

DECIZIA COMISIEI

din 8 iulie 2008

privind măsurile C 58/02 (ex N 118/02) pe care Franța le-a pus în aplicare în favoarea Société Nationale Maritime Corse-Méditerranée (SNCM)

[notificată cu numărul C(2008) 3182]

(Numai textul în limba franceză este autentic)

(Text cu relevanță pentru SEE)

(2009/611/CE)

COMISIA COMUNITĂȚILOR EUROPENE,

având în vedere Tratatul de instituire a Comunității Europene, în special articolul 88 alineatul (2) primul paragraf,

având în vedere Acordul privind Spațiul Economic European, în special articolul 62 alineatul (1) litera (a),

după ce părțile interesate au fost invitate să își prezinte observațiile în conformitate cu articolele menționate ⁽¹⁾ și având în vedere aceste observații,

întrucât:

1. PROCEDURA

- (1) La 18 februarie 2002, Republica Franceză a transmis Comisiei o notificare cu privire la un proiect de ajutor pentru restructurare în favoarea *Société Nationale Maritime Corse-Méditerranée* (denumită în continuare „SNCM”) ⁽²⁾, finalizat la 3 iulie 2002 ⁽³⁾. Ajutorul pentru restructurare notificat constă în recapitalizarea SNCM prin intermediul *Compagnie Générale Maritime et Financière* (denumită în continuare „CGMF”) ⁽⁴⁾ pentru suma de 76 milioane EUR.
- (2) Prin scrisoarea din 19 august 2002, Comisia a notificat autoritățile franceze cu privire la decizia de a deschide, în aplicarea articolului 88 alineatul (2) CE, procedura oficială de investigare stipulată la articolul 6 din Regulamentul (CE) nr. 659/1999 al Consiliului din 22 martie 1999 de stabilire a normelor de aplicare a articolului 93 din Tratatul CE ⁽⁵⁾.
- (3) La 8 octombrie 2002 ⁽⁶⁾, autoritățile franceze au comunicat Comisiei observațiile referitoare la decizia din 19 august 2002 ⁽⁷⁾.
- (4) La cererea autorităților franceze, au fost organizate reuniuni de lucru cu serviciile Comisiei la 24 octombrie 2002, 3 decembrie 2002 și 25 februarie 2003.
- (5) În cadrul deschiderii procedurii, Comisia a primit observații de la două întreprinderi, și anume de la *Corsica Ferries France* (denumită în continuare „CFF”), la 8 ianuarie 2003 ⁽⁸⁾, și de la grupul *Stef-TFE*, la 7 ianuarie 2003, precum și de la diverse colectivități teritoriale franceze, la 18 decembrie 2002 și la 9 și

10 ianuarie 2003. Comisia a transmis aceste observații Franței, pentru comentarii, prin scrisorile din 13 și 16 ianuarie și din 5 și 21 februarie 2003.

- (6) Autoritățile franceze au comunicat Comisiei comentariile asupra observațiilor întreprinderilor CFF și *Stef-TFE* la 13 februarie 2003 ⁽⁹⁾ și 27 mai 2003 ⁽¹⁰⁾.
- (7) La 16 ianuarie 2003, serviciile Comisiei au trimis o cerere de informații suplimentare la care autoritățile franceze au răspuns la 21 februarie 2003.
- (8) Prin scrisoarea din 10 februarie 2003 ⁽¹¹⁾, autoritățile franceze au prezentat argumente în scopul de a demonstra că proiectul de ajutor respectă cu exactitate orientările comunitare privind ajutoarele de stat pentru salvarea și restructurarea întreprinderilor ⁽¹²⁾ (denumite în continuare „orientările din 1999”).
- (9) La 25 februarie 2003 ⁽¹³⁾, autoritățile franceze au transmis o copie a acordului acționarilor care unește SNCM și grupul *Stef-TFE*, la cererea Comisiei.
- (10) Prin Decizia 2004/166/CE din 9 iulie 2003 (denumită în continuare „decizia din 2003”) ⁽¹⁴⁾, Comisia a aprobat, cu anumite condiții, acordarea ajutorului pentru restructurare în beneficiul SNCM, plătit în două tranșe, una de 66 milioane EUR, cealaltă în sumă maximă de 10 milioane EUR, care va urma să fie determinată în funcție de veniturile nete din cedările de active efectuate după adoptarea deciziei din 2003.
- (11) La 13 octombrie 2003, CFF a introdus un recurs în anulare împotriva deciziei din 2003 la Tribunalul de Primă Instanță al CE (denumit în continuare „Tribunalul”) (cauza T-349/03).
- (12) La 8 septembrie 2004, Comisia a decis să considere că modificările solicitate de Franța la 23 iunie 2004, respectiv permutarea navei *Aliso* cu nava *Asco* pe lista navelor pe care SNCM era autorizată să le utilizeze ca urmare a deciziei din 2003 și vânzarea navei *Aliso* în locul navei *Asco*, nu erau de natură să repună în discuție compatibilitatea cu piața comună a ajutorului pentru restructurare autorizat prin decizia din 2003 ⁽¹⁵⁾.

- (13) Prin decizia din 16 martie 2005 (denumită în continuare „decizia din 2005”), Comisia a aprobat plata unei a doua tranșe a ajutorului pentru restructurare, în sumă de 3,3 milioane EUR, ceea ce a ridicat valoarea totală a ajutorului pentru restructurare la 69 292 400 EUR.
- (14) La 15 iunie 2005, în cauza T-349/03, Tribunalul a anulat decizia din 2003 din motive de apreciere eronată a caracterului minimal al ajutorului. Această hotărâre a avut drept consecință revenirea Comisiei în faza procedurii oficiale de investigare, deschisă prin decizia din 19 august 2002, și caducitatea deciziilor din 8 septembrie 2004 și din 16 martie 2005, fondate pe decizia din 2003 anulată.
- (15) La 25 octombrie 2005⁽¹⁶⁾, autoritățile franceze au transmis Comisiei informații cu privire la situația financiară a societății după notificarea planului de ajutor pentru restructurare din 18 februarie 2002.
- (16) La 17 noiembrie 2005⁽¹⁷⁾, autoritățile franceze au furnizat elemente privind actualizarea planului de restructurare din 2002 și reconstituirea capitalurilor proprii ale SNCM⁽¹⁸⁾.
- (17) La 15 martie 2006, autoritățile franceze au transmis Comisiei o notă de sinteză cu privire la piață, planul de afaceri (partea referitoare la venituri) și situația rezultatelor previzionate⁽¹⁹⁾. Alte documente au fost trimise serviciilor Comisiei la 28 martie 2006 și la 7 aprilie 2006⁽²⁰⁾. În această ultimă comunicare, autoritățile franceze au invitat Comisia să ia în considerare faptul că, datorită caracterului de „compensații pentru un serviciu public”, o parte din ajutorul pentru restructurare din 2002, respectiv suma de 53,48 milioane EUR, nu are calitatea de măsură luată în cadrul unui plan de restructurare, ci de măsură care nu constituie ajutor în sensul jurisprudenței *Altmark*⁽²¹⁾ sau ca măsură autonomă și independentă a planului de restructurare în temeiul articolului 86 alineatul (2) CE.
- (18) La 21 aprilie 2006, un proiect de concentrare prin care societățile Veolia Transport (denumită în continuare „VT”)⁽²²⁾ și Butler Capital Partners (denumită în continuare „BCP”) obțin controlul comun asupra SNCM⁽²³⁾ a fost notificat Comisiei în baza articolului 4 din Regulamentul (CE) nr. 139/2004 al Consiliului⁽²⁴⁾. Comisia a adoptat o decizie de aprobare a acestei operațiuni de concentrare la 29 mai 2006⁽²⁵⁾.
- (19) La 21 iunie 2006⁽²⁶⁾, autoritățile franceze au transmis Comisiei hotărârea din 26 mai 2006 a Ministerului Economiei, Finanțelor și Industriei de aprobare a operațiunilor financiare efectuate de societatea CGMF, decretul nr. 2006-606 din 26 mai 2006 privind trecerea SNCM în sectorul privat, precum și hotărârea din 26 mai 2006 de aprobare a operațiunilor financiare efectuate de SNCF.
- (20) La 7 iunie 2006, au fost transmise Comisiei informații cu privire la delegarea serviciului public și a ajutoarelor cu caracter social în domeniul transporturilor din Corsica⁽²⁷⁾.
- (21) La 13 septembrie 2006, Comisia a decis să deschidă procedura prevăzută la articolul 88 alineatul (2) CE în privința noilor măsuri puse în aplicare în beneficiul SNCM cu integrarea planului de restructurare notificat în 2002⁽²⁸⁾ (decizie denumită în continuare „decizia din 2006”).
- (22) La 16 noiembrie 2006, Franța a transmis Comisiei observațiile sale privind decizia din 2006⁽²⁹⁾.
- (23) Fiind sesizată de anumite părți interesate de o solicitare de prelungire cu o lună a termenului de prezentare a observațiilor⁽³⁰⁾, Comisia a decis să acorde acest termen suplimentar tuturor părților interesate⁽³¹⁾.
- (24) Comisia a primit din partea societăților CFF⁽³²⁾ și STIM d'Orbigny (denumită în continuare „STIM”)⁽³³⁾ observații care au fost transmise autorităților franceze prin scrisoarea din 20 februarie 2007. O altă parte terță interesată a trimis, de asemenea, comentarii care au fost transmise autorităților franceze și pe care le-a retras la 28 mai 2008.
- (25) Autoritățile franceze au comunicat observațiile lor cu privire la comentariile părților terțe interesate la 30 aprilie 2007⁽³⁴⁾.
- (26) La 20 decembrie 2007, CFF a depus o plângere referitoare la ajutoarele de stat împotriva SNCM, în completarea informațiilor transmise la 15 iunie 2007 și la 30 noiembrie 2007. Această plângere se referă la articolul 3 din noua convenție de Delegare a Serviciului Public semnată în iunie 2007 între Colectivitatea teritorială din Corsica și grupul *Compagnie Méridionale de Navigation-SNCM* pentru 2007-2013. Conform CFF, punerea în aplicare a acestei clauze ar mobiliza noi resurse financiare pentru SNCM, de ordinul a 10 milioane EUR pentru anul 2007. De asemenea, potrivit CFF, compensația plătită în beneficiul SNCM în baza obligațiilor de serviciu public ar fi un ajutor de stat – mai mult, unul ilegal, deoarece nu a fost notificat Comisiei.
- (27) Deoarece un anumit număr de informații a fost transmis Comisiei după expirarea termenului stabilit inițial pentru 13 februarie 2007⁽³⁵⁾, Comisia a informat părțile interesate cu privire la decizia de prelungire a termenului de prezentare a observațiilor terților până la 14 martie 2008.
- (28) La 26 martie 2008, Comisia a transmis Franței observațiile părților terțe interesate iar Franța și-a comunicat comentariile la 28 martie 2008, 10 aprilie 2008 și 28 aprilie 2008.

2. IDENTIFICAREA BENEFICIARULUI MĂSURILOR LA CARE SE REFERĂ PREZENTA DECIZIE

- (29) Beneficiarul măsurilor la care se referă prezenta decizie este *Société Nationale Maritime Corse-Méditerranée* (SNCM), care grupează mai multe filiale din sectorul maritim și care efectuează transport maritim de pasageri, automobile și vehicule grele pe canalele de legătură dintre Franța continentală și Corsica, Italia (Sardinia) și Maghreb (Algeria și Tunisia).
- (30) SNCM este o societate pe acțiuni constituită în 1969 prin fuziunea între *Compagnie générale transatlantique* și *Compagnie de navigation mixte*, ambele înființate în 1850. Cunoscută la momentul respectiv drept *Compagnie générale transméditerranéenne*, a fost redenumită *Société nationale maritime Corse-Méditerranée* în anul 1976, după ce *Société nationale des chemins de fer* (SNCF) a achiziționat o participație la capitalul acesteia. Compania fusese de fapt selectată de guvernul francez pentru a pune în practică principiul continuității teritoriale cu insula Corsica, respectiv alinierea tarifelor la transporturi maritime cu tarifele SNCF pentru transport feroviar, în baza unei convenții încheiate la 31 martie 1976 pentru o perioadă de douăzeci și cinci de ani. *Compagnie générale transatlantique* fusese deja însărcinată de guvernul francez cu transporturile care deserveau Corsica, printr-o convenție anterioară încheiată la 23 decembrie 1948.
- (31) În momentul notificării recapitalizării în anul 2002, SNCM era deținută în procent de 20 % de SNCF și de 80 % de CGMF. După deschiderea capitalului SNCM la 30 mai 2006 (a se vedea considerentul 18 din prezenta decizie), BCP și VT dețineau 38 % și respectiv 28 % din capitalul SNCM, în timp ce CGMF avea 25 % din capital (9 % din capital fiind rezervate salariaților).
- (32) Principalele filiale ale SNCM sunt *Compagnie Méridionale de Navigation* (denumită în continuare „CMN”) (36), *Compagnie Générale de Tourisme et d'Hôtellerie* (CGTH) (37), *Aliso Voyage* (38), *Sud-Cargos* (39), *Société Aubagnaise de Restauration et d'Approvisionnement* (SARA) (40), *Ferrytour* (41) și *Les Comptoirs du Sud* (42).
- (33) Ca urmare a cedării navelor de mare viteză *Aliso*, în luna septembrie 2004, și *Asco* (43), în luna mai 2005, flota SNCM se compune din zece nave[cinci feriboturi (44), patru nave mixte (marfă și pasageri) (45) și o navă de mare viteză (NGV) care operează în principal din Nisa (46)] din care șapte în proprietatea societății (47).
- (34) În scopul exhaustivității, trebuie amintit că serviciile de transport maritim regulat între porturile din Franța continentală și Corsica au fost asigurate încă din anul 1948 în cadrul unui serviciu public, ai cărui concesionari au fost, între 1976 și 2001, SNCM și CMN, în baza unei convenții cadru încheiate inițial pe o perioadă de douăzeci și cinci de ani. Conform reglementărilor comunitare în vigoare (48) și ca urmare a licitației europene (49) organizată de colectivitatea teritorială din Corsica (50), SNCM și CMN au preluat în comun delegarea serviciului public (denumită în continuare „DSP”) pentru transporturile spre Corsica cu plecare din Marsilia, în schimbul unor compensații financiare pe perioada 2002-2006.
- (35) Deoarece DSP a expirat la sfârșitul anului 2006, serviciu public maritim indicat anterior a făcut obiectul unei noi licitații la nivel european (51) și a fost atribuit grupului SNCM – CMN, de la 1 mai 2007 până la 31 decembrie 2013, pentru o subvenție de aproximativ 100 milioane EUR pe an.
- (36) În paralel, există obligații ale tuturor operatorilor care deserveau insula referitoare la frecvența transporturilor cu plecare din Toulon și din Nisa. Pe aceste linii, rezidenții corsicani, precum și alte categorii de pasageri beneficiază, din anul 2002 până în 2013, de ajutoare sociale puse în aplicare în temeiul deciziilor Comisiei din 2 iulie 2002 (52) și din 24 aprilie 2007 (53).

3. CONTEXTUL CONCURENȚIAL

- (37) SNCM operează în principal pe două piețe distincte, atât din punct de vedere al traficului de pasageri, cât și al traficului de mărfuri: pe de o parte serviciile de transport spre Corsica și Maghreb cu plecare din Franța și, de pe altă parte, în mod auxiliar, serviciile de transport către Italia și Spania.

3.1. Serviciile de transport pentru Corsica

Transportul de pasageri

- (38) Serviciile de transport de pasageri spre Corsica reprezintă o piață cu un puternic caracter sezonier. Această piață se caracterizează, în fapt, prin vârfuri de frecvență sezoniere, frecvență care poate fi de zece ori mai mare decât cea din luna cea mai puțin aglomerată, ceea ce impune operatorilor să aibă o flotă dimensionată pentru a face față acestor vârfuri. Jumătate din cifra de afaceri este realizată în lunile iulie și august. Mai mult, există un dezechilibru în ceea ce privește sensul de parcurs, chiar în perioada de vârf: în luna iulie, de exemplu, nava pleacă încărcată la capacitate de pe continent, dar la întoarcere este aproape goală. Astfel, gradul anual mediu de ocupare a navelor este relativ scăzut.
- (39) SNCM este operatorul istoric care leagă Corsica de teritoriul continental francez. Schematic, două treimi din activitatea acesteia se realizează între Marsilia și Corsica în cadrul unei delegări de serviciu public; o treime din activitate este reprezentată de legăturile între alte puncte de origine sau de destinație (Nisa-Corsica, Toulon-Corsica, legături internaționale spre Sardinia sau Maghreb).

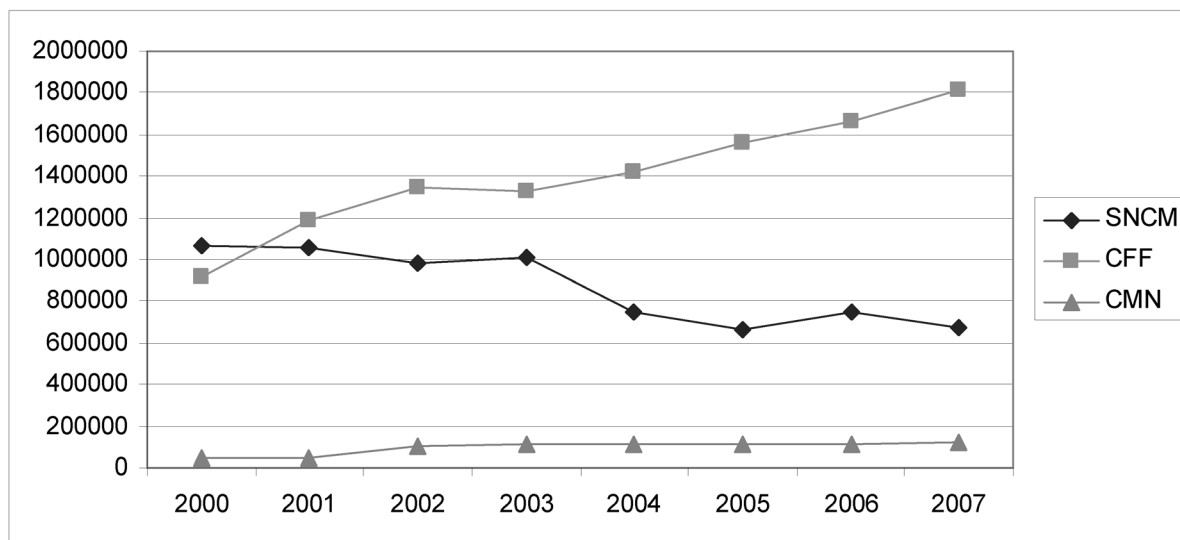
(40) SNCM a funcționat mult timp în situația deținerii monopolului asupra activității sale principale. Cu toate acestea, începând cu anul 1996, societatea se confruntă cu o concurență care s-a dezvoltat foarte rapid. Astfel, societatea *Corsica Ferries France* (CFF) este în prezent actorul care domină legăturile maritime între continent și Corsica, iar cota sa de piață nu încetează să crească. Deși nu este prezentă pe această piață decât din 1996, CFF a avut un trafic de pasageri în creștere cu [...] (*) pe an între 2000 și 2005, iar această creștere continuă. Astfel, în prezent aproape [...] călători pe mare între

continent și Corsica utilizează un vapor al CFF, în timp ce numai [...] utilizează o navă de la SNCM, în timp ce CMN transportă restul de pasageri, respectiv [...].

(41) Poziția ocupată de șapte ani de societatea CFF pe această piață se manifestă și în privința numărului de pasageri transportați pe sezon între Corsica și Franța continentală. Graficul de mai jos arată creșterea cotei de piață a CFF, de la 45 % în 2000 la [...] % în 2007, și a cotei SNCM, de la 53 % la [...] %, în aceeași perioadă, cu o diferență de peste un milion de pasageri transportați.

Graficul 1

Numărul de pasageri transportați pe sezon (mai-septembrie) între Franța continentală și Corsica – din 2000 până în 2007



Sursa: Observatoire régional des transports de la Corse

(42) Cealți concurenți minori ai SNCM în ceea ce privește serviciile de transport pentru Corsica sunt *Compagnie Méridionale de Navigation* (CMN), Moby Lines, Happy Lines și TRIS.

cifrei de afaceri în anul 2007 se bazează pe viabilitatea întreprinderii, deși aceasta a cedat o parte considerabilă din piață în favoarea singurului competitor, a cărui cotă de piață este în prezent mult mai mare.

(43) În ultimii doi ani, oferta SNCM și cotele sale de piață pentru legăturile cu Corsica s-au redus, înregistrând o scădere de [...] % a numărului de locuri (- [...] % pentru serviciile de transport cu plecare din Nisa și - [...] % pentru cele cu plecare din Marsilia).

(45) Piața transportului maritim de pasageri între continent și Corsica a crescut în medie cu 4 % în ultimii 15 ani; această creștere ar trebui să continue cu un procent de [...] % preconizat pentru anul 2008 iar în următorii ani să fie o creștere moderată. Totuși, se pare că pe această piață nu caută să se dezvolte noi actori. Cu ocazia cererii de oferte lansate de Office des Transports de Corse (Oficiul Transporturilor din Corsica) pentru atribuirea, pe perioada 2007-2013, a delegării serviciului public de transport maritim pentru anumite porturi ale Corsicii, nu a apărut nicio altă candidatură în afara celor a CFF și SNCM-CMN, deși exista și posibilitatea unor oferte parțiale pentru o linie dată.

(44) Cu toate acestea, scăderea continuă a cotelor de piață demonstrează că revenirea încrederii din partea pasagerilor, care a fost foarte mult zdruncinată de grevele și tulburările provocate de conflictele sociale din anii 2004 și 2005, în special cu ocazia privatizării întreprinderii, se realizează foarte lent. Aceasta este o condiție esențială pentru stoparea diminuării cotei de piață a SNCM constatată în ultimii ani. În acest context, creșterea

(46) În ceea ce privește principalul concurent al SNCM, CFF, acesta și-a mărit substanțial oferta de locuri, de la 500 000 la [...] milioane între 1999 și 2007 (din care [...] % creștere între 2006 și 2007), ceea ce i-a permis să își sporească traficul (de la [...] milioane în 2005 la [...] milioane în 2007) și să își extindă cota de piață. Această politică se traduce totuși prin grade de ocupare mai puțin ridicate din punct de vedere structural pentru CFF decât pentru SNCM, cu o diferență de ordinul a [...] puncte procentuale în 2007. Pentru SNCM, gradul mediu de ocupare în anul 2007 a crescut la [...] %, ceea ce este normal, ținând cont de puternicul caracter sezonier al pieței (conform celor menționate mai sus).

Transportul de mărfuri

(47) În ceea ce privește traficul de mărfuri cu Corsica, SNCM deținea în anul 2005 aproximativ [...] % din piața Marsilia-Toulon către Corsica.

(48) Pentru traficul de mărfuri generale (neînsoțite), SNCM și CMN dispun de un cvasi-monopol de facto. În cadrul contractului de delegare a serviciului public, cele două societăți asigură transporturi frecvente de la Marsilia către toate porturile Corsicii.

(49) Pentru remorcile însoțite, încărcate pe feriboturi, care reprezintă în total 24 % din traficul de mărfuri generale, măsurat în metri liniari, există o concurență între operatorii de transport de pasageri. SNCM și CMN dețin, de asemenea, majoritatea acestor transporturi însoțite. Ceilalți operatori, în special CFF, dețin 10 % din aceste transporturi, respectiv 2 % din piața globală.

(50) Pentru vehiculele însoțite⁽⁵⁴⁾, încărcate pe feriboturi (aproximativ 24 % din transportul de mărfuri generale în 2003), SNCM și CMN dețin majoritatea pieței. Cu toate acestea, începând cu 2002, CFF și-a dezvoltat oferta și deține aproximativ [...] % din piață.

3.2. Serviciile de transport pentru Maghreb

(51) Tunisia și Algeria reprezintă o piață importantă, de aproximativ 5 milioane de pasageri, dominată de transportul aerian. În acest context, transportul maritim reprezintă aproximativ 15 % din fluxul total. În timp ce Algeria reprezintă o piață maritimă semnificativă de ordinul a 560 000 de pasageri, Tunisia reprezintă o piață mai puțin importantă, de ordinul a 250 000 de pasageri.

(52) Piața transportului maritim din Franța către Maghreb a cunoscut o creștere susținută în ultimii ani, de 13 % între 2001 și 2005. Ținând cont de perspectivele de creștere a turismului în această regiune, transportul maritim ar trebui să cunoască o rată de creștere anuală de 4 % până în anul 2010.

(53) În Algeria, SNCM se situează pe locul doi pe piață, după *Entreprise Nationale de Transport Maritime de Voyageurs* (ENTMV), întreprindere publică algeriană. Cota de piață a SNCM a crescut de la 24 % în 2001 la [...] % în 2005.

(54) SNCM este pe locul doi ca operator pe piața transporturilor către Tunisia, după *Compagnie tunisienne de navigation* (CTN). Cu toate că, începând cu anul 2001, SNCM a pierdut cote de piață în favoarea CTN, plecând de la 44 % și ajungând la [...] % în 2004, în 2005 s-a înregistrat totuși o ameliorare ([...] %).

4. DESCRIEREA MĂSURILOR LA CARE SE REFERĂ PREZENTA DECIZIE

4.1. Recapitalizarea SNCM din 2002

4.1.1. Descriere

(55) Ca urmare a Deciziei Comisiei din 17 iulie 2002 de autorizare a unui ajutor pentru salvarea SNCM⁽⁵⁵⁾, autoritățile franceze au notificat Comisiei, la 18 februarie 2002, un proiect de ajutor pentru restructurare în beneficiul SNCM. Această măsură constă în recapitalizarea SNCM, prin societatea-mamă CGMF, cu suma de 76 milioane EUR, din care 46 milioane EUR reprezintă cheltuieli de restructurare⁽⁵⁶⁾. Această majorare de capital avea ca obiectiv creșterea capitalurilor proprii ale SNCM de la 30 milioane EUR la 106 milioane EUR.

(56) Conform orientărilor din 1999, autoritățile franceze au prezentat Comisiei un plan de restructurare⁽⁵⁷⁾ pentru SNCM, cuprinzând cinci puncte:

(i) o reducere a numărului de traversări și repunerea în funcțiune a navelor societății între diferitele linii (o reducere a curselor către Corsica și o intensificare a curselor pentru Maghreb)⁽⁵⁸⁾;

(ii) o reducere a flotei societății cu patru nave, ceea ce trebuia să genereze lichidități de 21 milioane EUR;

(iii) cedarea anumitor active imobiliare;

(iv) o reducere de aproximativ 12 % a efectivelor⁽⁵⁹⁾, ceea ce, împreună cu o politică salarială rezonabilă, trebuia să permită reducerea cheltuielilor cu echipajele de la 61,8 milioane EUR în 2001 la [...] milioane EUR în medie din anul 2003 până în 2006 și a cheltuielilor la sol de la 50,3 milioane EUR în 2001 la [...] milioane EUR, în aceeași perioadă;

(v) desființarea a două din filialele societății, *Compagnie Maritime Toulonnaise* și *Corsica Marittima*, ale căror activități reziduale urmau să fie preluate de SNCM.

- (57) În urma observațiilor formulate de Comisie în decizia din 19 august 2002, autoritățile franceze au prezentat, în scrisoarea din 31 ianuarie 2003, îmbunătățirile aduse planului de restructurare cu privire la următoarele:
- angajamente și precizări privind politica salarială;
 - un plan de reducere a costurilor la achizițiile intermediare;
 - un angajament al SNCM de a nu provoca un război tarifar cu concurenții săi care operează transporturi spre Corsica.
- (58) În ceea ce privește ultimul punct, autoritățile franceze precizează că „SNCM își ia acest angajament fără rezerve, deoarece societatea consideră că un război tarifar din partea sa nu ar corespunde nici poziției sale strategice, nici intereselor sale, deoarece acest lucru ar conduce la o reducere a încasărilor, nici practicilor sale obișnuite și competențelor sale”.
- (59) În planul lor de restructurare, autoritățile franceze au prezentat Comisiei un model financiar detaliat pentru perioada 2002-2007 în baza estimării cifrelor medii în legătură cu o serie de variabile⁽⁶⁰⁾. Proiecțiile financiare arată, între altele, o revenire la profituri curente pozitive, începând din 2003.

Tabelul 1

Modelul financiar pentru perioada 2002-2007

(în milioane EUR)

| | 2000 | 2001 | 2002 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 |
|--|----------|----------|-------|----------|-------|-------|-------|-------|-------|
| | Realizat | Realizat | Plan | Realizat | Plan | Plan | Plan | Plan | Plan |
| Cifra de afaceri | 204,9 | 204,1 | 178 | 205,8 | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] |
| Subvenții de exploatare | 85,4 | 86,7 | 74,5 | 77,7 | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] |
| Rezultat curent | - 14,7 | - 5,1 | 1,2 | - 5,8 | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] |
| Rezultat net | - 6,2 | - 40,4 | 23 | 4,2 | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] |
| Fonduri proprii | 67,5 | 29,7 | 119 | 33,8 | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] |
| Datorii financiare nete (fără leasing) | 135,8 | 134,5 | 67,7 | 144,8 | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] |
| Indicatori financiari | | | | | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] |
| Rezultat curent/CA + subvenții | - 5 % | - 2 % | 0 % | - 2 % | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] |
| Fonduri proprii/datorii în bilanț | 50 % | 22 % | 176 % | 23 % | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] |

Cifrele pentru 2000, 2001 și 2002 sunt extrase din rapoartele anuale pe 2001 și 2002 ale SNCM.

(60) Aportul de capital de 76 milioane EUR, precum și revenirea la rentabilitatea în exploatare preconizată începând din 2003 au permis, conform autorităților franceze, creșterea capitalurilor proprii de la un nivel de aproximativ 30 milioane EUR la finele anului 2001 la 120 milioane EUR pe termen scurt (2003), apoi la [...] milioane EUR la încheierea planului (2006-2007). Acest lucru trebuia să permită o reducere a datoriei financiare, de la 145 milioane EUR în 2002, până la niveluri între [...] și [...] milioane EUR din 2003 până în 2005. În ultimii ani ai planului, societatea a prevăzut o creștere a datoriilor pentru reinnoirea uneia sau a două din nave (proprietate integrală).

(61) Autoritățile franceze au furnizat, de asemenea, un studiu de sensibilitate al rezultatelor scontate, în raport cu ipotezele de lucru legate de traficul pe diferitele linii. Pe această bază, diversele simulări arată că SNCM ar trebui să redobândească rentabilitatea în cazul cifrelor preconizate.

4.1.2. *Determinarea valorii de recapitalizare*

- (62) Metoda aleasă de autoritățile franceze ⁽⁶¹⁾ pentru a determina valoarea recapitalizării constă în calcularea nevoii de finanțare pe baza raportului mediu dintre fondurile proprii și datoriile financiare constatată în anul 2000 în cinci companii maritime europene. În ciuda disparităților dintre bilanțurile acestor societăți, media determinată de autoritățile franceze s-a stabilit la 79 %. Autoritățile franceze susțin că proiecțiile financiare pe perioada 2002-2007 determină un raport mediu de 77 % între capitalurile proprii și datoriile financiare, capitalurile proprii urmând să ajungă la 169 milioane EUR în 2007. Un asemenea nivel al fondurilor proprii trebuia obținut printr-o recapitalizare de 76 milioane EUR și prin reușita acțiunilor prevăzute în planul de restructurare.

4.2. **Măsuri luate după recapitalizarea din 2002**4.2.1. *Observație preliminară*

- (63) Recapitalizarea și planul de restructurare din 2002 nu au adus profiturile scontate și, începând cu anul 2004, situația economică și financiară a SNCM s-a degradat puternic. La această degradare au contribuit atât factori interni (conflicte sociale, realizarea insuficientă și tardivă a obiectivelor de productivitate, pierderea unor cote de piață) și factori din exteriorul SNCM (atractivitatea mai slabă a destinației Corsica, câștigarea de către CFF a unor cote de piață, erori de management din partea statului ⁽⁶²⁾, cât și majorarea costului combustibililor.
- (64) Astfel, rezultatul curent al SNCM s-a stabilit la – 32,6 milioane EUR în 2004 și – 25,8 milioane EUR în 2005. Rezultatul net, pe de altă parte, a fost de – 29,7 milioane EUR în 2004 și de – 28,8 milioane EUR în 2005.
- (65) Degradarea situației economice și financiare a SNCM a determinat autoritățile franceze să cedeze și alte active decât ceea ce se prevedea în planul de restructurare din 2002 și ceea ce se cerea prin decizia din 2003 și să lanseze o procedură de căutare a unor parteneri privați.

Tabelul 2

Lista activelor cedate de SNCM începând cu anul 2002 ⁽⁶³⁾

| | Venit net din cedări | Data |
|--|----------------------|------------|
| Cedări propuse în notificarea din 2002 (în EUR) | 25 165 000 | |
| Aliso (în locul Asco, conform Deciziei Comisiei din 8 septembrie 2004) | [...] | 30.9.2004 |
| Napoléon | [...] | 6.5.2002 |
| Monte Rotondo | [...] | 31.7.2002 |
| Liberté | [...] | 27.1.2003 |
| Ansamblul imobiliar Schuman | [...] | 20.1.2003 |
| Cedări suplimentare impuse de Comisie prin decizia din 9 iulie 2003 (în EUR) | 5 022 600 | |
| SCI Espace Schuman | [...] | 24.6.2003 |
| Southern Trader | [...] | 22.7.2003 |
| Someca | [...] | 30.4.2004 |
| Amadeus | [...] | 12.10.2004 |
| CCM | [...] (!) | — |

| | Venit net din cedări | Data |
|---|----------------------|----------------------|
| Cedări suplimentare intervenite după decizia din iulie 2003 (în milioane EUR) | 12,6 | |
| Asco | [...] | 24.5.2005 |
| Sud Cargos | [...] | 15.9.2005 |
| Vânzări de apartamente din parcul imobiliar al SNCM (ocupate în trecut de angajați ai SNCM) | [...] | septembrie 2003-2006 |
| Total (în milioane EUR) | 42,385 | |

(¹) [...]

4.2.2. Măsurile luate după recapitalizarea din 2002

(66) La sfârșitul unui proces de selecție deschis, transparent și nediscriminatoriu (⁶⁴), la 13 octombrie 2005 s-a ajuns la un acord între stat, BCP și VT într-un context social și financiar foarte dificil. VT este astfel operatorul industrial al SNCM (participație de 28 %), în timp ce BCP este acționarul de referință, cu o participație de 38 %. Statul s-a angajat, mai ales în privința salariaților, să rămână acționar al societății cu o cotă de 25 % (⁶⁵). BCP și VT au stabilit un plan de afaceri pentru SNCM, care a fost comunicat Comisiei Europene la 7 aprilie 2006.

