

II

(Icke-lagstiftningsakter)

BESLUT

KOMMISSIONENS BESLUT

av den 20 november 2013

Om det statliga stöd SA.16237 (C58/02) (f.d. N118/02) som Frankrike har genomfört till förmån för SNCM*[delgivet med nr C(2013) 7066]***(Endast den franska texten är giltig)****(Text av betydelse för EES)**

(2014/882/EU)

EUROPEISKA KOMMISSIONEN HAR ANTAGIT DETTA BESLUT

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, särskilt artikel 108.2 ⁽¹⁾ första stycket,

med beaktande av avtalet om Europeiska ekonomiska samarbetsområdet, särskilt artikel 62.1 a,

efter att i enlighet med ovannämnda artiklar ⁽²⁾ ha gett berörda parter tillfälle att yttra sig och med beaktande av dessa synpunkter, och

av följande skäl:

I. FÖRFARANDE

- (1) I en skrivelse av den 18 februari 2002 anmälde Frankrike till kommissionen ett förslag till omstruktureringsstöd till förmån för Société Nationale Maritime Corse-Méditerranée (nedan kallat SNCM). Anmälan kompletterades den 3 juli 2002 ⁽³⁾. Omstruktureringsförslaget följde på de franska myndigheternas anmälan den 20 december 2001 av ett likviditetslån till SNCM på 22,5 miljoner euro i undsättningsstöd, som godkännts av Compagnie Générale Maritime et Financière (nedan kallat CGMF) ⁽⁴⁾. I sitt beslut av den 17 juli 2002 ⁽⁵⁾ (nedan kallat 2002 års beslut), godkände kommissionen undsättningsstödet till SNCM inom ramen för förhandsgranskningen av stöd enligt artikel 88.3 i EG-fördraget. Det anmälda omstruktureringsstödet bestod av ett kapitaltillskott på 76 miljoner euro till SNCM via CGMF.

⁽¹⁾ Från och med den 1 december 2009 har artiklarna 87 och 88 i EG-fördraget blivit artiklarna 107 respektive 108 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUF-fördraget). I båda fallen är bestämmelserna identiska till innehållet. I detta beslut ska hänvisningar till artiklarna 107 och 108 i EUF-fördraget där så är lämpligt förstås som hänvisningar till artikel 87 respektive 88 i EG-fördraget. I EUF-fördraget införs dessutom vissa ändringar av terminologin, exempelvis att gemenskapen ersätts med unionen, den gemensamma marknaden med den inre marknaden och förstainstansrätten med tribunalen. Det är terminologin i EUF-fördraget som används i detta beslut.

⁽²⁾ EUT C 303, 13.12.2006, s. 53.

⁽³⁾ Registrerad under TREN A/61846.

⁽⁴⁾ CGMF är ett finansiellt holdingbolag som till 100 % ägs av den franska staten och som av denna har getts i uppdrag att ansvara för all statlig sjöfart, rederiverksamhet och befraktning av fartyg i Medelhavet.

⁽⁵⁾ EUT C 148, 25.6.2003, s. 7.

- (2) I en skrivelse av den 19 augusti 2002 underrättade kommissionen de franska myndigheterna om sitt beslut att genom tillämpning av artikel 88.2 i EG-fördraget inleda ett formellt granskningsförfarande ⁽⁶⁾ enligt artikel 6 i rådets förordning (EG) nr 659/1999 ⁽⁷⁾.
- (3) Den 8 oktober 2002 ⁽⁸⁾ översände de franska myndigheterna sina synpunkter på kommissionens beslut av den 19 augusti 2002 ⁽⁹⁾.
- (4) På de franska myndigheternas begäran hölls arbetsmöten med kommissionen den 24 oktober 2002, 3 december 2002 och 25 februari 2003.
- (5) Inom ramen för inledandet av förfarandet har kommissionen erhållit synpunkter från två företag, nämligen Corsica Ferries France (nedan kallat CFF) den 8 januari 2003 ⁽¹⁰⁾ och STIM d'Orbigny-koncernen Stef-TFE (nedan kallad STIM) den 7 januari 2003, samt från olika franska lokala och regionala myndigheter den 18 december 2002 och den 9 och 10 januari 2003. I skrivelser av den 13 och 16 januari och den 5 och 21 februari 2003 översände kommissionen dessa synpunkter till Frankrike för kommentarer.
- (6) De franska myndigheterna översände sina kommentarer om synpunkterna från CFF och STIM till kommissionen den 13 februari 2003 ⁽¹¹⁾ och 27 maj 2003 ⁽¹²⁾.
- (7) Den 16 januari 2003 översände kommissionen en begäran om kompletterande upplysningar. De franska myndigheterna svarade den 21 februari 2003.
- (8) I en skrivelse av den 10 februari 2003 ⁽¹³⁾ redogjorde de franska myndigheterna för varför stödprojektet till fullo uppfyllde gemenskapens riktlinjer för statligt stöd till undsättning och omstrukturering av företag i svårigheter ⁽¹⁴⁾ (nedan kallade 1999 års riktlinjer).
- (9) Den 25 februari 2003 ⁽¹⁵⁾ översände de franska myndigheterna på kommissionens begäran en kopia av aktieägaravtalet mellan SNCM och STIM.
- (10) I sitt beslut 2004/166/EG ⁽¹⁶⁾ (nedan kallat 2003 års beslut) godkände kommissionen, under vissa villkor, beviljandet av ett omstrukturingsstöd till förmån för SNCM i form av två kapitaltillskott, ett kapitaltillskott på 66 miljoner euro och ett kapitaltillskott på högst 10 miljoner euro beroende på nettobehållningen från den avyttring av anläggningstillgångar som skulle ske efter antagandet av 2003 års beslut. Utbetalningen av det första kapitaltillskottet godkändes genom 2003 års beslut.
- (11) Den 13 oktober 2003 väckte CFF talan om ogiltigförklaring av 2003 års beslut vid Europeiska gemenskapernas förstainstansrätt (numera *tribunalen*) (mål T-349/03).

⁽⁶⁾ EGT C 308, 11.12.2002, s. 29.

⁽⁷⁾ Rådets förordning (EG) nr 659/1999 av den 22 mars 1999 om tillämpningsföreskrifter för artikel 108 i EG-fördraget (EGT L 83, 27.3.1999, s. 1). Den 11 september 2002 begärde de franska myndigheterna att vissa faktafel i beslutet av den 19 augusti 2002 skulle rättas till. Den 27 november 2002 antog kommissionen ett beslut om ändring av beslutet av den 19 augusti 2002 (offentligtgjort i EGT C 308, 11.12.2002, s. 29). Berörda parter uppmanades samtidigt att inkomma med synpunkter på det planerade stödet.

⁽⁸⁾ Den 11 september 2002 begärde de franska myndigheterna en förlängning av den tidsfrist inom vilken de måste inkomma med synpunkter på beslutet av den 19 augusti 2002, vilket kommissionen beviljade den 17 september 2002.

⁽⁹⁾ Registrerad under SG(2002) A/10050.

⁽¹⁰⁾ Registrerad den 15 januari 2003 under DG TREN A/10962.

⁽¹¹⁾ Registrerad under SG(2003) A/1691.

⁽¹²⁾ Registrerad under TREN A/21531.

⁽¹³⁾ Registrerad under SG(2003) A/1546.

⁽¹⁴⁾ EGT C 288, 9.10.1999, s. 2.

⁽¹⁵⁾ Registrerad under TREN A/21701.

⁽¹⁶⁾ Kommissionens beslut 2004/166/EG av den 9 juli 2003 om det omstrukturingsstöd som Frankrike har för avsikt att lämna till Société Nationale Maritime Corse-Méditerranée (SNCM) (EUT L 61, 27.2.2004, s. 13).

- (12) I sitt beslut 2005/36/EG ⁽¹⁷⁾ (nedan kallat 2004 års beslut) beslutade kommissionen att tillåta de ändringar som Frankrike hade begärt den 23 juni 2004, dvs. att fartyget Aliso skulle bytas ut mot fartyget Asco i den förteckning över fartyg som SNCM hade tillstånd att använda enligt 2003 års beslut, och att försäljningen av fartyget Aliso i stället för Asco inte innebar att det omstruktureringsstöd som beviljades i 2003 års beslut var oförenligt med den gemensamma marknaden.
- (13) I sitt beslut av den 16 mars 2005 ⁽¹⁸⁾ (nedan kallat 2005 års beslut) godkände kommissionen en andra utbetalning av omstruktureringsstöd på 3,3 miljoner euro, vilket gjorde att det totala beviljade omstruktureringsstödet uppgick till 69,3 miljoner euro.
- (14) I sin dom av den 15 juni 2005 i mål T-349/03 ⁽¹⁹⁾ ogiltigförklarade tribunalen (dåvarande förstainstansrätten) 2003 års beslut på grund av en felaktig bedömning av vad som ska anses utgöra absolut nödvändigt stöd.
- (15) Den 25 oktober 2005 ⁽²⁰⁾ översände de franska myndigheterna upplysningar om företagets finansiella situation efter anmälan av förslaget till omstruktureringsplan den 18 februari 2002.
- (16) Den 17 november 2005 ⁽²¹⁾ översände de franska myndigheterna upplysningar om uppdateringen av 2002 års omstruktureringsförslag och rekonstruktionen av SNCM:s egna kapital ⁽²²⁾.
- (17) Den 15 mars 2006 översände de franska myndigheterna en marknadsöversikt, affärsplanen (intäktsdelen) och den preliminära resultaträkningen till kommissionen ⁽²³⁾. Ytterligare handlingar översändes till kommissionen den 28 mars 2006 och 7 april 2006 ⁽²⁴⁾. I den sistnämnda skrivelsen uppmanade de franska myndigheterna dessutom kommissionen att beakta att en del av 2002 års omstruktureringsstöd, nämligen det belopp på 53,48 miljoner euro som påståtts utgöra ersättning för trafikplikten, inte skulle anses utgöra en åtgärd inom ramen för en omstruktureringsplan utan att det enligt rättspraxis från domen i målet Altmark ⁽²⁵⁾ över huvud taget inte skulle ses som ett stöd eller som en åtgärd som ska betraktas separat och oberoende av omstruktureringsplanen i enlighet med artikel 86.2 i EG-fördraget.
- (18) Den 21 april 2006 mottog kommissionen en anmälan om en föreslagen koncentration i enlighet med artikel 4 i rådets förordning (EG) nr 139/2004 ⁽²⁶⁾, genom vilken företagen Veolia Transport ⁽²⁷⁾ (nedan kallat VT) och Butler Capital Partners (nedan kallat BCP) hade fått gemensam kontroll över företaget SNCM ⁽²⁸⁾. Kommissionen beslutade att inte invända mot den föreslagna koncentrationen och förklarade att den var förenlig med den gemensamma marknaden genom ett beslut av den 29 maj 2006 ⁽²⁹⁾.
- (19) Den 21 juni 2006 ⁽³⁰⁾ översände de franska myndigheterna utlåtandet av den 26 maj 2006 från ministeriet för ekonomi-, finans- och industrifrågor, i vilket SNCF:s (*Société nationale des chemins de fer français*) ekonomiska verksamhet godkändes, och dekret nr 2006-606 av den 26 maj 2006 om överföring av SNCM till den privata sektorn.
- (20) Upplysningarna om den allmänna trafikplikten och socialt stöd till Korsikatrafiken översändes till kommissionen den 7 juni 2006 ⁽³¹⁾.

⁽¹⁷⁾ Kommissionens beslut 2005/36/EG av den 8 september 2004 om ändring av beslut 2004/166/EG om det omstruktureringsstöd som Frankrike har för avsikt att lämna till Société Nationale Maritime Corse-Méditerranée (SNCM) (EUT L 19, 21.1.2005, s. 70).

⁽¹⁸⁾ EUT C 16, 21.1.2006, s. 20.

⁽¹⁹⁾ Se förstainstansrättens dom av den 15 juni 2005 i mål T-349/03, Corsica Ferries France SAS mot Europeiska kommissionen, REG. 2005 s. II-2197.

⁽²⁰⁾ Registrerad under TREN A/27546.

⁽²¹⁾ Registrerad under TREN A/30842.

⁽²²⁾ Kompletterande upplysningar översändes i skrivelser av den 30 november 2005 (SG(2005) A/10782), 14 december 2005 (SG(2005)A/11122) och 30 december 2005 (TREN A/10016).

⁽²³⁾ Registrerad under TREN A/16904.

⁽²⁴⁾ Registrerad under TREN A/19105.

⁽²⁵⁾ Domstolens dom av den 24 juli 2003, Altmark Trans GmbH e. Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH, (280/00, REG. s. 7747).

⁽²⁶⁾ Rådets förordning (EG) nr 139/2004 av den 20 januari 2004 om kontroll av företagskoncentrationer ("EG:s koncentrationsförordning") (EUT L 24, 29.1.2004, s. 1).

⁽²⁷⁾ Veolia Transport var ett dotterbolag som till 100 % ägdes av Veolia Environnement. Under namnet Connex bedrev det passagerarbefordran i offentlig regi (kollektivtrafik i storstadsområden, kollektivtrafik mellan städer och regiontrafik) på landsväg och järnväg och, i mindre omfattning, sjötransporter.

⁽²⁸⁾ EUT C 103, 29.4.2006, s. 28.

⁽²⁹⁾ EUT C 148, 24.6.2006, s. 42.

⁽³⁰⁾ Registrerad under TREN A/25295.

⁽³¹⁾ Registrerad under TREN/A/24111.

