

ENTSCHEIDUNG DER KOMMISSION

vom 8. Juli 2008

über die Maßnahmen C 58/02 (ex N 118/02) Frankreichs zugunsten der Société Nationale Maritime Corse-Méditerranée (SNCM)

(Bekannt gegeben unter Aktenzeichen K(2008) 3182)

(Nur der französische Text ist verbindlich)

(Text von Bedeutung für den EWR)

(2009/611/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 auf Artikel 62 Absatz 1 Buchstabe a,

nach Aufforderung der Beteiligten zur Stellungnahme gemäß den genannten Artikeln⁽¹⁾ und unter Berücksichtigung dieser Stellungnahmen,

in Erwägung nachstehender Gründe:

1. VERFAHREN

- (1) Am 18. Februar 2002 meldete die Französische Republik bei der Kommission die geplante Umstrukturierungsbeihilfe zugunsten der *Société Nationale Maritime Corse-Méditerranée* (nachstehend „SNCM“ genannt) an⁽²⁾. Diese Anmeldung wurde am 3. Juli 2002 ergänzt⁽³⁾. Die angemeldete Umstrukturierungsbeihilfe bestand in einer Aufstockung des Kapitals der SNCM durch die *Compagnie Générale Maritime et Financière* (nachstehend „CGMF“ genannt)⁽⁴⁾ um 76 Mio. EUR.
- (2) Mit Schreiben vom 19. August 2002 teilte die Kommission den französischen Behörden ihren Beschluss mit, in Anwendung von Artikel 88 Absatz 2 EG-Vertrag das förmliche Prüfverfahren nach Artikel 6 der Verordnung (EG) Nr. 659/1999 des Rates vom 22. März 1999 über besondere Vorschriften für die Anwendung von Artikel 93 EG-Vertrag⁽⁵⁾ einzuleiten.
- (3) Am 8. Oktober 2002⁽⁶⁾ übermittelten die französischen Behörden der Kommission ihre Stellungnahmen zum Beschluss vom 19. August 2002⁽⁷⁾.
- (4) Auf Ersuchen der französischen Behörden fanden am 24. Oktober 2002, 3. Dezember 2002 und 25. Februar 2003 Arbeitsbesprechungen mit den Kommissionsdienststellen statt.
- (5) Im Rahmen der Einleitung des Verfahrens gingen bei der Kommission Stellungnahmen von zwei Unternehmen ein, und zwar am 8. Januar 2003⁽⁸⁾ die Stellungnahme von *Corsica Ferries France* (nachstehend „CFF“ genannt) und am 7. Januar 2003 die Stellungnahme der Gruppe *Stef-TFE*. Darüber hinaus gingen ihr am 18. Dezember 2002 und am 9. und 10. Januar 2002 Stellungnahmen verschiedener französischer Gebietskörperschaften zu. Mit Schreiben vom 13. und 16. Januar und vom 5. und

21. Februar 2002 leitete sie diese Stellungnahmen zur Äußerung an Frankreich weiter.

- (6) Die französischen Behörden übermittelten der Kommission ihre Antworten auf die Stellungnahmen von CFF und *Stef-TFE* am 13. Februar 2003⁽⁹⁾ und am 27. Mai 2003⁽¹⁰⁾.
- (7) Am 16. Januar 2003 sandten die Dienststellen der Kommission ein Auskunftersuchen an die französischen Behörden, das von diesen am 21. Februar 2003 beantwortet wurde.
- (8) In ihrem Schreiben vom 10. Februar 2003⁽¹¹⁾ führten die französischen Behörden Argumente aus, die beweisen sollten, dass das Beihilfevorhaben den Leitlinien der Gemeinschaft für staatliche Beihilfen zur Rettung und Umstrukturierung von Unternehmen⁽¹²⁾ (nachstehend „Leitlinien von 1999“ genannt) in allen Punkten entsprach.
- (9) Am 25. Februar 2003⁽¹³⁾ übermittelten die französischen Behörden auf Ersuchen der Kommission eine Kopie des Aktionärsvertrags zwischen der SNCM und der Gruppe *Stef-TFE*.
- (10) Mit der Entscheidung 2004/166/EG vom 9. Juli 2003 (nachstehend „Entscheidung von 2003“ genannt)⁽¹⁴⁾ genehmigte die Kommission unter bestimmten Auflagen die Gewährung der Umstrukturierungsbeihilfe zugunsten der SNCM, die in zwei Tranchen ausgezahlt werden sollte. Die erste Tranche belief sich auf 66 Mio. EUR, während die zweite in Höhe von maximal 10 Mio. EUR anhand des Nettoerlöses aus der Veräußerungen von Vermögenswerten nach dem Erlass der Entscheidung von 2003 bestimmt werden sollte.
- (11) Am 13. Oktober 2003 reichte die CFF beim Gericht erster Instanz der Europäischen Gemeinschaft (nachstehend „das Gericht“ genannt) Klage auf Nichtigerklärung der Entscheidung von 2003 ein (Rechtssache T-349/03).
- (12) In ihrem Beschluss vom 8. September 2004 vertrat die Kommission die Auffassung, dass die Vereinbarkeit der mit der Entscheidung von 2003 genehmigten Umstrukturierungsbeihilfe durch die von Frankreich am 23. Juni 2004 beantragten Änderungen, d. h. durch den Tausch des Schiffs *Aliso* gegen das Schiff *Asco* in der Liste der Schiffe, die die SNCM nach der Entscheidung von 2003 weiter betreiben durfte, und durch den Verkauf des Schiffs *Aliso* anstelle des Schiffs *Asco* nicht infrage gestellt wird⁽¹⁵⁾.

- (13) Mit Beschluss vom 16. März 2005 (nachstehend „Beschluss von 2005“ genannt) genehmigte die Kommission die Auszahlung einer zweiten Tranche der Umstrukturierungsbeihilfe in Höhe von 3,3 Mio. EUR, durch die sich der Gesamtbetrag der genehmigten Umstrukturierungsbeihilfe auf 69 292 400 EUR erhöhte.
- (14) Am 15. Juni 2005 erklärte das Gericht die Entscheidung von 2003 in der Rechtssache T-349/03 wegen einer fehlerhaften Beurteilung des Minimalcharakters der Beihilfe für nichtig. Dieses Urteil hatte zur Folge, dass das mit Beschluss der Kommission vom 19. August 2002 eingeleitete förmliche Prüfverfahren neu eröffnet wurde und die Beschlüsse vom 8. September 2004 und vom 16. März 2005, die auf der Grundlage der für nicht erklärten Entscheidung von 2003 erlassen worden waren, hinfällig wurden.
- (15) Am 25. Oktober 2005⁽¹⁶⁾ sandten die französischen Behörden der Kommission Informationen über die Finanzlage des Unternehmens seit der Anmeldung der geplanten Umstrukturierungsbeihilfe vom 18. Februar 2002.
- (16) Am 17. November 2005⁽¹⁷⁾ übermittelten die französischen Behörden Angaben zur Aktualisierung des Umstrukturierungsplans von 2002 und zur Aufstockung des Eigenkapitals der SNCM⁽¹⁸⁾.
- (17) Am 15. März 2006 leiteten die französischen Behörden der Kommission eine Zusammenfassung über den Markt, den Businessplan (Teil Erträge) und die Gewinn- und Verlustrechnung zu⁽¹⁹⁾. Weitere Unterlagen wurden den Kommissionsdienststellen am 28. März 2006 und am 7. April 2006 übergeben⁽²⁰⁾. In letztgenanntem Schreiben forderten die französischen Behörden die Kommission unter anderem auf, einen Teil der Umstrukturierungsbeihilfe von 2002, insbesondere den Betrag von 53,48 Mio. EUR, aufgrund des Charakters als „Ausgleichszahlungen für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen“ nicht als Maßnahme im Rahmen eines Umstrukturierungsplans anzusehen. Dieser Betrag sei gemäß dem Altmark-Urteil⁽²¹⁾ nicht als Beihilfe, sondern als eigenständige und vom Umstrukturierungsplan unabhängige Maßnahme im Sinne von Artikel 86 Absatz 2 EG-Vertrag zu betrachten.
- (18) Am 21. April 2006 wurde bei der Kommission gemäß Artikel 4 der Verordnung (EG) Nr. 139/2004 des Rates⁽²²⁾ ein Zusammenschlussvorhaben angemeldet. Danach sollten die Unternehmen Veolia Transport (nachstehend „VT“ genannt)⁽²³⁾ und Butler Capital Partners (nachstehend „BCP“ genannt) die gemeinsame Kontrolle über die SNCM erlangen⁽²⁴⁾. Mit der Entscheidung der Kommission vom 29. Mai 2006⁽²⁵⁾ wurde dieses Zusammenschlussvorhaben genehmigt.
- (19) Am 21. Juni 2006⁽²⁶⁾ übermittelten die französischen Behörden der Kommission den Erlass des Ministeriums für Wirtschaft, Finanzen und Industrie vom 26. Mai 2006 zur Genehmigung der Finanzgeschäfte der CGMF, das Dekret Nr. 2006-606 vom 26. Mai 2006 zur Überführung der SNCM in die private Hand sowie den Erlass vom 26. Mai 2006 zur Genehmigung der Finanzgeschäfte der SNCF.
- (20) Auskünfte zum Vertrag über den öffentlichen Seeverkehrsdienst und zu den Beihilfen sozialer Art zur Verkehrsanbindung Korsikas wurden der Kommission am 7. Juni 2006⁽²⁷⁾ zugesandt.
- (21) Am 13. September 2006 beschloss die Kommission, wegen der neuen Maßnahmen zugunsten der SNCM das Verfahren nach Artikel 88 Absatz 2 EG-Vertrag einzuleiten und auch den 2002 angemeldeten Umstrukturierungsplan einzubeziehen⁽²⁸⁾ (nachstehend „Beschluss von 2006“ genannt).
- (22) Frankreich ließ der Kommission seine Stellungnahmen zum Beschluss von 2006 mit Schreiben vom 16. November 2006 zukommen⁽²⁹⁾.
- (23) Nachdem einige Beteiligte beantragt hatten, die Frist für die Abgabe der Stellungnahmen um einen Monat zu verlängern⁽³⁰⁾, beschloss die Kommission, allen Beteiligten diese Fristverlängerung zu gewähren⁽³¹⁾.
- (24) Bei der Kommission gingen Stellungnahmen von CFF⁽³²⁾ und STIM d'Orbigny (nachstehend „STIM“ genannt)⁽³³⁾ ein, die mit Schreiben vom 20. Februar 2007 an die französischen Behörden weitergeleitet wurden. Auch ein Drittbetroffener gab eine Stellungnahme ab, die ebenfalls an die französischen Behörden weitergeleitet wurde, zog diese jedoch am 28. Mai 2008 zurück.
- (25) Die französischen Behörden äußerten sich am 30. April 2007 zu den Stellungnahmen der Beteiligten⁽³⁴⁾.
- (26) Am 20. Dezember 2007 reichte CFF — ergänzend zu den am 15. Juni 2007 und 30. November 2007 übermittelten Informationen — eine Beschwerde wegen der staatlichen Beihilfen gegen SNCM ein. Diese Beschwerde betraf Artikel 3 des neuen Vertrags über den öffentlichen Seeverkehrsdienst für den Zeitraum 2007—2013, der im Juni 2007 zwischen der Gebietskörperschaft Korsika und dem Zusammenschluss *Compagnie Méridionale de Navigation-SNCM* unterzeichnet worden war. Nach Ansicht von CFF würden durch die Umsetzung dieser Klausel neue Finanzmittel für die SNCM in Höhe von ca. 10 Mio. EUR für das Jahr 2007 bereitgestellt. Darüber hinaus sei die Ausgleichszahlung für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen an die SNCM eine staatliche Beihilfe, die zudem rechtswidrig sei, da sie nicht bei der Kommission angemeldet worden sei.
- (27) Nachdem der Kommission verschiedene Informationen erst nach Ablauf der ursprünglich auf den 13. Februar 2007 angesetzten Frist übermittelt wurden⁽³⁵⁾, unterrichtete sie die Beteiligten über ihren Beschluss, die Abgabefrist für die Stellungnahmen der Beteiligten bis zum 14. März 2008 zu verlängern.
- (28) Die Kommission leitete die Stellungnahmen der Beteiligten am 26. März 2008 an Frankreich weiter, das sich am 28. März 2008, 10. April 2008 und 28. April 2008 dazu äußerte.

2. FESTSTELLUNG DES BEIHILFEEMPFÄNGERS

- (29) Empfänger der Beihilfen, um die es in dieser Entscheidung geht, ist die *Société Nationale Maritime Corse-Méditerranée* (SNCM), die mehrere Tochterunternehmen im Seeverkehr umfasst und Passagiere, Personen- und Lastkraftwagen auf den Seeverbindungen zwischen dem französischen Festland und Korsika, Italien (Sardinien) und Nordafrika (Algerien und Tunesien) befördert.
- (30) Die SNCM ist eine Aktiengesellschaft, die 1969 aus der Fusion der *Compagnie Générale Transatlantique* und der *Compagnie de Navigation Mixte*, die beide im Jahr 1850 gegründet worden waren, hervorging. Das ursprünglich *Compagnie Générale Transméditerranéenne* genannte Unternehmen firmierte 1976 in *Société Nationale Maritime Corse-Méditerranée* um, nachdem die *Société Nationale des Chemins de Fer* (SNCF) eine Kapitalbeteiligung übernommen hatte. Das Unternehmen wurde von der französischen Regierung dazu ausgewählt, den Grundsatz der Kontinuität der Festlandsverbindungen mit Korsika umzusetzen, d. h. die Angleichung der Preise für den Seeverkehr an die Preise der SNCF für den Bahnverkehr. Grundlage hierfür bildete ein Vertrag mit einer Laufzeit von 25 Jahren, der am 31. März 1976 geschlossen worden war. Die *Compagnie Générale Transatlantique* war von der französischen Regierung bereits aufgrund eines früheren Vertrags vom 23. Dezember 1948 mit der Verkehrsanbindung Korsikas beauftragt worden.
- (31) Zum Zeitpunkt der Anmeldung der Kapitalaufstockung im Jahr 2002 wurde die SNCM zu 20 % von der SNCF und zu 80 % von der CGMF gehalten. Seit der Öffnung des Kapitals der SNCM am 30. Mai 2006 (siehe Randnummer 18 dieser Entscheidung) halten BCP und VT 38 % bzw. 28 % des Kapitals der SNCM, während die CGMF noch 25 % der Kapitalanteile besitzt (9 % des Kapitals sind im Besitz der Belegschaft).
- (32) Die wichtigsten Tochterunternehmen der SNCM sind die *Compagnie Méridionale de Navigation* (nachstehend „CMN“ genannt) ⁽³⁶⁾, die *Compagnie Générale de Tourisme et d'Hôtellerie* (CGTH) ⁽³⁷⁾, *Aliso Voyage* ⁽³⁸⁾, *Sud-Cargos* ⁽³⁹⁾, die *Société Aubagnaise de Restauration et d'Approvisionnement* (SARA) ⁽⁴⁰⁾, *Ferrytour* ⁽⁴¹⁾ und *Les Comptoirs du Sud* ⁽⁴²⁾.
- (33) Nach dem Verkauf der Hochgeschwindigkeitsschiffe *Aliso* im September 2004 und *Asco* ⁽⁴³⁾ im Mai 2005 bestand die Flotte der SNCM aus zehn Schiffen (fünf Autofähren ⁽⁴⁴⁾, vier kombinierte Fracht-/Fahrgastschiffe ⁽⁴⁵⁾ und ein Hochgeschwindigkeitsschiff, das hauptsächlich ab Nizza eingesetzt wird ⁽⁴⁶⁾, von denen sieben ihr gehören ⁽⁴⁷⁾.
- (34) Der Vollständigkeit halber ist daran zu erinnern, dass die regelmäßigen Seeverkehrsdienste zwischen den französischen Festlandshäfen und Korsika seit 1948 im Rahmen eines Vertrags zur Übertragung öffentlicher Dienstleistungen gewährleistet werden. Von 1976 bis 2001 waren die SNCM und die CMN gemäß einer ursprünglich für 25

Jahre geschlossenen Rahmenvereinbarung Inhaber dieser Konzession. Gemäß den geltenden Gemeinschaftsvorschriften ⁽⁴⁸⁾ und auf eine europaweite Ausschreibung ⁽⁴⁹⁾ hin, die von der Gebietskörperschaft Korsika ⁽⁵⁰⁾ veranstaltet wurde, erhielten die SNCM und die CMN gemeinsam den Vertrag über den öffentlichen Seeverkehrsdienst für die Verbindung nach Korsika ab Marseille gegen Ausgleichszahlungen während des Zeitraums 2002-2006.

- (35) Da der Vertrag über den öffentlichen Seeverkehrsdienst Ende 2006 auslief, wurde der öffentliche Seeverkehrsdienst für diese Strecke erneut europaweit ausgeschrieben ⁽⁵¹⁾. Den Zuschlag für den Zeitraum vom 1. Mai 2007 bis zum 31. Dezember 2013 erhielten die SNCM und die CMN, mit Subventionen von rund 100 Mio. EUR pro Jahr.
- (36) Gleichzeitig wurden allen Unternehmen, die die Insel von Toulon und Nizza aus anlaufen, Verpflichtungen hinsichtlich der Häufigkeit der Verbindungen auferlegt. Auf diesen Strecken erhalten die Bewohner Korsikas und weitere Passagiergruppen seit 2002 und bis 2013 Beihilfen sozialer Art, die gemäß den Entscheidungen der Kommission vom 2. Juli 2002 ⁽⁵²⁾ und vom 24. April 2007 ⁽⁵³⁾ eingeführt wurden.

3. WETTBEWERBLICHER HINTERGRUND

- (37) Die SNCM ist auf zwei verschiedenen Märkten sowohl im Fahrgast- als auch im Güterverkehr tätig: zum einen auf dem Markt für Verbindungen nach Korsika und Nordafrika von Frankreich aus und zum anderen auf dem Markt für Verbindungen nach Italien und Spanien.

3.1 Verbindungen nach Korsika

Fahrgastverkehr

- (38) Der Markt für Verbindungen nach Korsika ist beim Fahrgastverkehr durch starke saisonale Schwankungen gekennzeichnet. Dabei können die saisonalen Spitzenbesuchszahlen das Zehnfache der nachfrageschwächsten Monate betragen, so dass die Anbieter über eine Flotte verfügen müssen, die auf dieses Spitzenaufkommen ausgelegt ist. Die Hälfte des Umsatzes wird im Juli und August erwirtschaftet. Darüber hinaus besteht selbst in Spitzenzeiten je nach Reiserichtung ein Ungleichgewicht. Im Juli fahren die Schiffe beispielsweise voll vom Festland ab, kehren aber fast leer zurück. Die durchschnittliche jährliche Auslastung der Schiffe ist dadurch relativ gering.
- (39) Die SNCM ist der etablierte Anbieter von Verbindungen zwischen Korsika und dem französischen Festland. Grob gesagt, entfallen zwei Drittel ihrer Geschäftstätigkeit auf die Verbindungen zwischen Marseille und Korsika im Rahmen eines Vertrags über den öffentlichen Seeverkehrsdienst, während das letzte Drittel Verbindungen mit anderen Ausgangs- oder Zielhäfen umfasst (Nizza-Korsika, Toulon-Korsika, internationale Verbindungen nach Sardinien oder Nordafrika).

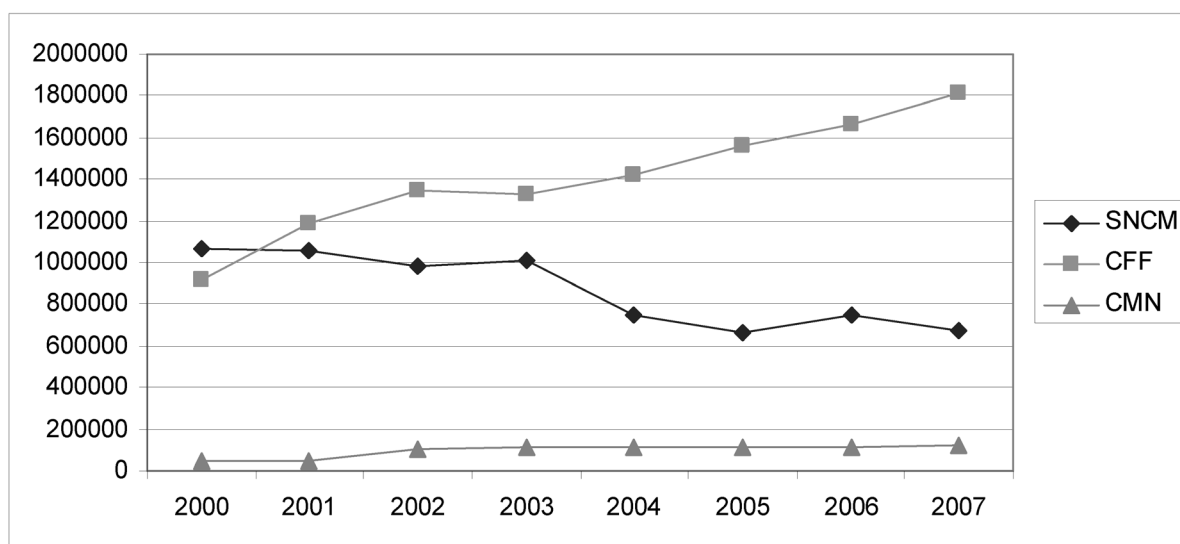
(40) Die SNCM hatte bei ihrer Haupttätigkeit lange Zeit eine Monopolstellung inne. Seit 1996 steht sie dagegen mit anderen Anbietern in einem Wettbewerb, der sich sehr schnell entwickelt hat. So hat das Unternehmen *Corsica Ferries France* (CFF) heute eine marktbeherrschende Stellung bei Seeverbindungen zwischen dem Festland und Korsika, und sein Marktanteil wächst weiter. Obwohl CFF erst seit 1996 auf diesem Markt tätig ist, ist das Fahrgastaufkommen zwischen 2000 und 2005 um [...] (*) jährlich gestiegen und nimmt weiter zu. So nehmen heute fast [...] der Passagiere bei Überfahrten zwischen dem Festland und Korsika ein Schiff von CFF,

wohingegen nur [...] ein Schiff der SNCM besteigen; die restlichen Fahrgäste, d. h. [...], befördert die CMN.

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

Grafik 1

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



Quelle: Observatoire régional des transports de la Corse.

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

Unternehmens bestandsfähig ist, obwohl es erhebliche Marktanteile an seinen einzigen Wettbewerber abgeben musste, der ihm heute vom Marktanteil her weit überlegen ist.

(43) In den letzten beiden Jahren waren das Angebot der SNCM und ihre Marktanteile bei Verbindungen nach Korsika rückläufig, mit einem Rückgang des Platzangebots um [...] % (- [...] % bei den Verbindungen ab Nizza und - [...] % bei den Verbindungen ab Marseille).

(45) Der Markt für den Fahrgastseeverkehr zwischen dem Festland und Korsika ist in den letzten 15 Jahren um durchschnittlich 4 % gewachsen; dieses Wachstum dürfte anhalten, wobei für 2008 ein Anstieg um [...] % und für die Folgejahre ein schwächeres Wachstum prognostiziert wird. Dennoch scheinen keine neuen Marktteilnehmer in diesen Markt einsteigen zu wollen. Auf die Ausschreibung des Office des Transports de Corse zur Vergabe eines Vertrags über den öffentlichen Seeverkehrsdienst zu bestimmten Häfen Korsikas für den Zeitraum 2007—2013 gingen außer denen von CFF und SNCM-CMN keine weiteren Bewerbungen ein, obwohl auch Teilangebote für eine bestimmte Strecke möglich gewesen wären.

(44) Die weiter abnehmenden Marktanteile zeigen jedoch, dass das Vertrauen der Fahrgäste, das infolge der Streiks und der Beeinträchtigungen durch soziale Konflikte in den Jahren 2004 und 2005, vor allem bei der Privatisierung des Unternehmens, weitgehend eingebrochen war, nur sehr langsam zurückkehrt. Dieses Vertrauen ist jedoch Voraussetzung dafür, den in den letzten Jahren verzeichneten Rückgang der Marktanteile der SNCM aufzuhalten. Der Anstieg des Umsatzes in 2007 zeigt dabei, dass das

(46) CFF, der Hauptwettbewerber der SNCM, hat sein Platzangebot zwischen 1999 und 2007 ganz erheblich um 500 000 Plätze auf [...] Millionen ausgebaut (davon allein zwischen 2006 und 2007 um [...] %) und konnte dadurch seine Passagierzahlen (von [...] Millionen in 2005 auf [...] Millionen in 2007) und seinen Marktanteil steigern. Aufgrund dieser Politik ist die Auslastung bei CFF allerdings strukturell geringer als bei der SNCM; die Differenz betrug 2007 etwa [...] Prozentpunkte. Bei der SNCM betrug die durchschnittliche Auslastung im Jahr 2007 [...] %, was angesichts der starken Saisonabhängigkeit des Marktes (siehe oben) normal ist.

Frachtverkehr

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

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

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

(50) Bei den begleiteten Lastzügen⁽⁵⁴⁾, die auf Autofähren verladen werden (rund 24 % des allgemeinen Güterverkehrs in 2003), haben SNCM und CMN ebenfalls den größten Anteil des betreffenden Marktes inne. Ab 2002 hat CFF jedoch das Angebot ausgebaut und besitzt einen Marktanteil von etwa [...] %.

3.2 Verbindungen nach Nordafrika

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

(52) Der Markt für den Seeverkehr von Frankreich nach Nordamerika ist in den letzten Jahren anhaltend gewachsen; zwischen 2001 und 2005 wurde ein Anstieg um etwa 13 % verzeichnet. Angesichts der Wachstumsaussichten für den Fremdenverkehr in diese Region sind für den Seeverkehr bis 2010 jährliche Zuwachsraten von ca. 4 % zu erwarten.

(53) In Algerien ist die SNCM hinter dem *Entreprise Nationale de Transport Maritime de Voyageurs* (ENTMV), einem öffentlichen algerischen Unternehmen, der zweitgrößte Marktteilnehmer. Der Marktanteil der SNCM ist von 24 % in 2001 auf [...] % in 2005 gestiegen.

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

4. BESCHREIBUNG DER MASSNAHMEN

4.1 Aufstockung des Kapitals der SNCM im Jahr 2002

4.1.1 Beschreibung

(55) Nach der Entscheidung der Kommission vom 17. Juli 2002 zur Genehmigung einer Rettungsbeihilfe zugunsten der SNCM⁽⁵⁵⁾ meldeten die französischen Behörden bei der Kommission am 18. Februar 2002 eine geplante Umstrukturierungsbeihilfe zugunsten der SNCM an. Diese Maßnahme bestand in einer Aufstockung des Kapitals der SNCM über ihre Muttergesellschaft CGMF um 76 Mio. EUR, davon 46 Mio. EUR für Umstrukturierungskosten⁽⁵⁶⁾. Durch diese Kapitalerhöhung sollte das Eigenkapital der SNCM um 30 Mio. EUR auf 106 Mio. EUR angehoben werden.

(56) Entsprechend den Leitlinien von 1999 legten die französischen Behörden der Kommission einen Umstrukturierungsplan⁽⁵⁷⁾ für die SNCM vor, der fünf Punkte umfasste:

i) Senkung der Zahl der Überfahrten und Umverteilung der Schiffe auf die verschiedenen Strecken (weniger Verbindungen nach Korsika, dagegen mehr Verbindungen nach Nordafrika)⁽⁵⁸⁾;

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

iii) Veräußerung bestimmter Immobilienwerte;

iv) Personalabbau⁽⁵⁹⁾ um rund 12 %, der es gemeinsam mit einer angemessenen Lohnpolitik ermöglichen sollte, die Besatzungskosten von 61,8 Mio. EUR in 2001 im Zeitraum 2003—2006 auf durchschnittlich [...] Mio. EUR und die Kosten für das Landpersonal von 50,3 Mio. EUR in demselben Zeitraum auf [...] Mio. EUR zu senken;

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

- (57) Nach den Bemerkungen der Kommission in ihrem Beschluss vom 19. August 2002 beschrieben die französischen Behörden in ihrem Schreiben vom 31. Januar 2003 die Verbesserungen, die an den folgenden Punkten des Umstrukturierungsplans vorgenommen worden waren:
- Verpflichtungen und Präzisierungen zur Lohnpolitik,
 - Plan zur Senkung der Kosten für Vorleistungen,
 - die Verpflichtung, dass die SNCM keinen Preiskampf mit ihren Wettbewerbern auf der Korsikastrecke auslösen wird.
- (58) Zum letzten Punkt führten die französischen Behörden aus: „Die SNCM steht vorbehaltlos zu dieser Verpflichtung, da ein Preiskampf nach ihrer Auffassung im Widerspruch stünde zu ihrer strategischen Positionierung und ihren eigenen Interessen, da dadurch ihre Einnahmen sinken würden, sowie zu ihrer gängigen Praxis und ihrem Know-how.“
- (59) In ihrem Umstrukturierungsplan legten die französischen Behörden der Kommission ein detailliertes Finanzmodell für den Zeitraum 2002—2007 auf der Grundlage eines durchschnittlichen Szenarios für eine Reihe von Variablen⁽⁶⁰⁾ vor. In den finanziellen Vorausschätzungen wurde unter anderem eine Rückkehr zu positiven Ergebnissen ab 2003 angegeben.

Tabelle 1

Finanzmodell für den Zeitraum 2002—2007

(in Mio. EUR)

	2000	2001	2002	2002	2003	2004	2005	2006	2007
	Ist	Ist	Plan	Ist	Plan	Plan	Plan	Plan	Plan
Umsatz	204,9	204,1	178	205,8	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Betriebssubventionen	85,4	86,7	74,5	77,7	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Laufendes Ergebnis	- 14,7	- 5,1	1,2	- 5,8	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Nettoergebnis	- 6,2	- 40,4	23	4,2	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Eigenmittel	67,5	29,7	119	33,8	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Nettofinanzverbindlichkeiten (ohne Leasing)	135,8	134,5	67,7	144,8	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Finanzielle Kennzahlen					[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Laufendes Ergebnis/Umsatz + Subventionen	- 5 %	- 2 %	0 %	- 2 %	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Eigenmittel/Verschuldung in der Bilanz	50 %	22 %	176 %	23 %	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

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

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

(61) Die französischen Behörden legten auch eine Sensitivitätsanalyse für die erwarteten Ergebnisse in Bezug auf die Arbeitshypothesen für den Verkehr auf den einzelnen Strecken vor. Danach zeigen die verschiedenen Simulationen, dass die SNCM in den betrachteten Beispielfällen wieder rentable Betriebsergebnisse erwirtschaften dürfte.

4.1.2 Festlegung der Höhe der Kapitalaufstockung

- (62) Die von den französischen Behörden zur Festlegung der Höhe der Kapitalaufstockung angewandte Methode ⁽⁶¹⁾ besteht darin, den Finanzierungsbedarf auf der Grundlage des durchschnittlichen Verhältnisses zwischen den Eigenmitteln und den Verbindlichkeiten zu berechnen, das im Jahr 2000 bei fünf europäischen Seeverkehrsgesellschaften festgestellt wurde. Trotz der Unterschiede zwischen den Bilanzen dieser Unternehmen lag der von den französischen Behörden berücksichtigte Mittelwert bei 79 %. Die französischen Behörden behaupten, dass die finanziellen Vorausschätzungen für den Zeitraum 2002 bis 2007 zu einem durchschnittlichen Verhältnis zwischen Eigenkapital und Verbindlichkeiten von 77 % führen würden, wobei das Eigenkapital im Jahr 2007 169 Mio. EUR betragen würde. Eine solche Eigenkapitalausstattung sollte durch eine Aufstockung des Kapitals um 76 Mio. EUR sowie durch das Gelingen der im Umstrukturierungsplan vorgesehenen Maßnahmen erreicht werden.

4.2 Maßnahmen nach der Kapitalaufstockung im Jahr 2002

4.2.1 Vorbemerkung

- (63) Die Kapitalaufstockung und der Umstrukturierungsplan von 2002 brachten nicht das erwartete Ergebnis, und ab 2004 verschlechterte sich die wirtschaftliche und finanzielle Lage der SNCM stark. Zu dieser Verschlechterung trugen sowohl interne Faktoren (soziale Konflikte, ungenügendes und verspätetes Erreichen der Produktivitätsziele, Verlust von Marktanteilen) als auch exogene Faktoren (geringere Attraktivität des Ziels Korsika, Zugewinn von Marktanteilen durch CFF, Geschäftsführungsfehler des Staates ⁽⁶²⁾ und die gestiegenen Kraftstoffkosten bei.
- (64) So betrug das laufende Ergebnis der SNCM – 32,6 Mio. EUR im Jahr 2004 und – 25,8 Mio. EUR im Jahr 2005. Das Nettoergebnis belief sich dagegen auf – 29,7 Mio. EUR in 2004 und – 28,8 Mio. EUR in 2005.
- (65) Die verschlechterte Wirtschafts- und Finanzlage der SNCM veranlasste die französischen Behörden, mehr Vermögenswerte zu veräußern, als im Umstrukturierungsplan von 2002 vorgesehen und in der Entscheidung von 2003 gefordert waren, und sich auf die Suche nach privaten Partnern zu begeben.

Table 2

Liste der Vermögenswerte, die von der SNCM seit 2002 veräußert wurden ⁽⁶³⁾

	Reinerlös aus der Veräußerung	Datum
In der Anmeldung von 2002 vorgeschlagene Veräußerungen (in EUR)	25 165 000	
Aliso (anstelle der Asco, gemäß dem Beschluss der Kommission vom 8. September 2004)	[...]	30.9.2004
Napoléon	[...]	6.5.2002
Monte Rotondo	[...]	31.7.2002
Liberté	[...]	27.1.2003
Immobilienkomplex Schuman	[...]	20.1.2003
Zusätzliche Veräußerungen, die von der Kommission in ihrer Entscheidung vom 9. Juli 2003 zur Auflage gemacht wurden (in EUR)	5 022 600	
SCI Espace Schuman	[...]	24.6.2003
Southern Trader	[...]	22.7.2003
Someca	[...]	30.4.2004
Amadeus	[...]	12.10.2004
CCM	[...] (!)	—

	Reinerlös aus der Veräußerung	Datum
Zusätzliche Veräußerungen seit der Entscheidung von Juli 2003 (in Mio. EUR)	12,6	
Asco	[...]	24.5.2005
Sud-Cargos	[...]	15.9.2005
Verkauf von Wohnungen des Immobilienbestands der SNCM (vormals von Mitarbeitern der SNCM bewohnt)	[...]	September 2003 bis 2006
Gesamt (in Mio. EUR)	42,385	
(1) [...]		

4.2.2 Maßnahmen nach der Kapitalaufstockung im Jahr 2002

- (66) Nach einem offenen, transparenten und nicht diskriminierenden Auswahlverfahren⁽⁶⁴⁾ wurde schließlich am 13. Oktober 2005 in einem äußerst schwierigen sozialen und finanziellen Kontext eine Vereinbarung zwischen dem Staat, BCP und VT getroffen. Somit ist VT der industrielle Betreiber der SNCM (Beteiligung von 28 %), während BCP mit einer Beteiligung von 38 % Referenzaktionär ist. Der Staat verpflichtete sich insbesondere gegenüber den Beschäftigten, 25 % der Aktien des Unternehmens zu behalten⁽⁶⁵⁾. BCP und VT erstellten einen Geschäftsplan für die SNCM, der der Europäischen Kommission am 7. April 2006 übermittelt wurde.

Inhalt der Vereinbarung

- (67) Die Vereinbarung, der zufolge 75 % des Kapitals der SNCM an private Übernehmer veräußert wird, wurde am 16. Mai 2006 von den Parteien (BCP, VT und CGMF) unterzeichnet.
- (68) In Teil II der Vereinbarung wird vorgesehen, dass die CGMF sich verpflichtet, eine Erhöhung des Kapitals der SNCM um insgesamt 142,5 Mio. EUR zu genehmigen, zu zeichnen und vollständig einzuzahlen.
- (69) Nach der Kapitalerhöhung sollte das Gesellschaftskapital der SNCM durch Einziehung von Aktien auf den gesetzlich vorgeschriebenen Mindestwert für nicht kapitalmarktorientierte Aktiengesellschaften herabgesetzt werden.
- (70) Ergänzend zu dieser Kapitalerhöhung verpflichtete sich die CGMF, der SNCM 38,5 Mio. EUR in Form eines Kontokorrentvorschusses bereitzustellen. Dieser Kontokorrentvorschuss sollte von der SNCM auf ein Treuhandkonto (bei der Bank CIC) eingezahlt werden und zur Finanzierung des Anteils der Kosten dienen, der für den Fall eines Personalabbaus durch die Übernehmer zusätzlich zu den gesetzlichen und vertraglichen Verpflichtungen gezahlt würde⁽⁶⁶⁾. Die Ausgleichsleistungen, die über die Abfindungen aufgrund gesetzlicher und tarifvertraglicher Verpflichtungen hinausgehen, werden individuell und namentlich an Beschäftigte gezahlt, die das Unter-

nehmen verlassen haben und deren Arbeitsvertrag gekündigt wurde.

- (71) Teil III der Vereinbarung sieht vor, dass die CGMF an die privaten Übernehmer nach diesen Vorgängen Aktien im Wert von 75 % des Gesellschaftskapitals des Unternehmens und [...] veräußert; damit sollte der über die vertraglichen und gesetzlichen Verpflichtungen hinausgehende Teil des Sozialplans finanziert werden.
- (72) Teil III der Vereinbarung sieht auch die gemeinsame und gleichzeitige Zeichnung junger Aktien mit einem Gesamtbetrag von 35 Mio. EUR durch die Übernehmer und die CGMF vor und eine Kontokorrenteinlage von 8,75 Mio. EUR durch BCP/VT, die der SNCM entsprechend deren Liquiditätsbedarf bereitgestellt würde. In Abschnitt III.2.7 der Vereinbarung ist vorgesehen, dass der Wert der Aktien der CGMF jederzeit dem anfänglichen Nennwert zuzüglich von [...] % des eingezahlten Nennwerts, multipliziert mit T/365, entspricht, wobei T die Anzahl der Tage seit dem Realisierungszeitpunkt ist, nach Abzug aller bezogenen Summen (z. B. Dividenden). Im Fall der Sanierung oder gerichtlichen Liquidation des Unternehmens gelten diese Bestimmungen nicht.
- (73) Die Vereinbarung (Teil III.5) enthält eine die Veräußerung der SNCM auflösende Vertragsbestimmung; diese Auflösungsklausel kann von den Übernehmern bei Eintreten eines der folgenden Ereignisse in Anspruch genommen werden, sofern diese Annahmen zur Folge hätten, dass die Glaubwürdigkeit ihres Geschäftsplans und die Wiederherstellung der Rentabilität des Unternehmens infrage gestellt werden:
- Nichtvergabe des Vertrags über den öffentlichen Seeverkehrsdienst nach Korsika für den Zeitraum ab 1. Januar 2007 [...];
 - eine ablehnende Entscheidung der Europäischen Kommission oder ein Urteil des Gerichts oder des Gerichtshofs wie beispielsweise Ablehnung des Vorhabens oder die Auferlegung von Bedingungen, die sich wesentlich auf den Wert des Unternehmens auswirken [...].