Conținutul protocolului de acord

(67) Protocolul de acord, prin care 75 % din capitalul SNCM este transferat cumpărătorilor privați, a fost semnat la 16 mai 2006 între părți (BCP, VT și CGMF).

(68) În secțiunea II a protocolului de acord, se prevede că CGMF se obligă să aprobe, să subscrie și să verse integral o majorare a capitalului SNCM, în valoare totală de 142,5 milioane EUR.

(69) Ca urmare a majorării de capital, se prevede reducerea capitalului social al SNCM prin anulare de acțiuni, în vederea atingerii minimumului legal pentru o societate pe acțiuni care nu solicită asistență.

(70) În completarea majorării de capital, CGMF se obligă să pună la dispoziția SNCM, sub forma unui avans în cont curent, suma de 38,5 milioane EUR. Acest avans în cont curent, care va fi vărsat de SNCM unui depozitar (banca CIC), este destinat finanțării părții de costuri așa-zise „de generozitate” care ar completa sumele datorate, conform dispozițiilor legale și contractuale, în eventualitatea punerii în aplicare de către cumpărători a unui plan de reducere a efectivelor (⁶⁶). Plata compensațiilor care suplimentează indemnizațiile primite, conform dispozițiilor legale și contractuale, se face în mod individual și nominal către salariații care au părăsit întreprinderea și al căror contract de muncă a fost desfășurat.

(71) În continuarea acestor operațiuni, secțiunea III a protocolului de acord prevede că CGMF cedează cumpărătorilor privați acțiunile sale reprezentând 75 % din totalul acțiunilor care constituie capitalul social al întreprinderii și [...] destinat finanțării părții din planul social care acoperă alte aspecte decât obligațiile contractuale și legale.

(72) De asemenea, secțiunea III a protocolului de acord prevede subscrierea, comună și concomitentă, de către cumpărători și de către CGMF, a unor acțiuni noi, pentru suma totală de 35 milioane EUR, și a unui aport în cont curent de 8,75 milioane EUR de către BCP/VT, pus la dispoziția SNCM în funcție de nevoile de numerar ale acesteia. La punctul III.2.7 al protocolului de acord se prevede că valoarea acțiunilor CGMF este egală, în orice moment, cu valoarea lor nominală inițială majorată cu [...] % din valoarea nominală vărsată, înmulțită cu $J/365$, J fiind numărul de zile care au trecut de la data realizării, cu deducerea oricărei sume primite (de exemplu dividende). Aceste modalități nu se aplică în caz de reorganizare sau de lichidare judiciară a societății.

(73) Protocolul de acord (secțiunea III.5) conține o clauză rezolutorie de cesiune a SNCM, care poate fi exercitată concomitent de către cumpărători în cazul survenirii unuia din evenimentele următoare, în măsura în care aceste ipoteze ar avea ca efect repunerea în discuție a credibilității planului lor de afaceri și a redresării societății:

— neatribuirea contractului de delegare a serviciului public de transport maritim pe direcția Corsica pentru perioada începând cu 1 ianuarie 2007 [...];

— orice decizie negativă a Comisiei Europene sau o hotărâre a Tribunalului sau a Curții de Justiție, precum o respingere a operațiunii sau impunerea unor condiții, cu impact semnificativ asupra valorii societății, [...].

- (74) Secțiunea VII a protocolului de acord prevede că CGMF își asumă o parte din angajamentele sociale ale SNCM, precum cheltuielile legate de societățile de ajutor reciproc ale pensionarilor săi, pentru o valoare estimată la 15,5 milioane EUR, calculată din ziua transferului proprietății întreprinderii.
- (75) Modalitățile de guvernare a societății sunt precizate în secțiunea IV a protocolului de acord. Se prevede că se va proceda la o modificare a modului de administrare a SNCM, care va fi transformată în societate pe acțiuni cu consiliu de administrație și consiliu de supraveghere. Acesta din urmă va fi compus din 10, apoi din 14 membri. Președinția consiliului va fi atribuită provizoriu unui reprezentant al statului. Dacă DSP este atribuită SNCM, președintele Consiliului de supraveghere va fi înlocuit de un reprezentant al BCP. La rândul său, consiliul de administrație are funcția de a asigura administrarea operațională a SNCM.
- (76) La 26 mai 2006, guvernul francez a ratificat cesiunea SNCM, conform măsurilor specificate anterior.

Măsurile

- (77) În lumina celor menționate anterior, protocolul de acord conține trei tipuri de măsuri de stat care justifică analiza în ceea ce privește regimul comunitar al ajutoarelor de stat:
- transferul în proporție de 100 % a SNCM la un preț negativ de 158 milioane EUR (aport în capital de 142,5 milioane EUR și asumarea responsabilității pentru cheltuielile societăților de ajutor reciproc, pentru o sumă de 15,5 milioane EUR);
 - avansul în cont curent dat de către CGMF pentru suma de 38,5 milioane EUR în favoarea personalului disponibilizat al SNCM;
 - majorarea de capital de 8,75 milioane EUR subscrisă de CGMF împreună și concomitent cu aportul de 26,25 milioane EUR realizat de către VT și BCP.

5. OBIECTUL PREZENTEI DECIZII

- (78) Prezenta decizie se referă la măsurile puse în aplicare de Franța în beneficiul SNCM începând de la 18 februarie 2002, respectiv:
- aportul în capital din partea CGMF la SNCM, în valoare de 76 milioane EUR în anul 2002 (din care 53,48 milioane EUR pentru obligații privind serviciul public, iar restul ca ajutor pentru restructurare);
 - prețul negativ de vânzare al SNCM, plătit de către CGMF, în valoare de 158 milioane EUR;
 - contribuția de 8,75 milioane EUR a CGMF;

— asumarea de către CGMF a responsabilității pentru anumite măsuri sociale suplimentare, în valoare de 38,5 milioane EUR.

- (79) Prezenta decizie nu face referire la analiza compensațiilor financiare primite de către SNCM sau pe care aceasta trebuie să le primească pentru obligații de serviciu public pentru perioada 2007-2013, acestea făcând obiectul unei proceduri distincte.

6. MOTIVE CARE AU CONDUS LA ADOPTAREA DECIZIILOR DIN 2002 ȘI 2006 ALE COMISIEI

6.1. Deschiderea procedurii oficiale de investigare din 2002

- (80) În decizia de deschidere a procedurii din 19 august 2002, Comisia, deși a recunoscut caracterul de întreprindere aflată în dificultate al SNCM, și-a exprimat unele dubii cu privire la compatibilitatea măsurii notificate cu criteriile expuse la punctul 3.2.2 din orientările din 1999 aflate în vigoare în acel moment.
- (81) Comisia și-a exprimat anumite dubii privind planul de restructurare, având în vedere lipsa unei analize a cauzelor pierderilor întreprinderii. În special, Comisia a adresat întrebări referitoare la legătura dintre pierderile respective și obligațiile de serviciu public, impactul politicii SNCM de achiziție a navelor asupra conturilor de profit și pierdere ale societății și măsurile prevăzute pentru creșterea productivității întreprinderii.
- (82) Mai mult, Comisia a subliniat anumite lacune ale planului de restructurare, în special lipsa unor măsuri concrete de reducere a valorii consumurilor intermediare și lipsa indicilor privind politica tarifară a SNCM în viitor.
- (83) De asemenea, Comisia a ridicat întrebări cu privire la pertinenta metodei de calcul utilizate de autoritățile franceze pentru a decide valoarea recapitalizării și la anumite ipoteze care au stat la baza simulărilor financiare efectuate.

6.2. Extinderea procedurii oficiale de investigare din 2006

- (84) Prin decizia din 13 septembrie 2006, Comisia a decis să extindă procedura oficială de investigare din 2002 la măsurile prevăzute în cadrul transferului SNCM în sectorul privat.
- (85) În primul rând, ținând cont de invitația autorităților franceze din 7 aprilie 2006 (a se vedea considerentul 17 din prezenta decizie) de investigare a unei părți din valoarea aportului în capital din anul 2002 în lumina jurisprudenței *Altmark*, Comisia a ridicat semne de întrebare, din acest punct de vedere, cu privire la respectarea condițiilor (în special a doua și a patra) puse de judecătorul comunitar în hotărârea respectivă⁽⁶⁷⁾.

- (86) În ipoteza în care această sumă s-ar califica drept ajutor compatibil în temeiul articolului 86 alineatul (2) CE, Comisia a estimat, în decizia din 2006, că noua valoare a ajutorului care trebuie evaluată în sensul orientărilor privind ajutoarele ar fi de 15,81 milioane EUR. În măsura în care valoarea ajutorului pentru restructurare ar fi sensibil mai mică decât cea notificată în 2002 și aprobată în 2003, Comisia și-a exprimat dubiile cu privire la oportunitatea menținerii tuturor măsurilor compensatorii impuse SNCM prin decizia din 2003.
- (87) De asemenea, Comisia și-a exprimat îndoielele în privința respectării condițiilor impuse prin decizia din 2003, și anume principiul de *price leadership* și numărul de curse dus-întors pe direcția Corsica.
- (88) În ceea ce privește prețul negativ de vânzare al SNCM, Comisia a exprimat dubii față de conformitatea cu principiul investitorului privat în economia de piață în ceea ce privește recapitalizarea de către stat înaintea vânzării SNCM. În special, Comisia a exprimat îndoiele privind valabilitatea calculului costurilor de lichidare pe care statul acționar ar fi obligat să le achite în cazul lichidării SNCM.
- (89) Comisia a pus la îndoială faptul că măsurile financiare ar putea fi justificate în temeiul orientărilor privind ajutoarele pentru salvare și restructurare.
- (90) Între altele, Comisia a exprimat îndoiele în privința celei de-a doua recapitalizări de 8,75 milioane EUR, în legătură cu respectarea principiilor de concomitență între investiția privată și cea publică și identitatea condițiilor de subscriere în sensul jurisprudenței.
- (91) Comisia a emis, de asemenea, dubii în privința faptului că măsurile sociale suplimentare de 38,5 milioane EUR pentru ajutoare acordate persoanelor ar putea constitui un avantaj indirect pentru întreprindere. Comisia a subliniat, de asemenea, riscul de contradicție cu luarea în considerare a indemnizațiilor suplimentare de concediere ca parte din riscurile suportate de un investitor avizat.
- (92) Prin scrisoarea din 7 aprilie, precum și în cadrul observațiilor prezentate în urma deciziei din 2006, autoritățile franceze invită Comisia să constate că, datorită caracterului de „compensație pentru obligația de serviciu public” pentru perioada 1991-2001, o parte din majorarea de capital din 2002, respectiv 53,48 milioane EUR, nu constituie ajutor de stat în lumina jurisprudenței *Altmark*, considerând, efectiv, că cele patru condiții stabilite de respectiva jurisprudență sunt îndeplinite în cazul în speță.
- (93) Referitor, în mod special, la cea de-a doua condiție *Altmark*, autoritățile franceze subliniază că, în termenii hotărârii *Altmark*, numai parametrii de calcul trebuie stabiliți în prealabil, în mod obiectiv și transparent. Or, în speță, acestea precizează că suma de 53,48 milioane EUR a fost plătită în noiembrie 2003 în baza parametrilor de calcul stabiliți înainte de perioada în cauză (1991-2001) ⁽⁶⁸⁾.
- (94) Din momentul respectiv, după cum susține Franța, faptul că plata reevaluării pentru subcompensații intervine *a posteriori* nu pune sub semnul întrebării concluzia sa conform căreia parametrii de calcul în baza cărora s-a calculat compensația de 53,48 milioane EUR erau în mod clar stabiliți în mod obiectiv și transparent înainte de executarea misiunilor de serviciu public.
- (95) În ceea ce privește a patra condiție *Altmark*, autoritățile franceze consideră că aceasta vizează caracteristicile unei întreprinderi însărcinate cu o misiune de serviciu public, care corespunde descrierii unui bun gestionar mediu, însă nu face nicio referire la cerințe de rentabilitate minimă sau medie pentru întreprinderea în cauză.
- (96) Din acest punct de vedere, autoritățile franceze consideră că SNCM poate beneficia de „prezumția de bună gestiune” pe perioada 1991-2001 și că împotriva acestuia nu ar trebui reținută nicio „prezumție de gestionare necorespunzătoare” pentru singurul motiv că a suferit pierderi financiare în perioada 1991-2001. Conform autorităților franceze, pierderile SNCM nu s-ar datora unei gestionări necorespunzătoare, ci rigidității convențiilor subscrise în 1991 și 1996, precum și brusca perturbare a pieței istorice a acestei societăți din cauza trecerii de la situația de monopol la un mediu puternic concurențial. SNCM s-ar fi comportat, așadar, ca o întreprindere moderat de bine gestionată.
- (97) Franța subliniază că operatorul public este singura întreprindere capabilă să își asume aceste obligații în ceea ce privește regularitatea anuală și frecvența serviciilor și aceasta în ciuda apariției în 1996 a unui operator privat, care nu exploata decât anumite linii și numai în sezonul de vârf. Nu există de altfel *stricto sensu* o întreprindere ale căror costuri să poată servi ca referință pentru a determina dacă nivelul compensației acordate SNCM depășește sau nu costurile necesare generate de executarea obligațiilor de serviciu public. Va fi, așadar, delicat, conform autorităților franceze, să se realizeze o comparație între structura de costuri a SNCM și cea a altor companii maritime, ținând cont de caracteristicile specifice ale activității acestuia și de piața pe care operează.

7. POZIȚIA AUTORITĂȚILOR FRANCEZE

7.1. Referitor la recapitalizarea din 2002

7.1.1. Referitor la suma de 53,48 milioane EUR în lumina jurisprudenței *Altmark*

7.1.1.1. Respectarea celor patru criterii *Altmark*

- (92) Prin scrisoarea din 7 aprilie, precum și în cadrul observațiilor prezentate în urma deciziei din 2006, autoritățile franceze invită Comisia să constate că, datorită caracterului de „compensație pentru obligația de serviciu public” pentru perioada 1991-2001, o parte din majorarea de capital din 2002, respectiv 53,48

- (98) În ciuda imposibilității practice de a găsi o întreprindere care să poată servi ca punct de referință pentru această perioadă, Franța consideră că s-a străduit să furnizeze, în cursul corespondenței cu Comisia în 2005 și 2006, elemente obiective și justificabile care să permită stabilirea caracterului de „întreprindere mijlocie, bine gestionată și dispunând de mijloacele corespunzătoare” al SNCM și să constate că cel de-al patrulea criteriu impus de hotărârea *Altmark* este îndeplinit ⁽⁶⁹⁾.
- (99) Franța consideră, de asemenea, că o comparație fondată pe elementele disponibile referitoare la structura de costuri a CFF și la cea a SNCM este departe de a contrazice prezumția de bună gestiune a SNCM, mai ales pentru că ele nu permit în niciun caz luarea în considerare a unei părți deloc neglijabile a costurilor activității de serviciu public care privește transportul de mărfuri.
- (100) Pe de altă parte, Franța afirmă că, într-un caz de genul acesta, se poate considera că jurisprudența care a condus la hotărârea *Altmark* (în special hotărârea *Ferring*) trebuie înțeleasă doar ca o verificare a absenței unei supracompensări. În această privință, autoritățile franceze arată că subvențiile acordate nu au depășit costurile efectiv suportate de SNCM în virtutea obligațiilor de serviciu public de care era responsabilă, așa cum a arătat Comisia în decizia din 30 octombrie 2001 ⁽⁷⁰⁾.
- (101) În fine, autoritățile franceze afirmă că faptul că jurisprudența *Altmark* se aplică pentru convenția DSP din 2002-2006 ar trebui să contribuie la eliminarea semnelor de întrebare privind aplicabilitatea acestei jurisprudențe la compensațiile pentru cheltuielile de serviciu public pentru perioada 1991-2001. În realitate, conform opiniei Franței, compensațiile acordate din 1991 până în 2001 și din 2002 până în 2006 au avut același caracter, în măsura în care parametrii de definire a acestora, respectiv cerințe stricte de serviciu public, prezența unei singure întreprinderi capabilă să își asume aceste cerințe și o schemă de analiză a costurilor de exploatare, sunt identici.
- (102) În concluzie, Franța este de părere că existența obligațiilor de serviciu public, combinată cu lipsa supracompensării în perioada 1991-2001, confirmă respectarea celor patru condiții *Altmark*.

7.1.1.2. Compatibilitatea sumei de 53,48 milioane EUR în lumina articolului 86 alineatul (2) CE

- (103) În cazul în care Comisia ar ajunge la concluzia că această intervenție constituie un ajutor de stat în înțelesul articolului 87 alineatul (1) CE, autoritățile franceze estimează că această măsură autonomă și independentă a planului de restructurare din 2002 este compatibilă în temeiul articolului 86 alineatul (2) CE, această bază de compati-

bilitate nefiind contestată de Tribunal în hotărârea din 2005.

- (104) Autoritățile franceze insistă asupra faptului că, în cazul de față, suma în cauză este o măsură care nu ar trebui apreciată în lumina orientărilor din 1999 sau din 2004 privind ajutoarele pentru restructurare și, mai ales, nu ar trebui luată în considerare în momentul evaluării condițiilor impuse pentru planul din 2002. În realitate, conform afirmațiilor Franței, orientările din 2004 privind ajutoarele pentru restructurare (considerentul 68) nu ar putea justifica integrarea celor 53,48 milioane EUR în ajutorul pentru restructurare.
- (105) Din acest punct de vedere, Franța afirmă că suma de 53,48 milioane EUR reprezentând compensații de serviciu public pentru perioada 1991-2001 nu este o măsură acordată în timpul restructurării, indiferent dacă este vorba de planul de restructurare notificat în 2002 sau de o actualizare a acestuia, ci este o măsură care precede planurile de restructurare în cauză. În plus, autoritățile franceze evidențiază că o măsură vizând compensarea costurilor pe care trebuie să le suporte întreprinderile pentru îndeplinirea obligațiilor de serviciu public nu are caracterul unui ajutor pentru restructurare, așa cum este definit acesta în orientări.
- (106) Autoritățile franceze estimează că, chiar dacă această sumă a fost notificată în cadrul unei injecții financiare globale ca ajutor pentru restructurare, Comisia nu depinde de definițiile adoptate de statele membre ci, din contră, ei îi revine rolul, dacă este necesar, de a redefini o măsură ca nefiind un ajutor de stat sau, în caz contrar, de a califica o măsură luată de stat ca ajutor, chiar dacă statul membru în cauză nu a prezentat-o astfel.

7.1.2. Referitor la soldul notificat ca ajutor pentru restructurare

- (107) În lumina celor de mai sus, Franța estimează că, dacă suma de 53,48 milioane EUR este considerată ca neavând elemente de ajutor sau dacă este definită ca ajutor compatibil în temeiul articolului 86 alineatul (2) CE, suma ajutorului care trebuie considerat ajutor pentru restructurare, conform notificării din 2002, nu s-ar mai ridica la 76 milioane EUR, ci la 15,81 milioane EUR.

7.2. Referitor la măsurile ulterioare recapitalizării din 2002

- (108) Franța amintește, în primul rând, că gravitatea mișcărilor sociale din 2004/2005 și deteriorarea situației economice și financiare a SNCM au determinat statul acționar să lanseze, în ianuarie 2005, o procedură de selectare a unor investitori privați și să pună în aplicare măsuri de urgență (în special vânzarea navei *Asco* și participația în societatea *Sud Cargos* ⁽⁷¹⁾).

7.2.1. Referitor la prețul de vânzare negativ al SNCM

- (109) În aplicarea jurisprudenței comunitare în materie, autoritățile franceze invită Comisia să ia în considerare faptul că prețul de vânzare negativ al SNCM de 158 milioane EUR nu conține nicio măsură care poate fi definită ca ajutor în sensul articolului 87 alineatul (1) CE, atât timp cât statul francez s-a comportat ca un investitor privat în economia de piață.
- (110) În primul rând, Franța subliniază că prețul final de 158 milioane EUR, inferior prețului negativ pe care-l cereau inițial cumpărătorii după auditul efectuat de aceștia la SNCM, este rezultatul unei negocieri a transferului de control realizată în cadrul unei proceduri transparente, nediscriminatorii și deschise de licitație concurențială și, din acest motiv, constituie un preț de piață.
- (111) Franța consideră că, atât timp cât această căutare a unui partener privat pentru SNCM a fost realizată în cadrul unei proceduri deschise, transparente și nediscriminatorii de licitație concurențială, la sfârșitul căreia s-a selectat cea mai bună ofertă, prețul de vânzare este un preț de piață.
- (112) Conform autorităților franceze, vânzarea la prețul negativ de 158 milioane EUR a avut loc în condițiile cele mai avantajoase pentru stat, în conformitate cu jurisprudența comunitară și cu practica decizională a Comisiei și nu conține, așadar, niciun element de ajutor. În realitate, Franța estimează că acest preț negativ este inferior costurilor de lichidare pe care statul ar fi trebuit să le suporte în cazul lichidării întreprinderii.
- (113) Această concluzie se impune aplicând atât abordarea rezultată din jurisprudența Curții de Justiție a Comunităților Europene [denumită în continuare jurisprudența *Gröditzer* ⁽⁷²⁾], cât și abordarea bazată pe analiza costurilor de lichidare efective ale SNCM [decizia ABX ⁽⁷³⁾].
- (114) Referitor la prima metodă bazată pe jurisprudența *Gröditzer*, Franța arată că această hotărâre a confirmat aprecierea Comisiei în decizia din 8 iulie 1999, conform căreia „numai valoarea de lichidare [...] a activelor, [...], trebuie luată în considerare drept cost al lichidării” ⁽⁷⁴⁾.
- (115) Din acest punct de vedere, rapoartele CGMF ⁽⁷⁵⁾ și Oddo-Hastings ⁽⁷⁶⁾ estimează valoarea de lichidare a activelor la un minimum de [...] milioane EUR la data de 30 septembrie 2005 ⁽⁷⁷⁾.
- (116) În consecință, în măsura în care statul, în calitate de proprietar acționar al unei societăți, nu este responsabil pentru datoriile acesteia, decât până la maximum valoarea de lichidare a activelor societății (jurisprudența „Hytasa” ⁽⁷⁸⁾), Franța afirmă că valoarea de lichidare a activelor societății, estimată la cel puțin [...] milioane EUR, este net superioară prețului negativ de vânzare de 158 milioane EUR.
- (117) Referitor la a doua metodă, Franța arată că aceasta rezultă din decizia Comisiei privind ajutorul de stat pus în aplicare de Belgia în favoarea societății ABX Logistics, în care Comisia a examinat un preț de vânzare negativ care are, la fel ca în cazul de față, caracterul unui preț de piață, prin comparație cu costurile pe care statul acționar le-ar fi suportat efectiv în cadrul unei lichidări amiabile sau judiciare, conform expertizei realizate de un expert independent. Conform afirmațiilor Franței, Comisia recunoaște în special în această decizie valabilitatea unui anumit număr de costuri care pot rezulta dintr-o acțiune în acoperirea pasivului inițiată de creditorii sau din lichidarea celorlalte ramuri ale grupului care își lichidează filiala.
- (118) În baza rapoartelor CGMF și Oddo-Hastings menționate anterior, autoritățile franceze estimează că totalitatea costurilor reale pe care le-ar fi suportat Republica Franceză în calitate de acționar ar fi fost între [...] și [...] milioane EUR la data de 30 septembrie 2005.
- (119) Această metodă ține în special cont de riscul ca statul francez să fi fost acționat în justiție pentru „acoperirea pasivului” dacă o instanță l-ar fi considerat administratorul în fapt al SNCM. Autoritățile franceze estimează că riscul de acțiune în acoperirea pasivului nu poate fi eliminat, având în vedere, în special, un precedent judecat de Curtea de Casație în Franța ⁽⁷⁹⁾. Astfel, în mai multe mesaje adresate Comisiei, autoritățile franceze susțin că ipoteza unei condamnări a statului, de către un judecător național, la plata datoriilor întreprinderii pe care o conduce constituie un scenariu mai mult decât plauzibil și că această ipoteză ar trebui luată în considerare la calcularea costurilor efective ale unei eventuale lichidări a SNCM.
- (120) La 30 septembrie 2005, valoarea reziduală a activului SNCM (respectiv [...] milioane EUR) era, după achitarea datoriilor privilegiate, de [...] milioane EUR. Celelalte elemente de cost luate în considerare pentru acțiunea în acoperirea pasivului împotriva statului conțin în special costurile de reziliere a principalelor contracte de exploatare, costurile legate de rezilierea condițiilor de leasing al navelor și achitarea datoriilor negarantate, ceea ce ar conduce la o insuficiență a activelor la nivelul a [...] milioane EUR. Autoritățile franceze consideră că statul ar fi fost condamnat la plata a [...]-% din această sumă.
- (121) Pe de altă parte, autoritățile franceze consideră că, din cauza legăturii de dependență cu SNCM și conform unei alte jurisprudențe franceze ⁽⁸⁰⁾, lichidarea întreprinderii ar fi putut determina judecătorul să ordone plata de daune-interese către salariați. În conformitate cu această jurisprudență, autoritățile franceze estimează că mai mult ca sigur un judecător ar fi fixat suma compensațiilor suplimentare în baza compensațiilor care ar fi fost plătite în cadrul unui plan social prezentat înainte de lichidare.

(122) Aplicând jurisprudența *Aspocomp* la cazul de față, Franța consideră că statul ar fi fost obligat să plătească indemnizații suplimentare de concediere la un cost total cuprins între [...] și [...] milioane EUR, ceea ce ar fi condus în final la un cost total de lichidare, suportat de stat, cuprins între [...] și [...] milioane EUR.

(123) Conform acestei abordări, analiza costurilor efective la care ar fi fost obligat statul acționar demonstrează că, pentru stat, costul de vânzare a SNCM la un preț negativ de 158 milioane EUR este mai mic decât costul efectiv pe care ar fi trebuit să-l suporte în cazul lichidării judiciare a întreprinderii.

(124) În concluzie, autoritățile franceze consideră că această sumă nu ar trebui considerată ajutor de stat.

7.2.2. Referitor la aportul comun al acționarilor

(125) Franța consideră că în cadrul acestei participații s-a comportat ca un investitor avizat pentru că, pe de o parte, a intervenit în mod concomitent și minoritar alături de BCP și VT și, pe de altă parte, această participație beneficiază de o remunerație în capital fixă de [...] % pe an, ceea ce scutește statul de riscul execuției planului de afaceri. Într-adevăr, Franța arată că această rată de rentabilitate este foarte satisfăcătoare pentru un investitor privat⁽⁸¹⁾. Ea precizează totuși că nu ar fi datorate niciun fel de remunerații în cazul redresării sau lichidării judiciare a SNCM sau a executării clauzei rezolutorii de către cumpărători.

7.2.3. Referitor la măsurile sociale suplimentare (ajutor pentru persoane)

(126) Franța consideră, invocând practica decizională a Comisiei, în special în dosarul SFP – *Société française de production*⁽⁸²⁾, că această finanțare constituie un ajutor pentru persoane care nu aduce beneficii întreprinderii. Prin urmare, punerea în aplicare, cu ajutorul fondurilor publice, de măsuri sociale suplimentare în favoarea persoanelor concediate, fără ca aceste măsuri să scutească angajatorul de obligațiile sale normale, ține de politica socială a statelor membre și nu constituie ajutor de stat.

7.2.4. Concluzie

(127) În cazul în care Comisia trebuie totuși să califice ca ajutor de stat toate noile măsuri sau o parte din acestea, Franța atrage atenția Comisiei că noile măsuri, datorită faptului că asigură revitalizarea SNCM, permit menținerea unui joc concurențial pe piața în cauză, în special pe piața serviciilor de transport pe direcția Corsica. Acest element, conform afirmațiilor Franței, este unul dintre principiile orientărilor privind salvarea unei întreprinderi aflate în dificultate, așa cum subliniază Comisia în prezentul dosar]alineatul (283) din decizia anulată a Comisiei] și Tribunalul în hotărârea din 15 iunie 2005.

În special acesta din urmă a amintit că Comisia ar fi putut estima, în exercitarea puterii sale de apreciere, că prezența unei întreprinderi era necesară pentru prevenirea dezvoltării unei structuri puternice de tip oligopol a piețelor respective.

(128) În ceea ce privește determinarea eventualelor măsurilor compensatorii care ar trebui impuse SNCM, Franța sugerează Comisiei să țină cont de structura pieței. Astfel, o reducere a capacităților SNCM ar fi de natură să consolideze în viitor poziția dominantă a CFF pe piața serviciilor de transport din Corsica⁽⁸³⁾.

(129) Conform autorităților franceze, planul de restructurare, așa cum a fost actualizat, ar corespunde criteriilor de compatibilitate enunțate de Comisie în orientările din 1999 și din 2004. Totalitatea măsurilor expuse în contextul privatizării SNCM va permite, de asemenea, începând cu finele anului 2009, restabilirea viabilității pe termen lung a SNCM, limitându-se la minimum necesar pentru această restabilire a viabilității.

7.3. Referitor la ridicarea restricțiilor impuse prin decizia anulată din 2003

(130) Autoritățile franceze menționează, pe de o parte, că toate condițiile impuse prin decizia din 2003 au fost puse în aplicare și respectate în perioada 2003-2006. Pe de altă parte, autoritățile franceze consideră că aceste măsuri nu mai sunt necesare pentru prevenirea unei denaturări a concurenței și că menținerea lor ar fi contrară principiului proporționalității, având în vedere limitarea valorii ajutorului pentru restructurare, reduse din acest moment la 15,81 milioane EUR. În special, autoritățile franceze consideră că pot fi impuse condiții care ar mai putea fi încă aplicate, respectiv cele referitoare la interzicerea modernizării flotei SNCM, respectarea principiului de *price leadership* în domeniul tarifar și menținerea unei anumite frecvențe a transporturilor.

8. OBSERVAȚIILE PĂRȚILOR INTERESATE

8.1. Referitor la decizia de deschidere a procedurii oficiale de investigare din 2002

8.1.1. Observațiile Societății Corsica Ferries (CFF)

(131) Contestând, în primul rând, faptul că SNCM este o întreprindere aflată în dificultate în sensul orientărilor⁽⁸⁴⁾, CFF ridică întrebări cu privire la capacitatea SNCM de a deveni rentabilă pe liniile sale nesubvenționate. CFF constată, pe de altă parte, că, contrar celor anunțate în planul de restructurare⁽⁸⁵⁾, Livorno este în continuare deservit.

(132) În ceea ce privește reducerea costurilor, CFF regretă că nu a avut acces la anumite elemente ale planului de restructurare, lucru care a fost criticat de reprezentanții săi⁽⁸⁶⁾.

(133) CFF consideră pur și simplu fictiv calculul autorităților franceze care duce la suma de 76 milioane EUR ⁽⁸⁷⁾, în timp ce raportul de 79 % dintre capitalurile proprii și datoriile financiare declarat de autoritățile franceze pare exagerat ⁽⁸⁸⁾. În ceea ce privește participațiile SNCM, CFF observă că anumite filiale nu sunt utile pentru activitățile companiei maritime ⁽⁸⁹⁾.

(134) În concluzie, conform observațiilor CFF, proiectul de ajutor vizează eludarea regulamentului privind cabotajul și face inutilă cererea de oferte lansată pentru serviciile de transport pe direcția Corsica cu plecare din Marsilia. CFF insistă asupra ideii că ajutorul planificat nu ar trebui să permită SNCM să înainteze o ofertă comercială mai agresivă. CFF sugerează ca ajutorul pentru restructurare nu fie acordat decât în 2007 și numai în cazul în care SNCM pierde următoarea licitație în 2006, singurul scenariu care ar putea într-adevăr pune compania maritimă publică în dificultate.

8.1.2. Observațiile grupului *Stef-TFE* ⁽⁹⁰⁾

(135) Grupul *Stef-TFE* subliniază că participațiile SNCM la societatea CMN trebuie analizate ca active pur financiare. Conform observațiilor grupului *Stef-TFE*, CMN și SNCM sunt independente și în concurență pentru alte linii de transport maritim decât cele cu plecare din Marsilia, chiar dacă ambele sunt contractanți în contractul de delegare a serviciului public.

(136) Scrisoarea arată că grupul *Stef-TFE* s-ar obliga „să răscumpere total sau parțial și de preferință totalitatea participațiilor SNCM la CMN”, a căror valoare o estimează între 15 și 17 milioane EUR, în cazul în care Comisia ar estima, în condițiile pe care le-ar putea impune prin decizia finală, că „o astfel de cesiune este necesară pentru bunul echilibru al planului de restructurare”.

8.1.3. Observațiile reprezentanților colectivităților locale

(137) Primarul orașului Marsilia, președintele Consiliului general al *Bouches-du-Rhône* și președintele Consiliului regional *Provence-Alpes-Côte d'Azur* subliniază importanța economică pe care o are SNCM pentru economia regională.

(138) Președintele consiliului regional *Provence-Alpes-Côte d'Azur* consideră că sunt întrunite condițiile pentru ca planul de restructurare al SNCM să garanteze viabilitatea întreprinderii.

(139) Președintele consiliului executiv al Adunării din Corsica („Assemblée de Corse”) a comunicat o hotărâre a acestei adunări din data de 18 decembrie 2002, prin care se emite „un aviz favorabil” pentru planul de recapitalizare al SNCM.

8.1.4. Observațiile *Office des Transports de Corse*

(140) *Office des Transports de Corse* (OTC) ⁽⁹¹⁾ subliniază că licitația pentru contractul de delegare a serviciului public a beneficiat de o singură ofertă, și anume cea a grupării formate din CMN și SNCM. Dorind să mențină un serviciu de transport fiabil și de calitate, colectivitatea teritorială din Corsica a inclus în contract mecanisme financiare de compensare sau de corecție, în funcție de eficacitatea și fiabilitatea serviciilor. Pe scurt, colectivitatea teritorială din Corsica a ținut cont de evoluția ofertei pentru servicii de transport cu plecare din porturile Franței continentale după anul 1996, pentru a nu limita obligațiile de serviciu public numai la transporturile cu plecare din Marsilia.

(141) OTC arată, de asemenea, că SNCM este astăzi singura companie capabilă să îndeplinească cerințele contractului în ceea ce privește traficul de pasageri, dispariția ei putând „avea ca efect imediat o diminuare importantă a serviciilor”. Pe de altă parte, se reamintește ponderea SNCM în economia Corsicii.

8.2. Referitor la decizia de extindere a procedurii din 2006

8.2.1. Observațiile societății *Corsica Ferries* (CFF)

(142) CFF subliniază importanța sumelor de bani în cauză, caracterul disproporționat al acestora în raport cu cifra de afaceri a SNCM și faptul că aceste sume au fost vărsate în contul SNCM înainte de aprobarea Comisiei în conformitate cu articolul 87 alineatul (1) CE.

(143) CFF atrage atenția Comisiei asupra faptului că susținerea de către statul francez a SNCM capătă un caracter strategic pentru dezvoltarea CFF. Aceste măsuri neautorizate ar permite SNCM să aibă o politică tarifară foarte agresivă pe liniile pe care CFF este poziționată de 10 ani și unde, pentru prima dată de la intrare, aceasta din urmă pierde cote de piață.