- (21) I en skrivelse av den 13 september 2006 underrättade kommissionen de franska myndigheterna om sitt beslut att inleda ett formellt granskningsförfarande enligt artikel 88.2 i EG-fördraget och artikel 6 i förordning (EG) nr 659/1999 avseende de nya åtgärder som vidtagits till förmån för SNCM och den omstruktureringsplan som anmälades 2002 ⁽³²⁾ (nedan kallat 2006 års beslut).
- (22) Den 16 november 2006 översände Frankrike sina synpunkter på 2006 års beslut ⁽³³⁾.
- (23) Eftersom vissa berörda parter begärde en förlängning med en månad av den tidsfrist inom vilken de måste inkomma med sina synpunkter ⁽³⁴⁾ beslutade kommissionen att förlänga denna frist för samtliga berörda parter ⁽³⁵⁾.
- (24) Kommissionen har erhållit synpunkter från CFF ⁽³⁶⁾ och STIM ⁽³⁷⁾, vilka vidarebefordrades till de franska myndigheterna i en skrivelse av den 20 februari 2007. En tredje berörd part har också inkommit med synpunkter, som också vidarebefordrades till de franska myndigheterna, men drogs tillbaka den 28 maj 2008.
- (25) De franska myndigheterna översände sina synpunkter på den tredje berörda partens kommentarer den 30 april 2007 ⁽³⁸⁾.
- (26) Som komplettering till sina upplysningar av den 15 juni 2007 och 30 november 2007 ingav CFF den 20 december 2007 ett klagomål till kommissionen mot SNCM. Klagomålet rörde artikel 3 i det nya avtal om allmän trafikplikt som undertecknades i juni 2007 mellan Korsika och företagsgruppen Compagnie Méridionale de Navigation–SNCM för 2007–2013. Enligt CFF skulle denna klausul ge SNCM nya ekonomiska resurser i storleksordningen 10 miljoner euro för 2007. Eftersom kapitaltillskottet till SNCM för att uppfylla trafikplikten inte har anmälts till kommissionen anser CFF dessutom att det utgör ett olagligt statligt stöd.
- (27) Kommissionen underrättade de berörda parterna om sitt beslut att förlänga fristen för synpunkter från tredje part till den 14 mars 2008.
- (28) Den 26 mars 2008 översände kommissionen berörda tredje parter synpunkter till Frankrike som inkom med sina kommentarer den 28 mars 2008, 10 april 2008 och 28 april 2008.
- (29) I sitt beslut av den 8 juli 2008 ansåg kommissionen att de nya åtgärderna 2006 inte var statligt stöd i den mening som avses i artikel 87.1 i EG-fördraget och att de åtgärder som anmälades 2002 var statligt stöd som var förenligt med den gemensamma marknaden.
- (30) Detta beslut upphävdes delvis genom tribunalens dom av den 11 september 2012 ⁽³⁹⁾. Tribunalen ansåg att kommissionens slutsatser om de åtgärder som vidtogs 2006 baserades på uppenbart oriktiga bedömningar. I fråga om omstruktureringsåtgärderna 2002 ansåg tribunalen att analysen borde göras om eftersom det upphävda beslutet byggde på att åtgärderna 2006 inte innehöll något stöd.
- (31) Den enda punkt som inte upphävdes var förklaringen om att stödet på 53,4 miljoner euro som ersättning till SNCM för den allmänna trafikplikten under perioden 1991–2001 var förenligt med den gemensamma marknaden. Den punkten kommer därför inte att tas upp i detta beslut.

⁽³²⁾ Se fotnot 2.

⁽³³⁾ Registrerad under TREN/A/37907.

⁽³⁴⁾ Koncernen Stef-TFE den 28 december 2007 (A/20313) och Corsica Ferries den 27 december 2006 (A/20056).

⁽³⁵⁾ Skrivelser av den 4 januari 2007 till koncernen Stef-TFE (D 2007 300067) och till koncernen Corsica Ferries (D 2007 300068).

⁽³⁶⁾ Den 11 januari, 16 januari och 9 februari 2007, registrerade under TREN/A/21142, A/21669 och A/23798.

⁽³⁷⁾ Den 13 februari 2007, registrerad under TREN/A/24473 och TREN/A/23981.

⁽³⁸⁾ Registrerad av kommissionen under TREN/A/30979. De franska myndigheterna begärde och fick två förlängningar på en månad av fristen för att inkomma med skriftliga kommentarer, vilka inkom genom skrivelser av den 15 mars 2007 och 19 april 2007, registrerade under TREN/A/27002 och A/29928.

⁽³⁹⁾ Se tribunalens dom av den 11 september 2012 i mål T-565/08, Corsica Ferries France SAS (nedan kallad domen av den 11 september 2012), ännu inte publicerad i rättsfallssamlingen.

- (32) Kommissionen bör därför anta ett nytt slutgiltigt beslut. Det är inte nödvändigt att undersöka förhållandena efter dagen för antagandet av det upphävda beslutet. Det kommissionen måste bedöma efter upphävandet är dels om vissa av de berörda åtgärderna motsvarar agerandet hos en privat investerare i en marknadsekonomi, dels huruvida villkoren för förenlighet med den gemensamma marknaden enligt de aktuella riktlinjerna var uppfyllda, i den mån de undersökta åtgärderna utgör statligt stöd. För båda dessa undersökningar gäller enligt tribunalens rättspraxis ⁽⁴⁰⁾ att kommissionen inte får ta hänsyn till uppgifter som den har fått tillgång till efter dagen för antagandet av det upphävda beslutet, det vill säga den 8 juli 2008 ⁽⁴¹⁾.
- (33) Den 13 november 2012 hölls ett möte mellan företrädare för kommissionen, de franska myndigheterna och SNCM.
- (34) De franska myndigheterna begärde i skrivelser av den 6 december 2012 och 5 februari 2013 ett beslut om att återuppta förfarandet av följande skäl: Genom att förtydliga kriterierna för testet med en försiktig investerare i en marknadsekonomi har tribunalen fattat ett beslut som påverkar rättspraxis och som gör det nödvändigt att inleda det kontradiktoriska förfarandet. Kommissionen avlog begärandena genom skrivelser av den 15 januari och 13 februari 2013 och underströk att förfarandet kunde återupptas från och med den tidpunkt då olagligheten inleddes och påminde om att 2006 års beslut om att inleda förfarandet inte i sig var rättsstridigt. Kommissionen meddelade dessutom de franska myndigheterna att det stod dem fritt att ge kommissionen alla kompletterande upplysningar, överväganden, analyser eller andra handlingar som de ansåg var lämpliga.
- (35) De franska myndigheterna överlämnade en informerande not till kommissionen den 16 maj 2013.
- (36) Genom en skrivelse av den 19 juni 2013 begärde även SNCM ett beslut om att återuppta det formella granskningsförfarandet av liknande skäl som de franska myndigheterna. Kommissionen avlog begäran genom en skrivelse av den 10 juli 2013. Kommissionen meddelade dessutom SNCM att det stod dem fritt att ge kommissionen alla kompletterande upplysningar, överväganden, analyser eller andra handlingar som de ansåg var lämpliga.
- (37) SNCM överlämnade en informerande not och en ny rapport om försäljningen av SNCM den 27 augusti 2013.

II. BESKRIVNING

2.1 MOTTAGAREN AV DE ÅTGÄRDER SOM OMFATTAS AV DETTA BESLUT

- (38) Mottagaren av de åtgärder som omfattas av detta beslut är SNCM. Företaget består av flera dotterbolag inom sjöfartssektorn och bedriver sjöfartstransport av passagerare, fordon och tungt gods mellan Frankrike och Korsika, Italien (Sardinien) och Nordafrika (Algeriet och Tunisien).
- (39) SNCM är ett aktiebolag som bildades 1969 genom sammanslagningen av Compagnie Générale Transatlantique och Compagnie de Navigation Mixte, vilka båda bildades 1850. När det bildades fick företaget namnet Compagnie Générale Transméditerranéenne, men 1976 bytte det namn till Société Nationale Maritime Corse-Méditerranée, efter det att Société Nationale des Chemins de Fer (SNCF) gått in med kapital. Den franska regeringen hade valt ut företaget för att knyta Korsika närmare till fastlandet, vilket innebar att man anpassade sjöfartspriserna till SNCF:s priser för järnvägstrafiken, på grundval av ett avtal som ingicks den 31 mars 1976 för en period på 25 år. Compagnie Générale Transatlantique hade redan, genom ett avtal som ingicks den 23 december 1948, fått i uppdrag att sköta trafiken till och från Korsika.
- (40) När kapitaltillskottet anmäldes 2002 ägdes SNCM till 20 % av SNCF och till 80 % av CGMF. Vid det första kapitaltillskottet till SNCM den 30 maj 2006 (se punkt 18 i detta beslut) förfogade BCP och VT över 38 % respektive 28 % av SNCM:s kapital, medan CGMF förfogade över 25 % (9 % av kapitalet har avsatts till löner).

⁽⁴⁰⁾ Se förstainstansrättens dom av den 9 juli 2008 i mål T-301/01, Alitalia mot kommissionen, REG. 2008 s. II-01753, punkterna 137 och 146.

⁽⁴¹⁾ Se även domstolens dom av den 5 juni 2012 i mål C124/10 P, EDF mot kommissionen, ännu inte publicerad i rättsfallssamlingen, punkterna 83–85 och 104–105, i fråga om de förhållanden som ska beaktas för att avgöra om en stat har agerat som en försiktig privat investerare i en marknadsekonomi.

- (41) År 2008 var SNCM:s viktigaste dotterbolag Compagnie Méridionale de Navigation (nedan kallat CMN) ⁽⁴²⁾, Compagnie Générale de Tourisme et d'Hôtellerie (CGTH) ⁽⁴³⁾, Aliso Voyage ⁽⁴⁴⁾, Sud-Cargos ⁽⁴⁵⁾, Société Aubagnaise de Restauration et d'Approvisionnement (SARA) ⁽⁴⁶⁾, Ferrytour ⁽⁴⁷⁾ och Les Comptoirs du Sud ⁽⁴⁸⁾.
- (42) Efter avyttringen av höghastighetsfartygen Aliso i september 2004 och Asco ⁽⁴⁹⁾ i maj 2005 består SNCM:s flotta av tio fartyg (fem bilfärjor ⁽⁵⁰⁾, fyra kombinerade last- och passagerarfartyg ⁽⁵¹⁾ och ett höghastighetsfartyg som huvudsakligen används på turer från Nice ⁽⁵²⁾), varav SNCM äger sju ⁽⁵³⁾.
- (43) För att ge hela bilden bör det framhållas att den reguljära sjöfarten mellan det franska fastlandet och Korsika sedan 1948 ombesörjs genom allmän trafikplikt. SNCM och CMN var koncessionshavare av denna tjänst mellan 1976 och slutet av 2001, enligt ett ramavtal som ursprungligen slöts för en period på 25 år. Enligt gällande gemenskapsbestämmelser ⁽⁵⁴⁾ och efter ett anbudsförfarande på EU-nivå ⁽⁵⁵⁾, som Korsika tog initiativ till ⁽⁵⁶⁾, tog SNCM och CMN tillsammans hem kontraktet, enligt vilket de mot ekonomisk ersättning skulle uppfylla den allmänna trafikplikten för trafiken mellan Marseille och Korsika under perioden 2002–2006.
- (44) Eftersom trafikplikten upphörde i slutet av 2006 genomfördes en ny upphandling på EU-nivå ⁽⁵⁷⁾ av ovanstående allmänna sjöfartstjänster. Kontraktet tilldelades konsortiet SNCM–CMN från och med den 1 maj 2007 till och med den 31 december 2013, mot en ersättning på ca 100 miljoner euro per år.
- (45) Samtidigt ålades samtliga företag som trafikerade ön från Toulon och Nice en viss turtäthet. Från 2002 och fram till 2013 omfattas på dessa linjer den korsikanska befolkningen och även andra kategorier passagerare av socialt stöd som har införts i enlighet med kommissionens beslut av den 2 juli 2002 ⁽⁵⁸⁾ och 24 april 2007 ⁽⁵⁹⁾.

2.2 KONKURRENSSITUATIONEN

- (46) SNCM:s huvudsakliga verksamhet är att bedriva passagerar- och godstrafik inom två distinkta områden: dels mellan franska fastlandet och Korsika och mellan Frankrike och Nordafrika, dels en viss trafik till Italien och Spanien.

⁽⁴²⁾ SNCM äger en direkt minoritetsandel på 45 % av CMN och en indirekt minoritetsandel på 24,1 % via Compagnie Générale de Tourisme et d'Hôtellerie (CGTH). Den egentliga kontrollen över CMN överläts 1992 till koncernen Stef-TFE, som äger 49 % av Compagnie Méridionale de Participations (CMP). SNCM och CMN bedrev tillsammans den allmänna trafikplikten under perioden 2001–2006 och tilldelades tillsammans det nya kontraktet för den allmänna trafikplikten för perioden 2007–2012/2013.

⁽⁴³⁾ CGTH är ett finansiellt holdingbolag som till 100 % ägs av SNCM.

⁽⁴⁴⁾ Aliso Voyage är SNCM:s egen distributionskanal. Företaget består av 17 kontor utspridda över hela Frankrike och sköter biljettförsäljning för sjöfartstrafik, varav 49,9 % är biljettförsäljning för SNCM.

⁽⁴⁵⁾ När 2003 års beslut antogs 2003 ägde SNCM, tillsammans med transportföretaget Delmas, hälften av aktierna i Sud-Cargos. Sud-Cargos är ett franskt rederi som bedriver godstransport och som är baserat i Marseille och specialiserat på trafiken till Marocko. Detta aktieinnehav avyttrades i slutet av 2005 till ett belopp av 3,3 miljoner euro till följd av den investeringsplan från 2005 som de franska myndigheterna översände den 28 mars 2006.