- (74) Teil VII der Vereinbarung sieht vor, dass die CGMF einen Teil der sozialen Verpflichtungen der SNCM für die Krankenversicherungskosten ihrer Rentenempfänger von schätzungsweise 15,5 Mio. EUR ab dem Tag der Über-eignung des Unternehmens übernimmt.
- (75) Einzelheiten zur Führung des Unternehmens werden in Teil IV der Vereinbarung ausgeführt. Vorgesehen ist eine Änderung der Art der Geschäftsführung der SNCM, die in eine Aktiengesellschaft mit Vorstand und Aufsichtsrat umgewandelt werden soll. Dieser soll zunächst aus 10, später dann aus 14 Mitgliedern bestehen. Den Vorsitz soll übergangsweise ein Vertreter des Staates führen. Wenn die SNCM den Vertrag über den öffentlichen See-verkehrsdiens erhalt, wird der Aufsichtsratsvorsitzende von einem Vertreter von BCP abgelöst. Der Vorstand ist dagegen für die Führung des operativen Geschäfts der SNCM zuständig.
- (76) Am 26. Mai 2006 hat die französische Regierung die Veräußerung der SNCM sowie die genannten Maßnahmen bestätigt.

Die Maßnahmen

- (77) Die Vereinbarung enthält somit drei Arten staatlicher Maßnahmen, die vor dem Hintergrund der Gemein-schaftsvorschriften für staatliche Beihilfen zu prüfen sind:
- die Veräußerung von 100 % der SNCM zu einem negativen Preis von 158 Mio. EUR (Kapitalzuführung von 142,5 Mio. EUR und Übernahme der Kranken-versicherungskosten in Höhe von 15,5 Mio. EUR);
 - der Kontokorrentvorschuss der CGMF in Höhe von 38,5 Mio. EUR zugunsten der freigesetzten Beschäf-tigten der SNCM;
 - die Kapitalerhöhung von 8,75 Mio. EUR, die von der CGMF gemeinsam und gleichzeitig mit der Einlage von VT und BCP in Höhe von 26,25 Mio. EUR ge-zeichnet wurde.

5. GELTUNGSBEREICH DIESER ENTSCHEIDUNG

- (78) Diese abschließende Entscheidung betrifft die Maßnah-men, die Frankreich seit dem 18. Februar 2002 zugunsten der SNCM umgesetzt hat, und zwar:
- die Kapitalzuführung der CGMF an die SNCM in Höhe von 76 Mio. EUR im Jahr 2002 (davon 53,48 Mio. EUR für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen und der Rest als Umstrukturierungsbeihilfen);
 - der negative Preis für den Verkauf der SNCM durch die CGMF von 158 Mio. EUR;
 - die Zuführung der CGMF von 8,75 Mio. EUR;
 - die Übernahme bestimmter zusätzlicher Sozialmaß-nahmen in Höhe von 38,5 Mio. EUR durch die CGMF.

- (79) Die vorliegende Entscheidung betrifft nicht die Prüfung der Ausgleichszahlungen, die die SNCF für gemeinwirt-schaftliche Verpflichtungen im Zeitraum 2007—2013 erhalten hat oder erhalten wird; diese sind Gegenstand eines gesonderten Verfahrens.

6. GRÜNDE FÜR DIE ANNAHME DER ENTSCHEIDUNGEN DER KOMMISSION VON 2002 UND 2006

6.1 Einleitung des förmlichen Prüfverfahrens von 2002

- (80) In ihrem Beschluss über die Einleitung des Verfahrens vom 19. August 2002 hatte die Kommission die SNCM zwar als Unternehmen in Schwierigkeiten anerkannt, aber dennoch Bedenken hinsichtlich der Vereinbarkeit der angemeldeten Maßnahme mit den Kriterien von Ziffer 3.2.2 der zum damaligen Zeitpunkt geltenden Leitlinien von 1999 geäußert.
- (81) Die Kommission hatte gewisse Zweifel am Umstrukturierungsplan, da keine Analyse der Ursachen für die Verluste des Unternehmens vorlag. Im Besonderen stellte die Kommission Fragen zum Zusammenhang zwischen den Verlusten und den gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen, zu den Auswirkungen der Politik des Schiffserwerbs durch die SNCM auf ihre Ergebnisrechnungen und zu den geplanten Maßnahmen zur Steigerung der Produkti-vität des Unternehmens.
- (82) Zudem wies die Kommission auf einige Lücken des Umstrukturierungsplans hin, insbesondere das Fehlen konkreter Maßnahmen zur Verringerung der Vorleistungen und das Fehlen von Angaben zur zukünftigen Preispolitik der SNCM.
- (83) Die Kommission fragte sich auch, ob die von den fran-zösischen Behörden zur Bestimmung der Höhe der Ka-pitalaufstockung eingesetzte Berechnungsmethode die richtige war, und äußerte Zweifel an bestimmten, bei den Finanzsimulationen berücksichtigten Hypothesen.

6.2 Ausweitung des förmlichen Prüfverfahrens von 2006

- (84) Am 13. September 2006 beschloss die Kommission, das förmliche Prüfverfahren von 2002 auf die im Rahmen der Privatisierung der SNCM geplanten Maßnahmen auszuweiten.
- (85) Unter Berücksichtigung der Aufforderung der französi-schen Behörden vom 7. April 2006 (siehe Ziffer 17 dieser Entscheidung), einen Teil des Betrags der Kapital-zuführung von 2002 anhand des Urteils in der Rechts-sache Altmark zu prüfen, äußerte die Kommission zu-nächst Bedenken hinsichtlich der Erfüllung der Bedingun-gen, die das Gemeinschaftsgericht in diesem Urteil auf-gestellt hatte (insbesondere die zweite und vierte Bedin-gung)⁽⁶⁷⁾.

- (86) Für den Fall, dass dieser Betrag als mit dem Gemeinsamen Markt zu vereinbarende Beihilfe im Sinne von Artikel 86 Absatz 2 EG-Vertrag angesehen werden sollte, vertrat die Kommission in ihrem Beschluss von 2006 die Auffassung, dass der neue, anhand der Leitlinien für Umstrukturierungsbeihilfen zu würdigende Betrag sich auf 15,81 Mio. EUR belaufen würde. Da die Umstrukturierungsbeihilfe deutlich unter dem 2002 angemeldeten und 2003 genehmigten Betrag liegen würde, äußerte die Kommission Zweifel an der Angemessenheit, alle Auflagen, die der SNCM in der Entscheidung von 2003 gemacht wurden, aufrechtzuerhalten.
- (87) Die Kommission äußerte auch Zweifel daran, ob die Auflagen der Entscheidung von 2003, d. h. das Prinzip der „price leadership“ und die Zahl der Hin- und Rückfahrten nach Korsika, erfüllt wurden.
- (88) Hinsichtlich des negativen Preises für die Veräußerung der SNCM äußerte die Kommission Zweifel daran, ob die Kapitalaufstockung durch den Staat vor der Veräußerung der SNCM mit dem Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden privaten Kapitalgebers vereinbar sei. Im Besonderen äußerte die Kommission Bedenken an der Stichhaltigkeit der Berechnung der Liquidationskosten, die der Staat als Aktionär bei einer Liquidation der SNCM zu zahlen hätte.
- (89) Die Kommission zog in Zweifel, dass sich die finanziellen Maßnahmen nach den Leitlinien für Beihilfen zur Rettung und Umstrukturierung rechtfertigen lassen.
- (90) Im Übrigen äußerte sie bezüglich der zweiten Kapitalaufstockung um 8,75 Mio. EUR Zweifel an der Erfüllung des Grundsatzes der Gleichzeitigkeit von staatlichen und privaten Investitionen und des Grundsatzes der Gleichheit der Zeichnungsbedingungen im Sinne der Rechtsprechung.
- (91) Schließlich äußerte die Kommission die Bedenken, dass die zusätzlichen Sozialmaßnahmen in Höhe von 38,5 Mio. EUR an personenbezogenen Beihilfen einen indirekten Vorteil für das Unternehmen darstellen könnten. Sie unterstrich auch das Risiko, dass diese im Widerspruch zur Berücksichtigung der zusätzlichen Abfindungen unter den Risiken, die ein umsichtiger Kapitalgeber eingehen würde, stehen könnten.
- Licht des Urteils Altmark keine staatliche Beihilfe, sondern eine „Ausgleichszahlung für gemeinwirtschaftliche Dienstleistungen“ für den Zeitraum 1991—2001 sei, da die vier im Urteil aufgestellten Bedingungen im vorliegenden Fall erfüllt seien.
- (93) Speziell im Hinblick auf die zweite Altmark-Bedingung betonten die französischen Behörden, dass nach dem Altmark-Urteil nur die Berechnungsparameter zuvor objektiv und transparent aufzustellen seien. Im vorliegenden Fall sei nun aber der Betrag von 53,48 Mio. EUR im November 2003 auf der Grundlage von Berechnungsparametern, die vor dem betreffenden Zeitraum (1991—2001) aufgestellt worden seien, gezahlt worden⁽⁶⁸⁾.
- (94) Nach Auffassung Frankreichs werde durch die nachträgliche Zahlung der Neubewertung wegen Unterkompensation nicht infrage gestellt, dass die Berechnungsparameter, auf deren Grundlage die Ausgleichszahlung von 53,48 Mio. EUR berechnet worden sei, eindeutig vor der Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen auf objektive und transparente Weise aufgestellt worden seien.
- (95) Die vierte Altmark-Bedingung betreffe nach Ansicht der französischen Behörden die Merkmale eines mit einer gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung betrauten Unternehmens, das als durchschnittliches, gut geführtes Unternehmen einzustufen sein müsse, enthalte jedoch keinen Hinweis auf eine geforderte Mindest- oder Durchschnittsrentabilität des betreffenden Unternehmens.
- (96) Nach Ansicht der französischen Behörden müsse für die SNCM die „Vermutung der ordnungsgemäßen Geschäftsführung“ im Zeitraum 1991—2001 gelten und dürfe dem Unternehmen nicht bloß aufgrund der finanziellen Verluste im Zeitraum 1991—2001 der „Vorwurf des Missmanagements“ gemacht werden. Die Verluste der SNCM seien nicht auf Missmanagement zurückzuführen, sondern auf die Starrheit der 1991 und 1996 unterzeichneten Verträge und auf die plötzlichen tiefgreifenden Veränderungen auf dem historisch gewachsenen Markt, der sich von einem Monopol hin zu einem stark wettbewerbsgeprägten Umfeld gewandelt habe. Die SNCM habe sich daher wie ein durchschnittliches, gut geführtes Unternehmen verhalten.
- (97) Frankreich unterstreicht, dass das öffentliche Unternehmen als einziges Unternehmen in der Lage gewesen sei, diesen Verpflichtungen mit der geforderten Regelmäßigkeit und Häufigkeit der Verbindungen nachzukommen, und dies trotz des Markteintritts eines privaten Unternehmens im Jahr 1996, das nur bestimmte Strecken und nur in der Hochsaison bedient habe. Im Übrigen gebe es streng genommen kein Unternehmen, dessen Kosten als Bezugsgröße herangezogen werden könnten, um zu bestimmen, ob die der SNCM gewährte Ausgleichszahlung über das hinausgehen würde, was erforderlich sei, um die Kosten der Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung zu decken. Nach Ansicht der französischen Behörden ist die Kostenstruktur der SNCM aufgrund der Besonderheiten ihrer Aktivität und des Marktes, auf dem sie tätig sei, nur schwer mit der Kostenstruktur anderer Seeverkehrsunternehmen vergleichbar.

7. STANDPUNKT DER FRANZÖSISCHEN BEHÖRDEN

7.1 Zur Kapitalaufstockung von 2002

7.1.1 Zum Betrag von 53,48 Mio. EUR im Lichte des Altmark-Urteils

7.1.1.1 Erfüllung der vier Altmark-Bedingungen

- (92) In ihrem Schreiben vom 7. April 2006 sowie im Rahmen der nach dem Beschluss von 2006 abgegebenen Stellungnahmen forderten die französischen Behörden die Kommission auf festzustellen, dass ein Teil der Kapitalerhöhung von 2002, genauer gesagt 53,48 Mio. EUR, im

- (98) Obwohl es praktisch unmöglich sei, ein Unternehmen zu finden, das für diesen Zeitraum als Bezugsgröße herangezogen werden könnte, habe sich Frankreich bemüht, während des Informationsaustausches mit der Kommission in 2005 und 2006 objektive und nachweisbare Angaben zu machen, die es ermöglichen würden zu beweisen, dass die SNCM ein „durchschnittliches, gut geführtes und angemessen ausgestattetes Unternehmen“ sei, und festzustellen, dass das vierte Kriterium des Altmark-Urteils erfüllt sei ⁽⁶⁹⁾.
- (99) Nach Auffassung Frankreichs kann ein Vergleich auf der Grundlage der vorliegenden Angaben zur Kostenstruktur von CFF und SNCM die Vermutung der ordnungsgemäßen Geschäftsführung der SNCM vor allem deshalb nicht widerlegen, weil ein nicht unerheblicher Anteil der Kosten der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen, der den Frachtverkehr betreffe, nicht berücksichtigt werde.
- (100) Im Übrigen behauptet Frankreich, dass in einem Fall wie diesem davon ausgegangen werden dürfe, dass die Rechtsprechung, die zum Altmark-Urteil geführt habe (insbesondere das Urteil *Ferring*), als Nachweis des Nichtvorliegens einer Überkompensation zu verstehen sei. Hierzu führen die französischen Behörden aus, dass die gewährten Subventionen die Kosten, die der SNCM aufgrund ihrer gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen tatsächlich entstanden seien, nicht überstiegen hätten, wie die Kommission in ihrer Entscheidung vom 30. Oktober 2001 ⁽⁷⁰⁾ festgestellt habe.
- (101) Schließlich behaupten die französischen Behörden, dass die Tatsache, dass das Altmark-Urteil auf den Vertrag über den öffentlichen Seeverkehrsdienst von 2002-2006 anzuwenden sei, dazu beitragen dürfte, die Bedenken hinsichtlich der Anwendbarkeit dieses Urteils auf die Ausgleichszahlungen für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen im Zeitraum 1991—2001 auszuräumen. Denn auch bei den Ausgleichszahlungen, die von 1991 bis 2001 und von 2002 bis 2006 gewährt worden seien, habe es sich um Ausgleichszahlungen für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen gehandelt, da die Parameter zur Festlegung, d. h. umfassende Anforderungen an den öffentlichen Seeverkehrsdienst, die Präsenz eines einzigen Unternehmens, das in der Lage sei, diese Verpflichtungen zu übernehmen, und ein Schema zur Berücksichtigung der Betriebskosten, identisch gewesen seien.
- (102) Zusammenfassend ist Frankreich der Ansicht, dass das Bestehen von gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen in der Kombination mit dem Nichtvorliegen einer Überkompensation im Zeitraum 1991-2001 die Erfüllung der vier Bedingungen des Altmark-Urteils bestätige.
- 7.1.1.2 Vereinbarkeit des Betrags von 53,48 Mio. EUR anhand von Artikel 86 Absatz 2 EG-Vertrag
- (103) Für den Fall, dass die Kommission darauf erkennen sollte, dass diese Maßnahme eine staatliche Beihilfe im Sinne von Artikel 87 Absatz 1 EG-Vertrag darstelle, vertreten die französischen Behörden die Auffassung, dass diese eigenständige und vom Umstrukturierungsplan von 2002 unabhängige Maßnahme nach Artikel 86 Absatz 2 EG-Vertrag mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar sei und dass diese Rechtsgrundlage für die Vereinbarkeit vom Gericht in seinem Urteil von 2005 nicht bestritten worden sei.
- (104) Die französischen Behörden weisen nachdrücklich darauf hin, dass der fragliche Betrag in diesem Fall nicht anhand der Leitlinien für Umstrukturierungsbeihilfen von 1999 und 2004 gewürdigt werden dürfe und dass er im Besonderen bei der Würdigung der im Plan von 2002 auferlegten Bedingungen nicht berücksichtigt werden dürfe. Nach Auffassung Frankreichs ist die Anrechnung der 53,48 Mio. EUR als Umstrukturierungsbeihilfen nach den Leitlinien für Umstrukturierungsbeihilfen von 2004 (Randnummer 68) nicht gerechtfertigt.
- (105) Hierzu versichert Frankreich, dass der Betrag von 53,48 Mio. EUR an Ausgleichszahlungen für gemeinwirtschaftliche Dienstleistungen im Zeitraum 1991—2001 keine in der Umstrukturierungsphase gewährte Maßnahme — unabhängig davon, ob es sich um den Umstrukturierungsplan von 2002 oder dessen Aktualisierung handle — sondern eine Maßnahme im Vorfeld der betreffenden Umstrukturierungspläne sei. Weiter machen die französischen Behörden geltend, dass eine Maßnahme zum Ausgleich von Kosten, die Unternehmen aufgrund von gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen tragen müssten, keine Umstrukturierungsbeihilfe im Sinne der Leitlinien sei.
- (106) Nach Ansicht der französischen Behörden ist die Kommission, auch wenn dieser Betrag im Rahmen einer umfassenden Kapitalzuführung als Umstrukturierungsbeihilfe angemeldet worden sei, nicht an die Einstufungen der Mitgliedstaaten gebunden. Ihr komme es im Gegenteil zu, eine Maßnahme gegebenenfalls nicht als staatliche Beihilfe anzusehen oder im Gegenteil eine staatliche Maßnahme als Beihilfe zu betrachten, obwohl sie vom betreffenden Mitgliedstaat nicht als solche angemeldet worden sei.
- 7.1.2 Zu dem als Umstrukturierungsbeihilfe angemeldeten Restbetrag
- (107) Nach Ansicht Frankreichs beläuft sich der Betrag der Beihilfe, der als Umstrukturierungsbeihilfe gemäß der Anmeldung von 2002 zu berücksichtigen sei, falls darauf erkannt werde, dass der Betrag von 53,48 Mio. EUR keine Beihilfeelemente enthalte oder eine mit Artikel 86 Absatz 2 EG-Vertrag vereinbare Beihilfe sei, nicht auf 76 Mio. EUR, sondern nur noch auf 15,81 Mio. EUR.
- 7.2. Zu den Maßnahmen nach der Kapitalaufstockung im Jahr 2002
- (108) Zunächst weist Frankreich darauf hin, dass die schweren Arbeitskämpfe in den Jahren 2004/2005 und die verschlechterte Wirtschafts- und Finanzlage der SNCM den Staat als Aktionär veranlasst hätten, im Januar 2005 ein Verfahren zur Auswahl privater Investoren einzuleiten und Dringlichkeitsmaßnahmen umzusetzen (insbesondere die Veräußerung der *Asco* und der Beteiligung an *Sud-Cargos* ⁽⁷¹⁾).

7.2.1 Zum negativen Kaufpreis der SNCM

- (109) In Anwendung der einschlägigen Gemeinschaftsrechtsprechung fordern die französischen Behörden die Kommission auf festzustellen, dass der negative Kaufpreis für die SNCM in Höhe von 158 Mio. EUR keine Maßnahme enthalte, die als Beihilfe im Sinne von Artikel 87 Absatz 1 EG-Vertrag anzusehen sei, da sich der französische Staat wie ein marktwirtschaftlich handelnder privater Kapitalgeber verhalten habe.
- (110) Zunächst bemerkt Frankreich, dass der Endpreis von 158 Mio. EUR, der infolge des Audits der SNCM geringer als der ursprünglich von den Übernehmern geforderte negative Preis sei, das Ergebnis von Verhandlungen über die Abtretung der Kontrolle im Rahmen einer offenen, transparenten und nicht diskriminierenden Ausschreibung gewesen sei und deshalb sehr wohl einen Marktpreis darstelle.
- (111) Nach Auffassung Frankreichs ist der Veräußerungspreis ein Marktpreis, weil die Suche nach einem privaten Partner für die SNCM im Rahmen einer offenen, transparenten und nicht diskriminierenden Ausschreibung vorgenommen worden sei, aus der das günstigste Angebot hervorgegangen sei.
- (112) Die Veräußerung zum negativen Preis von 158 Mio. EUR sei unter den nach der Gemeinschaftsrechtsprechung und der Entscheidungspraxis der Kommission günstigsten Bedingungen für den Staat erfolgt und enthalte daher keine Beihilfeelemente. Dieser negative Preis liege unter den Liquidationskosten, die der Staat im Fall einer Liquidation des Unternehmens hätte tragen müssen.
- (113) Diese Schlussfolgerung gelte sowohl in Anwendung des Ansatzes aus der Rechtsprechung des Gerichtshofs der Europäischen Gemeinschaften (nachstehend „Urteil Gröditzter“ genannt ⁽⁷²⁾) als auch in Anwendung des Ansatzes, der auf der Analyse der tatsächlichen Liquidationskosten der SNCM beruhe (Entscheidung ABX ⁽⁷³⁾).
- (114) Zur ersten Methode, die auf dem Urteil Gröditzter beruht, führt Frankreich aus, dass dieses Urteil die Würdigung der Kommission in ihrer Entscheidung vom 8. Juli 1999 bestätigt habe, der zufolge „nur der [...] Liquidationswert der Vermögenswerte [...] als Liquidationskosten zu berücksichtigen sind“ ⁽⁷⁴⁾.
- (115) Im Bericht der CGMF ⁽⁷⁵⁾ und im Bericht von Oddo-Hastings ⁽⁷⁶⁾ wird der Liquidationswert der Vermögenswerte mit Stand vom 30. September 2005 auf mindestens [...] Mio. EUR geschätzt ⁽⁷⁷⁾.
- (116) Da der Staat als Anteilseigner einer Gesellschaft für deren Schulden nur bis zur Höhe des Liquidationswertes ihres Aktivvermögens haftet (Urteil Hytasa ⁽⁷⁸⁾), behauptet Frankreich, dass der Liquidationswert der Vermögenswerte des Unternehmens von schätzungsweise mindestens [...] Mio. EUR deutlich über dem negativen Kaufpreis von 158 Mio. EUR liege.
- (117) Die zweite Methode ergebe sich nach Angaben Frankreichs aus der Entscheidung der Kommission über die staatliche Beihilfe, die Belgien zugunsten von ABX Logistics gewährt hat, in der die Kommission einen negativen Kaufpreis, der wie im vorliegenden Fall ein Marktpreis gewesen sei, geprüft habe, indem sie ihn mit den Kosten verglich, die der Staat als Anteilseigner einem Gutachten eines unabhängigen Dritten zufolge im Rahmen eines Vergleichs oder einer gerichtlichen Liquidation hätte übernehmen müssen. Nach Auffassung Frankreichs erkennt die Kommission in dieser Entscheidung insbesondere die Gültigkeit bestimmter Kosten an, die sich aus einer insolvenzrechtlichen Ausfalldeckungsklage seitens der Gläubiger oder aus der Liquidation für andere Geschäftszweige der Gruppe, die ihr Tochterunternehmen abwickelt, ergeben könnten.
- (118) Auf der Grundlage der genannten Berichte von CGMF und Oddo-Hastings vertreten die französischen Behörden die Auffassung, dass sich die tatsächlichen Kosten, die die Französische Republik als Anteilseigner hätte tragen müssen, mit Stand vom 30. September 2005 auf [...] bis [...] Mio. EUR belaufen hätten.
- (119) Bei dieser Methode wird insbesondere das Risiko berücksichtigt, dass der französische Staat zum „Ausgleich des Passivsaldo“ herangezogen worden wäre, wenn ein Gericht darauf erkannt hätte, dass er faktischer Geschäftsführer der SNCM war. Nach Ansicht der französischen Behörden ist das Risiko der Ausfalldeckungsklage insbesondere angesichts eines Präzedenzfalls vor der Cour de Cassation in Frankreich nicht auszuschließen ⁽⁷⁹⁾. So haben die französischen Behörden in mehreren Schreiben an die Kommission vertreten, dass die Annahme einer Verurteilung des Staats zum Ausgleich des Passivsaldo des von ihm geführten Unternehmens durch ein nationales Gericht ein mehr als plausibles Szenario darstelle und bei der Berechnung der tatsächlichen Kosten einer etwaigen Liquidation der SNCM habe berücksichtigt werden müssen.
- (120) Per 30. September 2005 habe der Restwert der Aktiva der SNCM (entsprechend [...] Mio. EUR) nach Bezahlung der bevorrechtigten Verbindlichkeiten [...] Mio. EUR betragen. Die sonstigen Kostenelemente, die bei einer Ausfalldeckungsklage gegen den Staat berücksichtigt werden würden, umfassten insbesondere die Kündigungskosten der wichtigsten Betriebsverträge, die Kosten im Zusammenhang mit der Kündigung der Leasingverträge für die Schiffe und die Zahlung der nicht bevorrechtigten Verbindlichkeiten, was zu einer Unterdeckung in Höhe von [...] Mio. EUR geführt hätte. Nach Ansicht der französischen Behörden wäre der Staat dazu verurteilt worden, [...] bis [...] % dieses Betrags zu übernehmen.
- (121) Nach Ansicht der französischen Behörden hätte das Gericht darüber hinaus im Fall der Liquidation aufgrund des Abhängigkeitsverhältnisses zur SNCM und gemäß einem weiteren französischen Urteil ⁽⁸⁰⁾ die Zahlung von Schadenersatz an die Beschäftigten anordnen können. Aufgrund dieses Urteils wäre es nach Auffassung der französischen Behörden mehr als wahrscheinlich, dass ein Gericht die Höhe der zusätzlichen Abfindungen auf der Grundlage der Abfindungen festgesetzt hätte, die im Rahmen eines vor der Liquidation vorgelegten Sozialplans gezahlt worden wären.

- (122) Nach Ansicht Frankreichs hätte der Staat bei Anwendung des Urteils Aspocomp auf den vorliegenden Fall zusätzliche Abfindungen mit Gesamtkosten von [...] bis [...] Mio. EUR zahlen müssen, was letzten Endes zu Liquidationsgesamtkosten zulasten des Staates zwischen [...] und [...] Mio. EUR geführt hätte.
- (123) Die Analyse der tatsächlichen Kosten, die der Staat als Anteilseigner hätte tragen müssen, ergebe, dass die Kosten des Staates beim Verkauf der SNCM zu einem negativen Preis von 158 Mio. EUR geringer gewesen seien als die tatsächlichen Kosten, die er bei der gerichtlichen Liquidation des Unternehmens hätte tragen müssen.
- (124) Zusammenfassend vertreten die französischen Behörden die Auffassung, dass dieser Betrag nicht als staatliche Beihilfe angesehen werden kann.

7.2.2 Zur gemeinsamen Kapitalzuführung der Aktionäre

- (125) Nach Ansicht Frankreichs hat sich der Staat mit dieser Beteiligungsübernahme wie ein umsichtiger Kapitalgeber verhalten, da diese Beteiligungsübernahme zum einen gleichzeitig mit den Investitionen von BCP und VT erfolgt und niedriger als diese gewesen sei und zudem mit [...] % jährlich fest verzinst werde, so dass das Risiko der Erfüllung des Geschäftsplans für den Staat entfalle. Frankreich führt aus, dass diese Rendite für einen privaten Kapitalgeber sehr zufrieden stellend sei⁽⁸¹⁾. Bei einer Sanierung oder gerichtlichen Liquidation der SNCM oder bei Inanspruchnahme der Auflösungsklausel durch die Übernehmer würden allerdings keine Zinsen fällig.

7.2.3 Zu den zusätzlichen Sozialmaßnahmen (personenbezogene Beihilfe)

- (126) Frankreich vertritt unter Berufung auf die Entscheidungspraxis der Kommission, insbesondere im Fall *SFP (Société française de production)*⁽⁸²⁾ die Auffassung, dass diese Finanzierung eine personenbezogene Beihilfe darstelle, die nicht dem Unternehmen zugute komme. Die Verwendung von öffentlichen Mitteln für zusätzliche Sozialmaßnahmen zugunsten der Entlassenen, ohne den Arbeitgeber von seinen normalen Kosten zu entlasten, falle unter die Sozialpolitik der Mitgliedstaaten und stelle keine staatliche Beihilfe dar.

7.2.4 Schlussfolgerung

- (127) Für den Fall, dass die Kommission dennoch alle oder einen Teil der neuen Maßnahmen als staatliche Beihilfe ansehen sollte, weist Frankreich die Kommission darauf hin, dass die neuen Maßnahmen durch die Wiederherstellung der Rentabilität der SNCM die Aufrechterhaltung des Wettbewerbs auf den betreffenden Märkten, insbesondere auf dem Markt für Verbindungen nach Korsika, ermöglichen würden. Dies sei einer der Grundsätze der Leitlinien bei der Rettung eines Unternehmens in Schwierigkeiten, wie von der Kommission in diesem Fall (Randnummer 283 ihrer für nichtig erklärten Entscheidung) und vom Gericht in seinem Urteil vom 15. Juni 2005 angeführt worden sei. Das Gericht habe die Kommission insbesondere daran erinnert, dass sie bei

der Ausübung ihres weiten Ermessens davon ausgehen könne, dass die Präsenz eines Unternehmens notwendig sei, um das Entstehen einer noch ausgeprägteren Oligopolstruktur auf den fraglichen Märkten zu verhindern.

- (128) Hinsichtlich der etwaigen, der SNCM aufzuerlegenden Gegenleistungen schlägt Frankreich vor, dass die Kommission die Struktur des Marktes berücksichtigen sollte. So würde eine Herabsetzung der Beförderungskapazitäten der SNCM dazu führen, die bereits beherrschende Stellung von CFF auf dem Markt für Verbindungen nach Korsika zu stärken⁽⁸³⁾.
- (129) Den französischen Behörden zufolge erfüllt der Umstrukturierungsplan die Kriterien für die Vereinbarkeit mit dem Gemeinsamen Markt, die die Kommission in ihren Leitlinien von 1999 und 2004 nennt. Alle im Zusammenhang mit der Privatisierung der SNCM dargelegten Maßnahmen würden es auch ermöglichen, die langfristige Rentabilität der SNCM ab Ende 2009 wiederherzustellen, und seien auf das zur Wiederherstellung der Rentabilität unbedingt erforderliche Mindestmaß beschränkt.

7.3 Zur Aufhebung der Auflagen der für nichtig erklärten Entscheidung von 2003

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

8. STELLUNGNAHMEN DER BETEILIGTEN

8.1 Zur Entscheidung über die Einleitung des förmlichen Prüfverfahrens von 2002

8.1.1 Stellungnahme von Corsica Ferries (CFF)

- (131) CFF bestreitet zunächst, dass die SNCM ein Unternehmen in Schwierigkeiten im Sinne der Leitlinien ist⁽⁸⁴⁾, und wirft die Frage auf, ob die SNCM in der Lage sei, auf den nicht bezuschussten Strecken wieder rentabel zu arbeiten. CFF merkt im Übrigen an, dass Livorno entgegen den Ankündigungen im Umstrukturierungsplan⁽⁸⁵⁾ nach wie vor angelaufen werde.
- (132) Zum Punkt der Kostensenkung bedauert CFF, keinen Zugang zu bestimmten Bestandteilen des Umstrukturierungsplans zu haben, an dem seine Vertreter Kritik geäußert hätten⁽⁸⁶⁾.

(133) Nach Meinung von CFF ist die Berechnung der französischen Behörden, die einen Betrag von 76 Mio. EUR ergebe, rein fiktiv⁽⁸⁷⁾ und das von den französischen Behörden festgesetzte Verhältnis zwischen Eigenmitteln und Verbindlichkeiten von 79 % übertrieben⁽⁸⁸⁾. Hinsichtlich der Beteiligungen der SNCM stellt CFF fest, dass einige der Tochterunternehmen keinen Nutzen für die Geschäftstätigkeit des Unternehmens brächten⁽⁸⁹⁾.

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

8.1.2 Stellungnahme der Gruppe Stef-TFE⁽⁹⁰⁾

(135) Die Gruppe Stef-TFE macht geltend, dass die Beteiligungen der SNCM an der CMN als reine Finanzanlagen zu werten seien. Die Unternehmen CMN und SNCM seien voneinander unabhängig und stünden bei den Verbindungen, die nicht von Marseille abgehen, im Wettbewerb zueinander, auch wenn sie gemeinsam Auftragnehmer im Rahmen des Vertrags über den öffentlichen Seeverkehrsdienst seien.

(136) In dem Schreiben wird angegeben, dass sich die Gruppe Stef-TFE verpflichten würde, die auf 15 bis 17 Mio. EUR geschätzten „Beteiligungen der SNCM an der CMN vollständig oder teilweise, bevorzugt vollständig, zu übernehmen“, falls die Kommission in ihrer abschließenden Entscheidung zu dem Ergebnis gelangen sollte, dass „eine solche Veräußerung im Hinblick auf die Ausgewogenheit des Umstrukturierungsplans erforderlich ist“.

8.1.3 Stellungnahmen von Vertretern lokaler Gebietskörperschaften

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

(138) Nach Ansicht des Präsidenten des Conseil Régional von *Provence-Alpes-Côte d'Azur* sind zudem die Voraussetzungen dafür gegeben, dass der Umstrukturierungsplan für die SNCM die Rentabilität des Unternehmens garantiert.

(139) Der Präsident des Conseil Exécutif de l'Assemblée de Corse (Exekutivrat des korsischen Regionalparlaments) übermittelte einen Beschluss der Assemblée vom 18. Dezember 2002. Darin gab die Assemblée de Corse eine „befürwortende Stellungnahme“ zum Vorhaben der Kapitalaufstockung der SNCM ab.

8.1.4 Stellungnahme des Office des Transports de Corse

(140) Das Office des Transports de Corse (OTC)⁽⁹¹⁾ betont, dass auf die Ausschreibung des Vertrags über den öffentlichen Seeverkehrsdienst nur ein einziges Angebot eingegangen sei, und zwar das Angebot der Bietergemeinschaft aus CMN und SNCM. In dem Bestreben, eine zuverlässige und hochwertige Verkehrsanbindung aufrechtzuerhalten, habe die Gebietskörperschaft Korsika in ihren Vertrag finanzielle Ausgleichs- bzw. Korrekturmechanismen aufgenommen, die sich an der Effizienz und Zuverlässigkeit dieser Verkehrsdienste orientiert hätten. Schließlich wird daran erinnert, dass die Gebietskörperschaft Korsika die seit 1996 beobachtete Entwicklung des Angebots bei den von den französischen Festlandshäfen abgehenden Verbindungen berücksichtigt und die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen auf die Verbindungen ab Marseille beschränkt habe.

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

8.2 Zur Entscheidung über die Ausweitung des Verfahrens von 2006

8.2.1 Stellungnahme von Corsica Ferries (CFF)

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

(143) CFF weist die Kommission darauf hin, dass die Unterstützung der SNCM durch den französischen Staat für die Entwicklung von CFF von strategischer Bedeutung sei. Durch diese unzulässigen Maßnahmen könne die SNCM eine sehr aggressive Preispolitik auf Strecken betreiben, auf denen CFF seit 10 Jahren positioniert sei und auf denen sie nun seit ihrer Niederlassung erstmals Marktanteile verlieren würde.

(144) Nach Ansicht von CFF gibt es auf allen betroffenen Strecken, mit oder ohne Verträge über einen öffentlichen Seeverkehrsdienst, Alternativen zur SNCM, die sowohl für die SNCM als auch für den Wettbewerb ganz allgemein zahlreiche Vorteile hätten. Im Hinblick auf den Vertrag über den öffentlichen Seeverkehrsdienst⁽⁹²⁾ ist CFF der Ansicht, dass die SNCM ihr Angebot auf den unter diesen Vertrag fallenden Verbindungen einschränken müsse, um einen Missbrauch der marktbeherrschenden Stellung zu verhindern, neue Investitionen zu vermeiden und einen auf 120 Saisonarbeitsplätze beschränkten Sozialplan einzuführen, ohne kostenaufwändigere unbefristete Verträge kündigen zu müssen. Im Hinblick auf die unter keinen Vertrag über den öffentlichen Seeverkehrsdienst fallenden Strecken schlägt CFF vor, dass die SNCM ein saisonal eingesetztes Schiff abzieht.

8.2.1.1 Zur Kapitalaufstockung von 2002

- (145) CFF wirft die Frage auf, ob der Betrag von 53,48 Mio. EUR bei der Berechnung der Ausgleichszahlung von 787 Mio. EUR, die mit der Entscheidung der Kommission von 2001 genehmigt wurde, möglicherweise doppelt erfasst worden sei.
- (146) Nach Ansicht von CFF müssten die im Rahmen des Vertrags über den öffentlichen Seeverkehrsdienst geleisteten Ausgleichszahlungen, auch wenn das Urteil Altmark erst nach dessen Unterzeichnung ergangen sei, anhand der in diesem Urteil festgelegten Kriterien geprüft werden. CFF vertritt dabei die Auffassung, dass die Altmark-Kriterien mit Ausnahme des ersten nicht erfüllt seien.
- (147) Insbesondere zum vierten Altmark-Kriterium teilt CFF die Bedenken der Kommission, ob die SNCM als gut geführtes und angemessen ausgestattetes Unternehmen betrachtet werden könne. Dabei weist CFF die Kommission darauf hin, dass fast 50 % der Verluste der SNCM in den Jahren 2000 und 2001 verzeichnet worden seien, was darauf schließen lasse, dass die Verluste der SNCM nicht ausschließlich durch die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen bedingt seien.
- (148) Zur Möglichkeit, diesen Betrag anhand von Artikel 86 Absatz 2 EG-Vertrag zu würdigen, ist CFF der Ansicht, dass das Gericht die Kommission aufgefordert habe, die Einstufung des Betrags als Beihilfe und nicht seine Rechtfertigung im Rahmen dieses Artikels zu bewerten. Die Kommission sei verpflichtet zu prüfen, ob dieser Betrag nicht in Bezug auf die Mehrkosten, die durch die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen veranlasst würden, überhöht sei.

8.2.1.2 Zu den Maßnahmen nach der Kapitalaufstockung im Jahr 2002

- (149) Im Hinblick auf das Ausschreibungsverfahren zur Veräußerung des Unternehmens ist CFF der Ansicht, dass dieses nicht in vollem Umfang transparent gewesen sei, da das ausgewählte Unternehmen, d. h. BCP, die SNCM nicht mehr leite, sondern seinen Platz der Gruppe VT überlassen habe. Da sich zudem die finanziellen Bedingungen für die Käufer im positiven Sinne entwickelt hätten, wirft CFF die Frage nach dem Grundsatz der Gleichbehandlung der Investoren auf, der für den gesamte Vorgang hätte gelten müssen.
- (150) Was den negativen Kaufpreis von 158 Mio. EUR anbelange, bezweifelt CFF, dass das Kriterium des marktwirtschaftlich handelnden umsichtigen Kapitalgebers im vorliegenden Fall erfüllt ist. Zum einen fragt sich CFF, ob davon ausgegangen werden könne, dass die fragliche Transaktion vom Staat parallel zu einem wesentlichen und gleichzeitigen Engagement der betroffenen privaten Unternehmen unter vergleichbaren Bedingungen durchgeführt worden sei, wo doch der Staat das Kapital des Unternehmens vor der gemeinsamen Kapitalzuführung der Aktionäre und dem neuen Umstrukturierungsplan aufgestockt habe. Zum anderen ist CFF der Ansicht, dass ein umsichtiger Kapitalgeber angesichts der ernsten Finanzlage der SNCM früher interveniert wäre, um zu

verhindern, dass sich der Wert seiner Anlage verringert⁽⁹³⁾.