(144) CFF consideră că există căi alternative pentru prezența SNCM pe toate liniile în cauză, în cadrul și în afara DSP, care ar prezenta numeroase avantaje atât pentru SNCM, cât și pentru concurență în general. În privința DSP ⁽⁹²⁾, CFF estimează că SNCM ar trebui să-și reducă oferta de transporturi operate în cadrul DSP, pentru a nu abuza de poziția dominantă pe această piață, pentru a evita noile investiții și a institui un plan social limitat la 120 de locuri de muncă sezoniere, fără a fi necesară eliminarea contractelor pe perioadă nedeterminată, mai costisitoare. În ceea ce privește liniile din afara DSP, CFF sugerează ca SNCM să retragă o navă sezonieră.

8.2.1.1. Referitor la recapitalizarea din 2002

- (145) În privința sumei de 53,48 milioane EUR, CFF se întreabă dacă nu a existat o dublă contabilitate în calculul compensației de 787 milioane EUR autorizate prin decizia Comisiei din 2001.
- (146) CFF consideră că, în ciuda faptului că jurisprudența *Altmark* a intervenit după semnarea DSP, compensațiile vărsate în aplicarea acesteia trebuie examinate în lumina criteriilor stabilite de respectiva jurisprudență. În acest sens, CFF consideră că, în afară de primul, criteriile *Altmark* nu sunt îndeplinite.
- (147) În privința celui de-al patrulea criteriu *Altmark*, în special, CFF împărtășește îndoielile Comisiei cu privire la faptul că este posibil ca SNCM să fi fost o întreprindere bine gestionată și corespunzător echipată. În acest sens, CFF atrage atenția Comisiei asupra faptului că aproape 50 % din pierderile SNCM s-au concentrat în anii 2000 și 2001, ceea ce duce la ideea că aceste pierderi nu ar fi imputabile exclusiv obligațiilor de serviciu public.
- (148) Referitor la posibilitatea de a aprecia această sumă în lumina articolului 86 alineatul (2) CE, CFF consideră că Tribunalul a invitat Comisia la o apreciere care să se limiteze la calificarea acestei sume ca ajutor și nu la justificarea acesteia în temeiul articolului respectiv. Comisia avea obligația de a verifica ca această sumă să nu fie prea mare în raport cu supracosturile generate de obligațiile de serviciu public.
- ### 8.2.1.2. Referitor la măsurile luate după recapitalizarea din 2002
- (149) În ceea ce privește procesul de licitație concurențială pentru vânzarea societății, CFF consideră că acesta nu a fost complet transparent, deoarece întreprinderea selectată, și anume BCP, nu mai este sub comanda operațională a SNCM, după ce a cedat locul grupului VT. În plus, condițiile financiare au evoluat, devenind mult mai avantajoase pentru cumpărători, iar CFF are dubii în legătură cu principiul tratamentului egal al investitorilor, pe care ar fi trebuit să se fundamenteze întreaga operațiune.
- (150) În ceea ce privește prețul de vânzare negativ de 158 milioane EUR, CFF are dubii legate de aplicarea, în cazul de față, a criteriului investitorului avizat în economia de piață. Pe de o parte, CFF se întreabă dacă se poate considera că operațiunea respectivă a fost condusă de stat în paralel cu intervenția semnificativă și concomitentă a operatorilor privați interesați, în condiții comparabile, având în vedere că statul a recapitalizat societatea înainte de recapitalizarea comună a acționarilor și de noul plan de restructurare. Pe de altă parte, CFF consideră că, față de condițiile financiare dificile ale SNCM, un investitor avizat ar fi intervenit mai devreme, pentru a nu permite scăderea valorii investiției sale ⁽⁹³⁾.
- (151) CFF estimează că referirea la cauza „ABX Logistics” nu este pertinentă. În afara faptului că circumstanțele acestei cauze nu sunt aplicabile cazului de față, CFF subliniază o contribuție semnificativă a beneficiarului ajutorului în această cauză, ceea ce nu este evident în cazul SNCM. Pe de altă parte, conform CFF, decizia Comisiei din 2006 nu ar fi ținut cont de costurile legate de riscul unor acțiuni judiciare în cadrul lichidării întreprinderii în cauză. În acest sens, CFF estimează că jurisprudența națională invocată de Franța pentru a justifica unele costuri care ar fi legate de lichidarea SNCM nu se aplică în cazul de față ⁽⁹⁴⁾.
- (152) CFF consideră că aplicarea jurisprudenței comunitare „Gröditzer” și „Hytasa” la cazul de față nu poate decât să conducă la concluzia că statul nu s-a comportat ca un investitor privat, deoarece, conform respectivei jurisprudențe, aportul în capital al statului a fost legat de vânzarea a 75 % din participațiile sale la SNCM, diminuând cu atât mai mult perspectivele de beneficiu.
- (153) În fine, CFF consideră că o comparație între costurile de lichidare și costurile unei recapitalizări ar trebui să ia în calcul valoarea activelor care este, în ambele cazuri, transferată cumpărătorului. CFF estimează că valoarea activului cedat cumpărătorilor oscilează între 640 milioane EUR și 755 milioane EUR ⁽⁹⁵⁾, ținând cont de valoarea estimată în bani a flotei utilizate de SNCM și pe care CFF o evaluează între 644 și 664 milioane EUR în august 2006.
- (154) În ceea ce privește aprecierea măsurilor ulterioare recapitalizării din 2002 ca ajutor pentru restructurare, CFF estimează că, dacă SNCM îndeplinește condițiile de întreprindere aflată în dificultate, conform orientărilor din 2004, în perioada dinaintea primei recapitalizări de 142,5 milioane EUR, această calificare poate fi foarte ușor contestată pentru perioada care precede a doua majorare de capital de 8,75 milioane EUR, în măsura în care fondurile proprii ale întreprinderii au fost reconstituite.
- (155) În ceea ce privește viabilitatea întreprinderii, CFF subliniază că cesiunea SNCM nu este decât parțială și nu este irevocabilă, având în vedere clauzele rezolutorii negociate cu cumpărătorii. Acestea reprezintă elemente importante de incertitudine în privința voinței și capacității cumpărătorilor de a redresa SNCM și, astfel, compromit perspectivele de viabilitate durabilă a întreprinderii. În plus, CFF arată că, în mod contrar cerințelor din orientările din 2004, autoritățile franceze nu au urmărit abandonarea activităților care rămăneau deficitare din punct de vedere structural chiar și după restructurare ⁽⁹⁶⁾. Mai mult, CFF își exprimă scepticismul în privința planului de reducere a costurilor, atât timp cât flota SNCM a crescut ⁽⁹⁷⁾, precum și în privința planului de reducere a efectivelor, având în vedere în special eșecul planului social din 2002.

(156) CFF își exprimă îndoielile cu privire la faptul că noile ajutoare vor fi limitate la minimum, pe de o parte din motivul lipsei de claritate în privința costurilor sociale și, de pe altă parte, din cauza conținutului procesului verbal al Adunării SNCM din 28 aprilie 2006, din care rezultă că o parte a acestor ajutoare ar fi fost utilizată pentru acoperirea pierderilor de exploatare ale societății în 2006 și 2007. CFF consideră, de asemenea, că cesionarii SNCM nu contribuie în mod substanțial la restructurarea întreprinderii.

(157) Pentru a preveni denaturările nedorite ale concurenței, CFF consideră necesară reînnoirea și precizarea măsurilor compensatorii impuse societății SNCM în 2003, precum și adăugarea altora noi, legate de reducerea prezenței SNCM pe piață⁽⁹⁸⁾. CFF estimează, în plus, că o parte a măsurilor impuse societății SNCM prin decizia din 2003 nu a fost respectată⁽⁹⁹⁾.

(158) Referitor la natura celei de-a doua recapitalizări, de 8,75 milioane EUR, CFF estimează că, pe lângă concomitența investiției publice și a celei private, intervenția privată trebuie să fie semnificativă și realizată în condiții comparabile, în așa fel încât intervenția statului să fie validată. În cazul de față, aceste două condiții nu ar fi satisfăcute. Pe de o parte, participarea cumpărătorilor, strict legată de prima majorare de capital de 142,5 milioane EUR, nu ar fi semnificativă. Pe de altă parte, intervenția cumpărătorilor nu s-ar fi efectuat în condiții comparabile cu cele ale statului, în special din cauza clauzelor rezolutorii și a rentabilității preconizate a participării minoritare la CGMF.

(159) În ceea ce privește măsurile sociale în valoare de 38,5 milioane EUR, CFF contestă aprobarea acestei sume ca ajutor pentru persoane. Într-adevăr, dacă această sumă este efectiv în beneficiul direct al angajaților SNCM, CFF subliniază că măsura ar putea genera efecte pozitive indirecte pentru SNCM, în special în privința calmării climatului social.

8.2.2. Observațiile societății STIM d'Orbigny (Groupe Stef-TFE)

8.2.2.1. Referitor la recapitalizarea din 2002

(160) Societatea STIM subliniază că, prin plata sumei de 53,48 milioane EUR cu titlu de compensații pentru servicii publice, statul ar fi compensat SNCM de două ori pentru aceleași obligații de serviciu public. În plus, STIM consideră că această plată nu îndeplinește criteriile stabilite de jurisprudența *Altmark*.

(161) În ceea ce privește, mai exact, al doilea și al patrulea criteriu *Altmark*, STIM contestă, pe de o parte, existența unor parametri stabiliți în prealabil în mod obiectiv și transparent și, pe de altă parte, comparabilitatea rentabilității SNCM și a CMN pe perioada 1991-2001⁽¹⁰⁰⁾ și susține, în acest sens, că datele furnizate Comisiei au fost, în mod evident, subiective⁽¹⁰¹⁾.

8.2.2.2. Referitor la măsurile luate după recapitalizarea din 2002

(162) În ceea ce privește prețul de vânzare negativ de 158 milioane EUR, STIM estimează că acest preț nu constituie un preț de piață rezultat dintr-o procedură deschisă și nediscriminatorie de licitație concurențială, deoarece recapitalizarea a intervenit în condiții diferite de cele care trebuie, în mod normal, să ghideze un investitor privat. STIM consideră, de fapt, că activul net contabil reevaluat permite, în cea mai nefavorabilă dintre ipoteze, lichidarea fără costuri pentru stat, ba chiar cu generarea de plusvaloare de lichidare, că prețul de vânzare este derizoriu în raport cu valoarea întreprinderii (estimată de STM la 350 milioane EUR) și că ajutorul este disproporționat în raport cu nevoile întreprinderii.

(163) De asemenea, STIM atrage atenția Comisiei asupra caracterului exorbitant al clauzei rezolutorii în contextul transferului în sectorul privat.

(164) În fine, STIM contestă justificarea vânzării la un preț negativ prin ipoteza unei lichidări dificile din punct de vedere social, care pare puțin realistă.

(165) În ceea ce privește a doua recapitalizare, de 8,75 milioane EUR, STIM consideră că acest aport de capital nu respectă principiul investitorului privat în economia de piață, având în vedere insuficiența garanțiilor privind randamentul investiției. STIM contestă folosirea argumentului legat de concomitența investiției private cu cea publică pentru a acorda acestei contribuții calitatea de ajutor de stat. Această concomitență, atât timp cât este stabilă, nu constituie decât un indiciu și nu ar trebui să constituie, în sine, un criteriu de calificare⁽¹⁰²⁾. STIM afirmă, în cele din urmă, că această contribuție constituie o garanție acordată cumpărătorilor de guvernul francez pentru atribuirea DSP societății SNCM pentru serviciile de transport din Corsica.

(166) În ceea ce privește cele 38,5 milioane EUR reprezentând ajutoare pentru persoane, STIM estimează că, în realitate, această sumă are ca scop să dea posibilitatea SNCM să respecte anumite aspecte esențiale ale planului de redresare transmis Comisiei care nu au fost puse în aplicare, în special reducerea efectivelor.

8.2.2.3. Referitor la compatibilitatea cu orientările din 2004

(167) STIM este de părere că ajutoarele primite de SNCM nu sunt limitate la minimum. Contribuția SNCM și a cumpărătorilor la planul de restructurare nu ar fi suficientă în lumina condițiilor impuse în orientările din 2004 și nu s-ar fi demonstrat că situația SNCM a fost așa de excepțională încât să justifice o contribuție proprie mai mică. În plus, STM subliniază caracterul disproporționat al ajutoarelor acordate în 2006, deoarece au permis SNCM să constituie rezerve pentru acoperirea pierderilor viitoare. În fine, faptul că SNCM nu a prevăzut cedarea de active neesențiale pentru supraviețuirea întreprinderii este contrar cerințelor impuse de orientările din 2004.

- (168) STIM estimează că sumele plătite au încălcat principiul unicității stabilit de orientările din 2004. Degradarea situației financiare a întreprinderii, precum și conflictele sociale nu ar fi trebuit considerate circumstanțe excepționale, imprevizibile și care nu pot fi imputate întreprinderii beneficiare.
- (169) Prin urmare, STIM solicită compensații suplimentare reprezentând jumătate din ajutoarele acordate, respectiv 98,25 milioane EUR, prin cedarea unei nave suplimentare, precum și prin participații directe și indirecte ale SNCM la CMN. În această privință, STIM afirmă că aceste participații nu sunt strategice în sensul orientărilor privind ajutoarele pentru restructurare, deoarece nu sunt „esențiale pentru supraviețuirea întreprinderii” și nici nu au caracterul de activ inalienabil.
- (170) STIM evidențiază, de asemenea, că pretinsele sinergii dintre SNCM și CMN nu există, deoarece SNCM nu are niciun rol efectiv în gestionarea și dezvoltarea CMN. STIM subliniază, în fine, că pactul de acționariat care leagă cele două întreprinderi nu mai există de la 15 martie 2006, dată la care a fost denunțat de CMN, după cum s-a constatat de către Curtea de Apel din Paris.

8.2.3. Observațiile societății SNCM

- (171) SNCM a transmis Comisiei un dosar care descrie situația sa economică și concurențială, însoțit de o expertiză juridică care evaluează, în cadrul unei proceduri de lichidare, riscul calificării judiciare a intervenției statului în calitate de administrator în fapt al societății pentru perioada anterioară privatizării.
- (172) Consultat de SNCM, cabinetul [...] ajunge la concluzia că, în baza documentelor sociale ale societății, completate cu corespondența, intervențiile și rapoartele organelor de control, statul francez [...] ⁽¹⁰³⁾ ⁽¹⁰⁴⁾ ⁽¹⁰⁵⁾. Raportul subliniază, în plus, că [...] ⁽¹⁰⁶⁾. În cele din urmă, același raport arată că [...].
- (173) Pe această bază, expertul SNCM concluzionează că, foarte probabil, calitatea de administrator în fapt a statului francez ar fi fost reținută de Tribunalul Comercial din Marsilia.
- (174) În plus, rezultă din fapte, în special cele stabilite în rapoartele Curții de Conturi, că unele erori de gestiune imputabile statului francez ⁽¹⁰⁷⁾, administrator în fapt al SNCM, au contribuit la lipsa activelor constatată la SNCM. Prejudiciul rezultat din erorile de gestiune ale statului s-ar ridica la [...].
- (175) În acest context, conform expertului SNCM, condamnarea statului francez la suportarea, în totalitate sau parțial, a lipsei de active în cadrul unei acțiuni în acoperirea pasivului ar fi sigură, ținând cont de implicarea foarte puternică a statului în gestionarea SNCM, de erorile de gestiune evidente și de dimensiunea resurselor sale financiare.

- (176) Conform jurisprudenței pertinente, expertul SNCM concluzionează că, dacă SNCM ar fi fost lichidată, statul ar fi fost în mod sigur condamnat la plata tuturor datoriilor sociale ale SNCM. Acest lucru ar fi condus la suportarea de către statul acționar a unei părți estimate între [...] și [...] % din lipsa de active constatată (respectiv între [...] și [...] milioane EUR). În consecință, prin decizia de privatizare a SNCM, consolidând în același timp în prealabil fondurile proprii cu suma de 158 milioane EUR, statul francez s-a comportat ca un investitor avizat.

9. COMENTARIILE FRANȚEI REFERITOR LA OBSERVAȚIILE PĂRȚILOR INTERESATE

9.1. Comentariile Franței față de observațiile părților interesate privind deschiderea procedurii oficiale de investigare din 2002

9.1.1. Referitor la observațiile societății Corsica Ferries

- (177) Autoritățile franceze au arătat că anumite date prezentate de CFF cu privire la oferta SNCM sunt inexacte.
- (178) Statul francez estimează, contrar afirmațiilor CFF, că planul de restructurare a fost întocmit de așa manieră încât să permită restabilirea SNCM în cele mai favorabile termene și crearea condițiilor care să asigure viabilitatea sa pe termen mediu și lung. Autoritățile franceze amintesc că o parte importantă a programului de reducere a costurilor a fost deja pusă în aplicare ⁽¹⁰⁸⁾. În plus, SNCM a constituit în 2001 un provizion de 21,3 milioane EUR pentru finanțarea măsurilor de restructurare și în special a planului de menținere a locurilor de muncă.
- (179) În ceea ce privește determinarea valorii ajutorului, autoritățile franceze confirmă că raportul de 0,79 între capitalurile proprii și datoriile globale este caracteristic bilanțurilor proprii ale majorității companiilor maritime, dacă nu este vorba de o situație excepțională ⁽¹⁰⁹⁾.

9.1.2. Referitor la observațiile grupului Stef-TFE

- (180) Autoritățile franceze consideră că descrierea făcută de Stef-TFE relațiilor dintre SNCM și CMN în cadrul executării contractului de serviciu public nu corespunde realității.
- (181) În opinia autorităților franceze, alegerea formulei de grupare momentanee a întreprinderii, în care SNCM și CMN sunt co-delegatate în comun și nu în solidar, nu a fost în niciun caz „făcută obligatorie de caracterul global al consultării”, contrar observațiilor grupului Stef-TFE. Opțiunea de a constitui o grupare SNCM-CMN este rezultatul unei analize efectuate de cele două societăți

conform căreia, continuarea sub această formă a parteneriatului lor tradițional și normal le oferea cele mai bune avantaje – în special în ceea ce privește competitivitatea – în contextul licitației. Intrarea CMN în această grupare a fost, așadar, rezultatul unei alegeri deliberate din partea sa, fondată pe aprecierea propriilor interese, și nu o obligație determinată de forma licitației.

(182) Autoritățile franceze precizează că, în mod contrar observațiilor grupului *Stef-TFE*, cele două societăți SNCM și CMN nu sunt nici independente, nici în concurență directă. O asemenea situație ar fi chiar în contradicție cu principiul contractului unic de delegare a serviciului public la care aceste societăți sunt cosemnatate.

(183) Autoritățile franceze susțin că participarea SNCM la capitalul CMN nu poate fi analizată ca un activ pur financiar, așa cum se pare că afirmă grupul *Stef-TFE*. Franța susține că participațiile SNCM în CMN au un caracter foarte strategic. Vânzarea lor ar constitui, într-adevăr, nu numai un nonsens industrial, ci și o eroare strategică majoră.

9.1.3. Comentariile Franței referitoare la observațiile reprezentanților colectivităților locale

(184) Franța aprobă în ansamblu conținutul scrisorii președintelui regiunii *Provence-Alpes-Côte d'Azur*, însă insistă totuși să arate că, în ciuda celor afirmate la punctul 2 al acestei scrisori ⁽¹¹⁰⁾, oferta pentru serviciile de transport între Franța continentală și Corsica nu este „supradimensionată față de cerere” și că politica tarifară a SNCM corespunde angajamentelor pe care și le-a luat de a nu provoca un război tarifar și de a nu fi un „*price leader*”.

9.2. Comentariile Franței referitoare la observațiile părților interesate privind decizia din 2006

(185) La modul general, Franța sesizează că o mare parte din observațiile societăților STIM și CFF sunt identice cu cele ale comentariilor pe care aceste societăți le-au formulat deja în fața Comisiei în 2003. În mod special, acestea subliniază că observațiile CFF au fost prezentate în fața Tribunalului de Primă Instanță, în cadrul recursului în anulare împotriva Deciziei Comisiei din 9 iulie 2003 și că cele mai multe au fost deja respinse atât de Comisie, cât și de Tribunal.

(186) Referitor la DSP privind legăturile Marsilia-Corsica, Franța contestă orice argument prin care se arată că procedura de încheiere a convenției DSP ar fi fost neregulamentară. În plus, după opinia Franței, existența acestor proceduri naționale în fața judecătorilor naționali competenți, calificați ca judecători comunitari de drept comun, implică faptul că nu ar exista niciun interes comunitar pentru Comisie să examineze problemele legate de procedura de încheiere a convenției DSP.

9.2.1. Referitor la punerea în aplicare în mod anticipat a măsurilor prevăzute de primul plan de restructurare și modificările acestuia

(187) La observația generală referitoare la punerea în aplicare în mod anticipat de către Franța a măsurilor care pot fi calificate drept ajutor, autoritățile franceze răspund că această punere în aplicare se justifică prin caracterul special al procedurii, respectiv anularea în 2005 a deciziei de autorizare a Comisiei din 9 iulie 2003 și nu prin dorința autorităților franceze de a ignora obligațiile care le revin în temeiul Tratatului CE. De altfel, Franța precizează că a ținut permanent la curent Comisia în legătură cu evoluția dosarului și cu diversele măsuri adoptate începând din ianuarie 2005, în virtutea principiului de cooperare loială între statele membre și Comisie.

(188) În privința acestor ultime măsuri, autoritățile franceze consideră că, deoarece niciuna dintre ele nu constituie ajutoare, articolul 88 alineatul (3) CE nu le este, în ultimă instanță, aplicabil și că, prin urmare, nu există nicio obligație de suspendare a executării măsurilor respective.

9.2.2. Referitor la recapitalizarea din 2002

(189) În primul rând, autoritățile franceze precizează că nu au pus la îndoială aplicabilitatea hotărârii *Altmark* arătând, în schimb, anumite dificultăți ale punerii în aplicare a testului impus de această hotărâre, atât timp cât suma în cauză fusese stabilită anterior acesteia și, deci, nu a putut ține cont de aceste noi criterii.

(190) Franța precizează că suma de 53,48 milioane EUR în cauză face parte din cele 69,3 milioane EUR declarate compatibile de către Comisie în anul 2003. Îndoielile exprimate de aceasta în decizia de deschidere din 2006 nu se referă, așadar, la compatibilitatea acestor măsuri, care nu este readusă în discuție, așa cum pare că afirmă societatea STIM în observațiile sale, ci se referă la caracterul de ajutor al acestei sume acordate cu titlu de compensații pentru obligații de serviciu public.

(191) În opinia Franței, observațiile societăților CFF și STIM nu readuc în discuție aplicabilitatea la cazul de față a primelor două condiții *Altmark*.

(192) În ceea ce privește al treilea criteriu *Altmark*, autoritățile franceze resping argumentul avansat de societățile CFF și STIM conform căruia plata acestei sume ar conduce neapărat la o supracompensare, deoarece Comisia a autorizat, prin decizia din 30 octombrie 2001, plata a 787 milioane EUR cu titlu de compensații pentru obligații de serviciu public. În această privință, Franța precizează că, prin decizia din 2003, Comisia a constatat, de fapt, că aceste obligații au fost sub-compensate și că suma de 53,48 milioane EUR se justifica drept compensații pentru serviciu public.

- (193) Referitor la cea de-a patra condiție *Altmark*, autoritățile franceze subliniază că, în ciuda lipsei unei întreprinderi de referință și, deci, a imposibilității de realizare a unei comparații globale între SNCM și alte întreprinderi, așa cum constată și CFF, s-au străduit să furnizeze elemente care să permită o comparație cât mai exactă cu întreprinderi similare, și anume în principal CMN. De asemenea, Franța contestă și argumentul avansat de societățile STIM și CFF conform căruia cheltuielile structurale ale SNCM erau mai mari decât cele ale CMN. Chiar dacă lucrurile ar fi stat așa, autoritățile franceze consideră că raportul de productivitate al SNCM este foarte apropiat de cel al CMN. În concluzie, SNCM a fost la fel de bine gestionată ca CMN, pe care STIM nu o califică în niciun moment ca întreprindere prost gestionată.
- (194) Franța precizează că pierderile suferite între anii 1991 și 2001 nu sunt imputabile numai DSP, așa cum se pare că vrea să afirme CFF, ci că obligațiile de serviciu public au împiedicat SNCM să se adapteze la schimbările mediului concurențial. De asemenea, autoritățile franceze mai precizează că aceste pierderi nu sunt concentrate în perioada 2000-2001, ci au fost accelerate atunci din cauza intensificării curselor dus-întors efectuate de CFF.
- (195) În ceea ce privește compatibilitatea sumei de 53,48 milioane EUR, plătită cu titlu de compensații pentru obligațiile de serviciu public, în conformitate cu articolul 86 alineatul (2) CE, autoritățile franceze menționează că, pe de o parte, în decizia din 2003 Comisia a declarat deja compatibilitatea acestei sume cu respectivul articol și că, pe de altă parte, Tribunalul nu a readus în discuție acest aspect în hotărârea din 15 iunie 2005.
- 9.2.3. Referitor la măsurile luate după recapitalizarea din 2002
- (196) În ceea ce privește procesul de vânzare, Franța face precizarea că a prevăzut încă de la început criteriile clasice de selecție, bazându-se în principal pe prețul propus pentru valorificarea titlurilor SNCM dar și pe alți parametri (proiect industrial, proiect social etc.), printre care valoarea pe care candidații erau dispuși să o investească pentru recapitalizarea societății. Franța respinge cu tărie argumentul avansat de părțile terțe conform căruia procesul de punere în vânzare nu ar fi fost transparent și amintește că, în cazul de față, statul a mers chiar mai departe decât îi impuneau obligațiile legale și reglementare, deja ferme și restrictive, prevăzute în caz de cedare a participațiilor publice. Franța menționează că, după oferta BCP de a cumpăra 100 % din titlurile de proprietate ale SNCM, lucrurile s-au desfășurat într-un context financiar și social foarte dificil și că asocierea VT la oferta BCP nu a modificat termenii comerciali și financiari ai operațiunii (în afara distribuției capitalului).
- (197) În ceea ce privește prețul negativ de 158 milioane EUR, autoritățile franceze amintesc că, ținând cont de situația financiară a SNCM la data de 30 septembrie 2005, întreprinderea a fost vândută la un preț de piață și că vânzarea a fost, din punct de vedere economic, mai avantajoasă decât lichidarea. În această privință, autoritățile franceze precizează că aplicarea criteriului investitorului privat în cazul vânzării unei întreprinderi aflată în pragul lichidării nu trebuie considerată o căutare a „rentabilității intervenției publice”, ci o prevenire a pierderilor mai mari pe care le-ar fi suferit acționarul în cazul unei lichidări mai costisitoare.
- (198) Cât privește prețul plătit, Franța contestă argumentul conform căruia SNCM a fost vândută la un preț care nu corespunde valorii sale reale ⁽¹¹¹⁾.
- (199) De asemenea, autoritățile franceze resping argumentul CFF conform căruia ar fi subestimat valoarea monetară a flotei SNCM, pe care CFF ar situa-o între 406,5 milioane EUR și 426,5 milioane EUR. Autoritățile franceze arată că navele luate în calcul de CFF nu corespund celor deținute în proprietate exclusivă de SNCM la data de 30 septembrie 2005. Neaplicarea unor reduceri de impozit la valoarea monetară a navelor nu ar ține cont de contextul în care s-ar fi derulat o eventuală lichidare judiciară a acestor active și, în sfârșit, data reținută pentru calcularea acestei valori monetare, respectiv august 2006, nu este data potențialei lichidări a SNCM la care ar trebui să se facă referire, această dată fiind 30 septembrie 2005. De altfel, Franța face observația că, în cazul în care s-ar lua în considerare calculul propus de CFF, prețul negativ ar fi de trei ori mai mic decât valoarea de lichidare a activelor impusă de jurisprudența Gröditzter, ceea ce ar fi, așadar, mai avantajos decât ipotezele prezentate Comisiei de autoritățile franceze.
- (200) La argumentul avansat de CFF, care readuce în discuție aplicarea jurisprudenței Gröditzter, referindu-se la faptul că aportul de capital al statului la SNCM a fost legat de vânzarea a 75 % din cota sa de participare, diminuând proporțional perspectivele de profit, autoritățile franceze răspund că prețul de vânzare negativ de 158 milioane EUR corespunde bine cedării întregului capital al SNCM, urmată de o nouă investiție a statului, de 25 %, beneficiind de un profit de [...] % pe an. În consecință, Franța consideră că rentabilitatea investiției rămâne garantată datorită participării cu 25 % la acționariatul societății, în măsura în care această participare beneficiază de o garanție foarte ridicată privind rentabilitatea investiției.
- (201) De asemenea, Franța contestă argumentul avansat de CFF în legătură cu neaplicabilitatea la cazul de față a abordării ABX, bazându-se mai ales pe analiza costurilor de lichidare efective ale SNCM și pe riscul că statul ar fi putut fi considerat răspunzător pentru pasivul întreprinderii, în baza unei acțiuni în acoperirea pasivului, așa cum este prevăzută de procedurile colective franceze și confirmată de jurisprudența națională (hotărârea Curții de Apel din Rouen din 22 martie 2005). Cu toate că estimează că, în această acțiune,

- comportamentul lor, în calitate de gestionar al SNCM, nu poate fi calificat ca „greșit”, autoritățile franceze insistă asupra existenței unui risc foarte ridicat de condamnare a statului de către un judecător național pentru insuficiența de active a SNCM, în baza criteriilor flexibile de calificare a erorii de gestiune în sensul articolului L.651-2 din Codul Comercial și în virtutea jurisprudenței menționate mai sus, care este aplicabilă la cazul de față.
- (202) În ceea ce privește recapitalizarea de 8,75 milioane EUR, Franța menționează, contrar afirmațiilor făcute de CFF și STIM, că acest aport de capital nu constituie un ajutor de stat, datorită concomitenței acestei investiții, similitudinii condițiilor de subscriere și recompensei mai mari de jumătate obținute de stat prin intermediul CGMF.
- (203) În special, autoritățile franceze precizează că principiul egalității investitorilor nu poate fi readus în discuție din cauza existenței unor clauze rezolutorii, deoarece acestea din urmă au fost prevăzute în cadrul cedării a 100 % din SNCM și nu în cadrul recapitalizării de 35 milioane EUR care a avut loc după această cedare.
- (204) În plus, Franța amintește că investiția sa este mult mai mică decât cea a cumpărătorilor, aceasta fiind de doar 8,75 milioane EUR, în comparație cu investiția făcută de cumpărători (26,25 milioane EUR). În fapt, examinarea primei recapitalizări de 142,5 milioane EUR nu ar trebui efectuată decât în cadrul unei comparații cu prețul de lichidare.
- (205) În cele din urmă, Franța contestă argumentul avansat de STIM referitor la faptul că acest aport ar constitui o garanție acordată cumpărătorilor privați că SNCM va primi DSP pentru transporturile din Corsica. Autoritățile franceze subliniază că această creștere de capital este avizată și independentă de performanțele întreprinderii și că atribuirea DSP societății SNCM nu ar însemna obținerea unui randament mai mare decât cel așteptat de la această investiție.
- (206) În ceea ce privește suma de 38,5 milioane EUR reprezentând măsuri sociale, Franța reiterează argumentul conform căruia aceste măsuri reprezintă ajutoare pentru persoane și că asumarea lor de către stat nu poate fi considerată ca aducând un avantaj indirect întreprinderii, în măsura în care acestea vin în completarea obligațiilor legale și contractuale ale SNCM. Mai mult, Franța amintește că aceste măsuri nu ar permite concedierea angajaților, care ar rămâne în sarcina SNCM în absența măsurilor.
- (207) Contrar argumentului avansat de CFF, autoritățile franceze precizează că cele 38,5 milioane EUR nu corespund punerii în aplicare a reducerilor de efective prevăzute în cadrul planului social din 2003, deoarece aceste reduceri au fost deja puse în aplicare, în ciuda întârzierii. Noul plan social vine deci în completarea primelor măsuri sociale din 2003.
- 9.2.4. Referitor la compatibilitatea cu orientările
- (208) Franța consideră că, având în vedere cele de mai sus, valoarea ajutorului care trebuie apreciată conform orientărilor este de 15,81 milioane EUR.
- (209) Contrar afirmațiilor CFF, autoritățile franceze consideră că, având în vedere punctul 11 din orientările din 2004, prima recapitalizare, care a permis SNCM să își reconstituie fondurile proprii, nu a condus la pierderea caracterului acestora de întreprindere aflată în dificultate, în măsura în care această recapitalizare a avut ca scop asigurarea menținerii activității societății.
- (210) Franța respinge afirmațiile societății CFF conform cărora nu ar fi trebuit să efectueze noi injecții financiare în întreprindere, dat fiind că SNCM ar fi putut recurge la un credit bancar. În această privință, autoritățile franceze reamintesc că la 24 august 2005 băncile au refuzat acordarea de noi linii de credit în favoarea SNCM și că, în consecință, singurele alternative care puteau fi întrevăzute erau privatizarea sau lichidarea întreprinderii.
- (211) Franța respinge argumentele avansate de CFF și STIM referitoare la eșecul planului de restructurare din 2002 care, în pofida unei anumite întârzieri, a fost pus în aplicare și a permis atingerea obiectivelor în anul 2005. Degradarea situației economice și financiare a SNCM din cauza unor factori externi întreprinderii au făcut ulterior necesare prelungirea planului notificat în 2002 și introducerea de noi măsuri.
- (212) Franța estimează că SNCM are perspective bune de redresare și că măsurile preconizate de noii acționari, în special punerea în aplicare a planului social, redresarea serviciilor de transport și reabilitarea anumitor nave, vor permite restabilirea viabilității întreprinderii. În această privință, Franța observă că, în baza veniturilor atrase prin DSP (aproximativ [...] din cifra de afaceri a SNCM) și ținând cont de importanța costurilor fixe și de dificultățile de reabilitare a 6 nave utilizate pentru deservirea rutei Marsilia-Corsica, DSP constituie un element esențial al strategiei întreprinderii și al viabilității acesteia.
- (213) Referitor la reducerea la minimum a ajutorului, Franța estimează că a limitat la strictul minimum costurile necesare pentru realizarea restructurării. În acest scop autoritățile franceze reamintesc că, așa cum a admis Comisia în decizia din 2003, întreprinderea însăși a contribuit suficient la planul de restructurare, din propriile resurse, în urma cedării de active în schimbul valorii de 30,2 milioane EUR. În plus, ținând cont de alte cedări realizate de SNCM în schimbul unei valori de 12,2 milioane EUR, totalul contribuțiilor proprii ale întreprinderii se cifrează la 42,4 milioane EUR. Franța estimează că această valoare este mult mai mare decât contribuțiile proprii necesare pentru aprobarea ajutoarelor pentru restructurare, care s-ar ridica în final la 15,81 milioane EUR, deoarece celelalte măsuri nu ar fi ajutoare de stat.

