten, aber über den Grenzkosten<sup>(57)</sup>.

<sup>(54)</sup> Siehe Erwägungsgrund 102.

<sup>(55)</sup> Siehe das Urteil „FFSA“, Punkt 192.

<sup>(56)</sup> Ihr Einsatz ist auf Zeiten beschränkt, in denen die Schiffe laut Fahrplan verfügbar sind.

<sup>(57)</sup> Die französischen Behörden haben diese Differenz mit dem Typ der vercharterten Schiffe begründet. Die Hochgeschwindigkeitsschiffe würden der Nachfrage von Corsica Marittima genau gerecht. Bei den Frachtschiffen sei dagegen lediglich der (geringfügige) Passagieranteil wirtschaftlich interessant. Bei den Autofähren der SNCM lägen die Kapazitäten in der Wochenmitte weit über dem Bedarf der Corsica Marittima.

- (110) Die Preise, die für das Verchartern von Schiffen festgelegt werden, ermöglichen es der SNCM, für den Zeitraum 1991-1999 einen Gewinn in Höhe von 18 Millionen französischen Francs für das Verchartern der Schiffe an die Corsica Marittima auszuweisen. Mit diesem Gewinn konnte ein Teil der Kosten für die gemeinwirtschaftliche Verpflichtung kompensiert werden, da diese Gewinne unter dem Konzessionsnetz verbucht wurden. Durch das Verchartern von Schiffen konnte die SNCM bereits entstandene Kosten kompensieren<sup>(58)</sup>. Die SNCM hat daher wirtschaftlich vernünftig gehandelt, da ihr ohne das Verchartern dieser Schiffe Einnahmen entgangen wären. Ein privater Kapitalgeber in der Marktwirtschaft hätte sich zweifellos ähnlich verhalten, wenn er über solche Aktiva unter denselben Bedingungen verfügt hätte.
- (111) Die Tatsache, dass das Verchartern von Schiffen an die Tochtergesellschaft es der SNCM ermöglicht hat, die Kosten für die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen zu kompensieren, schließt jedoch nicht aus, dass der Corsica Marittima Vorteile entstanden sind. Die SNCM ist Eigentum des Staates, und ein erheblicher Teil ihrer Tätigkeit (der Seeverkehr zwischen Korsika und dem Festland) wird über staatliche Beihilfen finanziert. Im Urteil zum SFEI hat der Gerichtshof festgestellt, dass eine logistische und kommerzielle Hilfe, die ein öffentliches Unternehmen seinen Tochtergesellschaften gewährt, die eine dem freien Wettbewerb offenstehende Tätigkeit ausüben, eine staatliche Beihilfe im Sinne von Artikel 87 des Vertrags darstellen kann, wenn die als Gegenleistung erhaltene Vergütung niedriger ist als die Vergütung, die unter normalen Marktbedingungen gefordert worden wäre<sup>(59)</sup>.
- (112) Daher muss die Situation aus dem Blickwinkel des Tochterunternehmens, d. h. der Corsica Marittima, untersucht werden. Es muss festgestellt werden, ob diese die Schiffe zu einem Preis chartern konnte, der unter normalen Marktbedingungen nicht möglich gewesen wäre. Um prüfen zu können, ob die betreffende Charter dieser Bedingung entspricht, müssen alle Faktoren berücksichtigt werden<sup>(60)</sup>, die ein Unternehmen, das unter normalen Marktbedingungen tätig ist, bei der Festsetzung des Entgelts für die erbrachten Dienstleistungen hätte berücksichtigen müssen<sup>(61)</sup>.
- (113) Die Kommission hat daher geprüft, ob die Charrerraten, die von der SNCM festgesetzt wurden, den marktüblichen Preisen entsprechen, die für vergleichbare Schiffe in den letzten Jahren verlangt wurden. Ein Vergleich mit den Bezugsdaten, die der Kommission vorliegen<sup>(62)</sup>, hat ergeben, dass die Corsica Marittima die Schiffe zu günstigeren Bedingungen hätte chartern können, als ihr von der Muttergesellschaft angeboten wurden. Bei diesen Bezugsdaten wird unterschieden zwischen der so genannten „Bareboat-Charter“ und den zusätzlichen Kosten für die Ausrüstung der Schiffe und die Besatzung. Die SNCM hat offensichtlich bei der Berechnung der Charrerraten sämtliche Kosten für die Ausrüstung von Schiffen unter französischer Flagge berücksichtigt, einschließlich der Kosten für Versicherung, Wartung und der des nicht garantierten Teils des versicherten Seeschadens sowie der anteiligen Kapital- und Tilgungskosten für die betreffenden Schiffe. Die von der Kommission konsultierten Sachverständigen weisen darauf hin, dass ein Unternehmen, das unter Marktbedingungen im Mittelmeer tätig ist, die Schiffe zu einem erheblich günstigeren Preis hätte verchartern können als die SNCM. Außerdem könne es die Schiffe unter einer billigeren Flagge fahren lassen<sup>(63)</sup>. Diese Erkenntnisse bestätigen, dass die Vergütung, die die SNCM für das Verchartern von Schiffen erzielt hat, mit der Vergütung vergleichbar ist, die ein privater Kapitalgeber unter vergleichbaren Bedingungen erzielt hätte. Abschließend stellt die Kommission fest, dass die SNCM beim Verchartern ihrer Schiffe der Tochtergesellschaft keinerlei Vergünstigungen eingeräumt hat<sup>(64)</sup>. Die Preise enthalten daher kein Beihilfelement im Sinne von Artikel 87 Absatz 1 des EG-Vertrags.