⁽⁴⁶⁾ SNCM äger 100 % av detta företag, som förser SNCM:s fartyg med proviant.

⁽⁴⁷⁾ Ferrytour är ett handelsbolag som ägs till 100 % av SNCM och som är verksamt som researrangör. Företaget arrangerar sjöresor till Korsika, Sardinien och Tunisien, men även flygningar till ett stort antal destinationer. Därutöver erbjuder företaget också minikryssningar och andra tjänster riktade till affärsturister.

⁽⁴⁸⁾ Comptoirs du Sud är ett dotterbolag som bildades 1996 och som ägs till 100 % av SNCM. Det driver samtliga butiker ombord på fartygen.

⁽⁴⁹⁾ Se fotnot 16.

⁽⁵⁰⁾ Napoléon Bonaparte (kapacitet: 2 150 passagerare och 708 bilar, effekt: 43 MW, hastighet: 23,8 knop), stor bilfärja med lyxstandard; den nya Danielle Casanova, levererad i maj 2002 (kapacitet: 2 204 passagerare och 700 bilar, effekt: 37,8 MW, hastighet: 23,8 knop), stor bilfärja med lyxstandard; l'Île de Beauté (kapacitet: 1 554 passagerare och 520 bilar, effekt: 37,8 MW, hastighet: 21,5 knop), togs i drift 1979 och renoverades 1989–1990; Méditerranée (kapacitet: 2 254 passagerare och 800 bilar, effekt: 35,8 MW, hastighet: 24,0 knop) och Corse (kapacitet: 2 150 passagerare och 600 bilar, effekt: 27,56 MW, hastighet: 23,5 knop).

⁽⁵¹⁾ Paglia Orba, (kapacitet: 500 passagerare, 2 000 löpmeter gods och 120 bilar, effekt: 19,7 MW, hastighet: 19 knop); Monte d'Oro (kapacitet: 508 passagerare, 1 615 löpmeter gods och 130 bilar, effekt: 14,8 MW, hastighet: 19,5 knop); Monte Cinto (kapacitet: 111 passagerare, 1 200 löpmeter gods, effekt: 8,8 MW, hastighet: 18,0 knop); sedan maj 2003, Pascal Paoli (kapacitet: 594 passagerare, 2 300 löpmeter gods och 130 bilar, effekt: 37,8 MW, hastighet: 23 knop).

⁽⁵²⁾ Höghastighetsfartyget Liamone (kapacitet: 1 116 passagerare och 250 bilar, effekt: 65,0 MW, hastighet: 42 knop), som även trafikerar Toulon.

⁽⁵³⁾ Alla utom Danielle Casanova, Pascal Paoli och Liamone som leasas.

⁽⁵⁴⁾ Rådets förordning (EEG) nr 3577/92 av den 7 december 1992 om tillämpning av principen om frihet att tillhandahålla tjänster på sjötransportområdet inom medlemsstaterna (cabotageförordningen) (EGT L 364, 12.12.1992, s. 7).

⁽⁵⁵⁾ EGT S 2001/10 – 007-005.

⁽⁵⁶⁾ Koncessionsgivare för den allmänna trafikplikten sedan 1991 enligt den franska lagen nr 91–428 av den 13 maj 1991.

⁽⁵⁷⁾ EUT 2006/S 100-107350.

⁽⁵⁸⁾ Statligt stöd N 781/2001, godkänt genom kommissionens beslut av den 2 juli 2002 (EGT C 186, 6.8.2002, s. 3).

⁽⁵⁹⁾ Statligt stöd N 13/2007, godkänt genom kommissionens beslut av den 24 april 2007, offentliggjort på kommissionens webbplats: http://ec.europa.eu/community_law/state_aids/transports_2007.htm

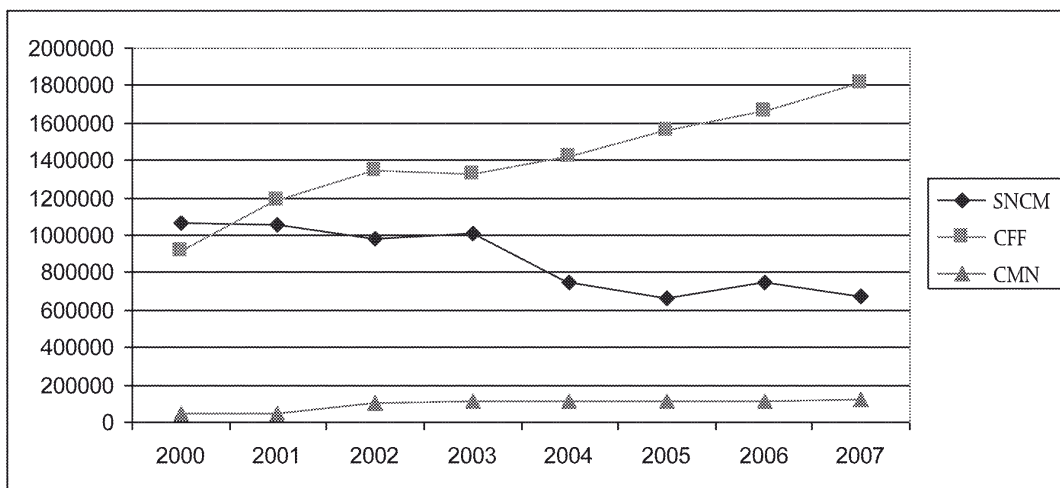
2.2.1 Förbindelsen med Korsika

2.2.1.1 Passagerartrafik

- (47) Passagerartrafiken till och från Korsika karakteriseras av att den är starkt säsongsbunden. Turtätheten under högsäsong är tio gånger högre än under den minst trafikerade månaden, vilket kräver att rederierna har en flotta som kan klara sådana toppar. Juli och augusti står för hälften av alla intäkter. Även under högsäsongen råder det obalans när det gäller vilken riktning passagerarna reser i. I juli är avgångarna från kontinenten fulla, men fartygen går nästan tomma tillbaka. Det gör att fartygens genomsnittliga beläggning utslaget på hela året är relativt låg.
- (48) SNCM är den operatör som traditionellt sett har bedrivit trafik mellan Korsika och det franska fastlandet. Två tredjedelar av trafiken sker mellan Marseille och Korsika inom ramen för den allmänna trafikplikten, medan den återstående tredjedelen av verksamheten består av trafik från och till andra destinationer (Nice–Korsika, Toulon–Korsika och internationella förbindelser till Sardinien eller Nordafrika).
- (49) SNCM hade länge en monopolställning inom sin huvudverksamhet. Sedan 1996 har företaget dock utsatts för en konkurrens som har utvecklats mycket snabbt. Företaget CFF är i dag faktiskt den dominerande aktören när det gäller förbindelserna mellan det franska fastlandet och Korsika, och dess marknadsandel fortsätter att växa. Trots att man bara har funnits på marknaden sedan 1996 har CFF:s passagerartrafik ökat med 44 % per år mellan 2000 och 2005, och denna tillväxt fortsätter. År 2008 tog nästan [...] (*) % av de passagerare som färdades mellan det franska fastlandet och Korsika en av CFF:s färjor, medan endast [...] (*) % använde en av SNCM:s färjor. Resterande [...] (*) % av passagerarna reste med CMN.
- (50) Den ställning på marknaden som CFF har uppnått sedan 2000 kan också åskådliggöras genom antalet passagerare som varje år transporteras mellan det franska fastlandet och Korsika. I diagrammet nedan framgår det att CFF:s marknadsandel har gått från 45 % 2000 till 70 % 2007 och SNCM:s marknadsandel från 53 % till 26 % under samma period, med en skillnad på över en miljon passagerare.

Diagram

Antalet transporterade passagerare per säsong (maj–september) mellan det franska fastlandet och Korsika – säsongerna 2000–2007



Källa: Korsikas regionala transportobservatorium.

- (51) Övriga mindre konkurrenter till SNCM som trafikerar Korsika är Compagnie Méridionale de Navigation (CMN), Moby Lines, Happy Lines och TRIS.

(*) Konfidentiella uppgifter.

- (52) Sedan 2006 har SNCM:s utbud och marknadsandel för förbindelserna med Korsika minskat. Utbudet har minskat med 8 % (– 20 % för avgångarna från Nice och – 3 % för avgångarna från Marseille).
- (53) Den fortsatta minskningen av företagets marknadsandel visar emellertid att det går mycket långsamt att återupprätta passagerarnas förtroende, som allvarligt skadades av strejkerna och arbetsmarknadskonflikterna 2004 och 2005, framför allt i samband med privatiseringen av företaget.
- (54) Marknaden för passagerartrafiken mellan det franska fastlandet och Korsika har ökat med i genomsnitt 4 % sedan 1993 och denna tillväxt ser ut att fortsätta. Trafiken spås öka med [...] (*) % även under 2008 (den period som omfattas av granskningen), medan ökningen de följande åren spås bli något lägre. Ändå verkar inga nya aktörer vilja in på marknaden. När Korsikas transportkontor gick ut med sitt anbudsförfarande om tilldelning av den allmänna trafikplikten för förbindelsen med vissa hamnar i Korsika under perioden 2007–2013 kom det inte in anbud från några andra än CFF och SNCM-CMN, trots att det gick att lämna in anbud för en enskild linje.
- (55) SNCM:s huvudsakliga konkurrent, CFF, har kraftigt ökat sitt utbud från 500 000 till 4,5 miljoner platser mellan 1999 och 2007 (varav en ökning med 30 % mellan 2006 och 2007), vilket gjort det möjligt för bolaget att öka sin trafik (från 1,3 miljoner 2005 till 1,6 miljoner 2007) och sin marknadsandel. Med den strategin har dock CFF strukturellt sett en lägre belägningsgrad än SNCM, med en skillnad på tio procentenheter 2007. För SNCM ökade belägningsgraden 2007 till 48 %, vilket är normalt med tanke på hur starkt säsongsbetonad marknaden är (se ovan).

2.2.1.2 Godstrafiken

- (56) När det gäller godstrafiken till och från Korsika stod SNCM 2005 för ca 45 % av marknaden Marseille/Toulon till Korsika.
- (57) När det gäller godstrafiken i allmänhet (icke beledsagat gods), har SNCM och CMN i praktiken ett monopol. Inom ramen för avtalet om allmän trafikplikt upprätthåller de två företagen frekventa förbindelser mellan Marseille och samtliga korsikanska hamnar.
- (58) När det gäller beledsagade släpvagnar som lastats på färjorna, och som totalt svarar för 24 % av den allmänna godstrafiken mätt i löpmeter, råder konkurrens mellan samtliga företag som bedriver passagerartrafik. SNCM och CMN innehar även majoriteten av denna förarbundna trafik. De andra företagen, särskilt Corsica Ferries, har 10 %, dvs. 2 % av den totala marknaden.
- (59) När det gäller beledsagade lastbilar⁽⁶⁰⁾ som lastats på färjorna (cirka 24 % av godstrafiken i allmänhet 2003), har SNCM och CMN också en majoritet av marknaden. Från och med 2002 ingår denna typ av trafik emellertid även i CFF:s utbud och CFF har nu cirka 15 % av marknaden.

2.2.2 Förbindelserna med Nordafrika

- (60) Tunisien och Algeriet utgör en viktig marknad med cirka 5 miljoner passagerare. Flyget dominerar men sjötransporterna står för cirka 15 % av trafiken. Algeriet är med sina 560 000 passagerare en betydelsefull sjöfartsmarknad, medan Tunisien med sina 250 000 passagerare är en betydligt mindre marknad.
- (61) Marknaden för sjötransporter mellan Frankrike och Nordafrika har vuxit kontinuerligt och ökningen uppgår till 13 % mellan 2001 och 2005. Med tanke på den ökande turismen i denna region förutspås det (vid den tidpunkt som berörs av granskningen) att sjötransporterna kommer att ha en årlig ökningstakt på 4 % fram till 2010.
- (62) I Algeriet är SNCM den näst största aktören på marknaden efter det statliga algeriska företaget Entreprise Nationale de Transport Maritime de Voyageurs (ENTMV). SNCM:s andel av marknaden har gått från 24 % 2001 till 35 % 2005.

⁽⁶⁰⁾ Föraren följer med fordonskombinationen under överfarten. I vissa fall lastar föraren fordonet på fartyget vid avresan, och en annan förare lastar av det vid ankomsten. Detta betraktas som förarbunden trafik, till skillnad från ro-ro-trafik, där släpvagnen transporteras utan dragbil.

- (63) I Tunisien är SNCM den näst största aktören på marknaden efter Compagnie Tunisienne de Navigation (CTN). Även om SNCM sedan 2001 har förlorat marknadsandelar till CTN, och gått från 44 % till 39 % 2004, förbättrades ändå situationen 2005 (40 %).

2.3 BESKRIVNING AV DE ÅTGÄRDER SOM OMFATTAS AV DETTA BESLUT

2.3.1 Kapitaltillskottet till SNCM 2002

- (64) Efter kommissionens beslut av den 17 juli 2002 om att tillåta undsättningsstöd till SNCM ⁽⁶¹⁾ anmälde de franska myndigheterna den 18 februari 2002 ett förslag till omstruktureringsstöd till förmån för SNCM, via dess moderbolag CGMF, på 76 miljoner euro, varav 46 miljoner euro för omstrukturering ⁽⁶²⁾. Syftet med kapitaltillskottet var att öka SNCM:s egna kapital från 30 miljoner euro till 106 miljoner euro.