9.2.5. Referitor la condițiile impuse prin decizia Comisiei din 2003 și la eventuale noi măsuri compensatorii

- (214) Contrar afirmațiilor STIM și CFF, autoritățile franceze afirmă că au respectat toate condițiile impuse prin decizia din 2003, la care au fost obligate până la sfârșitul anului 2006, în special menținerea flotei la 11 nave și aplicarea de tarife mai mici decât cele ale concurenței.
- (215) De altfel, Franța consideră că, în cadrul noii decizii finale, nivelul măsurilor compensatorii impuse SNCM ar trebui adaptat, în măsura în care valoarea ajutoarelor pentru restructurare ar fi în viitor de 15,81 milioane EUR, și nu de 69,3 milioane EUR.
- (216) În această privință, Franța contestă observațiile societății STIM referitoare la posibilitatea ca SNCM să fie obligată de către Comisie, ca măsură compensatorie, să cedeze cota sa de participare la CMN. Franța contestă și argumentul avansat de STIM conform căruia descrierea activelor strategice ar fi fost pusă sub semnul întrebării în orientările din 2004, față de cele din 1999.
- (217) În ceea ce privește măsurile evocate de CFF care vizează reducerea prezenței SNCM pe piață, autoritățile franceze reamintesc că, așa cum a arătat Comisia, de altfel, în decizia din 2003 (considerentul 87), piețele în cauză (Franța – Corsica- și Maghreb) nu se află în situație de supracapacitate și că o reconfigurare a liniilor de transport care deservesc Corsica, în cadrul și în afara DSP, ar pune în pericol viabilitatea întreprinderii.
- (218) Cât privește argumentul avansat de CFF conform căruia punerea în aplicare în beneficiul SNCM a măsurilor descrise anterior ar comporta riscul serios de a provoca dispariția de pe piața Franța continentală-Corsica a principalului concurent, și anume CFF, autoritățile franceze subliniază că, având în vedere configurația actuală a acestei piețe pe care CFF este din acest moment majoritară, menținerea unei structuri concurențiale depinde de aprobarea planului de restructurare a SNCM și de prezența acesteia din urmă pe piața respectivă.
- (220) Calificarea unei măsuri naționale ca ajutor de stat în sensul articolului 87 alineatul (1) CE presupune îndeplinirea în mod cumulativ a următoarelor condiții: 1. măsura în cauză conferă un avantaj economic selectiv; 2. acest avantaj este finanțat din resursele statului; 3. acest avantaj denaturează sau amenință să denatureze concurența și, în fine, 4. acest avantaj afectează schimburile comerciale între statele membre⁽¹¹²⁾.
- (221) Comisia constată că SNCM a primit resurse de stat în valoare totală de 274,54 milioane EUR prin societatea CGMF, deținută în proporție de 100 % de statul francez.
- (222) Deoarece SNCM operează în sectorul transportului maritim, care este deschis concurenței intraeuropene, potențialul avantaj economic pe care l-a primit este susceptibil de a denatura concurența și de a afecta schimburile comerciale între statele membre.
- (223) Circumstanța conform căreia piața de cabotaj cu insulele din Marea Mediterană era, până la 1 ianuarie 1999, scutită temporar de la aplicarea Regulamentului (CEE) nr. 3577/92 al Consiliului din 7 decembrie 1992 de aplicare a principiului liberei circulații a serviciilor la transporturile maritime în interiorul statelor membre (cabotaj maritim)⁽¹¹³⁾ nu permite excluderea a priori a faptului că subvențiile plătite pentru deservirea legăturilor de cabotaj cu insulele din Marea Mediterană în cadrul DSP ar fi putut afecta schimburile comerciale între statele membre și ar fi putut denatura concurența.
- (224) În orice caz, chiar dacă subvențiile acordate pentru deservirea liniilor de cabotaj puteau să nu afecteze schimburile comerciale și să nu provoace denaturări ale concurenței înainte de 1 ianuarie 1999, situația s-a schimbat de la acea dată deoarece, conform Regulamentului (CEE) nr. 3577/92, activitățile de cabotaj sunt acum deschise tuturor operatorilor comunitari. În plus, trebuie subliniat că SNCM nu efectuează numai transport de cabotaj, ci operează și pe piața de transport maritim internațional, care a fost liberalizată prin Regulamentul (CEE) nr. 4055/86 al Consiliului din 22 decembrie 1986 de aplicare a principiului libertății de a presta servicii în transporturile maritime între state membre și între state membre și țări terțe⁽¹¹⁴⁾.
- (225) În consecință, Comisia consideră că în acest caz se îndeplinesc ultimele trei criterii de la articolul 87 alineatul (1) CE, menționate la considerentul 220 din prezenta decizie. Următoarele secțiuni analizează succesiv, pentru fiecare măsură, existența unui avantaj economic selectiv și, dacă este cazul, compatibilitatea cu piața comună a măsurilor calificate ca ajutor de stat.

10. EVALUAREA MĂSURILOR

- (219) Articolul 87 alineatul (1) CE prevede că, „cu excepția derogărilor prevăzute de prezentul tratat, sunt incompatibile cu piața comună ajutoarele acordate de state sau prin intermediul resurselor de stat, sub orice formă, care denaturează sau amenință să denatureze concurența prin favorizarea anumitor întreprinderi sau sectoare de producție, în măsura în care acestea afectează schimburile comerciale dintre statele membre”.

10.1. Aportul de capital de 53,48 milioane EUR cu titlu de compensații pentru serviciu public

- (226) Cu toate că, în decizia din 2003, Comisia a admis caracterul de compensații pentru serviciu public a unei părți din cele 76 milioane EUR, respectiv 53,48 milioane EUR, pentru transporturile din Corsica în perioada 1991-2001, Comisia apreciează totalitatea aportului de capital, adică 76 milioane EUR, ca ajutor pentru restructurare, deoarece această sumă a fost notificată de autoritățile franceze cu acest titlu. În hotărârea din 15 iunie 2005, care anulează decizia Comisiei din 2003, judecătorul comunitar a invitat Comisia să analizeze suma de 53,48 milioane EUR ținând cont de hotărârea Curții din 24 iulie 2003 în cauza *Altmark*.
- (227) Mai mult, autoritățile franceze au rugat Comisia să ia țină cont de faptul că, în baza caracterului de „compensații pentru serviciu public”, o parte din ajutorul pentru restructurare din 2002 trebuie considerată ca neconstituind un ajutor, în lumina jurisprudenței *Altmark*.
- (228) Pentru că autoritățile franceze au invocat aplicarea jurisprudenței *Altmark* la cazul în discuție și, dacă este cazul, a derogării prevăzute de articolul 86 alineatul (2) CE, Comisia este obligată să se pronunțe în această privință, aceste argumente căpătând o importanță esențială în argumentația Franței ⁽¹¹⁵⁾.

10.1.1. Observații preliminare

Referitor la aplicabilitatea jurisprudenței *Altmark* la cazul în discuție

- (229) Cu titlu preliminar, Comisia menționează că, în ciuda faptului că pronunțarea hotărârii *Altmark* este ulterioară punerii în aplicare a măsurii menționate mai sus, criteriile stabilite de judecătorul comunitar în această hotărâre se pot aplica la cazul în discuție.
- (230) Într-adevăr, așa cum a amintit recent Tribunalul ⁽¹¹⁶⁾, Curtea nu a limitat în timp sfera celor enunțate în hotărârea *Altmark*. În lipsa unei asemenea limitări temporale și întrucât aceste enunțuri rezultă din interpretarea articolului 87 alineatul (1) CE, ele sunt, în

consecință, pe deplin aplicabile la situația faptică și juridică a prezentei cauze.

Referitor la determinarea valorii compensațiilor primite pentru obligația de serviciu public

- (231) Trebuie amintit mai întâi că SNCM a suferit deficite substanțiale între 1991 și 2001, pentru ansamblul transporturilor de deservire a Corsicii supuse obligației de serviciu public, în ciuda subvențiilor de stat autorizate prin decizia Comisiei din 2001 ⁽¹¹⁷⁾. Comisia a constatat, într-adevăr, la considerentul 105 din prezenta decizie, că pierderea cumulată înainte de impozitare în perioada 1991-1999 pentru transporturile de deservire a Corsicii ⁽¹¹⁸⁾, așa cum este determinată în raportul expertului mandatat de Comisie, incluzând și subvențiile primite, se ridică la 217 milioane FRF, respectiv 33,08 milioane EUR.
- (232) În ceea ce privește anii 2000 și 2001 ⁽¹¹⁹⁾, Comisia a respectat aceeași abordare ca raportul de expertiză menționat anterior și a recalculat, în baza conturilor analitice de profit și pierdere furnizate, rezultatul înainte de impozitare, scăzând provizioanele pentru restructurare care au fost deja incluse în cheltuielile de restructurare notificate. De altfel, Comisia a putut verifica, în funcție de conturile anuale ale întreprinderii, că nu au existat cedări de echipamente navale pe parcursul acestor ani.
- (233) Comisia este de părere că pierderea din anul 2002 din transporturile pe ruta Marsilia-Corsica nu trebuie reținută, ținând cont de faptul că, de la 1 ianuarie 2002, tarifele de exploatare pentru transporturile de deservire a Corsicii cu plecare din Marsilia, împreună cu sumele de compensații financiare, au fost definite de comun acord de autoritățile publice și SNCM sub formă contractuală, contrar a ceea ce a prevalat în convențiile din 1991 și 1996.
- (234) În consecință, conform abordării și motivației deciziei din 2001, Comisia formulează următoarele concluzii:

Tabelul 3

Contul analitic de rezultat pe perioada 1991-2001

| Rețeaua Corsica | 2001 | | 2000 | | 1991-1999 ⁽¹⁾ | | Total 1991-2001 | |
|--|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------------------|--------------|-----------------|--------------|
| | Milioane FRF | Milioane EUR | Milioane FRF | Milioane EUR | Milioane FRF | Milioane EUR | Milioane FRF | Milioane EUR |
| Rezultat înaintea impozitării | - 302,575 | - 46,127 | - 40,256 | - 6,137 | - 216,98 | - 33,078 | - 559,811 | - 85,343 |
| Constituire provizioane/amortizare nava Liamone ⁽²⁾ | 96,895 | 14,771 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 96,895 | 14,771 |
| Constituire provizioane/Plan social | 112,110 | 17,091 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 112,110 | 17,091 |

| Rețeaua Corsica | 2001 | | 2000 | | 1991-1999 (1) | | Total 1991-2001 | |
|---|--------------|--------------|--------------|--------------|---------------|--------------|-----------------|--------------|
| | Milioane FRF | Milioane EUR | Milioane FRF | Milioane EUR | Milioane FRF | Milioane EUR | Milioane FRF | Milioane EUR |
| Corecție plusvaloare (PV) la nave | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 182,100 | 27,761 | 182,100 | 27,761 |
| Rezultat înaintea impozitării și exceptând PV și restructurarea | - 93,571 | - 14,265 | - 40,256 | - 6,137 | - 216,980 | - 33,078 | - 350,807 | - 53,480 |

(1) Date reieșite din Decizia 2002/149/CE.

(2) În anul 2001 a fost constituit un provizion de 14,8 milioane EUR pentru nava NGV Liamone. Provizionul are ca obiect readucerea sarcinii anuale a navei la nivelul sarcinii unei nave adaptate la noile cerințe impuse pe această linie și finanțate în aceleași condiții. Acest provizion a fost constituit în virtutea regulilor contabile pe baza cărora o întreprindere trebuie să-și corecteze bilanțul, luând act de o amortizare excepțională, atunci când constată că unul din activele sale are o valoare reală sau monetară inferioară valorii sale contabile.

- (235) În total, pierderea cumulată înregistrată de SNCM în transporturile Marsilia-Corsica, care depășește subvențiile de stat autorizate prin decizia din 2001, corectată cu plusvaloarea pentru navele vândute în această perioadă și cu cheltuielile de restructurare, se ridică la 53,48 milioane EUR pentru întreaga perioadă 1991-2001.
- (236) Având în vedere cele arătate anterior, Comisia consideră că, din aportul de capital de 76 milioane EUR notificat în 2002 (120), 53,48 milioane EUR pot fi considerate compensații pentru serviciu public.
- 10.1.2. *Existența unui avantaj economic în lumina jurisprudenței Altmark*
- (237) În opinia Curții, atât timp cât o intervenție a statului trebuie privită ca o compensație pentru prestațiile efectuate de întreprinderea beneficiară în vederea executării de obligații de serviciu public, astfel încât această întreprindere nu are, în realitate, un avantaj financiar, și, prin urmare, respectiva intervenție nu pune această întreprindere într-o poziție concurențială mai favorabilă față de întreprinderile concurente, o asemenea intervenție nu intră sub incidența articolului 87 alineatul (1) CE.
- (238) Totuși, pentru ca o astfel de compensare să poată evita calificarea drept ajutor de stat, trebuie întrunite în mod cumulativ mai multe condiții (a se vedea nota de subsol 68 din prezenta decizie).
- (239) În ceea ce privește în special criteriul al patrulea stabilit de Curte în hotărârea *Altmark*, se poate constata că SNCM nu a fost selectată în urma unei proceduri de licitație publică ce permite selectarea candidatului capabil să furnizeze aceste servicii la cel mai mic preț pentru colectivitate.
- (240) În lipsa procedurii de atribuire a contractelor de achiziții publice, Comisia consideră că este datoriat statului membru să demonstreze că nivelul compensației acordate SNCM nu depășește costurile suportate de o întreprindere mijlocie, bine gestionată și corespunzător echipată, ținând cont de încasările pertinente și de un beneficiu rezonabil pentru execuția acestor obligații, conform cerințelor jurisprudenței Curții.
- (241) În cazul de față, autoritățile franceze admit, în înscrisurile din 16 noiembrie 2006, că este practic imposibil să se găsească o întreprindere care să poată servi ca punct de referință pentru perioada 1991-2001 pentru obligațiile de serviciu public pe care le îndeplinea SNCM, aceasta fiind singura întreprindere capabilă să-și asume astfel de obligații. În aceste condiții, autoritățile franceze au încercat să furnizeze elemente care să permită efectuarea unei comparații cât mai exacte cu întreprinderi similare, în special cu CMN, subliniind, totuși, că aceste întreprinderi nu se aflau în aceleași condiții de exploatare ca cele impuse societății SNCM prin convențiile de obligație de serviciu public între 1991 și 2001.
- (242) În această privință, Comisia consideră că, prin argumentele aduse, autoritățile franceze nu au demonstrat prin ce anume întreprinderile considerate ca fiind similare constituie punctul de referință impus de jurisprudența comunitară. În acest context, Comisia arată că informațiile transmise de Franța cu privire la aceste întreprinderi nu îi permit să evalueze gradul de similitudine invocat, nici să analizeze impactul diferențelor de condiții de exploatare invocate în comparația care ar trebui efectuată în scopul aplicării celui de-al patrulea criteriu menționat anterior.
- (243) În aceste circumstanțe, Comisia consideră că, în baza informațiilor și a datelor tehnice transmise în cadrul prezentei proceduri, autoritățile franceze nu reușesc să demonstreze că cel de-al patrulea criteriu *Altmark* este îndeplinit.

(244) Având în vedere cele prezentate anterior în acest document, Comisia estimează că măsura în cauză a conferit un avantaj economic SNCM. Dat fiind că măsura nu a fost decât în beneficiul SNCM, acest avantaj economic este selectiv. În consecință, compensația acordată SNCM în cadrul convențiilor din 1991 și 1996, în valoare de 53,48 milioane EUR, constituie un ajutor de stat, în sensul articolului 87 alineatul (1) CE.

10.1.3. *Compatibilitatea cu piața comună a măsurii în cauză în temeiul articolului 86 alineatul (2) CE*

(245) Deoarece autoritățile franceze au invocat derogarea prevăzută la articolul 86 alineatul (2) CE, Comisia va utiliza aceeași abordare și aceeași motivație ca în decizia din 2001 pentru evaluarea măsurii în cauză.

(246) Conform acestui articol, plata unui ajutor de stat poate evita interdicția stabilită de articolul 87 din Tratatul CE, cu condiția ca ajutorul în cauză să nu vizeze decât compensarea unor supracosturi generate de îndeplinirea misiunii speciale ce revine întreprinderii responsabile cu gestionarea unui serviciu de interes economic general și ca acordarea ajutorului să se dovedească necesară pentru ca respectiva întreprindere să poată asigura executarea în condiții de echilibru economic a obligațiilor de serviciu public care îi revin.

(247) Ținând cont de jurisprudența aplicabilă pentru perioada 1991-2001 ⁽¹²¹⁾, Comisia trebuie, așa cum a procedat și în decizia din 2001:

— să verifice dacă serviciile a căror gestionare a fost încredințată societății SNCM se încadrează în categoria serviciilor de interes economic general și

— să analizeze dacă valoarea subvențiilor acordate SNCM în cadrul obligațiilor de serviciu public legate de transporturile pentru Corsica sunt adecvate ca supracosturi suportate de SNCM pentru îndeplinirea cerințelor fundamentale ale contractului de serviciu public.

Justificarea serviciului public

(248) În cazul de față, în ceea ce privește compensațiile plătite în perioada 1991-2001, după cum a constatat Comisia în decizia din 2001, obligațiile de serviciu public impuse societăților SNCM și CMN rezultă din două convenții pe cinci ani semnate de acestea și de Office de transport de la Corse (OTC). Aceste convenții, al căror

temei juridic este convenția-cadru 1976-2001, au precizat modalitățile de executare a serviciului public pentru perioadele 1991-1996 și, respectiv, 1996-2001. Aceste convenții au definit, de asemenea, principiile de plată a subvenției forfetare pentru continuitate teritorială, drept compensare pentru obligațiile impuse.

(249) Cât privește întrebarea dacă aceste obligații răspund nevoilor reale de serviciu public, Comisia a constatat, în decizia din 2001, menționată anterior, că respectiva convenție-cadru și convențiile pe cinci ani răspund principiului continuității teritoriale care vizează limitarea dezavantajelor pe care le reprezintă insularitatea și asigurarea transporturilor pentru Corsica prin cele mai apropiate mijloace de legătură pur continentale. Comisia observă, de asemenea, că acest obiectiv, care reiese dintr-un interes public legitim, nu a fost atins până acum prin simplul joc al forțelor pieței ⁽¹²²⁾.

(250) În consecință, Comisia consideră că sistemul de transport prevăzut prin convenția-cadru și convențiile pe cinci ani răspunde unei nevoi reale de serviciu public.

Caracterul neforfetar al compensației

(251) Așa cum a constatat Comisia în decizia din 2001, SNCM a primit în perioada 1991-2001, în virtutea cadrului legal descris anterior, o subvenție anuală forfetară a cărei valoare era stabilită pentru cinci ani și revizuită anual, în funcție de evoluția produsului intern brut la prețurile de piață, precum și de informațiile și situațiile analitice convenționale prezentate de SNCM.

(252) La punctul 30 din decizia din 2001, Comisia observă faptul că „în conformitate cu articolul 4 al convenției din 1976 ⁽¹²³⁾, valoarea subvenției anuale este plătită sub forma a douăsprezece plăți lunare egale. Pentru a permite lichidarea definitivă a subvenției, SNCM trebuie să prezinte, cel târziu la data de 1 iulie a fiecărui an, rezultatele exercițiului financiar precedent, vizate de expertul guvernamental. Posibilele reporturi în sarcina SNCM sunt deduse din avansul sau avansurile exercițiului financiar curent. Dispozitivul de regularizare a plăților prevede și posibilele suplimente plătite de stat. Convențiile încheiate ulterior prevăd, de asemenea, penalități dacă, în cursul unui an, numărul de legături de bază nerealizate de SNCM depășește 2 % din numărul de legături de bază prevăzut în convenție. De asemenea, autoritatea care acordă contractul poate notifica SNCM o reținere din subvenția forfetară pentru continuitate teritorială în cazul unor incidente semnificative care provoacă întreprinderea serviciului public”.

(253) La considerentul 82 din această decizie, Comisia arată că a doua parte a acestui punct IV stipulează că „În cazul în care condițiile economice și în special cheltuielile de exploatare și nivelurile de trafic care au servit ca bază de calcul al subvenției se degradează în mod substanțial, SNCM și OTC se vor întâlni pentru a studia împreună ansamblul de măsuri care trebuie luate în materie de transporturi, de tarife sau de ajustare prin adaos a sumei subvenției, în vederea restabilirii echilibrului financiar al societății”.

(254) În lumina celor arătate anterior și așa cum concluzionează în decizia din 2001, Comisia consideră că respectiva compensație de 53,48 milioane EUR plătită de stat nu este forfetară, datorită mecanismului care permite compensarea dezechilibrului financiar rezultat din discrepanțele dintre cheltuielile de exploatare reale și cele care au servit ca bază la calcularea subvenției.

Adecvarea compensațiilor pentru costurile serviciului public

(255) Așa cum a constatat Comisia în decizia din 2001⁽¹²⁴⁾, compensațiile financiare primite în acea perioadă în temeiul convențiilor pe cinci ani din 1991 și 1996 nu au permis SNCM să compenseze în întregime pierderile legate de executarea obligațiilor de serviciu public. Comisia a estimat că această subcompensare se ridică la 53,48 milioane EUR.

(256) Comisia a concluzionat că suma de 53,48 milioane EUR plătită de stat este egală cu subcompensarea observată pentru perioada 1991-2001 și, în consecință, este adecvată în lumina costurilor nete generate de misiunea de serviciu public cu care este însărcinată SNCM.

10.1.4. Concluzie

(257) În baza celor menționate anterior, Comisia estimează că măsura în cauză constituie un ajutor de stat, compatibil cu piața comună în conformitate cu articolul 86 alineatul (2) CE. Măsura fiind pusă în aplicare la 14 noiembrie 2003, Comisia constată că acest ajutor de stat este ilegal.

(258) În acest context, suma ajutorului care trebuie considerată ajutor pentru restructurare, conform notificării din 2002, se ridică la 22,52 milioane EUR⁽¹²⁵⁾. Această sumă se va adăuga la măsurile notificate în 2006, dacă acestea reprezintă ajutoare pentru restructurare (a se vedea secțiunea 10.5 din prezenta decizie).

10.2. Cedarea SNCM la un preț de vânzare negativ de 158 milioane EUR

(259) În cazul de față, Comisia trebuie să examineze dacă aportul de capital de 158 milioane EUR din partea statului, anterior vânzării SNCM către cumpărătorii privați, respectiv *in fine* prețul de vânzare negativ al întreprinderii pentru o sumă echivalentă, nu prezintă elemente de ajutor de stat.

(260) O procedură publică de selecție deschisă, transparentă și nediscriminatorie, în condițiile căreia statul cedează întreprinderea după o recapitalizare prealabilă (cu o sumă mai mare decât prețul de vânzare) nu permite neapărat excluderea prezenței unui ajutor, susceptibil de a oferi avantaje atât întreprinderii privatizate, cât și cumpărătorului acesteia⁽¹²⁶⁾.

10.2.1. Cadrul juridic de referință

(261) Pentru a verifica dacă o întreprindere a beneficiat de un avantaj economic indus de un aport de capital al statului, Comisia aplică, în principiu, criteriul „investitorului privat care operează într-o economie de piață” (denumit în continuare „criteriul investitorului privat”). Criteriul investitorului privat derivă din principiul egalității de tratament între sectorul public și cel privat, care decurge din articolul 295 din Tratatul CE. Conform acestui principiu, capitalurile puse la dispoziția unei întreprinderi de către stat, direct sau indirect, în circumstanțe care corespund condițiilor normale ale pieței, nu pot fi calificate drept ajutor de stat⁽¹²⁷⁾.

(262) În acest scop, Comisia poate în special să evalueze dacă furnizorul de resurse s-a comportat ca un investitor privat, respectând o politică structurală, globală sau sectorială, și dacă a fost ghidat de perspectiva rentabilității pe termen lung a capitalurilor investite. Validitatea acestei abordări a fost recunoscută de judecătorul comunitar în mai multe cauze⁽¹²⁸⁾.

(263) Potrivit unei jurisprudențe constante, un aport de capital realizat de un investitor public în lipsa oricărei perspective de profit, chiar pe termen lung, constituie ajutor de stat⁽¹²⁹⁾.

(264) Judecătorul comunitar a stabilit, de asemenea, că un investitor privat care urmează o politică structurală, globală sau sectorială ghidată de perspective de rentabilitate pe termen lung nu poate, în mod rezonabil, să-și permită, după ani de pierderi neîntrerupte, să procedeze la un aport de capital care, în termeni economici, nu numai că se dovedește mai costisitor decât o lichidare a activelor ci este, în plus, legat de vânzarea întreprinderii, ceea ce îi înlătură orice perspectivă de beneficiu, chiar la termen⁽¹³⁰⁾.

(265) Mai precis, în hotărârea „Gröditzer”, Curtea a considerat că, pentru a determina dacă privatizarea unei întreprinderi la un preț de vânzare negativ prezintă elemente de ajutor de stat, „trebuie apreciat dacă, în circumstanțe similare, un investitor privat de o talie comparabilă cu cea a organismelor care gestionează sectorul public ar fi putut fi determinat să procedeze la aporturi de capital de o asemenea importanță în cadrul vânzării întreprinderii menționate sau ar fi optat pentru lichidarea acesteia”⁽¹³¹⁾.

10.2.2. Aplicarea la cazul în discuție

(266) Având în vedere cele menționate anterior, pentru a determina caracterul de ajutor al măsurii în cauză, Comisia trebuie „să evalueze dacă soluția aleasă de stat este, în totalitate și în raport cu orice altă soluție, inclusiv cea de neintervenție, cea mai puțin costisitoare, ceea ce ar conduce, dacă așa stau lucrurile, la concluzia că statul a acționat ca un investitor privat”⁽¹³²⁾.

10.2.2.1. Referitor la respectarea principiului acționarului privat în economia de piață

(267) În acest context trebuie reținut că marile grupuri de întreprinderi nu pot în prezent ignora, în cazul în care procedează la închiderea sau lichidarea de filiale, consecințele sociale pe care le implică asemenea evenimente.

(268) Astfel, cât mai rapid, aceste grupuri pun în aplicare planuri sociale care pot include măsuri de reconversie a personalului, ajutoare pentru căutarea unui loc de muncă, indemnizații de disponibilizare, chiar și acțiuni asupra ansamblului economic local, care vin să suplimenteze prevederile legale și ale contractelor colective de muncă.

(269) În cazul de față, Comisia constată că SNCM este o societate controlată de stat prin grupul CGMF (Compagnie Maritime Générale et Financière).

(270) Comisia estimează că, în ipoteza unei lichidări a SNCM⁽¹³³⁾, s-ar fi luat asemenea măsuri în afara obligațiilor prevăzute de lege, pentru a nu fi afectată imaginea mărcii holdingului și a acționarului⁽¹³⁴⁾.

(271) Comisia amintește că spectrul lichidării întreprinderii în anul 2004 a provocat numeroase tulburări sociale importante. De exemplu, puternicul conflict social din septembrie 2004 a blocat flota SNCM timp de 16 zile. Comisia adaugă că autoritățile franceze au demonstrat cu cifre că aceste mișcări sociale din 2004, care au afectat imaginea de marcă a holdingului în fața clienților, au adus un prejudiciu important în ce privește numărul de pasageri transportați de SNCM și, prin urmare, și cifrei de afaceri a întreprinderii. Comisia subliniază, în plus, că în urma climatului social dăunător din vara anului 2004, care a prejudiciat situația financiară a SNCM, acționarul întreprinderii a pus în aplicare, în primăvara lui 2005, un plan social care a fost suspendat în aprilie 2005, în acord cu sindicatele. Având în vedere cele menționate anterior, Comisia consideră că s-a dovedit că, în ipoteza unei lichidări a SNCM, neasumarea de către grupul CGMF a responsabilității pentru indemnizațiile suplimentare de disponibilizare ar fi afectat grav imaginea de marcă a holdingului și a acționarului.

(272) În consecință, Comisia estimează că la calcularea costurilor de lichidare trebuie să se includă și costurile asociate acestor măsuri. Costurile respective ar fi fost imputate la valoarea de lichidare a SNCM, în măsura în care aceasta ar fi fost pozitivă și/sau asumată direct de CGMF/stat în calitate de acționar. Comisia consideră că orice altă soluție ar ignora realitatea socială cu care marile grupuri de întreprinderi se confruntă astăzi⁽¹³⁵⁾.

(273) Pentru a calcula costurile unei lichidări pentru acționar, Comisia reține o ipoteză a *minima* corespunzătoare numai indemnizațiilor suplimentare de disponibilizare.

(274) Din acest punct de vedere, autoritățile franceze consideră că, în baza planului social din 2005, fondat pe cel din 2002, limitele de reținut sunt de la [...] până la [...] EUR per angajat, respectiv o sumă totală între [...] milioane EUR și [...] milioane EUR. Autoritățile franceze precizează că limita minimă reflectă faptul că s-a majorat costul planului social de referință, din cauza proporției foarte importante de angajați cu vârste apropiate de cea a pensionării și a căror concediere se realizează în condiții deosebit de avantajoase. De altfel, s-a ținut cont și de faptul că nu poate fi comparat contextul lichidării societății și disponibilizării cu cel al ajustării efectivelor, care permite continuarea activităților, așa cum prevede planul social de referință.

(275) Expertul Comisiei a realizat o analiză comparativă a cifrelor transmise de autoritățile franceze cu planuri sociale puse în aplicare recent în Franța. Planul social al Hewlett Packard din 2003 a costat 214 000 EUR per persoană, iar cel din 2005 între 50 000 și 400 000 EUR. În anul 2004, planul social stabilit de Pêchiney, după fuziunea cu Alcan, a costat 128 000 EUR per persoană. În planul social al Giat Industries din 2004, costul total per angajat a fost de ordinul a 162 000 EUR, față de 71 000 EUR pentru Gemplus în 2002 și 69 000 EUR pentru Danone (divizia biscuiți) în 2001. În anul 2002, Yves Saint Laurent Haute Couture anunță un plan social de 115 000 EUR per angajat. Planul Power 8 anunțat de Airbus France în februarie 2007 prevedea un cost per angajat de 68 000 EUR⁽¹³⁶⁾. În 2008, costul planului social al Michelin se ridică la 157 400 EUR per angajat.

(276) În ceea ce privește docherii, Comisia precizează că, în raportul tematic public din iulie 2006, intitulat „Les ports français face aux mutations du transport maritime: l'urgence de l'action” („Porturile franceze confruntate cu schimbările din transportul maritim: caracterul urgent al acțiunii”), Curtea de Conturi menționează costul total per persoană al planului social 2004, respectiv 145 000 EUR per angajat disponibilizat pentru porturile autonome și 209 000 EUR per angajat disponibilizat din portul Marsilia.

- (277) Comisia amintește că decizia sa din 17 iulie 2002, referitoare la Société Française de Production, permite ilustrarea costurilor de generozitate în cazul privatizării unei întreprinderi în dificultate. Astfel, generozitatea a costat statul 43,1 milioane EUR (respectiv 151 000 EUR per salariat, planul prevăzând concedierea a 285 de angajați), care se adaugă la costul de 5,3 milioane EUR al obligațiilor legale și contractuale (respectiv un cost total de 169 000 EUR per salariat).
- (278) În lumina acestei analize comparative, Comisia consideră că ipoteza de [...] EUR plătiți pentru fiecare angajat ca indemnizație suplimentară de disponibilizare este coerentă cu cheltuielile per angajat concediat din planurile sociale puse în aplicare de alți acționari privați în aceeași perioadă.
- (279) În final, Comisia estimează că ipoteza de disponibilizare a întregului personal al SNCM în cadrul unei lichidări a întreprinderii este ipoteza cea mai probabilă, în special pentru că acordarea DSP pentru perioada 2007-2013 nu făcuse încă obiectul unei licitații și deci al unei decizii definitive. În plus, având în vedere situația financiară îngrijorătoare a SNCM, este, într-adevăr, improbabil să se fi elaborat un plan de continuare a activității care să aducă întreprinderea în redresare judiciară și să evite disponibilizările.
- (280) Având în vedere elementele arătate anterior, Comisia reține suma totală de [...] milioane EUR pe care CGMF (statul) ar fi trebuit să o acorde pentru indemnizațiile suplimentare de disponibilizare.
- (281) În acest stadiu al analizei, Comisia trebuie să determine valoarea de lichidare a SNCM, fără indemnizațiile suplimentare de disponibilizare. De fapt, diferența dintre această valoare de lichidare, în măsura în care este pozitivă, și indemnizațiile suplimentare de disponibilizare trebuie comparată cu prețul negativ rezultat din vânzare, pentru a verifica dacă statul s-a comportat ca un investitor privat în economia de piață. Pentru aceasta, Comisia se bazează pe calculul activului net reevaluat. Potrivit metodei activului net reevaluat, se constată insuficiența activelor, deoarece valoarea economică a activelor reale (în general mai mare decât valoarea contabilă netă) nu acoperă valoarea economică a datoriilor reale.
- (282) Pentru a constata insuficiența activelor în cazul de față, Comisia, cu ajutorul unui expert⁽¹³⁷⁾, a verificat, așa cum

se explică în continuare, că la data de 30 septembrie 2005 valoarea activului SNCM nu era suficientă pentru a despăgubi creditorii privilegiați și neprivilegiați (inclusiv salariații cu titlu de creanțe clasice).

Referitor la alegerea metodei de evaluare

- (283) Comisia estimează că evaluarea activului net este o metodă utilizată curent pentru evaluarea societăților din sectorul transportului maritim. Comisia consideră, de altfel, că această metodă este în mod special adecvată pentru situația SNCM, în măsura în care acționarul acesteia de referință nu are ca alternativă la cedare decât să lichideze voluntar societatea.
- (284) În ceea ce privește alte metode de evaluare, în particular metoda fluxurilor de numerar libere operaționale actualizate, Comisia estimează că, ținând cont de faptul că presupune continuarea activității societății, ceea ce nu este cazul SNCM, această metodă nu este relevantă pentru cazul în discuție.

Referitor la data de referință

- (285) Comisia reține data de 30 septembrie 2005 ca dată de referință pentru evaluarea SNCM, dat fiind că aceasta este data la care s-a făcut efectiv alegerea între acceptarea ofertei de cumpărare și lichidarea societății, selectarea BCP având loc la 27 septembrie 2005.

Referitor la evaluarea activului SNCM

- (286) Comisia observă, în particular, că acționarul SNCM a procedat, în colaborare cu Ernst & Young, la o cuantificare a costurilor de lichidare a întreprinderii (raportul CGMF menționat anterior) la data de 30 septembrie 2005, calcul care a fost contraexpertizat de Oddo Corporate Finance și de firma Paul Hastings. Comisia menționează că raportul Oddo-Hastings a evaluat activul SNCM la [...] milioane EUR.
- (287) În ceea ce privește evaluarea flotei deținute în proprietate⁽¹³⁸⁾, valoarea monetară brută a navelor SNCM fiind evaluată de brokerul specialist al BRS la [...] milioane EUR la data de 30 septembrie 2005, flota SNCM a fost evaluată în raportul Oddo la [...] milioane EUR după discount⁽¹³⁹⁾, comisionul de brokeraj⁽¹⁴⁰⁾ și incertitudinea juridică⁽¹⁴¹⁾.