- (151) CFF hält den Verweis auf die Rechtssache *ABX Logistics* für nicht relevant. Die Umstände dieser Rechtssache seien auf den vorliegenden Fall nicht übertragbar; darüber hinaus habe der Beihilfeempfänger in dieser Rechtssache einen erheblichen Beitrag geleistet, was bei der SNCM offenkundig nicht der Fall sei. Im Übrigen seien in der Entscheidung der Kommission von 2006 die Kosten im Zusammenhang mit drohenden Gerichtsverfahren im Rahmen einer Liquidation des betroffenen Unternehmens außer Acht gelassen worden. Nach Auffassung von CFF ist die nationale Rechtsprechung, auf die sich Frankreich zur Rechtfertigung der Kosten einer Liquidation der SNCM beruft, nicht auf den vorliegenden Fall übertragbar⁽⁹⁴⁾.
- (152) Nach Ansicht von CFF müsse die Anwendung der Gemeinschaftsrechtsprechung in den Rechtssachen *Gröditz* und *Hytasa* auf den vorliegenden Fall zwangsläufig zu dem Ergebnis führen, dass sich der Staat nicht wie ein privater Kapitalgeber verhalten habe, da gemäß dieser Rechtsprechung die Kapitalzuführung des Staates an den Verkauf von 75 % seiner Beteiligung an der SNCM geknüpft worden sei und damit die Gewinnaussichten entsprechend verringert habe.
- (153) Schließlich müsse beim Vergleich der Liquidationskosten mit den Kosten einer Kapitalaufstockung der Wert der Vermögenswerte berücksichtigt werden, die in beiden Fällen auf den Käufer übergehen würden. Der Wert der an die Übernehmer abgegebenen Vermögenswerte beträgt nach Angaben von CFF unter Berücksichtigung des Marktwerts der Flotte der SNCM, welcher von CFF mit Stand von August 2006 auf 644 bis 664 Mio. EUR geschätzt wird, zwischen 640 Mio. EUR und 755 Mio. EUR⁽⁹⁵⁾.
- (154) Im Hinblick auf die Einstufung der nach der Kapitalaufstockung von 2002 durchgeführten Maßnahmen als Umstrukturierungsbeihilfen ist CFF der Ansicht, dass, wenn die SNCM die Bedingungen der Leitlinien von 2004 für Unternehmen in Schwierigkeiten im Zeitraum vor der ersten Kapitalaufstockung von 142,5 Mio. EUR erfüllt habe, diese Einstufung für den Zeitraum vor der zweiten Kapitalerhöhung um 8,75 Mio. EUR umstritten sei, da die Eigenmittel des Unternehmens aufgestockt worden seien.
- (155) Zur Rentabilität des Unternehmens betont CFF, dass die Veräußerung der SNCM nur teilweise erfolgt sei und aufgrund der mit den Übernehmern ausgehandelten Auflösungsklauseln nicht unwiderruflich sei. Diese Umstände seien wesentliche Unsicherheitsfaktoren hinsichtlich des Bestrebens und des Vermögens der Übernehmer, die SNCM zu sanieren, und würden daher die Aussichten auf eine langfristige Rentabilität des Unternehmens belasten. Weiter teilt CFF mit, dass die französischen Behörden entgegen den Bestimmungen der Leitlinien von 2004 keinen Rückzug aus Geschäftsbereichen, die auch nach der Umstrukturierung noch defizitär wären⁽⁹⁶⁾, in Betracht gezogen hätten. Zudem äußert sich CFF skeptisch zum Kostensenkungsplan, wo doch die Flotte der SNCM vergrößert worden sei⁽⁹⁷⁾, und zum Personalabbauplan, vor allem nach dem Scheitern des Sozialplans von 2002.

- (156) CFF bezweifelt, dass die neuen Beihilfen auf das Mindestmaß beschränkt wurden, und begründet dies zum einen damit, dass nicht eindeutig sei, was die Sozialkosten abdecken, und zum anderen mit dem Inhalt des Protokolls der Hauptversammlung der SNCM vom 28. April 2006, aus dem hervorgehe, dass ein Teil dieser Beihilfen zur Deckung der Betriebsverluste des Unternehmens aus den Jahren 2006 und 2007 gedient habe. Nach Ansicht von CFF würden die Übernehmer der SNCM nicht wesentlich zur Umstrukturierung des Unternehmens beitragen.
- (157) Zur Vermeidung unzumutbarer Wettbewerbsverfälschungen müssten die Gegenleistungen, die der SNCM 2003 auferlegt worden seien, weitergeführt und präzisiert werden und um neue Auflagen zur Reduzierung der Präsenz der SNCM auf dem Markt ergänzt werden⁽⁹⁸⁾. Ein Teil der Maßnahmen, die der SNCM mit der Entscheidung von 2003 auferlegt wurden, sei zudem nicht erfüllt worden⁽⁹⁹⁾.
- (158) Zum Charakter der zweiten Kapitalaufstockung um 8,75 Mio. EUR meint CFF, dass die staatliche und private Investition nicht nur gleichzeitig erfolgen müssten, sondern dass die private Investition wesentlich sein müsse und unter vergleichbaren Bedingungen getätigt werden müsse, um die Beteiligung des Staates billigen zu können. Im vorliegenden Fall seien diese beiden Bedingungen nicht erfüllt. Zum einen sei die Beteiligung der Übernehmer im Verhältnis zur ersten Kapitalerhöhung um 142,5 Mio. EUR nicht wesentlich. Zum anderen sei das Engagement der Übernehmer insbesondere aufgrund der Auflösungsklauseln und der erwarteten Rendite aus der Minderheitsbeteiligung der CGMF nicht zu Bedingungen erfolgt, die mit denen des Staates vergleichbar gewesen seien.
- (159) Im Hinblick auf die Sozialmaßnahmen in Höhe von 38,5 Mio. EUR ficht CFF die Einstufung dieses Betrags als personenbezogene Beihilfe an. Diese Summe komme zwar direkt den Arbeitnehmern der SNCM zugute, könne aber — insbesondere durch die Befriedung des sozialen Klimas — indirekte positive Auswirkungen auf die SNCM haben.

8.2.2 Stellungnahme von STIM d'Orbigny (Gruppe Stef-TFE)

8.2.2.1 Zur Kapitalaufstockung von 2002

- (160) Die STIM betont, dass der Staat die SNCM mit der Zahlung von 53,48 Mio. EUR als Ausgleichsleistungen für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen zwei Mal für dieselben gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen entschädigt habe. Zudem erfülle diese Zahlung die Kriterien des Altmark-Urteils nicht.
- (161) Insbesondere hinsichtlich des zweiten und vierten Altmark-Kriteriums bestreitet die STIM, dass die Parameter vor der Erfüllung der Verpflichtungen objektiv und transparent aufgestellt wurden und dass die Kennzahlen der SNCM und der CMN für den Zeitraum 1991—2001 vergleichbar sind⁽¹⁰⁰⁾. STIM behauptet, die der Kommission vorgelegten Daten seien offenkundig verfälscht worden⁽¹⁰¹⁾.

8.2.2.2 Zu den Maßnahmen nach der Kapitalaufstockung im Jahr 2002

- (162) Im Hinblick auf den negativen Kaufpreis von 158 Mio. EUR ist die STIM der Ansicht, dass dieser Preis keinen

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

- (163) Die STIM weist die Kommission auch darauf hin, dass die Auflösungsklausel für die Privatisierung übertrieben sei.
- (164) Schließlich ficht die STIM die Rechtfertigung des Verkaufs zu einem negativen Preis mit einer sozial schwierigen Liquidation an; diese Hypothese sei eher unrealistisch.
- (165) Im Hinblick auf die zweite Kapitalaufstockung um 8,75 Mio. EUR vertritt die STIM die Auffassung, dass der Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden privaten Kapitalgebers bei dieser Kapitalzuführung aufgrund der unzureichenden Sicherheiten für eine Kapitalrendite nicht erfüllt sei. Die STIM bestreitet das Argument der Gleichzeitigkeit von staatlicher und privater Investition, mit dem der Investition der Beihilfecharakter abgesprochen werden solle. Eine solche Gleichzeitigkeit stelle, sofern sie überhaupt erwiesen sei, nur ein Indiz dar und sei für sich genommen kein Qualifikierungskriterium⁽¹⁰²⁾. Schließlich behauptet die STIM, diese Einlage diene den Übernehmern als Sicherheit der französischen Regierung dafür, dass SNCM den Zuschlag für den Vertrag über den öffentlichen Seeverkehrsdienst für die Verbindung nach Korsika erhalten würde.

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

8.2.2.3 Zur Vereinbarkeit mit den Leitlinien von 2004

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

- (168) Nach Ansicht der STIM wurde mit den gezahlten Summen der in den Leitlinien von 2004 aufgestellte Grundsatz der Einmaligkeit verletzt. Die Verschlechterung der Finanzlage des Unternehmens sowie die sozialen Konflikte dürften nicht als außergewöhnliche und unvorhersehbare Fälle, für die das begünstigte Unternehmen nicht verantwortlich sei, gewertet werden.
- (169) Die STIM fordert daher zusätzliche Ausgleichsleistungen in Höhe der Hälfte der Beihilfen, d. h. 98,25 Mio. EUR, durch den Verkauf eines weiteren Schiffs sowie durch Veräußerung der direkten und indirekten Beteiligungen der SNCM an der CMN. Diese seien keine strategischen Beteiligungen im Sinne der Leitlinien für Umstrukturierungsbeihilfen, da sie weder „für den Fortbestand des Unternehmens unerlässlich“ noch unveräußerliche Vermögenswerte seien.
- (170) Die STIM macht zudem geltend, dass es die angeblichen Synergien zwischen der SNCM und der CMN nicht gebe, da die SNCM an der Geschäftsführung und Entwicklung der CMN nicht mitwirke. Schließlich betont die STIM, dass die Aktionärsvereinbarung zwischen den beiden Unternehmen, wie die Cour d'Appel de Paris festgestellt habe, von der CMN zum 15. März 2006 gekündigt worden sei.

8.2.3 Stellungnahme der SNCM

- (171) Die SNCM übermittelte der Kommission ein Dossier mit einem Bericht zur wirtschaftlichen Lage und Wettbewerbssituation sowie ein Rechtsgutachten bezüglich der Gefahr, dass der Staat im Fall eines Liquidationsverfahrens als faktischer Geschäftsführer des Unternehmens für den Zeitraum vor der Privatisierung angesehen werden könnte.
- (172) Die von der SNCM beauftragte [...] kommt zu dem Ergebnis, dass der französische Staat auf der Grundlage der Geschäftsunterlagen des Unternehmens und des Schriftverkehrs, der Beiträge und Berichte der Kontrollorgane [...] ⁽¹⁰³⁾ ⁽¹⁰⁴⁾ ⁽¹⁰⁵⁾. In dem Bericht wird unter anderem betont, dass [...] ⁽¹⁰⁶⁾. Schließlich beruft sich dieser Bericht darauf, dass [...].
- (173) Danach gelangt der Sachverständige der SNCM zu dem Ergebnis, dass der französische Staat vom Tribunal de Commerce de Marseille mit hoher Wahrscheinlichkeit als Geschäftsführer angesehen worden wäre.
- (174) Zudem würde aus den Fakten, die insbesondere durch Berichte des Rechnungshofs bewiesen würden, hervorgehen, dass Geschäftsführungsfehler ⁽¹⁰⁷⁾, die vom französischen Staat als dem faktischen Geschäftsführer der SNCM zu vertreten seien, zur festgestellten Kapitalunterdeckung der SNCM beigetragen hätten. Der Schaden durch die Geschäftsführungsfehler des Staates belaufe sich auf [...].
- (175) An einer Verurteilung des französischen Staates zur Übernahme aller oder eines Teils der Unterdeckung im Rahmen einer Ausfalldeckungsklage bestehe nach Angaben des Sachverständigen der SNCM aufgrund der sehr starken Einbindung des Staates in die Geschäftsführung der SNCM, der offenkundigen Geschäftsführungsfehler und seiner umfassenden Finanzmittel kein Zweifel.
- (176) Aufgrund der einschlägigen Rechtsprechung gelangt der Sachverständige der SNCM zu dem Schluss, dass der Staat, wenn die SNCM liquidiert worden wäre, höchstwahrscheinlich dazu verurteilt worden wäre, die Sozialverbindlichkeiten der SNCM in voller Höhe zu übernehmen. Dies hätte dazu geführt, dass ein Anteil von schätzungsweise [...] bis [...] % der festgestellten Unterdeckung (d. h. zwischen [...] und [...] Mio. EUR) zulasten des Staates als Anteilseigner gegangen wäre. Mit der Entscheidung, die SNCM zu privatisieren und ihre Eigenmittel vorher um 158 Mio. EUR aufzustocken, habe sich der französische Staat daher wie ein umsichtiger Kapitalgeber verhalten.

9. ÄUSSERUNGEN FRANKREICHS ZU DEN STELLUNGNAHMEN DER BETEILIGTEN

9.1 Äußerungen Frankreichs zu den Stellungnahmen der Beteiligten zum Beschluss über die Einleitung des förmlichen Prüfverfahrens von 2002

9.1.1 Zur Stellungnahme von Corsica Ferries

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

- (178) Nach Ansicht des französischen Staates wurde der Umstrukturierungsplan — anders als von CFF behauptet — so angelegt, dass die SNCM möglichst rasch gesunden konnte und die Voraussetzungen für ihr mittel- und langfristiges Überleben geschaffen werden konnten. Die französischen Behörden erinnern daran, dass ein erheblicher Teil des Kostensenkungsprogramms bereits umgesetzt worden sei ⁽¹⁰⁸⁾. Im Jahr 2001 habe die SNCM 21,3 Mio. EUR zur Finanzierung von Umstrukturierungsmaßnahmen, insbesondere für den Plan zur Arbeitsplatzzerhaltung, in die Rücklagen eingestellt.

- (179) Hinsichtlich der Bestimmung der Höhe des Beihilfebetrags bestätigen die französischen Behörden, dass ein Verhältnis von Eigenkapital zu Gesamtverschuldung von 0,79 außer in Sonderfällen typisch für die Bilanzen der meisten Seeverkehrsunternehmen sei ⁽¹⁰⁹⁾.

9.1.2 Zur Stellungnahme von Stef-TFE

- (180) Nach Ansicht der französischen Behörden entspricht die von Stef-TFE abgegebene Beschreibung der Beziehungen zwischen der SNCM und der CMN im Rahmen der Erfüllung des Vertrags über den öffentlichen Seeverkehrsdienst nicht den Tatsachen.

- (181) Den französischen Behörden zufolge ist die Entscheidung, ein zeitlich befristetes Unternehmenskonsortiums zu bilden, in dem die SNCM und die CMN gemeinsam als Auftragnehmer für jeweils eigene Teillose auftreten und nicht etwa beide durch den Gesamtumfang gebunden sind, entgegen der Behauptung von Stef-TFE in keiner Weise durch „den umfassenden Charakter der Angebotsaufrufung erzwungen worden“. Die Entscheidung, ein Konsortium aus SNCM und CMN zu bilden, sei das Ergebnis einer von den beiden Unternehmen vorgenommenen

Analyse, aufgrund derer sich diese durch Fortführung ihrer historisch gewachsenen und natürlichen Partnerschaft in dieser Form im Rahmen der Ausschreibung — vor allem unter Wettbewerbsgesichtspunkten — eine bestmögliche Ausgangslage hätten sichern können. Die Beteiligung der CMN an diesem Konsortium sei also das Ergebnis einer gezielten Entscheidung des Unternehmens gewesen, die der Einschätzung der eigenen Interessenlage entsprungen sei, und nicht etwa das Ergebnis eines Zwangs, der sich aus der Form der Ausschreibung ergeben habe.

(182) Die französischen Behörden führen aus, dass die beiden Unternehmen SNCM und CMN — entgegen den Ausführungen von *Stef-TFE* — weder unabhängig seien noch in direktem Wettbewerb zueinander stünden. Eine solche Situation stünde im Widerspruch zum Grundprinzip des Vertrags über den öffentlichen Seeverkehrsdienst, dessen Mitunterzeichner beide Unternehmen seien.

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

9.1.3 Äußerungen Frankreichs zu den Stellungnahmen von Vertretern lokaler Gebietskörperschaften

(184) Frankreich stimmt zwar dem Schreiben des Präsidenten der Region *Provence-Alpes-Côte d'Azur* inhaltlich insgesamt zu, möchte jedoch unbedingt darauf hinweisen, dass das Angebot auf der Verbindung zwischen dem französischen Festland und Korsika entgegen dem, was unter Ziffer 2 dieses Schreibens⁽¹¹⁰⁾ behauptet wird, „im Verhältnis zur Nachfrage nicht überdimensioniert“ sei und dass die SNCM mit ihrer Preispolitik der Verpflichtung nachkomme, keinen Preiskampf auszulösen und kein *price leader* zu sein.

9.2 Äußerungen Frankreichs zu den Stellungnahmen der Beteiligten zur Entscheidung von 2006

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

(186) Im Hinblick auf den Vertrag über den öffentlichen Seeverkehrsdienst für die Verbindungen von Marseille nach Korsika bestreitet Frankreich das Vorbringen, das Vergabeverfahren sei nicht ordnungsgemäß durchgeführt worden. Die Tatsache, dass diese nationalen Verfahren vor den zuständigen nationalen Gerichten als ordentliches Gemeinschaftsgericht anhängig seien, bedeute nach Auffassung Frankreichs, dass für die Kommission kein Gemeinschaftsinteresse bestehe, die Fragen bezüglich

des Vergabeverfahrens für den Vertrag über den öffentlichen Seeverkehrsdienst zu prüfen.

9.2.1 Zur vorzeitigen Durchführung der Maßnahmen des ersten Umstrukturierungsplans und seiner Änderungen

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

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

9.2.2 Zur Kapitalaufstockung von 2002

(189) Zunächst führen die französischen Behörden aus, die Anwendbarkeit des *Altmark-Urteils* nicht in Zweifel gezogen zu haben, weisen jedoch auf gewisse Probleme bei der Durchführung der mit diesem Urteil auferlegten Prüfung hin, da der betreffende Betrag vor diesem Urteil festgelegt worden sei und somit diesen neuen Kriterien nicht habe Rechnung tragen können.

(190) Frankreich teilt mit, dass die in Rede stehenden 53,48 Mio. EUR zu den 69,3 Mio. EUR gehören würden, die von der Kommission 2003 für vereinbar erklärt worden seien. Die Bedenken der Kommission in ihrem Einleitungsbeschluss von 2006 betrafen daher nicht die Vereinbarkeit dieser Maßnahmen, die nicht infrage gestellt werde, wie die STIM in ihrer Stellungnahme zu behaupten scheine, sondern den Beihilfecharakter dieses Betrags, der als Ausgleich für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen gewährt worden sei.

(191) Frankreich zufolge würden die Stellungnahmen von CFF und STIM die Anwendbarkeit der ersten und zweiten *Altmark-Bedingung* auf den vorliegenden Fall nicht infrage stellen.

(192) Im Hinblick auf das dritte *Altmark-Kriterium* widerlegen die französischen Behörden das Vorbringen von CFF und STIM, die Zahlung dieses Summe würde zwangsläufig zu einer Überkompensation führen, da die Kommission mit ihrer Entscheidung vom 30. Oktober 2001 die Zahlung von 787 Mio. EUR als Ausgleich für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen genehmigt habe. Hierzu führt Frankreich aus, die Kommission habe in ihrer Entscheidung von 2003 in der Tat festgestellt, dass diese Verpflichtungen unterkompensiert gewesen seien und dass der Betrag von 53,48 Mio. EUR als Ausgleich für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen gerechtfertigt sei.

- (193) Was die vierte Altmark-Bedingung anbelangt, so betonen die französischen Behörden, sich bemüht zu haben, Angaben zu übermitteln, die einen möglichst genauen Vergleich mit ähnlichen Unternehmen, d. h. hauptsächlich der CMN, ermöglichen würden, obwohl es kein Referenzunternehmen gebe und es daher nicht möglich sei, einen umfassenden Vergleich zwischen der SNCM und anderen Unternehmen anzustellen, was auch von CFF bestätigt worden sei. Frankreich bestreitet das Vorbringen von STIM und CFF, die Strukturkosten der SNCM seien höher als die der CMN. Selbst wenn dies so sein sollte, kämen die Produktivitätskennzahlen der SNCM denen der CMN sehr nahe. Schließlich werde die SNCM genauso gut geführt wie die CMN, die von STIM zu keiner Zeit als schlecht geführtes Unternehmen bezeichnet worden sei.
- (194) Nach Angaben Frankreichs seien die zwischen 1991 und 2001 verzeichneten Verluste nicht durch den Vertrag über den öffentlichen Seeverkehrsdienst bedingt, wie CFF offenbar glauben machen wolle. Die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen hätten die SNCM jedoch daran gehindert, sich an das geänderte Wettbewerbsumfeld anzupassen. Die französischen Behörden führen weiter aus, dass sich diese Verluste nicht auf den Zeitraum 2000-2001 konzentriert hätten, sondern sich in diesem Zeitraum aufgrund der gestiegenen Zahl der Überfahrten von CFF beschleunigt hätten.
- (195) Hinsichtlich der Vereinbarkeit der 53,48 Mio. EUR als Ausgleichszahlungen für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen nach Artikel 86 Absatz 2 EG-Vertrag erinnern die französischen Behörden daran, dass die Vereinbarkeit dieses Betrags mit diesem Artikel von der Kommission bereits in ihrer Entscheidung von 2003 erklärt worden sei und durch das Urteil des Gerichts vom 15. Juni 2005 nicht infrage gestellt worden sei.
- 9.2.3 *Zu den Maßnahmen nach der Kapitalaufstockung im Jahr 2002*
- (196) Zum Veräußerungsverfahren teilt Frankreich mit, von Anfang an klassische Auswahlkriterien vorgesehen zu haben und sich dabei in erster Linie auf das Preisangebot für die SNCM-Anteile und erst an zweiter Stelle auf andere Parameter (Wirtschaftsplan, Sozialplan usw.) gestützt zu haben, darunter den Betrag, den die Bewerber bereit gewesen seien, im Rahmen einer Kapitalaufstockung in das Unternehmen zu investieren. Frankreich bestreitet mit Nachdruck das Vorbringen der Beteiligten, das Verkaufsverfahren sei nicht transparent gewesen, und erinnert daran, dass der Staat in diesem Fall sogar über die bereits strengen und zwingenden gesetzlichen Pflichten für die Veräußerung staatlicher Beteiligungen hinausgegangen sei. Frankreich erinnert daran, dass die Entwicklung im Anschluss an das Übernahmeangebot von BCP für 100 % der Anteile der SNCM in einem sehr schwierigen finanziellen und sozialen Kontext verlaufen sei und dass der Vorgang dadurch, dass sich VT dem Angebot von BCP angeschlossen habe, kaufmännisch und finanziell nicht geändert worden sei (außer im Hinblick auf die Verteilung des Kapitals).
- (197) Was den negativen Kaufpreis von 158 Mio. EUR anbelange, erinnern die französischen Behörden daran, dass die SNCM in Anbetracht ihrer Finanzlage mit Stand vom 30. September 2005 zu einem Marktpreis verkauft worden sei und dass der Verkauf wirtschaftlich günstiger als die Liquidation des Unternehmens gewesen sei. Hierzu führen sie aus, dass die Anwendung des Kriteriums des privaten Kapitalgebers auf den Fall eines kurz vor der Liquidation stehenden Unternehmens nicht als Anstreben der „Rentabilität der staatlichen Intervention“, sondern als Vermeidung höherer Verluste, die dem Aktionär bei einer kostenaufwändigeren Liquidation entstanden wären, betrachtet werden müsse.
- (198) Hinsichtlich des Kaufpreises bestreitet Frankreich das Argument, die SNCM sei zu einem Preis veräußert worden, der nicht ihrem tatsächlichen Wert entsprochen habe ⁽¹¹⁾.
- (199) Die französischen Behörden widerlegen auch das Argument von CFF, den Marktwert der Flotte der SNCM, den CFF mit 406,5 bis 426,5 Mio. EUR ansetzen würde, unterbewertet zu haben. Die bei der Berechnung von CFF berücksichtigten Schiffe würden nicht denen entsprechen, die der SNCM am 30. September 2005 gehörten. Der Kontext einer möglichen gerichtlichen Liquidation dieser Vermögenswerte sei nicht in Form von Abschläge vom Marktwert berücksichtigt werden, und der Marktwert sei für August 2006 und nicht für den Zeitpunkt einer potenziellen Liquidation der SNCM, d. h. den 30. September 2005, berechnet worden. Weiter stellt Frankreich fest, dass der negative Preis bei Berücksichtigung der von CFF vorgelegten Berechnung um das Dreifache niedriger als der im Urteil *Gröditzter* geforderte Liquidationswert der Aktiva wäre, was somit günstiger als die der Kommission von den französischen Behörden vorgelegten Hypothesen sei.
- (200) Zum Argument von CFF, mit dem die Anwendung des Urteils *Gröditzter* dadurch infrage gestellt wird, dass die Zuführung von staatlichem Kapital an die SNCM an den Verkauf von 75 % seiner Beteiligung geknüpft worden sei, was die Gewinnaussichten entsprechend verringert habe, erinnern die französischen Behörden daran, dass der negative Verkaufspreis von 158 Mio. EUR sehr wohl der Veräußerung des gesamten Kapitals der SNCM mit einer anschließenden neuen Investition des Staates in Höhe von 25 % entspreche, mit einer Rendite von [...] % pro Jahr. Nach Ansicht Frankreichs bleibe die Kapitalrendite aufgrund der 25 %igen Beteiligung am Kapital des Unternehmens garantiert, da für diese Beteiligung ein sehr hoher Ertrag garantiert werde.
- (201) Frankreich bestreitet auch das Vorbringen von CFF hinsichtlich der Nichtübertragbarkeit des Ansatzes der Rechtssache ABX auf den vorliegenden Fall, der vor allem auf der Analyse der tatsächlichen Liquidationskosten der SNCM beruhe und auf dem Risiko, dass der Staat im Rahmen einer Ausfalldeckungsklage für die Verbindlichkeiten des Unternehmens haftbar gemacht werden könnte, wie in den französischen Insolvenzverfahren vorgesehen und von der nationalen Rechtsprechung bestätigt (Urteil der Cour d'Appel de Rouen vom 22. März 2005). Die französischen Behörden sind zwar der Ansicht, dass ihr Verhalten als Geschäftsführer der SNCM bei einer solchen Klage nicht als „fehlerhaft“ qualifiziert werden könne, weisen aber nachdrücklich darauf hin, dass das Risiko der Verurteilung des Staates durch ein nationales Gericht wegen Unterdeckung der SNCM aufgrund der

- flexiblen Kriterien für die Qualifizierung des Geschäftsführungsfehlers nach Artikel L.651-2 Code de Commerce (französisches Handelsgesetzbuch) und der genannten Rechtsprechung, die auf diesen Fall anwendbar wäre, sehr hoch sei.
- (202) Im Hinblick auf die Kapitalaufstockung um 8,75 Mio. EUR erinnert Frankreich daran, dass diese Kapitalzuführung — entgegen den Behauptungen von CFF und STIM — aufgrund der Gleichzeitigkeit dieser Investition, der Vergleichbarkeit der Zeichnungsbedingungen und der überdurchschnittlichen Rendite, die der Staat über die CGMF erhalte, keine staatliche Beihilfe darstelle.
- (203) Die französischen Behörden führen insbesondere an, dass der Grundsatz der Gleichbehandlung der Investoren durch vorhandene Auflösungsklauseln nicht infrage gestellt werde, da Letztere im Rahmen der Veräußerung von 100 % der SNCM und nicht im Rahmen der sich daran anschließenden Kapitalaufstockung von 35 Mio. EUR vorgesehen worden seien.
- (204) Zudem sei die Investition des Staates geringer als die der Übernehmer gewesen, da nur der Betrag von 8,75 Mio. EUR mit der Investition der Übernehmer (26,25 Mio. EUR) zu vergleichen sei. Die erste Kapitalaufstockung von 142,5 Mio. EUR dürfe daher nur im Rahmen des Vergleichs mit dem Liquidationswert geprüft werden.
- (205) Schließlich bestreitet Frankreich das Argument der STIM, die Einlage habe den privaten Übernehmern als Sicherheit dafür dienen sollen, dass die SNCM den Zuschlag für den Vertrag über den öffentlichen Seeverkehrsdienst für die Verbindung nach Korsika erhalten würde. Die französischen Behörden machen geltend, dass diese Kapitalerhöhung umsichtig und unabhängig von der Performance des Unternehmens sei und dass sich die Renditeaussichten durch die Vergabe des Vertrags über den öffentlichen Seeverkehrsdienst an die SNCM nicht verbessern würden.
- (206) Hinsichtlich der 38,5 Mio. EUR an Sozialmaßnahmen bekräftigt Frankreich, dass es sich bei diesen Maßnahmen um personenbezogene Beihilfen handle und dass die Übernahme durch den Staat nicht als indirekter Vorteil für das Unternehmen angesehen werden könne, da diese Maßnahmen über die zulasten der SNCM gehenden gesetzlichen und vertraglichen Verpflichtungen hinausgehen würden. Zudem erinnert Frankreich daran, dass diese Maßnahmen keinen Abbau von Personal ermöglichen würden, das ohne diese Maßnahmen von der SNCM weiterbeschäftigt werden müsste.
- (207) Entgegen dem Vorbringen von CFF führen die französischen Behörden aus, dass die 38,5 Mio. EUR nicht der Umsetzung des im Sozialplan für 2003 vorgesehenen Personalabbaus entsprächen, da diese Stellen — trotz Verzögerung — bereits abgebaut worden seien. Der neue Sozialplan ergänze somit die ersten Sozialmaßnahmen von 2003.
- 9.2.4 *Zur Vereinbarkeit mit den Leitlinien*
- (208) Nach Ansicht Frankreichs beläuft sich der anhand der Leitlinien zu würdigende Beihilfebetrags auf 15,81 Mio. EUR.
- (209) Im Gegensatz zu CFF vertreten die französischen Behörden mit Blick auf Ziffer 11 der Leitlinien von 2004 die Auffassung, dass die SNCM trotz der ersten Kapitalzuführung, die eine Aufstockung der Eigenmittel der SNCM ermöglicht habe, weiter als Unternehmen in Schwierigkeiten betrachtet werden müsse, da diese Kapitalaufstockung zur Weiterführung des Unternehmens gewährt worden sei.
- (210) Frankreich widerlegt die Behauptungen von CFF, es habe dem Unternehmen keine weiteren Finanzspritzen zukommen lassen dürfen, da die SNCM Bankkredite hätte aufnehmen können. Hierzu erinnern die französischen Behörden daran, dass die Banken der SNCM am 24. August 2005 die Gewährung neuer Kreditlinien verweigerten und daher als einzige Alternativen die Privatisierung oder die Liquidation des Unternehmens in Betracht gekommen seien.
- (211) Frankreich bestreitet die Argumente von CFF und STIM bezüglich des Scheiterns des Umstrukturierungsplans von 2002; er sei — wenn auch mit einiger Verzögerung — im Jahr 2005 umgesetzt worden und habe es ermöglicht, die Ziele zu erreichen. Die Verschlechterung der Wirtschafts- und Finanzlage der SNCM aufgrund exogener Faktoren habe anschließend eine Verlängerung des 2002 angemeldeten Plans und die Einführung neuer Maßnahmen erforderlich gemacht.
- (212) Nach Ansicht Frankreichs seien die Sanierungsaussichten für die SNCM gut und könne die Rentabilität des Unternehmens durch die von den neuen Aktionären geplanten Maßnahmen, insbesondere die Durchführung des Sozialplans, die Umverteilung bei den Verbindungen und die Erneuerung einiger Schiffe, wiederhergestellt werden. Aufgrund der Einnahmen aus dem Vertrag über den öffentlichen Seeverkehrsdienst (etwa [...] des Umsatzes der SNCM) und angesichts der hohen Fixkosten und der Schwierigkeiten bei der Umverteilung der 6 Schiffe, die auf der Strecke Marseille–Korsika betrieben werden, sei dieser Vertrag ein wesentlicher Faktor für die Strategie des Unternehmens und für seine Bestandsfähigkeit.
- (213) Hinsichtlich der Beschränkung der Beihilfe auf das Mindestmaß meint Frankreich, die Umstrukturierungskosten auf die für die Durchführung der Umstrukturierung unbedingt erforderlichen Mindestkosten beschränkt zu haben. Die französischen Behörden erinnern daran, dass die Kommission in ihrer Entscheidung von 2003 anerkannt habe, dass das Unternehmen mit der Veräußerung von Vermögenswerten in Höhe von 30,2 Mio. EUR einen ausreichenden Beitrag aus eigenen Mitteln zum Umstrukturierungsplan geleistet habe. Angesichts weiterer Veräußerungen durch die SNCM in Höhe von 12,2 Mio. EUR würde sich die Eigenleistung des Unternehmens sogar auf 42,4 Mio. EUR belaufen. Dieser Betrag liege erheblich über dem, was zur Genehmigung der Umstrukturierungsbeihilfen an Eigenbeitrag erforderlich sei. Schließlich würden sich die Umstrukturierungsbeihilfen, da die anderen Maßnahmen keine staatlichen Beihilfen seien, nur noch auf 15,81 Mio. EUR belaufen.

- 9.2.5 *Zu den von der Kommission in ihrer Entscheidung von 2003 gemachten Auflagen und zu etwaigen neuen Ausgleichsleistungen*
- (214) Die französischen Behörden versichern, entgegen den Behauptungen von STIM und CFF alle Auflagen der Entscheidung von 2003, an die sie bis Ende 2006 gebunden waren, erfüllt zu haben, insbesondere die Aufrechterhaltung der Flotte von 11 Schiffen und das Anbieten von Preisen unter denen der Wettbewerber.
- (215) Im Übrigen ist Frankreich der Auffassung, dass die Gegenleistungen der SNCM im Rahmen der neuen abschließenden Entscheidung von der Höhe her angepasst werden müssten, da die Umstrukturierungsbeihilfen nur noch 15,81 Mio. EUR anstelle von 69,3 Mio. EUR betragen würden.
- (216) Hierzu bestreitet Frankreich die Äußerungen der STIM zu der Möglichkeit, dass die Kommission der SNCM als Gegenleistung die Veräußerung ihrer Beteiligung an der CMN auferlegen könne. Frankreich bestreitet auch das Argument der STIM, die Definition der strategischen Vermögenswerte sei in den Leitlinien von 2004 gegenüber denen von 1999 infrage gestellt worden.
- (217) Zu den von CFF genannten Maßnahmen zur Reduzierung der Präsenz der SNCM auf dem Markt erinnern die französischen Behörden daran, dass auf den betroffenen Märkten (Frankreich-Korsika und Nordafrika) — worauf im Übrigen die Kommission in ihrer Entscheidung von 2003 hingewiesen habe (Randnummer 87) — keine Überkapazitäten bestünden und dass eine Umgestaltung der Verbindungen nach Korsika mit und ohne Vertrag über den öffentlichen Seeverkehrsdienst die Lebensfähigkeit des Unternehmens gefährden würde.
- (218) Zum Vorbringen von CFF, die Umsetzung der beschriebenen Maßnahmen zugunsten der SNCM berge die ernsthafte Gefahr, dass ihr Hauptwettbewerber vom Markt für Verbindungen vom französischen Festland nach Korsika verschwinden würde, machen die französischen Behörden geltend, dass die Aufrechterhaltung einer Wettbewerbsstruktur angesichts des derzeitigen Gefüges dieses Marktes, auf dem CFF der größte Wettbewerber sei, von der Genehmigung des Umstrukturierungsplans für die SNCM und von deren Präsenz auf dem betreffenden Markt abhängig sei.
- (220) Eine nationale Maßnahme ist als staatliche Beihilfe im Sinne von Artikel 87 Absatz 1 EG-Vertrag anzusehen, wenn die folgenden kumulativen Bedingungen erfüllt sind: 1) die fragliche Maßnahme gewährt einen selektiven wirtschaftlichen Vorteil; 2) dieser Vorteil wird aus staatlichen Mitteln finanziert; 3) dieser Vorteil verfälscht den Wettbewerb oder droht, ihn zu verfälschen und 4) dieser Vorteil beeinträchtigt den Handel zwischen Mitgliedstaaten⁽¹¹²⁾.
- (221) Die Kommission stellt fest, dass die SNCM staatliche Mittel in Höhe von insgesamt 274,54 Mio. EUR über die CGMF erhalten hat, die zu 100 % im Besitz des französischen Staates ist.
- (222) Da die SNCM im Sektor des Seeverkehrs tätig ist, der für den innereuropäischen Wettbewerb geöffnet ist, könnte der potenzielle wirtschaftliche Vorteil, den sie erhalten hat, den Wettbewerb verfälschen und den Handel zwischen Mitgliedstaaten beeinträchtigen.
- (223) Der Umstand, dass die Inselkobotage im Mittelmeerraum bis zum 1. Januar 1999 zeitweilig von der Anwendung 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 (Seekobotage)⁽¹¹³⁾ ausgenommen war, ermöglicht es nicht, von vornherein auszuschließen, dass Subventionen für die Bedienung der Kobotageverbindungen mit den Mittelmeerinseln im Rahmen des Vertrags über den öffentlichen Seeverkehrsdienst den Handel zwischen Mitgliedstaaten beeinträchtigen und den Wettbewerb verfälschen können.
- (224) Während bis zum 1. Januar 1999 Subventionen für die Bedienung von Kobotageverbindungen den Handel nicht beeinträchtigen und den Wettbewerb nicht verfälschen konnten, hat sich die Lage seitdem geändert, da der Seekobotagemarkt nunmehr gemäß der Verordnung (EWG) Nr. 3577/92 allen Marktteilnehmer der Gemeinschaft offensteht. Darüber hinaus betreibt die SNCM nicht nur Kobotagebeförderung, sondern ist auch auf dem internationalen Seeverkehrsmarkt tätig, der durch die Verordnung (EWG) Nr. 4055/86 des Rates vom 22. Dezember 1986 zur Anwendung des Grundsatzes des freien Dienstleistungsverkehrs auf die Seeschifffahrt zwischen Mitgliedstaaten und Drittländern⁽¹¹⁴⁾ liberalisiert wurde.
- (225) Die Kommission vertritt daher die Auffassung, dass die letzten drei Kriterien von Artikel 87 Absatz 1 EG-Vertrag, die unter Randnummer 220 dieser Entscheidung genannt werden, im vorliegenden Fall erfüllt sind. In den folgenden Abschnitten wird für jede einzelne Beihilfe das Vorliegen eines selektiven wirtschaftlichen Vorteils und gegebenenfalls die Vereinbarkeit der als staatliche Beihilfe eingestuften Maßnahmen mit dem Gemeinsamen Markt untersucht.