<sup>(58)</sup> Die Besatzungen der Frachtschiffe, die an Wochenenden ungenutzt in korsischen Häfen liegen, gehen für einen Tag nicht von Bord. Dies gilt auch für die Besatzungen der Autofähren in der Wochenmitte.

<sup>(59)</sup> Urteil des Gerichtshofes vom 11. Juli 1996, Syndicat français de l'Express international (SFEI) und andere gegen La Poste und andere, Rechtssache C-39/94, Sammlung der Rechtsprechung 1996, S. 3547, Punkt 62.

<sup>(60)</sup> D. h., in der Analyse müssen alle Privilegien, Beihilfen usw., die dem Unternehmen gewährt wurden, beiseite gelassen werden.

<sup>(61)</sup> Siehe das Urteil erster Instanz vom 14. Dezember 2000, Union française de l'Express (Ufex) und andere gegen die Kommission, Rechtssache T-613/97, Sammlung der Rechtsprechung 2000, S. II-4055, Punkt 70.

<sup>(62)</sup> Bei den Bezugsdaten handelt es sich zum einen um die so genannte „Bareboat“-Charter für Hochgeschwindigkeitsschiffe und Frachtfähren, die in den letzten Jahren im Mittelmeer (vor allem in Griechenland, Italien, Frankreich, Spanien) für kurze Zeit gechartert wurden, zum anderen um die Kosten für die Ausrüstung und die Besatzung dieser Schiffe.

<sup>(63)</sup> Der dritte Bericht der Kommission über die Umsetzung der Verordnung (EWG) Nr. 3577/92 des Rates zur Anwendung des Grundsatzes des freien Dienstleistungsverkehrs auf die Seekabotage (1997-1998) (KOM(2000)99 endg. vom 24. 2.2000) stellt fest, dass die Besatzungskosten französischer Schiffe zu den höchsten in Europa zählen. Die Lohnkosten und die steuerliche Belastung der SNCM (für Schiffe unter französischer Flagge) liegen deutlich über den Kosten privater Reeder, die unter Marktbedingungen operieren und deren Schiffe unter einer billigeren Flagge fahren.

<sup>(64)</sup> Bei den Hochgeschwindigkeitsschiffen sind die marktüblichen Charrerraten niedriger als die Preise, die von Corsica Marittima gezahlt wurden. Sie liegen bei etwa 70-80 % dieser Preise. Bei Frachtfähren ist diese Differenz noch ausgeprägter.