Tabelul 4

Scenarii de evaluare a activului SNCM la 30 septembrie 2005

(milioane EUR)

| | Valoarea activului raportul Oddo | Valoarea activului expertul Comisiei |
|---------------------------------------|-------------------------------------|---|
| Imobilizări necorporale | — | — |
| Imobilizări corporale | | |
| — Flota în proprietate | [...] | [...] |
| — Imobile ⁽¹⁾ | [...] | [...] |
| Imobilizări financiare ⁽²⁾ | [...] | [...] |
| <i>Activ imobilizat</i> | [...] | [...] |
| Stocuri | — | — |
| Avansuri și acțiuni | — | — |
| Creanțe clienți | [...] | [...] |
| Alte creanțe ⁽³⁾ | [...] | [...] |
| Disponibil net | [...] | — |
| Conturi de regularizare | — | — |
| <i>Alte active</i> | [...] | [...] |
| Total active | [...] | [...] |

⁽¹⁾ În ceea ce privește imobilele (între care sediul social al SNCM), autoritățile franceze precizează că valoarea de lichidare reținută se bazează pe evaluarea efectuată de un expert imobiliar în noiembrie 2003, actualizată cu +[...] % pentru a ține cont de creșterea prețurilor.

⁽²⁾ Imobilizările financiare privesc, în mod esențial, titlurile de participație deținute de SNCM la societățile Sudcargos, Aliso, CGTH, CMN și Ferrytour.

⁽³⁾ Această poziție privește în esență creanțele la stat, în special compensațiile pentru obligațiile de serviciu public din luna septembrie 2005 și rambursarea obligațiilor sociale patronale de către Assedic pentru exercițiul fiscal 2004.

Surse: raportul Oddo-Hastings, raportul expertului Comisiei.

(288) La citirea tabelului de mai sus, Comisia constată că flota de nave constituie elementul principal în evaluarea activului întreprinderii. În acest sens, expertul Comisiei a considerat, după ce a efectuat, în măsura posibilului, o analiză comparativă, că discountul aplicat la valoarea monetară brută a navelor și incertitudinea juridică sunt coerente. Pe această bază, expertul a concluzionat că nu are argumente pentru a respinge evaluarea flotei, stabilită de statul francez.

(289) În ceea ce privește discountul, Comisia estimează că nivelul acestuia este coerent cu discounturile observate la vânzarea de nave în cazul lichidării judiciare. Potrivit expertului Comisiei, Régie des Transports Maritimes, societate națională belgiană care exploatează linia Ostende-Ramsgate, a vândut de exemplu două feriboturi în anul 1997, cu discounturi estimate la 35 % și 45 %. Mai recent, societatea Festival Cruises a vândut trei nave de croazieră cu un discount mediu de 20 %. Discounturile observate în cazuri similare sunt deci de

ordinul celor aplicate de autoritățile franceze la cazul în discuție.

(290) Referitor la incertitudinea juridică, deoarece nicio tranzacție comparabilă nu a avut loc pe piață, Comisia consideră că argumentele care justifică aplicarea incertitudinii juridice sunt coerente cu dimensiunea redusă a pieței pentru navele tip, concepute pentru o exploatare destul de specifică.

(291) Pe de altă parte, Comisia observă că expertul său independent a rotunjit în mod ascendent evaluarea imobilizărilor financiare, în particular cea a participației deținute de SNCM la CMN (de la [...] milioane EUR la [...] milioane EUR). În acest sens, ținând cont de oferta de răscumpărare a acestei participații de către *Stef-TFE* pentru suma de [...] milioane EUR, transmisă Comisiei în cadrul prezentei investigații, Comisia consideră că evaluarea la [...] milioane EUR a participației SNCM la CMN este rezonabilă în contextul lichidării societății.

(292) În ceea ce privește evaluarea altor poziții din activ, expertul Comisiei nu a emis nicio obiecție specială. Totuși, expertul nu a reținut poziția „disponibil net”, aceasta fiind în deficit. Comisia estimează că această poziție trebuie efectiv reclasată la pasivul SNCM.

(293) Ținând cont de ajustările operate, Comisia evaluează activul SNCM la [...] milioane EUR la data de 30 septembrie 2005.

Referitor la evaluarea pasivului SNCM

(294) Comisia constată că autoritățile franceze calculează suma datorată cu titlu de creanțe privilegiate la [...] milioane EUR și suma datorată cu titlu de creanțe neprivilegiate (exceptând indemnizațiile suplimentare de disponibilizare) la [...] milioane EUR.

(295) În ceea ce privește în special pasivul social, autoritățile franceze evaluează costurile planului social contractual la [...] milioane EUR. Costurile aferente planului social contractual au fost stabilite individual, ținând cont de tipul de contract (contract cu durată nedeterminată – CDN și contract cu durată determinată – CDD), de statutele și contractele colective aplicabile (personal navigant, sedentar și stat-major), de vechimea în muncă, de încadrarea și de remunerația fiecărui salariat. Această sumă acoperă indemnizațiile de preaviz ([...] milioane EUR), indemnizațiile de concediu plătit în preaviz ([...] milioane EUR), indemnizațiile contractuale de disponibili-

lizare ([...] milioane EUR) și contribuția Delalande ([...] milioane EUR) ⁽¹⁴²⁾.

(296) Costurile planului social extracontractual sunt evaluate de autoritățile franceze la [...] milioane EUR. Acest plan social regroupează ansamblul măsurilor de însoțire legate de obligațiile legale și reglementare ale SNCM în materie de disponibilizare ⁽¹⁴³⁾ și costurile indirecte legate de planul social contractual ⁽¹⁴⁴⁾.

(297) Costul de reziliere a principalelor contracte de exploatare se bazează, în esență, pe garanția bancară în valoare de [...] milioane EUR, ca garanție de bună executare de către SNCM a obligațiilor de serviciu public, la care se adaugă penalitățile prevăzute de convenția menționată, egale cu [...] % din compensarea financiară de referință a unei sume de [...] milioane EUR pentru anul 2005, respectiv aproximativ [...] milioane EUR în cazul neexecutării obligațiilor.

(298) În ceea ce privește pasivul net legat de cedarea navelor în leasing ⁽¹⁴⁵⁾, autoritățile franceze subliniază că, în baza unor anumite ipoteze ⁽¹⁴⁶⁾, venitul net de vânzare este evaluat de către brokerul specialist al BRS la [...] milioane EUR la data de 30 septembrie 2005, după aplicarea discountului, a comisionului de brokeraj și a costului financiar de portaj. Economii la impozite și datorii bancare se ridică la [...] milioane EUR, rămânând un sold de [...] milioane EUR datorii aferente navelor în leasing, care trebuie rambursate.

Tabelul 5

Scenarii de evaluare a pasivului SNCM la 30 septembrie 2005

(milioane EUR)

| | Valoarea pasivului raportul Oddo | Valoarea pasivului expertul Comisiei |
|---|----------------------------------|--------------------------------------|
| Datorii privilegiate, din care: | | |
| — Datorii sociale și fiscale | [...] | [...] |
| — Datorii financiare garantate cu active ⁽¹⁾ | [...] | [...] |
| Cost plan social contractual | [...] | [...] |
| Cost ajutor reciproc pensionari ⁽²⁾ | [...] | [...] |
| Cost lichidare | [...] | [...] |
| Pierderi din exploatare intermediare ⁽³⁾ | [...] | [...] |
| Despăgubire creditori privilegiați | [...] | [...] |
| Datorii negarantate ⁽⁴⁾ | [...] | [...] |
| Cost plan social extracontractual | [...] | [...] |
| Cost reziliere contracte principale exploatare | [...] | [...] |

(milioane EUR)

| | Valoarea pasivului raportul Oddo | Valoarea pasivului expertul Comisiei |
|--|----------------------------------|--------------------------------------|
| Cost adițional legat de cedarea navelor în leasing | [...] | [...] |
| Despăgubire creditori neprivilegiați | [...] | [...] |

(¹) Navele Napoléon Bonaparte și Paglia Orba garantează împrumuturile care au servit la finanțarea lor.

(²) Această poziție se datorează practicii conform căreia SNCM își asumă costurile unei părți din cheltuielile asociației de ajutor reciproc în favoarea pensionarilor săi.

(³) Până la închiderea lichidării. Pierderile intermediare iau ca ipoteză implicită plata salariilor pe o singură lună. Acestea includ și costul de dezarmare a navelor aflate în proprietate, nedecontate din valoarea activelor. Acest cost corespunde costului de imobilizare a navelor la cheu în așteptarea cedării.

(⁴) Datoriile negarantate sunt verificate astfel: provizioane pentru riscuri și cheltuieli ([...] milioane EUR), datorii legate de interesele de participare ([...] milioane EUR), furnizori de exploatare ([...] milioane EUR), reprezentare generală ([...] milioane EUR), datorii grup și asociați ([...] milioane EUR), cont de regularizare pasiv ([...] milioane EUR).

Surse: raportul Oddo-Hastings, raportul expertului Comisiei.

(299) Comisia observă că pasivul social constituie elementul principal din pasivul total al SNCM. În ceea ce privește pasivul social privilegiat, respectiv costul planului social contractual, expertul Comisiei a verificat, prin sondaje, formulele de calcul pentru toate componentele planului și nu a constatat nicio anomalie sau eroare. Ținând cont de această verificare, Comisia estimează ca rezonabilă valoarea de [...] milioane EUR avansată de autoritățile franceze pentru planul social contractual.

(300) În ceea ce privește pierderile din exploatare intermediare, Comisia consideră că estimarea este prudentă din punctul de vedere al legislației, în special al articolelor L.622-10 din Codul Comercial și 119-2 din Decretul nr. 85-1388 din 27 decembrie 1985, în temeiul cărora SNCM ar putea fi obligată de Tribunalul Comercial competent să își continue exploatarea pe o durată de două luni, cu posibilitate de prelungire la solicitarea ministerului public, în baza obligațiilor sale de serviciu public.

(301) În privința datoriilor negarantate, expertul Comisiei nu a avut nicio obiecție specială. Totuși, acesta a corectat valoarea de [...] milioane EUR cu suma de [...] milioane EUR, rezultată din retratarea poziției de activ „Disponibil net”. Comisia estimează că această retratare este în concordanță cu modificările operate la evaluarea activului SNCM.

(302) În ceea ce privește costul planului social extracontractual (exceptând indemnizațiile suplimentare de disponibilizare), expertul Comisiei estimează că valoarea costului litigiilor ar trebui corectată la [...] milioane EUR, în loc de suma de [...] milioane avansată de autoritățile franceze. Referitor la acest punct, deși Comisia consideră că organizațiile sindicale ar solicita o recal-

ficare a contractelor CDD în contracte CDN (¹⁴⁷), ea consideră, pe de altă parte, că valoarea nu trebuie să privească decât salariații cu CDD pentru care acest risc este aproape sigur (respectiv [...] CDD). Considerând un salariu lunar brut de [...] EUR, cu o indemnizație de 9 salarii pentru primele [...] CDD și 6 salarii pentru următoarele [...], suma se stabilește la [...] milioane EUR.

(303) În ceea ce privește pasivul net aferent cedării navelor în leasing, Comisia consideră că ipotezele subiacente ale calculului sunt justificate în special datorită formalismului contractelor cu GIE, care limitează orice substituție a SNCM de către terți și condiționează avantajele fiscale de exploatarea navelor sub pavilion francez. Pe de altă parte, s-a justificat că incertitudinea juridică nu se aplică în cazul navelor exploatare în leasing, deoarece aceste nave sunt vândute de băncile creditoare ale GIE. În acest context, Comisia estimează că se justifică luarea în considerare a unui cost financiar de portaj între 30 septembrie 2005 și data vânzării efective a navei.

(304) Având în vedere cele menționate anterior, Comisia estimează că la 30 septembrie 2005 pasivul privilegiat al SNCM se ridică la [...] milioane EUR, iar pasivul neprivilegiat al acestei societăți era de [...] milioane EUR.

Referitor la constatarea insuficienței activelor

(305) Având în vedere cele menționate anterior, Comisia estimează că la 30 septembrie 2005 valoarea activului SNCM (respectiv [...] milioane EUR) nu era suficientă pentru despăgubirea creditorilor privilegiați (respectiv [...] milioane EUR) și a creditorilor neprivilegiați (respectiv [...] milioane EUR).

Concluzie

(306) Într-un asemenea context, în lipsa unei acțiuni în acoperirea pasivului (a se vedea mai jos) și luând în considerare considerentul 273 din prezenta decizie și insuficiența activelor, costul lichidării SNCM de către CGMF s-ar limita la costurile indemnizațiilor suplimentare de disponibilizare, respectiv [...] milioane EUR.

(307) Prin urmare, alegerea făcută de autoritățile franceze, de a vinde SNCM la prețul negativ de 158 milioane EUR, comparativ cu un cost minim de lichidare de [...] milioane EUR, poate fi considerată ca fiind conformă cu alegerea pe care ar fi făcut-o un grup privat de întreprinderi în economia de piață.

10.2.2.2. Consecințele unei lichidări judiciare a SNCM

(308) Comisia a analizat, de asemenea, argumentul autorităților franceze potrivit căruia statul, în calitate de acționar majoritar, ar fi putut fi acționat în instanță pentru acoperirea pasivului în cazul lichidării întreprinderii (a se vedea mai jos). În acest caz, conform afirmațiilor autorităților franceze, calculul costurilor de lichidare pentru statul acționar trebuie să țină cont de legislația națională, așa cum a acceptat Comisia în decizia ABX Logistics ⁽¹⁴⁸⁾, și este determinat de la caz la caz, în funcție de particularitățile sectorului ⁽¹⁴⁹⁾ și de circumstanțele cazului în speță.

(309) În cazul de față, Comisia ia notă de faptul că autoritățile franceze i-au transmis, la 28 martie 2006, documente care atestă că acționarul SNCM a procedat la căutarea unei soluții cât mai puțin costisitoare, analizând, în paralel și de la început, două variante, respectiv lichidarea întreprinderii și vânzarea acesteia la un preț negativ.

(310) În baza expertizelor susmenționate transmise Comisiei, autoritățile franceze estimează că ansamblul costurilor reale pe care Republica Franceză le-ar fi suportat în calitate de acționar, prin GMF, s-ar fi ridicat la o valoare între [...] și [...] milioane EUR la 30 septembrie 2005. Această estimare ține cont, mai ales, de riscul ca statul francez să fi fost acționat „în acoperirea pasivului” dacă un tribunal ar fi trebuit să-l considere drept administrator în fapt al SNCM și riscul ca statul să fie condamnat la plata unor indemnizații supli-

mentare de disponibilizare pentru personalul concediat. Autoritățile franceze estimează că aceste riscuri trebuie luate în considerare la calculul costului efectiv al unei eventuale lichidări a SNCM.

(311) Așadar, se pune problema evaluării ansamblului costurilor reale care ar fi fost, probabil, suportate de Franța, ca acționar, în cazul lichidării judiciare a SNCM, pentru a se stabili dacă, ținând cont de posibilitatea de a fi condamnată să suporte aceste costuri și având în vedere amploarea acestora ⁽¹⁵⁰⁾, un acționar privat avizat ar fi preferat să vândă imediat filiala la un preț negativ de 158 milioane EUR, decât să își asume acest risc.

(a) Referitor la o posibilă condamnare a statului la plata pasivului

(312) Conform dreptului francez, mandatarul lichidator al unei societăți în lichidare judiciară are posibilitatea să inițieze o acțiune în răspundere împotriva foștilor administratori ai societății, denumită „acțiune în acoperirea pasivului”, în cazul aprobării unui plan de salvare sau de redresare judiciară, precum și în cazul unei lichidări judiciare ⁽¹⁵¹⁾.

(313) Introducerea unei acțiuni în acoperirea pasivului împotriva foștilor administratori ai societății în lichidare judiciară este motivată de necesitatea reconstituirii patrimoniului societății, care este una dintre misiunile încredințate mandatarului lichidator.

(314) În mai multe scrisori adresate Comisiei, autoritățile franceze au susținut că ipoteza unei condamnări a statului de către un judecător național la acoperirea pasivului întreprinderii pe care o administrează constituie un scenariu mai mult decât plauzibil și că acesta trebuie luat în considerare la calculul costului efectiv al unei eventuale lichidări a SNCM.

(315) În înscrisurile din 28 februarie 2008, SNCM a furnizat un raport al experților care evaluează consecințele juridice ale unei acțiuni în acoperirea pasivului împotriva statului francez. Acest raport constată că un tribunal comercial sesizat în această cauză ar fi decis, foarte probabil, că statul este răspunzător și l-ar fi condamnat la asumarea totalității datoriilor sociale ale SNCM.

- (316) În cazul de față, Comisia este de părere că, având în vedere insuficiența activelor constatată la SNCM (a se vedea mai sus) și ținând cont de posibila angajare a răspunderii civile a mandatarului lichidator în cazul lipsei acțiunii în temeiul legii din 1985 și a dreptului de acțiune pentru creditori începând cu 2005, este foarte probabil că împotriva statului francez ar fi fost demarată o acțiune în acoperirea pasivului în ipoteza unei lichidări judiciare a SNCM ⁽¹⁵²⁾.
- (317) Legislația aplicabilă prevede că datoriile sociale ale societății în lichidare pot fi puse în seama foștilor administratori de drept sau de fapt, sub rezerva îndeplinirii cumulative a patru condiții.
- (i) *Recunoașterea calității statului de administrator de drept sau de fapt al întreprinderii în lichidare judiciară* ⁽¹⁵³⁾
- (318) În cazul în discuție, Comisia observă că auditorul SNCM a furnizat o analiză detaliată care conduce la concluzia că statul francez ar fi fost, foarte probabil, calificat ca administratorul de fapt al SNCM. În esență, raportul de expertiză susmenționat a demonstrat, conform jurisprudenței aplicabile ⁽¹⁵⁴⁾, că statul a comis acte pozitive de gestiune și de administrare care nu depindeau în mod clar de controalele administrative instaurate de lege și că a făcut acest lucru o lungă perioadă de timp. În special, potrivit raportului expertului SNCM, statul ar fi luat decizii în cadrul competențelor de control pe care el însuși le instituise, utilizând astfel competențele sale de control pentru a lua decizii în numele întreprinderii, în locul administratorilor cărora le revenea competența de a lua respectivele decizii. În plus, se pare că organele de conducere ale SNCM nu erau în realitate deloc independente de stat în gestionarea întreprinderii. În fine, statul s-ar fi substituit organelor de conducere ale SNCM, luând singur decizii strategice, fără a informa respectivii administratori.
- (319) Comisia constată că autoritățile franceze, în înscrisurile din 28 martie 2008, nu au emis rezerve în privința calificării statului francez ca administrator al SNCM. În scrisoarea din 20 noiembrie 2006, autoritățile franceze arată ele însele că judecătorul nu va putea să nu califice statul acționar al SNCM ca administrator de fapt al întreprinderii. Totuși, este evident că o asemenea declarație, exprimată în cadrul unei proceduri privind ajutoare de stat, nu poate fi suficientă în sine pentru a stabili în mod satisfăcător dacă un judecător ar fi considerat autoritățile naționale drept administratorii de fapt ai întreprinderii beneficiare a măsurilor în cauză și, mai ales, gradul de probabilitate al unei astfel de situații.
- (320) În circumstanțele cazului în discuție, nu este necesar ca, în plus, Comisia să se pronunțe în privința aprecierii elementelor invocate de autoritățile franceze, ținând cont de concluzia la care aceasta a ajuns în secțiunea 10.2.2.1 de mai sus.
- (ii) *Existența uneia sau mai multor erori de gestiune ale statului francez ca administrator de fapt al întreprinderii aflate în lichidare judiciară*
- (321) În cazul de față, Comisia arată că raportul expertului SNCM, în baza unei liste incomplete de elemente factice, a menționat o serie de elemente pentru a demonstra că statul, administrator de fapt al SNCM, a comis erori de gestiune.
- (322) În particular, se arată că statul francez ar fi comis erori în materie de investiții [...]. De asemenea, statul ar fi comis numeroase erori de gestiune în materie de [...].
- (323) În acest sens, [...] ⁽¹⁵⁵⁾. În scrisoarea din 30 aprilie 2007, autoritățile franceze au calificat ca foarte ridicat riscul unei condamnări a statului la plată, ținând cont de criteriile [...] de calificare a erorii de gestiune în sensul articolului L. 651-2 din Codul Comercial. Totuși, este evident că o asemenea declarație, exprimată în cadrul unei proceduri privind ajutoare de stat, nu poate fi suficientă pentru a stabili în mod satisfăcător dacă un judecător ar fi considerat că autoritățile naționale au comis erorile alegate și, mai ales, gradul de probabilitate al unei astfel de situații.
- (iii) *Constatarea unei insuficiențe a activelor*
- (324) În cazul în discuție, Comisia constată că, în adresa din 16 noiembrie 2006, autoritățile franceze au furnizat o evaluare a insuficienței de active a SNCM, în baza rapoartelor experților CGMF și Oddo-Hastings, menționate anterior. Comisia ia notă că expertiza SNCM în privința acțiunii în acoperirea pasivului, transmisă Comisiei în februarie 2008, se bazează la aceleași rapoarte pentru a constata existența unei insuficiențe de active în cazul lichidării judiciare a întreprinderii. În special, raportul Oddo-Hastings arată o insuficiență de active de [...] milioane EUR la 30 septembrie 2005, calculată ca diferența dintre valoarea activului SNCM ([...] milioane EUR), pe de o parte, și, de cealaltă parte, valoarea pasivului întreprinderii (datorii privilegiate și neprivilegiate evaluate la [...] milioane EUR și, respectiv, [...] milioane EUR).

- (325) Comisia subliniază că, în virtutea legislației franceze menționate anterior, o insuficiență a activelor se constată în momentul în care mandatarul lichidator al societății nu dispune de active suficiente pentru a despăgubi creditorii privilegiați sau neprivilegiați. În ceea ce privește mai ales creanțele sociale ale întreprinderii, pasivul social al întreprinderii este constituit, *a minima*, din creanțele salariale clasice, adică cele care își găsesc sursa direct în contractul de muncă, în contractul colectiv sau în lege și care sunt automat incluse de mandatarul lichidator în pasivul întreprinderii ⁽¹⁵⁶⁾.
- (326) Comisia a estimat anterior insuficiența de active a SNCM la valoarea de [...] milioane EUR la data de 30 septembrie 2005.
- (iv) *Existența unei legături de cauzalitate între erori și insuficiența de active constatată*
- (327) Potrivit autorităților franceze, în legislația franceză solicitantul acțiunii în acoperirea pasivului nu trebuie să determine valoarea agravării pasivului generată de eroarea de gestiune a administratorului. Administratorul unei persoane juridice poate fi declarat răspunzător în baza articolului L.624-3 din Codul Comercial, chiar dacă eroarea de gestiune pe care a comis-o nu este decât una dintre cauzele insuficienței de active, și poate fi condamnat să suporte datoriile sociale, în totalitate sau parțial, chiar dacă eroarea sa se află doar la originea unei părți din aceste datorii ⁽¹⁵⁷⁾.
- (328) În cazul de față, Comisia ia notă că expertul SNCM consideră evidentă legătura între erorile de gestiune și insuficiența de active constatată. În baza estimărilor prezentate de acest expert, prejudiciul financiar care rezultă din lista selectivă a erorilor de gestiune ale statului, arătate la considerentul 322 din prezenta decizie, se ridică la [...] milioane EUR ⁽¹⁵⁸⁾.
- (329) Autoritățile franceze [...] ⁽¹⁵⁹⁾.
- (330) În plus, Comisia constată că autoritățile franceze, în adresele din 16 noiembrie 2006, din 27 aprilie 2007 și din 28 martie 2008, [...] ⁽¹⁶⁰⁾. Autoritățile franceze [...] ⁽¹⁶¹⁾. Autoritățile franceze au admis, ele însele, în scrisoarea din 16 noiembrie 2005, că „este clar că statul acționar, pe care judecătorul nu poate să nu-l considere administratorul de fapt al SNCM, societate cu răspundere limitată, ar fi fost condamnat, conform articolului L651-2 din Codul Comercial, să suporte totalitatea insuficienței activelor de la societatea SNCM”.
- (331) În circumstanțele cazului de față, Comisia nu trebuie în mod necesar să se pronunțe și față de aprecierea elementelor invocate de autoritățile franceze, ținând cont de concluzia la care a ajuns în secțiunea 10.2.2.1 de mai sus.
- (b) **Referitor la estimarea costului total de lichidare judiciară a SNCM**
- Determinarea părții din insuficiența activelor pusă pe seama administratorului de fapt
- (332) Având în vedere cele arătate anterior, în faza actuală a dosarului, Comisia nu trebuie să determine costul economic real al stabilirii răspunderii acționarului.
- (333) În acest sens, Comisia arată că, în conformitate cu articolul L.624-3 din Codul Comercial, administratorul de drept sau de fapt al societății în lichidare este condamnat, în asemenea circumstanțe, la plata integrală sau parțială a insuficienței de active constatate.
- (334) Comisia constată că articolul menționat mai sus lasă magistraților întreaga libertate de a aprecia dacă administratorul trebuie condamnat la suportarea integrală sau parțială a datoriilor sociale. Conform jurisprudenței în vigoare, se pare că tribunalele și curțile de justiție sunt sensibile la comportamentul administratorului urmărit și își adaptează condamnările în funcție de constatările pe care le pot face.
- (335) Așa cum s-a arătat anterior, autoritățile franceze estimează că statul francez ar fi fost condamnat să suporte o parte, evaluată ca fiind între [...] și [...] % din insuficiența de active constatată, respectiv o fracțiune cuprinsă între [...] milioane EUR și [...] milioane EUR.
- (336) Comisia subliniază că, într-un context apropiat de cel al SNCM, referitor la societatea Les Mines de Salsignes, sub-filială a BRGM (o instituție publică, cu caracter industrial și comercial) ⁽¹⁶²⁾, secția comercială a Curții de Casație a condamnat BRGM și filialele acesteia, în calitate de administrator de fapt, în solidar cu ceilalți administratori ai societății Les Mines de Salsignes, la plata integrală a insuficienței activelor ⁽¹⁶³⁾. Cota-parte din datoriile sociale puse pe seama societății Coframines și a BRGM și deci, *in fine*, a statului, s-a ridicat la 73,6 %. Conform acestei decizii, Curtea a arătat poziția de dependență a Consiliului de Administrație față de cele două entități luate în considerare.
- (337) Cu toate acestea, Comisia estimează că autoritățile franceze nu au demonstrat, în lumina normelor în materie de ajutoare de stat, modul în care erorile de gestiune ale statului, menționate mai sus, prejudiciabile pentru întreprindere, sunt erori pe care orice alt acționar privat din economia de piață le-ar fi putut comite. În acest sens, trebuie, într-adevăr, subliniat că numai astfel de erori, legal stabilite, pot fi luate în considerare pentru a determina dacă, având în vedere riscul de a fi condamnat la suportarea costurilor și dimensiunea acestora (de exemplu valoarea actualizată netă a riscului unei condamnări viitoare), un operator privat avizat ar fi preferat să plătească imediat un preț negativ de 158 milioane EUR, în loc să suporte acest risc. Într-adevăr, nu se poate considera că un investitor privat ar fi fost determinat să comită erori motivate de considerații care nu aveau caracter antreprenorial, ci caracter general (de exemplu, în scopuri sociale sau de dezvoltare regională).

(338) Comisia nu neagă faptul că, în anumite cazuri excepționale, anumite legislații naționale prevăd posibilitatea ca terții să se îndrepte împotriva acționarilor unei societăți lichidate, în special dacă acești acționari pot fi considerați administratori de drept sau de fapt care au comis erori de gestiune prejudiciabile pentru întreprindere. Totuși, deși o asemenea posibilitate există în legislația franceză, Comisia consideră că autoritățile franceze nu au înlăturat suficient îndoielile Comisiei față de cazul în discuție, în privința argumentelor legate de riscul ca, în caz de lichidare a SNCM, statul să fie condamnat la acoperirea pasivului acestei societăți. Nu este totuși necesar să se tragă o concluzie asupra acestui aspect în prezenta decizie, ținând cont de concluzia la care a ajuns Comisia în secțiunea 10.2.2.1 de mai sus.

Determinarea eventualei plăți a indemnizațiilor suplimentare de disponibilizare în ipoteza unei lichidări judiciare a SNCM

(339) Pe lângă insuficiența activelor, potrivit autorităților franceze, ținând cont de jurisprudența în materie⁽¹⁶⁴⁾, cu siguranță că un judecător ar fi condamnat statul francez la plata indemnizațiilor suplimentare de disponibilizare (respectiv între [...] și [...] milioane EUR). Potrivit autorităților franceze, ansamblul costurilor reale pe care le-ar fi suportat Republica Franceză în calitate de acționar s-ar fi ridicat la o valoare cuprinsă între [...] milioane EUR și [...] milioane EUR.

(340) Autoritățile franceze precizează că, în sentințe recente, tribunalele franceze au condamnat administratorul de drept sau de fapt, în plus față de insuficiența activelor, la plata indemnizațiilor suplimentare de disponibilizare calculate în baza unui plan social stabilit de întreprindere înainte de punerea în lichidare.

(341) Autoritățile franceze arată în special că, în cauza *Aspocomp*, societatea franceză *Aspocomp SAS*, filială aflată în proporție de 99 % în proprietatea societății finlandeze *Aspocomp Group Oyj*, a semnat un acord de asociere la 18 ianuarie 2002, descriind condițiile de indemnizație dintr-un plan social privind 210 salariați dintr-un total de 550. Acest acord descrie, în special, valoarea indemnizațiilor compensatorii și suplimentare, precum și ajutoarele acordate la plecarea voluntară. Or, în urma unei schimbări de strategie a grupului, societatea mamă *Aspocomp Group Oyj* a decis, la 21 februarie 2002, să nu mai finanțeze filiala *Aspocomp SAS* și a provocat, astfel, lichidarea voluntară a acesteia din urmă. Această decizie a împiedicat de facto filiala să își onoreze angajamentele luate în cadrul acordului de asociere și a determinat-o să concedieze toți ceilalți salariați.

(342) În acest context, hotărârea Curții de Apel din Rouen a confirmat judecata consiliului cu competențe în contracte individuale de muncă din Evreux și a condamnat societatea *Aspocomp Group Oyj*, care controla în

proporție de 99 % gestiunea filialei sale, la plata: (i) către salariații specificați în acordul de asociere, a totalității indemnizațiilor compensatorii și suplimentare prevăzute în acest unic acord de asociere, precum și daune-interese pentru disponibilizare fără cauze reale și serioase și (ii) către salariații disponibilizați în cadrul lichidării voluntare a societății *Aspocomp*, a indemnizațiilor echivalente, considerând că prin neonorarea angajamentele luate, societatea-mamă avusese un comportament neloial și o lejeritate blamabilă.

(343) În cazul de față, Comisia observă că din piesele dosarului reiese că un plan social negociat, fondat pe planul social din 2002 și pus în aplicare în primăvara anului 2005, a fost suspendat la 25 aprilie 2005 de acționarul SNCM, fără acordul conducerii întreprinderii. Comisia constată, în plus, că elaborarea acestui plan social este anterioară deciziei statului de a vinde SNCM.

(344) Comisia estimează că, în ipoteza în care SNCM ar fi fost lichidată, salariații întreprinderii ar fi adus ca argument în fața justiției dispozițiile acestui plan social.

(345) Pentru ca un astfel de demers să poată fi valabil într-un caz ca cel în speță, Comisia ar trebui să evalueze (i) dacă un judecător ar fi condamnat statul membru pentru suspendarea, fără acordul conducerii întreprinderii, a planului social în cauză, (ii) suma la plata căreia ar fi fost condamnat statul membru în această situație și (iii) gradul de probabilitate al unei astfel de situații⁽¹⁶⁵⁾.

(346) Comisia observă că o hotărâre a secției comerciale a Curții de Casație, în care Curtea arată că este gata să admită o acțiune în răspundere împotriva unei societăți dominante al cărei comportament greșit a atras ruina filialei și, în consecință, disponibilizări colective⁽¹⁶⁶⁾, va merge în același sens ca jurisprudența *Aspocomp*.

(347) În acest sens, Comisia constată totuși că principiul care reiese din hotărârea Curții de Apel din Rouen nu a fost până în prezent întărit de alte hotărâri de aceeași natură. În consecință, Comisia consideră că autoritățile franceze nu au înlăturat în suficientă măsură îndoielile în privința faptului că acționarul SNCM s-ar fi expus, destul de sigur, la punerea în discuție a răspunderii proprii și la plata de indemnizații suplimentare de disponibilizare în conformitate cu această jurisprudență. Cu toate acestea, nu este necesar să se concluzioneze asupra acestui aspect în prezenta decizie, ținând cont de concluzia la care a ajuns Comisia în secțiunea 10.2.2.1 de mai sus.

10.2.2.3. Concluzie

(348) Comisia estimează, în baza celor arătate anterior, că varianta vânzării SNCM la un preț negativ de 158 milioane EUR este conformă cu alegerea pe care ar fi făcut-o un grup privat în economia de piață, ținând cont de costurile sociale pe care le-ar fi implicat lichidarea întreprinderii.

- (349) Comisia și-a fondat analiza respectivă pe singurele ipoteze care i s-au părut rezonabile și suficient motivate. Aceste estimări conduc la ideea că diferența dintre scenariul ales de autoritățile franceze și soluția alternativă ar fi de cel puțin [...] milioane EUR, ceea ce ar trebui să reprezinte o acoperire suficientă pentru o eventuală eroare a estimărilor efectuate după analiză.
- (350) Mai mult, Comisia estimează că prețul negativ de 158 milioane EUR rezultă dintr-o negociere comercială între stat și cumpărătorii privați, în urma unei proceduri publice de selecție deschise, transparente, nediscriminatorii și necondiționate. În acest sens, Comisia consideră că acest preț, care este cel mai puțin negativ posibil, constituie un preț de piață.
- (351) În ciuda limitelor menționate la considerentul 284 din prezenta decizie, Comisia arată că expertul său a verificat scenariile de evaluare a SNCM aplicând metoda fluxurilor de numerar libere operaționale actualizate reieșite din raportul Băncii HSBC, care a fost comandat de autoritățile franceze. Expertul Comisiei estimează că toate calculele efectuate de HSBC au fost corecte. În baza rezultatelor acestor simulări, se poate concluziona că prețul plătit pentru SNCM este coerent cu valoarea întreprinderii estimată conform metodei fluxurilor de numerar libere operaționale actualizate la momentul operațiunii.
- (352) Din secțiunea 10.2.2.1 de mai sus rezultă, fără a fi nevoie de concluzii în privința elementelor expuse în secțiunea 10.2.2.2 de mai sus, că măsura respectivă nu conferă avantaje economice nici pentru SNCM, nici pentru cumpărătorii privați. În consecință, aportul statului, de 158 milioane EUR, anterior cedării întreprinderii către cumpărătorii privați, respectiv prețul de vânzare negativ de 158 milioane EUR, nu constituie ajutor de stat în sensul articolului 87 alineatul (1) CE.