10. WÜRDIGUNG DER MASSNAHMEN

- (219) Artikel 87 Absatz 1 EG-Vertrag lautet: „Soweit in diesem Vertrag nicht etwas anderes bestimmt ist, sind staatliche oder aus staatlichen Mitteln gewährte Beihilfen gleich welcher Art, die durch die Begünstigung bestimmter Unternehmen oder Produktionszweige den Wettbewerb verfälschen oder zu verfälschen drohen, mit dem Gemeinsamen Markt unvereinbar, soweit sie den Handel zwischen Mitgliedstaaten beeinträchtigen“.

10.1 Kapitalzuführung von 53,48 Mio. EUR als Ausgleichszahlung für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen

- (226) Obwohl die Kommission in ihrer Entscheidung von 2003 einen Teil dieser 76 Mio. EUR, genauer gesagt 53,48 Mio. EUR, als Ausgleichszahlung für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen für die Verkehrsanbindung von Korsika im Zeitraum 1991—2001 anerkannt hat, würdigte die Kommission die gesamte Kapitalzuführung von 76 Mio. EUR im Rahmen der Umstrukturierungsbeihilfen, da der Betrag von den französischen Behörden als solche angemeldet worden war. In seinem Urteil vom 15. Juni 2005 zur Nichtigkeitsklage der Entscheidung der Kommission von 2003 forderte das Gemeinschaftsgericht die Kommission auf, den Betrag von 53,48 Mio. EUR im Lichte des Urteils des Gerichtshofs vom 24. Juli 2003 in der Rechtssache Altmark zu prüfen.
- (227) Darüber hinaus baten die französischen Behörden die Kommission, einen Teil der Umstrukturierungsbeihilfe von 2002 aufgrund ihres Charakters als „Ausgleichszahlungen für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen“ im Lichte des Urteils Altmark nicht als Beihilfe anzusehen.
- (228) Da sich die französischen Behörden auf die Anwendung des Altmark-Urteils und gegebenenfalls auf die Ausnahmeregelung des Artikels 86 Absatz 2 EG-Vertrag berufen haben, ist die Kommission verpflichtet, sich hierzu zu äußern, da diesen Argumenten in der Stellungnahme Frankreichs wesentliche Bedeutung zukommt ⁽¹¹⁵⁾.
- 10.1.1 Vorbemerkungen
- Zur Anwendbarkeit des Urteils Altmark auf den vorliegenden Fall
- (229) Die Kommission erinnert zunächst daran, dass die Kriterien, die das Gemeinschaftsgericht in diesem Urteil aufgestellt hat, auf den vorliegenden Fall anwendbar sind, obwohl das Urteil Altmark nach der genannten Maßnahme ergangen ist.
- (230) Erst kürzlich hat das Gericht daran erinnert ⁽¹¹⁶⁾, dass der Gerichtshof die Tragweite seiner Feststellungen im Urteil Altmark zeitlich nicht begrenzt hat. Diese Feststellungen,

die sich aus einer Auslegung von Artikel 87 Absatz 1 EG-Vertrag ergeben, sind mangels einer derartigen zeitlichen Begrenzung in vollem Umfang auf die Sach- und Rechtslage des vorliegenden Falls anwendbar.

Zur Berechnung des Betrags der Ausgleichszahlung für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen

- (231) Zunächst ist festzustellen, dass die SNCM im Zeitraum 1991—2001 auf allen Verbindungen nach Korsika, für die gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen bestanden, trotz der mit der Kommissionsentscheidung von 2001 genehmigten Subventionen erhebliche Verluste verzeichnete ⁽¹¹⁷⁾. Unter Randnummer 105 dieser Entscheidung stellte die Kommission fest, dass der kumulierte Verlust vor Steuern für den Zeitraum 1991—1999 für Verbindungen nach Korsika ⁽¹¹⁸⁾, der von dem von der Kommission beauftragten Sachverständigen in seinem Bericht ermittelt wurde, einschließlich der erhaltenen Subventionen 217 Mio. französische Francs, entsprechend 33,08 Mio. EUR, betrug.
- (232) Für die Jahre 2000 und 2001 ⁽¹¹⁹⁾ folgte die Kommission dem Ansatz des Sachverständigenberichts und rechnete anhand der vorgelegten Betriebsbuchführungsergebnisse das Vorsteuerergebnis nach, wobei sie die Umstrukturierungsrückstellungen, die bereits in den angemeldeten Umstrukturierungskosten erfasst wurden, abzog. Darüber hinaus konnte die Kommission anhand der Jahresabschlüsse des Unternehmens nachprüfen, dass in diesen beiden Jahren keine Schiffe veräußert wurden.
- (233) Die Kommission ist der Ansicht, dass der Verlust des Jahres 2002 auf der Strecke Marseille–Korsika nicht berücksichtigt werden kann, da die Preise für die Verbindung nach Korsika ab Marseille und die Höhe der Ausgleichszahlungen zwischen den Behörden und der SNCM ab 1. Januar 2002 — anders als nach den Bestimmungen der Verträge von 1991 und 1996 — vertraglich festgelegt wurden.
- (234) Gemäß dem Ansatz und der Begründung der Entscheidung von 2001 gelangt die Kommission daher zu den folgenden Ergebnissen:

Tabelle 3

Kalkulatorische Ergebnisrechnung für den Zeitraum 1991—2001

Verbindungen nach Korsika	2001		2000		1991—1999 ⁽¹⁾		Summe 1991—2001	
	Mio. FRF	Mio. EUR	Mio. FRF	Mio. EUR	Mio. FRF	Mio. EUR	Mio. FRF	Mio. EUR
Ergebnis vor Steuern	- 302,575	- 46,127	- 40,256	- 6,137	- 216,98	- 33,078	- 559,811	- 85,343
Wertberichtigungen/Abschreibung Liamone ⁽²⁾	96,895	14,771	0,000	0,000	0,000	0,000	96,895	14,771
Wertberichtigungen/Sozialplan	112,110	17,091	0,000	0,000	0,000	0,000	112,110	17,091

Verbindungen nach Korsika	2001		2000		1991—1999 ⁽¹⁾		Summe 1991—2001	
	Mio. FRF	Mio. EUR	Mio. FRF	Mio. EUR	Mio. FRF	Mio. EUR	Mio. FRF	Mio. EUR
Berichtigung Veräußerungsgewinn Schiffe	0,000	0,000	0,000	0,000	182,100	27,761	182,100	27,761
Ergebnis vor Steuern und ohne Veräußerungsgewinn sowie ohne Umstrukturierung	- 93,571	- 14,265	- 40,256	- 6,137	- 216,980	- 33,078	- 350,807	- 53,480

⁽¹⁾ Daten aus der Entscheidung 2002/149/EG.

⁽²⁾ Für das Hochgeschwindigkeitsschiff *Liamone* wurden 2001 Rückstellungen in Höhe von 14,8 Mio. EUR gebildet. Sie sollten die jährlichen Kosten des Schiffs auf das Kostenniveau eines Schiffs senken, das für die neuen Auflagen auf dieser Strecke geeignet war und zu gleichen Bedingungen finanziert wurde. Diese Rückstellung wurde nach Buchführungsgrundsätzen gebildet, auf deren Grundlage ein Unternehmen seine Bilanz durch Berücksichtigen einer außerordentlichen Abschreibung berichtigen muss, wenn es feststellt, dass der tatsächliche Wert oder der Marktwert eines seiner Vermögenswerte unter dem Buchwert liegt.

- (235) Der Gesamtverlust, den die SNCM auf der Strecke Marseille-Korsika verzeichnete, belief sich zuzüglich der mit der Entscheidung von 2001 genehmigten Subventionen und berichtigt um die Gewinne aus der Veräußerung von Schiffen in diesem Zeitraum und um die Umstrukturierungskosten, für den gesamten Zeitraum 1991—2001 auf 53,48 Mio. EUR.
- (236) Angesichts der vorstehenden Ausführungen vertritt die Kommission die Auffassung, dass von der Kapitalzuführung von 76 Mio. EUR, die 2002 angemeldet wurde ⁽¹²⁰⁾, 53,48 Mio. EUR als Ausgleichszahlungen für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen angesehen werden können.
- 10.1.2 *Vorliegen eines wirtschaftlichen Vorteils im Lichte des Urteils Altmark*
- (237) Dem Gerichtshof zufolge fällt eine staatliche Maßnahme nicht unter Artikel 87 Absatz 1 EG-Vertrag, soweit sie als Ausgleich anzusehen ist, der die Gegenleistung für Leistungen bildet, die von den Unternehmen, denen sie zugeht, zur Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen erbracht werden, so dass diese Unternehmen in Wirklichkeit keinen finanziellen Vorteil erhalten und die genannte Maßnahme somit nicht bewirkt, dass sie gegenüber den mit ihnen im Wettbewerb stehenden Unternehmen in eine günstigere Wettbewerbsstellung gelangen.
- (238) Ein derartiger Ausgleich ist jedoch nur dann nicht als staatliche Beihilfe zu qualifizieren, wenn eine Reihe kumulativer Voraussetzungen erfüllt sind (siehe Fußnote 68 dieser Entscheidung).
- (239) Insbesondere zum vierten Kriterium, das der Gerichtshof im Urteil Altmark aufgestellt hat, ist festzustellen, dass die SNCM nicht im Rahmen eines Verfahrens zur Vergabe öffentlicher Aufträge ausgewählt wurde, das die Auswahl desjenigen Bewerbers ermöglicht, der diese Dienste zu den geringsten Kosten für die Allgemeinheit erbringen kann.
- (240) Da es kein Vergabeverfahren gab, muss nach Auffassung der Kommission der Mitgliedstaat nachweisen, dass die Höhe der Ausgleichszahlung an die SNCM nicht über die Kosten hinausgeht, die ein durchschnittliches, gut geführtes und angemessen ausgestattetes Unternehmen unter Berücksichtigung der entsprechenden Einnahmen und eines angemessenen Gewinns aus der Erfüllung dieser Verpflichtungen gemäß den Anforderungen der Rechtsprechung des Gerichtshofs hätte.
- (241) Im vorliegenden Fall räumen die französischen Behörden in ihren Schreiben vom 16. November 2006 selbst ein, dass es aufgrund der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen der SNCM nahezu unmöglich sei, ein Unternehmen zu finden, das für diesen Zeitraum 1991—2001 als Bezugsgröße herangezogen werden könnte, da die SNCM als einziges Unternehmen in der Lage gewesen sei, diese Verpflichtungen zu übernehmen. Die französischen Behörden hätten sich daher bemüht, Angaben zu machen, die einen möglichst genauen Vergleich mit ähnlichen Unternehmen, insbesondere mit der CMN, ermöglichen, wobei sie jedoch betonen, dass sich die Betriebsbedingungen dieser Unternehmen aufgrund der Verträge über den öffentlichen Seeverkehrsdienst zwischen 1991 und 2001 von denen der SNCM unterscheiden würden.
- (242) Nach Auffassung der Kommission haben die französischen Behörden in ihrer Argumentation nicht aufgezeigt, inwiefern die von ihnen als ähnlich bezeichneten Unternehmen die in der Gemeinschaftsrechtsprechung verlangte Bezugsgröße darstellen. Die Kommission betont, dass sie anhand der von Frankreich übermittelten Daten über diese Unternehmen weder die angebliche Ähnlichkeit beurteilen noch die Auswirkungen der angeblich unterschiedlichen Betriebsbedingungen auf den Vergleich, der mit Blick auf die Anwendung des vierten Kriteriums angestellt werden müsste, analysieren kann.
- (243) Unter diesen Umständen vertritt die Kommission die Auffassung, dass die französischen Behörden mit den im Rahmen dieses Verfahrens übermittelten Informationen und Daten nicht nachgewiesen haben, dass das vierte Altmark-Kriterium erfüllt ist.

(244) Aus diesen Gründen ist die Kommission der Ansicht, dass die fragliche Maßnahme der SNCM einen wirtschaftlichen Vorteil gewährt hat. Da die Maßnahme nur der SNCM zugute kam, handelt es sich um einen selektiven wirtschaftlichen Vorteil. Die Ausgleichszahlung in Höhe von 53,48 Mio. EUR, die der SNCM im Rahmen der Verträge aus 1991 und 1996 gewährt wurde, stellt daher eine staatliche Beihilfe im Sinne von Artikel 87 Absatz 1 EG-Vertrag dar.

10.1.3 Vereinbarkeit der fraglichen Maßnahme mit dem Gemeinsamen Markt nach Artikel 86 Absatz 2 EG-Vertrag

(245) Da sich die französischen Behörden auf die Ausnahmeregelung des Artikels 86 Absatz 2 EG-Vertrag berufen haben, wird die Kommission bei der Würdigung der fraglichen Maßnahme den gleichen Ansatz und die gleiche Begründung wie in ihrer Entscheidung von 2001 verwenden.

(246) Nach diesem Artikel fällt die Zahlung einer Beihilfe nicht unter das Verbot von Artikel 87 EG-Vertrag, wenn die betreffende Beihilfe nur die Mehrkosten ausgleichen soll, die dem mit Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichen Interesse betrauten Unternehmen durch die Erfüllung der ihm übertragenen besonderen Aufgaben entstehen, und die Gewährung der Beihilfe notwendig ist, um dem Unternehmen die Erfüllung seiner gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen unter wirtschaftlich tragbaren Bedingungen zu ermöglichen.

(247) Unter Berücksichtigung der für den Zeitraum 1991—2001 geltenden Rechtsprechung⁽¹²¹⁾ muss die Kommission wie in ihrer Entscheidung von 2001:

— prüfen, ob es sich bei den Dienstleistungen, mit denen die SNCM betraut wurde, um Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichen Interesse handelt, und

— prüfen, inwieweit die Höhe der Subventionen, die der SNCM im Rahmen der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen für die Seeverbindungen nach Korsika gewährt wurden, angesichts der Mehrkosten, die der SNCM zur Erfüllung der grundlegenden Anforderungen des Vertrags über den öffentlichen Seeverkehrsdienst entstanden sind, angemessen ist.

Rechtfertigung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung

(248) Im vorliegenden Fall, in dem es um Ausgleichszahlungen geht, die im Zeitraum 1991—2001 geleistet wurden, beruhen die der SNCM und der CMN auferlegten gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen, wie die Kommission in ihrer Entscheidung von 2001 festgestellt hat, auf zwei Fünfjahresverträgen zwischen diesen beiden Unternehmen und dem Office de transport de la Corse (OTC). In diesen Verträgen, deren Rechtsgrundlage die Rahmen-

vereinbarung 1976—2001 ist, wurden die Modalitäten für die Durchführung des öffentlichen Linienverkehrs für die Jahre 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.

(249) Zur Frage, ob diese Verpflichtungen einer wirklichen Notwendigkeit einer öffentlichen Dienstleistung entsprechen, stellte die Kommission in ihrer Entscheidung von 2001 fest, dass die Rahmenvereinbarung und die Fünfjahresverträge dem Grundsatz der Kontinuität der Festlandsverbindungen entsprechen, der die Nachteile der Inselgale verringern soll und die Verkehrsanbindung Korsikas so gestalten soll, dass sie den Verbindungen auf dem Festland möglichst nahe kommt. Die Kommission stellt auch fest, dass es sich bei diesem Ziel um ein legitimes öffentliches Interesse handelt und dass es in der Vergangenheit nicht durch das freie Spiel der Marktkräfte erreicht werden konnte⁽¹²²⁾.

(250) Die Kommission ist daher der Auffassung, dass das in der Rahmenvereinbarung und in den Fünfjahresverträgen vorgesehene System des Linienverkehrs einer wirklichen Notwendigkeit einer öffentlichen Dienstleistung entspricht.

Keine pauschale Beihilfe

(251) Wie die Kommission in ihrer Entscheidung von 2001 festgestellt hat, hat die SNCM im Zeitraum 1991—2001 auf der Grundlage des genannten Rechtsrahmens eine jährliche pauschale Beihilfe erhalten, deren Höhe für fünf Jahre festgelegt wurde und jährlich in Abhängigkeit von der Entwicklung des Bruttoinlandsprodukts ohne Leistungen des Staates sowie nach den Informationen und Daten der Betriebsbuchführung, die von der SNCM vorgelegt wurden, angepasst wurde.

(252) Unter Randnummer 30 ihrer Entscheidung stellt die Kommission fest: „Gemäß Artikel 4 des Vertrags von 1976⁽¹²³⁾ 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 Pauschalhilfe einbehalten, falls öffentliche Verkehrsverbindungen aufgrund von Störungen ausfallen.“

(253) Unter Randnummer 82 der Entscheidung zitiert die Kommission den zweiten Teil von Ziffer IV des Vertrags: „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.“

(254) Angesichts der vorstehenden Ausführungen vertritt die Kommission wie in ihrer Entscheidung von 2001 die Auffassung, dass die Ausgleichszahlung des Staates in Höhe von 53,48 Mio. EUR keine pauschale Beihilfe ist, da ein Mechanismus vorgesehen ist, der das Ausgleichen des finanziellen Ungleichgewichts infolge der Diskrepanz zwischen den tatsächlichen Betriebskosten und den Kosten, die als Grundlage für die Berechnung der Beihilfe gedient hatten, ermöglicht.

Verhältnismäßigkeit der Beihilfe

(255) Wie die Kommission in ihrer Entscheidung von 2001 festgestellt hat ⁽¹²⁴⁾, haben die in Anwendung der Fünfjahresverträge von 1991 und 1996 erhaltenen Ausgleichszahlungen der SNCM nicht ermöglicht, ihre Verluste aus den gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen vollständig auszugleichen. Die Kommission schätzte diese Unterkompensation auf 53,48 Mio. EUR.

(256) Die Kommission gelangt zu dem Schluss, dass die vom Staat gezahlten 53,48 Mio. EUR der im Zeitraum 1991—2001 verzeichneten Unterkompensation entsprechen und dass dieser Betrag daher angesichts der Nettokosten der gemeinwirtschaftlichen Dienstleistung, mit der die SNCM betraut ist, verhältnismäßig ist.

10.1.4 Schlussfolgerung

(257) Aus den genannten Gründen ist die Kommission der Ansicht, dass die fragliche Beihilfe eine staatliche Beihilfe ist, die nach Artikel 86 Absatz 2 EG-Vertrag mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar ist. Da die Maßnahme am 14. November 2003 durchgeführt wurde, stellt die Kommission fest, dass diese staatliche Beihilfe rechtswidrig ist.

(258) Der Beihilfebetrag, der als Umstrukturierungsbeihilfe gemäß der Anmeldung von 2002 anzusehen ist, beläuft sich auf 22,52 Mio. EUR ⁽¹²⁵⁾. Dieser Betrag ist zu den 2006 angemeldeten Maßnahmen hinzuzurechnen, sofern diese Umstrukturierungsbeihilfen enthalten sollten (siehe Abschnitt 10.5 dieser Entscheidung).

10.2 Verkauf der SNCM zum negativen Preis von 158 Mio. EUR

(259) Im vorliegenden Fall muss die Kommission prüfen, ob die Kapitalzuführung des Staates in Höhe von 158 Mio.

EUR vor der Veräußerung der SNCM an private Unternehmer, d. h. letzten Endes der ebenso hohe negative Kaufpreis für das Unternehmen, Beihilfeelemente enthält.

(260) Ein offenes, transparentes und nicht diskriminierendes öffentliches Auswahlverfahren, bei dem der Staat das Unternehmen nach einer vorherigen Kapitalaufstockung (die höher als der Kaufpreis ist) veräußert, ermöglicht es nicht unbedingt, das Vorliegen einer Beihilfe auszuschließen, die sowohl dem privatisierten Unternehmen als auch seinem Käufer zugute kommen kann ⁽¹²⁶⁾.

10.2.1 Rechtlicher Bezugsrahmen

(261) Bei der Prüfung, ob ein Unternehmen durch eine Kapitalzuführung des Staates einen wirtschaftlichen Vorteil erhalten hat, wendet die Kommission grundsätzlich das Kriterium des marktwirtschaftlich handelnden privaten Kapitalgebers (nachstehend „Kriterium des privaten Kapitalgebers“ genannt) an. Das Kriterium des privaten Kapitalgebers beruht auf dem Grundsatz der Gleichbehandlung des öffentlichen und des privaten Sektors nach Artikel 295 EG-Vertrag. Diesem Grundsatz zufolge ist Kapital, das einem Unternehmen vom Staat direkt oder indirekt unter Umständen bereitgestellt wird, die marktüblichen Bedingungen entsprechen, nicht als staatliche Beihilfe anzusehen ⁽¹²⁷⁾.

(262) Zu diesem Zweck kann die Kommission insbesondere beurteilen, ob sich der Geldgeber wie ein privater Kapitalgeber verhalten hat, der eine globale oder sektorale Strukturpolitik verfolgt und sich von langfristigen Rentabilitätsaussichten leiten lässt. Die Gültigkeit dieses Ansatzes wurde vom Gemeinschaftsgericht im Rahmen mehrerer Rechtssachen anerkannt ⁽¹²⁸⁾.

(263) Nach der ständigen Rechtsprechung stellt die Kapitalzufuhr eines öffentlichen Kapitalgebers ohne jede Ertragsaussicht eine staatliche Beihilfe dar ⁽¹²⁹⁾.

(264) Das Gemeinschaftsgericht hat auch festgestellt, dass es sich ein privater Investor, der eine von langfristigen Rentabilitäts Gesichtspunkten geleitete umfassende oder sektorale Strukturpolitik verfolgt, vernünftigerweise nicht erlauben kann, nach Jahren ununterbrochener Verluste eine Kapitalzuführung vorzunehmen, die sich wirtschaftlich nicht nur kostspieliger als eine Liquidation der Aktiva erweist, sondern auch noch im Zusammenhang mit dem Verkauf des Unternehmens steht, was ihm selbst längerfristig jede Gewinnaussicht nimmt ⁽¹³⁰⁾.

(265) In seinem Urteil Gröditzer hat der Gerichtshof insbesondere entschieden, dass zur Klärung der Frage, ob die Privatisierung eines Unternehmens zu einem negativen Kaufpreis Elemente staatlicher Beihilfe enthält, „zu prüfen [ist], ob ein privater Investor von vergleichbarer Größe wie die Einrichtungen des öffentlichen Sektors unter den gleichen Umständen hätte veranlasst werden können, im Rahmen des Verkaufs des betreffenden Unternehmens Kapitalhilfen dieses Umfangs zu gewähren, oder ob er sich für die Liquidation des Unternehmens entschieden hätte“ ⁽¹³¹⁾.

10.2.2 Anwendung auf den vorliegenden Fall

(266) Angesichts der vorstehenden Ausführungen muss die Kommission zur Bestimmung des Beihilfecharakters der fraglichen Maßnahme „bewerten, ob die vom Staat gewählte Lösung gegenüber allen anderen Lösungen, einschließlich der Nichtintervention, absolut gesehen die kostengünstigere Lösung ist. Ist dies der Fall, würde daraus gefolgert werden können, dass der Staat wie ein privater Investor gehandelt hat“⁽¹³²⁾.

10.2.2.1 Anwendung des Grundsatzes des marktwirtschaftlich handelnden privaten Kapitalgebers

(267) Festzustellen ist in diesem Zusammenhang, dass großen Unternehmensgruppen heute, wenn sie Standorte schließen oder Tochtergesellschaften abwickeln, die sozialen Folgen solcher Schließungen oder Liquidationen nicht gleichgültig sein können.

(268) Daher setzen sie in den meisten Fällen Sozialpläne ein, die Umschulungsmaßnahmen für das Personal, Unterstützung bei der Arbeitsplatzsuche, Abfindungen oder sogar Maßnahmen im lokalwirtschaftlichen Kontext, die über die gesetzlichen und vertraglichen Verpflichtungen hinausgehen, umfassen können.

(269) Im vorliegenden Fall stellt die Kommission fest, dass die SNCM ein Unternehmen ist, das über die Gruppe CGMF (Compagnie Maritime Générale et Financière) vom Staat kontrolliert wird.

(270) Die Kommission ist der Ansicht, dass solche Maßnahmen im Fall einer Liquidation der SNCM⁽¹³³⁾ zusätzlich zu den gesetzlichen Verpflichtungen eingeführt worden wären, um dem Image der Holding und ihres letzten Aktionärs nicht zu schaden⁽¹³⁴⁾.

(271) Die Kommission erinnert daran, dass das Schreckgespenst der Liquidation des Unternehmens im Jahr 2004 heftige soziale Unruhen ausgelöst hat. Im September 2004 wurde beispielsweise die Flotte der SNCM 16 Tage lang blockiert. Die Kommission ergänzt, dass die französischen Behörden anhand konkreter Zahlen nachgewiesen haben, dass diese sozialen Unruhen von 2004 dem Ansehen der Holding bei den Kunden geschadet haben und dadurch zu einem Einbruch bei den Passagierzahlen der SNCM und damit auch beim Umsatz des Unternehmens geführt haben. Die Kommission betont weiterhin, dass der Aktionär des Unternehmens aufgrund des rauen sozialen Klimas im Sommer 2004, das der Finanzlage der SNCM geschadet hat, im Frühjahr 2005 einen Sozialplan eingeführt hat, der in Absprache mit den Gewerkschaften im April 2005 ausgesetzt wurde. Angesichts der vorstehenden Ausführungen vertritt die Kommission die Auffassung, dass die Nichtübernahme der zusätzlichen Abfindungen durch die Gruppe CGMF im Fall einer Liquidation der SNCM dem Image der Holding und ihres letzten Aktionärs geschadet hätte.

(272) Nach Ansicht der Kommission müssen die mit diesen Maßnahmen verbundenen Kosten daher bei der Berechnung der Kosten einer Liquidation einbezogen werden. Diese Kosten wären dann auf den Liquidationswert der SNCM, sofern dieser positiv gewesen wäre, angerechnet worden und/oder von der CGMF/vom Staat als Anteilseigner übernommen worden. Jede andere Lösung hätte nach Auffassung der Kommission die tatsächliche soziale Situation, mit der die großen Unternehmensgruppen heute konfrontiert sind, außer Acht gelassen⁽¹³⁵⁾.

(273) Zur Ermittlung der Kosten einer Liquidation für den Aktionär hat die Kommission eine mittlere Hypothese gewählt, die nur den zusätzlichen Abfindungen entspricht.

(274) Nach Ansicht der französischen Behörden ist auf der Grundlage des Sozialplans von 2005, der wiederum auf dem Sozialplan von 2002 beruht, eine Spanne von [...] bis [...] EUR je Beschäftigten, entsprechend einem Gesamtbetrag zwischen [...] Mio. EUR und [...] Mio. EUR, zu berücksichtigen. Die untere Marke dieser Spanne entspreche dabei dem Umstand, dass die Kosten des Referenzsozialplans aufgrund des sehr hohen Anteils der kurz vor dem Rentenalter stehenden Arbeitnehmer, die zu besonders vorteilhaften Bedingungen ausscheiden würden, angehoben worden seien. Berücksichtigt werde auch, dass der Kontext der Liquidation des Unternehmens und der Entlassung der gesamten Belegschaft mit einer Anpassung der Beschäftigtenzahl, die eine Fortführung der Geschäftstätigkeit ermögliche, wie dies im Referenzsozialplan der Fall sei, nicht vergleichbar sei.

(275) Der Sachverständige der Kommission hat die von den französischen Behörden vorgelegten Zahlen und die Sozialpläne, die in der letzten Zeit in Frankreich umgesetzt wurden, vergleichend analysiert. Der Sozialplan von Hewlett Packard kostete im Jahr 2003 214 000 EUR pro Person und im Jahr 2005 zwischen 50 000 und 400 000 EUR. Der von Pechiney nach der Fusion mit Alcan im Jahr 2004 eingeführte Sozialplan kostete 128 000 EUR pro Person. Beim Sozialplan von Giat Industries aus dem Jahr 2004 beliefen sich die Gesamtkosten je Mitarbeiter auf rund 162 000 EUR, gegenüber 71 000 EUR bei Gemplus im Jahr 2002 und 69 000 EUR bei Danone (Danone Biscuits) im Jahr 2001. 2002 kündigte Yves Saint Laurent Haute Couture einen Sozialplan mit 115 000 EUR je Beschäftigten an. Der Plan Power 8, den Airbus France im Februar 2007 ankündigte, sah Kosten je Beschäftigten von 68 000 EUR vor⁽¹³⁶⁾. Der Sozialplan von Michelin aus dem Jahr 2008 belief sich auf 157 400 EUR je Mitarbeiter.

(276) Da es sich um Hafendarbeiter handelt, teilt die Kommission mit, dass der französische Rechnungshof in seinem themenspezifischen Bericht von Juli 2006 „Les ports français face aux mutations du transport maritime: l'urgence de l'action“ die Gesamtkosten des Sozialplans 2004 pro Person mit 145 000 EUR je Abgang bei den Häfen ohne Selbstverwaltung und 209 000 EUR je Abgang beim Hafen von Marseille angibt.

- (277) Die Kommission erinnert daran, dass die Kosten zusätzlicher Abfindungen im Fall der Privatisierung eines Unternehmens in Schwierigkeiten in ihrer Entscheidung vom 17. Juli 2002 zur Société Française de Production anschaulich dargelegt werden. So kosteten die zusätzlichen Abfindungen den Staat 43,1 Mio. EUR (entsprechend 151 000 EUR je Beschäftigten, da der Sozialplan den Abbau von 285 Stellen vorsah), und dies zusätzlich zu den 5,3 Mio. EUR an gesetzlichen und vertraglichen Verpflichtungen (somit insgesamt 169 000 EUR je Beschäftigten).
- (278) Angesichts dieser vergleichenden Analyse ist die Kommission der Auffassung, dass die Hypothese von [...] EUR an zusätzlichen Abfindungen für jeden Beschäftigten den Kosten je freigesetzten Arbeitnehmer der Sozialpläne entspricht, die im gleichen Zeitraum von privatwirtschaftlichen Unternehmen umgesetzt wurden.
- (279) Schließlich ist die Kommission der Ansicht, dass die Hypothese der Entlassung der gesamten Belegschaft der SNCM im Rahmen einer Liquidation des Unternehmens die wahrscheinlichste Hypothese ist, vor allem, weil der Vertrag über den öffentlichen Seeverkehrsdienst für den Zeitraum 2007—2013 noch nicht ausgeschrieben und damit vergeben war. Angesichts der bedenklichen Finanzlage der SNCM ist zudem unwahrscheinlich, dass ein Plan zur Fortführung der Geschäftstätigkeit ausgearbeitet worden wäre, der zur gerichtlichen Sanierung des Unternehmens geführt und Entlassungen vermieden hätte.
- (280) Angesichts der vorstehenden Ausführungen berücksichtigt die Kommission den Gesamtbetrag von [...] Mio. EUR, den die CGMF (der Staat) für zusätzliche Abfindungen hätte aufwenden müssen.
- (281) Nun muss die Kommission den Liquidationswert der SNCM ohne die zusätzlichen Abfindungen bestimmen. Denn um zu prüfen, ob sich der Staat wie ein marktwirtschaftlich handelnder privater Kapitalgeber verhalten hat, muss eben die Differenz zwischen diesem Liquidationswert, sofern er positiv ist, und den zusätzlichen Abfindungen mit dem negativen Kaufspreis verglichen werden. Dabei legt die Kommission die Berechnung des neubewerteten Reinvermögens zugrunde. Nach der Methode des neubewerteten Reinvermögens wird eine Kapitalunterdeckung festgestellt, wenn der wirtschaftliche Wert der tatsächlichen Vermögenswerte (der im Allgemeinen über dem Nettobuchwert liegt) nicht ausreicht, um den wirtschaftlichen Wert der tatsächlichen Verbindlichkeiten zu decken.
- (282) Um festzustellen, ob im vorliegenden Fall eine Unterdeckung vorliegt, hat die Kommission mit Hilfe ihres Sachverständigen⁽¹³⁷⁾, wie im Folgenden dargelegt, geprüft, ob der Wert der Aktiva der SNCM per 30. September 2005 ausreichte, um die bevorrechtigten und nicht bevorrechtigten Gläubiger (einschließlich der Beschäftigten im Sinne der klassischen Forderungen) zu befriedigen.
- Zur Wahl der Bewertungsmethode
- (283) Nach Ansicht der Kommission wird zur Bewertung von Unternehmen im Seeverkehrssektor üblicherweise die Methode der Bewertung des Reinvermögens eingesetzt. Im Übrigen hält sie diese Methode angesichts der Situation der SNCM für besonders geeignet, da die einzige Alternative zur Veräußerung für den Referenzaktionär darin besteht, Konkurs anzumelden und das Unternehmen abzuwickeln.
- (284) Nach Ansicht der Kommission sind andere Bewertungsmethoden — insbesondere die Methode der freien operativen Cashflows — auf den vorliegenden Fall nicht anwendbar, da sie von der Weiterführung des Unternehmens ausgehen, was bei der SNCM nicht der Fall ist.
- Zum Stichtag
- (285) Die Kommission wählt als Stichtag für die Bewertung der SNCM den 30. September 2005, da es sich um den Zeitpunkt handelt, zu dem tatsächlich zwischen der Annahme des Übernahmeangebots und der Liquidation des Unternehmens entschieden wurde, während BCP am 27. September 2005 ausgewählt wurde.
- Zum Wert der Aktiva der SNCM
- (286) Die Kommission stellt insbesondere fest, dass der Aktionär der SNCM in Zusammenarbeit mit dem Büro Ernst & Young eine Ermittlung der Liquidationskosten des Unternehmens (der genannte Bericht von CGMF) mit Stand vom 30. September 2005 vorgenommen hat, die von Oddo Corporate Finance und dem Büro Paul Hastings gegengeprüft wurde. Die Kommission erinnert daran, dass die Vermögenswerte der SNCM im Bericht von Oddo-Hastings mit [...] Mio. EUR bewertet wurden.
- (287) Bezüglich der Bewertung der eigenen Flotte⁽¹³⁸⁾ wurde der Bruttomarktwert der Schiffe der SNCM vom Schiffsmakler BRS mit [...] Mio. EUR per 30. September 2005 bewertet, während die Flotte der SNCM im Bericht Oddo mit [...] Mio. EUR, nach Abschlag⁽¹³⁹⁾, Maklerprovision⁽¹⁴⁰⁾ und Rechtsprechungsrisiko⁽¹⁴¹⁾ angesetzt wird.

Tabelle 4

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

(in Mio. EUR)

	Wert der Aktiva Bericht Oddo	Wert der Aktiva Sachverständiger der Kommission
Immaterielle Vermögenswerte	—	—
Sachanlagen		
— Eigene Flotte	[...]	[...]
— Immobilien ⁽¹⁾	[...]	[...]
Finanzanlagen ⁽²⁾	[...]	[...]
<i>Anlagevermögen</i>	[...]	[...]
Vorräte	—	—
Vorschüsse und Anzahlungen	—	—
Kundenforderungen	[...]	[...]
Sonstige Forderungen ⁽³⁾	[...]	[...]
Nettoliquidität	[...]	—
Abgrenzungskonten	—	—
<i>Sonstige Aktiva</i>	[...]	[...]
Summe der Aktiva	[...]	[...]

⁽¹⁾ Hinsichtlich der Immobilien (darunter der Geschäftssitz der SNCM) geben die französischen Behörden an, dass der Liquidationswert auf der Bewertung eines Immobiliensachverständigen von November 2003 beruht, die um + [...] % berichtigt wurde, um der Preissteigerung Rechnung zu tragen.

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

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

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

(288) Angesichts der Tabelle oben stellt die Kommission fest, dass die Schiffsflotte bei der Bewertung der Aktiva den größten Posten darstellt. Der Sachverständige der Kommission kam nach einer vergleichenden Untersuchung, wenn dies möglich war, zu dem Ergebnis, dass der Abschlag auf den Bruttomarktwert der Schiffe und das Rechtsprechungsrisiko angemessen waren. Auf dieser Grundlage zog er den Schluss, dass keine Gründe vorliegen, um die Wertermittlung des französischen Staats für die Flotte zurückzuweisen.

(289) Nach Ansicht der Kommission entsprechen die Abschläge von der Höhe der denen, die beim Verkauf von Schiffen im Fall der gerichtlichen Liquidation beobachtet wurden. Nach Angaben des Sachverständigen der Kommission hat beispielsweise die Régie des Transports Maritimes, ein belgisches Staatsunternehmen, das die Verbindung Ostende–Ramsgate betreibt, im Jahr 1997 zwei Fähren mit Abschlägen von schätzungsweise 35 % und 45 % verkauft. Vor kurzem hat Festival Cruises drei Kreuzfahrtschiffe mit einem Abschlag von durchschnittlich 20 % verkauft. Die in ähnlichen Fällen beobachteten Abschläge

liegen somit in der Größenordnung der von den französischen Behörden im vorliegenden Fall angesetzten Abschläge.

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

(291) Im Übrigen stellt die Kommission fest, dass ihr unabhängiger Sachverständiger den Wert der Finanzanlagen, insbesondere den der Beteiligung an der CMN, nach oben korrigiert hat (um [...] Mio. EUR auf [...] Mio. EUR). Angesichts des Übernahmeangebots für diese Beteiligung in Höhe von [...] Mio. EUR seitens *Stef-TFE*, das der Kommission im Rahmen dieses Prüfverfahrens übermittelt wurde, ist die Kommission der Ansicht, dass die Bewertung der Beteiligung der SNCM an der CMN von [...] Mio. EUR vor dem Hintergrund der Liquidation des Unternehmens vernünftig und angemessen ist.

- (292) Zur Bewertung der übrigen Aktivposten hat der Sachverständige der Kommission keine besonderen Einwände geäußert. Den Posten „Nettoliquidität“ berücksichtigte er allerdings nicht, da der Betrag negativ war. Die Kommission ist der Ansicht, dass dieser Posten in die Passiva der SNCM eingestellt werden muss.
- (293) Unter Berücksichtigung der vorgenommenen Anpassungen bewertet die Kommission die Aktiva der SNCM mit Stand vom 30. September 2005 auf [...] Mio. EUR.

Zur Bewertung der Passiva der SNCM

- (294) Die Kommission stellt fest, dass die französischen Behörden die bevorrechtigten Forderungen mit [...] Mio. EUR und die nicht bevorrechtigten Forderungen (ohne zusätzliche Abfindungen) mit [...] Mio. EUR ansetzen.
- (295) Was die Sozialverbindlichkeiten anbelangt, so bewerten die französischen Behörden die Kosten des vertraglichen Sozialplans mit [...] Mio. EUR. Die mit dem vertraglichen Sozialplan verbundenen Kosten wurden personenbezogen ermittelt; dabei wurden die Art des Vertrags (unbefristeter Vertrag (CDI) oder befristeter Vertrag (CDD)), die geltenden Satzungen und Tarifvereinbarungen (Schiffsbesatzung, Landpersonal und Verwaltungspersonal), die Dauer der Betriebszugehörigkeit, die Lohngruppe und der Lohn bzw. das Gehalt jedes einzelnen Arbeitnehmers berücksichtigt. Dieser Betrag umfasst die Entschädigungen für die Nichteinhaltung der Kündigungsfrist ([...] Mio. EUR), die Entschädigungen für Urlaubsanspruch ([...] Mio.

EUR), die vertraglichen Abfindungen ([...] Mio. EUR) und den Delalande-Beitrag ([...] Mio. EUR) ⁽¹⁴²⁾.