- (114) Was die Verluste der Corsica Marittima betrifft, so hat die SNCM generell strategische Gründe geltend gemacht. Dies gilt auch für die Begründung, warum die Tätigkeit der Tochtergesellschaft trotz der erheblichen Verluste fortgesetzt wurde. Die französischen Behörden weisen darauf hin, dass man nach der Freigabe der Seekabotage im Mittelmeer neue Märkte habe erschließen müssen. Bei dieser Strategie wurde die Tatsache berücksichtigt, dass der Wettbewerb auf den Seeverkehrsstrecken nach Korsika in Zukunft zunehmen wird und dass die Konzessionsverträge über öffentliche Dienstleistungen in Zukunft eine sehr viel kürzere Laufzeit haben werden. Verglichen mit den Gesamtumsätzen sind die Verluste der Corsica Marittima in dem betreffenden Zeitraum relativ gering (36 Millionen französische Francs), vor allem wenn man die Umsätze des internationalen Netzes der Gruppe SNCM-Ferryterranée in diesem Zeitraum betrachtet (3 800 Millionen französische Francs). Die Charter, die von Corsica Marittima insgesamt gezahlt wurde, hat es der Gruppe ermöglicht, Einnahmen aus Aktiva zu erzielen, die ansonsten ungenutzt geblieben wären.
- (115) Unter Berücksichtigung der bisherigen Ausführungen ist die Tätigkeit der Corsica Marittima als Teil der Politik einer Unternehmensgruppe zu sehen, die langfristige Ziele verfolgt <sup>(65)</sup>.
- (116) Was die Tätigkeit der Corsica Marittima betrifft, hat die Kommission keine ungewöhnlichen Praktiken festgestellt. Die Beschwerdeführer haben dem Unternehmen eine aggressive Tarifpolitik vorgeworfen. Eine solche Politik ist durchaus üblich, wenn ein Unternehmen versucht, neue Märkte zu erschließen. Allerdings hat sich herausgestellt, dass die Preise der Corsica Marittima nach der Inbetriebnahme von Hochgeschwindigkeitsschiffen durch die Konkurrenz auf den Strecken zwischen Korsika und Italien über den durchschnittlichen Marktpreisen liegen. Darüber hinaus war die Zahl der Passagiere, die von Corsica Marittima in den Jahren 1990-1999 befördert wurden, sehr gering. Der durchschnittliche jährliche Umsatz der Corsica Marittima lag in dieser Zeit bei 7,75 Millionen französische Francs <sup>(66)</sup> und ihr Marktanteil bei 6,5 %.