10.3. Aportul de capital al CGMF în valoare de 8,75 milioane EUR

10.3.1. Cadru juridic de referință

- (353) Dacă intervenția autorităților publice în cauză s-a realizat concomitent cu o intervenție semnificativă a operatorilor privați, efectuată în condiții comparabile, existența unui avantaj economic poate fi îndepărtată cu ușurință ⁽¹⁶⁷⁾.
- (354) Practica decizională a Comisiei, confirmată de judecătorul comunitar, exclude fără dificultate caracterul de ajutor al unui aport de capital al statului în asemenea circumstanțe, atât timp cât sunt respectate cele trei condiții:
- intervenția privată trebuie fie la inițiativa operatorilor economici. Acesta nu este cazul unei participări a salariaților la capitalul întreprinderii respective ⁽¹⁶⁸⁾;
 - intervenția privată trebuie să fie semnificativă. Acesta nu este cazul, de exemplu, al unei intervenții private care nu privește decât 3,3 % din valoarea totală aflată în joc ⁽¹⁶⁹⁾;

— intervenția privată trebuie, de asemenea, să fie concomitentă cu intervenția publică. Curtea a confirmat, astfel, analiza Comisiei, conform căreia aporturile publice pot constitui un ajutor de stat dacă investițiile private în aceeași întreprindere nu se efectuează decât ulterior alocării de aporturi publice ⁽¹⁷⁰⁾. Comisia acceptă totuși să ia în considerare uneori o intervenție privată care a avut loc la puțin timp după o intervenție publică, în special când investitorul privat a semnat deja o scrisoare de intenție în momentul intervenției publice ⁽¹⁷¹⁾.

10.3.2. Aplicarea la cazul în discuție

- (355) Comisia constată, înainte de toate, că acțiunile SNCM sunt cedate către operatorii economici BCP și VT. În urma operațiunii de cedare, statul trebuia să contribuie la capitalul întreprinderii, în mod concomitent, cu suma de 8,75 milioane EUR, astfel încât participația sa de 25 % la SNCM să se mențină, conform angajamentului luat, în special față de salariați.
- (356) Apoi, aportul statului francez, de 8,75 milioane EUR, trebuie comparat cu aportul cumpărătorilor privați, respectiv 26,25 milioane EUR. Această repartizare decurge, așa cum s-a arătat anterior, din angajamentul luat de autoritățile franceze de a păstra 25 % din participația deținută la întreprinderea respectivă. Intervenția privată fiind de 75 % din valoarea totală, Comisia estimează că aceasta este semnificativă. Cu titlu redundant, Comisia subliniază, în plus, că partenerii privați posedă o structură financiară solidă, că achiziția SNCM se integrează perfect în strategia lor antreprenorială și că planul de afaceri al acestor cumpărători prevede revenirea la rentabilitate la sfârșitul anului 2009.
- (357) În cele din urmă, în ceea ce privește caracterul concomitent al celor două operațiuni de aport de capital, expertul Comisiei a verificat dacă respectivele capitaluri au fost vărsate de toți acționarii societății SNCM, inclusiv de CGMF.
- (358) S-a verificat, într-adevăr, dacă la 31 mai 2006 consiliul de administrație al SNCM a constatat că toate operațiunile menționate mai sus fuseseră efectuate. Mai precis, majorarea de capital comună și concomitentă a tuturor acționarilor cu suma de 35 milioane EUR a avut loc la 31 mai 2006. Această majorare de capital s-a desfășurat în două etape concomitente: (i) o primă majorare a capitalului, de [...] acțiuni, a fost subscrisă integral de cumpărători, prin aport în numerar și în valoare nominală [...] EUR și (ii) o a doua majorare de capital, de [...] acțiuni (eliberate imediat) a fost subscrisă parțial de cumpărători [...] acțiuni, respectiv suma de 26,25 milioane EUR) și parțial de statul francez prin CGMF [...] acțiuni, respectiv suma de 8,75 milioane EUR), în aceleași condiții, respectiv subscrierea în numerar pentru o valoare nominală de [...] EUR.

- (359) Aporturile de capital public și privat sunt, așadar, strict concomitente.
- (360) Având în vedere cele prezentate anterior, Comisia consideră că sunt îndeplinite criteriile stabilite de jurisprudență pentru excluderea cu ușurință a caracterului de ajutor al măsurii în cauză. În consecință, Comisia consideră că aportul de capital al statului francez, de 8,75 milioane EUR, nu conferă avantaje economice societății SNCM, deoarece acest aport s-a realizat în paralel cu un aport de capitaluri private, în condiții comparabile în sensul jurisprudenței comunitare.
- (361) În orice caz, Comisia este de părere că rata de plată a aportului statului, respectiv [...] % pe an, constituie o rentabilitate pe termen lung, corespunzătoare capitalurilor investite de un investitor privat.
- (362) În această privință, Comisia constată, într-adevăr, că randamentul fix al investiției în capital a statului la SNCM scutește această societate de orice risc de execuție a planului de afaceri, atât timp cât acest randament nu are nicio legătură cu performanța (în creștere sau în scădere) a întreprinderii. Astfel, atribuirea DSP societății SNCM nu va permite statului să îmbunătățească randamentul la care se așteaptă prin participarea sa.
- (363) Expertul Comisiei a concluzionat că, din punct de vedere al riscurilor, aportul de capital al statului francez se aseamănă mai mult cu o obligație combinată cu o rată fixă decât cu un plasament în acțiuni. Rezultă că rata de plată de [...] % trebuie comparată cu rata obligațiilor din sectorul privat francez la momentul operațiunii. Potrivit expertului Comisiei, această rată era stabilită la 4,15 % la sfârșitul lunii mai 2006.
- (364) Comisia consideră, în cele din urmă, că existența clauzei rezolutorii de cedare a SNCM nu este de natură să repună în discuție principiul egalității de tratament al investitorilor. Această clauză se referă, în realitate, la cedarea totală a SNCM în favoarea cumpărătorilor privați și nu la investiția efectuată (35 milioane EUR) concomitent de către aceștia (26,25 milioane EUR) și de către stat (8,75 milioane EUR) în societatea SNCM privatizată.
- (365) Având în vedere cele arătate anterior, Comisia constată că măsura în cauză nu constituie ajutor de stat în sensul articolului 87 alineatul (1) CE.
- determine dacă întreprinderea beneficiară obține un avantaj economic pe care nu l-ar fi obținut în condiții normale de piață”⁽¹⁷²⁾ sau, invers, dacă aceasta evită să „suporte costuri care, în mod normal, ar fi grevat resursele financiare proprii ale întreprinderii și astfel ar fi împiedicat forțele prezente pe piață să producă efectele normale”⁽¹⁷³⁾.
- (367) Potrivit unei jurisprudențe constante, o obligație normală este o obligație pe care o întreprindere trebuie să o suporte în mod normal în cadrul gestionării sale curente sau al activităților sale normale⁽¹⁷⁴⁾. Mai precis, Curtea a arătat că reducerea obligațiilor sociale constituie un ajutor de stat dacă această măsură este „destinată să scutească parțial întreprinderile dintr-un anumit sector industrial de obligațiile sociale pecuniare care decurg din aplicarea normală a sistemului general de asistență socială, fără ca această scutire să se justifice prin natura sau economia sistemului respectiv”⁽¹⁷⁵⁾. Prin această hotărâre, Curtea arată clar că existența unui avantaj economic trebuie stabilită în raport cu sistemul general de asistență socială, aplicând astfel un raționament similar celui utilizat pentru problemele fiscale.
- (368) La 20 septembrie 2001, Curtea a confirmat această abordare: „un ajutor constă într-o diminuare a obligațiilor care apasă, în mod normal, asupra bugetului întreprinderilor, ținând cont de natura sau de economia respectivului sistem de obligații, în timp ce o obligație specială este, dimpotrivă, o obligație suplimentară, spre deosebire de cele normale”⁽¹⁷⁶⁾.
- (369) În consecință, pentru a identifica ceea ce constituie un avantaj în sensul jurisprudenței referitoare la noțiunea de ajutor de stat, este necesar să se determine regula de referință sau regimul comun aplicabil, în cadrul unui regim juridic dat, după care se va compara acest avantaj⁽¹⁷⁷⁾. În această privință, Curtea a hotărât, de altfel, că determinarea cadrului de referință capătă o importanță sporită în cazul măsurilor fiscale, din moment ce însăși existența unui avantaj nu poate fi stabilită decât în raport cu o impozitare așa-zis „normală”, respectiv rata de impozitare în vigoare în zona geografică de referință⁽¹⁷⁸⁾.
- (370) Pe de altă parte, potrivit unei jurisprudențe constante, „În sensul aplicării articolului 92 din tratat, nu contează dacă situația beneficiarului presupus al măsurii se îmbunătățește sau se agravează în raport cu situația de drept anterioară sau, dimpotrivă, nu cunoaște nicio evoluție în timp [...]. Trebuie numai să se determine dacă, în cadrul unui regim juridic dat, o măsură de stat este de natură să favorizeze «anumite întreprinderi sau anumite producții», în sensul articolului 92 alineatul (1) din tratat, în raport cu alte întreprinderi aflate în aceeași situație faptică și juridică, comparabilă din punctul de vedere al obiectivului urmărit de măsura respectivă”⁽¹⁷⁹⁾.

10.4. Măsurile de ajutor pentru persoane (38,5 milioane EUR)

10.4.1. Cadru juridic de referință

- (366) Pentru a aprecia dacă o măsură conferă un avantaj economic unei întreprinderi, „trebuie [...] să se

10.4.2. *Aplicarea la cazul în discuție*

- (371) Rezultă din jurisprudență și din practica decizională ⁽¹⁸⁰⁾ a Comisiei că, pentru a exclude caracterul de ajutor al măsurii în cauză, Comisia trebuie să verifice dacă măsura nu reduce obligațiile care revin SNCM prin gestionarea curentă, respectiv obligațiile care decurg din aplicarea normală a legislației sociale aplicabile sectorului respectiv în cazul desfacerii contractului de muncă.
- (372) În acest sens, Comisia constată că, în conformitate cu protocolul de acord semnat de părți, contul *escrow* de depozitare nu poate fi utilizat decât pentru finanțarea compensațiilor plătite persoanelor al căror contract de muncă încheiat cu SNCM ar fi fost desfăcut în prealabil. Astfel, aceste măsuri nu au nici ca obiect, nici ca efect să permită plecarea salariaților care, în lipsa acestor măsuri, ar fi putut rămâne în sarcina SNCM.
- (373) Comisia observă, de asemenea, că acordarea acestor compensații persoanelor disponibilizate după cedarea SNCM a fost acceptată de stat, ca autoritate publică, și nu de întreprindere.
- (374) În plus, Comisia arată că aceste măsuri sociale suplimentare sunt în afara indemnizațiilor prevăzute de legislația socială și de contractele colective aplicabile. Costurile care decurg din aplicarea acestora din urmă vor fi suportate integral tot de SNCM.
- (375) Comisia observă, în fine, că aceste măsuri suplimentare vor fi puse în aplicare în eventualitatea unui plan de reducere a efectivelor executat de cumpărători după vânzarea SNCM. Cu alte cuvinte, aceste compensații nu corespund execuției planurilor de reducere a efectivelor prevăzute în contextul planului de restructurare din 2002.
- (376) În consecință, Comisia consideră că aceste costuri de indemnizații sociale suplimentare nu coincid nici cu costul planurilor sociale anterioare cedării, care au fost asumate de stat, nici cu costul social estimat anterior în cazul unei lichidări judiciare a SNCM.
- (377) Prin urmare, măsurile sociale suplimentare nu constituie obligații care decurg din aplicarea normală a legislației sociale aplicabile în cazul desfacerii contractului de muncă.
- (378) Ca aspect secundar, Comisia constată că, chiar dacă se adaugă suma de 38,5 milioane EUR la aportul de capital al statului, în valoare de 142,5 milioane EUR, prețul de vânzare negativ ajustat, respectiv 196,50 milioane EUR, rămâne mult sub costul de lichidare judiciară a SNCM (a se vedea considerentul 3 din prezenta decizie).
- (379) Având în vedere cele arătate anterior și conform practicii sale decizionale ⁽¹⁸¹⁾, Comisia consideră că punerea în aplicare, cu ajutorul fondurilor publice, a unor măsuri

sociale suplimentare în favoarea persoanelor disponibilizate, fără ca aceste măsuri să scutească angajatorul de obligațiile sale normale, reflectă politica socială a statelor membre și nu constituie un ajutor direct în sensul articolului 87 alineatul (1) CE. Comisia estimează că aceasta nu constituie nici un ajutor indirect, în măsura în care nu aduce beneficii personalului decât în momentul disponibilizării.

10.5. **Soldul de 22,52 milioane EUR notificat ca ajutor pentru restructurare**

- (380) În baza celor menționate anterior și în conformitate cu considerentul 258 din prezenta decizie, valoarea subvenției care trebuie apreciate ca ajutoare de stat în afara compensațiilor pentru serviciu public se ridică la 22,52 milioane EUR ⁽¹⁸²⁾ și reprezintă o parte din injecția de capital notificată de autoritățile franceze în 2002.
- (381) Comisia consideră că această valoare conferă SNCM un avantaj economic selectiv și, în consecință, această subvenție constituie un ajutor de stat în sensul articolului 87 alineatul (1) CE.
- 10.5.1. *Compatibilitatea măsurii cu orientările comunitare privind ajutoarele pentru salvare și restructurare*
- (382) Măsura în cauză a fost notificată în 2002 de autoritățile franceze în temeiul orientărilor comunitare privind ajutoarele pentru salvare și restructurare din 1999 ⁽¹⁸³⁾.
- (383) Orientările comunitare privind ajutoarele de stat pentru transportul maritim ⁽¹⁸⁴⁾ fac trimitere, în vederea evaluării ajutoarelor pentru restructurarea companiilor maritime, la orientările menționate la considerentul anterior. Potrivit punctului 19 din aceste orientări, „singura bază de compatibilitate a ajutoarelor pentru salvare și restructurare acordate întreprinderilor aflate în dificultate o constituie articolul 87 alineatul (3) litera (c)”.

Caracterul de întreprindere aflată în dificultate

- (384) În ceea ce privește compatibilitatea unui ajutor de stat pentru restructurare cu prevederile articolului 87 alineatul (3) litera (c) CE, rezultă din jurisprudență că decizia Comisiei trebuie să enunțe motivele pentru care consideră că ajutoarele sunt justificate, plecând de la condițiile prevăzute de orientări, în special existența unui plan de restructurare, o demonstrație suficientă în privința viabilității pe termen lung și caracterul proporționat al ajutoarelor față de contribuția beneficiarului.
- (385) Pentru a fi eligibilă în vederea primirii unui ajutor pentru restructurare, întreprinderea trebuie să poată fi calificată ca fiind în dificultate, în sensul orientărilor din 1999 ⁽¹⁸⁵⁾.

- (386) În speță, Comisia menționează că a constatat respectarea acestui criteriu, atât în decizia din 17 iulie 2002 privind ajutorul pentru salvare în beneficiul SNCM⁽¹⁸⁶⁾, cât și în cea din 19 august 2002 de deschidere a procedurii oficiale de investigare împotriva proiectului de recapitalizare, în baza situațiilor contabile anuale ale SNCM pe 2001.
- (387) În sensul prezentei decizii, Comisia a verificat dacă SNCM îndeplinește această condiție, în baza situațiilor contabile anuale pe 2002 ale întreprinderii. Astfel, capitalurile proprii, exceptând provizioanele reglementate⁽¹⁸⁷⁾ rămân tot negative, respectiv -26,5 milioane EUR în anul 2002, după -30,7 milioane EUR în 2001. Un asemenea nivel reflectă dispariția a peste jumătate din capitalul social al întreprinderii, capital social din care mai mult de un sfert a dispărut în cursul ultimelor douăsprezece luni care au urmat notificării, verificând astfel condiția suficientă dar necesară descrisă la punctul 5 litera (a) din orientări.
- (388) Pe lângă evoluția capitalului social, Comisia constată, între altele, că:
- între 2001 și 2002, rezultatul curent înainte de impozitare a înregistrat o trecere de la -5,1 milioane EUR în 2001 la -5,8 milioane EUR în 2002, pierderile nete din 2002 neputând fi reduse decât prin vânzarea unor nave;
 - capacitatea de autofinanțare a SNCM, care atingea 39,2 milioane EUR la sfârșitul anului 2001, s-a redus la 35,7 milioane EUR la finele lui 2002;
 - datoriile financiare nete, exceptând leasing-urile, evoluează de la 135,8 milioane EUR până la 144,8 milioane EUR între 2000 și 2002;
 - obligațiile financiare (dobânzi și cheltuieli asimilate) sunt de 7,0 milioane EUR în 2000, iar în 2002 ajung la 9,503 milioane EUR.
- (389) Autoritățile franceze au confirmat de altfel Comisiei că băncile refuză acum să mai acorde împrumuturi SNCM, din cauza contractării de datorii, în ciuda faptului că SNCM a propus să garanteze cu ultimele nave negrevate de ipotecă sau alte sarcini similare.
- (390) În cele din urmă, contractul de DSP nu modifică deloc această analiză. Deși acest contract trebuie să permită SNCM, odată cu reușita planului de restructurare, să obțină pe termen lung rezultate pozitive din exploatare, nu se schimbă situația creată de lipsa acută de fonduri proprii, de contractarea de datorii din ce în ce mai mari și de costul măsurilor operaționale ale planului de restructurare, care ar trebui să conducă societatea, într-o anumită perioadă de timp, la încetarea plăților.
- (391) Având în vedere cele menționate anterior, Comisia estimează că SNCM îndeplinește simultan condiția prevăzută la punctul 5 litera (a) din orientările din 1999 și pe cea prevăzută la punctul 6 din aceleași orientări. În consecință, Comisia constată că, în anul 2002, SNCM era o întreprindere în dificultate, în sensul orientărilor susmenționate.
- Restabilirea viabilității (punctele 31-34 din orientări)
- (392) Conform orientărilor din 1999, acordarea ajutorului este condiționată de punerea în aplicare a unui plan de restructurare care a fost validat de Comisie. Așa cum se arată la punctul 79 din decizia de extindere a procedurii oficiale de investigare din 2006 și dat fiind că a considerat că măsurile ulterioare notificării din 2002 nu constituie ajutor de stat, Comisia estimează că examinarea compatibilității aportului de capital în sumă de 22,52 milioane EUR cu orientările din 1999 trebuie făcută în lumina planului de restructurare din 2002. „Într-adevăr, este necesară reîncadrarea în contextul perioadei în care au fost luate măsurile de susținere financiară pentru [...] a evita orice apreciere întemeiată pe o situație ulterioară”⁽¹⁸⁸⁾.
- (393) În baza informațiilor furnizate de autoritățile franceze, Comisia constată că, în ciuda faptului că planul de restructurare din 2002 prevede o revenire la rentabilitate începând cu 2003, datorită acțiunilor care se eșalonează în principal pe anii 2002 și 2003, nu rămâne decât ca SNCM să își recapete nivelul „suficient” de fonduri proprii abia în 2005-2006. Comisia stabilește astfel perioada de restructurare până la 31 decembrie 2006.
- (394) Revenirea la rentabilitate a serviciilor de transport între Marsilia și Corsica este prevăzută pe termen scurt, iar Maghrebul reprezintă deja o activitate profitabilă. Numai activitatea de transport cu plecare din Nisa rămâne mai nesigură, dar importanța acesteia se diminuează, iar amortizarea anticipată a navei Liamone în 2001 va facilita revenirea la rezultate pozitive pe această linie. Comisia acceptă, pe de altă parte, argumentul potrivit căruia o prezență, chiar redusă, la punctul de plecare din Nisa rămâne necesară pentru poziția companiei pe ansamblul pieței. Reluarea activității către Maghreb va contribui la diminuarea dependenței companiei față de serviciile de transport tradiționale și ar trebui, de asemenea, să contribuie și la restabilirea viabilității, ținând cont de [...].
- (395) În ceea ce privește viabilitatea pe termen lung, respectiv după scadența termenului actualului contract de DSP, Comisia estimează că punerea în aplicare a planului trebuie să permită întreprinderii să înfrunte concurența în mod eficient, cu ocazia reînnoirii de contracte. Comisia observă, în cele din urmă, că acest contract ar trebui să permită companiei, chiar într-un scenariu de

pierderi parțiale, respectiv un feribot, să își mențină rezultatele pozitive. Dacă pierderea acestui contract ar provoca o scădere cu 40 % sau mai mare a veniturilor companiei pe piața sa tradițională, așa cum se și prevede în alt scenariu, Comisia consideră că puține planuri de restructurare, cu sau fără susținere publică, ar putea să evite rezultatul, care este prematur de prevăzut în această fază.

(396) În ceea ce privește „ipotezele realiste privind condițiile de exploatare viitoare”, Comisia consideră studiul de piață ca fiind serios și estimează că acesta constituie o bază bună pentru a stabili scenariile de evoluție a întreprinderii.

(397) Comisia constată că, pentru a asigura restabilirea viabilității întreprinderii, planul de restructurare prevede că îmbunătățirea viabilității rezultă în principal din măsuri interne, precum un control mai bun al costurilor de producție și o productivitate mai mare. În plus, dacă ameliorarea situației financiare a SNCM determină o reluare a activităților sale către Maghreb, având în vedere perspectivele de creștere ale acestei piețe, planul de restructurare din 2002 include, de asemenea, măsuri de abandonare a anumitor activități, în special a filialei italiene Corsica Marittima.

(398) Comisia consideră că efectul măsurilor incluse în planul notificat și succesul acestuia nu sunt tributare evoluției pieței, cu excepția progresului privind Maghrebul, care corespunde mai ales unei reveniri la poziția deținută de SNCM până la mijlocul anului 1990.

(399) În plus, Comisia ia notă de faptul că planul de restructurare ține cont de situația și de evoluția previzibilă a ofertei și cererii pe piața produselor respective, cu scenariu care reflectă ipoteze optimiste, pesimiste și medii, precum și puncte forte sau puncte slabe specifice SNCM.

(400) În fine, Comisia estimează că planul de restructurare propune o schimbare a SNCM, astfel încât aceasta să poată acoperi, odată realizată restructurarea, toate costurile sale, inclusiv costurile de amortizare și obligațiile financiare.

(401) Având în vedere cele menționate anterior, Comisia constată că, în baza informațiilor disponibile în perioada în care au fost luate măsurile de susținere financiară, criteriul referitor la viabilitatea întreprinderii este îndeplinit.

Prevenirea denaturărilor nejustificate ale concurenței (punctele 35-39 din orientări)

(402) Potrivit punctului 35 din orientările menționate, trebuie luate măsuri pentru atenuarea, pe cât posibil, a consecințelor nefavorabile ale ajutorului asupra concurenților. În lipsa acestor măsuri, ajutorul ar trebui considerat ca fiind contrar interesului comun și deci incompatibil cu piața comună.

(403) În cazul în discuție, această condiție trebuie să se traducă prin limitarea prezenței pe care și-o poate asuma întreprinderea pe piața sa tradițională, respectiv serviciile de transport din Corsica, unde și concurează cu companii stabilite în Comunitate, ceea ce nu este cazul serviciilor pentru Maghreb.

(404) Comisia este de părere că piața transporturilor maritime spre Corsica nu are probleme de supracapacitate, ținând cont de puternicul caracter sezonier și de creșterea importantă a traficului. Comisia observă, de asemenea, că gradul mediu de ocupare a navelor principalului concurent al SNCM este mai mic decât cel al companiei publice. Deoarece piața nu are probleme de supracapacitate, în sensul orientărilor, nu trebuie să se contribuie la stabilizarea ei. Vânzarea de nave – mai degrabă decât distrugerea acestora – reprezintă deci o reducere de capacitate acceptabilă în lumina orientărilor.

(405) Limitarea sau reducerea forțată a prezenței pe piața sau piețele în cauză pe care operează întreprinderea reprezintă, într-adevăr, o compensație pentru concurenți, compensație a cărei amploare trebuie să fie în raport cu efectele de denaturare pe care le-ar cauza sau ar putea să le cauzeze ajutorul pentru restructurare.

(406) Planul de restructurare contribuie în mod semnificativ la reducerea prezenței întreprinderii pe piață, în beneficiul direct al competitorilor săi, datorită punerii în aplicare a următoarelor elemente:

— închiderea filialei Corsica Marittima (82 000 pasageri în 2000), care asigura legăturile între Italia și Corsica și, deci, retragerea grupului SNCM de pe piața aferentă transporturilor între Italia și Corsica;

— cvasi-retragerea SNCM de pe liniile de transport între Toulon și Corsica, piață care reprezenta în 2002 nu mai puțin de 460 000 de pasageri;

— limitarea numărului total de locuri oferite și a numărului de curse dus-întors operate de SNCM în fiecare an, începând din 2003, în special în transporturile dintre Nisa și Corsica;

— vânzarea a patru nave.

(407) Pe ansamblul serviciilor de transport din Golful Genova și din Toulon, SNCM își reduce oferta cu peste un milion de locuri pe an față de 2001, respectiv cu mai mult de jumătate, spre avantajul imediat al concurenților săi, chiar atunci când aceste transporturi cunosc cele mai mari creșteri.

(408) Cu toate că au o amploare importantă, aceste măsuri au fost suplimentate cu obligația ca SNCM să nu finanțeze în perioada de restructurare investiții noi, altele decât costurile de reluare a activității pe direcția Maghreb, integrate în planul de restructurare.

(409) Având în vedere cele menționate anterior, Comisia consideră că este îndeplinit criteriul referitor la prevenirea denaturărilor nejustificate ale concurenței.

Ajutor limitat la minimum (punctele 40 și 41 din orientări)

(410) Valoarea ajutorului trebuie să fie limitată la minimum strict necesar pentru a permite restructurarea în funcție de disponibilitățile financiare ale întreprinderii, ale acționarilor acesteia sau ale grupului comercial din care aceasta face parte, fără ca, totuși, să limiteze șansele sale de revenire la viabilitate.

(411) În decizia din 19 august 2002, Comisia își exprimase îndoielile în privința metodei de calcul prezentate de autoritățile franceze pentru a determina valoarea ajutorului. În ciuda explicațiilor suplimentare furnizate de Franța, Comisia a efectuat propria sa evaluare.

(412) Într-adevăr, în ceea ce privește abordarea folosită de autoritățile franceze, respectiv cea bazată pe raportul dintre fondurile proprii și gradul de îndatorare, Comisia estimează că:

— grupul de cinci întreprinderi utilizat de autoritățile franceze nu este suficient de reprezentativ pentru sectorul transporturilor maritime de cabotaj;

— procentul de 79 % obținut pentru acest grup de întreprinderi ca raport între fondurile proprii și datoriile financiare nu este de altfel deloc un indicator fiabil al bunei condiții a unei întreprinderi;

— autoritățile franceze nu au explicat ce anume include valoarea datoriilor financiare ale celor cinci companii și nu au putut, astfel, garanta că aceste date sunt omogene cu valoarea datoriilor SNCM, așa cum se menționează în planul de restructurare;

— autoritățile franceze nu au demonstrat că procentul de 79 % obținut pentru acest grup de întreprinderi ca raport între fondurile proprii și datoriile financiare este efectiv respectat în perioada 2002-2007 în schema financiară inclusă în planul de restructurare.

(413) Cât privește celelalte abordări propuse de Franța pentru a demonstra că aportul de capital a fost limitat la minimum, Comisia critică pertința acestora ⁽¹⁸⁹⁾.

(414) Într-adevăr, Comisia este de părere că aportul de capital trebuie să aibă ca primă finalitate nu creșterea fondurilor proprii ale întreprinderii (simpla restructurare financiară), ci să ajute întreprinderea să treacă de la situația de monopol, sub regimul convenției din 1976, la o situație concurențială. Din acest motiv, Comisia are reticențe în privința dimensionării ajutorului în baza metodei specificate de autoritățile franceze, ținând cont

de dificultatea definirii nivelului adecvat al fondurilor proprii pentru SNCM. Într-adevăr, Comisia observă că, adăugând sau eliminând anumite întreprinderi din grupul ales de autoritățile franceze, raportul mediu dintre fondurile proprii și gradul de îndatorare poate varia în mod semnificativ.

(415) Comisia consideră că ajutorul pentru restructurare poate acoperi costurile diferitelor acțiuni prevăzute în planul de restructurare (restructurare operațională) impuse de modificarea contextului juridic și concurențial al companiei. În ceea ce privește costurile legate de măsurile operaționale de restructurare, Comisia reține cifra de 46 milioane EUR (a se vedea considerentul 55 din prezenta decizie) ⁽¹⁹⁰⁾.

(416) În ceea ce privește calculul exact al nevoii de ajutor a SNCM, Comisia reamintește că „este necesară reîncadrarea în contextul perioadei în care au fost luate măsurile de susținere financiară pentru [...] a evita orice apreciere întemeiată pe o situație ulterioară” ⁽¹⁹¹⁾.

(417) În cazul în discuție, Comisia menționează, în lumina punctului 40 din orientări, că s-au realizat vânzări semnificative de active esențialmente navale, pentru un venit net reprezentând 26,25 milioane EUR din datoriile financiare asociate ⁽¹⁹²⁾, între 18 februarie 2002, data notificării ajutorului pentru restructurare de către autoritățile franceze, și 9 iulie 2003, data la care Comisia a aprobat decizia de autorizare a ajutorului pentru restructurare.

(418) În consecință, aceste vânzări nu sunt suficiente pentru a restabili viabilitatea SNCM, a cărei situație financiară rămâne marcată de pasive semnificative (19,75 milioane EUR) la sfârșitul acestei operațiuni. Deoarece SNCM nu este în măsură să contracteze un împrumut bancar, chiar dacă propune garanția ipotecară a ultimelor nave negrevate de ipoteci sau de alte sarcini, Comisia estimează că întreprinderea nu poate găsi alte resurse proprii pentru finanțarea restructurării.

(419) Ținând cont de cele menționate anterior, Comisia ajunge la concluzia că suma de 19,75 milioane EUR este justificată pentru a permite întreprinderii să găsească, în scurt timp, drumul spre viabilitate.

(420) Comisia estimează, așadar, că din soldul notificat inițial cu titlu de ajutor pentru restructurare, respectiv 22,52 milioane EUR, numai 19,75 milioane EUR se pot justifica în baza nevoilor de lichidități ale SNCM și a vânzărilor de active realizate la 9 iulie 2003, sub rezerva luării în considerare a venitului din cedările (a se vedea mai jos) care au fost impuse de Comisie prin decizia din 2003 și care veneau în completarea cedărilor prevăzute în planul de restructurare.

Respectarea principiului „pentru prima și ultima dată”

- (421) Orientările ⁽¹⁹³⁾ stipulează că o companie care a beneficiat deja în trecut de un ajutor pentru restructurare nu poate, în mod normal, să primească un al doilea ajutor în primii zece ani de la încheierea perioadei de restructurare. În inventarul ajutoarelor de care a beneficiat deja SNCM nu figurează niciun ajutor pentru restructurare. Este vorba, într-adevăr, de prima restructurare a SNCM de la crearea acesteia în 1976.

10.5.2. Referitor la menținerea măsurilor compensatorii

- (422) După cum propune Tribunalul prin hotărârea din 2005 și așa cum se arată la punctul 137 din decizia de extindere din 2006, dată fiind revizuirea prin reducerea a valorii ajutorului validat în conformitate cu orientările din 1999, se pune problema menținerii măsurilor compensatorii impuse de Comisie prin decizia din 2003.

- (423) Comisia amintește că, prin decizia din 2003, aprobase o injecție de capital de 76 milioane EUR în temeiul orientărilor din 1999, impunând următoarele condiții ⁽¹⁹⁴⁾:

(i) lipsa achizițiilor de noi nave și interzicerea semnării de contracte de construcție, de comenzi sau închiriere de nave noi sau recondiționate, până la 31 decembrie 2006;

(ii) utilizarea exclusivă a celor unsprezece nave pe care întreprinderea SNCM le deținea deja în proprietate, până la 31 decembrie 2006;

(iii) cedarea tuturor participațiilor directe și indirecte deținute la societățile Amadeus France, Compagnie Corse Méditerranée, Société Civile Immobilière (SCI) Schuman, Société méditerranéenne d'investissements et de participations, Someca;

(iv) lipsa oricărei politici tarifare pentru tarifele publicate, prin care se oferă prețuri mai mici decât cele ale fiecăruia dintre concurenți pentru destinații și servicii echivalente și pentru date identice, până la 31 decembrie 2006;

(v) limitarea până la 31 decembrie 2006 a numărului anual de curse dus-întors ale navelor pe diferitele legături maritime cu Corsica.

- (424) Expertul Comisiei a verificat punerea în aplicare a tuturor condițiilor impuse prin decizia din 2003 a Comisiei.

- (425) Expertul Comisiei a confirmat respectarea condițiilor privind lipsa achizițiilor de nave [condiția (i) de mai

sus]. În această privință, acesta a subliniat că nava Superfast, redenumită *Jean Nicoli*, a fost achiziționată de societatea VT și a fost pusă la dispoziția SNCM prin locație, începând cu luna februarie 2007, după sfârșitul perioadei stabilite prin decizia din 2003 ⁽¹⁹⁵⁾.

- (426) În ceea ce privește utilizarea flotei existente a SNCM [condiția (ii) de mai sus], expertul Comisiei a confirmat că SNCM a menținut flota la zece nave, respectiv cu una mai puțin față de limita de unsprezece impusă prin decizia din 2003, în urma înlocuirii navei Aliso cu Asco în 2004 ⁽¹⁹⁶⁾ și a vânzării navei Asco la 24 mai 2005.

- (427) În privința înlocuirii navei Aliso cu nava Asco, Comisia observă, în primul rând, că navele Asco și Aliso sunt două „nave surori”, adică două nave gemene, construite după aceleași planuri de către același șantier naval. Aceste nave au exact aceleași dimensiuni, aceeași formă și aceeași capacitate. Comisia estimează că permutarea celor două nave nu are ca obiect creșterea capacității SNCM. Pe de altă parte, Comisia reamintește că modificarea compoziției flotei autorizate a SNCM nu este posibilă decât din motive independente de voința SNCM. În cazul în discuție, Comisia este de părere că problemele întâmpinate de SNCM la vânzarea navei Asco au fost independente de voința companiei. Comisia estimează, de asemenea, că în cazul în care SNCM a găsit un cumpărător pentru nava Aliso în locul navei Asco, vânzarea navei Aliso a fost, în ceea ce privește efectul asupra capacității SNCM, echivalentă cu vânzarea navei Asco și că angajamentele autorităților franceze de a se conforma planului de restructurare au fost respectate în privința vânzării a patru nave din flota operațională a SNCM.