- (65) I enlighet med 1999 års riktlinjer översände de franska myndigheterna en omstruktureringsplan ⁽⁶³⁾ för SNCM som bestod av fem punkter:

i) Minskning av antalet överfarter och omställning av företagets fartyg till andra linjer (minskade förbindelser med Korsika och ökade förbindelser med Nordafrika). Omstruktureringsplanen omfattar en minskning av antalet överfarter från 4 138 under 2001 (3 835 för SNCM och 303 för Corsica Marittima) till 3 410 under 2003, med följande ändringar av trafiken:

— Anpassning av trafiken mellan Marseille och Korsika till de krav som ställs i specifikationerna i avtalet om allmän trafikplikt för 2001–2006.

— Indragning av delar av trafiken mellan Toulon och Korsika.

— Minskning av trafiken mellan Nice och Korsika.

— Nedläggning av linjen Livorno–Bastia med tillhörande anläggningar 2003.

— Ökning av trafiken från Algeriet och Tunisien med fartygen Méditerranée, Ile de Beauté och Corse och ett tillfälligt avbrott i trafiken mellan Genua och Tunisien.

ii) Minskning av företagets flotta med fyra fartyg som skulle ge 21 miljoner euro i likvida medel.

iii) Avyttring av vissa anläggningstillgångar.

iv) Personalnedskärningar ⁽⁶⁴⁾ med cirka 12 %, som tillsammans med en rimlig lönepolitik skulle göra det möjligt att minska kostnaderna för ombordpersonalen från 61,8 miljoner euro 2001 till i genomsnitt 54,8 miljoner euro under perioden 2003–2006, samt minska kostnaderna för landpersonalen från 50,3 miljoner euro 2001 till 45,8 miljoner euro under samma period.

v) Nedläggning av två av företagets dotterbolag, Compagnie Maritime Toulonnaise och Corsica Marittima, vars kvarvarande verksamhet kommer att övertas av SNCM.

- (66) Efter kommissionens synpunkter i beslutet av den 19 augusti 2002 beskrev de franska myndigheterna i en skrivelse av den 31 januari 2003 hur följande punkter i omstruktureringsplanen hade förbättrats:

— Fastare åtaganden avseende lönepolitiken.

⁽⁶¹⁾ Se fotnot 5.

⁽⁶²⁾ Detta belopp fördelas på följande sätt: 20,4 miljoner euro för det sociala åtgärds paketet för själva omstruktureringen, 1,8 miljoner euro för kostnader för uppläggning av fartyg för försäljning, 14,8 miljoner euro för nedskrivning av Liamone och 9 miljoner euro för kostnader för omläggning av trafiken till Nordafrika.

⁽⁶³⁾ SNCM:s bolagsstyrelse antog planen den 17 december 2001.

⁽⁶⁴⁾ Personalstyrkan kommer att minskas genom naturlig eller förtida avgång i enlighet med ålderskriterier (förtida avgång), genom tjänstledighet för kompetensutveckling och genom att visstidskontrakt inte förlängs. Minskningarna beräknas kosta SNCM omkring 20,4 miljoner euro.

— En plan för att minska kostnaderna för insatsförbrukningen.

— Ett åtagande om att SNCM inte tänker starta ett priskrig med sina konkurrenter om trafiken till Korsika.

- (67) När det gäller den sista punkten preciserade de franska myndigheterna att "SNCM gör detta åtagande utan förbehåll, eftersom företaget anser att ett priskrig varken skulle vara förenligt med företagets strategiska ställning, ligga i företagets intresse (eftersom det skulle minska dess intäkter), eller överensstämma med företagets normala praxis och know-how".
- (68) I sin omstruktureringsplan presenterade de franska myndigheterna en mer detaljerad finansiell modell för perioden 2002–2007, grundad på det valda medianscenariot, genom att utgå från en rad olika variabler⁽⁶⁵⁾. De finansiella prognoserna indikerar bland annat en återgång till positiva rörelseresultat från och med 2003.

Tabell 1

Finansiell modell för perioden 2002–2007

(miljoner euro)	2000 Resultat	2001 Resultat	2002 Plan	2002 Resultat	2003 Plan	2004 Plan	2005 Plan	2006 Plan	2007 Plan
Omsättning	204,9	204,1	178	205,8	190,4	192,9	195,2	197,1	193,9
Driftstöd	85,4	86,7	74,5	77,7	69,9	68,8	68,4	67	68,5
Rörelseresultat	– 14,7	– 5,1	1,2	– 5,8	6,8	10,6	10,7	8,1	9
Nettoresultat	– 6,2	– 40,4	23	4,2	12	14	1	3	3
Eget kapital	67,5	29,7	119	33,8	124	134	145	160	169
Finansiella nettoskulder (utom leasing)	135,8	134,5	67,7	144,8	55,2	38,2	57,1	115,7	228,1
Finansiellt resultat									
Rörelseresultat/omsättning+bidrag	– 5 %	– 2 %	0 %	– 2 %	3 %	4 %	4 %	3 %	3 %
Eget kapital/skuld i balansräkningen	50 %	22 %	176 %	23 %	225 %	351 %	254 %	138 %	74 %

Siffrorna för 2000 och 2001 har hämtats från SNCM:s årsredovisning för 2001 och 2002.

- (69) Kapitaltillskottet på 76 miljoner euro och den återställning av lönsamheten som förväntas från och med 2003, torde enligt de franska myndigheterna göra det möjligt att på kort sikt (2003) öka det egna kapitalet från nuvarande 30 miljoner euro till 120 miljoner euro, och därefter till 160–170 miljoner euro i slutet av den period som omfattas av planen (2006–2007). Därmed kommer det att vara möjligt att minska den finansiella skulden från 145 miljoner euro 2002 till 40 respektive 55 miljoner euro mellan 2003 och 2005. Under planens sista år beräknas företagets skuldsättning öka, beroende på att ett eller två självägda fartyg byts ut.

⁽⁶⁵⁾ T.ex. trafiken, bruttonationalproduktens beräknade tillväxttakt (1,5 %), utlåningsränta (5,5 %), ränteavkastning (4,5 %) och kortfristiga skulder (5 %).

- (70) De franska myndigheterna har även överlämnat en känslighetsanalys av de förväntade resultaten baserat på olika arbetshypoteser för trafiken på de olika linjerna. De olika simuleringarna visade att SNCM i samtliga tre fall borde kunna bli lönsamt igen.
- (71) De franska myndigheterna lade först fram två alternativa metoder som de har övergett på grund av att de var för dyra.
- i) I den första metoden beräknades finansieringsbehovet genom att man adderade kostnaderna för samtliga omstruktureringsåtgärder. Finansieringsbehovet uppgick till 90,9 miljoner euro om man tog hänsyn till följande:
- Samlade förluster under perioden 1991–2001: 41,7 miljoner euro (dvs. 29 miljoner euro som kommissionen godkände i sitt beslut 2002/149/EG av den 30 oktober 2001 (EGT L 50, 21.2.2002, s. 66), 6,1 miljoner euro under år 2000 och 6,6 miljoner euro under 2001, före avdrag för omstruktureringskostnader).
 - Minskning av de medel som utgörs av överavskrivningar: 24 miljoner euro (denna post minskar från 86 till 62 miljoner euro i balansräkningen för den aktuella perioden, vilket återspeglar förlängningen av avskrivningsperioden från 12 till 20 år, den minskade användningen av denna resurs och leasingen av de senast levererade fartygen).
 - Realisationsvinst vid försäljning i samband med omstruktureringen: 21 miljoner euro, som kan dras av från finansieringsbehovet.
 - Kumulativ effekt av omstruktureringskostnaderna: 46,2 miljoner euro (se fotnot på s. 58).
- ii) Den andra metoden gick ut på att man bestämde vilket eget kapital som bankerna skulle kräva för hela flottan, mot bakgrund av att de, för att finansiera inköpet av ett fartyg, i allmänhet kräver ett eget kapital motsvarande 20–25 % av fartygets värde. De franska myndigheterna har vid sin beräkning utgått från att den ursprungliga anskaffningskostnaden för flottan är 843 miljoner euro, och då kommit fram till att det skulle behövas ett eget kapital på mellan 157 och 196 miljoner euro. Om man därifrån drar det befintliga egna kapitalet i slutet av 2001, kommer man fram till att det behövs ett kapitaltillskott på 101–140 miljoner euro.
- (72) Den metod som de franska myndigheterna slutligen använde sig av för att fastställa kapitaltillskottets storlek innebär att finansieringsbehovet beräknas utifrån den genomsnittliga andelen eget kapital i förhållande till de finansiella skulderna för fem europeiska rederier under år 2000. Även om balansräkningarna för dessa företag skiljer sig kraftigt åt, har de franska myndigheterna utgått från ett medelvärde på 79 %. De franska myndigheterna hävdar att den finansiella modellen leder till ett medelvärde på 77 % under perioden 2002–2007 med ett eget kapital som kommer att uppgå till 169 miljoner euro 2007. En sådan nivå på det egna kapitalet bör uppnås genom ett kapitaltillskott på 76 miljoner euro och naturligtvis genom att åtgärderna i omstruktureringsplanen lyckas.

2.3.2 Åtgärder efter kapitaltillskottet 2002

2.3.2.1 Preliminära anmärkningar

- (73) Kapitaltillskottet och 2002 års omstruktureringsplan gav inte de förväntade resultaten, och från och med 2004 förvärrades SNCM:s ekonomiska och finansiella situation ytterligare. Till detta bidrog både interna faktorer (konflikter på arbetsmarknaden, produktivitetsmål som inte uppfylldes i tillräcklig grad och för sent, samt förlorade marknadsandelar) och faktorer utom SNCM:s kontroll (att Korsika blev mindre attraktivt som resmål, att CFF tog marknadsandelar, att staten brast i sin styrelse av företaget ⁽⁶⁶⁾) samt ökade bränslekostnader.
- (74) Således uppgick SNCM:s rörelseresultat till – 32,6 miljoner euro 2004 och – 25,8 miljoner euro 2005. Nettoreultatet uppgick till – 29,7 miljoner euro 2004 och – 28,8 miljoner euro 2005.
- (75) SNCM:s försämrade ekonomiska och finansiella situation tvingade de franska myndigheterna dels att avyttra fler anläggningstillgångar än vad som angavs i 2002 års omstruktureringsplan eller krävdes i 2003 års beslut, dels att inleda ett förfarande för att söka privata partner.

⁽⁶⁶⁾ Se nedan.

Tabell 2

Förteckning över anläggningstillgångar som SNCM har avyttrat sedan 2002

	Nettobehållning	Datum
Avyttringar som föreslogs i anmälan 2002 (i tusen euro)	25 165	
Aliso (ersätts av Asco, enligt kommissionens beslut av den 8 september 2004)	(315)	30.9.2004
Napoléon	6 396	6.5.2002
Monte Rotondo	591	31.7.2002
Liberté	10 088	27.1.2003
Hela fastigheten Schuman	8 405	20.1.2003
Ytterligare avyttringar som kommissionens föreskrev i sitt beslut av den 9 juli 2003 (i tusen euro)	5 022	
SCI Espace Schuman	765,7	24.6.2003
Southern Trader	2 153	22.7.2003
Someca	1 423,9	30.4.2004
Amadeus	680	12.10.2004
CCM	— ⁽¹⁾	—
Ytterligare avyttringar efter beslutet i juli 2003 (i tusen euro)	12 600	
Asco	7 100	24.5.2005
Sud Cargos	4 300	15.9.2005
Försäljning av SNCM:s fastighetsinnehav (tidigare använt av SNCM:s personal)	1 200	september 2003 till 2006
Totalt (tusen euro)	42 385	

⁽¹⁾ SNCM har inte hittat någon som varit villig att ta över dess ägarandel i CCM.

2.3.2.2 Åtgärder efter 2002 års kapitaltillskott

- (76) Processen för att utse de privata parterna genomfördes mellan den 26 januari 2005 och slutet av september 2005.
- (77) Den 26 januari och 17 februari 2005 tillkännagav den franska regeringen att den hade börjat leta efter en privat partner som kunde ge ett kapitaltillskott till SNCM för att stärka företagets finansiella struktur och utveckla det i rätt riktning.
- (78) Efter att ha utsett en oberoende person att övervaka processen gav kontoret för statligt ägande (APE) en rådgivande bank (HSBC) i uppdrag att kontakta potentiella köpare.