- (296) Die Kosten des außervertraglichen Sozialplans werden von den französischen Behörden mit [...] Mio. EUR angesetzt. Dieser Sozialplan umfasst alle flankierenden Maßnahmen in Verbindung mit den gesetzlichen Verpflichtungen der SNCM bei Entlassungen ⁽¹⁴³⁾ und die indirekten Kosten des vertraglichen Sozialplans ⁽¹⁴⁴⁾.
- (297) Die Kündigungskosten der wichtigsten Betriebsverträge betreffen im Wesentlichen die Inanspruchnahme der Bankbürgschaft in Höhe von [...] Mio. EUR, die als Vertragserfüllungsgarantie für die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen der SNCM geleistet wurde, sowie die in diesem Vertrag vorgesehene Vertragsstrafe in Höhe von [...] % der Referenzausgleichszahlung in Höhe von [...] Mio. EUR für das Jahr 2005, somit rund [...] Mio. EUR bei Ausfall des Konzessionsnehmers.
- (298) Was die Nettopassiva im Zusammenhang mit der Veräußerung der geleasteten Schiffe ⁽¹⁴⁵⁾ anbelangt, so betonen die französischen Behörden, dass der Veräußerungserlöserlös vom Schiffsmakler BRS auf der Grundlage bestimmter Annahmen ⁽¹⁴⁶⁾ mit [...] Mio. EUR per 30. September 2005 nach Abzug des Abschlags, der Maklerprovision und der Überbrückungskosten angesetzt worden sei. Nach Steuerersparnis und Bankverbindlichkeiten in Höhe von [...] Mio. EUR sind für die geleasteten Schiffe noch Bankverbindlichkeiten in Höhe von [...] Mio. EUR zu tilgen.

Tabelle 5

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

(in Mio. EUR)

	Wert der Passiva Bericht Oddo	Wert der Passiva Sachverständiger der Kommission
Bevorrechtigte Verbindlichkeiten, darunter:		
— Steuer- und Sozialverbindlichkeiten	[...]	[...]
— Finanzverbindlichkeiten, die durch Aktiva abgesichert sind ⁽¹⁾	[...]	[...]
Kosten des vertraglichen Sozialplans	[...]	[...]
Krankenversicherungskosten der Rentenempfänger ⁽²⁾	[...]	[...]
Kosten des Liquidationsverfahrens	[...]	[...]
Betriebliche Zwischenverluste ⁽³⁾	[...]	[...]
Befriedigung der bevorrechtigten Gläubiger	[...]	[...]
Nicht bevorrechtigte Verbindlichkeiten ⁽⁴⁾	[...]	[...]
Kosten des außervertraglichen Sozialplans	[...]	[...]
Kündigungskosten der wichtigsten Betriebsverträge	[...]	[...]

(in Mio. EUR)

	Wert der Passiva Bericht Oddo	Wert der Passiva Sachverständiger der Kommission
Zusatzkosten in Verbindung mit dem Verkauf der geleasten Schiffe	[...]	[...]
Befriedigung der nicht bevorrechtigten Gläubiger	[...]	[...]

(¹) Die Schiffe Napoléon Bonaparte und Paglia Orba sichern die zu ihrer Finanzierung dienenden Schiffsdarlehen ab.

(²) Dieser Posten beruht auf der Klausel, der zufolge sich die SNCM verpflichtet, einen Teil der Krankenversicherungskosten für ihre Rentner zu übernehmen.

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

(⁴) Die nicht bevorrechtigten Verbindlichkeiten schlüsseln sich wie folgt auf: Rückstellungen ([...] Mio. EUR), Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen ([...] Mio. EUR), Lieferungen und Leistungen ([...] Mio. EUR), allgemeine Vertretung ([...] Mio. EUR), Verbindlichkeiten Gruppe und verbundene Unternehmen ([...] Mio. EUR), passive Rechnungsabgrenzung ([...] Mio. EUR).

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

(299) Die Kommission stellt fest, dass die Sozialverbindlichkeiten den größten Posten der Passiva der SNCM darstellen. Was die bevorrechtigten Sozialverbindlichkeiten anbelangt, d. h. die Kosten des vertraglichen Sozialplans, so hat der Sachverständige der Kommission die Berechnungsformeln für alle Bestandteile des Plans stichprobenweise überprüft und weder Unregelmäßigkeiten noch Fehler festgestellt. Angesichts dieser Überprüfung hält die Kommission den Betrag von [...] Mio. EUR, den die französischen Behörden für den vertraglichen Sozialplan angeben, für angemessen.

(300) Bei den betrieblichen Zwischenverlusten ist die Kommission der Ansicht, dass die Schätzung angesichts von Artikel L.622-10 Code du Commerce und Artikel 119-2 des Dekrets Nr. 85-1388 vom 27. Dezember 1985 vorsichtig ist; danach könnte die SNCM vom zuständigen Handelsgericht verpflichtet werden, den Betrieb aufgrund ihrer gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen während eines Zeitraums von zwei Monaten, der auf Antrag des Staatsanwalts verlängert werden könnte, weiterzuführen.

(301) Zu den nicht bevorrechtigten Verbindlichkeiten hat der Sachverständige der Kommission keine besonderen Einwände geäußert. Er hat jedoch den Betrag von [...] Mio. EUR aufgrund der Übertragung des Aktivpostens „Nettoliquidität“ um den Betrag von [...] Mio. EUR korrigiert. Nach Ansicht der Kommission steht dies im Einklang mit den Änderungen bei der Bewertung der Aktiva der SNCM.

(302) Beim außervertraglichen Sozialplan (ohne zusätzliche Abfindungen) müssten die Kosten der Rechtsstreitigkeiten nach Ansicht des Sachverständigen der Kommission auf [...] Mio. EUR gesenkt werden; die französischen Behörden waren von [...] Mio. EUR ausgegangen. Die Kommission ist zwar der Ansicht, dass die Gewerkschaftsverbände mit Sicherheit eine Umwandlung der befristeten Arbeitsverträge in unbefristete Arbeitsverträge fordern

werden (¹⁴⁷), meint jedoch, dass nur diejenigen Beschäftigten mit befristeten Verträgen eingerechnet werden dürfen, bei denen das Risiko fast sicher ist (d. h. [...] befristete Arbeitsverträge). Ausgehend von einem Bruttomonatslohn von [...] EUR ergibt sich bei einer Abfindung von 9 Monatsgehältern für die ersten [...] befristeten Arbeitsverträge und von 6 Monatsgehältern für die folgenden [...] ein Betrag von [...] Mio. EUR.

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

(304) Angesichts der vorstehenden Ausführungen schätzt die Kommission, dass sich die bevorrechtigten Verbindlichkeiten der SNCM per 30. September 2005 auf [...] Mio. EUR und die nicht bevorrechtigten Verbindlichkeiten auf [...] Mio. EUR belaufen.

Zur Feststellung der Unterdeckung

(305) Angesichts der vorstehenden Ausführungen ist die Kommission der Ansicht, dass der Wert der Aktiva der SNCM mit Stand vom 30. September 2005 in Höhe von [...] Mio. EUR nicht ausreichte, um die bevorrechtigten Gläubiger ([...] Mio. EUR) und die nicht bevorrechtigten Gläubiger ([...] Mio. EUR) zu befriedigen.

Schlussfolgerung

(306) Vor einem solchen Hintergrund würden sich die Kosten einer Liquidation der SNCM durch die CGMF bei Nichtvorliegen einer Ausfalldeckungsklage (siehe unten) und unter Berücksichtigung von Randnummer 273 dieser Entscheidung und der Unterdeckung auf die Kosten der zusätzlichen Abfindungen beschränken, d. h. auf [...] Mio. EUR.

(307) Die Entscheidung der französischen Behörden, die SNCM zu einem negativen Preis von 158 Mio. EUR zu verkaufen, kann daher angesichts der Mindestliquidationskosten von [...] Mio. EUR als eine Entscheidung angesehen werden, die auch von einer marktwirtschaftlich handelnden privaten Unternehmensgruppe getroffen worden wäre.

10.2.2.2 Zu den Folgen einer gerichtlichen Liquidation der SNCM

(308) Die Kommission hat auch das Argument der französischen Behörden geprüft, dass der Staat als Mehrheitsaktionär im Fall der Liquidation des Unternehmens auf Ausgleich des Passivsaldo hätte verklagt werden können (siehe unten). Nach Ansicht der französischen Behörden müsse die Berechnung der Liquidationskosten für den Staat als Anteilseigner in diesem Fall das einzelstaatliche Recht berücksichtigen, wie die Kommission in ihrer Entscheidung zu ABX Logistics⁽¹⁴⁸⁾ anerkannt habe, und unter Berücksichtigung des spezifischen Charakters des Sektors⁽¹⁴⁹⁾ und der Umstände des vorliegenden Falls bewertet werden.

(309) Im vorliegenden Fall nimmt die Kommission zur Kenntnis, dass die französischen Behörden ihr am 28. März 2008 Nachweise dafür vorgelegt haben, dass der Aktionär der SNCM nach der für ihn kostengünstigsten Lösung gesucht hat und zu diesem Zweck von Anfang an zwei Wege gleichzeitig verfolgt hat, und zwar die Liquidation des Unternehmens und den Verkauf zu einem negativen Preis.

(310) Aufgrund der genannten, der Kommission zugeleiteten Gutachten sind die französischen Behörden der Ansicht, dass sich die tatsächlichen Kosten, die die Französische Republik als Anteilseigner — über die CGMF — hätte tragen müssen, mit Stand vom 30. September 2005 auf [...] bis [...] Mio. EUR belaufen hätten. Diese Schätzung berücksichtige insbesondere das Risiko, das der französische Staat zum „Ausgleich des Passivsaldo“ herangezogen worden wäre, wenn ein Gericht ihn als faktischen Geschäftsführer der SNCM angesehen hätte, und das Risiko, dass der französische Staat dazu verurteilt

worden wäre, zusätzliche Abfindungen an die entlassenen Arbeitnehmer zu zahlen. Diesen Risiken müsse bei der Ermittlung der tatsächlichen Kosten einer möglichen Liquidation der SNCM Rechnung getragen werden.

(311) Es stellt sich daher das Problem, die tatsächlichen Gesamtkosten zu bewerten, die Frankreich als Aktionär im Fall einer gerichtlichen Liquidation der SNCM wahrscheinlich hätte tragen müssen, um feststellen zu können, ob ein privater Kapitalgeber es in Anbetracht der Möglichkeit, zur Tragung dieser Kosten verurteilt zu werden, und angesichts der Höhe dieser Kosten⁽¹⁵⁰⁾ vorgezogen hätte, sein Tochterunternehmen sofort zu einem negativen Preis von 158 Mio. EUR zu verkaufen statt dieses Risiko einzugehen.

a) Zur möglichen Verurteilung des Staates zum Ausgleich des Passivsaldo

(312) Nach französischem Recht hat der Konkursverwalter eines Unternehmens, das sich im Stand der gerichtlichen Liquidation befindet, die Möglichkeit, im Fall der Auflösung eines Rettungsplans oder im Fall der gerichtlichen Sanierung sowie im Fall der gerichtlichen Liquidation eine Haftungsklage gegen die ehemaligen Manager des Unternehmens, die so genannte Ausfalldeckungsklage, einzureichen⁽¹⁵¹⁾.

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

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

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

- (316) Im vorliegenden Fall vertritt die Kommission der Auffassung, dass eine Ausfalldeckungsklage gegen den französischen Staat im Fall einer gerichtlichen Liquidation der SNCM angesichts der festgestellten Kapitalunterdeckung der SNCM (siehe oben) und unter Berücksichtigung der möglichen Heranziehung des Konkursverwalters zur Haftung wegen Untätigkeit gemäß dem Gesetz von 1985 und des seit 2005 bestehenden Klagerechts für die Gläubiger sehr wahrscheinlich gewesen wäre ⁽¹⁵²⁾.
- (317) Nach der einschlägigen Gesetzgebung können die Sozialverbindlichkeiten des in Liquidation befindlichen Unternehmens dessen ehemaligen rechtlichen oder faktischen Geschäftsführern angelastet werden, wenn vier Bedingungen erfüllt sind.
- i) *Anerkennung des Staats als rechtlichen oder faktischen Geschäftsführer des Unternehmens, das sich im Stand der gerichtlichen Liquidation befindet* ⁽¹⁵³⁾
- (318) Im vorliegenden Fall stellt die Kommission fest, dass der Sachverständige der SNCM eine eingehende Analyse vorgelegt hat, die zu dem Ergebnis kommt, dass der französische Staat sehr wahrscheinlich als faktischer Geschäftsführer der SNCM angesehen worden wäre. In diesem Sachverständigenbericht wurde im Wesentlichen bewiesen, dass der Staat nach der einschlägigen Rechtsprechung ⁽¹⁵⁴⁾ über lange Zeit positive Geschäftsführungshandlungen begangen hat, die offenkundig nicht unter die per Gesetz eingeführte behördliche Aufsicht fielen. Dem Bericht des Sachverständigen der SNCM zufolge hat der Staat im Rahmen der von ihm selbst eingerichteten Kontrollbefugnis Entscheidungen getroffen und damit seine Kontrollbefugnis umgangen, um Entscheidungen für Rechnung des Unternehmens anstelle der Geschäftsführer zu treffen, die eigentlich befugt gewesen wären, diese Entscheidungen zu treffen. Zudem seien die Geschäftsführungsorgane der SNCM gegenüber dem Staat bei der Geschäftsführung des Unternehmens faktisch nicht unabhängig gewesen. Der Staat habe anstelle der Geschäftsführungsorgane allein strategische Entscheidungen getroffen, ohne die Geschäftsführer davon zu unterrichten.
- (319) Die Kommission stellt fest, dass die französischen Behörden in ihren Schreiben vom 28. März 2008 keine Vorbehalte hinsichtlich der Einstufung des französischen Staates als faktischen Geschäftsführer der SNCM geäußert haben. In ihrem Schreiben vom 20. November 2006 teilten die französischen Behörden selbst mit, dass das Gericht den Staat als Anteilseigner der SNCM mit Gewissheit als faktischen Geschäftsführer des Unternehmens ansehen würde. Allerdings genügt natürlich eine solche Erklärung im Rahmen eines Beihilfeverfahrens für sich genommen nicht, um hinreichend zu beweisen, dass ein Gericht die nationalen Behörden als faktische Geschäftsführer des Beihilfeempfängers betrachtet hätte, und vor allem nicht, um die Wahrscheinlichkeit eines solchen Falls zu beweisen.
- (320) Angesichts des Schlusses, zu dem die Kommission in Abschnitt 10.2.2.1 gelangt ist, braucht sich die Kommission unter diesen Umständen nicht weiter zur Würdigung der Punkte zu äußern, die von den französischen Behörden angeführt werden.
- ii) *Vorliegen eines oder mehrerer Geschäftsführungsfehler dies französischen Staates als dem faktischen Geschäftsführer des liquidierten Unternehmens*
- (321) Im vorliegenden Fall stellt die Kommission fest, dass im Bericht des Sachverständigen der SNCM auf der Grundlage einer unvollständigen Liste mit Tatsachen anhand einer Reihe von Sachverhalten aufgezeigt wird, dass der Staat als faktischer Geschäftsführer der SNCM Geschäftsführungsfehler begangen hat.
- (322) Im Besonderen habe der französische Staat Fehler bei Investitionen begangen [...]. Darüber hinaus habe der Staat auch mehrere Geschäftsführungsfehler im Bereich [...] begangen.
- (323) Hierzu [...] ⁽¹⁵⁵⁾. In ihrem Schreiben vom 30. April 2007 haben die französischen Behörden das Risiko einer Verurteilung des Staates zur Haftung angesichts der Kriterien [...] für die Qualifizierung als Geschäftsführungsfehler nach Artikel L.651-2 Code de Commerce als sehr hoch eingestuft. Allerdings genügt natürlich eine solche Erklärung im Rahmen eines Beihilfeverfahrens für sich genommen nicht, um hinreichend zu beweisen, dass ein Gericht entschieden hätte, dass die nationalen Behörden Geschäftsführungsfehler begangen haben, und vor allem nicht, um die Wahrscheinlichkeit eines solchen Falls zu beweisen.
- iii) *Feststellung einer Kapitalunterdeckung*
- (324) Im vorliegenden Fall stellt die Kommission fest, dass die französischen Behörden in ihrem Schreiben vom 16. November 2006 eine Bewertung der Unterdeckung der SNCM auf der Grundlage der genannten Sachverständigenberichte von CGMF und Oddo-Hastings vorgelegt haben. Die Kommission nimmt zur Kenntnis, dass sich das Gutachten der SNCM zur Ausfalldeckungsklage, das der Kommission im Februar 2008 übermittelt wurde, bei der Feststellung des Vorliegens einer Unterdeckung im Fall der gerichtlichen Liquidation des Unternehmens ebenfalls auf diese Berichte stützt. Im Bericht von Oddo-Hastings wird eine Unterdeckung in Höhe von [...] Mio. EUR mit Stand vom 30. September 2005 festgestellt; diese berechnet sich als Differenz zwischen dem Wert der Aktiva der SNCM ([...] Mio. EUR) und dem Wert der Passiva (bevorrechtigte und nicht bevorrechtigte Verbindlichkeiten in Höhe von [...] Mio. EUR bzw. [...] Mio. EUR).

- (325) Die Kommission stellt fest, dass nach französischem Recht eine Kapitalunterdeckung gegeben ist, wenn der Konkursverwalter des Unternehmens nicht über ausreichende Vermögenswerte verfügt, um die Gläubiger — ob Vorzugsgläubiger oder nicht — befriedigen zu können. Dabei bestehen die Sozialverbindlichkeiten des Unternehmens mindestens in den klassischen Lohnforderungen, die direkt durch den Arbeitsvertrag, den Tarifvertrag oder das Gesetz begründet sind und vom Konkursverwalter automatisch zu den Passiva des Unternehmens gebucht werden ⁽¹⁵⁶⁾.
- (326) Die Kommission hat die Unterdeckung der SNCM bereits auf [...] Mio. EUR mit Stand vom 30. September 2005 geschätzt.
- iv) *Vorliegen eines Kausalzusammenhangs zwischen den Geschäftsführungsfehlern und der festgestellten Unterdeckung*
- (327) Nach Angaben der französischen Behörden braucht nach französischem Recht der Kläger bei einer Ausfalldeckungsklage den Betrag, um den sich die Passiva durch das Missmanagement des Geschäftsführers vermindert hat, nicht zu bestimmen. Auf der Grundlage von Artikel L. 624-3 Code de Commerce kann der Geschäftsführer einer juristischen Person auch dann für haftbar erklärt werden, wenn der Geschäftsführungsfehler, den er begangen hat, nur eine der Ursachen für die Kapitalunterdeckung ist, und auch dann zur Tragung der gesamten oder eines Teils der sozialen Verbindlichkeiten verurteilt werden, wenn nur ein Teil davon durch seinen Fehler verursacht wurde ⁽¹⁵⁷⁾.
- (328) Im vorliegenden Fall stellt die Kommission fest, dass der Sachverständige der SNCM den Zusammenhang zwischen den Geschäftsführungsfehlern und der festgestellten Unterdeckung als offenkundig ansieht. Nach den Schätzungen dieses Sachverständigen beläuft sich der finanzielle Schaden, der sich aus der unter Randnummer 322 dieser Entscheidung genannten unvollständigen Liste der Geschäftsführungsfehler des Staates ergibt, auf [...] Mio. EUR ⁽¹⁵⁸⁾.
- (329) Die französischen Behörden [...] ⁽¹⁵⁹⁾.
- (330) Darüber hinaus stellt die Kommission fest, dass die französischen Behörden in ihren Schreiben vom 16. November 2006, 27. April 2007 und 28. März 2008 [...] ⁽¹⁶⁰⁾. Die französischen Behörden [...] ⁽¹⁶¹⁾. In ihrem Schreiben vom 16. November 2005 haben die französischen Behörden selbst eingeräumt, dass es „offensichtlich ist, dass der Staat als Anteilseigner, den das Gericht mit Sicherheit als faktischen Geschäftsführer der SNCM, einer Gesellschaft mit beschränkter Haftung, betrachten würde, wahrscheinlich auf der Grundlage von Artikel L.651-2 Code de Commerce verurteilt würde, die Unterdeckung der SNCM in voller Höhe zu tragen.“
- (331) Angesichts des Schlusses, zu dem die Kommission in Abschnitt 10.2.2.1 gelangt ist, braucht sich die Kommission unter diesen Umständen nicht weiter zur Würdigung der Punkte zu äußern, die von den französischen Behörden angeführt werden.
- b) Zur Schätzung der Gesamtkosten der gerichtlichen Liquidation der SNCM**
- Bestimmung des Anteils der Unterdeckung, der dem faktischen Geschäftsführer auferlegt worden wäre
- (332) Angesichts der vorstehenden Ausführungen braucht die Kommission nach dem derzeitigen Stand des Verfahrens den tatsächlichen wirtschaftlichen Wert einer Inhaftungnahme des Aktionärs nicht zu ermitteln.
- (333) Hierzu stellt die Kommission fest, dass der rechtliche und faktische Geschäftsführer des Unternehmens in Liquidation nach Artikel L.624-3 Code de Commerce unter solchen Umständen verurteilt wird, die festgestellte Unterdeckung in voller Höhe oder teilweise zu übernehmen.
- (334) Die Kommission stellt fest, dass dieser Artikel den Richtern bei der Beurteilung, ob der Geschäftsführer zur Tragung der gesamten oder eines Teils der Gesellschaftsschulden zu verurteilen ist, einen breiten Ermessensspielraum an die Hand gibt. Die einschlägige Rechtsprechung zeigt, dass die Gerichtshöfe und Gerichte das Verhalten des Geschäftsführers sorgfältig abwägen und dass sich das Strafmaß nach den erwiesenen Tatsachen richtet.
- (335) Die französischen Behörden sind — wie bereits angegeben — der Auffassung, dass der französische Staat einen Anteil von schätzungsweise [...] bis [...] % der festgestellten Unterdeckung, d. h. zwischen [...] Mio. EUR und [...] Mio. EUR, hätte tragen müssen.
- (336) Die Kommission betont, dass die Kammer für Handelsachen der Cour de Cassation in einem ähnlich gelagerten Fall wie dem der SNCM, der das Unternehmen *Les Mines de Salsignes*, eine Enkelgesellschaft der BRGM (einer öffentlichen Einrichtung mit gewerblichen Interessen) ⁽¹⁶²⁾ betraf, die BRGM und ihre Tochterunternehmen gesamtschuldnerisch mit den übrigen Geschäftsführern der Gesellschaft *Les Mines de Salsignes* zur Zahlung der Unterdeckung in voller Höhe verurteilt hat ⁽¹⁶³⁾. Der Anteil der Gesellschaftsschulden, der dem Unternehmen Coframines und BRGM und damit letzten Endes dem Staat auferlegt wurde, betrug 73,6 %. In dieser Entscheidung stellte die Cour de Cassation fest, dass der Verwaltungsrat in einem Abhängigkeitsverhältnis zu den beiden betrachteten Unternehmen gestanden hat.
- (337) Nach Ansicht der Kommission haben die französischen Behörden jedoch nach den Vorschriften für staatliche Beihilfen nicht nachgewiesen, inwieweit die für das Unternehmen nachteiligen Geschäftsführungsfehler des Staates Fehler sind, die jeder andere marktwirtschaftlich handelnde private Aktionär auch hätte begehen können. Dabei ist zu betonen, dass nur solche — ordnungsgemäß bewiesene — Fehler berücksichtigt werden können, um zu bestimmen, ob ein umsichtiger privater Unternehmer es in Anbetracht des Risikos, zur Tragung dieser Kosten verurteilt zu werden, und angesichts der Höhe dieser Kosten (aktualisierter Nettowert des Risikos einer zukünftigen Verurteilung) vorgezogen hätte, sofort einen negativen Preis von 158 Mio. EUR zu bezahlen statt dieses Risiko einzugehen. Denn es ist nicht anzunehmen, dass ein privater Kapitalgeber aus nicht unternehmerischen, sondern allgemeinen Betrachtungen heraus (beispielsweise zu sozialen Zwecken oder zur regionalen Entwicklung) Fehler begeht.

(338) Die Kommission bestreitet keineswegs, dass in gewissen Ausnahmefällen in manchen einzelstaatlichen Rechtsordnungen die Möglichkeit für Dritte vorgesehen ist, gegen die Aktionäre einer liquidierten Gesellschaft vorzugehen, insbesondere wenn diese Aktionäre als rechtliche oder faktische Geschäftsführer angesehen werden können, die für das Unternehmen nachteilige Managementfehler begangen haben. Auch wenn eine solche Möglichkeit im französischen Recht gegeben ist, vertritt die Kommission die Auffassung, dass die französischen Behörden im vorliegenden Fall die Bedenken der Kommission zum Argument bezüglich des Risikos, dass der französische Staat bei einer Liquidation der SNCM zum Ausgleich von deren Passivsaldo verurteilt worden wäre, nicht hinreichend ausgeräumt haben. Angesichts der Schlussfolgerung, zu der die Kommission in Abschnitt 10.2.2.1 gelangt ist, ist es allerdings nicht erforderlich, in dieser Entscheidung zu einem Ergebnis zu diesem Punkt zu gelangen.

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

(339) Den französischen Behörden zufolge hätte ein Gericht den französischen Staat angesichts der einschlägigen Rechtsprechung⁽¹⁶⁴⁾ mit Sicherheit verurteilt, nicht nur die Kapitalunterdeckung, sondern auch die zusätzlichen Abfindungen (d. h. [...] bis [...] Mio. EUR) zu übernehmen. Die tatsächlichen Kosten, die die Französische Republik als Aktionär hätte tragen müssen, würden sich den französischen Behörden zufolge auf [...] bis [...] Mio. EUR belaufen.

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

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

(342) Mit dem Urteil der Cour d'Appel de Rouen wurde das Urteil des Arbeitsgerichts von Evreux bestätigt und das Unternehmen *Aspocomp Group Oyj*, das die Geschäfte ihres Tochterunternehmens zu 99 % kontrollierte, zu folgenden Zahlungen verurteilt: i) Zahlung der in der Betriebsvereinbarung vorgesehenen Abfindungen in voller Höhe sowie Zahlung von Schadenersatz wegen Entlas-

sung ohne tatsächlichen und schwerwiegenden Grund an die unter die Betriebsvereinbarung fallenden Beschäftigten, ii) Zahlung von gleichwertigen Entschädigungen an die im Rahmen des Konkurses von *Aspocomp* freigesetzten Beschäftigten, wobei das Gericht die Tatsache, dass die Muttergesellschaft ihre Zusagen nicht erfüllt hatte, als illoyales Verhalten und tadelnswerte Leichtfertigkeit ansah.

(343) Die Kommission stellt fest, dass im vorliegenden Fall aus den Akten hervorgeht, dass ein ausgehandelter, auf dem Sozialplan von 2002 beruhender und im Frühjahr 2005 eingeführter Sozialplan am 25. April 2005 vom Aktionär der SNCM ohne Absprache mit der Geschäftsleitung des Unternehmens ausgesetzt wurde. Weiterhin stellt sie fest, dass dieser Sozialplan vor der Entscheidung des Staates, die SNCM zu verkaufen, ausgearbeitet wurde.

(344) Nach Ansicht der Kommission hätten die Beschäftigten des Unternehmens im Fall der Liquidation der SNCM die Maßnahmen dieses Sozialplans mit Sicherheit gerichtlich durchgesetzt.

(345) Um ein solches Vorgehen in einem Fall wie dem vorliegenden als erheblich ansehen zu können, müsste die Kommission i) bewerten, ob ein Richter den Mitgliedstaat verurteilt hätte, weil er ohne Absprache mit der Geschäftsleitung des Unternehmens den betreffenden Sozialplan ausgesetzt hat, ii) den Betrag schätzen, den der Mitgliedstaat in diesem Fall aufgrund des Urteils hätte zahlen müssen, und iii) die Wahrscheinlichkeit des Eintretens eines solchen Falls bewerten⁽¹⁶⁵⁾.

(346) Die Kommission stellt fest, dass ein Urteil der Kammer für Handelssachen der Cour de Cassation, in dem das Gericht angibt, dass sie bereit sei, einer Haftungsklage gegen ein beherrschendes Unternehmen stattzugeben, dessen fehlerhaftes Verhalten zum Konkurs des Tochterunternehmens und infolgedessen zu Massenentlassungen geführt hat⁽¹⁶⁶⁾, in die gleiche Richtung wie das Urteil *Aspocomp* geht.

(347) Hierzu stellt die Kommission jedoch fest, dass der im Urteil der Cour d'Appel de Rouen aufgestellte Grundsatz bislang nicht durch andere gleichartige Urteile bestätigt wurde. Daher vertritt die Kommission die Auffassung, dass die französischen Behörden die Bedenken der Kommission, ob der Aktionär der SNCM auf der Grundlage dieses Urteils mit hinreichender Gewissheit dem Risiko der Inhaftungnahme und der Zahlung zusätzlicher Abfindungen ausgesetzt gewesen wäre, nicht hinreichend ausgeräumt hat. Angesichts der Schlussfolgerung, zu der die Kommission in Abschnitt 10.2.2.1 gelangt ist, ist es allerdings nicht erforderlich, in dieser Entscheidung zu einem Ergebnis zu diesem Punkt zu gelangen.

10.2.2.3 Schlussfolgerung

(348) Angesichts der vorstehenden Ausführungen ist die Kommission der Ansicht, dass die Entscheidung, die SNCM zu einem negativen Preis von 158 Mio. EUR zu verkaufen, eine Entscheidung ist, die angesichts der sozialen Kosten einer Liquidation des Unternehmens auch ein marktwirtschaftlich handelndes privates Unternehmen getroffen hätte.

- (349) Bei ihrer Analyse legte die Kommission nur Annahmen zugrunde, die ihr angemessen und hinreichend begründet erschienen. Nach diesen Schätzungen würde die Differenz zwischen dem von den französischen Behörden gewählten Szenario und der alternativen Lösung mindestens [...] Mio. EUR betragen; etwaige Fehler bei den nach der Analyse berücksichtigten Schätzungen dürften dadurch mehr als abgedeckt sein.
- (350) Zudem ist die Kommission der Ansicht, dass der negative Preis von 158 Mio. EUR das Ergebnis kaufmännischer Verhandlungen zwischen dem Staat und den privaten Übernehmern nach einem offenen, transparenten, nicht diskriminierenden und bedingungslosen Auswahlverfahren ist. Nach Ansicht der Kommission ist dieser Preis, der so wenig negativ wie möglich ist, ein Marktpreis.
- (351) Ungeachtet der unter Randnummer 284 dieser Entscheidung aufgezeigten Grenzen teilt die Kommission mit, dass der Sachverständige der Kommission Szenarien zur Bewertung der SNCM auf der Grundlage der Methode der aktualisierten operativen freien Cashflows geprüft hat, die einem Bericht der Bank HSBC, der von den französischen Behörden in Auftrag gegeben wurde, entnommen wurden. Der Sachverständige der Kommission hält die Berechnungen der HSBC für korrekt. Die Ergebnisse dieser Simulationen lassen den Schluss zu, dass der Preis, der für die SNCM bezahlt wurde, dem Wert des Unternehmens entspricht, der nach der Methode der operativen freien Cashflows, aktualisiert auf den Zeitpunkt der Transaktion, geschätzt wurde.
- (352) Aus Abschnitt 10.2.2.1 ergibt sich, ohne abschließend über die in Abschnitt 10.2.2.2 dargelegten Sachverhalte entscheiden zu müssen, dass diese Maßnahme weder der SNCM noch den privaten Übernehmern einen wirtschaftlichen Vorteil verschafft. Die Kapitalzuführung des Staates von 158 Mio. EUR vor der Veräußerung des Unternehmens an die privaten Übernehmer, d. h. der negative Kaufpreis von 158 Mio. EUR, stellt daher keine Beihilfe im Sinne von Artikel 87 Absatz 1 EG-Vertrag dar.

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

10.3.1 Rechtlicher Bezugsrahmen

- (353) Wenn die fragliche Intervention der öffentlichen Hand gleichzeitig mit einem wesentlichen Engagement privatwirtschaftlicher Marktteilnehmer erfolgt ist, kann das Vorliegen eines wirtschaftlichen Vorteils a priori ausgeschlossen werden⁽¹⁶⁷⁾.
- (354) Die Entscheidungspraxis der Kommission, die vom Gemeinschaftsgericht bestätigt wurde, schließt den Beihilfecharakter einer Kapitalzuführung des Staates unter solchen Umständen a priori aus, sofern die folgenden drei Bedingungen erfüllt sind:
- Das private Engagement muss von Wirtschaftsteilnehmern kommen. Dies ist bei einer Beteiligung der Beschäftigten am Kapital des betreffenden Unternehmens nicht der Fall⁽¹⁶⁸⁾;
 - es muss sich um ein wesentliches Engagement handeln. Dies ist beispielsweise bei einem privaten Engage-

ment von nur 3,3 % des Betrags, um den es geht, nicht der Fall⁽¹⁶⁹⁾;

- das private Engagement muss gleichzeitig mit der Intervention der öffentlichen Hand erfolgen. So hat der Gerichtshof eine Analyse der Kommission bestätigt, der zufolge staatliche Mittel eine staatliche Beihilfe darstellen können, wenn die privaten Investitionen in dasselbe Unternehmen erst nach der Gewährung der staatlichen Mittel getätigt werden⁽¹⁷⁰⁾. Die Kommission akzeptiert jedoch, in bestimmten Fällen ein privates Engagement zu berücksichtigen, das kurze Zeit nach einer staatlichen Intervention erfolgt, insbesondere wenn der private Kapitalgeber zum Zeitpunkt der staatlichen Intervention bereits eine Absichtserklärung unterzeichnet hat⁽¹⁷¹⁾.

10.3.2 Anwendung auf den vorliegenden Fall

- (355) Die Kommission stellt zunächst fest, dass die Aktien der SNCM an Wirtschaftsteilnehmer veräußert wurden, nämlich BCP und VT. Nach dem Veräußerungsgeschäft sollte der Staat gleichzeitig einen Betrag von 8,75 Mio. EUR in das Unternehmen einbringen, so dass seine Beteiligung an SNCM gemäß den Verpflichtungserklärungen, insbesondere gegenüber den Arbeitnehmern, weiterhin 25 % beträgt.
- (356) Die Einlage des französischen Staates in Höhe von 8,75 Mio. EUR ist der Einlage der privaten Übernehmer von 26,25 Mio. EUR gegenüberzustellen. Diese Aufteilung beruht auf der — oben ausgeführten — Verpflichtungserklärung der französischen Behörden, eine Beteiligung von 25 % am betroffenen Unternehmen zu behalten. Da das private Engagement 75 % des Gesamtbetrags ausmacht, ist es nach Ansicht der Kommission wesentlich. Zudem betont die Kommission, dass die privaten Partner eine solide Finanzstruktur besitzen, dass die Übernahme der SNCM im Einklang mit ihrer unternehmerischen Strategie steht und dass der Geschäftsplan der Übernehmer eine Wiederherstellung der Rentabilität bis Ende 2009 vorsieht.
- (357) Was die Gleichzeitigkeit der beiden Kapitalzuführungen anbelangt, so hat der Sachverständige der Kommission nachgeprüft, dass das Kapitel von allen Aktionären der SNCM, einschließlich der CGMF, eingezahlt wurde.
- (358) Es wurde überprüft, dass der Verwaltungsrat der SNCM am 31. Mai 2006 festgestellt hat, dass alle genannten Transaktionen durchgeführt worden sind. Die gemeinsame und gleichzeitige Kapitalerhöhung durch alle Aktionäre in Höhe von 35 Mio. EUR fand am 31. Mai 2006 statt. Sie lief in zwei gleichzeitigen Schritten ab: i) Eine erste Kapitalerhöhung um [...] Aktien wurde von den Übernehmern vollständig in bar und zum Nennwert gezeichnet [...] EUR, und ii) eine zweite Kapitalerhöhung um [...] Aktien (zu einem Viertel eingezahlt) wurde zum Teil von den Übernehmern [...] Aktien, entsprechend einem Betrag von 26,25 Mio. EUR) und zum Teil vom französischen Staat über die CGMF [...] Aktien, entsprechend einem Betrag von 8,75 Mio. EUR) zu den gleichen Konditionen, d. h. Zeichnung in bar zu einem Nennwert von [...] EUR, gezeichnet.

- (359) Die staatlichen und privaten Kapitalzuführungen erfolgten daher genau gleichzeitig.
- (360) Daher vertritt die Kommission die Auffassung, dass die Kriterien, die in der Rechtsprechung aufgestellt werden, um den Beihilfecharakter der fraglichen Maßnahme von vornherein auszuschließen, erfüllt sind. Die Kommission ist daher der Ansicht, dass der SNCM durch die Kapitalzuführung des französischen Staates in Höhe von 8,75 Mio. EUR kein wirtschaftlicher Vorteil gewährt wird, da diese Zuführung parallel zu einer Zuführung von privatem Kapital unter vergleichbaren Bedingungen im Sinne der Gemeinschaftsrechtsprechung erfolgt ist.
- (361) Die Kommission ist in jedem Fall der Ansicht, dass der Zinssatz für die Einlage des Staates von [...] % jährlich für einen privaten Kapitalgeber eine angemessene langfristige Kapitalrendite darstellt.
- (362) Hierzu stellt die Kommission fest, dass für den Staat aufgrund des festen Ertrags seiner Investition in die SNCM jegliches Risiko der Erfüllung des Geschäftsplans entfällt, da dieser Ertrag von der Performance des Unternehmens (gleich ob steigend oder fallend) völlig abgekoppelt ist. Mit der Erteilung des Zuschlags für den Vertrag über den öffentlichen Seeverkehrsdienst an die SNCM kann der Staat den erwarteten Ertrag seiner Beteiligung nicht erhöhen.
- (363) Der Sachverständige der Kommission folgerte daraus, dass die Kapitalzuführung des französischen Staates unter Risikoaspekten eher mit einer festverzinslichen Schuldverschreibung als mit einer Aktienanlage vergleichbar sei. Der Zinssatz von [...] % ist demnach mit dem Zinssatz privater Schuldverschreibungen zum Zeitpunkt des Vorgangs zu vergleichen. Dem Sachverständigen der Kommission zufolge lag dieser Zinssatz Ende Mai 2006 bei 4,15 %.
- (364) Schließlich kann das Bestehen der Auflösungsklausel für die Veräußerung der SNCM den Grundsatz der Gleichbehandlung der Investoren nach Ansicht der Kommission nicht infrage stellen. Diese Klausel bezieht sich auf den Gesamtverkauf der SNCM an private Übernehmer und nicht auf die gleichzeitige Investition (35 Mio. EUR) durch private Übernehmer (26,25 Mio. EUR) und den Staat (8,75 Mio. EUR) in die privatisierte SNCM.
- (365) Angesichts der vorstehenden Ausführungen stellt die Kommission fest, dass die fragliche Maßnahme keine staatliche Beihilfe im Sinne von Artikel 87 Absatz 1 EG-Vertrag ist.