- (428) Pe de altă parte, expertul a constatat, în baza documentelor contabile, că toate cedările de active impuse prin decizia din 2003 (condiția iii. de mai sus) au fost efectuate. Veniturile nete din cedare se ridică la 5,02 milioane EUR ⁽¹⁹⁷⁾. Comisia subliniază că, pe lângă cedările prevăzute în planul de restructurare din 2002 sau impuse prin decizia din 2003, SNCM a procedat la cedări de active ⁽¹⁹⁸⁾ a căror materializare a fost verificată de expertul Comisiei și care au dus la obținerea unui venit din cedare de 12,6 milioane EUR.

- (429) În ceea ce privește condiția absenței poziției „price leadership” ⁽¹⁹⁹⁾, expertul Comisiei a verificat, de o parte, existența în cadrul SNCM a unei proceduri destinate verificării respectării condiției respective. De cealaltă parte, expertul a examinat aplicarea acestei condiții de către SNCM la diferitele servicii de transport în perioada 16 martie 2005-31 decembrie 2006 ⁽²⁰⁰⁾. În baza acestei verificări, expertul Comisiei a constatat că, în [...] % din cazuri, biletele emise de SNCM au respectat condiția de la punctul (iv). Comisia observă că, potrivit informațiilor furnizate de autoritățile franceze, SNCM continuă și astăzi să aplice condițiile (iv) și (v), cu toate că decizia din 2003 impunea termenul de 31 decembrie 2006 pentru respectarea acestora.

- (430) În ceea ce privește condiția (v), expertul a constatat că SNCM a respectat numărul de traversări în anii 2005 și 2006. În schimb, a depășit normele privind numărul maxim de locuri oferite la transporturile din Marsilia în 2005 și 2006, precum și, în mod foarte limitat, pe cele privind numărul de metri liniari oferiți la transporturile din Toulon în 2005 și 2006 și din Marsilia în 2006.
- (431) Referitor la acest ultim punct, Comisia observă totuși că, în privința locurilor, noțiunea de exclusivitate a cabinelor pentru o singură familie face ca estimarea exactă a depășirii să fie o chestiune delicată. Astfel stând lucrurile, această singură situație nu ar permite să se considere că SNCM nu a reușit să respecte condițiile care i-au fost impuse prin decizia din 2003.
- (432) Ținând cont de cele arătate anterior, Comisia concluzionează că SNCM a pus în aplicare măsurile compensatorii impuse prin decizia din 2003.

10.5.3. Concluzie

- (433) Comisia observă că măsurile compensatorii ale deciziei din 2003 au fost respectate *cvasi-total*. Ținând cont de reducerea importantă a valorii ajutorului aprobat în conformitate cu orientările din 1999, față de valoarea aprobată în 2003 care a condus Comisia la impunerea condițiilor respective, Comisia nu consideră necesară impunerea unor condiții și obligații suplimentare pentru a nu se denatura concurența într-o măsură contrară interesului comun.
- (434) Având în vedere cele menționate anterior și ținând cont de valoarea exactă a venitului net din vânzări, determinat în momentul adoptării deciziei din 2005, Comisia consideră că ajutorul de stat sub forma unui aport de capital de 15,81 milioane EUR ⁽²⁰¹⁾ este compatibil în temeiul articolului 87 alineatul (3) litera (c) CE.

11. CONCLUZIE

- (435) În concluzie, Comisia consideră că măsurile care fac obiectul prezentei decizii nu constituie ajutoare în sensul articolului 87 alineatul (1) CE, ci sunt ajutoare compatibile cu piața comună.
- (436) Comisia invită Franța:

— să precizeze, în cel mai scurt timp și cel târziu în termen de cincisprezece zile lucrătoare de la data primirii prezentei decizii, elementele pentru care consideră că trebuie aplicată obligația secretului profesional în temeiul articolului 25 din Regulamentul (CE) nr. 659/1999;

— să informeze beneficiarul ajutorului cu privire la prezenta decizie, în cel mai scurt timp, ascunzând, dacă este cazul, anumite elemente pe care le consideră secret profesional și a căror comunicare către beneficiarul ajutorului ar putea dăuna unor părți interesate, și să indice în varianta transmisă, dacă este necesar, celelalte elemente pe care le consideră secret profesional, dar pe care nu le ascunde.

- (437) Comisia reamintește Franței că, în virtutea orientărilor, un al doilea ajutor pentru restructurare nu se va putea în mod normal acorda, cu excepția unor circumstanțe excepționale, imprevizibile și care nu pot fi imputate întreprinderii, în următorii zece ani de la expirarea perioadei de restructurare, adică, în cazul în discuție, la 31 decembrie 2006,

ADOPTĂ PREZENTA DECIZIE:

Articolul 1

Compensația plătită de statul francez societății SNCM, în valoare de 53,48 milioane EUR, pentru îndeplinirea obligațiilor de serviciu public în perioada 1991-2001 constituie un ajutor de stat ilegal în sensul articolului 88 alineatul (3) din Tratatul CE, dar compatibil cu piața comună, conform prevederilor articolului 86 alineatul (2) din tratat.

Prețul negativ de vânzare a SNCM, de 158 milioane EUR, aplicarea de către CGMF a măsurilor sociale pentru angajați, în valoare de 38,5 milioane EUR și recapitalizarea comună și concomitentă a SNCM de către CGMF, în valoare de 8,75 milioane EUR, nu constituie ajutor de stat în sensul articolului 87 alineatul (1) din Tratatul CE.

Ajutorul pentru restructurare în valoare de 15,81 milioane EUR pe care Franța l-a pus în aplicare în beneficiul Société Nationale Maritime Corse-Méditerranée (SNCM) constituie un ajutor de stat ilegal în sensul articolului 88 alineatul (3) din Tratatul CE dar este compatibil cu piața comună în sensul articolului 86 alineatul (2) din tratat.

Articolul 2

Prezenta decizie se adresează Republicii Franceze.

Adoptată la Bruxelles, 8 iulie 2008.

Pentru Comisie
Antonio TAJANI
Vicepreședinte

- (1) JO C 308, 11.12.2002, p. 29.
- (2) Acest plan de restructurare urmează notificării transmise de autoritățile franceze la 20 decembrie 2001 cu privire la un avans de trezorerie aprobat de Compagnie Générale Maritime et Financière în favoarea SNCM, în sumă de 22,5 milioane EUR, cu titlu de ajutor pentru salvare. Prin decizia din 17 iulie 2002 (JO C 148, 25.6.2003, p. 7), denumită în continuare „decizia din 2002”, Comisia a autorizat ajutorul pentru salvare în beneficiul SNCM, în cadrul procedurii preliminare de examinare a ajutoarelor, prevăzută la articolul 88 alineatul (3) CE. La 19 noiembrie 2002, autoritățile franceze au transmis Comisiei o copie a convențiilor privind avansul de trezorerie încheiate între SNCM și CGMF, precum și dovezile rambursării avansului, de la CGMF la SNCM, prin două viramente efectuate la 13 mai și la 14 iunie 2002.
- (3) Înregistrată cu referința TREN A/61846.
- (4) CGMF este un holding financiar deținut în proporție de 100 % de statul francez, care servește ca intermediar al celui din urmă în cadrul oricărei operațiuni de transport maritim, de armare și de închiriere de nave în Marea Mediterană.
- (5) JO L 83, 27.3.1999, p. 1. După ce autoritățile franceze au solicitat, la 11 septembrie 2002, corectarea unor erori factive din decizia din 19 august 2002, la 27 noiembrie 2002 Comisia a adoptat o decizie prin care modifică decizia din 19 august 2002 (publicată în JO C 308, 11.12.2002, p. 29). Părțile interesate au fost invitate să-și prezinte observațiile privind proiectul de ajutor începând cu această dată.
- (6) La 11 septembrie 2002, autoritățile franceze au solicitat un termen suplimentar de transmitere a observațiilor cu privire la decizia din 19 august 2002, termen pe care serviciile Comisiei l-au acceptat la 17 septembrie 2002.
- (7) Înregistrate cu referința SG(2002) A/10050.
- (8) Înregistrate la 15 ianuarie 2003 cu referința DG TREN A/10962.
- (9) Înregistrată cu referința SG(2003) A/1691.
- (10) Înregistrat cu referința TREN A/21531.
- (11) Înregistrată cu referința SG(2003) A/1546.
- (12) JO C 288, 9.10.1999, p. 2.
- (13) Înregistrat cu referința TREN A/21701.
- (14) JO L 61, 27.2.2004, p. 13. Prin decizia din 8 septembrie 2004 (denumită în continuare „decizia din 2004”), Comisia a adus o modificare marginală deciziei din 2003, prin care permite SNCM să efectueze, dacă este cazul, o permutare între navele Aliso și Asco, prin modificarea articolului 2 din decizia din 2003.
- (15) JO L 19, 21.1.2005, p. 70.
- (16) Înregistrat cu referința TREN A/27546.
- (17) Înregistrat cu referința TREN A/30842.
- (18) Informații suplimentare au fost transmise prin scrisorile din 30 noiembrie 2005 [SG(2005) A/10782], 14 decembrie 2005 [SG(2005)A/11122] și 30 decembrie 2005 (TREN A/10016).
- (19) Înregistrat cu referința TREN A/16904.
- (20) Înregistrat cu referința TREN A/19105.
- (21) Hotărârea Curții din 24 iulie 2003, Altmark Trans GmbH și Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH, (280/00, Rec., p. 7747).
- (22) Veolia Transport este o filială deținută în proporție de 100 % de Veolia Environnement și operează, sub denumirea Connex, servicii de transport de călători pentru colectivitățile publice (transporturi în comun în aglomerări urbane, transporturi în comun interurbane și regionale) și gestionează, în această calitate, rețele rutiere și feroviare și, într-o măsură mai mică, servicii de transport maritim.
- (23) JO C 103, 29.4.2006, p. 28.

- (²⁴) JO L 24, 29.1.2004, p. 1.
- (²⁵) JO C 148, 24.6.2006, p. 42.
- (²⁶) Înregistrat cu referința TREN A/25295.
- (²⁷) Înregistrat cu referința TREN/A/24111.
- (²⁸) JO C 303, 13.12.2006, p. 53.
- (²⁹) Înregistrat cu referința TREN/A/37907.
- (³⁰) De grupul *Stef-TFE* la 28 decembrie 2007 (A/20313) și de Corsica Ferries la 27 decembrie 2006 (A/20056).
- (³¹) Scrisorile din 4 ianuarie 2007 (D 2007 300067), adresată grupului *Stef-TFE*, și (D 2007 300068), adresată grupului Corsica Ferries.
- (³²) La 11 ianuarie, 16 ianuarie și 9 februarie 2007, înregistrate cu referințele TREN/A/21142, A/21669 și, respectiv, A/23798.
- (³³) La 13 februarie 2007, înregistrate cu referințele TREN/A/24473 și TREN/A/23981.
- (³⁴) Înregistrat de serviciile Comisiei cu referința TREN/A/30979. Autoritățile franceze au solicitat și obținut două termene suplimentare de o lună pentru a transmite comentariile prin scrisori, la 15 martie 2007 și 19 aprilie 2007, înregistrate cu referințele TREN/A/27002 și A/29928.
- (³⁵) Aceste informații au fost comunicate de CFF la 15.3.2007 (TREN/A/27058), la 27.9.2007 (TREN/A/43510 din 1.10.2007), la 30.11.2007 (TREN/A/49918 din 6.12.2007), la 20.12.2007 (TREN/A/51600 din 26.12.2007), la 14 martie 2008 (TREN/A/87084), de Stim la 20.12.2007 (TREN/A/51391) și de SNCM la 28 februarie 2008 (TREN/A/85681). De asemenea, Franța a transmis informații la 21.12.2007 (TREN/A/51441), la 7.1.2008 (TREN/A/86344) și la 8.2.2008 (TREN/A/83661). Alte documente au fost prezentate de autoritățile franceze cu ocazia întâlnirii de lucru din 29 februarie 2008.
- (³⁶) SNCM deține o cotă de participare nemajoritară directă de 45 % în CMN și o cotă de participare nemajoritară indirectă de 24,1 %, prin *Compagnie Générale de Tourisme et d'Hôtellerie* (CGTH). Controlul efectiv a fost acordat, din 1992, grupului *Stef-TFE*, prin cota sa de participare de 49 % în *Compagnie Méridionale de Participations* (CMP). SNCM și CMN erau partenere în cadrul DSP în perioada 2001-2006 și au preluat împreună noul contract de delegare a serviciului public pentru perioada 2007-2012/2013.
- (³⁷) CGTH este o societate holding, deținută în proporție de 100 % de SNCM.
- (³⁸) *Aliso Voyage* constituie canalul de distribuție propriu al SNCM. Formată din 17 agenții răspândite pe întreg teritoriul Franței, această societate gestionează vânzările de bilete de transport maritim, din care 49,9 % în sistemul de bilete al SNCM.
- (³⁹) La momentul adoptării deciziei din 2003, SNCM deținea, la paritate cu grupul de transport Delmas, o participație la compania maritimă franceză de transport de mărfuri Sud-Cargos, specializată în transporturile pe direcția Maroc. Această participație a fost apoi cedată la finele anului 2005 pentru suma de [...] milioane EUR (informație cu caracter de secret profesional), așa cum rezultă din planul de investiții pe 2005, transmis de autoritățile franceze la 28 martie 2006.
- (⁴⁰) SNCM deține 100 % această societate care asigură aprovizionarea navelor SNCM.
- (⁴¹) Societate în nume colectiv deținută 100 % de SNCM, *Ferrytour* exercită rolul de organizator de călătorii, oferind călătorii pe mare spre Corsica, Sardinia și Tunisia, dar și zboruri spre numeroase destinații. Ca activitate secundară, societatea oferă mici croaziere și servicii pentru turismul de afaceri.
- (⁴²) Filială creată în 1996 și deținută 100 % de SNCM, *Comptoirs du Sud* gestionează ansamblul de magazine de la bordul navelor.
- (⁴³) A se vedea nota de subsol 12.

- (44) *Napoléon Bonaparte* (capacitate 2 150 pasageri și 708 autoturisme, putere 43 MW, viteză 23,8 noduri), navă feribot de lux de mari dimensiuni; noua *Danielle Casanova*, livrată în mai 2002 (capacitate 2 204 pasageri și 700 autoturisme, putere 37,8 MW, viteză 23,8 noduri), tot navă feribot de lux de mari dimensiuni; *Ile de Beauté* (capacitate 1 554 pasageri și 520 autoturisme, putere 37,8 MW, viteză 21,5 noduri), pusă în exploatare în 1979 și reabilitată în 1989/1990; *Méditerranée* (capacitate 2 254 pasageri și 800 autoturisme, putere 35,8 MW, viteză 24 noduri) și *Corse* (capacitate 2 150 pasageri și 600 autoturisme, putere 27,56 MW, viteză 23,5 noduri).
- (45) *Paglia Orba* (capacitate 500 pasageri, 2 000 metri liniari marfă și 120 autoturisme, putere 19,7 MW, viteză 19 noduri); *Monte d'Oro* (capacitate 508 pasageri, 1 615 metri marfă și 130 autoturisme, putere 14,8 MW, viteză 19,5 noduri); *Monte Cinto* (capacitate 111 pasageri, 1 200 metri marfă, putere 8,8 MW, viteză 18 noduri); din mai 2003, *Pascal Paoli* (capacitate 594 pasageri, 2 300 metri marfă și 130 autoturisme, putere 37,8 MW, viteză 23 noduri).
- (46) NGV *Liamone* (capacitate 1 116 pasageri și 250 autoturisme, putere 65 MW, viteză 42 noduri) care realizează și traversări spre Toulon.
- (47) Toate, mai puțin *Danielle Casanova*, *Pascal Paoli*, *Liamone*, închiriate.
- (48) Regulamentul (CEE) nr. 3577/92 al Consiliului din 7 decembrie 1992 de aplicare a principiului liberei circulații a serviciilor la transporturile maritime în interiorul statelor membre (regulamentul privind cabotajul) (JO L 364, 12.12.1992, p. 7).
- (49) JO S 2001/10 – 007-005.
- (50) Autoritate contractantă pentru obligațiile de serviciu public începând cu 1991, conform legii franceze nr. 91-428 din 13 mai 1991.
- (51) JO 2006/S 100-107350.
- (52) Ajutor de stat N 781/01, autorizat prin Decizia Comisiei din 2.7.2002 (JO C 186, 6.8.2002, p. 3).
- (53) Ajutor de stat N 13/07, autorizat prin Decizia Comisiei din 24 aprilie 2007, publicată pe pagina de Internet a Comisiei: http://ec.europa.eu/community_law/state_aids/transport_2007.htm
- (*) Informație cu caracter de secret profesional.
- (54) Conducătorul însoțește vehiculul în timpul traversării. În anumite cazuri, un conducător încarcă vehiculul la plecare și altul îl descarcă la sosire. Acest lucru este considerat transport însoțit, spre deosebire de traficul ro-ro, în cazul căruia remorca este transportată fără tractor.
- (55) JO C 148, 25.6.2003, p. 7.
- (56) Această sumă este detaliată astfel: 20,4 milioane EUR ca plan de restructurare propriu-zis, 1,8 milioane EUR cheltuieli de dezarmare a navelor puse în vânzare, 14,8 milioane EUR amortizare pentru nava *Liamone* și 9 milioane EUR costuri de reluare a activității pe direcția Maghreb.
- (57) Acest plan a fost adoptat la 17 decembrie 2001 de consiliul de administrație al SNCM.
- (58) Planul de restructurare prevedea o reducere a numărului de traversări de la 4 138 (3 835 pentru SNCM și 303 pentru filiala sa Corsica Marittima) până la 3 410 în 2003, cu următoarele modificări ale curselor:
— modificarea curselor între Marsilia și Corsica, în conformitate cu caietul de sarcini al contractului de serviciu public 2001-2006;
— cvasi-eliminarea legăturilor între Toulon și Corsica;
— reducerea curselor între Nisa și Corsica;
— închiderea liniei Livorno-Bastia cu echipament special, închisă efectiv în 2003;
— intensificarea curselor pe direcția Algeria și Tunisia cu navele „Méditerranée”, „Ile de Beauté” și „Corse” și suspendarea cursei Genova-Tunis.
- (59) Reducerea efectivelor trebuia să se efectueze prin pensionări normale sau anticipate, pe baza criteriilor de vârstă (încetarea anticipată a activității), concediilor de mobilitate și a neînlocuirii contractelor de muncă pe perioadă determinată. Aceasta trebuia să reprezinte totuși un cost estimat de 20,4 milioane EUR pentru SNCM.
- (60) Precum traficul, creșterea estimată a produsului intern brut (1,5 %), rata împrumuturilor (5,5 %), rata randamentului produselor financiare (4,5 %) și rata creditelor pe termen scurt (5 %).

- (⁶¹) Autoritățile franceze au evocat două metode alternative pe care le-au respins ca fiind prea costisitoare.
- Prima metodă de evaluare* constă în suplimentarea costurilor pentru ansamblul de măsuri de restructurare. Aceasta permitea atingerea unei necesități de finanțare de 90,9 milioane EUR, reținându-se:
- pierderile cumulate din 1991 până în 2001, respectiv 41,7 milioane EUR (adică 29 milioane EUR – valoare validată prin Decizia 2002/149/CE din 30 octombrie 2001 (JO L 50, 21.2.2002, p. 66), 6,1 milioane EUR pentru 2000 și 6,6 milioane EUR, cheltuieli pre-restructurare, pentru 2001);
 - reducerea resurselor, efectuată prin amortismentele derogatorii dintre aceste date, adică 24 milioane EUR (poziția scade de la 86 la 62 milioane EUR conform bilanțului pe perioada respectivă, ceea ce explică prelungirea de la doisprezece la douăzeci de ani a perioadei de amortizare, recurgerea în mai mică măsură la această resursă și preferarea „leasing-ului” pentru ultimele unități livrate);
 - plusvaloarea din cedare generată în cursul acestei restructurări, adică 21 milioane EUR, care reduce nevoile de finanțare și
 - efectul cumulat al cheltuielilor de restructurare, care se ridică la 46,2 milioane EUR (a se vedea nota de subsol 56).
- A doua metodă de evaluare* consta în determinarea valorii capitalurilor proprii cerute de instituțiile bancare pentru întreaga flotă, știind că acestea, pentru finanțarea cumpărării unei nave, pun în general condiția unor fonduri proprii reprezentând 20-25 % din valoarea navei. Calculul efectuat de autoritățile franceze, în baza costului istoric de achiziție a flotei, de 843 milioane EUR, a condus la necesitatea unor fonduri proprii de 157-196 milioane EUR. În urma deducerii capitalurilor proprii existente la finele anului 2001, această abordare determină un necesar de recapitalizare de 101-140 milioane EUR.
- (⁶²) A se vedea mai jos.
- (⁶³) În planul de restructurare din 2002, SNCM prevedea dezarmarea și vânzarea a patru nave: *Napoléon*, *Liberté*, *Monte Rotondo* și *NGV Asco*, aceasta din urmă fiind înlocuită în fapt cu nava soră *Aliso*. Aceste nave sunt toate vândute în prezent. Venitul net din cedare constatat se ridică la 25 165 000 EUR.
- Conform deciziei din 2003, SNCM a cedat participațiile pe care le deținea la *SCI Espace Shuman*, *Southerna Trader*, *Someca*, *Amadeus* și *CCM* pentru un venit net din cedare de 5,02 milioane EUR.
- De la decizia din 2003, SNCM a vândut acțiunile pe care le deținea la *Sud Cargos*, nava *Asco* și apartamentele din parcul imobiliar al SNCM, pentru suma de 12,2 milioane EUR.
- (⁶⁴) Procesul de selectare a partenerilor privați s-a desfășurat de la 26 ianuarie 2005 până la sfârșitul lunii septembrie 2005.
- La 26 ianuarie și 17 februarie 2005, guvernul francez a anunțat că este în căutarea unui partener privat care să participe la capitalul SNCM, în vederea consolidării structurii financiare a acesteia și pentru a o însoți în demersurile necesare dezvoltării sale.
- După numirea unei persoane independente pentru monitorizarea procesului de căutare, Agenția Participațiilor Statului („APE”) a împuternicit o bancă („HSBC”) să contacteze potențiali cumpărători.
- În acest cadru au fost contactați șaptezeci și doi de investitori industriali și financiari, în scopul definirii condițiilor financiare ale unei oferte care să consolideze proiectul industrial al societății și să mențină angajajii și buna executare a serviciului public. [...] dintre aceștia și-au exprimat interesul, au fost semnate [...] acorduri de confidențialitate și au fost trimise [...] note informative. [...] întreprinderi și-au prezentat oferta în prima rundă, din 5 aprilie 2005, iar trei oferte ([...], [...] și [...]) au fost primite în cea de-a doua rundă, din 17 iunie 2005, precum și o dovadă a interesului pentru o participație minoritară ([...]). În a treia rundă, din 28 iulie 2005, au fost primite trei oferte. La 14 septembrie 2005 fiecare întreprindere a fost invitată să-și depună oferta fermă și definitivă până la data de 15 septembrie 2005. La această dată, întrucât societatea [...] se desistase, serviciile statului au primit două oferte ferme de contribuție în capital și de preluare a întregului capital, de la grupurile franceze *Butler Capital Partners* (BCP) și [...].
- La 27 septembrie 2005, Franța a publicat un comunicat de presă arătând că, în baza unei analize aprofundate a celor două oferte, este selectată oferta depusă de grupul BCP, deoarece este, în același timp, și cea mai acceptabilă din punct de vedere financiar și cea mai în măsură să răspundă intereselor societății, ale serviciului public și ale angajaților. Oferta inițială a BCP propunea un preț negativ de [...] milioane EUR și constituia estimarea cea mai mică a prețului negativ.
- Această ofertă inițială a potențialilor cumpărători prevedea explicit posibilitatea ajustării în funcție de auditurile realizate. Autoritățile franceze au arătat că prețul inițial a fost ajustat la o valoare mai mare în urma auditurilor prezentate la 16 decembrie 2005, în baza unor elemente obiective care au influențat contextul economic și de reglementare în care operează SNCM și survenite după depunerea ofertei la 15 septembrie 2005. Prețul negativ a fost astfel reconsiderat la [...] milioane EUR.
- În urma negocierilor dintre autoritățile franceze și viitorii cumpărători s-a ajuns la cifra de 142,5 milioane EUR, valoare majorată prin compensarea unei părți din cheltuielile legate de asociațiile de ajutor reciproc ale pensionarilor SNCM (adică 15,5 milioane EUR).
- (⁶⁵) Procesul intern al SNCM privind punerea în aplicare a operațiunilor de recapitalizare și de privatizare a fost demarat oficial la 12 aprilie 2006, pentru a fi încheiat la 31 mai 2006. Trebuie subliniat că la 27 noiembrie 2007 nu s-a pus în aplicare participarea salariaților la capitalul societății.

- (⁶⁶) Acest mecanism este prevăzut la articolul II.2 al protocolului de cesiune din 16 mai 2006, care stipulează că acest cont este destinat „finanțării părții de costuri pentru eventuale plecări voluntare sau desfaceri ale contractului de muncă [...] care ar veni în completarea sumelor de orice natură plătibile de către angajator, în conformitate cu dispozițiile legale și contractuale”. Depozitarul are „ca rol eliberarea fondurilor pe măsură ce angajații respectivi care nu fac obiectul unei redistribuiri interne în cadrul grupului SNCM părăsesc efectiv societatea și eliberarea soldului sumei depozitate la expirarea rolului de depozitar”. [...].
- (⁶⁷) Cele patru criterii *Altmark* sunt următoarele:
- (i) întreprinderea beneficiară trebuie să aibă efectiv de îndeplinit obligații de serviciu public, iar aceste obligații trebuie să fie definite clar;
 - (ii) parametrii pe baza cărora se calculează compensația trebuie stabiliți în avans, în mod obiectiv și transparent, pentru a evita ca aceasta să confere un avantaj economic care ar putea favoriza întreprinderea beneficiară față de întreprinderi concurente;
 - (iii) compensația nu trebuie să depășească suma necesară acoperirii totale sau parțiale a costurilor ocazionate de executarea obligațiilor de serviciu public, luându-se în considerare veniturile aferente și un profit rezonabil pentru îndeplinirea acestor obligații;
 - (iv) atunci când întreprinderea însărcinată cu executarea obligațiilor de serviciu public într-un caz concret nu a fost aleasă în conformitate cu procedura privind achizițiile publice care ar permite selectarea ofertantului capabil să presteze aceste servicii la costul cel mai mic pentru comunitate, nivelul compensației necesare trebuie determinat pe baza unei analize a costurilor pe care o întreprindere obișnuită, bine gestionată și echipată în mod corespunzător cu mijloace de transport astfel încât să îndeplinească cerințele necesare de serviciu public, le-ar fi înregistrat pentru a executa aceste obligații, luându-se în considerare atât veniturile aferente, cât și un profit rezonabil pentru executarea acestor obligații.
- (⁶⁸) În această privință, autoritățile franceze menționează și faptul că aceste compensații au fost calculate în funcție de obligații (număr de traversări, locuri oferite, mijloace de substituție, tarife maxime etc.) și, prin urmare, de parametrii care figurează în convențiile pe cinci ani pentru serviciu public, încheiate în 1991 și 1996 între SNCM și colectivitatea publică competentă și că aceste convenții prevăd, de asemenea, o ajustare a compensației în funcție de încasări.
- (⁶⁹) În special, autoritățile franceze au furnizat, în scrisoarea din 8 octombrie 2002 (TREN/A/10050), elemente care să demonstreze că structura costurilor de exploatare ale SNCM pentru perioada 1991-2001 este comparabilă cu cea a întreprinderilor similare de transport maritim de pasageri, precum Brittany Ferries, Seafrance și CMN. În legătură cu aceasta din urmă, autoritățile franceze au evaluat eficacitatea SNCM prin compararea activității de transport mixt de pasageri și de marfă. Aceste două societăți operează, într-adevăr, într-un context similar, cu nave cvasi-echivalente (3 nave de pasageri și de marfă pentru CMN și 4 pentru SNCM) și către destinații echivalente. Datele colectate pentru perioada 1991-2001 au permis să se verifice că productivitatea (raportul dintre obligațiile salariale, de o parte, și cifra de afaceri, traversările și navele, de cealaltă parte) aferentă activității de transport mixt (pasageri și marfă) care diferă în anul 1993, este sensibil comparabilă pentru cele două societăți, pentru perioada investigată. Astfel, aceste date arată că, în această perioadă, indicii de productivitate ai SNCM sunt apropiați de cei ai unei întreprinderi mijlocii din același sector.
- (⁷⁰) JO L 50, 21.2.2002, p. 66. Într-adevăr, autoritățile franceze menționează că, în urma raportului expertului desemnat de Comisie privind datele contabile și gestiunea prezentate de autoritățile franceze, Comisia a concluzionat, la alineatul (98) din decizia din 30 octombrie 2001 că „subvențiile pentru serviciu public nu au servit la compensarea costurilor activităților concurențiale ale SNCM. Separarea conturilor referitoare la prestarea serviciului respectiv și auditurile efectuate de instanțele de control regionale și naționale permit, de asemenea, garantarea faptului că acele conturi anuale care reflectă utilizarea subvenției pentru continuitate teritorială oferă o imagine fidelă a costului prestării serviciului public”.
- (⁷¹) Autoritățile franceze susținuseră, în 2002, caracterul strategic al participării SNCM la acționariatul Sud-Cargos. Evoluția traficului de mărfuri (dezvoltarea traficului în containere în detrimentul traficului ro-ro), răscumpărarea Delmas, alt acționar al Sud-Cargos, de către CMA CGM și dificultățile economice ale Sud-Cargos sunt tot atâția factori care explică faptul că această participare nu a mai fost considerată strategică și a putut fi cedată de SNCM în anul 2005.
- (⁷²) Hotărârea Curții din 28 ianuarie 2003, Republica Federală Germania/Comisia (334/99, Rec., p. I-1139).
- (⁷³) Decizia Comisiei din 7 decembrie 2005 privind ajutorul de stat pus în aplicare de Belgia în beneficiul ABX Logistics, nr. C 53/2003 (ex NN 62/03) (JO L 383, 28.12.2006, p. 21).

- (74) Decizia Comisiei din 8 iulie 1999 cu privire la ajutorul de stat pus în aplicare de Germania în beneficiul Gröditzter Stahlwerke GmbH și al filialei acesteia, Walzwrk Burg GmbH (JO L 292, 13.11.1999, p. 27).
- (75) Acest raport a fost transmis Comisiei în martie 2006 și a fost întocmit de CGMF cu sprijinul Ernst & Young, auditorul legal al SNCM (denumit în continuare „raportul CGMF”).
- (76) Raportul întocmit la 29 martie 2006 de Oddo Corporate Finance și cabinetul Paul Hastings (raportul Oddo) a fost transmis Comisiei la 7 aprilie 2006. Acesta constă într-o analiză critică, solicitată de Agenția Participațiilor Statului (APE), a rapoartelor CGMF și o abordare a costurilor de lichidare considerate acceptabile pentru planul comunitar.
- (77) Ținând cont de imobilizările corporale ([...] milioane EUR) și financiare ([...] milioane EUR), de creanțele-clienți ([...] milioane EUR), de alte creanțe ([...] milioane EUR) și de un deficit de trezorerie de – [...] milioane EUR. Franța a precizat că o estimare mai realistă, ținând cont de elementele financiare ulterioare, ar aduce această valoare la [...] milioane EUR.
- (78) Hotărârea Curții din 14 septembrie 1994, Spania/Comisia, (278/92, 279/92 și 280/92, Rec, p. I-4103).
- (79) Hotărârea 98-15129 a Curții de Casație, din 6 februarie 2001. Această cauză se referă la o instituție publică, BRGM (*Bureau de Recherches Géologiques et Minières*), condamnată la plata integrală a insuficienței de active a filialei sale, Minele Salsignes, deoarece administratorul de fapt, BRGM, cu toate că avea cunoștința de condițiile de degradare a activității și de semnalele de alertă date, a avut un comportament incorect, lăsând activitatea să continue.
- (80) Cazul Aspocomp Group Oyj; hotărârea Curții de Apel din Rouen din 22 martie 2005.
- (81) Pentru comparație, rata de randament a unei OAT (Obligațiune Asimilabilă Tezaurului, obligațiune emisă de statul francez) cu scadența la 30 de ani, 10 ani, 5 ani și 2 ani, era de 3,95 %, 3,82 %, 3,75 % și, respectiv, de 3,72 % la 31 octombrie 2006.
- (82) Decizia Comisiei din 17 iulie 2002, Société Française de Production, C(2002) 2593 final (JO C 71, 25.3.2003, p. 3).
- (83) Într-adevăr, conform unui studiu de piață independent transmis de Franța în acest sens, CFF deține în prezent aproape [...] % din piața de pasageri, în timp ce SNCM a evoluat de la 82 % din piață în anul 2000 până la [...] % în 2005, și a cunoscut o creștere foarte puternică pe piața transportului de marfă, unde SNCM este încă principalul transportator, datorită participării la acționariatul CMN.
- (84) CFF menționează că acest contract de delegare a serviciului public asigură societății o subvenție publică de ordinul a 64,3 milioane EUR pe an în medie, respectiv un total de 321,5 milioane EUR pe 5 ani. După cum arată tot CFF, articolul 5 al contractului de delegare a serviciului public garantează SNCM un flux de numerar de 72,8 milioane EUR. De altfel, *Corsica Ferries* subliniază că, din cele 40,6 milioane EUR reprezentând pierderi înregistrate în 2001 de SNCM, 15 milioane EUR provin din amortizarea aplicată navei NGV *Liamone*.
- (85) Decizia de deschidere a procedurii arată că planul de restructurare prevede, între altele, „închiderea linie Bastia-Livorno cu echipament special”.
- (86) Criticile emise de CFF se referă la următoarele puncte: lipsa unei diminuări reale a efectivelor, lipsa mobilizării participațiilor SNCM pentru eforturile de restructurare și lipsa luării în considerare a plusvalorii navelor.
- (87) Suma de 76 milioane EUR corespunde, conform afirmației CFF, celor 500 milioane FRF pe care societatea ar fi trebuit să-i piardă la subvenția pentru continuitate teritorială în noua perioadă 2002-2006.
- (88) Față de indicii pe care ea însăși i-a constatat la un eșantion de zece companii maritime. Acești indici variază de la 23,69 % (pentru *Moby Lines*) până la 55,09 % (pentru *Grimaldi*) și peste 49,7 % pentru CMN.
- (89) CFF menționează participarea de 50 % la compania maritimă Sud-Cargos, de 13 % la Amadeus, întreprindere specializată în sisteme de rezervare pentru transportul aerian, participarea la CMN și patrimoniul imobiliar al CGTH.