#### 7.5. Die Verhältnismäßigkeit der Beihilfe

- (117) Ob eine Ausnahme im Sinne von Artikel 86 Absatz 2 des Vertrags vorliegt, ist von der Verhältnismäßigkeit der Beihilfe abhängig. Die Entwicklung des Handelsverkehrs darf nicht in einem Ausmaß beeinträchtigt werden, das dem Interesse der Gemeinschaft zuwider läuft. Nach Abschluss ihrer Untersuchungen kommt die Kommission zu dem Schluss, dass die Regelung, die mit dem Vertrag von 1996 eingeführt wurde, keine Überkompensation der Kosten für die von der SNCM übernommenen gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen zur Folge hatte. Allerdings enthält sie Bestimmungen, die in Zukunft durchaus eine schädliche Wirkung auf den Handelsverkehr haben könnten.
- (118) So kann man sich zum Beispiel fragen, ob das System der öffentlichen Verkehrsdienste (welches die Bereithaltung einer großen Flotte erfordert, die während eines großen Teils des Jahres ungenutzt bleibt) nicht die Entwicklung von Nebentätigkeiten begünstigt — wie zum Beispiel die Übernahme des Seeverkehrs Korsika-Italien. Man kann daher behaupten, dass dieses System in gewisser Weise die Tätigkeit der Corsica Marittima erst möglich gemacht hat. Denn diese wäre allein sicherlich nicht in der Lage gewesen, sich die Schiffe zu den Konditionen der SNCM zu beschaffen.
- (119) Der Vertrag, der 1976 zwischen dem Staat und der SNCM geschlossen wurde, läuft am 31. Dezember 2001 aus. Die französischen Behörden bereiten zurzeit einen neuen Vertrag über öffentliche Verkehrsleistungen vor, um die Kontinuität des öffentlichen Schiffsverkehrs sicherzustellen. Nach Artikel 4 der Verordnung (EWG) Nr. 3577/92 haben Mitgliedstaaten beim Abschluss eines Vertrags über Verkehrsdienste aufgrund von Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes darauf zu achten, dass kein Gemeinschaftsreeder diskriminiert wird.
- (120) Die Gebietskörperschaft von Korsika hat die Vergabe des öffentlichen Linienverkehrs zwischen Marseille und Korsika für die Laufzeit vom 1. Januar 2002 bis zum 31. Dezember 2006 öffentlich ausgeschrieben <sup>(67)</sup>. Der neue Vertrag, den die französischen Behörden abschließen wollen, enthält gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen, die sehr viel begrenzter sind als in der Vergangenheit. Außerdem stellt die Kommission fest, dass, wie bereits oben erwähnt <sup>(68)</sup>, das gestiegene Angebot im Sommer 2001 zu einer Neuordnung der Verbindungen während der Sommermonate führen und damit auch eine Neuverteilung der Marktanteile zwischen den Schifffahrtsgesellschaften zu Ungunsten der SNCM zur Folge haben wird.

<sup>(65)</sup> Siehe das Urteil „Ufex“, Punkt 75.

<sup>(66)</sup> 13,3 Millionen französische Francs im Jahr 1999.

<sup>(67)</sup> ABl. S 236 vom 8.12.2000.

<sup>(68)</sup> Siehe Erwägungsgrund 77.



- (121) Die Beschwerdeführer haben geltend gemacht, dass es negative Auswirkungen auf den Markt haben wird, wenn die Korsikaflotte für andere Strecken eingesetzt würde. Sollte die SNCM nach dem Auslaufen des derzeitigen Vertrags nicht den Zuschlag für den öffentlichen Verkehrsdienst erhalten, wäre sie wahrscheinlich gezwungen, für den dann überflüssigen Teil der Flotte andere Einsatzmöglichkeiten zu suchen.

#### *Die Eigentumsverhältnisse*

- (122) Die Schiffe, die im Dienste der Flotte des Konzessionsnetzes eingesetzt werden, wurden angeschafft, um die Anforderungen zu erfüllen, die von der öffentlichen Hand festgelegt wurden. Sie wurden im Namen der SNCM erworben, die auch alle Risiken trägt. Die SNCM sicherte die Finanzierung und ist auch für die Rückzahlung der Kredite verantwortlich, die zu diesem Zweck aufgenommen wurden.
- (123) Nun hat es den Anschein, als würde am 31. Dezember 2001 ein wesentlicher Teil der Investitionskosten allein der SNCM überlassen bleiben<sup>(69)</sup>. Dies ist eine Folge der Investitionspolitik, die in den letzten Jahren verfolgt wurde. Dazu gehören vor allem die Inbetriebnahme der Hochgeschwindigkeitsschiffe und der „Napoléon Bonaparte“. Die Rechnungsprüfung durch die Kommission hat ergeben, dass die Finanzmittel der SNCM, die im Rahmen der Verträge von 1991 und 1996 bereitgestellt wurden, bei weitem nicht ausreichen, um den über die Vertragslaufzeit hinausreichenden finanziellen Verpflichtungen nachzukommen (Investitionen und Rückzahlung der Kredite). Wenn die bisherigen Beihilfen wegfallen, wäre die SNCM nicht mehr in der Lage, die finanziellen Belastungen zu tragen, die durch die Investitionen im Zusammenhang mit den gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen entstanden sind. Die Tatsache, dass ihre Flotte zu groß ausgelegt ist, könnte auch den Fortbestand der Gesellschaft gefährden. Vor diesem Hintergrund stellt die Kommission fest, dass die Regelung, die mit dem Vertrag von 1976 eingeführt wurde, der SNCM keinerlei rechtswidrige Vorteile in dieser Hinsicht verschafft.
- (124) Aus diesen Gründen ist die Kommission der Ansicht, dass die Beihilfen auch nach dem Auslaufen des derzeit geltenden Vertrags über öffentliche Verkehrsdienste fortgesetzt werden sollen. Die Kommission fordert daher die französischen Behörden auf, sie vor dem Inkrafttreten des neuen Vertrags, den die Gebietskörperschaft von Korsika vor Ablauf des derzeitigen Vertrags abschließen muss, über die Maßnahmen zu unterrichten, die getroffen werden, um die Unternehmensstruktur der SNCM den neuen Bedingungen des Marktes anzupassen.