- (79) 72 investerare kontaktades i syfte att definiera de finansiella villkoren i ett anbud som skulle kunna stärka företagets industriprojekt med bibehållen sysselsättning och fortsatt bra utförande av den allmänna trafikplikten. Av dessa visade 23 ett betydande intresse, 15 sekretessavtal ingicks och 15 uppsättningar informationsmaterial skickades. Sex företag lämnade in sina anbud vid första anbudsomgången den 5 april 2005 och tre anbud (Connex, som sedan omvandlades till Veolia Transdev (VT), Caravelle och BCP) mottogs vid den andra omgången den 17 juni 2005, liksom en avsiktsförklaring om minoritetsinnehav (Comanav). Tre anbud lämnades in vid den tredje omgången den 28 juli 2005.
- (80) Den 14 september 2005 uppmanades varje företag att lämna ett fast och slutgiltigt anbud senast den 15 september 2005. Detta datum drog företaget Connex tillbaka sitt anbud. Statsförvaltningen mottog två fasta anbud om kapitaltillskott och uppgifter om hela kapitalet från grupperna BCP och Caravelle.
- (81) Den 27 september 2005 skickade Frankrike ut ett pressmeddelande om att man efter noggrann granskning av de två anbuderna hade valt anbudet från koncernen BCP, eftersom detta anbud inte bara var det bästa rent finansiellt utan också bäst motsvarade företagets intressen i fråga om den allmänna trafikplikten och sysselsättningen. I BCP:s ursprungliga anbud föreslogs ett negativt försäljningspris på 113 miljoner euro och detta var det anbud som hade det minst negativa priset.
- (82) I detta ursprungliga anbud från den potentiella köparen angavs uttryckligen att det ursprungliga anbudet kunde ändras efter revisionen. De franska myndigheterna har meddelat att det ursprungliga negativa priset höjdes efter revisionen den 16 december 2005 på grund av objektiva aspekter som påverkade de bestämmelser och ekonomiska ramar som SNCM bedriver sin verksamhet under och som uppkommit efter inlämnandet av anbudet den 15 september 2005. Det negativa priset reviderades därför till 200 miljoner euro.
- (83) Förhandlingarna mellan de franska myndigheterna och de framtida köparna, dvs. BSP som var associerat till gruppen Connex och sedermera blev Veolia Transdev, ett dotterbolag till Veolia, bidrog till att återställa priset till 142,5 miljoner euro och höja beloppet för att ta över ansvaret för en del av SNCM:s pensionsutgifter (15,5 miljoner euro).
- (84) Efter detta öppna och villkorslösa anbudsförfarande ingicks slutligen ett avtal mellan staten, BCP och VT den 13 oktober 2005, under en mycket svår social och ekonomisk period. VT bedriver själva trafiken för SNCM (aktieinnehav på 28 %), medan BCP är referensaktieägare med ett aktieinnehav på 38 %. Staten har åtagit sig att behålla 25 % av aktierna i företaget, främst för de anställdas skull⁽⁶⁷⁾. BCP och VT upprättade en affärsplan för SNCM som överlämnades till Europeiska kommissionen den 7 april 2006.
- a) Innehållet i samförståndsavtalet
- (85) Den 16 maj 2006 ingicks ett samförståndsavtal mellan parterna (BCP, VT och CGMF), enligt vilket 75 % av SNCM:s kapital skulle överlåtas till privata investerare).
- (86) I avsnitt II i samförståndsavtalet föreskrivs att CGMF åtar sig att godkänna, teckna och helt frigöra en ökning av SNCM:s kapital med totalt 142,5 miljoner euro.
- (87) Utöver att öka kapitalet åtar sig CGMF att ställa 38,5 miljoner euro till SNCM:s förfogande i form av ett förskott till företagets löpande konto. Detta förskott till företagets löpande konto, som ska överföras till SNCM via en förvaltare (banken CIC), är avsett att finansiera den del av kostnaderna som benämns "sur-générosité" (ung. 'av välvilja') och som utgör ett komplement till de lagstadgade och avtalsmässiga beloppen om de privata förvärvarna skulle besluta sig för att genomföra personalnedsättningar. Utbetalningen av kompensationen kommer att ske utöver de ersättningar som erhålls till följd av tillämpade lagar och avtal. Den kommer att utbetalas på individuell basis och till ett nominellt värde som motsvarar den personal som har lämnat företaget och vars anställningsavtal har sagts upp.

⁽⁶⁷⁾ SNCM:s interna förfarande för att genomföra kapitaltillskottet och privatiseringen inleddes formellt den 12 april 2006 och skulle avslutas den 31 maj 2006. Det bör understrykas att den 27 november 2007 hade de anställdas andel av kapitalet fortfarande inte realiserats.

- (88) Denna mekanism föreskrivs i artikel II.2 i protokollet till avyttringen av den 16 maj 2006. Där anges att detta konto är avsett att finansiera den del av kostnaden för eventuella frivilliga avgångar eller uppsägningar av anställningsavtalet som går utöver de belopp som arbetsgivaren är skyldig att stå för i enlighet med lagstadgade och avtalsmässiga skyldigheter. Förvaltaren har i uppdrag att frigöra medel allteftersom de anställda som inte omplaceras inom koncernen SNCM verkligen lämnar företaget samt att frigöra kontot för det förvaltade beloppet när förvaltningsuppdraget har avslutats. Kontots funktion fastställs i ett avtal om förvaltning som bifogas samförståndsavtalet. För att få använda de förvaltade medlen måste SNCM ge ordföranden för CGM en förteckning över de namngivna personer som har blivit uppsagda och för vilka man gör anspråk på att använda de förvaltade medlen, samt månatliga redovisningar över de sammanlagda nettokostnaderna för de avgångsvederlag och avgifter som har betalats ut till de berörda personerna. Samtidigt ska SNCM redovisa för förvaltaren den faktiska ytterligare månatliga kostnaden per anställd som motsvarar kompletteringen utöver de belopp av alla slag som arbetsgivaren ska betala ut i enlighet med rättsliga och avtalsenliga bestämmelser. Det sammanlagda beloppet för de kompletterande statliga åtgärderna ("sur-générosité") får under inga omständigheter överskrida 38,5 miljoner euro och om de kompletterande sociala åtgärderna inte uppnår detta tröskelvärde inom tre år efter avyttringen ska överskottet betalas tillbaka till staten.
- (89) Utöver detta anges i avsnitt III i samförståndsavtalet att CGMF till de privata förvärvarna ska avyttra aktier motsvarande 75 % av bolagets totala aktiekapital och det spärrade kontot för att finansiera den del av den sociala åtgärdsplanen som går utöver avtalsmässiga och lagstadgade skyldigheter.
- (90) I avsnitt III i samförståndsavtalet föreskrivs också att BCP/VT ska stå för ett kompletterande kapitallänskott på 8,75 miljoner euro som ska ställas till SNCM:s förfogande för att möta dess likviditetsbehov. I punkt III.2.7 i samförståndsavtalet föreskrivs att värdet på CGMF:s aktier alltid ska vara lika med det initiala nominella värdet ökat med [...] (*) % av deras nominella frigjorda värden multiplicerat med $J/365$, där J är antalet dagar sedan realiseringen, med avdrag för eventuella uttagna belopp (exempelvis utdelningar). Dessa villkor gäller inte om företaget saneras eller tvingas till likvidation.
- (91) Samförståndsavtalet (avsnitt III.5) innehåller en klausul om att häva avyttringen av SNCM, som även förvärvarna kan återropa, om en av följande händelser gör att man kan ifrågasätta trovärdigheten i deras affärsplan och att de ska kunna återställa lönsamheten för företaget:
- Inget kontrakt tilldelas för den allmänna trafikplikten för förbindelsen med Korsika från och med den 1 januari 2007, eller tilldelas på betydligt sämre villkor.
 - Ett negativt beslut fattas av Europeiska kommissionen eller tribunalen eller domstolen, t.ex. i form av en vägran att tillämpa eller införa av villkor som får avsevärd inverkan på företagets värde inom sex år från och med dagen för parternas förvärv av rättigheterna till företaget.
- (92) I avsnitt VII i samförståndsavtalet anges att CGMF ska överta en del av SNCM:s sociala åtaganden för pensionskostnader med ett belopp som beräknas till 15,5 miljoner euro räknat från övertagandet av företagets egendom.
- (93) Hur företaget ska styras preciseras i avsnitt IV i samförståndsavtalet. Det sätt som SNCM leds på ska ändras så att företaget omvandlas till ett aktiebolag med begränsat personligt ansvar. Bolagsstyrelsen ska bestå av 10, därefter 14 ledamöter. Under en övergångsperiod ska staten tillsätta styrelsens ordförande. Om SNCM tilldelas ansvaret för den allmänna trafikplikten ska styrelsens ordförande bytas ut mot en företrädare för BCP. Vd:n ska ansvara för den operativa ledningen av SNCM.
- (94) Den 26 maj 2006 fastställde den franska regeringen avyttringen av SNCM i enlighet med ovanstående villkor.
- b) Åtgärderna
- (95) Mot bakgrund av ovanstående innehåller samförståndsavtalet tre typer av statliga åtgärder som motiverar en undersökning av huruvida åtgärderna är förenliga med unionens regler inom området för statligt stöd:

- Avyttringen av 75 % av SNCM till ett negativt pris på 158 miljoner euro (kapitalinsats på 142,5 miljoner euro och övertagande av socialförsäkringsavgifter på 15,5 miljoner euro).
- Förskottet till företagets löpande konto från CGMF med 38,5 miljoner euro till förmån för personal som sägs upp från SNCM.
- Ökningen av kapitalet med 8,75 miljoner euro som tecknas av CGMF gemensamt och parallellt med en insats på 26,25 miljoner euro från VT och BCP.
- Uppsägningsklausulen för avyttringen ⁽⁶⁸⁾.

2.4 DETTA BESLUTS RÄCKVIDD

- (96) Detta slutliga beslut omfattar de åtgärder som Frankrike har vidtagit till förmån för SNCM sedan den 18 februari 2002, närmare bestämt följande:
- Resten av det kapitaltillskott på 76 miljoner euro från CGMF till SNCM som beviljades 2002, dvs. 15,81 miljoner euro.
 - Det negativa försäljningspriset på 158 miljoner euro när CGMF sålde SNCM.
 - Förskottet till företagets löpande konto från CGMF med 38,5 miljoner euro till förmån för personal som sägs upp från SNCM.
 - Kapitalökningen på 8,75 miljoner euro som CGMF tecknat.
- (97) Detta beslut gäller inte den ersättning för SNCM:s allmänna trafikplikt under perioden 1991–2001 som tribunalen konstaterade var förenlig med den gemensamma marknaden i sin dom av den 11 september 2012 ⁽⁶⁹⁾.
- (98) Det omfattar inte heller någon undersökning av den ekonomiska ersättning som SNCM har fått eller kommer att få för den allmänna trafikplikten under perioden 2007–2013, vilket är föremål för ett separat förfarande ⁽⁷⁰⁾.
- (99) Dessutom bör det påpekas att domen av den 11 november 2012 har överklagats till domstolen av SNCM respektive Frankrike i de förenade målen C-533/12 P och C-536/12 P. Det här beslutet antas dock enligt den angripna domen endast i den utsträckning den domen upphäver beslutet av den 8 juli 2008. Om granskningen av överklagandena skulle leda till att domen av den 11 november 2012 helt eller delvis upphävs och om vissa delar i beslutet av den 8 juli som upphävs genom den domen återställs, blir det här beslutet ogiltigt till följd av de överklagandena i fråga om åtgärder som återställs.

2.5 SKÄL TILL ATT DET FORMELLA GRANSKNINGSFÖRFARANDET INLEDDES 2002 OCH FÖRLÄNGDES 2006

2.5.1 Inledandet av det formella granskningsförfarandet 2002

- (100) I sitt beslut av den 19 augusti 2002 om inledande av det formella granskningsförfarandet uppmärksammade kommissionen att SNCM var ett företag i svårigheter, men uttryckte sina tvivel på att den anmälda åtgärden var förenlig med punkt 3.2.2 i 1999 års riktlinjer, som gällde vid det aktuella tillfället.
- (101) Kommissionen uttryckte vissa tvivel om omstruktureringsplanen, däribland avsaknaden av en analys av företagets förluster. Kommissionen frågade sig framför allt vilka kopplingar det fanns mellan förlusterna och den allmänna trafikplikten, inverkan på rörelseresultatet av SNCM:s fartygsförsäljning samt de planerade åtgärderna för att öka företagets produktivitet.

⁽⁶⁸⁾ Denna klausul kommer att granskas inom ramen för undersökningen av kapitaltillskottet, eftersom denna klausul i sig har ett betydande värde.

⁽⁶⁹⁾ Tribunalens dom av den 11 september 2012 i mål T-565/08, Corsica Ferries France SAS mot Europeiska kommissionen, ännu ej offentliggjort i rättsfallssamlingen.

⁽⁷⁰⁾ Beslut C(2013) 1926 final av den 2 maj 2013.

- (102) Kommissionen framhöll vissa luckor i omstruktureringsplanen, framför allt avsaknaden av konkreta åtgärder för att minska insatsförbrukningen och avsaknaden av uppgifter om SNCM:s framtida prispolitik.
- (103) Kommissionen ifrågasatte även lämpligheten i den beräkningsmetod som de franska myndigheterna använt för att komma fram till kapitaltillskottets storlek och vissa av de hypoteser som använts för att skapa finansiella simuleringar.

2.5.2 Utvidgning av det formella granskningsförfarandet 2006

- (104) I sitt beslut av den 13 september 2006 beslutade kommissionen att utvidga 2002 års formella granskningsförfarande till de åtgärder som vidtagits inom ramen för avyttringen av SNCM till den privata sektorn.
- (105) Om detta belopp skulle klassificeras som statligt stöd som är förenligt med den gemensamma marknaden enligt artikel 86.2 i EG-fördraget anser kommissionen att det bör bedömas mot bakgrund av gemenskapens riktlinjer för statligt stöd till undsättning och omstrukturering av företag i svårigheter (nedan kallade 2004 års riktlinjer)⁽⁷¹⁾. Om omstruktureringsstödet skulle vara avsevärt lägre än det belopp som anmäldes 2002 och godkändes 2003 angav kommissionen att den tvivlade på att det gick att behålla alla de motprestationer som ålagts SNCM enligt 2003 års beslut.
- (106) Kommissionen uttryckte även sina tvivel över om villkoren i 2003 års beslut verkligen hade uppfyllts, närmare bestämt principen om att inte vara prisledare samt antalet turer till Korsika.
- (107) När det gäller det negativa priset vid avyttringen av SNCM angav kommissionen att den tvivlade på om statens kapitaltillskott före avyttringen av SNCM var förenligt med principen om en försiktig investerare i en marknads-ekonomi. Kommissionen angav att den särskilt tvivlade på beräkningen av de likvidationskostnader som staten skulle tvingas betala vid en likvidation av SNCM.
- (108) Kommissionen betvivlade att de finansiella åtgärderna kunde motiveras utifrån 2004 års riktlinjer.
- (109) Kommissionen betvivlade även att det andra kapitaltillskottet på 8,75 miljoner euro uppfyllde principerna om parallella privata och offentliga investeringar och de villkor för att teckna ett sådant tillskott som anges i rättspraxis.
- (110) Kommissionen hyste slutligen tvivel angående de kompletterande sociala åtgärderna på 38,5 miljoner euro till förmån för enskilda personer och huruvida de skulle kunna utgöra en indirekt fördel för företaget. Kommissionen har framhållit att det finns en risk att detta kan vara oförenligt, eftersom det att tvingas stå för kompletterande avgångsvederlag är en av de risker en förnuftig investerare måste räkna med.