- (⁹⁰) Acționar de referință al CMN.
- (⁹¹) Pentru a reaminti, OTC este autoritatea contractantă, împreună cu colectivitatea teritorială din Corsica, în contractul de delegare a serviciului public.
- (⁹²) În ceea ce privește DSP pentru legăturile Marsilia-Corsica, cea mai mare parte a observațiilor CFF se referă la procedura de atribuire a noii DSP pe perioada 2007-2012/2013 și acțiunile în contencios inițiate de CFF în instanțele naționale, care au fost ulterior respinse de acestea.
- (⁹³) În acest sens, CFF amintește că, în trimestrul al doilea al anului 2005, a fost demarată o procedură de alertă la Tribunalul Comercial din Marsilia și că încă din toamna lui 2005 se putea întrevădea o lichidare voluntară pentru pierderile estimate în 2005, de 30 milioane EUR.
- (⁹⁴) Într-adevăr, conform opiniei CFF, Curtea de Casație, în cauza *Mines et produits chimiques de Salsignes*, nu evocă în niciun fel responsabilitatea directă a statului în situația lichidării unei întreprinderi al cărei acționar este, ci mai degrabă posibilitatea de a desfășura o acțiune de plată a datorilor sociale împotriva unei instituții publice cu caracter industrial și comercial și imposibilitatea administratorilor acestora de a se sustrage de la obligațiile ce le revin, invocând intervenția autorităților publice.
În ceea ce privește aplicabilitatea în cazul de față a jurisprudenței Curții de Apel din Rouen în cauza *Aspocomp*, CFF subliniază că obiectul acestei jurisprudențe, referitor la condamnarea unei societăți-mamă la plata către salariații unei filiale a indemnizațiilor sociale pentru „nerespectarea unui acord” validat de cea dintâi, este departe de circumstanțele dosarului SNCM. Nu există, așadar, riscul sigur de a vedea CGMF sau statul condamnate să plătească indemnizații de concediere în cazul lichidării judiciare. De altfel, CFF se îndoiește în privința estimării celorlalte costuri sociale, pentru faptul că acestea diferă în funcție de experții care sunt invitați să le stabilească.
- (⁹⁵) În acest sens, CFF estimează că valoarea reală a navelor, așa cum este indicată de SNCM în prezentarea ofertei sale în cadrul DSP, trebuia luată în considerare la estimarea activelor SNCM realizată prin rapoartele Oddo și CGMF.
- (⁹⁶) Conform afirmațiilor CFF, Franța insistă asupra caracterului esențial al integrității serviciilor de transport din Nisa, asupra menținerii flotei la nivelul actual și asupra caracterului presupus strategic al participării SNCM la acționariatul grupului CMN.
- (⁹⁷) La 1 ianuarie 2007, odată cu apariția Superfast X.
- (⁹⁸) CFF propune ca SNCM să limiteze la nivelul din 2005 capacitățile oferite pe fiecare dintre piețele concurențiale (Nisa, Tunisia și Algeria), să se abțină de la deschiderea oricărei linii noi și să reconfigureze în transporturi mixte serviciile pentru Marsilia-Corsica, pentru a reduce costurile.
- (⁹⁹) SNCM ar fi procedat la achiziționarea unor nave noi, încălcând prevederile articolului 2 din decizia din 2003 a Comisiei. De altfel, SNCM nu ar fi cedat participațiile sale la CCM, contrar prevederilor articolului 3 din decizia Comisiei. În sfârșit, începând cu 2003 SNCM ar fi practicat o politică tarifară agresivă, cu prețuri sub cele practicate de CFF, încălcând astfel prevederile articolului 4 din decizia menționată (bilete mai ieftine cu până la 30 % pentru servicii identice sau comparabile).
- (¹⁰⁰) Pe de o parte, din cauza lipsei de cunoaștere a metodelor contabile și a imputațiilor analitice respective ale celor două societăți și, pe de altă parte, din cauza lipsei de participare a CMN la un astfel de studiu.
- (¹⁰¹) Conform afirmațiilor STIM, SNCM ar fi subestimat în mod voit rezultatele sale financiare. Potrivit auditului unui expert independent, reprezentant al *Office des Transports de Corse*, deficitul cumulat al rețelei corsicane a SNCM s-ar ridica la 125 milioane FRF (aproximativ 19 milioane EUR) pentru anii 1996-2001, excluzând rezultatul excepțional din 2001.
- (¹⁰²) Hotărârea Curții din 8 mai 2003, Italia și SIM 2 Multimedia/Comisia (328/99 și 399/00, Rec., p. I-4035).
- (¹⁰³) Printre faptele invocate în acest raport, reiese că [...].
- (¹⁰⁴) În sprijinul unui raport al Curții de Conturi, raportul menționează, de exemplu, că [...].

- (105) Printre faptele invocate în acest raport, reiese că [...].
- (106) Statul, de exemplu, [...].
- (107) Raportul critică, între altele, următoarele erori de gestiune: [...].
- (108) Mijloacele nautice au fost reduse și programul de cedare de active se derulează conform proiectului industrial. Serviciile de transport au fost reluate, iar planul de acțiune privind reducerea consumurilor intermediare produce primele efecte. În sfârșit, componenta referitoare la locurile de muncă a proiectului industrial este implementată treptat.
- (109) În ceea ce privește raportul de 0,497 anunțat de *Corsica Ferries* pentru CMN în 2001, acesta este inexact, deoarece omite să ia în considerare disponibilitățile în activul bilanțului. Corectat cu aceasta, raportul CMN este de 0,557. Potrivit autorităților franceze, acest nivel rămâne, în orice caz, insuficient pentru CMN, iar situația dificilă de trezorerie cu care s-a confruntat CMN în 2002 ilustrează acest lucru. CMN a trebuit, într-adevăr, să împrumute până la 8 milioane EUR de la *Stef-TFE* pentru a finanța un deficit de trezorerie neacoperit de băncile sale.
- (110) În scrisoarea sa din 9 ianuarie 2003, consiliul regional *Provence-Alpes-Côte d'Azur* face referire, într-adevăr, la studiul de piață care a fost transmis Comisiei în cadrul notificării și a cărui copie, evident, o deține, subliniind următoarea constatare: „Oferta]pentru serviciile de transport între Corsica și teritoriul continental francez] este supradimensionată în raport cu cererea. Gradul de ocupare a navelor variază, în medie, de la 20 % pe timp de iarnă, până la 50 % în timpul verii.”
- (111) În special, ea respinge estimarea valorii întreprinderii la aproximativ 350 milioane EUR făcută de STIM, care nu ia în considerare decât elementele bilanțului care ameliorează valorizarea începând cu fondurile proprii contabile (amortizări derogatorii, plusvalori reziduale ale navelor etc.), fără a ține cont de elementele de pasiv care ar determina o scădere în bilanțul respectiv. Această metodă de calcul pur contabilă nu ar corespunde realității economice a unei întreprinderi maritime precum SNCM, înzestrată cu active cu valoare ce figurează în bilanț, dar care dispune, de asemenea, de o rentabilitate limitată și de pasive importante în afara bilanțului.
- (112) A se vedea, de exemplu, hotărârea Curții din 10 ianuarie 2006, *Ministero dell'Economia e delle Finanze/Cassa di Risparmio di Firenze* (222/04, Rec., p. I-289, punctul 129).
- (113) JO L 364, 12.12.1992, p. 7.
- (114) JO L 378, 31.12.1986, p. 1.
- (115) Comisia nu este obligată să ia poziție în privința tuturor argumentelor invocate în fața ei de părțile interesate, ci este de ajuns să expună faptele și considerațiile juridice care au o importanță esențială pentru economia deciziei [hotărârea Tribunalului din 8 iunie 1995, *Siemens/Comisia*, (459/93, Rec., p. II-1675, punctul 31) și hotărârea Tribunalului din 13 iunie 2000, *EPAC/Comisia*, (204/97 și 270/97, Rec., p. II-2267, punctul 35)].
- (116) Hotărârea Tribunalului din 12 februarie 2008, *BUPA e.a./Comisia* (289/03).
- (117) A se vedea, în acest sens, Decizia Comisiei din 30 octombrie 2001 privind ajutoarele de stat acordate de Franța societății SNCM (JO L 50, 21.2.2002, p. 66).
- (118) Rezultat diminuat al plusvalorilor de cedare a navelor.
- (119) Pentru acești doi ani care corespund ultimilor doi ani de aplicare a convenției din 1996, raportul de expertiză din acel moment nu a putut calcula, din cauza datelor disponibile atunci, rezultatul obținut în contabilitate analitică referitor la serviciile de transport pentru Corsica.
- (120) Conform practicii sale decizionale, Comisia este indiferentă la mijloacele de compensare utilizate de statele membre, în măsura în care poate verifica absența subvențiilor încrucișate acordate în favoarea activităților concurențiale. A se vedea, în special, Decizia Comisiei din 12 martie 2002 privind ajutoarele de stat acordate de Italia în favoarea societății *Poste Italiane SpA* (JO L 282, 19.10.2002, p. 29) și Decizia Comisiei din 23 iulie 2003 privind majorarea de capital de 297,5 milioane EUR în favoarea societății *La Poste Belge/De Post* (JO C 241, 8.10.2003, p. 13).
- (121) De altfel, trebuie amintit că în anul 1997 Comisia a emis orientările comunitare privind ajutoarele de stat pentru transportul maritim, precizând condițiile în care ajutoarele de stat acordate pentru compensarea obligațiilor de serviciu public sunt considerate compatibile cu piața comună (JO C 205, 5.7.1997, p. 5).
- (122) A se vedea Decizia 2002/149/CE a Comisiei (JO L 50, 21.2.2002, p. 66).

- (123) Condițiile de reglementare a contribuției financiare a statului, reluate la punctul IV al convenției pe cinci ani între SNCM și OTC pentru perioada 1996-2001.
- (124) În particular, așa cum arată în nota de subsol 71 din prezenta decizie, Comisia a verificat existența unei separări a conturilor referitoare la prestarea serviciilor respective pentru perioada examinată.
- (125) Această sumă rezultă din diferența dintre suma notificată inițial (76 milioane EUR) și suma plătită drept compensare a obligațiilor de serviciu public (53,48 milioane EUR).
- (126) Hotărârea Curții din 28 ianuarie 2003, Germania/Comisia (334/99, Rec., p. I-1139, punctul 142).
- (127) Comunicarea Comisiei către statele membre: aplicarea articolelor 92 și 93 din Tratatul CE și a articolului 5 din Directiva 80/723/CEE a Comisiei în cazul întreprinderilor publice din industria producătoare, JO C 307, 13.11.1993, p. 3, punctul 11. Această comunicare vizează industria producătoare dar se aplică, prin analogie și în aceeași manieră, tuturor celorlalte sectoare economice.
- (128) A se vedea în special hotărârea Tribunalului din 6 martie 2003, Westdeutsche Landesbank Girozentrale/Comisia (233/99, Rec., p. II-435).
- (129) Hotărârea Tribunalului din 21 ianuarie 1999, Neue Maxhütte Stahlwerke GmbH și Lech-Stahlwerke GmbH/Comisia Comunităților Europene (2/96 și 129/95, Rec., p. II-17, punctul 116).
- (130) Hotărârea Curții din 14 septembrie 1994, Spania/Comisia, (278/92, 279/92 și 280/92, Rec., p. I-4103).
- (131) Hotărârea Curții din 28 ianuarie 2003, Germania/Comisia (334/99, Rec. 2003, p. I-1139).
- (132) Decizia 98/204/CE a Comisiei din 30 iulie 1997 privind aprobarea condiționată a ajutoarelor acordate de Franța grupului GAN (JO L 78, 16.3.1998, p. 1).
- (133) A se vedea, în acest sens, Decizia 2006/947/CE din 7 decembrie 2005 privind ajutorul de stat pus în aplicare de Belgia în beneficiul societății ABX Logistics (JO L 383, 28.12.2006, p. 21).
- (134) A se vedea, în acest sens, hotărârea Curții din 21 martie 1991, Italia/Comisia (Rec. 1991, p. I-1433).
- (135) A se vedea, de exemplu, Decizia 92/266/CEE a Comisiei din 27 noiembrie 1991 privind activitățile de reconversie ale grupurilor industriale franceze, în afară de siderurgie, minerit și Compagnie générale maritime, conform articolelor 92-94 din Tratatul CEE (JO L 138, 21.5.1992, p. 24). A se vedea, de asemenea, planurile sociale la care se face referire în continuare.
- (136) Trebuie remarcat totuși că jumătate din efectivele respective era ocupată de personal interimar sau subcontractanți *in situ*. Deci se poate presupune că, pentru cele 5 000 de posturi permanente de la Airbus, costul per angajat era net superior.
- (137) În urma unei proceduri de licitație, Comisia a autorizat un expert independent, Moore Stephens Chartered Accountants, al cărui raport final a fost transmis la 25 ianuarie 2008.
- (138) Este vorba de următoarele 7 nave: Corse, Ile de Beauté, Méditerranée, Napoléon Bonaparte, Paglia Orba, Monte d'Oro, Monte Cino.
- (139) Acest discount, care este de [...] milioane EUR (respectiv, în medie, [...]-% din valoarea monetară brută), este, între altele, justificat de specificitatea navelor SNCM care sunt adaptate la transporturile asigurate de întreprindere, de starea navelor și de contextul vânzării flotei (în special poziția slabă a vânzătorului). Evaluarea BRS se bazează mai ales pe ipoteza unei vânzări a navelor absolut în ordine și la zi, în bună stare de întreținere și funcționare, în condiții comerciale normale.
- (140) Estimat la [...] milioane EUR.
- (141) Incertitudinea juridică este justificată de probabilitatea ca mandatarul lichidator să fie obligat să procedeze foarte rapid la vânzarea navelor și de un efect de saturare a pieței din cauza capacității limitate de absorbție.
- (142) Este vorba de o obligație prevăzută de articolul L.321-13 din Codul Muncii, care stipulează plata de către angajator a unei indemnizații la disponibilizarea unui salariat în vârstă de până la 50.

- (¹⁴³) Cost de revitalizare a locurilor de muncă ([...] milioane EUR), costul convențiilor de reclassificare ([...] milioane EUR), costul celei de însoțire și de ajutor pentru reclassificare, denumită „mobilitate” ([...] milioane EUR).
- (¹⁴⁴) Costul disponibilizării personalului angajat cu contract de muncă la SNCM și detașat la societăți afiliate și al personalului angajat la filialele lichidate ([...] milioane EUR) și costul litigiilor legate de rezilierea contractelor de muncă și de cererile de recalificare a contractelor de muncă ([...] milioane EUR).
- (¹⁴⁵) La 30 septembrie 2005, SNCM exploata trei nave în leasing: NGV *Liamone* (proprietatea GIE Véronique Bail), *Danielle Casanova* (GIE Joliette Bail) și *Pascal Paoli* (GIE Castellane Bail).
- (¹⁴⁶) Ipotezele subiacente din această evaluare sunt următoarele:
- SNCM pune capăt contractelor de leasing la 30 septembrie 2005, ceea ce înseamnă că navele sunt restituite proprietarilor respectivi (GIE) și că nu se plătește nicio locație;
 - opțiunile de cumpărare nu pot fi exercitate;
 - navele sunt vândute de băncile creditoare ale GIE la data de 30 septembrie 2005; venitul net al vânzării navelor este destinat cu prioritate rambursării datoriilor bancare și fiscale.
- (¹⁴⁷) Ținând cont de faptul că SNCM a recurs în mod repetat și intens la CDD.
- (¹⁴⁸) În Decizia 2006/947/CE din 7 decembrie 2005 privind ajutorul de stat pus în aplicare de Belgia în beneficiul societății ABX Logistics (JO L 383, 28.12.2006, p. 21), Comisia arată: „Comisia nu neagă faptul că, în anumite cazuri excepționale, anumite legislații naționale prevăd posibilitatea ca terții să se întoarcă împotriva acționarilor unei societăți lichidate, în special dacă acești acționari pot fi considerați [...] și/sau au comis erori de gestiune. Totuși, în cazul de față, deși o asemenea posibilitate există în dreptul francez și autoritățile belgiene au furnizat un anumit număr de indicații cu privire la acest risc, ele nu au îndepărtat suficient îndoielile exprimate, pentru cazul de față, cu ocazia extinderii de procedură din aprilie 2005 în prezentul dosar. Comisia concluzionează că nu este legal, în cazul prezent, să se rețină în cadrul costurilor acestui scenariu cele 58 milioane EUR aferente, potrivit autorităților belgiene, riscului de [...]”.
- (¹⁴⁹) Comunicarea Comisiei privind ajutorul de stat pe care Franța a decis să îl acorde Société Marseillaise de crédit (JO C 49, 19.2.1997, p. 2).
- (¹⁵⁰) Adică valoarea actualizată netă a riscului la o condamnare viitoare, ținând cont de faptul că persoanele acuzate a fi responsabile pentru pasive s-ar apăra împotriva unei astfel de acuzații.
- (¹⁵¹) Legea nr. 85-98 din 25 ianuarie 1985 privind redresarea și lichidarea judiciară a întreprinderilor codificată în Codul Comercial la articolele L.620-1 și următoarele; Legea nr. 2005-845 din 26 iulie 2005 privind salvarea, redresarea și lichidarea întreprinderilor, codificată la articolele 620-1-670-8 din Codul Comercial.
- (¹⁵²) Scenariul adoptării unui plan de salvare nu este aplicabil la cazul în discuție, deoarece susmenționata lege din 2005 a intrat în vigoare ulterior, așadar, în baza elementelor de care dispune Comisia, nimic nu poate duce la concluzia că o redresare judiciară eventuală a SNCM ar fi eșuat.
- (¹⁵³) În conformitate cu legile aplicabile, întreprinderile publice care au un statut de drept privat aparțin domeniului de aplicare al legilor menționate mai sus care reglementează lichidarea judiciară. În plus, legislația permite angajarea răspunderii persoanelor juridice de drept public în calitate de administrator în cadrul unei acțiuni în acoperirea pasivului.
- (¹⁵⁴) Jurisprudența franceză impune administratorului de drept să fi comis *acte pozitive de gestiune sau de administrare, în mod repetat*.
- (¹⁵⁵) Reacția autorităților franceze la anumite observații transmise de SNCM (a se vedea considerentul 172 din prezenta decizie).
- (¹⁵⁶) Este interesant de reținut că, pe lângă creanțele salariale clasice, există creanțe salariale judiciare care se datorează unei decizii emise de jurisdicțiile care se ocupă de soluționarea conflictelor de muncă. În cazul de față, salariatul sesizează jurisdicția respectivă pentru a judeca dacă cererea este fondată, iar dacă această cerere este admisă, creanța respectivă este inclusă în situația creanțelor societății.
- (¹⁵⁷) Hotărârea Curții de Casație, 30 noiembrie 1993, nr. 91-20554, Bull. civ. IV, nr. 440, p. 319.

- (¹⁵⁸) Această evaluare a fost efectuată de Sorgem Evaluation, consilier în investiții financiare. Autorul evaluării, Maurice Nussenbaum, este expert financiar pe lângă Curtea de Apel din Paris și autorizat de Curtea de Casație.
- (¹⁵⁹) Reacția autorităților franceze la anumite observații transmise de SNCM (a se vedea considerentul 174 din prezenta decizie).
- (¹⁶⁰) Reacția autorităților franceze la anumite observații transmise de SNCM (a se vedea considerentele 175 și 176 din prezenta decizie).
- (¹⁶¹) Reacția autorităților franceze la anumite observații transmise de SNCM (a se vedea considerentele 175 și 176 din prezenta decizie).
- (¹⁶²) Bureau de Recherches Géologiques et Minières (BRGM).
- (¹⁶³) A se vedea, de exemplu, hotărârea Curții de Casație din 6 februarie 2001, nr. 98-15129.
- (¹⁶⁴) A se vedea, în special, cele două hotărâri pronunțate de Curtea de Apel din Rouen la 22 martie 2005 – hotărârea nr. RG 04/02549 Aspocomp Group Oyj și hotărârea nr. RG 01/02667 – 04/02675.
- (¹⁶⁵) Ținând cont de faptul că persoanele acuzate de a fi suspendat în mod greșit acest plan probabil că s-ar fi apărat puternic, pentru a nu-și angaja propria răspundere.
- (¹⁶⁶) Cass. com., 19 aprilie 2005, Métaleurop.
- (¹⁶⁷) Aplicarea articolelor 92 și 93 din Tratatul CE cu privire la cumpărarea de participații de către autoritățile publice, Buletinul CE 9/1984, punctul 3.2 iii.
- (¹⁶⁸) Hotărârea Tribunalului din 12 decembrie 2000, Alitalia/Comisia (296/97, Rec., p. II-3871).
- (¹⁶⁹) A se vedea, de exemplu, hotărârea Tribunalului din 12 decembrie 1996, Air France/Comisia (358/94, Rec. p. II-2109, punctul 70).
- (¹⁷⁰) A se vedea hotărârea Curții din 14 februarie 1990, Franța/Comisia (301/87, Rec., p. I-307, punctul 40).
- (¹⁷¹) A se vedea comunicarea privind un eventual ajutor în cadrul unui proiect de aporturi de capitaluri publice la capitalul societății Klöckner Stahl (JO C 390, 31.12.1994, p. 1).
- (¹⁷²) Hotărârea Curții din 11 iulie 1996, SFEI (39/94, Rec., p. I-3547, punctul 60).
- (¹⁷³) Hotărârea Curții din 14 februarie 1990, Franța/Comisia (301/87, Rec., p. I-307, punctul 41).
- (¹⁷⁴) Hotărârea Tribunalului din 29 septembrie 2000, Confederación Española de Transporte de Mercancías (CETM)/Comisia (55/99, Rec., p. II-03207, punctul 82).
- (¹⁷⁵) Hotărârea Curții din 2 iulie 1974, Italia/Comisia (173/73, Rec., 709, punctul 33).
- (¹⁷⁶) Hotărârea Curții din 20 Septembrie 2001, HJ Banks (390/98, Rec., p. I-6117, punctul 33).
- (¹⁷⁷) Hotărârea Tribunalului din 1 iulie 2004, Salzgitter/Comisia (308/00, Rec., p. II-1933, punctul 79). A se vedea, de asemenea, Comunicarea Comisiei privind aplicarea normelor privind ajutorul de stat în cazul măsurilor referitoare la impozitarea directă a activităților economice (JO C 384, 10.12.1998, p. 3), punctul 16.
- (¹⁷⁸) Hotărârea Curții din 6 septembrie 2006, Portugalia/Comisia (88/03, Rec., p. I-7115, punctul 56).
- (¹⁷⁹) Hotărârea Curții din 8 noiembrie 2001, Adria-Wien Pipeline GmbH (143/99, Rec., p. I-8365, punctul 41).

- (¹⁸⁰) A se vedea, de exemplu, Decizia Comisiei din 10 octombrie 2007 privind reforma pentru finanțarea pensiilor în sectorul bancar din Grecia (JO C 308, 19.12.2007, p. 9) și Decizia Comisiei din 10 octombrie 2007 privind ajutoarele de stat acordate de către Franța în ceea ce privește reforma modului de finanțare a pensiilor funcționarilor de stat afiliați grupului La Poste (JO L 63, 7.3.2008, p. 16).
- (¹⁸¹) A se vedea Decizia Comisiei din 17 iulie 2002 privind Société française de production (JO C 71, 25.3.2003, p. 3). „Finanțarea de către stat a unui plan de reducere a efectivelor care permite unei întreprinderi să reducă o parte din personal, fără a suporta în întregime costurile, este un avantaj selectiv care ar putea intra sub incidența interdicției ajutorului de stat. În schimb, punerea în aplicare, prin utilizarea de fonduri publice, a unor măsuri sociale suplimentare în favoarea persoanelor disponibilizate, fără ca aceste măsuri să scutească angajatorul de obligațiile normale, reflectă politica socială a statelor membre și nu constituie ajutor în sensul articolului 87 alineatul (1) CE. [...] SFP își va asuma în întregime acest cost. Așadar, măsurile sociale suplimentare, în beneficiul personalului disponibilizat al SPF, care vor fi puse în practică în momentul plecării acestor persoane din întreprindere, nu scutesc deloc întreprinderea de obligații și nu constituie ajutor de stat în favoarea SFP.”
- (¹⁸²) Această sumă rezultă din diferența dintre suma efectiv notificată (76 milioane EUR) și suma aprobată cu titlu de compensații pentru serviciu public (53,48 milioane EUR).
- (¹⁸³) JO C 288, 9.10.1999, p. 2.
- (¹⁸⁴) JO C 205, 5.7.1997, p. 5.
- (¹⁸⁵) A se vedea punctul 30 din orientările din 2002.
- (¹⁸⁶) Decizia menționată anterior.
- (¹⁸⁷) Provizioanele reglementate sunt obligații înregistrate în contabilitate în aplicarea normelor fiscale.
- (¹⁸⁸) Hotărârea Curții din 16 mai 2002, Franța/Comisia (482/99, Rec. 2002, p. I-4397, punctul 71).
- (¹⁸⁹) Prima metodă alternativă, bazată pe capitalurile proprii necesare pentru a asigura finanțarea flotei existente, pare inadecvată, în măsura în care autoritățile franceze au utilizat în acest calcul valoarea de achiziție a flotei și nu valoarea monetară acesteia în anul 2002. Într-adevăr, dacă s-ar constitui o nouă societate cu aceeași flotă ca cea a SNCM, așa cum se prezintă astăzi, aceasta ar trebui să aibă capitaluri proprii proporționale cu valoarea de cumpărare a tuturor navelor și nu cu valoarea lor de construcție. De altfel, o asemenea abordare nu a ținut seama de alte active importante, cum ar fi sistemul informatic de rezervare sau imobilele sediului. Comisia consideră că a doua metodă alternativă, bazată pe cheltuielile suportate de SNCM, pare mai adecvată. Totuși, Comisia dorește să revizuiască cifra de 41,7 milioane EUR aferentă pierderilor anterioare, în special pentru a ține cont de rezultatul financiar din 2002 și doar de pierderile legate de transporturile pentru Corsica înainte de 1999.
- (¹⁹⁰) Trebuie reținut că expertul independent al Comisiei a cuantificat la [...] milioane EUR costul real al planului de restructurare din 2002, în baza situațiilor contabile ale SNCM.
- (¹⁹¹) Hotărârea Curții din 16 mai 2002, Franța/Comisia (482/99, Rec., 2002, p. I-4397, punctul 71).
- (¹⁹²) A se vedea Tabelul 2 din prezenta decizie. Această sumă include cedările de active realizate la momentul deciziei din 2003, respectiv vânzările navelor Napoléon, Monte Rotondo și Liberté, precum și cedările imobiliare (ansamblul imobiliar Schuman și SCI Espace Schuman).
- (¹⁹³) A se vedea punctul 48 din orientări.
- (¹⁹⁴) A se vedea anexa 1.
- (¹⁹⁵) Trebuie reținut că, la 11 decembrie 2007, a fost semnat un compromis în ce privește vânzarea navei *Jean Nicoli* între VT și un cumpărător terț pentru transferul de proprietate care s-a realizat în aprilie 2008.
- (¹⁹⁶) Notificat Comisiei prin scrisoarea din 23 iunie 2004.
- (¹⁹⁷) Această valoare ia în considerare vânzarea SCI Espace Schuman ([...] milioane EUR), realizată la 24 iunie 2003, dar nu ține cont de venitul net din cedare negativ legat de vânzarea navei Aliso ([...] milioane EUR), realizată la 30 septembrie 2004.
- (¹⁹⁸) Nava Asco, participațiile la Sudcargos și parcul imobiliar.

- (¹⁹⁹) Comisia estimează că, în cadrul aprecierii respectării articolului 4 din decizia din 2003, trebuie să se ia în considerare prețurile afișate, adică prețurile care figurează pe orice suport publicitar sau în orice comunicare de natură publică pe care SNCM le-ar putea difuza. Această condiție nu se referă la prețurile reieșite din sistemul de rezervare informatic al SNCM, deoarece aceste tarife sunt, atât pentru SNCM, cât și pentru concurență, contingentate dinamic prin „yield management”. Parametrii sistemelor nu permit sesizarea disponibilității tarifelor speciale ale concurenței SNCM și, deci, să se verifice dacă aceasta din urmă a avut o poziție dominantă în privința prețurilor.
- (²⁰⁰) Într-adevăr, se confirmă, în baza informațiilor furnizate de autoritățile franceze, că SNCM nu a afișat niciodată, între 9 iulie 2003 și 16 martie 2005, prin sistemul propriu de comunicare, campanii de publicitate sau orice document făcut public, prețuri mai mici decât cele afișate de concurență.
- (²⁰¹) Această sumă reprezintă diferența dintre necesarul net de numerar al SNCM (respectiv 19,75 milioane EUR) și venitul net din cedările de active realizate ca urmare a deciziei din 2003 (respectiv [...] milioane EUR corespunzând vânzării navei Aliso și participațiilor în cadrul Southern Trader, Someca și Amadeus). Astfel, aportul total de capital acordat de stat SNCM se ridică la 69,29 milioane EUR.
-

ANEXA I

DISPOZITIVUL DECIZIEI DIN 2003*Articolul 1*

Ajutorul pentru restructurare pe care Franța intenționează să-l pună în aplicare în beneficiul Société Nationale Maritime Corse-Méditerranée (SNCM) este compatibil cu piața comună, cu respectarea condițiilor prevăzute la articolele 2-5.

Articolul 2

Începând de la data notificării prezentei și până la 31 decembrie 2006, SNCM nu va mai achiziționa noi nave și nu va mai semna contracte de construcție, comenzi sau închiriere de nave noi sau reconstruite.

Începând de la data notificării prezentei și până la 31 decembrie 2006, SNCM nu va opera decât cele 11 nave pe care le are deja în proprietate, respectiv: *Napoléon Bonaparte*, *Danielle Casanova*, *Île de Beauté*, *Corse*, *Liamone*, *Aliso*, *Méditerranée*, *Pascal Paoli*, *Paglia Orba*, *Monte Cinto* și *Monte d'Oro*.

În cazul în care SNCM trebuie să înlocuiască, din motive independente de voința sa, una dintre navele sale înainte de 31 decembrie 2006, Comisia va putea autoriza o asemenea înlocuire în baza unei notificări corespunzător justificate de Franța.

Articolul 3

Grupul SNCM cedează totalitatea participațiilor directe și indirecte deținute în cadrul următoarelor societăți:

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

Ca alternativă la cedarea participațiilor deținute la *Société Méditerranéenne d'Investissements et de Participations*, SNCM poate vinde activul unic al acestei societăți, nava *Southern Trader*, și poate închide această filială.

Cedările pot fi efectuate, la alegerea autorităților franceze, fie prin ofertă publică de vânzare, fie prin invitație de exprimare a interesului, cu publicitate prealabilă și termen de răspuns de cel puțin două luni.

Franța transmite Comisiei dovezi ale tuturor cedărilor. Nu se va putea invoca slaba ofertare primită de SNCM pentru a nu se mai proceda la cedări. În cazul lipsei de oferte și dacă Franța poate dovedi că toate măsurile de publicitate necesare au fost luate, condiția menționată la primul paragraf va fi considerată îndeplinită.

Articolul 4

Începând de la data notificării prezentei și până la 31 decembrie 2006, pentru toate liniile cu destinația Corsica, SNCM se va abține de la orice politică tarifară pentru tarifele publicate prin care să ofere prețuri mai mici decât concurența pentru destinații și servicii echivalente și pentru date identice.

Comisia își rezervă dreptul de a deschide procedura de investigare pentru orice încălcare constatată a condițiilor prevăzute de prezenta decizie, în special a condiției specificate la primul paragraf.

Condiția specificată la primul paragraf este îndeplinită dacă, în fiecare zi, prețurile cele mai scăzute afișate de SNCM sunt peste prețurile promoționale cele mai mici afișate de fiecare din concurenții săi pentru destinații și servicii echivalente.

Condiția specificată la primul paragraf nu se mai aplică din momentul în care prețurile concurenților devin mai mari decât tarifele SNCM în vigoare în anul de referință 1996, corectate cu rata inflației.

Franța transmite Comisiei, în fiecare an, până la data de 30 iunie, toate elementele necesare pentru a demonstra că această condiție este îndeplinită pentru anul fiscal precedent, pentru totalitatea traversărilor cu destinație sau cu plecare din Corsica.

Articolul 5

Conform angajamentelor luate de autoritățile franceze în planul de restructurare, numărul anual de curse dus-întors ale navelor pe diferitele legături maritime cu Corsica este limitat, până la 31 decembrie 2006, la numărul prevăzut în tabelul 3 din prezenta decizie ⁽¹⁾, exceptând cazurile de excepție care nu pot fi imputate SNCM, care ar obliga-o să raporteze anumite curse dus-întors pe alte porturi și exceptând modificarea obligațiilor de serviciu public care revin întreprinderii.

Articolul 6

Franța este autorizată să recapitalizeze SNCM printr-o primă plată în valoare de 66 milioane EUR, începând de la data notificării prezentei decizii.

Până la expirarea perioadei de restructurare, respectiv 31 decembrie 2006, Comisia va putea decide, la solicitarea autorităților franceze, autorizarea ulterioară a unei a doua plăți către SNCM, care va corespunde diferenței dintre cele 10 milioane EUR restante și venitul din cedările prevăzute la articolul 3, conform modalităților vizate la același articol.

O asemenea decizie nu va putea fi luată decât dacă acțiunile prevăzute la articolul 3 au fost realizate, dacă veniturile din cedări nu depășesc 10 milioane EUR și, atât timp cât condițiile prevăzute la articolele 2, 4 și 5 au fost respectate, fără a se aduce vreun prejudiciu competenței Comisiei de a deschide, dacă este necesar, o procedură oficială de investigare pentru nerespectarea uneia din aceste condiții. În caz contrar, cea de-a doua tranșă nu va mai fi plătită.

Articolul 7

Franța va informa Comisia, în termen de șase luni de la notificarea prezentei decizii, cu privire la măsurile luate pentru a se conforma prevederilor acesteia.

Articolul 8

Prezenta decizie se adresează Republicii Franceze.

⁽¹⁾ A se vedea anexa II la prezenta decizie.

ANEXA II

TABELUL 3 DIN DECIZIA DIN 2003

Evoluția ofertei SNCM

| | Număr traversări | | Locuri oferite | | Metri liniari oferiți | |
|------------------|------------------|--------|----------------|-----------|-----------------------|--------|
| | 2001 | > 2003 | 2001 | > 2003 | 2001 | > 2003 |
| Marsilia-Corsica | 1 881 | [...] | 1 723 050 | [...] | 1 469 000 | [...] |
| Toulon-Corsica | 187 | [...] | 303 650 | [...] | 0 | [...] |
| Golful Genova | 1 768 | [...] | 1 708 700 | [...] | 0 | [...] |
| Subtotal Europa | 3 836 | 3 067 | 3 735 400 | 2 357 500 | 1 469 000 | [...] |
| Maghreb | 302 | 372 | 444 000 | 635 000 | 0 | 0 |
| Total | 4 138 | 3 439 | 4 179 400 | 2 992 500 | 1 469 000 | [...] |