10.4 Personenbezogene Beihilfen (38,5 Mio. EUR)

10.4.1 Rechtlicher Bezugsrahmen

- (366) Um beurteilen zu können, ob eine Maßnahme einem Unternehmen einen wirtschaftlichen Vorteil gewährt,

„ist [...] zu bestimmen, ob das begünstigte Unternehmen eine wirtschaftliche Vergünstigung erhält, die es unter normalen Marktbedingungen nicht erhalten hätte“⁽¹⁷²⁾, oder ob sie „von Kosten entlasteten, die das Unternehmen normalerweise aus seinen Eigenmitteln hätte bestreiten müssen; dadurch wurden die normalen Marktkräfte daran gehindert, ihre normalen Wirkungen zu zeitigen“⁽¹⁷³⁾.

- (367) Nach der ständigen Rechtsprechung werden unter normalen Kosten die gewöhnlichen Kosten der unternehmerischen Tätigkeit verstanden⁽¹⁷⁴⁾. Der Gerichtshof führte weiter aus, dass die Senkung von Soziallasten eine staatliche Beihilfe darstellt, wenn sie „eine Maßnahme darstellt, welche die Unternehmen eines bestimmten Industriezweiges teilweise von den finanziellen Lasten freistellen soll, die sich aus der normalen Anwendung des allgemeinen Sozialversicherungssystems ergeben, ohne dass diese Befreiung durch die Natur oder den inneren Aufbau dieses Systems gerechtfertigt ist“⁽¹⁷⁵⁾. Mit diesem Urteil machte der Gerichtshof deutlich, dass das Vorliegen eines wirtschaftlichen Vorteils in Bezug auf das allgemeine Sozialversicherungssystem nachgewiesen werden muss und dass dabei ähnlich wie in Steuersachen zu argumentieren ist.
- (368) Am 20. September 2001 hat der Gerichtshof diesen Ansatz bestätigt: „eine Beihilfe [besteht] in einer Verringerung der Belastungen, die normalerweise den Etat der Unternehmen in Anbetracht der Natur oder des Aufbaus der fraglichen Lastenregelung treffen, während eine Sonderlast eine zusätzliche, über diese normalen Belastungen hinausgehende Last ist“⁽¹⁷⁶⁾.
- (369) Um bestimmen zu können, was einen Vorteil im Sinne der Rechtsprechung zum Begriff der staatlichen Beihilfe darstellt, muss daher unbedingt die Bezugsvorschrift oder das allgemein geltende System im Rahmen einer gegebenen rechtlichen Regelung bestimmt werden, nach dem dieser Vorteil verglichen wird⁽¹⁷⁷⁾. Hierzu hat der Gerichtshof im Übrigen entschieden, dass der Bestimmung des Bezugsrahmens im Fall von steuerlichen Maßnahmen eine besondere Bedeutung zukommt, da das tatsächliche Vorliegen einer Vergünstigung nur in Bezug auf eine so genannte „normale“ Besteuerung festgestellt werden kann, d. h. den Satz, der in dem geografischen Gebiet gilt, das den Bezugsrahmen bildet⁽¹⁷⁸⁾.
- (370) Nach der ständigen Rechtsprechung gilt im Übrigen: „Für die Anwendung des Artikels 92 EG-Vertrag kommt es nicht darauf an, ob sich die Situation des durch die Maßnahme angeblich Begünstigten im Vergleich zur vorherigen Rechtslage verbessert oder verschlechtert hat oder ob sie im Gegenteil unverändert geblieben ist [...]. Es ist lediglich festzustellen, ob eine staatliche Maßnahme im Rahmen einer bestimmten rechtlichen Regelung geeignet ist, ‚bestimmte Unternehmen oder Produktionszweige‘ im Sinne des Artikels 92 Absatz 1 EG-Vertrag gegenüber anderen Unternehmen, die sich im Hinblick auf das mit der Maßnahme verfolgte Ziel in einer vergleichbaren tatsächlichen und rechtlichen Situation befinden, zu begünstigen“⁽¹⁷⁹⁾.

10.4.2 Anwendung auf den vorliegenden Fall

- (371) Aus der Rechtsprechung und der Entscheidungspraxis⁽¹⁸⁰⁾ der Kommission ergibt sich, dass die Kommission, um den Beihilfecharakter der fraglichen Maßnahme auszuschließen, prüfen muss, ob die Maßnahme die SNCM von Kosten entlastet, die unter ihre laufende Geschäftsführung fallen, d. h. in diesem Fall von Kosten, die auf der normalen Anwendung der Sozialgesetzgebung für den Sektor im Rahmen der Kündigung von Arbeitsverträgen beruhen.
- (372) Hierzu stellt die Kommission fest, dass das Treuhandkonto gemäß der Vereinbarung zwischen den Parteien nur zur Finanzierung der Ausgleichszahlungen an Personen verwendet werden kann, deren Arbeitsverhältnis mit der SNCM zuvor gekündigt wurde. Mit diesen Maßnahmen wird daher kein Abbau von Personal, das ohne diese Maßnahmen weiter zulasten der SNCM gegangen wäre, bezweckt oder bewirkt.
- (373) Die Kommission merkt auch an, dass diese Ausgleichszahlungen an Arbeitnehmer, die nach dem Verkauf der SNCM entlassen wurden, vom Staat und nicht vom Unternehmen gewährt wurden.
- (374) Zudem stellt die Kommission fest, dass diese zusätzlichen Sozialmaßnahmen über die in der Sozialgesetzgebung und den geltenden Tarifverträgen vorgesehenen Abfindungen hinausgehen. Die Kosten, die sich aus deren Anwendung ergeben, gehen somit weiterhin in voller Höhe zulasten der SNCM.
- (375) Schließlich bemerkt die Kommission, dass diese zusätzlichen Sozialmaßnahmen im Fall eines von den Übernehmern nach dem Verkauf der SNCM durchgeführten Personalabbaus durchgeführt werden. Mit anderen Worten entsprechen diese Ausgleichszahlungen nicht der Umsetzung der Personalabbaupläne, die im Zusammenhang mit dem Umstrukturierungsplan von 2002 vorgesehen waren.
- (376) Die Kommission vertritt daher die Auffassung, dass sich die Kosten der zusätzlichen sozialen Sozialmaßnahmen weder mit den Kosten der Sozialpläne vor der Veräußerung, die vom Staat übernommen wurden, noch mit den geschätzten Sozialkosten im Rahmen einer gerichtlichen Liquidation der SNCM decken.
- (377) Die zusätzlichen Maßnahmen stellen demnach keine Kosten dar, die auf der normalen Anwendung der Sozialgesetzgebung im Rahmen der Kündigung von Arbeitsverträgen beruhen.
- (378) Ergänzend stellt die Kommission fest, dass selbst dann, wenn man den Betrag von 38,5 Mio. EUR zur Kapitalzuführung des Staates in Höhe von 142,5 Mio. EUR hinzurechnet, der angepasste negative Verkaufspreis von 196,50 Mio. EUR weit unter den Liquidationskosten der SNCM liegt (siehe Ziffer 3 dieser Entscheidung).
- (379) Angesichts der vorstehenden Ausführungen und gemäß ihrer Entscheidungspraxis⁽¹⁸¹⁾ vertritt die Kommission

die Auffassung, dass die Durchführung zusätzlicher Sozialmaßnahmen zugunsten der entlassenen Arbeitnehmer aus öffentlichen Mitteln, ohne den Arbeitgeber von seinen normalen Kosten zu entlasten, unter die Sozialpolitik der Mitgliedstaaten fällt und keine direkte Beihilfe im Sinne von Artikel 87 Absatz 1 EG-Vertrag darstellt. Nach Ansicht der Kommission stellen diese Maßnahmen auch keine indirekte Beihilfe dar, da sie den Arbeitnehmern nur bei ihrer Entlassung zugute kommen.

10.5 Der Restbetrag von 22,52 Mio. EUR, der als Umstrukturierungsbeihilfe angemeldet wurde

- (380) Angesichts der vorstehenden Ausführungen und gemäß Randnummer 258 dieser Entscheidung beläuft sich der zu würdigende Betrag der Subvention ohne die Ausgleichszahlung für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen auf 22,52 Mio. EUR⁽¹⁸²⁾; er stellt einen Teil der von den französischen Behörden in 2002 angemeldeten Finanzspritze dar.
- (381) Die Kommission vertritt die Auffassung, dass dieser Betrag der SNCM einen selektiven wirtschaftlichen Vorteil gewährt und dass diese Subvention daher eine staatliche Beihilfe im Sinne von Artikel 87 Absatz 1 EG-Vertrag darstellt.

10.5.1 Vereinbarkeit der Maßnahme mit den Leitlinien der Gemeinschaft für Beihilfen zur Rettung und Umstrukturierung

- (382) Die fragliche Maßnahme wurde von den französischen Behörden 2002 im Rahmen der Leitlinien der Gemeinschaft über Beihilfen zur Rettung und Umstrukturierung von 1999⁽¹⁸³⁾ angemeldet.
- (383) Auf diese wird in den Leitlinien der Gemeinschaft für staatliche Beihilfen im Seeverkehr⁽¹⁸⁴⁾ hinsichtlich der Beurteilung von Umstrukturierungsbeihilfen für Seeverkehrsunternehmen verwiesen. Nach Ziffer 19 dieser Leitlinien „bildet Artikel 87 Absatz 3 Buchstabe c die einzige Rechtsgrundlage für die Vereinbarkeit von Rettungs- oder Umstrukturierungsbeihilfen an Unternehmen in Schwierigkeiten“.
- (384) Im Hinblick auf die Vereinbarkeit einer staatlichen Umstrukturierungsbeihilfe mit Artikel 87 Absatz 3 Buchstabe c EG-Vertrag besagt die Rechtsprechung, dass in der Entscheidung der Kommission begründet werden muss, warum die Beihilfen ihres Erachtens mit den Leitlinien in Einklang stehen; diese Gründe sind im Wesentlichen das Vorliegen eines Umstrukturierungsplans, ein zufriedener Nachweis für die langfristige Lebensfähigkeit und ein angemessenes Verhältnis zwischen den Beihilfen und dem Beitrag ihres Empfängers.
- Begriff des Unternehmens in Schwierigkeiten
- (385) Um für Umstrukturierungsbeihilfen in Betracht zu kommen, muss das Unternehmen als in Schwierigkeiten befindlich im Sinne der Leitlinien betrachtet werden können⁽¹⁸⁵⁾.

- (386) Im vorliegenden Fall erinnert die Kommission daran, sowohl in der Entscheidung der Kommission vom 17. Juli 2002 über die Rettungsbeihilfe zugunsten der SNCM⁽¹⁸⁶⁾ als auch im Beschluss vom 19. August 2002 zur Einleitung des förmlichen Prüfverfahrens gegen das Vorhaben zur Kapitalaufstockung festgestellt zu haben, dass dieses Kriterium auf der Grundlage der Jahresabschlüsse der SNCM für das Jahr 2001 erfüllt war.
- (387) Im Hinblick auf diese Entscheidung hat die Kommission anhand des Jahresabschlusses des Unternehmens für 2002 überprüft, dass die SNCM diese Voraussetzung erfüllte. So war das Eigenkapital ohne die geregelten Rückstellungen⁽¹⁸⁷⁾ im Jahr 2002 mit – 26,5 Mio. EUR noch immer negativ, nachdem es im Jahr 2001 bei – 30,7 Mio. EUR gelegen hatte. Ein solches Eigenkapitalniveau zeigt, dass mehr als die Hälfte des Gesellschaftskapitals des Unternehmens verschwunden ist und dass mehr als ein Viertel in den letzten 12 Monaten nach der Anmeldung verloren gegangen ist; damit ist auch die hinreichende und nicht notwendige Bedingung unter Ziffer 5 Buchstabe a der Leitlinien erfüllt.
- (388) Abgesehen von der Entwicklung des Gesellschaftskapitals stellt die Kommission unter anderem Folgendes fest:
- Von 2001 bis 2002 ist das laufende Ergebnis vor Steuern von – 5,1 Mio. EUR auf – 5,8 Mio. EUR gesunken, wobei die Nettoverluste in 2002 nur durch den Verkauf einiger Schiffe abgedeckt werden konnten;
 - der Cashflow der SNCM, der Ende 2001 bei 39,2 Mio. EUR lag, ging bis Ende 2002 auf 35,7 Mio. EUR zurück;
 - die Nettofinanzverbindlichkeiten ohne Leasing stiegen in der Zeit von 2000 bis 2002 von 135,8 Mio. EUR auf 144,8 Mio. EUR;
 - der Finanzaufwand (Zinsen und ähnliche Aufwendungen) erhöhte sich von 7,0 Mio. EUR im Jahr 2000 auf 9,503 Mio. EUR in 2002.
- (389) Im Übrigen bestätigten die französischen Behörden der Kommission, dass die Banken aufgrund der Verschuldung des Unternehmens die Gewährung von Krediten verweigern, obwohl die SNCM bereit gewesen wäre, die letzten lastenfreien Schiffe als Sicherheit anzubieten.
- (390) Der Vertrag über den öffentlichen Seeverkehrsdienst ändert an dieser Analyse nichts. Auch wenn dieser Vertrag der SNCM in Verbindung mit der erfolgreichen Durchführung des Umstrukturierungsplans ermöglichen soll, langfristig positive Betriebsergebnisse zu erreichen, dürften doch die ausgeprägte Eigenmittelknappheit, die zunehmende Verschuldung und die Kosten der operativen Maßnahmen des Umstrukturierungsplans das Unternehmen nach gewisser Zeit zur Zahlungseinstellung zwingen.
- (391) Aus diesen Gründen ist Kommission der Ansicht, dass die SNCM sowohl die Voraussetzung von Ziffer 5 Buchstabe a der Leitlinien von 1999 als auch die Voraussetzung von deren Ziffer 6 erfüllt. Danach stellt sie fest, dass die SNCM im Jahr 2002 ein Unternehmen in Schwierigkeiten im Sinne dieser Leitlinien war.
- Wiederherstellung der langfristigen Rentabilität (Ziffern 31 bis 34 der Leitlinien)
- (392) Gemäß den Leitlinien von 1999 wird die Gewährung der Beihilfe von der Durchführung eines Umstrukturierungsplans abhängig gemacht, der von der Kommission gebilligt worden ist. Wie unter Randnummer 79 des Beschlusses über die Ausweitung des förmlichen Prüfverfahrens von 2006 angegeben, ist die Kommission, da sie die Maßnahmen nach der Anmeldung von 2002 nicht als staatliche Beihilfen betrachtet hat, der Ansicht, dass die Vereinbarkeit der Kapitalzuführung in Höhe von 22,52 Mio. EUR mit den Leitlinien von 1999 angesichts des Umstrukturierungsplans von 2002 untersucht werden muss. Zur Prüfung der Frage muss man sich „in den Kontext der Zeit zurückversetzen ..., in der die finanziellen Unterstützungsmaßnahmen getroffen wurden, [...] und sich jeder Beurteilung aufgrund einer späteren Situation enthalten ...“⁽¹⁸⁸⁾.
- (393) Anhand der von den französischen Behörden übermittelten Informationen stellt die Kommission fest, dass die SNCM, obwohl im Umstrukturierungsplan von 2002 eine Wiederherstellung der Rentabilität ab 2003 mit Hilfe von Maßnahmen, die im Wesentlichen über die Jahre 2002 und 2003 gestaffelt waren, vorgesehen war, erst gegen 2005/2006 wieder „ausreichende“ Eigenmittel besaß. Daher legt die Kommission das Ende der Umstrukturierungsphase auf den 31. Dezember 2006 fest.
- (394) Die Wiederherstellung der Rentabilität der Verbindung zwischen Marseille und Korsika wird kurzfristig anvisiert, und die Verbindung nach Nordafrika rentiert sich bereits. Nur der Betrieb ab Nizza ist noch eher unsicher, fällt allerdings immer weniger ins Gewicht, und die vorzeitige Abschreibung der Liamone im Jahr 2001 wird die Rückkehr zu positiven Betriebsergebnissen auf dieser Strecke erleichtern. Die Kommission akzeptiert übrigens das Argument, wonach eine — wenn auch eingeschränkte — Präsenz am Abfahrthafen Nizza für die Positionierung des Unternehmens auf dem Gesamtmarkt notwendig sei. Die Umorientierung nach Nordafrika wird die Abhängigkeit des Unternehmens von den historisch gewachsenen Strecken verringern und dürfte angesichts der [...] ebenfalls zur Wiederherstellung der Rentabilität beitragen.
- (395) Da das Augenmerk auf einer langfristigen Rentabilität liegt, d. h. einer Rentabilität über das Auslaufen des derzeitigen Vertrags über den öffentlichen Seeverkehrsdienst hinaus, ist die Kommission der Auffassung, dass das Unternehmen mit der Durchführung des Plans in die Lage versetzt wird, bei der Erneuerung der Verträge effizient gegen die Wettbewerber anzutreten. Schließlich stellt sie fest, dass dieser Vertrag dem Unternehmen selbst unter der Annahme teilweiser Verluste, d. h. einer Autofähre, die weitere Erwirtschaftung positiver Betriebsergebnisse ermöglichen dürfte. Käme es beim Verlust dieses Vertrags zu einem Rückgang der Erträge des Unternehmens auf seinem historisch gewachsenen Markt um 40 % oder mehr, wie auch in einem anderen Szenario beschrieben, würde nach Ansicht der Kommission ein Fall eintreten,

den nur wenige Umstrukturierungspläne — ob mit oder ohne Unterstützung der öffentlichen Hand — auffangen könnten. Gegenwärtig wäre es aber verfrüht, ein solches Szenario in Betracht zu ziehen.

- (396) Was die „realistischen Annahmen hinsichtlich seiner zukünftigen Betriebsbedingungen“ anbelangt, so hält die Kommission die Marktanalyse für seriös und ist der Auffassung, dass diese Studie eine gute Grundlage für den Aufbau von Szenarien für die weitere Entwicklung des Unternehmens darstellt.
- (397) Die Kommission stellt fest, dass im Umstrukturierungsplan zur Sicherstellung der Wiederherstellung der Rentabilität des Unternehmens vorgesehen wird, dass die Steigerung der Rentabilität in erster Linie auf internen Maßnahmen beruht, beispielsweise auf einer wirksameren Kontrolle der Produktionskosten und auf einer höheren Produktivität. Auch wenn die Verbesserung der Finanzlage der SNCM angesichts der Wachstumsaussichten dieses Marktes auf der Umorientierung nach Nordafrika beruht, enthält der Umstrukturierungsplan von 2002 doch auch Maßnahmen zur Aufgabe bestimmter Aktivitäten, beispielsweise des italienischen Tochterunternehmens Corsica Marittima.
- (398) Darüber hinaus sind die Wirkung der Maßnahmen des Plans und sein Erfolg nicht von der Marktentwicklung abhängig; ausgenommen ist lediglich die weitere Erschließung Nordafrikas, die in erster Linie der Rückkehr zu der Marktstellung entspricht, welche die SNCM bis Mitte der 90^{er} Jahre innehatte.
- (399) Die Kommission nimmt weiterhin zur Kenntnis, dass der Umstrukturierungsplan die Situation und die voraussichtliche Entwicklung von Angebot und Nachfrage auf den betreffenden Produktmärkten mit verschiedenen Szenarien, die einer optimistischen, einer pessimistischen und einer mittleren Hypothese entsprechen, und auch die spezifischen Stärken und Schwächen des Unternehmens berücksichtigt.
- (400) Schließlich ist die Kommission der Ansicht, dass im Umstrukturierungsplan eine Umstellung der SNCM in der Weise vorgeschlagen wird, dass diese nach Abschluss der Umstrukturierung alle Kosten einschließlich Abschreibungen und Finanzierungskosten decken kann.
- (401) Aus den genannten Gründen stellt die Kommission fest, dass das Kriterium der langfristigen Rentabilität des Unternehmens auf der Grundlage der Daten, die zurzeit der Ergreifung der finanziellen Unterstützungsmaßnahmen vorliegen, erfüllt ist.
- Vermeidung unzumutbarer Wettbewerbsverfälschungen (Ziffern 35 bis 39 der Leitlinien)
- (402) Gemäß Ziffer 35 der Leitlinien müssen Maßnahmen getroffen werden, um nachteilige Auswirkungen der Beihilfe für Konkurrenten nach Möglichkeit abzumildern. Andernfalls müsste angenommen werden, dass die Beihilfe dem gemeinsamen Interesse zuwiderläuft und daher nicht mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar ist.
- (403) Im vorliegenden Fall wäre diese Bedingung bei einer Begrenzung der Präsenz des Unternehmens auf seinem angestammten Markt erfüllt, d. h. dem Markt für Verbindungen nach Korsika, auf dem es auch mit anderen in der Gemeinschaft niedergelassenen Unternehmen in Wettbewerb steht, was bei der Verbindung nach Nordafrika nicht der Fall ist.
- (404) Die Kommission ist der Ansicht, dass auf dem Markt für Seeverbindungen nach Korsika aufgrund der ausgeprägten saisonabhängigen Schwankungen und des erheblich gestiegenen Verkehrsaufkommens keine Überkapazitäten bestehen. Weiterhin stellt die Kommission fest, dass die durchschnittliche Auslastung der Schiffe des Hauptwettbewerbers geringer als die der SNCM ist. Da auf dem Markt keine Überkapazitäten im Sinne der Leitlinien bestehen, ist auch kein Beitrag zu seiner Sanierung erforderlich. Der Verkauf von Schiffen — anstelle ihrer Verschrottung — stellt daher eine Verringerung der Kapazitäten im Sinne der Leitlinien dar.
- (405) Die Begrenzung oder erzwungene Reduzierung der Präsenz auf dem Markt oder den Märkten, auf denen das Unternehmen tätig ist, stellt eine Gegenleistung für die Konkurrenten dar. Diese Gegenleistung muss im Verhältnis zu den Wettbewerbsverfälschungen stehen, die durch die Umstrukturierungsbeihilfe verursacht werden oder werden könnten.
- (406) Mit den nachstehenden Vorgängen leistet der Umstrukturierungsplan einen wesentlichen Beitrag zur Reduzierung der Präsenz des Unternehmens auf dem Markt, was den Wettbewerbern direkt zugute kommt:
- Schließung des Tochterunternehmens Corsica Marittima (82 000 Passagiere im Jahr 2000), das die Verbindungen zwischen Italien und Korsika betrieb, und damit Rückzug der Gruppe SNCM aus dem Markt für Schiffsverbindungen zwischen Italien und Korsika;
 - praktisch vollständiger Rückzug der SNCM aus dem Markt für Verbindungen zwischen Toulon und Korsika, auf den im Jahr 2002 immerhin 460 000 Passagiere entfielen;
 - Begrenzung der Gesamtplatzangebots und der Zahl der jährlichen Hin- und Rückfahrten ab 2003, vor allem auf der Strecke zwischen Nizza und Korsika;
 - Verkauf von vier Schiffen.
- (407) Im Golf von Genua und im Raum Toulon verringert die SNCM ihr Angebot gegenüber 2001 um mehr als eine Million Plätze, was mehr als einer Halbierung gleichkommt und unmittelbar ihren Wettbewerbern zugute kommt, da auf eben diesen Strecken die höchsten Zuwachsraten zu verzeichnen sind.
- (408) Obwohl diese Maßnahmen bereits sehr umfangreich sind, wurden sie um die Verpflichtung für die SNCM erweitert, während der Umstrukturierungsphase keine neuen Investitionen zu finanzieren, die über die Kosten des Ausbaus der Geschäftstätigkeit nach Nordafrika, die Teil des Umstrukturierungsplans sind, hinausgehen.

- (409) Angesichts der vorstehenden Ausführungen stellt die Kommission fest, dass das Kriterium der Vermeidung unzumutbarer Wettbewerbsverfälschungen erfüllt ist.
- Auf das Mindestmaß begrenzte Beihilfe (Ziffern 40 und 41 der Leitlinien)
- (410) Die Höhe der Beihilfe muss sich auf das für die Umstrukturierung unbedingt notwendige Mindestmaß nach Maßgabe der verfügbaren Finanzmittel des Unternehmens, seiner Aktionäre oder des Konzerns, dem es angehört, beschränken, ohne dass dabei die Chancen für eine Wiederherstellung der Rentabilität zunichte gemacht werden.
- (411) In ihrem Beschluss vom 19. August 2002 äußerte die Kommission Zweifel an der Berechnungsmethode, die von den französischen Behörden zur Bestimmung des Beihilfebetrags vorgelegt worden war. Trotz der von den französischen Behörden vorgelegten ergänzenden Erläuterungen nahm die Kommission eine eigene Bewertung vor.
- (412) Im Zusammenhang mit dem von den französischen Behörden zugrunde gelegten Ansatz, der sich auf das Verhältnis von Eigenmitteln zu Verschuldung stützte, vertritt die Kommission die Auffassung, dass
- das Panel aus fünf Unternehmen, welches von den französischen Behörden berücksichtigt wurde, für den Sektor der Seekabotage nicht hinreichend repräsentativ ist;
 - der Prozentsatz von 79 %, der sich bei diesem Unternehmenspanel für das Verhältnis zwischen Eigenmitteln und Schulden ergibt, keineswegs einen zuverlässigen Indikator für die Gesundheit eines Unternehmens darstellt;
 - die französischen Behörden nicht erläutert haben, was der Betrag der Finanzverbindlichkeiten dieser fünf Unternehmen genau umfasst, und somit auch nicht garantieren konnten, dass diese Daten der im Umstrukturierungsplan dargelegten Verschuldung der SNCM entsprechen;
 - die französischen Behörden nicht nachgewiesen haben, dass der Prozentsatz von 79 %, der sich bei diesem Unternehmenspanel für das Verhältnis von Eigenmitteln zu Schulden ergibt, für den Zeitraum 2002—2007 im Finanzmodell, das Teil des Umstrukturierungsplans bildet, tatsächlich eingehalten wird.
- (413) Die Kommission kritisiert die Relevanz der anderen Ansätze, die von Frankreich zum Nachweis der Begrenzung der Kapitalzuführung auf das Mindestmaß vorgeschlagen wurden⁽¹⁸⁹⁾.
- (414) Nach Ansicht der Kommission soll das vorrangige Ziel der Kapitalzuführung nicht in einer Erhöhung der Eigenmittel des Unternehmens (einfache finanzielle Umstrukturierung) bestehen, sondern darin, dem Unternehmen beim Übergang aus seiner Monopolstellung aufgrund des Vertrags von 1976 in eine Wettbewerbssituation zu helfen. Die Kommission zögert daher, die Beihilfe anhand der von den französischen Behörden gewählten Methode zu bemessen, da sich ein angemessenes Eigenkapitalniveau für die SNCM nur schwer festlegen lässt. Denn das durchschnittliche Verhältnis zwischen Eigenmitteln und Verschuldung schwankt erheblich, wenn bestimmte Unternehmen aus dem von den französischen Behörden gewählten Panel herausgenommen bzw. wieder einbezogen werden.
- (415) Die Kommission vertritt die Ansicht, dass die Umstrukturierungsbeihilfe die Kosten der einzelnen, im Umstrukturierungsplan vorgesehenen Maßnahmen (operative Umstrukturierung), die durch die Änderung der rechtlichen und wettbewerblichen Rahmenbedingungen des Unternehmens bedingt sind, decken kann. Im Zusammenhang mit den Kosten der operativen Umstrukturierungsmaßnahmen berücksichtigt die Kommission den Betrag von 46 Mio. EUR (siehe Randnummer 55 dieser Entscheidung)⁽¹⁹⁰⁾.
- (416) Die Kommission erinnert daran, dass man sich zur genauen Berechnung des Beihilfebedarfs der SNCM „in den Kontext der Zeit zurückversetzen muss, in der die finanziellen Unterstützungsmaßnahmen getroffen wurden, [...] und dass man sich jeder Beurteilung aufgrund einer späteren Situation enthalten muss“⁽¹⁹¹⁾.
- (417) Im vorliegenden Fall stellt die Kommission unter Würdigung von Ziffer 40 der Leitlinien fest, dass zwischen dem 18. Februar 2002, dem Tag der Anmeldung der Umstrukturierungsbeihilfe durch die französischen Behörden, und dem 9. Juli 2003, dem Tag der Entscheidung der Kommission zur Genehmigung der Umstrukturierungsbeihilfe, erhebliche Verkäufe von Vermögenswerten, insbesondere Schiffe, mit einem Erlös von 26,25 Mio. EUR, bereinigt um die damit verbundenen Verbindlichkeiten⁽¹⁹²⁾, getätigt wurden.
- (418) Allerdings reichen diese Verkäufe nicht aus, um die Rentabilität der SNCM, die auch nach diesen Maßnahmen noch immer stark überschuldet ist (19,75 Mio. EUR), wiederherzustellen. Da die SNCM keine Bankdarlehen mehr aufnehmen kann, auch nicht, indem sie ihre lastenfreien Schiffe als Sicherheit anbietet, ist die Kommission der Ansicht, dass das Unternehmen nicht in der Lage ist, weitere Eigenmittel zur Finanzierung seiner Umstrukturierung zu erschließen.
- (419) Angesichts der bisherigen Ausführungen hält die Kommission eine Summe von 19,75 Mio. EUR durchaus für gerechtfertigt, um dem Unternehmen kurzfristig die Rückkehr zur Rentabilität zu ermöglichen.
- (420) Die Kommission ist daher der Ansicht, dass von den ursprünglich als Umstrukturierungsbeihilfe angemeldeten 22,52 Mio. EUR auf der Grundlage des Liquiditätsbedarfs der SNCM und der bis zum 9. Juli 2003 durchgeführten Verkäufe von Vermögenswerten nur 19,75 Mio. EUR gerechtfertigt werden können, vorbehaltlich der Berücksichtigung des Erlöses aus den Veräußerungen (siehe unten), die von der Kommission in ihrer Entscheidung von 2003 zur Auflage gemacht wurden und die zu den im Umstrukturierungsplan vorgesehenen Veräußerungen hinzukommen.

Einhaltung des Grundsatzes der Einmaligkeit der Beihilfe

(421) In den Leitlinien⁽¹⁹³⁾ wird festgelegt, dass ein Unternehmen, das bereits in der Vergangenheit eine Umstrukturierungsbeihilfe erhalten hat, normalerweise in den zehn Jahren nach Ende der Umstrukturierungsphase nicht erneut eine Beihilfe erhalten kann. In der Übersicht über die Beihilfen, die der SNCM bereits gewährt wurden, ist keine Umstrukturierungsbeihilfe verzeichnet. Es handelt sich also um die erste Umstrukturierung der SNCM seit ihrer Gründung im Jahr 1976.

10.5.2 Aufrechterhaltung der Ausgleichsmaßnahmen

(422) Wie vom Gericht in seinem Urteil von 2005 vorgeschlagen und im Beschluss über die Ausweitung von 2006 unter Randnummer 137 angegeben, stellt sich angesichts der Abwärtskorrektur des im Rahmen der Leitlinien von 1999 bewilligten Beihilfebetrags die Frage nach der Aufrechterhaltung der Ausgleichsmaßnahmen, die von der Kommission in ihrer Entscheidung von 2003 auferlegt wurden.

(423) In ihrer Entscheidung von 2003 hatte die Kommission nach den Leitlinien von 1999 eine Mittelzufuhr in Höhe von 76 Mio. EUR unter den folgenden Auflagen genehmigt⁽¹⁹⁴⁾:

- i) Unterlassung der Beschaffung neuer Schiffe und Verbot der Unterzeichnung von Verträgen über den Bau, die Bestellung oder die Charterung neuer oder generalüberholter Schiffe bis zum 31. Dezember 2006;
- ii) ausschließlicher Betrieb der elf Schiffe, die sich bereits im Besitz der SNCM befanden, bis zum 31. Dezember 2006;
- iii) Veräußerung aller direkten und indirekten Beteiligungen an der Amadeus France, der Compagnie Corse Méditerranée, der Société Civile Immobilière (SCI) Schuman, der Société méditerranéenne d'investissements et de participations und der Someca;
- iv) Unterlassung sämtlicher preispolitischer Maßnahmen im Zusammenhang mit den angebotenen Preisen, durch die niedrigere Preise als die Preise sämtlicher Wettbewerber für die gleichen Ziele und Dienste und für identische Termine angeboten werden sollen, bis zum 31. Dezember 2006;
- v) Begrenzung der jährlichen Zahl der Hin- und Rückfahrten von Schiffen auf den verschiedenen Seeverbindungen nach Korsika bis zum 31. Dezember 2006.

(424) Der Sachverständige der Kommission hat überprüft, dass alle Auflagen, die von der Kommission in der Entscheidung von 2003 gemacht wurden, umgesetzt wurden.

(425) Er hat die Erfüllung der Auflage, keine Schiffe zu beschaffen, bestätigt (Auflage unter Ziffer i oben). Im Hinblick hierauf ist zu betonen, dass das in *Jean Nicoli* umgetaufte Schiff *Superfast* vom Unternehmen VT gekauft wurde und

ab Februar 2007 an die SNCM vermietet wurde, also nach Ablauf des in der Entscheidung von 2003 festgelegten Zeitraums⁽¹⁹⁵⁾.

(426) Zum Betrieb der bestehenden Flotte der SNCM (Auflage unter Ziffer ii oben) hat der Sachverständige der Kommission bestätigt, dass die SNCM die Flottengröße bei 10 Schiffen gehalten hat und damit ein Schiff weniger als in der Entscheidung von 2003 vorgesehen (11 Schiffe) betrieben hat, nachdem die *Aliso* im Jahr 2004 durch die *Asco* ersetzt⁽¹⁹⁶⁾ und die *Asco* am 24. Mai 2005 verkauft wurde.

(427) Hinsichtlich der Ersetzung der *Aliso* durch die *Asco* stellt die Kommission zunächst fest, dass es sich bei der *Asco* und *Aliso* um Schwesterschiffe handelt, d. h. Zwillingschiffe, die anhand derselben Pläne auf derselben Werft gebaut wurden. Sie haben exakt die gleichen Abmessungen, die gleiche Form und die gleiche Tragfähigkeit. Nach Ansicht der Kommission sollte durch den Tausch der beiden Schiffe die Beförderungskapazität der SNCM nicht erhöht werden. Im Übrigen erinnert die Kommission daran, dass die Zusammensetzung der genehmigten Flotte der SNCM nur aus Gründen geändert werden durfte, die sich dem Einfluss der SNCM entziehen. Im vorliegenden Fall ist die Kommission der Ansicht, dass die Probleme, auf welche die SNCM beim Verkauf der *Asco* gestoßen ist, nicht vom Willen des Unternehmens abhängig waren. Die Kommission ist auch der Ansicht, dass, wenn die SNCM einen Käufer für die *Aliso* statt für die *Asco* gefunden hat, der Verkauf der *Aliso* sich nicht anders als der Verkauf der *Asco* auf die Beförderungskapazität der SNCM ausgewirkt hat und die französischen Behörden ihrer Verpflichtung, den Umstrukturierungsplan einzuhalten, soweit es den Verkauf der vier Schiffe der SNCM-Flotte betrifft, nachgekommen sind.

(428) Im Übrigen hat der Sachverständige anhand der Buchführungsunterlagen festgestellt, dass alle mit der Entscheidung von 2003 auferlegten Veräußerungen von Vermögenswerten (Auflage unter Ziffer iii oben) durchgeführt wurden. Der Reinerlös aus der Veräußerung beläuft sich auf 5,02 Mio. EUR⁽¹⁹⁷⁾. Die Kommission betont, dass die SNCM zusätzlich zu den im Umstrukturierungsplan von 2002 vorgesehenen oder in der Entscheidung von 2003 auferlegten Veräußerungen weitere Vermögenswerte mit einem Reinerlös von 12,6 Mio. EUR veräußert hat⁽¹⁹⁸⁾, was vom Sachverständigen nachgeprüft wurde.

(429) Zur Auflage des Unterlassens der „price leadership“⁽¹⁹⁹⁾ hat der Sachverständige der Kommission zum einen überprüft, dass es bei der SNCM ein Verfahren zur Überprüfung der Erfüllung dieser Auflage gibt. Zum anderen hat er untersucht, ob die SNCM diese Auflage bei den verschiedenen Verbindungen im Zeitraum vom 16. März 2005 bis zum 31. Dezember 2006 umgesetzt hat⁽²⁰⁰⁾. Anhand dieser Überprüfung gelangt der Sachverständige der Kommission zu dem Schluss, dass die SNCM die Auflage unter Ziffer iv bei den Ticket in [...] % der Fälle erfüllt hat. Die Kommission stellt anhand der von den französischen Behörden übermittelten Informationen fest, dass die SNCM die Auflagen unter den Ziffern iv und v heute noch immer erfüllt, obwohl sie in der Entscheidung von 2006 bis zum 31. Dezember 2006 befristet wurden.

- (430) Zur Auflage unter Ziffer v stellte der Sachverständige fest, dass die SNCM die Zahl der Überfahrten in den Geschäftsjahren 2005 und 2006 eingehalten hat. Dagegen soll sie die vorgeschriebene Obergrenze für das Platzangebot auf den Verbindungen ab Marseille in 2005 und 2006 sowie — wenn auch sehr geringfügig Maße — die angebotene Frachtkapazität in laufenden Metern auf den Verbindungen ab Toulon in 2005 und 2006 und ab Marseille in 2006 überschritten haben.
- (431) Hierzu stellt die Kommission allerdings fest, dass eine genaue Einschätzung, inwieweit das Platzangebot überschritten wurde, aufgrund der Verwendung der Kabinen für eine einzige Familie schwierig ist. Aufgrund dieses Umstands allein kann daher nicht davon ausgegangen werden, dass die SNCM die Auflagen, die ihr in der Entscheidung von 2003 gemacht wurden, nicht erfüllt hat.
- (432) Angesichts der vorstehenden Ausführungen gelangt die Kommission zu dem Schluss, dass die SNCM die mit der Entscheidung von 2003 auferlegten Ausgleichsmaßnahmen durchgeführt hat.

10.5.3 Schlussfolgerung

- (433) Die Kommission stellt fest, dass die Ausgleichsmaßnahmen der Entscheidung von 2003 nahezu vollständig beachtet wurden. Da der anhand der Leitlinien von 1999 genehmigte Betrag deutlich unter dem im Jahr 2003 genehmigten Betrag liegt, der die Kommission zu diesen Auflagen veranlasste, hält die Kommission es nicht für erforderlich, zusätzliche Bedingungen und Auflagen vorzuschreiben, damit der Wettbewerb nicht in einer dem gemeinsamen Interesse zuwiderlaufenden Weise verfälscht wird.
- (434) Angesichts der vorstehenden Ausführungen und unter Berücksichtigung des genauen Betrags des Reinerlöses aus den Veräußerungen, bestimmt zum Zeitpunkt der Annahme der Entscheidung von 2005, vertritt die Kommission die Auffassung, dass die in Form einer Kapitalzuführung in Höhe von 15,81 Mio. EUR⁽²⁰¹⁾ gewährte staatliche Beihilfe nach Artikel 87 Absatz 3 Buchstabe c EG-Vertrag mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar ist.