III. DE FRANSKA MYNDIGHETERNAS SYNPUNKTER PÅ BESLUTET OM ATT INLEDA FÖRFARANDET

3.1 KAPITALTILLSKOTTET 2002

- (111) Den omstruktureringsplan som anmäldes 2002 omfattade ett kapitaltillskott på 76 miljoner euro, varav 53,48 miljoner euro utgjorde ersättning för allmän trafikplikt. Om man tar hänsyn till den avyttring av tillgångar som SNCM⁽⁷²⁾ har gjort, uppgår det faktiskt utbetalade stödet till 69 292 400 euro. De franska myndigheterna anser att om beloppet på 53,48 miljoner euro är ett stöd som är förenligt med den gemensamma marknaden bör det stödbelopp som ska betraktas som omstruktureringsstöd enligt anmälan 2002 slutligt uppgå till 15,81 miljoner euro.

3.2 ÅTGÄRDERNA EFTER KAPITALTILLSKOTTET 2002

- (112) Frankrike påpekar till att börja med att svårigheterna på arbetsmarknaden 2004–2005 och SNCM:s försämrade ekonomiska och finansiella situation drev den statliga ägaren till att i januari 2005 inleda ett förfarande för att utse privata investerare och vidta akuta åtgärder (framför allt avyttringen av Asco och sin andel i Sud Cargos⁽⁷³⁾).

⁽⁷¹⁾ EUT C 244, 1.10.2004, s. 2.

⁽⁷²⁾ Se tabell 2.

⁽⁷³⁾ De franska myndigheterna försvarade 2002 den strategiska karaktären hos SNCM:s aktieinnehav i Sud-Cargos. Utvecklingen av godstrafiken (containertrafik i stället för ro-ro-trafik), CMA CGM:s återköp av Delmas, den andra ägaren av Sud-Cargos, och Sud-Cargos ekonomiska svårigheter är några av de faktorer som förklarar varför aktieinnehavet inte längre betraktades som strategiskt och varför SNCM kunde avyttra innehavet 2005.

3.2.1 SNCM:s negativa försäljningspris

- (113) Med tillämpning av den gemenskapsrättspraxis som gällde på området vid den tidpunkten uppmanar de franska myndigheterna kommissionen att inte på något sätt betrakta SNCM:s negativa försäljningspris på 158 miljoner euro som en åtgärd som kan anses utgöra statligt stöd i den mening som avses i artikel 87.1 i EG-fördraget, eftersom den franska staten agerade som en privat investerare i en marknadsekonomi.
- (114) Till att börja med konstaterar Frankrike att slutpriset på 158 miljoner euro, vilket är lägre än det negativa försäljningspris som ursprungligen begärdes av förvärvarna efter deras revision av SNCM, är ett resultat av en kontrollerad förhandling om överlåtelse inom ramen för öppen, tydlig och icke-diskriminerande konkurrens och därmed utgör ett marknadsmässigt pris.
- (115) Frankrike anser att eftersom detta sökande efter en privat partner till SNCM bedrevs inom ramen för ett öppet, tydligt och icke-diskriminerande konkurrensutsatt förfarande, efter vilken det bästa anbudet valdes, ska försäljningspriset anses vara marknadsmässigt.
- (116) Enligt de franska myndigheterna skedde avyttringen till det negativa försäljningspriset på 158 miljoner euro under mycket fördelaktiga villkor för staten och i enlighet med gemenskapsrättspraxis vid den tiden och kommissionens beslutspraxis. Det innehåller därför inget inslag av stöd. Frankrike anser att det negativa försäljningspriset är lägre än de likvidationskostnader som staten hade varit tvungen att bidra till om företaget hade tvingats i likvidation.
- (117) Detta blir slutsatsen både vid tillämpning av det synsätt som följer av EG-domstolens rättspraxis (nedan kallat *rättspraxis från domen i målet Gröditzer* ⁽⁷⁴⁾) och vid tillämpning av ett synsätt som bygger på analys av de faktiska kostnaderna för SNCM:s likvidation (i enlighet med "ABX-beslutet" ⁽⁷⁵⁾).
- (118) När det gäller den första metoden som grundar sig på rättspraxis från domen i målet Gröditzer har Frankrike meddelat att denna dom bekräftar kommissionens bedömning av den 8 juli 1999 enligt vilken "endast [...] likvidationsvärdet av tillgångarna, [...], [kan] beaktas som likvidationskostnader" ⁽⁷⁶⁾.
- (119) I rapporterna från CGMF ⁽⁷⁷⁾ och Oddo-Hastings ⁽⁷⁸⁾ beräknas likvidationsvärdet av tillgångarna till minst 190,3 miljoner euro den 30 september 2005 ⁽⁷⁹⁾.
- (120) Eftersom staten som aktieägare i ett företag bara är ansvarig för detta företags skulder i förhållande till likvidationsvärdet av tillgångarna (rättspraxis från domen i målet Hytasa ⁽⁸⁰⁾) bekräftar Frankrike att likvidationsvärdet av företagets tillgångar, som har beräknats till minst 190,3 miljoner, överstiger det negativa försäljningspriset på 158 miljoner euro.
- (121) När det gäller den andra metoden påpekar Frankrike att den bygger på kommissionens beslut om det statliga stöd som Belgien har genomfört till förmån för ABX Logistics, i vilket kommissionen har undersökt ett negativt försäljningspris, som i likhet med det aktuella ärendet presenterades som ett marknadsmässigt pris, och jämfört det med de faktiska kostnader som den statliga ägaren har haft inom ramen för en frivillig likvidation eller tvångslikvidation enligt ett utlåtande från en tredje part. Enligt Frankrike erkänner kommissionen i detta beslut framför allt giltigheten i att vissa kostnader kan leda till att fordringsägarna kan väcka talan om skuldreglering eller likvidation av andra grenar av en koncern som lägger ned sitt dotterbolag.

⁽⁷⁴⁾ Domstolens dom av den 28 januari 2003 i mål C-334/99, Tyskland mot kommissionen, REG 2003, s. I-1139.

⁽⁷⁵⁾ Kommissionens beslut av den 7 december 2005 om det statliga stöd som Belgien har genomfört till förmån för ABX Logistics (nr C 53/2003 (f.d. N 62/2003)) (EUT L 383, 28.12.2006, s. 21).

⁽⁷⁶⁾ Kommissionens beslut av den 8 juli 1999 om det statliga stöd som Tyskland beviljat Gröditzer Stahlwerke GmbH och dess dotterföretag Walzwerk Burg GmbH (EGT L 292, 13.11.1999, s. 27).

⁽⁷⁷⁾ Denna rapport överlämnades till kommissionen i mars 2006 och hade upprättats av CGMF med hjälp av Ernst & Young, SNCM:s revisor (nedan kallad CGMF:s rapport).

⁽⁷⁸⁾ Den rapport som upprättades den 29 mars 2006 av Oddo Corporate Finance och medarbetarna vid Paul Hastings (Oddo-rapporten) överlämnades till kommissionen den 7 april 2006. Rapporten består av en kritisk granskning, beställd av det franska kontoret för statligt ägande (APE), CGMF:s rapport och en metod för att beräkna vilka likvidationskostnader som kan godtas på gemenskapsnivå.

⁽⁷⁹⁾ Med hänsyn tagen till anläggningstillgångar (161,9 miljoner euro), finansiella tillgångar (32,7 miljoner euro), kundfordringar (0,8 miljoner euro), övriga fordringar (9,4 miljoner euro) och ett kassaunderskott på - 14,5 miljoner euro. Frankrike har angett att med en mer realistisk beräkning, som tar hänsyn till framtida ekonomiska faktorer, uppgår detta värde till 330 miljoner euro.

⁽⁸⁰⁾ Domstolens dom av den 14 september 1994 i de förenade målen C-278/92, C-279/92 och C-280/92, Spanien mot kommissionen, REG 1994, s. I-4103.

- (122) På grundval av ovannämnda rapporter från CGMF och Oddo-Hastings anser de franska myndigheterna att den totala faktiska kostnad som Frankrike som ägare hade varit tvungen att stå för uppgick till mellan 312,1 och 361 miljoner euro den 30 september 2005.
- [70–80] (*) miljoner för den avtalsbaserade sociala åtgärdsplanen, vilket innefattar samtliga kostnader i samband med uppsägning av anställningsavtal som företaget enligt avtal ansvarar för.
- [30–40] (*) miljoner euro för den sociala åtgärdsplanen som går utöver avtalen, vilket innefattar samtliga kostnader för åtgärder kopplade till SNCM:s lagstadgade och avtalsmässiga skyldigheter vid uppsägningar och de kostnader som är indirekt kopplade till den avtalsbaserade åtgärdsplanen.
- Mellan [200–210] (*) och [250–260] (*) miljoner euro för kompletterande avgångsvederlag som staten ansvarar för enligt domstolen, som komplettering till de vederlag som betalats ut inom ramen för den avtalsbaserade sociala åtgärdsplanen och den sociala åtgärdsplan som går utöver avtalen, enligt rättspraxis som följer av domen av den 22 mars 2005 i appellationsdomstolen i Rouen i Aspocomp-målet.
- (123) Denna metod tar framför allt hänsyn till risken för att det väcks en talan om skuldreglering mot Frankrike om en domstol har funnit att staten de facto ansvarar för styrelsen av SNCM. De franska myndigheterna anser att risken för en talan om skuldreglering inte kan uteslutas, framför allt med hänsyn till en tidigare dom i den franska kassationsdomstolen⁽⁸¹⁾. I flera skrivelser till kommissionen har därför de franska myndigheterna hävdade att en eventuell dom i en nationell domstol om att staten måste reglera skulderna i det företag det leder är ett ytterst troligt scenario och att detta måste ingå i beräkningen av de faktiska kostnaderna vid en eventuell likvidation av SNCM.
- (124) Den 30 september 2005 uppgick restvärdet på SNCM:s tillgångar (190,3 miljoner euro), efter betalning av prioriterade skulder, till 36,5 miljoner euro. De andra kostnader som man tar hänsyn till vid en talan om skuldreglering mot företaget omfattar bland annat kostnaderna för att säga upp de viktigaste trafikavtalen, kostnader kopplade till uppsägningen av de leasade fartygen och betalningen av oprioriterade skulder. Detta skulle ge ett tillgångsunderskott på 134,4 miljoner euro. De franska myndigheterna anser att staten, om den hade ålagts att stå för kostnaderna, hade varit tvungen att stå för mellan 85 och 100 % av detta belopp.
- (125) Beroende på statens beroendeband till SNCM och i enlighet med annan fransk rättspraxis⁽⁸²⁾ anser de franska myndigheterna dessutom att en likvidation av företaget skulle ha kunnat leda till att det hade utdömts ett skadestånd till de anställda. Med stöd av denna rättspraxis anser de franska myndigheterna att det är ytterst troligt att en domstol skulle ha fastställt kompletterande ersättningar på grundval av de ersättningar som redan hade betalats ut inom ramen för en social åtgärdsplan som lagts fram före likvidationen.
- (126) Enligt detta synsätt visar analysen av de faktiska kostnader som den statliga ägaren hade varit tvungen att stå för, att statens kostnader för att sälja SNCM till ett negativt pris på 158 miljoner euro är lägre än de faktiska kostnader staten hade varit tvungen att stå för om företaget hade tvingats till likvidation.
- (127) Sammanfattningsvis anser de franska myndigheterna att detta belopp inte ska betraktas som statligt stöd.

3.2.2 Aktieägarnas gemensamma kapitaltillskott

- (128) De franska myndigheterna anser att de under hela förfarandet har agerat som en försiktig investerare eftersom de dels har ingripit samtidigt som och i mindre grad än BCP och VT, dels har ökat det fasta kapitalet med [...] (*) % per år, vilket befriar staten från risken med att genomföra affärsplanen. Frankrike konstaterar att denna lönsamhetsgrad är mycket tillfredsställande för en privat investerare⁽⁸³⁾. Frankrike anger dessutom att ingen ersättning skulle ha utgått om SNCM hade rekonstruerats eller tvångslikviderats eller om förvärvarna hade återopat uppsägningsklausulen.

⁽⁸¹⁾ Kassationsdomstolens dom nr 98-15129 av den 6 februari 2001. Detta mål rörde ett offentligt företag, BRGM (Bureau de Recherches Géologiques et Minières), som dömdes att stå för hela tillgångsunderskottet i dotterbolaget Mines de Salsignes, med motiveringen att BRGM, som de facto styrde bolaget, trots vetskap om att verksamheten gick allt sämre och trots varningar hade brustit i sin styrelse genom att låta verksamheten fortsätta.

⁽⁸²⁾ Mål Aspocomp Group Oyj, dom vid appellationsdomstolen i Rouen av den 22 mars 2005.

⁽⁸³⁾ Som en jämförelse låg avkastningsnivån för trettioåriga, tioåriga, femåriga och tvååriga OAT (Obligation Assimilable du Trésor, en obligation som ges ut av den franska staten) på 3,95 %, 3,82 %, 3,75 % respektive 3,72 % den 31 oktober 2006.