### 8. SCHLUSSFOLGERUNGEN

- (125) Die Kommission stellt fest, dass die Zweifel im Hinblick auf die Vereinbarkeit der Beihilfen, die im Rahmen der Fünfjahresverträge von 1991 und 1996 an die SNCM gezahlt wurden, ausgeräumt sind.
- (126) Da die Beihilfen an die SNCM die Kosten, die dieser Gesellschaft aufgrund der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen im Zusammenhang mit dem Seeverkehr von und nach Korsika entstanden sind, nicht überstiegen haben, kann geschlossen werden, dass keine Quersubvention des Tochterunternehmens Corsica Marittima erfolgt ist. Die Prüfung durch die Kommission hat ergeben, dass die Charterraten, die dem Tochterunternehmen in Rechnung gestellt wurden, unter Marktbedingungen festgelegt wurden.
- (127) Frankreich wird aufgefordert, die Kommission über die Maßnahmen zu unterrichten, die nach Auslaufen des Vertrags von 1976 zur Anpassung der SNCM an die neuen Marktbedingungen getroffen werden, die sich aus der Anwendung von Artikel 4 der Verordnung (EWG) Nr. 3577/92 ergeben —

<sup>(69)</sup> Wie bereits unter Erwägungsgrund 100 erwähnt, haben es die Beihilfen für die Kontinuität der Festlandsverbindungen ermöglicht, die Flotte teilweise über die Kapitalbeschaffungskosten für die Finanzierung der Schiffe und über eine lineare Abschreibung zu finanzieren, die in die vertraglich vereinbarten Kapitalkosten einkalkuliert wurde. Für die degressive Abschreibung wird folgende wirtschaftliche Lebensdauer der Schiffe zugrunde gelegt: zwölf Jahre für Passagierfähren/Ro-Ro-Fähren; 20 Jahre für die „Napoléon Bonaparte“ und zehn Jahre für Hochgeschwindigkeitsschiffe.

HAT FOLGENDE ENTSCHEIDUNG ERLASSEN:

*Artikel 1*

Die Beihilfen, die Frankreich der Société Nationale Maritime Corse-Méditerranée im Rahmen der Fünfjahresverträge mit dem Office des transports de la Corse in den Jahren 1991 und 1996 als Ausgleich für die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen gewährt hat, sind mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar.

*Artikel 2*

Die Übernahme der Verluste der Corsica Marittima durch die SNCM sowie die Bedingungen für das Verchartern der Schiffe an das Tochterunternehmen haben keine Beihilfeelemente im Sinne von Artikel 87 Absatz 1 des Vertrags enthalten.

*Artikel 3*

Frankreich teilt der Kommission vor dem Inkrafttreten des neuen Vertrags über den öffentlichen Seeverkehrsdienst von und nach Korsika mit, welche Maßnahmen ergriffen werden, um die SNCM den neuen Marktbedingungen anzupassen, die sich aus der Anwendung von Artikel 4 der Verordnung (EWG) Nr. 3577/92 ergeben.

*Artikel 4*

Diese Entscheidung ist an die Französische Republik gerichtet.

Brüssel, den 30. Oktober 2001

*Für die Kommission*  
Loyola DE PALACIO  
*Vizepräsident*

---