11. SCHLUSSFOLGERUNG

- (435) Zusammenfassend vertritt die Kommission die Auffassung, dass die in dieser Entscheidung gewürdigten Maßnahmen keine Beihilfen im Sinne von Artikel 87 Absatz 1 EG Vertrag sind bzw. mit dem Gemeinsamen Markt vereinbare Beihilfen sind.
- (436) Die Kommission fordert Frankreich auf,
- der Kommission umgehend und spätestens innerhalb von 15 Arbeitstagen ab dem Datum des Eingangs dieser Entscheidung mitzuteilen, welche Informationen nach Ansicht Frankreichs nach unter das Ge-

schäfts- und Betriebsgeheimnis gemäß Artikel 25 der Verordnung (EG) Nr. 659/1999 fallen;

- den Empfänger der Beihilfe der vorliegenden Entscheidung umgehend zu unterrichten und ihm dabei erforderlichenfalls bestimmte Informationen vorzuenthalten, die unter das Geschäfts- und Berufsgeheimnis fallen und deren Weitergabe an den Beihilfeempfänger bestimmten Beteiligten schaden könnte, und ihn erforderlichenfalls in der übermittelten Fassung auf die übrigen Informationen hinzuweisen, die nach Ansicht Frankreichs unter das Geschäfts- und Berufsgeheimnis fallen und nicht vorenthalten wurden.

- (437) Die Kommission erinnert Frankreich daran, dass gemäß den Leitlinien normalerweise — außer in außergewöhnlichen, unvorhersehbaren und nicht vom Unternehmen zu vertretenden Umständen — während eines Zeitraums von zehn Jahren nach dem Ende des Umstrukturierungszeitraums, d. h. im vorliegenden Fall dem 31. Dezember 2006, keine zweite Umstrukturierungsbeihilfe gewährt werden darf —

HAT FOLGENDE ENTSCHEIDUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Die Ausgleichszahlung in Höhe von 53,48 Mio. EUR, die der französische Staat der SNCM im Zeitraum 1991—2001 für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen gezahlt hat, stellt eine rechtswidrige staatliche Beihilfe im Sinne von Artikel 88 Absatz 3 EG-Vertrag dar, ist jedoch nach Artikel 86 Absatz 2 EG-Vertrag mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar.

Der negative Kaufpreis der SNCM von 158 Mio. EUR, die Übernahme von Sozialmaßnahmen gegenüber den Beschäftigten durch die CGMF in Höhe von 38,5 Mio. EUR und die gemeinsame und gleichzeitige Aufstockung des Kapitals der SNCM durch die CGMF um 8,75 Mio. EUR stellen keine staatlichen Beihilfen im Sinne von Artikel 87 Absatz 1 EG-Vertrag dar.

Die Umstrukturierungsbeihilfe in Höhe von 15,81 Mio. EUR, die Frankreich der Société Nationale Maritime Corse-Méditerranée (SNCM) gewährt hat, stellt eine rechtswidrige staatliche Beihilfe im Sinne von Artikel 88 Absatz 3 EG-Vertrag dar, ist jedoch nach Artikel 86 Absatz 2 EG-Vertrag mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar.

Artikel 2

Diese Entscheidung ist an die Französische Republik gerichtet.

Brüssel, den 8. Juli 2008

Für die Kommission
Antonio TAJANI
Vizepräsident

- (1) ABl. C 308 vom 11.12.2002, S. 29.
- (2) Dieser Umstrukturierungsplan erging, nachdem die französischen Behörden am 20. Dezember 2001 einen Liquiditätsvorschuss in Höhe von 22,5 Mio. EUR angemeldet hatten, welcher der SNCM von der Compagnie Générale Maritime et Financière als Rettungsbeihilfe gewährt worden war. Mit der Entscheidung vom 17. Juli 2002 (ABl. C 148 vom 25.6.2003, S. 7), nachstehend „Entscheidung von 2002“ genannt, genehmigte die Kommission die Rettungsbeihilfe zugunsten der SNCM im Rahmen des in Artikel 88 Absatz 3 EG-Vertrag vorgesehenen Verfahrens zur Vorprüfung der Beihilfen. Am 19. November 2002 übermittelten die französischen Behörden der Kommission eine Kopie der Verträge zwischen der SNCM und der CGMF über den Liquiditätsvorschuss sowie Nachweise für die Rückzahlung des Vorschusses der CGMF an die SNCM durch zwei Überweisungen vom 13. Mai und 14. Juni 2002.
- (3) Registriert unter der Nummer TREU A/61846.
- (4) Die CGMF ist eine Finanzholding, deren Kapital zu 100 % vom französischen Staat gehalten wird und über die dieser alle Vorgänge des Seeverkehrs, der Bereederung und der Charterung von Schiffen im Mittelmeer abwickelt.
- (5) ABl. L 83 vom 27.3.1999, S. 1. Nachdem die französischen Behörden am 11. September 2002 um die Berichtigung einiger sachlicher Fehler im Beschluss vom 19. August 2002 ersucht hatten, erließ die Kommission am 27. November 2002 einen Beschluss zur Änderung des Beschlusses vom 19. August 2002 (veröffentlicht im ABl. C 308 vom 11.12.2002 S. 29). Die Beteiligten wurden aufgefordert, ab diesem Datum ihre Stellungnahmen zu dem Beihilfevorhaben abzugeben.
- (6) Am 11. September 2002 beantragten die französischen Behörden eine Fristverlängerung für die Abgabe ihrer Stellungnahme zum Beschluss vom 19. August 2002, die von den Dienststellen der Kommission am 17. September 2002 gewährt wurde.
- (7) Registriert unter der Nummer SG(2002) A/10050.
- (8) Registriert am 15. Januar 2003 unter der Nummer DG TREN A/10962.
- (9) Registriert unter der Nummer SG(2003) A/1691.
- (10) Registriert unter der Nummer TREN A/21531.
- (11) Registriert unter der Nummer SG(2003) A/1546.
- (12) ABl. C 288 vom 9.10.1999, S. 2.
- (13) Registriert unter der Nummer TREN A/21701.
- (14) ABl. L 61 vom 27.2.2004, S. 13. Mit Beschluss vom 8. September 2004 (nachstehend „Beschluss von 2004“ genannt) änderte die Kommission die Entscheidung von 2003 geringfügig ab und ermöglichte der SNCM über eine Änderung von Artikel 2 der Entscheidung von 2003, die Schiffe *Aliso* und *Asco* bei Bedarf zu tauschen.
- (15) ABl. L 19 vom 21.1.2005, S. 70.
- (16) Registriert unter der Nummer TREN A/27546.
- (17) Registriert unter der Nummer TREN A/30842.
- (18) Ergänzende Informationen wurden mit Schreiben vom 30. November 2005 (SG(2005) A/10782), 14. Dezember 2005 (SG(2005) A/11122) und 30. Dezember 2005 (TREN A/10016) übermittelt.
- (19) Registriert unter der Nummer TREN A/16904.
- (20) Registriert unter der Nummer TREN A/19105.
- (21) Urteil des Gerichtshofs vom 24. Juli 2003, Altmark Trans GmbH/Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH (Rechtsache C-280/00, Slg. 2003, S. I-7747).
- (22) ABl. L 24 vom 29.1.2004, S. 1.
- (23) Veolia Transport ist eine 100 %ige Tochtergesellschaft von Veolia Environnement. Sie erbringt unter dem Namen Connex Personenbeförderungsdienstleistungen für Rechnung von Gebietskörperschaften (öffentlicher Nahverkehr, Zwischenorts- und Regionalverkehr) und betreibt dabei Straßen- und Schienennetze und — in geringerem Maße — Seeverkehrsdienste.

- (²⁴) Abl. C 103 vom 29.4.2006, S. 28.
- (²⁵) Abl. C 148 vom 24.6.2006, S. 42.
- (²⁶) Registriert unter der Nummer TREN A/25295.
- (²⁷) Registriert unter der Nummer TREN/A/24111.
- (²⁸) Abl. C 303 vom 13.12.2006, S. 53.
- (²⁹) Registriert unter der Nummer TREN/A/37907.
- (³⁰) Antrag der Gruppe *Stef-TFE* vom 28. Dezember 2007 (A/20313) und Antrag von Corsica Ferries vom 27. Dezember 2006 (A/20056).
- (³¹) Schreiben vom 4. Januar 2007 an die Gruppe *Stef-TFE* (D 2007 300067) und an die Gruppe Corsica Ferries (D 2007 300068).
- (³²) Am 11. Januar, 16. Januar und 9. Februar 2007, registriert unter den Nummern TREN/A/21142, A/21669 und A/23798.
- (³³) Am 13. Februar 2007, registriert unter den Nummern TREN/A/24473 und TREN/A/23981.
- (³⁴) Von den Kommissionsdienststellen unter der Nummer TREN A/30979 registriert. Die französischen Behörden beantragten mit Schreiben vom 15. März 2007 und 19. April 2007, registriert unter den Nummern TREN/A/27002 und A/29928, eine Verlängerung der Abgabefrist für ihre Stellungnahmen, die ihnen gewährt wurde.
- (³⁵) Diese Informationen wurden von CFF am 15. März 2007 (TREN/A/27058), am 27. September 2007 (TREN/A/43510 vom 1.10.2007), am 30. November 2007 (TREN/A/49918 vom 6.12.2007), am 20. Dezember 2007 (TREN/A/51600 vom 26.12.2007) und am 14. März 2008 (TREN/A/87084), von STIM am 20. Dezember 2007 (TREN/A/51391) und von der SNCM am 28. Februar 2008 (TREN/A/85681) übermittelt. Auch Frankreich übermittelte am 21. Dezember 2007 (TREN/A/51441), 7. Januar 2008 (TREN/A/86344) und 8. Februar 2008 (TREN/A/83661) Informationen. Weitere Dokumente wurden von den französischen Behörden anlässlich einer Arbeitsbesprechung am 29. Februar 2008 übergeben.
- (³⁶) Die SNCM hält an der CMN eine direkte Minderheitsbeteiligung von 45 % und über die *Compagnie Générale de Tourisme et d'Hôtellerie* (CGTH) eine indirekte Minderheitsbeteiligung von 24,1 %. Die effektive Kontrolle wurde 1992 über deren Beteiligung von 49 % an der *Compagnie Méridionale de Participations* (CMP) der Gruppe *Stef-TFE* übertragen. Die SNCM und die CMN waren im Rahmen des Vertrags über den öffentlichen Seeverkehrsdienst für den Zeitraum 2001—2006 Partner und erhielten gemeinsam den neuen Vertrag für den Zeitraum 2007—2012/2013.
- (³⁷) Die CGTH ist eine Holdinggesellschaft, die zu 100 % von der SNCM gehalten wird.
- (³⁸) Aliso Voyage ist die eigene Vertriebsstruktur der SNCM. Sie umfasst 17 Reisebüros in ganz Frankreich und verkauft Schiffstickets, darunter 49,9 % der Tickets der SNCM.
- (³⁹) Zum Zeitpunkt des Erlasses der Entscheidung von 2003 hielt die SNCM eine genauso hohe Beteiligung wie das Transportunternehmen Delmas an der französischen Seegüterverkehrsgesellschaft Sud-Cargos, die sich auf Verbindungen nach Marokko spezialisiert hat. Wie aus dem von den französischen Behörden am 28. März 2006 übermittelten Investitionsplan für 2005 hervorgeht, wurde diese Beteiligung Ende 2005 zum Preis von [...] (Geschäftsgeheimnis) Mio. EUR verkauft.
- (⁴⁰) Die SNCM hält 100 % dieses Unternehmens, das für die Versorgung der Schiffe der SNCM zuständig ist.
- (⁴¹) Die offene Handelsgesellschaft *Ferrytour* ist eine 100 %ige Tochter der SNCM und als Reiseveranstalter tätig. Sie bietet Schiffsreisen nach Korsika, Sardinien und Tunesien, aber auch Flugreisen zu zahlreichen Zielen an. Daneben bietet sie Minikreuzfahrten und Leistungen für Geschäftsreisende an.
- (⁴²) Das 1996 gegründete Unternehmen *Comptoirs du Sud* ist eine 100 %ige Tochter der SNCM und betreibt die Läden an Bord der Schiffe.
- (⁴³) Siehe Fußnote 12.

- (44) Die *Napoléon Bonaparte* (Kapazität 2 150 Passagiere und 708 Fahrzeuge, Leistung 43 MW, Geschwindigkeit 23,8 Knoten), eine große Autofähre der Luxusklasse; die neue *Danielle Casanova*, die im Mai 2002 übergeben wurde (Kapazität 2 204 Passagiere und 700 Fahrzeuge, Leistung 37,8 MW, Geschwindigkeit 23,8 Knoten), ebenfalls eine große Autofähre der Luxusklasse; die *Île de Beauté* (Kapazität 1 554 Passagiere und 520 Fahrzeuge, Leistung 37,8 MW, Geschwindigkeit 21,5 Knoten), die 1979 in Betrieb genommen und 1989/1990 überholt wurde; die *Méditerranée* (Kapazität 2 254 Passagiere und 800 Fahrzeuge, Leistung 35,8 MW, Geschwindigkeit 24 Knoten) und die *Corse* (Kapazität 2 150 Passagiere und 600 Fahrzeuge, Leistung 27,56 MW, Geschwindigkeit 23,5 Knoten).
- (45) Die *Paglia Orba* (Kapazität 500 Passagiere, 2 000 laufende Meter Fracht und 120 Fahrzeuge, Leistung 19,7 MW, Geschwindigkeit 19 Knoten); die *Monte d'Oro* (Kapazität 508 Passagiere, 1 615 Frachtmeter und 130 Fahrzeuge, Leistung 14,8 MW, Geschwindigkeit 19,5 Knoten); die *Monte Cinto* (Kapazität 111 Passagiere und 1 200 Frachtmeter, Leistung 8,8 MW, Geschwindigkeit 18 Knoten); seit Mai 2003 die *Pascal Paoli* (Kapazität 594 Passagiere, 2 300 Frachtmeter und 130 Fahrzeuge, Leistung 37,8 MW, Geschwindigkeit 23 Knoten).
- (46) Die *Liamone* (Kapazität 1 116 Passagiere und 250 Fahrzeuge, Leistung 65 MW, Geschwindigkeit 42 Knoten), die auch die Route nach Toulon bedient.
- (47) Alle Schiffe bis auf die *Danielle Casanova*, die *Pascal Paoli* und die *Liamone* sind geleast.
- (48) Verordnung (EWG) Nr. 3577/92 des Rates vom 7. Dezember 1992 über die Anwendung des Grundsatzes des freien Dienstleistungsverkehrs im Seeverkehr in den Mitgliedstaaten (Seekabotage) (ABl. L 364 vom 12.12.1992, S. 7).
- (49) ABl. S 2001/10 — 007-005.
- (50) Konzessionsgeber für die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen seit 1991 kraft des französischen Gesetzes Nr. 91-428 vom 13. Mai 1991.
- (51) ABl. S 2006/100-107350.
- (52) Staatliche Beihilfe N 781/01, genehmigt durch Entscheidung der Kommission vom 2. Juli 2002 (ABl. C 186 vom 6.8.2002, S. 3).
- (53) Staatliche Beihilfe N 13/07, genehmigt durch Entscheidung der Kommission vom 24. April 2007, veröffentlicht auf der Website der Kommission: http://ec.europa.eu/community_law/state_aids/transport_2007.htm
- (*) Die Information fällt unter das Geschäftsgeheimnis.
- (54) Der Fahrer begleitet den gesamten Lastzug auf der Überfahrt. In bestimmten Fällen wird das Fahrzeug bei der Abfahrt von einem Fahrer verladen und bei der Ankunft von einem anderen entladen. Das gilt als begleiteter Verkehr, im Gegensatz zum Ro-Ro-Verkehr, bei dem der Anhänger ohne Zugmaschine befördert wird.
- (55) ABl. C 148 vom 25.6.2003, S. 7.
- (56) Dieser Betrag war wie folgt aufgeschlüsselt: 20,4 Mio. EUR für den eigentlichen Umstrukturierungsplan, 1,8 Mio. EUR für die Stilllegung der zum Verkauf stehenden Schiffe, 14,8 Mio. EUR an Abschreibungen für die *Liamone* und 9 Mio. EUR für die Umorientierung der Geschäftstätigkeit auf Nordafrika.
- (57) Dieser Plan wurde am 17. Dezember 2001 vom Verwaltungsrat der SNCM angenommen.
- (58) Der Umstrukturierungsplan sah eine Senkung der Zahl der Überfahrten von 4 138 (3 835 für die SNCM und 303 für ihre Tochtergesellschaft Corsica Marittima) auf 3 410 im Jahr 2003 mit den folgenden Änderungen vor:
- Änderung der Verbindungen zwischen Marseille und Korsika gemäß dem Lastenheft für den Vertrag über den öffentlichen Seeverkehrsdienst für 2001—2006,
 - Streichung fast aller Verbindungen zwischen Toulon und Korsika,
 - Einschränkung der Verbindungen zwischen Nizza und Korsika,
 - Schließung der Strecke Livorno–Bastia mit den zugehörigen Anlagen, die 2003 vollzogen wurde,
 - Ausbau der Verbindungen nach Algerien und Tunesien mit den Schiffen *Méditerranée*, *Île de Beauté* und *Corse* und Einstellung der Verbindung Genua–Tunis.
- (59) Der Stellenabbau sollte durch Nichtbesetzung frei gewordener Stellen, altersabhängige vorzeitige Pensionierung, Fortbildungsurlaub (*congé de mobilité*) oder Nichtverlängerung befristeter Arbeitsverträge erfolgen. Der SNCM sollten dadurch schätzungsweise Kosten in Höhe von 20,4 Mio. EUR entstehen.
- (60) Beispielsweise Verkehrsaufkommen, prognostiziertes Wachstum des Bruttoinlandsprodukts (1,5 %), Kreditzinsen (5,5 %), Rendite der Finanzprodukte (4,5 %) und Zinssatz für kurzfristige Verbindlichkeiten (5 %).

- (⁶¹) Die französischen Behörden nannten zwei alternative Methoden, die sie jedoch aufgrund zu hoher Kosten verwarfen. Bei der *ersten Bewertungsmethode* wurden die Gesamtkosten aller Umstrukturierungsmaßnahmen addiert. Daraus ergab sich ein Finanzierungsbedarf von 90,9 Mio. EUR, der Folgendes berücksichtigte:
- die Gesamtverluste im Zeitraum 1991–2001 von 41,7 Mio. EUR (entsprechend 29 Mio. EUR — durch die Entscheidung 2002/149/EG vom 30. Oktober 2001 (ABl. L 50 vom 21.2.2002, S. 66) validierter Wert, 6,1 Mio. EUR für 2000 und 6,6 Mio. EUR — vor Umstrukturierungskosten — für 2001),
 - die Verminderung der Mittel durch die außerordentlichen Abschreibungen in diesem Zeitraum von 24 Mio. EUR (der Posten sinkt in der Bilanz über diesen Zeitraum von 86 auf 62 Mio. EUR, entsprechend der Verlängerung der Abschreibungsdauer von 12 auf 20 Jahre, der geringeren Inanspruchnahme dieser Mittel und der Inanspruchnahme des Leasings bei den letzten gelieferten Schiffen),
 - Veräußerungsgewinne im Zuge dieser Umstrukturierung in Höhe von 21 Mio. EUR, die den Finanzierungsbedarf herabsetzen, und
 - die Gesamtauswirkung der Umstrukturierungskosten von 46,2 Mio. EUR (siehe Fußnote 56).
- Bei der *zweiten Bewertungsmethode* wird ermittelt, welches Eigenkapital die Kreditinstitute für die gesamte Flotte verlangen würden. Diese fordern zur Finanzierung des Kaufs eines Schiffes in der Regel Eigenmittel in Höhe von 20 bis 25 % des Werts des Schiffs. Die von den französischen Behörden auf der Grundlage der Anschaffungskosten der Flotte in Höhe von 843 Mio. EUR angestellte Berechnung ergab einen Eigenmittelbedarf von 157 bis 196 Mio. EUR. Nach Abzug des Ende 2001 vorhandenen Eigenkapitals ergab dieser Ansatz für die Kapitalaufstockung einen Bedarf von 101 bis 140 Mio. EUR.
- (⁶²) Siehe unten.
- (⁶³) In ihrem Umstrukturierungsplan von 2002 sah die SNCM die Stilllegung und den Verkauf von vier Schiffen vor: der Napoléon, der Liberté, der Monte Rotondo und des Hochgeschwindigkeitsschiffs Asco, das später gegen das Schweserschiff Aliso getauscht wurde. Alle diese Schiffe sind heute verkauft. Der festgestellte Reinerlös aus der Veräußerung beläuft sich auf 25 165 000 EUR. Gemäß der Entscheidung von 2003 hat die SNCM die Beteiligungen an SCI Espace Schuman, Southern Trader, Someca, Amadeus und CCM mit einem Reinerlös von 5,02 Mio. EUR verkauft. Seit der Entscheidung von 2003 hat die SNCM ihre Beteiligung an Sud-Cargos, das Schiff Asco und Wohnungen des Immobilienbestands der SNCM für 12,2 Mio. EUR verkauft.
- (⁶⁴) Das Verfahren zur Auswahl privater Partner lief vom 26. Januar 2005 bis Ende September 2005. Am 26. Januar und 17. Februar 2005 kündigte die französische Regierung an, die Suche nach einem privaten Partner aufnehmen zu wollen, der in das Kapital der SNCM einsteigen sollte, um deren finanzielle Struktur zu stärken und die zur Entwicklung erforderlichen Veränderungen zu begleiten. Nachdem eine unabhängige Person zur Überwachung des Auswahlverfahrens benannt wurde, beauftragte die Agence des Participations de l'Etat („APE“) eine Beraterbank (die HSBC) damit, mögliche Übernahminteressenten zu kontaktieren. In diesem Rahmen wurden 72 Investoren aus der Industrie und Finanzwelt kontaktiert, um so die finanziellen Bedingungen eines Angebots festzulegen, welches das Wirtschaftsprojekt des Unternehmens stärken, Arbeitsplätze erhalten und die reibungslose Durchführung des öffentlichen Seeverkehrsdienstes gewährleisten sollte. [...] von ihnen bekundeten Interesse, es wurden [...] Geheimhaltungsvereinbarungen unterzeichnet und [...] Prospekte versandt. [...] Unternehmen reichten bei der ersten Runde am 5. April 2005 ein Angebot ein. Bei der zweiten Runde am 17. Juni 2005 wurden drei Angebote ([...], [...] und [...]) sowie eine Interessensbekundung für eine Minderheitsbeteiligung ([...]) eingereicht. Bei der dritten Runde am 28. Juli 2005 gingen drei Angebote ein. Am 14. September 2005 wurde jedes Unternehmen aufgefordert, bis zum 15. September 2005 ein verbindliches und endgültiges Angebot einzureichen. Während das Unternehmen [...] verzichtete, erhielten die Dienststellen des Staates an diesen Tag zwei verbindliche Angebote über eine Kapitalzuführung und die Übernahme des gesamten Kapitals von den französischen Gruppen Butler Capital Partners (BCP) und [...]. Am 28. September 2005 gab Frankreich in einer Pressemitteilung bekannt, nach gründlicher Prüfung der beiden Angebote das von der Gruppe BCP eingereichte Angebot berücksichtigt zu haben, das unter finanziellen Gesichtspunkten am annehmbarsten gewesen sei und den Interessen des Unternehmens, des öffentlichen Dienstes und der Beschäftigten am besten entsprochen habe. Das erste Angebot von BCP sah einen negativen Preis von [...] Mio. EUR vor und stellte die niedrigste Schätzung des negativen Preises dar. In diesem ersten Angebot der möglichen Übernahminteressenten wurde ausdrücklich die Möglichkeit vorgesehen, das erste Angebot nach Durchführung der Audits anzupassen. Die französischen Behörden teilten mit, dass der ursprüngliche Preis im Anschluss an die am 16. Dezember 2005 übergebenen Audits aufgrund von objektiven Sachverhalten, die den rechtlichen und wirtschaftlichen Kontext der Tätigkeit der SNCM beeinflussten und nach Einreichung des Angebots vom 15. September eingetreten sind, nach oben korrigiert wurde. Der negative Preis sei auf [...] Mio. EUR geändert worden. Die Verhandlungen zwischen den französischen Behörden und den zukünftigen Übernehmern ermöglichten es, diesen Betrag auf 142,5 Mio. EUR anzuheben, zuzüglich der Übernahme eines Teils der Krankenversicherungskosten der Rentenempfänger der SNCM (15,5 Mio. EUR).
- (⁶⁵) Das interne Verfahren bei der SNCM zur Durchführung der Kapitalaufstockungs- und Privatisierungsvorgänge wurde offiziell am 12. April 2006 eingeleitet und sollte am 31. Mai 2006 abgeschlossen sein. Die Beteiligung der Mitarbeiter am Kapital wurde allerdings bis zum 27. November 2007 nicht durchgeführt.

- (⁶⁶) Dieser Mechanismus ist in Artikel II.2 der Vereinbarung vom 16. Mai 2006 vorgesehen, der vorsieht, dass dieses Konto „der Finanzierung des Anteils der Kosten [dient], die bei freiwilligen Abgängen oder Kündigungen von Arbeitsverträgen [...] zusätzlich zu den Beträgen aller Art, die vom Arbeitgeber aufgrund gesetzlicher und vertraglicher Bestimmungen zu zahlen wären, gezahlt würden“. Der Treuhänder hat „die Aufgabe, die Mittel ausuzahlen, sofern die Beschäftigten, die nicht innerhalb der Gruppe SNCM weiterbeschäftigt werden, das Unternehmen tatsächlich verlassen, und den Restbetrag der verwahrten Summe bei Ablauf des Treuhandauftrags freizugeben“. [...]
- (⁶⁷) Die vier Kriterien des Urteils Altmark lauten:
- i) Das begünstigte Unternehmen muss tatsächlich mit der Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen betraut sein, und diese Verpflichtungen müssen klar definiert sein;
 - ii) die Parameter, anhand deren der Ausgleich berechnet wird, müssen zuvor objektiv und transparent aufgestellt werden, um zu verhindern, dass der Ausgleich einen wirtschaftlichen Vorteil mit sich bringt, der das Unternehmen, dem er gewährt wird, gegenüber konkurrierenden Unternehmen begünstigt;
 - iii) der Ausgleich darf nicht über das hinausgehen, was erforderlich ist, um die Kosten der Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen unter Berücksichtigung der dabei erzielten Einnahmen und eines angemessenen Gewinns aus der Erfüllung dieser Verpflichtungen ganz oder teilweise zu decken;
 - iv) wenn die Wahl des Unternehmens, das mit der Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen betraut werden soll, im konkreten Fall nicht im Rahmen eines Verfahrens zur Vergabe öffentlicher Aufträge erfolgt, das die Auswahl desjenigen Bewerbers ermöglicht, der diese Dienste zu den geringsten Kosten für die Allgemeinheit erbringen kann, so ist die Höhe des erforderlichen Ausgleichs auf der Grundlage einer Analyse der Kosten zu bestimmen, die ein durchschnittliches, gut geführtes Unternehmen, das so angemessen mit Transportmitteln ausgestattet ist, dass es den gestellten gemeinwirtschaftlichen Anforderungen genügen kann, bei der Erfüllung der betreffenden Verpflichtungen hätte, wobei die dabei erzielten Einnahmen und ein angemessener Gewinn aus der Erfüllung dieser Verpflichtungen zu berücksichtigen sind.
- (⁶⁸) Hierzu erinnern die französischen Behörden auch daran, dass die Ausgleichszahlungen auf der präzisen Grundlage von Verpflichtungen (Zahl der Überfahrten, Platzangebot, Ersatzfahrzeuge, Höchstpreise usw.) berechnet wurden und somit auf der Grundlage von Parametern, die in den 1991 und 1996 zwischen der SNCM und der zuständigen Gebietskörperschaft geschlossenen Fünfjahresverträgen aufgeführt waren, und dass in diesen Verträgen auch eine Anpassung der Ausgleichszahlung in Abhängigkeit von den Einnahmen vorgesehen war.
- (⁶⁹) Im Besonderen hätten die französischen Behörden in ihrem Schreiben vom 8. Oktober 2002 (TREN/A/10050) Angaben gemacht, die geeignet seien nachzuweisen, dass die Struktur der Betriebskosten der SNCM im Zeitraum 1991—2001 mit der Kostenstruktur ähnlicher Unternehmen des Fahrgastseeverkehrs wie Brittany Ferries, Seafrance und CMN vergleichbar war. Im Hinblick auf die CMN hätten die französischen Behörden die Effizienz der SNCM durch Vergleichen der Aktivität der kombinierten Fracht-/Fahrgastschiffe beurteilt. Diese beiden Unternehmen seien nämlich in einem ähnlichen Umfeld mit fast gleichwertigen Schiffen (3 kombinierte Fracht-/Fahrgastschiffe bei der CMN und 4 kombinierte Fracht-/Fahrgastschiffe bei der SNCM) und zu gleichwertigen Zielen tätig. Anhand der für den Zeitraum 1991—2001 zusammengetragenen Daten habe überprüft werden können, dass sich die Produktivitätskennzahlen (Verhältnis zwischen Lohnkosten und Umsatz einerseits und den Überfahrten und Schiffen andererseits) für die Aktivität der kombinierten Fracht-/Fahrgastschiffe, die 1993 auseinanderdrifteten, im untersuchten Zeitraum nahe beieinander gelegen hätten. Diese Daten würden somit zeigen, dass sich die Produktivitätskennzahlen der SNCM in diesem Zeitraum an die eines durchschnittlichen Unternehmens der Branche angenähert haben.
- (⁷⁰) Abl. L 50 vom 21.2.2002, S. 66. Die französischen Behörden erinnern daran, dass die Kommission nach dem Bericht des von ihr bestellten Sachverständigen über die von den französischen Behörden vorgelegten Buchführungs- und Betriebsführungsdaten in Erwägungsgrund 98 ihrer Entscheidung vom 30. Oktober 2001 zu dem Schluss gelangt ist, „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 und die Prüfungen, die von den regionalen und nationalen Kontrollgremien durchgeführt wurden, lässt sich die Verwendung der Beihilfen für die Kontinuität der Festlandsverbindungen genau nachvollziehen.“
- (⁷¹) Die französischen Behörden hatten 2002 den strategischen Charakter der Beteiligung der SNCM an Sud-Cargos vertreten. Die Entwicklung im Güterverkehr (Ausbau des Containerverkehrs zu Lasten des Ro-Ro-Verkehrs), die Übernahme von Delmas, einem anderen Aktionär von Sud-Cargos, durch CMA CGM und die wirtschaftlichen Schwierigkeiten von Sud-Cargos erklären ebenfalls, warum diese Beteiligung nicht mehr als strategisch betrachtet wurde und von der SNCM 2005 verkauft werden konnte.
- (⁷²) Urteil des Gerichtshofs vom 28. Januar 2003, Deutschland/Kommission (Rechtssache C-334/99, Slg. 2003, S. I-1139).
- (⁷³) Entscheidung der Kommission vom 7. Dezember 2005 über die staatliche Beihilfe, die Belgien zugunsten von ABX Logistics gewährt hat (C 53/2003 (ex NN 62/03)) (Abl. L 383 vom 28.12.2006, S. 21).

- (74) Entscheidung der Kommission vom 8. Juli 1999 über die staatliche Beihilfe, die Deutschland zugunsten der Gröditzter Stahlwerke GmbH und ihres Tochterunternehmens Walzwerk Burg GmbH gewährt hat (ABl. L 292 vom 13.11.1999).
- (75) Dieser Bericht wurde der Kommission im März 2006 übermittelt und von der CGMF mit Unterstützung von Ernst & Young, dem gesetzlichen Rechnungsprüfer der SNCM, erstellt (nachstehend „Bericht der CGMF“ genannt).
- (76) Der am 29. März 2006 von Oddo Corporate Finance und der Kanzlei Paul Hastings erstellte Bericht (Bericht Oddo) wurde der Kommission am 7. April 2006 übermittelt. Er besteht in einer von der Agence des Participations de l'Etat (APE) angeforderten kritischen Prüfung der CGMF-Berichte und einem auf Gemeinschaftsebene als annehmbar beurteilten Liquidationskostenansatz.
- (77) Unter Berücksichtigung von Sachanlagen ([...] Mio. EUR) und Finanzanlagen ([...] Mio. EUR), Kundenforderungen ([...] Mio. EUR), sonstigen Forderungen ([...] Mio. EUR) und eines Liquiditätsdefizits von -[...] Mio. EUR. Frankreich teilte mit, dass dieser Wert bei einer realistischeren Schätzung, unter Berücksichtigung weiterer Finanzelemente [...], Mio. EUR betragen würde.
- (78) Urteil des Gerichtshofs vom 14. September 1994, Spanien/Kommission (Rechtssachen C-278/92, C-279/92 und C-280/92, Slg. 1994, S. I-4103).
- (79) Urteil Nr. 98-15129 der Cour de Cassation vom 6. Februar 2001. In dieser Rechtssache wurde das BRGM (Bureau de Recherches Géologiques et Minières), eine öffentliche Einrichtung, dazu verurteilt, die Unterdeckung der Tochtergesellschaft *Mines de Salsignes* in voller Höhe auszugleichen, weil sich der faktische Geschäftsführer, das BRGM, ungeachtet des Wissens um die Verschlechterung der Geschäftslage und der Warnungen schuldhaft verhielt, indem er das Unternehmen die Tätigkeit fortführen ließ.
- (80) Rechtssache Aspocomp Group Oyj; Urteil der Cour d'Appel von Rouen vom 22. März 2005.
- (81) Die Rendite einer OAT (Obligation Assimilable du Trésor, Schuldverschreibung des Staates) mit einer Laufzeit von 30 Jahren, 10 Jahren, 5 Jahren und 2 Jahren liegt zum Vergleich mit Stand vom 31. Oktober 2006 bei 3,95 %, 3,82 %, 3,75 % bzw. 3,72 %.
- (82) Entscheidung der Kommission vom 17. Juli 2002, *Société Française de Production*, K(2002) 2593 endg. (ABl. C 71 vom 25.3.2003, S. 3).
- (83) Einer unabhängigen Marktstudie zufolge, die von Frankreich übermittelt wurde, hält CFF gegenwärtig fast [...] % des Fahrgastmarkts, während der Marktanteil der SNCM von 82 % in 2000 auf [...] % in 2005 gesunken ist. Zudem verzeichnete CFF einen sehr starken Zuwachs auf dem Frachtmarkt, auf dem die SNCM dank ihrer Beteiligung an der CMN noch das größte Verkehrsunternehmen ist.
- (84) CFF erinnert daran, dass der Vertrag über den öffentlichen Seeverkehrsdienst dem Unternehmen eine staatliche Finanzhilfe von durchschnittlich 64,3 Mio. EUR pro Jahr zusichere, d. h. insgesamt 321,5 Mio. EUR über 5 Jahre. Mit Artikel 5 des Vertrags über den öffentlichen Seeverkehrsdienst werde der SNCM ein Cashflow von 72,8 Mio. EUR garantiert. Darüber hinaus betont *Corsica Ferries*, dass von den Verlusten in Höhe von rund 40,6 Mio. EUR, die die SNCM im Jahr 2001 verzeichnete, 15 Mio. EUR aus der Abschreibung des Hochgeschwindigkeitsschiffs *Liamone* hergerührt hätten.
- (85) Im Beschluss über die Einleitung des Verfahrens wurde angegeben, dass im Umstrukturierungsplan unter anderem die „Schließung der Strecke Bastia–Livorno mit den zugehörigen Anlagen“ vorgesehen sei.
- (86) Die von CFF geäußerte Kritik bezog sich auf folgende Aspekte: kein tatsächlicher Personalabbau, keine Mobilisierung der Beteiligungen der SNCM für die Umstrukturierungsbemühungen, keine Berücksichtigung des Wertzuwachses bei den Schiffen.
- (87) Der Betrag von 76 Mio. EUR würde nach Angaben von CFF den 500 Mio. französischen Francs (FRF) entsprechen, die das Unternehmen im neuen Zeitraum 2002–2006 an Mitteln für die Kontinuität der Festlandsverbindungen einbüßen dürfte.
- (88) Bezogen auf die Kennzahlen, die CFF selbst an einem Panel von zehn Seeverkehrsunternehmen erhoben hat. Diese Kennzahlen variieren zwischen 23,69 % (Moby Lines) und 55,09 % (Grimaldi) und betragen im Falle der CMN 49,7 %.
- (89) CFF nennt die Beteiligung von 50 % am Seeverkehrsunternehmen Sud-Cargos, die Beteiligung von 13 % an Amadeus, einem auf Buchungssysteme für den Luftverkehr spezialisierten Unternehmen, die Beteiligung an der CMN und das Immobilienvermögen der CGTH.

- (⁹⁰) Referenzaktionär der CMN.
- (⁹¹) In diesem Zusammenhang sei daran erinnert, dass das OTC gemeinsam mit der Gebietskörperschaft Korsika Konzessionsgeber für den Vertrag über den öffentlichen Seeverkehrsdienst ist.
- (⁹²) Die meisten Stellungnahmen von CFF zum Vertrag über den öffentlichen Seeverkehrsdienst für die Verbindungen Marseille-Korsika betreffen das Vergabeverfahren für den neuen Vertrag für den Zeitraum 2007—2012/2013 und die von CFF vor den nationalen Gerichten eingereichten Klagen, die in der Folge von den nationalen Gerichten abgewiesen wurden.
- (⁹³) Hierzu erinnert CFF daran, dass vor dem Tribunal de Commerce im zweiten Halbjahr 2005 das Verfahren zur Abwendung einer drohenden Insolvenz eingeleitet wurde und aufgrund der Verluste von schätzungsweise 30 Mio. EUR eine Konkursanmeldung denkbar gewesen wäre.
- (⁹⁴) Nach Angaben von CFF erwähnt die Cour de Cassation in der Rechtssache „Mines et produits chimiques de Salsignes“ in keiner Weise eine direkte Haftung des Staates im Fall der Liquidation eines Unternehmens, an dem er Anteile hält, sondern nur, dass es möglich sei, eine öffentliche Einrichtung mit gewerblichen Interessen auf Zahlung von Sozialverbindlichkeiten zu verklagen, und dass es deren Geschäftsführern nicht möglich sei, sich ihren Verpflichtungen unter Berufung auf die Intervention der öffentlichen Hand zu entziehen.
Zur Anwendbarkeit der Rechtsprechung der Cour d'Appel de Rouen in der Rechtssache „Aspocomp“ auf den vorliegenden Fall macht CFF geltend, dass dieses Urteil, in dem es um die Verurteilung einer Muttergesellschaft zur Zahlung von Entschädigungen an die Beschäftigten eines Tochterunternehmens wegen „Nichteinhaltung einer Vereinbarung“, die von der Muttergesellschaft bestätigt worden war, ging, mit den Umständen im Fall SNCM nichts zu tun habe. Ein konkretes Risiko, dass CGMF oder der Staat im Fall der Liquidation zur Zahlung von Abfindungen verurteilt würde, sei daher nicht gegeben. Im Übrigen bezweifelt CFF die geschätzte Höhe der übrigen Sozialkosten, da diese offensichtlich je nach den Sachverständigen, die mit der Ermittlung beauftragt wurden, abweichen würden.
- (⁹⁵) Nach Auffassung von CFF hätte bei der Schätzung der Vermögenswerte in den Berichten Oddo und CGMF der tatsächliche Wert der Schiffe berücksichtigt werden müssen, den die SNCM bei der Einreichung ihres Angebots für den Vertrag über den öffentlichen Seeverkehrsdienst angegeben habe.
- (⁹⁶) Nach Angaben von CFF besteht Frankreich darauf, dass die Verbindung nach Nizza wesentlich sei, dass die Größe der Flotte erhalten bleiben müsse und dass es sich bei der Beteiligung der SNCM an der Gruppe CMN um eine strategische Beteiligung handle.
- (⁹⁷) Am 1. Januar 2007, mit der Indienststellung der *Superfast X*.
- (⁹⁸) CFF schlägt vor, die angebotenen Kapazitäten auf jedem der Wettbewerbsmärkte (Nizza, Tunesien, Algerien) auf den Stand von 2005 zu begrenzen, keine neuen Strecken zu eröffnen und die Verbindung Marseille-Korsika zur Einsparung von Kosten mit kombinierten Fracht-/Fahrgastschiffen zu bedienen.
- (⁹⁹) Die SNCM habe unter Verstoß gegen Artikel 2 der Entscheidung der Kommission von 2003 neue Schiffe angeschafft. Im Übrigen habe die SNCM unter Verstoß gegen Artikel 3 der Entscheidung der Kommission ihre Beteiligung an der CCM nicht veräußert. Schließlich betreibe die SNCM seit 2003 unter Verstoß gegen Artikel 4 dieser Entscheidung eine aggressive Preispolitik mit Preisen, die unter denen von CFF lägen (Tickets für gleiche oder vergleichbare Beförderungsdienste um bis zu 30 % günstiger).
- (¹⁰⁰) Zum einen aufgrund mangelnder Kenntnis der Buchführungs- und Rechnungslegungsmethoden der beiden Unternehmen und zum anderen, weil sich die CMN nicht an einer solchen Untersuchung beteiligt habe.
- (¹⁰¹) Nach Angaben der STIM hat die SNCM ihre Betriebsergebnisse absichtlich zu niedrig angesetzt. Dem Audit eines unabhängigen Sachverständigen für Rechnung des Office des Transports de Corse zufolge habe sich das Gesamtdefizit der SNCM auf den Verbindungen nach Korsika für die Jahre 1996—2001 auf 125 Mio. französische Francs (rund 19 Mio. EUR) belaufen, wobei das außerordentliche Ergebnis von 2001 nicht berücksichtigt worden sei.
- (¹⁰²) Urteil des Gerichtshofs vom 8. Mai 2003, Italien und SIM 2 Multimedia/Kommission (Rechtssachen C-328/99 und C-399/00, Slg. 2003, S. I-4035).
- (¹⁰³) Aus den in diesem Bericht angeführten Fakten geht hervor, dass [...].
- (¹⁰⁴) Zur Stützung eines Berichts des Rechnungshofs wird in dem Bericht beispielsweise angegeben, dass [...].