3.2.3 Kompletterande sociala åtgärder (stöd till enskilda personer)

- (129) Med stöd av kommissionens beslutspraxis, bland annat i ärendet SFP, Société Française de Production⁽⁸⁴⁾, anser Frankrike att denna finansiering utgör ett stöd till enskilda personer och inte gynnar företaget. Att med hjälp av offentliga medel genomföra kompletterande sociala åtgärder till förmån för uppsagda personer, utan att detta fråntar arbetsgivaren dennes sedvanliga skyldigheter, faller inom ramen för medlemsstaternas socialpolitik och utgör följaktligen inte något statligt stöd.

3.2.4 Avlägsnandet av de restriktioner som infördes genom 2003 års upphävda beslut

- (130) De franska myndigheterna framhåller att alla de villkor som infördes i och med 2003 års beslut har genomförts och uppfyllts under perioden 2003–2006. Dessutom anser de franska myndigheterna att dessa åtgärder inte längre behövs för att förhindra en snedvridning av konkurrensen och att ett behållande av dem skulle strida mot proportionalitetsprincipen när det gäller begränsningen av omstruktureringsstödet storlek, hädanefter minskat till 15,81 miljoner euro. De franska myndigheterna anser framför allt att man måste ta bort de villkor som fortfarande gäller, närmare bestämt de villkor som rör förbudet mot att modernisera SNCM:s flotta, principen om att SNCM inte får vara prisledare på biljettområdet och bevarandet av en viss turtäthet.

3.3 SLUTSATS

- (131) Om kommissionen ändå skulle anse att en del av eller samtliga nya åtgärder utgör statligt stöd uppmärksammar Frankrike kommissionen på att de nya åtgärderna, genom att de åter gör SNCM lönsamt, upprätthåller konkurrensen på de aktuella marknaderna, särskilt på marknaden för förbindelsen med Korsika. Detta är enligt Frankrike en av principerna i riktlinjerna för undsättning av ett företag i svårigheter, vilket även har påpekats i föreliggande ärende av kommissionen (punkt 283 i dess upphävda beslut) och av tribunalen i dess dom T-349/03 av den 15 juni 2005 (punkt 117). Särskilt i sistnämnda dom påpekas det att kommissionen, inom ramen för utövandet av sina omfattande granskningsbefogenheter, kan anse att närvaron av ett visst företag var nödvändig för att undvika tendenser till oligopol på de aktuella marknaderna.
- (132) När det gäller att fastställa vilka kompensationsåtgärder SNCM eventuellt ska vidta föreslår Frankrike att kommissionen tar hänsyn till hur marknaden ser ut. Om SNCM:s kapacitet minskas leder detta därför till en försärkning av CFF:s framdeles dominerande ställning på marknaden för trafiken till och från Korsika⁽⁸⁵⁾.
- (133) Enligt de franska myndigheterna uppfyller den uppdaterade omstruktureringsplanen de kriterier för förenlighet som kommissionen angav i sina riktlinjer från 1999 och 2004. Enligt de franska myndigheterna gör samtliga åtgärder som har presenterats inom ramen för privatiseringen av SNCM det också möjligt att från och med slutet av 2009 återställa SNCM:s långsiktiga lönsamhet och åtgärderna är begränsade till vad som är absolut nödvändigt för att återupprätta denna lönsamhet.

IV. SYNPUKTER FRÅN BERÖRDA PARTER

4.1 2002 ÅRS BESLUT ATT INLEDA DET FORMELLA GRANSKNINGSFÖRFARANDET

4.1.1 Synpunkter från Corsica Ferries (CFF)

- (134) För det första förnekar CFF att SNCM är ett företag i svårigheter enligt den betydelse som ges i riktlinjerna⁽⁸⁶⁾. CFF ifrågasätter SNCM:s förmåga att uppnå lönsamhet på sina icke-subventionerade linjer. CFF konstaterar att tvärtom vad som meddelats i omstruktureringsplanen⁽⁸⁷⁾ trafikerar fortfarande Livorno.
- (135) När det gäller frågan om sänkta kostnader beklagar Corsica Ferries att man inte har tillgång till vissa delar av omstruktureringsplanen, vilket deras företrädare har kritiserat⁽⁸⁸⁾.

⁽⁸⁴⁾ Kommissionens beslut av den 17 juli 2002, franskt tillverkningsföretag K(2002) 2593 slutlig (EUT C 71, 25.3.2003, s. 3).

⁽⁸⁵⁾ Enligt en marknadsundersökning som Frankrike har översänt har CFF nästan 60 % av passagerarmarknaden, medan SNCM har gått från 82 % av marknaden 2000 till 33 % 2005 och har vuxit mycket kraftigt på fraktmarknaden, där SNCM fortfarande är den största transportören tack vare sitt ägande i CMN.

⁽⁸⁶⁾ CFF påpekar att i avtalet om allmän trafikplikt försäkras bolaget ett offentligt stöd på 64,3 miljoner euro i genomsnitt per år, dvs. sammanlagt 321,5 miljoner euro under fem år. Enligt skrivelsen garanterar artikel 5 i avtalet om trafikplikt SNCM ett betalningsflöde på 72,8 miljoner euro. Corsica Ferries understryker dessutom att av de 40,6 miljoner euro i förluster som SNCM registrerade 2001 kommer 15 miljoner euro från en nedskrivning av höghastighetsfartyget Liamone.

⁽⁸⁷⁾ 90 I beslutet om inledande av förfarandet anges att man i omstruktureringsplanen bland annat föreskriver att linjen Bastia–Livorno med tillhörande material ska avvecklas.

⁽⁸⁸⁾ CFF:s kritik avser följande punkter: I planen föreskrivs inte någon reell nedskärning av arbetsstyrkan, SNCM:s aktieinnehav har inte tagits i anspråk för omstruktureringen och realisationsvinster för fartygen har inte tagits med i beräkningen.

- (136) Enligt Corsica Ferries är den beräkning som kommer fram till beloppet 76 miljoner euro helt och hållet fiktiv⁽⁸⁹⁾ eftersom andelen eget kapital i förhållande till de finansiella skulderna på 79 %, som beslutats av de franska myndigheterna, verkar överdriven⁽⁹⁰⁾. När det gäller SNCM:s aktier framhåller Corsica Ferries att vissa av dotterbolagen inte lämpar sig för rederiet⁽⁹¹⁾.
- (137) Sammanfattningsvis anser CFF att stödprojektets syfte är att kringgå reglerna för kustfart och att urholka den anbudsinfordran som inletts för förbindelsen Korsika-Marseille. CFF betonar att det planerade stödet inte får möjliggöra mer aggressiva kommersiella erbjudanden från SNCM:s sida. Man föreslår att omstruktureringsstödet ska beviljas först 2007 och endast om SNCM förlorar anbudsinfordran 2006, vilket är den enda situation där företaget verkligen skulle hamna i svårigheter.

4.1.2 Synpunkter från STIM

- (138) Enligt STIM, som är delägare i CMN, ska SNCM:s aktier i CMN klassas som rena ekonomiska tillgångar. Enligt STIM är CMN och SNCM oberoende av varandra och konkurrerar på andra linjer än de som utgår från Marseille, även om bägge har ingått avtal om allmän trafikplikt.
- (139) I skrivelsen anges att STIM åtar sig att helt eller delvis, företrädelsevis helt, återköpa SNCM:s aktier i CMN, vars värde uppskattas till mellan 15 och 17 miljoner euro, om kommissionen skulle bedöma att detta, på de villkor som ingår i det slutliga beslutet, är nödvändigt för en god balans i omstruktureringsplanen.

4.1.3 Synpunkter från företrädare för lokala organisationer

- (140) Borgmästaren i Marseille, ordföranden i regionala rådet för Bouches-du-Rhône och ordföranden för regionala rådet Provence-Alpes-Côte d'Azur framhåller den betydelse som SNCM har för den regionala ekonomin.
- (141) Ordföranden för regionala rådet Provence-Alpes-Côte d'Azur tillägger att villkoren för att omstruktureringsplanen för SNCM ska kunna garantera lönsamhet för företaget tycks vara uppfyllda.
- (142) Ordföranden för verkställande rådet för Korsikas folkvalda församling har översänt ett protokoll från den folkvalda församlingen från den 18 december 2002, där den yttrar sig positivt över förslaget till kapitaltillskott till SNCM.

4.1.4 Synpunkter från Korsikas transportkontor

- (143) Transportkontoret uppgav dessutom att eftersom SNCM i dag är det enda företag som kan uppfylla kontraktets krav avseende persontrafik, skulle trafiken minska avsevärt om SNCM inte längre fanns kvar. Man underströk också SNCM:s betydelse för Korsikas ekonomi.

4.2 2006 ÅRS BESLUT OM ATT UTVIDGA FÖRFARANDET

4.2.1 Synpunkter från Corsica Ferries (CFF)

- (144) CFF framhåller de aktuella beloppens storlek, deras oproportionerliga karaktär i jämförelse med SNCM:s lönsamhetssiffror och att de har betalats ut till SNCM innan kommissionen har yttrat sig över om kapitaltillskottet uppfyller villkoren i artikel 87.1 i EG-fördraget.
- (145) CFF uppmärksammar kommissionen på att den franska statens stöd till SNCM är en medveten strategi för att hämma CFF:s utveckling. Dessa otillåtna åtgärder gör det möjligt för SNCM att föra en betydligt aggressivare prispolitik på de linjer som CFF trafikerar sedan tio år tillbaka och där företaget för första gången sedan det startade sin trafik skulle förlora marknadsandelar.

⁽⁸⁹⁾ Enligt CFF motsvarar beloppet 76 miljoner euro de 500 miljoner franska franc (FRF) som företaget skulle förlora på stödet för territoriell kontinuitet under den nya perioden 2002–2006.

⁽⁹⁰⁾ Jämfört med de andelar som framkommer i en förteckning över tio rederier. Andelarna varierar från 23,69 % (Moby Lines) till 55,09 % (Grimaldi) och CMN ligger däremellan på 49,7 %.

⁽⁹¹⁾ CFF nämner 50 % av aktierna i rederiet Sud-Cargos, aktier på 13 % i Amadeus, ett företag som specialiserar sig i bokningssystem i flygtransportsektorn, aktieinnehav i CMN och fastighetsförvaltning inom CGTH.

- (146) När det gäller konkurrensförfarandet vid avyttringen av företaget anser CFF att förfarandet inte medgett fullständig insyn, eftersom det utvalda företaget, dvs. BCP, har lämnat sin plats i företagsgruppen VT och inte längre har någon kontroll över SNCM. Dessutom frågar sig CFF om de finansiella villkor som har tagits fram för att göra företaget attraktivare för köpare är förenliga med den princip om lika behandling av investerare som måste genomsyra förfarandet.
- (147) När det gäller det negativa försäljningspriset på 158 miljoner euro ifrågasätter CFF tillämpningen i det aktuella ärendet av kriteriet om en försiktig investerare i en marknadsekonomi. Dels frågar sig CFF om man kan anse att den aktuella verksamheten bedrivs av staten parallellt med en betydande och samtidig intervention av berörda privata aktörer under jämförbara villkor/förhållanden, då staten har gett företaget ett kapitaltillskott före aktieägarnas gemensamma kapitaltillskott och den nya omstruktureringsplanen, dels anser CFF att mot bakgrund av SNCM:s finansiella svårigheter skulle en försiktig investerare ingripa mycket tidigare för att hindra sin investering från att minska i värde⁽⁹²⁾.
- (148) CFF anser att hänvisningen till domen i målet ABX Logistics inte är relevant. Utöver att omständigheterna i detta mål inte kan överföras på det aktuella ärendet framhåller CFF att stödmottagaren i målet ABX Logistics själv stod för ett betydande bidrag, vilket inte tycks vara fallet med SNCM. Enligt CFF tar man i kommissionens beslut från 2006 dessutom inte hänsyn till de kostnader som är förknippade med de rättsliga riskerna vid en likvidation av det berörda företaget. CFF anser att den nationella rättspraxis som Frankrike åberopar för att motivera de kostnader som är kopplade till SNCM:s likvidation inte är tillämplig i det aktuella fallet. Enligt CFF prövade kassationsdomstolen i målet rörande företaget Mines et produits chimiques de Salsignes på intet sätt den statliga aktieägarens ansvar vid en likvidation av ett företag som det var aktieägare i, utan snarare möjligheten att väcka talan mot en offentlig industriell eller kommersiell verksamhet om betalning av sociala skulder, och att det inte var möjligt för företagsledningen att undslippa sina åtaganden genom att åberopa en intervention från statsmakten.
- (149) När det gäller huruvida rättspraxis från appellationsdomstolen i Rouen var tillämplig i målet rörande Aspocomp har CFF gjort gällande att det fall som avses i denna rättspraxis rör ett moderbolag som dömdes att betala ut sociala ersättningar till personalen i sitt dotterbolag på grund av avtalsbrott från moderbolagets sida. Detta ligger långt ifrån omständigheterna i SNCM:s fall. Det finns således ingen risk för att CGMF eller staten ska dömas att betala avgångsvederlag vid en tvångslikvidation. CFF ifrågasätter dessutom beräkningarna av övriga sociala kostnader eftersom dessa verkar skilja sig åt mellan de anlitade experterna.
- (150) CFF anser att tillämpningen av EG-domstolens rättspraxis med stöd av domen i målen Gröditzer och Hytasa i föreliggande fall bara kan leda till slutsatsen att staten inte har agerat som en privat investerare i den mening som avses i denna rättspraxis. Statens kapitaltillskott har kopplats till försäljningen av 75 % av dess ägarandel i SNCM och chansen till avkastning har minskat i motsvarande grad.
- (151) CFF anser slutligen att man i jämförelsen mellan likviditetskostnaderna och kostnaderna för ett kapitaltillskott måste ta hänsyn till värdet på tillgångarna, vilka i bägge fallen övergår till förvärvarna. CFF beräknar att värdet på de övertagna tillgångarna uppgår till mellan 640 och 755 miljoner euro⁽⁹³⁾, med hänsyn till marknadsvärdet på SNCM:s flotta, som CFF beräknar till mellan 644 och 664 miljoner euro i augusti 2006.
- (152) När det gäller bedömningen av de åtgärder som har vidtagits i form av omstruktureringsstöd efter 2002 års kapitaltillskott anser CFF att även om SNCM uppfyllde villkoren för ett företag i svårigheter i 2004 års riktlinjer under den period som föregick kapitaltillskottet på 142,5 miljoner euro, är det ytterst tveksamt om detta villkor uppfylldes under den period som föregick det andra kapitaltillskottet på 8,75 miljoner euro där företagets egna kapital rekonstruerades.