- (¹⁰⁵) Aus den in diesem Bericht angeführten Fakten geht hervor, dass [...].
- (¹⁰⁶) Der Staat hat beispielsweise [...].
- (¹⁰⁷) Der Bericht nennt unter anderem folgende Geschäftsführungsfehler: [...].
- (¹⁰⁸) Der Schiffsbestand sei verringert worden, und das Programm zur Veräußerung von Vermögenswerten laufe planmäßig. Die Verbindungen seien umverteilt worden, und der Maßnahmenplan zur Verringerung der Vorleistungen zeige erste Ergebnisse. Der Beschäftigungsteil des Projekts werde Zug um Zug umgesetzt.
- (¹⁰⁹) Die von *Corsica Ferries* für die CMN für das Jahr 2001 genannte Kennzahl von 0,497 sei nicht richtig, da die flüssigen Mittel unter den Aktiva der Bilanz nicht berücksichtigt worden seien. Nach entsprechender Berichtigung betrage die Kennzahl der CMN 0,557. Den französischen Behörden zufolge sei ein solches Niveau für die CMN in jedem Fall dennoch unzureichend, was die schwierige Liquiditätssituation der CMN im Jahr 2002 zeige. CMN habe bis zu 8 Mio. EUR an Krediten bei *Stef-TFE* aufnehmen müssen, um ein von den Banken nicht gedecktes Liquiditätsdefizit zu finanzieren.
- (¹¹⁰) In seinem Schreiben vom 9. Januar 2003 zitierte der Conseil Régional von Provence-Alpes-Côte d'Azur die Marktanalyse, die der Kommission im Rahmen der Anmeldung übermittelt worden war und ihm offensichtlich in Kopie vorlag, wobei er folgende Äußerung unterstrich: „Das Angebot [auf der Verbindung zwischen Korsika und dem französischen Festland] ist im Verhältnis zur Nachfrage überdimensioniert. Die Auslastung der Schiffe variiert im Schnitt zwischen 20 % im Winter und 50 % im Sommer.“
- (¹¹¹) Im Besonderen widerlegt sie die Schätzung des Unternehmenswerts auf fast 350 Mio. EUR seitens STIM. Darin seien nur Bilanzposten berücksichtigt, die die Bewertung anhand der buchmäßigen Eigenmittel ermöglichen (außerordentliche Abschreibungen, restlicher Wertzuwachs der Schiffe usw.), während Passivposten, die sich negativ auf die Bewertung auswirken würden, nicht berücksichtigt worden seien. Diese rein buchmäßige Berechnungsmethode entspreche nicht der wirtschaftlichen Realität eines Seeverkehrsunternehmens wie der SNCM, in deren Bilanz Vermögenswerte von Wert, aber mit eingeschränkter Rentabilität, und erhebliche außerbilanzmäßige Passiva ausgewiesen seien.
- (¹¹²) Siehe beispielsweise das Urteil des Gerichtshofs vom 10. Januar 2006, Ministero dell'Economia e delle Finanze/Cassa di Risparmio di Firenze (Rechtssache C-222/04, Slg. 2006, S. I-289, Randnr. 129).
- (¹¹³) ABl. L 364 vom 12.12.1992, S. 7.
- (¹¹⁴) ABl. L 378 vom 31.12.1986, S. 1.
- (¹¹⁵) Die Kommission braucht nicht auf alle Argumente einzugehen, die die Betroffenen vor ihr geltend gemacht haben, sondern es reicht aus, wenn sie die Tatsachen und rechtlichen Erwägungen anführt, denen nach dem Aufbau der Entscheidung eine wesentliche Bedeutung zukommt (Urteile des Gerichts vom 8. Juni 1995, Siemens/Kommission (Rechtssache T-459/93, Slg. 1995, S. II-1675, Randnr. 31) und vom 13. Juni 2000, EPAC/Kommission (Rechtssachen T-204/97 und T-270/97, Slg. 2000, S. II-2267, Randnr. 35).
- (¹¹⁶) Urteil des Gerichts vom 12. Februar 2008, BUPA u. a./Kommission (Rechtssache T-289/03).
- (¹¹⁷) Siehe hierzu Entscheidung der Kommission vom 30. Oktober 2001 über die staatlichen Beihilfen Frankreichs zugunsten der SNCM (ABl. L 50 vom 21.2.2002, S. 66).
- (¹¹⁸) Vermindert um die Gewinne aus der Veräußerung einiger Schiffe.
- (¹¹⁹) Für diese beiden Jahre, die den beiden letzten Jahren entsprechen, in denen der Vertrag von 1996 zur Anwendung kam, konnten im Sachverständigenbericht — da damals keine entsprechenden Daten vorlagen — keine Betriebsbuchführungsergebnisse für die Verbindung nach Korsika berechnet werden.
- (¹²⁰) Gemäß ihrer Entscheidungspraxis ist es für die Kommission unerheblich, welches Mittel der Mitgliedstaat zum Ausgleich einsetzt, sofern sie nachprüfen kann, dass keine Quersubvention zugunsten wettbewerbsbestimmter Tätigkeiten vorliegt. Siehe insbesondere die Entscheidung der Kommission vom 12. März 2002 über die staatliche Beihilfe, die Italien zugunsten der Poste Italiane SpA gewährt hat (ABl. L 282 vom 19.10.2002, S. 29), und die Entscheidung der Kommission vom 23. Juli 2003 über die Kapitalerhöhung von 297,5 Mio. EUR zugunsten von La Poste Belge/De Post (ABl. C 241 vom 8.10.2003, S. 13).
- (¹²¹) Im Übrigen ist daran zu erinnern, dass die Kommission im Jahr 1997 die Leitlinien der Gemeinschaft für Beihilfen im Seeverkehr aufgestellt hat. Darin werden die Bedingungen festgelegt, unter denen Beihilfen, die als Gegenleistung für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen gewährt werden, als mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar angesehen werden können (ABl. C 205 vom 5.7.1997, S. 5).
- (¹²²) Siehe Entscheidung 2002/149/EG der Kommission (ABl. L 50 vom 21.2.2002, S. 66).

- (¹²³) Zahlungsbedingungen für den finanziellen Beitrag des Staates gemäß Ziffer IV des Fünfjahresvertrags zwischen der SNCM und dem OTC für den Zeitraum 1996—2001.
- (¹²⁴) Wie in Fußnote 71 dieser Entscheidung angegeben, hat die Kommission überprüft, dass über die Erbringung dieser Leistungen für den untersuchten Zeitraum getrennt Buch geführt wurde.
- (¹²⁵) Dieser Betrag ergibt sich aus der Differenz zwischen dem ursprünglich angemeldeten Betrag (76 Mio. EUR) und dem für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen gezahlten Betrag (53,48 Mio. EUR).
- (¹²⁶) Urteil des Gerichtshofs vom 28. Januar 2003, Deutschland/Kommission (Rechtssache C-334/99, Slg. 2003, S. I-1139, Randnr. 142).
- (¹²⁷) Mitteilung der Kommission an die Mitgliedstaaten — Anwendung der Artikel 92 und 93 EWG-Vertrag und des Artikels 5 der Kommissionsrichtlinie 80/723/EWG über öffentliche Unternehmen in der verarbeitenden Industrie (ABl. C 307 vom 13.11.1993, S. 3), Randnr. 11. Diese Mitteilung betrifft zwar die verarbeitende Industrie, gilt jedoch in gleicher Weise für alle anderen Wirtschaftssektoren.
- (¹²⁸) Siehe insbesondere das Urteil des Gerichts vom 6. März 2003, Westdeutsche Landesbank Girozentrale/Kommission (Rechtssache T-233/99, Slg. 2003, S. II-435).
- (¹²⁹) Urteil des Gerichts vom 21. Januar 1999, Neue Maxhütte Stahlwerke GmbH und Lech-Stahlwerke GmbH/Kommission der Europäischen Gemeinschaften (Rechtssachen T-2/96 und T-129/95, Slg. 1999, S. II-17, Randnr. 116).
- (¹³⁰) Urteil des Gerichtshofs vom 14. September 1994, Spanien/Kommission (Rechtssachen C-278/92, C-279/92 und C-280/92, Slg. 1994, S. I-4103).
- (¹³¹) Urteil des Gerichtshofs vom 28. Januar 2003, Deutschland/Kommission (Rechtssache C-334/99, Slg. 2003, S. I-1139).
- (¹³²) Entscheidung 98/204/EG der Kommission vom 30. Juli 1997 über die bedingte Genehmigung der der GAN-Gruppe durch Frankreich gewährten Beihilfen (ABl. L 78 vom 16.3.1998, S. 1).
- (¹³³) Siehe hierzu die Entscheidung 2006/947/EG vom 7. Dezember 2005 über die staatliche Beihilfe, die Belgien zugunsten von ABX Logistics gewährt hat (ABl. L 383 vom 28.12.2006, S. 21).
- (¹³⁴) Siehe in diesem Sinne das Urteil des Gerichtshofs vom 21. März 1991, Italien/Kommission (Slg. 1991, S. I-1433).
- (¹³⁵) Siehe beispielsweise die Entscheidung 92/266/EWG der Kommission vom 27. November 1991 betreffend die Rekonversionstätigkeit der französischen staatlichen Industrieunternehmen (ohne Stahl, Kohle und die Compagnie générale maritime) nach Artikel 92 und 94 EWG-Vertrag (ABl. L 138 vom 21.5.1992, S. 24). Siehe auch die Sozialpläne, auf die weiter unten verwiesen wird.
- (¹³⁶) Allerdings ist darauf hinzuweisen, dass von den betroffenen Beschäftigten rund die Hälfte Zeitarbeitskräfte oder vor Ort tätige Mitarbeiter von Subunternehmen waren. Daher ist davon auszugehen, dass die Kosten je Beschäftigten für die 5 000 Mitarbeiter der Stammebelegschaft von Airbus deutlich höher waren.
- (¹³⁷) Nach einer Ausschreibung beauftragte die Kommission den unabhängigen Sachverständigen Moore Stephens, Chartered Accountants, dessen Abschlussbericht am 25. Januar 2008 vorgelegt wurde.
- (¹³⁸) Es handelt sich um die folgenden 7 Schiffe: *Corse, Île de Beauté, Méditerranée, Napoléon Bonaparte, Paglia Orba, Monte d'Oro, Monte Cino*.
- (¹³⁹) Dieser Abschlag von [...] Mio. EUR (somit durchschnittlich [...] bis [...] % des Bruttomarktwerts) wird unter anderem mit der Besonderheit der Schiffe der SNCM begründet, die an die vom Unternehmen bedienten Verbindungen angepasst sind, durch den Zustand der Schiffe und durch den Kontext eines Verkaufs der gesamten Flotte (insbesondere die schwache Position des Verkäufers). Die Bewertung von BRS beruht vor allem auf der Annahme eines Verkaufs von Schiffen, die einwandfrei in Ordnung und auf dem neuesten Stand sind, instand gehalten wurden und unter normalen Bedingungen betrieben werden.
- (¹⁴⁰) Geschätzt auf [...] Mio. EUR.
- (¹⁴¹) Das Rechtsprechungsrisiko wird mit der Wahrscheinlichkeit gerechtfertigt, dass der Konkursverwalter gezwungen ist, die Schiffe sehr schnell zu verkaufen, und mit dem Überangebot auf einem Markt mit begrenzter Aufnahmekapazität.
- (¹⁴²) Dabei handelt es sich um eine Verpflichtung, die mit Artikel L.321-13 Code du travail (Arbeitsgesetzbuch) eingeführt wurde und eine Entschädigung des Arbeitgebers bei Entlassung eines mehr als 50 Jahre alten Arbeitnehmers vorsieht.

- (¹⁴³) Kosten für die Wiederbelebung des Arbeitsmarktgebiets ([...] Mio. EUR), Kosten für individuelle Wiedereingliederungsmaßnahmen ([...] Mio. EUR), Kosten für das Mobilitätsbüro (Cellule Mobilité), das als Anlaufstelle dient und bei der beruflichen Wiedereingliederung unterstützt ([...] Mio. EUR).
- (¹⁴⁴) Kosten für die Freisetzung von Personal, das bei der SNCM unter Vertrag ist, aber bei verbundenen Unternehmen eingesetzt wird, und für Personal der liquidierten Tochterunternehmen ([...] Mio. EUR) sowie Kosten für Rechtsstreitigkeiten aufgrund der Kündigung und Klagen auf Umwandlung des Arbeitsvertrags ([...] Mio. EUR).
- (¹⁴⁵) Am 30. September 2005 betrieb die SNCM drei geleaste Schiffe: das Hochgeschwindigkeitsschiff *Liamone* (Eigentum der GIE (Wirtschaftliche Interessengemeinschaft) Véronique Bail), die *Danielle Casanova* (GIE Joliette Bail) und die *Pascal Paoli* (GIE Castellane Bail).
- (¹⁴⁶) Dieser Bewertung liegen folgende Annahmen zugrunde:
- Die SNCM beendet ihre Leasingverträge zum 30. September 2005, was bedeutet, dass die Schiffe ihren jeweiligen Eigentümern (GIE) zurückgegeben werden und keine Leasingrate bezahlt wird;
 - die Kaufoptionen können nicht ausgeübt werden;
 - die Schiffe werden von den kreditgebenden Banken der GIE zum 30. September 2005 verkauft; der Nettoerlös aus dem Verkauf der Schiffe wird vorrangig zur Tilgung der Bank- und Steuerverbindlichkeiten verwendet.
- (¹⁴⁷) Da die SNCM in vielen Fällen wiederholt befristete Arbeitsverträge geschlossen hat.
- (¹⁴⁸) In ihrer Entscheidung 2006/947/EG vom 7. Dezember 2005 über die staatliche Beihilfe, die Belgien zugunsten von ABX Logistics gewährt hat (ABl. L 383 vom 28.12.2006, S. 21), gab die Kommission an: „Die Kommission bestreitet keineswegs, dass in gewissen Ausnahmefällen in manchen einzelstaatlichen Rechtsordnungen die Möglichkeit für Dritte vorgesehen ist, gegen die Anteilseigner einer liquidierten Gesellschaft vorzugehen, insbesondere wenn diese Anteilseigner als [...] angesehen werden können und/oder vermeintlich Managementfehler begangen haben. Im vorliegenden Fall besteht zwar im französischen Recht diese Möglichkeit und haben die belgischen Behörden eine Reihe von Hinweisen auf ein solches Risiko vorgelegt, doch haben sie die in diesem Dossier festgehaltenen und bei der Ausweitung des Verfahrens im April 2005 geäußerten Zweifel nicht hinreichend ausräumen können. Die Kommission kommt zu dem Schluss, dass es im vorliegenden Fall nicht legitim ist, zu den Kosten dieses Szenarios die nach Aussage der belgischen Behörden mit dem Risiko von [...] zusammenhängenden 58 Mio. EUR zu zählen.“
- (¹⁴⁹) Mitteilung der Kommission über die Beihilfe Frankreichs an die Société Marseillaise de Crédit (ABl. C 49 vom 19.2.1997, S. 2).
- (¹⁵⁰) D. h. den aktualisierten Nettowert des Risikos einer zukünftigen Verteilung unter Berücksichtigung der Tatsache, dass sich die Personen, die beschuldigt werden, für die Verbindlichkeiten verantwortlich zu sein, gegen eine solche Behauptung zur Wehr setzen würden.
- (¹⁵¹) Gesetz Nr. 85-98 vom 25. Januar 1985 über die Sanierung und gerichtliche Liquidation von Unternehmen, kodifiziert im Code de Commerce in den Artikeln L620-1 ff.; Gesetz Nr. 2005-845 vom 26. Juli 2005 über die Rettung, Sanierung und Liquidation von Unternehmen, kodifiziert in den Artikeln 620-1 bis 670-8 Code de Commerce.
- (¹⁵²) Das Szenario der Auflösung eines Rettungsplans ist auf den vorliegenden Fall nicht anwendbar, da das genannte Gesetz von 2005 erst danach in Kraft getreten ist. Den der Kommission vorliegenden Angaben zufolge lässt nichts darauf schließen, dass eine mögliche gerichtliche Sanierung der SNCM gescheitert wäre.
- (¹⁵³) Gemäß den einschlägigen Gesetzen fallen öffentliche Unternehmen mit privatrechtlicher Rechtsform in den Anwendungsbereich der genannten Gesetze zur Regelung der gerichtlichen Liquidation. Zudem ermöglicht die Gesetzgebung die Heranziehung juristischer Personen des öffentlichen Rechts zur Haftung als Geschäftsführer im Rahmen einer Ausfalldeckungsklage.
- (¹⁵⁴) Nach der französischen Rechtsprechung muss ein faktischer Geschäftsführer wiederkehrend positive Geschäftsführungshandlungen begangen haben.
- (¹⁵⁵) Erwiderung der französischen Behörden auf einige von der SNCM übermittelte Äußerungen (siehe Randnummer 172 dieser Entscheidung).
- (¹⁵⁶) Es ist interessant festzustellen, dass es neben den klassischen Lohnforderungen gerichtliche Lohnforderungen gibt, die durch eine arbeitsgerichtliche Entscheidung begründet sind. Im vorliegenden Fall ruft der Arbeitnehmer das Arbeitsgericht an, um über die Begründetheit seines Antrags entscheiden zu lassen, und wenn diesem Antrag stattgegeben wird, wird er in das Forderungsverzeichnis des Unternehmens aufgenommen.
- (¹⁵⁷) Urteil der Cour de Cassation Nr. 91-20554 vom 30. November 1993, Bull. civ. IV, Nr. 440, S. 319.

- (¹⁵⁸) Diese Bewertung erfolgte durch Sorgem Evaluation, Finanzanlageberater. Der Verfasser der Bewertung, Maurice Nussenbaum, ist Finanzsachverständiger an der Cour d'Appel de Paris und von der Cour de Cassation zugelassen.
- (¹⁵⁹) Erwiderung der französischen Behörden auf einige von der SNCM übermittelte Äußerungen (siehe Randnummer 174 dieser Entscheidung).
- (¹⁶⁰) Erwiderung der französischen Behörden auf einige von der SNCM übermittelte Äußerungen (siehe Randnummern 175 und 176 dieser Entscheidung).
- (¹⁶¹) Erwiderung der französischen Behörden auf einige von der SNCM übermittelte Äußerungen (siehe Randnummern 175 und 176 dieser Entscheidung).
- (¹⁶²) Bureau de Recherches Géologiques et Minières (BRGM).
- (¹⁶³) Siehe beispielsweise das Urteil der Cour de Cassation Nr. 98-15129 vom 6. Februar 2001.
- (¹⁶⁴) Siehe insbesondere die beiden Urteile der Cour d'Appel de Rouen vom 22. März 2005 — Urteil Nr. RG 04/02549 Aspocomp Group Oyj und Urteil Nr. RG 01/02667 — 04/02675.
- (¹⁶⁵) Unter Berücksichtigung der Tatsache, dass die Personen, die beschuldigt sind, diesen Plan schuldhaft ausgesetzt zu haben, sich wahrscheinlich heftig verteidigt hätten, um nicht haftbar gemacht zu werden.
- (¹⁶⁶) Cass. com., 19. April 2005, Métaleurop.
- (¹⁶⁷) Anwendung der Artikel 92 und 93 EG-Vertrag auf Beteiligungen der öffentlichen Hand am Kapitel von Unternehmen, Bull. EG 9/1984, Ziffer 3.2. iii.
- (¹⁶⁸) Urteil des Gerichts vom 12. Dezember 2000 Alitalia/Kommission (Rechtssache T-296/97, Slg. 2000, S. II-3871).
- (¹⁶⁹) Siehe beispielsweise das Urteil des Gerichts vom 12. Dezember 1996, Air France/Kommission (Rechtssache T-358/94, Slg. 1996, S. II-2109, Randnr. 70).
- (¹⁷⁰) Siehe Urteil des Gerichtshofs vom 14. Februar 1990, Frankreich/Kommission (Rechtssache C-301/87, Slg. 1990, S. I-307, Randnr. 40).
- (¹⁷¹) Siehe Mitteilung zu einer möglichen staatlichen Beihilfe bei der geplanten Zuführung öffentlichen Kapitals zum Kapital von Klöckner Stahl (ABl. C 390 vom 31.12.1994, S. 1).
- (¹⁷²) Urteil des Gerichtshofs vom 11. Juli 1996, SFEI (Rechtssache C-39/94, Slg. 1996, S. I-3547, Randnr. 60).
- (¹⁷³) Urteil des Gerichtshofs vom 14. Februar 1990, Frankreich/Kommission (Rechtssache C-301/87, Slg. 1990, S. I-307, Randnr. 41).
- (¹⁷⁴) Urteil des Gerichts vom 29. September 2000, Confederación Española de Transporte de Mercancías (CETM)/Kommission (Rechtssache T-55/99, Slg. 2000, S. II-03207, Randnr. 82).
- (¹⁷⁵) Urteil des Gerichtshofs vom 2. Juli 1974, Italien/Kommission (Rechtssache C-173/73, Slg. 1974, S. 709, Randnr. 33).
- (¹⁷⁶) Urteil des Gerichtshofs vom 20. September 2001, HJ Banks (Rechtssache C-390/98, Slg. 2001, S. I-6117, Randnr. 33).
- (¹⁷⁷) Urteil des Gerichts vom 1. Juli 2004, Salzgitter/Kommission (Rechtssache T-308/00, Slg. 2004, S. II-1933, Randnr. 79). Siehe auch Mitteilung der Kommission über die Anwendung der Vorschriften über staatliche Beihilfen auf Maßnahmen im Bereich der direkten Unternehmenssteuerung (ABl. C 384 vom 10.12.1998, S. 3, Randnr. 16).
- (¹⁷⁸) Urteil des Gerichtshofs vom 6. September 2006, Portugal/Kommission (Rechtssache C-88/03, Slg. 2006, S. I-7115, Randnr. 56).
- (¹⁷⁹) Urteil des Gerichtshofs vom 8. November 2001, Adria Wien Pipeline GmbH (Rechtssache C-143/99, Slg. 2001, S. I-8365, Randnr. 41).

- (¹⁸⁰) Siehe beispielsweise die Entscheidung der Kommission vom 10. Oktober 2007 über die Reform des Zusatzrentensystems für den griechischen Bankensektor (Abl. C 308 vom 19.12.2007, S. 9) und die Entscheidung der Kommission vom 10. Oktober 2007 über staatliche Beihilfen, die Frankreich im Zusammenhang mit der Finanzierungsreform für die Ruhegehälter der bei La Poste beschäftigten Beamten gewährt hat (Abl. L 63 vom 7.3.2008, S. 16).
- (¹⁸¹) Siehe Entscheidung der Kommission vom 17. Juli 2002 zur Société française de production (Abl. C 71 vom 25.3.2003, S. 3): „Die Finanzierung eines Personalabbauplans, der es einem Unternehmen ermöglicht, sich eines Teil seines Personals zu entledigen, ohne die Kosten dafür voll zu tragen, durch den Staat ist ein selektiver Vorteil, der unter das Verbot staatlicher Beihilfen fallen kann. Die Durchführung zusätzlicher Sozialmaßnahmen zugunsten der entlassenen Arbeitnehmer aus öffentlichen Mitteln, ohne den Arbeitgeber von seinen normalen Kosten zu entlasten, fällt dagegen unter die Sozialpolitik der Mitgliedstaaten und stellt keine staatliche Beihilfe im Sinne von Artikel 87 Absatz 1 EG-Vertrag dar. [...] Die SFP wird diese Kosten in voller Höhe übernehmen. Die zusätzlichen Sozialmaßnahmen zugunsten der entlassenen Arbeitnehmer der SFP, die nach dem Ausscheiden dieser Arbeitnehmer aus dem Unternehmen durchgeführt werden, befreien das Unternehmen nicht von seinen Verpflichtungen und enthalten keine staatliche Beihilfe zugunsten der SFP.“
- (¹⁸²) Dieser Betrag ergibt sich aus der Differenz zwischen dem tatsächlich angemeldeten Betrag (76 Mio. EUR) und dem als Ausgleichszahlung für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen genehmigten Betrag (53,48 Mio. EUR).
- (¹⁸³) Abl. C 288 vom 9.10.1999, S. 2.
- (¹⁸⁴) Abl. C 205 vom 5.7.1997, S. 5.
- (¹⁸⁵) Siehe Ziffer 30 der Leitlinien von 1999.
- (¹⁸⁶) Genannte Entscheidung.
- (¹⁸⁷) Geregelte Rückstellungen sind Aufwendungen, die in Anwendung der Steuervorschriften verbucht werden.
- (¹⁸⁸) Urteil des Gerichtshofs vom 16. Mai 2002, Frankreich/Kommission (Rechtssache C-482/99, Slg. 2002, S. I-4397, Randnr. 71).
- (¹⁸⁹) Die erste alternative Methode, die sich auf das zur Finanzierung der bestehenden Flotte benötigte Eigenkapital stützt, erscheint insofern ungeeignet, als die französischen Behörden bei dieser Berechnung den Anschaffungswert der Flotte und nicht den Marktwert im Jahr 2002 zugrunde legten. Müsste mit der gleichen Flotte wie der Flotte der SNCM in ihrem heutigen Zustand ein neues Unternehmen gegründet werden, müsste dieses dafür Eigenmittel proportional zum Anschaffungswert sämtlicher Schiffe und nicht zum Herstellungswert der Schiffe beschaffen. Im Übrigen werden bei einem solchen Ansatz die übrigen harten Vermögenswerte wie das Buchungsinformationssystem oder die Immobilien des Geschäftssitzes nicht berücksichtigt.
Die zweite alternative Methode, die auf den Ausgaben der SNCM beruht, erscheint der Kommission geeigneter. Allerdings möchte die Kommission den Wert von 41,7 Mio. EUR für die Verluste aus Vorjahren überprüfen, insbesondere zur Berücksichtigung des Ergebnisses für 2002 und der Verluste, die vor 1999 allein für die Verbindung nach Korsika entstanden sind.
- (¹⁹⁰) Der unabhängige Sachverständige der Kommission hat die tatsächlichen Kosten des Umstrukturierungsplans von 2002 auf der Grundlage der Bücher der SNCM mit [...] veranschlagt.
- (¹⁹¹) Urteil des Gerichtshofs vom 16. Mai 2002, Frankreich/Kommission (Rechtssache C-482/99, Slg. 2002, S. I-4397, Randnr. 71).
- (¹⁹²) Siehe Tabelle 2 dieser Entscheidung. Dieser Betrag beinhaltet die zum Zeitpunkt der Entscheidung von 2003 veräußerten Vermögenswerte, d. h. die Schiffe *Napoléon*, *Monte Rotondo* und *Liberté*, sowie die veräußerten Immobilien (Immobilienkomplex Schuman und SCI Espace Schuman).
- (¹⁹³) Siehe Ziffer 48 der Leitlinien.
- (¹⁹⁴) Siehe Anhang I.
- (¹⁹⁵) Am 11. Dezember 2007 haben VT und ein dritter Käufer einen Vorvertrag für die *Jean Nicoli* geschlossen; die Eigentumsübertragung erfolgte im April 2008.
- (¹⁹⁶) Der Kommission mit Schreiben vom 23. Juni 2004 mitgeteilt.
- (¹⁹⁷) In diesem Betrag ist der Verkauf von SCI Espace Schuman ([...] Mio. EUR) vom 24. Juni 2003 berücksichtigt, nicht jedoch der negative Reinerlös aus dem Verkauf des Schiffs *Aliso* ([...] Mio. EUR) vom 30. September 2004.
- (¹⁹⁸) Das Schiff *Asco*, die Beteiligung an Sud-Cargos und den Immobilienbestand.

- (¹⁹⁹) Nach Ansicht der Kommission sind im Rahmen der Würdigung der Einhaltung von Artikel 4 der Entscheidung von 2003 die Referenzpreise zu berücksichtigen, d. h. die Preise auf Werbeträgern oder in öffentlichen Mitteilungen, die die SNCM herausgibt. Diese Auflage betrifft nicht die Preise aus dem Buchungsinformationssystem der SNCM, da diese Tarife sowohl bei der SNCM als auch bei ihren Wettbewerbern durch das „yield management“ kontingentiert sind. Die Parametrierung dieser Systeme ermöglicht es nicht, sich über Sonderpreise der Wettbewerber der SNCM zu informieren und dadurch das Nichtbestehen einer „price leadership“ der SNCM zu überprüfen.
- (²⁰⁰) Anhand der von den französischen Behörden vorgelegten Informationen stellt sich in der Tat heraus, dass die SNCM zwischen dem 9. Juli 2003 und dem 16. März 2005 über ihre Unternehmenskommunikation, ihre Werbekampagnen oder andere veröffentlichte Dokumente niemals niedrigere Preise als ihre Wettbewerber angegeben hat.
- (²⁰¹) Dieser Betrag ergibt sich aus der Differenz zwischen dem Nettoliquiditätsbedarf der SNCM (19,75 Mio. EUR) und dem Reinerlös aus der Veräußerung von Aktiva gemäß der Entscheidung von 2003 ([...] Mio. EUR aus dem Verkauf des Schiffs *Aliso* und der Beteiligungen an Southern Trader, Someca und Amadeus). Die Gesamtkapitalzuführung des Staates an die SNCM beträgt dadurch 69,29 Mio. EUR.
-

ANHANG I

TENOR DER ENTSCHEIDUNG VON 2003

Artikel 1

Die Umstrukturierungsbeihilfe, die Frankreich zugunsten der Société Nationale Maritime Corse-Méditerranée (SNCM) erbringen möchte, ist vorbehaltlich der in Artikel 2 bis 5 festgelegten Auflagen mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar.

Artikel 2

Die SNCM unterlässt ab dem Zeitpunkt der Bekanntgabe der vorliegenden Entscheidung bis zum 31. Dezember 2006 die Beschaffung neuer Schiffe sowie die Unterzeichnung von Verträgen über den Bau, die Bestellung oder die Charterung neuer oder generalüberholter Schiffe.

Die SNCM darf ab dem Zeitpunkt der Bekanntgabe der vorliegenden Entscheidung bis zum 31. Dezember 2006 nur die 11 Schiffe betreiben, die sich bereits im Besitz der SNCM befinden, d. h. die *Napoléon Bonaparte*, die *Danielle Casanova*, die *Île de Beauté*, die *Corse*, die *Liamone*, die *Aliso*, die *Méditerranée*, die *Pascal Paoli*, die *Paglia Orba*, die *Monte Cinto* und die *Monte d'Oro*.

Muss die SNCM aufgrund von Ereignissen, die sich ihrem Einfluss entziehen, eines ihrer Schiffe vor dem 31. Dezember 2006 ersetzen, kann die Kommission eine entsprechende Ersatzlieferung auf der Grundlage einer von Frankreich in geeigneter Weise begründeten Notifizierung genehmigen.

Artikel 3

Die SNCM-Gruppe veräußert sämtliche direkten oder indirekten Beteiligungen an folgenden Unternehmen:

- *Amadeus France*;
- *Compagnie Corse Méditerranée*;
- *Société civile immobilière Schuman*;
- *Société Méditerranéenne d'Investissements et de Participations*;
- *Someca*.

Statt die Beteiligungen an der Société Méditerranéenne d'Investissements et de Participations zu verkaufen, kann die SNCM auch den einzigen Vermögenswert dieses Unternehmens, die Southern Trader, verkaufen und dieses Tochterunternehmen schließen.

Die Veräußerungen können nach Ermessen der französischen Behörden entweder durch öffentliches Verkaufsangebot oder durch öffentliche Interessenbekundung mit vorheriger Veröffentlichung mit einer Bietfrist von mindestens zwei Monaten erfolgen.

Frankreich übermittelt der Kommission die Nachweise für sämtliche Veräußerungen. Unzureichende bei der SNCM eingehende Angebote dürfen nicht als Grund für die Nichtveräußerung geltend gemacht werden. Gehen keine Angebote ein und kann Frankreich nachweisen, dass sämtliche erforderlichen Veröffentlichungsmaßnahmen getroffen wurden, gilt die in Absatz 1 formulierte Auflage als erfüllt.

Artikel 4

Auf sämtlichen Strecken nach Korsika unterlässt die SNCM ab dem Zeitpunkt der Bekanntgabe der vorliegenden Entscheidung bis zum 31. Dezember 2006 sämtliche preispolitischen Maßnahmen im Zusammenhang mit den angebotenen Preisen, durch die niedrigere Preise als die Preise sämtlicher Wettbewerber für gleiche Ziele und Dienste sowie für identische Termine angeboten werden sollen.

Die Kommission behält sich die Einleitung eines Untersuchungsverfahrens in sämtlichen Fällen vor, in denen eine Nichteinhaltung der Bedingungen dieser Entscheidung, insbesondere der Bedingung gemäß Absatz 1, festgestellt wird.

Die in Absatz 1 formulierte Bedingung ist erfüllt, wenn die niedrigsten von der SNCM angebotenen Preise Tag für Tag über den niedrigsten von sämtlichen Wettbewerbern angebotenen Sonderpreisen für gleichwertige Ziele und Dienste liegen.

Die in Absatz 1 festgelegte Bedingung gilt nicht, sobald die Preise dieser Wettbewerber die inflationsbereinigten Preise der SNCM aus dem Bezugsjahr 1996 überschreiten.

Frankreich teilt der Kommission vor dem 30. Juni jeden Jahres sämtliche benötigten Informationen mit, anhand derer nachgewiesen wird, dass diese Bedingung für das vorangegangene Haushaltsjahr auf sämtlichen Strecken nach oder von Korsika erfüllt wurden.

Artikel 5

Entsprechend den Verpflichtungen der französischen Behörden im Umstrukturierungsplan wird die jährliche Zahl der Hin- und Rückfahrten der Schiffe auf den verschiedenen Seeverbindungen nach Korsika bis zum 31. Dezember 2006 auf die in Tabelle 3 dieser Entscheidung ⁽¹⁾ festgelegten Schwellenwerte festgelegt, soweit nicht besondere, nicht von der SNCM zu vertretende Umstände eintreten, durch die das Unternehmen zur Verlegung bestimmter Fahrten in andere Häfen gezwungen ist, und sofern sich nicht die dem Unternehmen übertragenen gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen ändern.

Artikel 6

Frankreich ist berechtigt, der SNCM ab dem Zeitpunkt der Bekanntgabe der vorliegenden Entscheidung eine Kapitalerhöhung von 66 Mio. EUR zu gewähren.

Bis zum Ende des Umstrukturierungszeitraums, d. h. dem 31. Dezember 2006, kann die Kommission auf Antrag der französischen Behörden beschließen, eine zweite Auszahlung an die SNCM zu bewilligen, deren Höhe dem Unterschied zwischen den verbleibenden 10 Mio. EUR und dem Erlös der gemäß Artikel 3 nach den Modalitäten dieses Artikels verlangten Veräußerungen entspricht.

Eine entsprechende Entscheidung darf nur getroffen werden, wenn die in Artikel 3 verlangten Maßnahmen durchgeführt wurden, wenn der Erlös aus den Veräußerungen 10 Mio. EUR nicht überschreitet und soweit die in Artikel 2, 4 und 5 vorgeschriebenen Bedingungen eingehalten wurden; hiervon unbeschadet ist die Kommission berechtigt, im Fall der Nichteinhaltung einer dieser Bestimmungen erforderlichenfalls ein förmliches Untersuchungsverfahren einzuleiten. Wird eine entsprechende Nichteinhaltung festgestellt, wird die zweite Tranche der Beihilfe nicht ausbezahlt.

Artikel 7

Frankreich teilt der Kommission innerhalb von sechs Monaten nach der Bekanntgabe dieser Entscheidung mit, welche Maßnahmen ergriffen wurden, um der Entscheidung nachzukommen.

Artikel 8

Diese Entscheidung ist an die Französische Republik gerichtet.

⁽¹⁾ Siehe Anhang II dieser Entscheidung.

ANHANG II

TABELLE 3 DER ENTSCHEIDUNG VON 2003

Angebotsentwicklung der SNCM

	Anzahl der Fahrten		Passagierkapazität		Frachtkapazität in laufenden Metern	
	2001	> 2003	2001	> 2003	2001	> 2003
Marseille–Korsika	1 881	[...]	1 723 050	[...]	1 469 000	[...]
Toulon–Korsika	187	[...]	303 650	[...]	0	[...]
Golf von Genua	1 768	[...]	1 708 700	[...]	0	[...]
Zwischensumme Europa	3 836	3 067	3 735 400	2 357 500	1 469 000	[...]
Nordafrika	302	372	444 000	635 000	0	0
Insgesamt	4 138	3 439	4 179 400	2 992 500	1 469 000	[...]