⁽⁹²⁾ CFF påpekar i detta sammanhang att under andra halvan av 2005 inleddes ett varningsförfarande vid handelsdomstolen i Marseille och det hade inte varit otänkbart med en konkursansökan under hösten 2005 för de förluster som 2005 uppskattades till 30 miljoner euro.

⁽⁹³⁾ CFF anser därför att man borde ha tagit hänsyn till det verkliga värdet på de fartyg som SNCM anger i presentationen av sitt anbud vid den beräkning av SNCM:s tillgångar som gjordes i rapporterna från Oddo och CGMF.

- (153) När det gäller företagets lönsamhet understryker CFF att avyttringen av SNCM endast är partiell och inte oåterkallelig, eftersom man har avtalat med förvärvarna att avyttringen ska omfattas av en uppsägningsklausul. Detta innebär en viktig osäkerhetsfaktor när det gäller förvärvarnas vilja och förmåga att rekonstruera SNCM och följaktligen företagets eventuella långsiktiga lönsamhet. Dessutom anger CFF att de franska myndigheterna i strid med kraven i riktlinjerna från 2004 inte ens efter rekonstruktionen planerar att upphöra med de olönsamma verksamheterna ⁽⁹⁴⁾. CFF är dessutom skeptiskt till planen för att minska kostnaderna samtidigt som SNCM:s flotta skulle växa ⁽⁹⁵⁾, och planen för att minska personalstyrkan, framför allt i ljuset av den misslyckade sociala åtgärdsplanen från 2002.
- (154) CFF betvivlar att de nya stöden kommer att begränsas till vad som är absolut nödvändigt, dels för att det inte framgår vem som ska stå för de sociala kostnaderna, dels på grund av innehållet i protokollet från SNCM:s bolagsstämma den 28 april 2006, där det framgår att en del av detta stöd kommer att användas för att täcka företagets förluster under 2006 och 2007. CFF anser dessutom att förvärvarna av SNCM inte på något avgörande sätt bidrar till omstruktureringen av SNCM.
- (155) För att undvika att konkurrensen snedvrids anser CFF att det är nödvändigt att förlänga och precisera de kompensationsåtgärder som SNCM ålades att vidta 2003 samt lägga till nya åtgärder för att minska SNCM:s närvaro på marknaden ⁽⁹⁶⁾. CFF anser dessutom att vissa av de åtgärder som vidtogs gentemot SNCM i 2003 års beslut inte har respekterats. SNCM köpte in nya fartyg i strid med artikel 2 i kommissionens beslut från 2003. I strid med artikel 3 i kommissionens beslut avyttrade dessutom SNCM inte sitt aktieinnehav i CCM. Slutligen har SNCM sedan 2003 tillämpat en aggressiv prispolitik och tagit ut lägre priser än CFF, vilket strider mot artikel 4 i nämnda beslut (upp till 30 % billigare biljetter för identiska eller jämförbara tjänster).
- (156) När det gäller det andra kapitaltillskottet på 8,75 miljoner euro anser CFF att det utöver att de offentliga och privata investeringar måste ske parallellt måste röra sig om en betydande privat intervention på liknande villkor som de som gäller vid statlig intervention. I det aktuella fallet uppfylls inte dessa två villkor. Dels är förvärvarnas aktieinnehav, strikt kopplat till det första kapitaltillskottet på 142,5 miljoner euro, inte betydande, dels har förvärvarnas intervention inte skett på ett sätt som kan liknas vid en statlig intervention, framför allt genom uppsägningsklausulerna och den förväntade avkastningen på CGMF:s minoritetsinnehav.
- (157) När det gäller de sociala åtgärderna på 38,5 miljoner euro motsätter sig CFF att detta belopp ska räknas som stöd till enskilda personer. Även om det är sant att detta belopp riktar sig till direkt till SNCM:s anställda betonar CFF att denna åtgärd kan skapa positiva indirekta effekter för SNCM, framför allt när det gäller att lugna ned det sociala klimatet.

4.2.2 Synpunkter från STIM

4.2.2.1 Åtgärderna efter kapitaltillskottet 2002

- (158) När det gäller det negativa försäljningspriset på 158 miljoner euro anser STIM att detta pris inte är ett marknads-mässigt pris vid ett öppet och villkorslöst anbudsförfarande eftersom kapitaltillskottet har skett på andra villkor än dem som normalt vägleder en privat investerare. STIM anser att de omvärderade nettotillgångarna i värsta fall möjliggör en likvidation utan kostnad för staten, vilket skulle ge en realisationsvinst, till försäljningspriset är för lågt i förhållande till företagets värde (beräknat av STIM till 350 miljoner euro) och att stödet är oproportionerligt i förhållande till företagets behov.
- (159) STIM uppmärksammar även kommissionen på uppsägningsklausulens överdrivna karaktär när det gäller överföringen till den privata sektorn.
- (160) Slutligen bestrider STIM den motivering till försäljningen till ett negativt pris som vilar på antagandet att en likvidation skulle ge stora sociala problem, vilket inte verkar särskilt realistiskt.

⁽⁹⁴⁾ Enligt CFF insisterar Frankrike på att förbindelsen från Nice utgör en viktig del av helheten, att flottan måste behållas på nuvarande nivå och att SNCM:s aktieinnehav i CMN är av strategisk karaktär.

⁽⁹⁵⁾ Från och med den 1 januari 2007 då Superfast X förvärvades.

⁽⁹⁶⁾ CFF föreslår att man ska begränsa utbudet till 2005 års nivå på var och en av de konkurrensutsatta marknaderna (Nice, Tunisien och Algeriet), avstå från att starta nya linjer och göra om förbindelsen Marseille–Korsika till en kombinerad last- och passagerarlinje för att sänka kostnaderna.

- (161) När det gäller det andra kapitaltillskottet på 8,75 miljoner euro anser STIM att detta kapitaltillskott inte respekterar de principer som gäller för en privat investerare i en marknadsekonomi med tanke på att det saknas garantier för att investeringen ska ge avkastning. STIM bestrider påståendet om att den privata och offentliga investeringen har skett parallellt och bestrider således att det rör sig om statligt stöd. Även om det går att fastställa att investeringarna har skett parallellt utgör detta bara ett indicium och kan inte i sig vara ett kvalifikationskriterium⁽⁹⁷⁾. STIM bekräftar slutligen att detta tillskott utgör en garanti från de franska myndigheterna till förvärvarna om att SNCM är väl lämpat att utföra trafikplikten för förbindelsen med Korsika.
- (162) När det gäller stödet på 38,5 miljoner euro till enskilda personer anser STIM att detta belopp i verkligheten har till syfte att ge SNCM medel till att uppfylla vissa grundläggande aspekter i den rekonstruktionsplan som har överlämnats till kommissionen men som ännu inte genomförts, framför allt personalnedskärningarna.

4.2.2.2 Förenlighet med riktlinjerna från 2004

- (163) STIM anser att det stöd som SNCM har erhållit inte har begränsats till vad som är absolut nödvändigt. SNCM:s och förvärvarnas bidrag till omstrukturingsplanen uppfyller inte villkoren i riktlinjerna från 2004 och visar inte att SNCM har befunnit sig i en sådan exceptionell situation att det var motiverat med ett lägre eget bidrag. STIM betonar vidare hur oproportionerligt det stöd som beviljades 2006 är eftersom det gör det möjligt för SNCM att upprätta en reserv för att täcka framtida förluster. Att SNCM inte tänker avyttra de av sina tillgångar som inte är nödvändiga för företagets överlevnad strider slutligen mot kraven i 2004 års riktlinjer.
- (164) STIM beräknar att det utbetalade beloppet strider mot den enhetsprincip som fastställs i riktlinjerna från 2004. Företagets försämrade finansiella situation och konflikterna på arbetsmarknaden kan inte betraktas som exceptionella och oförutsebara förhållanden som företaget inte ansvarar för.
- (165) Följaktligen kräver STIM tilläggsersättning uppgående till halva stödet, dvs. 98,25 miljoner euro genom avyttring av ett extra fartyg och SNCM:s direkta och indirekta aktieinnehav i CMN. STIM bekräftar att detta aktieinnehav inte är strategiskt i den mening som avses i 2004 års riktlinjer om omstrukturingsstöd eftersom det varken är "oundgängligt för företagets överlevnad" eller kan anses vara en oförytterlig tillgång.
- (166) STIM påpekar också att de påstådda synergieffekterna mellan SNCM och CMN inte existerar eftersom SNCM inte spelar någon reell roll i ledningen och utvecklingen av CMN. STIM understryker slutligen att det aktieägaravtal som förbinder de båda företagen slutade gälla den 15 mars 2006, då det sades upp av CMN och uppsägningen fastställdes av appellationsdomstolen i Paris.

4.2.3 SNCM:s synpunkter

- (167) SNCM har översänt material till kommissionen i vilket man redogör för företagets ekonomiska situation och konkurrenssituationen, åtföljt av ett juridiskt utlåtande som inom ramen för ett likvidationsförfarande bedömer risken för att staten ska tvingas gå in i egenskap av den som de facto styr företaget under perioden före privatiseringen.
- (168) Efter samråd med SNCM kom advokatbyrån Baker & McKenzie fram till slutsatsen att på grundval av de sociala dokument som företaget färdigställde under skriftväxlingen, interventionerna och kontrollorganens protokoll har staten [...] (*) beslut⁽⁹⁸⁾ [...] (*) organ⁽⁹⁹⁾, [...] (*) bolagsorgan⁽¹⁰⁰⁾. I rapporten understryks dessutom att [...] (*) SNCM⁽¹⁰¹⁾. Det påtalas slutligen att [...] (*) SNCM.
- (169) På grundval av detta kom SNCM:s expert fram till att det är ytterst troligt att handelsdomstolen i Marseille skulle ha funnit att staten de facto styrde företaget.
- (170) Framför allt av de uppgifter som anges i revisionsrättens rapporter framgår det dessutom att de brister i styrelsen av företaget som den franska staten bär ansvaret för eftersom staten de facto styrde SNCM, kan tillskrivas SNCM:s konstaterade brist på tillgångar. I rapporten framhålls bland annat följande exempel på bristfällig förvaltning: det kommersiella valet [...] (*). Skadorna på grund av att staten brustit i ledningen av företaget uppgår till [...] (*).

⁽⁹⁷⁾ Domstolens dom av den 8 maj 2003 i de förenade målen C-328/99 och 399/00, Italien och SIM 2 Multimedia mot kommissionen, REG 2003, s. I-4035.

⁽⁹⁸⁾ Av de uppgifter som tas upp i rapporten framgår att SNCM:s bolagsstyrelse [...] (*) föregående tillstånd.

⁽⁹⁹⁾ Med stöd av en rapport från revisionsrätten nämns det exempelvis i rapporten att staten har beslutat [...] (*) kan diskuteras.

⁽¹⁰⁰⁾ Av de uppgifter som tas upp i rapporten framgår att staten [...] (*) industriplan.

⁽¹⁰¹⁾ Staten har till exempel [...] (*) av företagsledningarna i SNCM.

- (171) SNCM:s expert anser att det inte råder någon tvekan om att staten var tvungen att helt eller delvis täcka bristen på tillgångar inom ramen för en talan om skuldreglering, med tanke på den mycket starka roll som staten hade i ledningen av SNCM, de allvarliga bristerna i ledningen av företaget och dess knappa finansiella resurser.
- (172) På grundval av gällande rättspraxis kom SNCM:s expert fram till att om SNCM hade tvingats i likvidation hade staten utan tvekan varit tvungen att ta på sig SNCM:s sociala skulder. Det skulle ha inneburit att det statliga bolaget skulle ha tvingats stå för mellan 85 % och 100 % av det konstaterade tillgångsunderskottet (mellan 316,6 och 385,7 miljoner euro). Genom beslutet att privatisera SNCM och samtidigt stärka det egna kapitalet med 158 miljoner agerade staten följaktligen som en klok privat investerare.

V. DE FRANSKA MYNDIGHETERNAS KOMMENTARER TILL DE BERÖRDA PARTERNAS SYNPUNKTER

5.1 DE FRANSKA MYNDIGHETERNAS KOMMENTARER TILL DE BERÖRDA PARTERNAS SYNPUNKTER OM BESLUTET ATT INLEDA DET FORMELLA GRANSKNINGSFÖRFARANDET 2002

5.1.1 CFF:s synpunkter

- (173) De franska myndigheterna anser att vissa av de uppgifter som CFF har lagt fram om SNCM:s utbud inte stämmer.
- (174) Staten anser till skillnad från CFF att omstruktureringsplanen har utformats för att göra det möjligt att så snabbt som möjligt återetablera SNCM och skapa förutsättningar för dess lönsamhet på medellång och lång sikt. De franska myndigheterna förklarar att en viktig del av programmet för att minska kostnaderna redan har genomförts. Antalet fartyg har minskats och programmet för avyttring av tillgångar fortgår enligt industriplanen. Förbindelserna har omstrukturerats och handlingsplanen för minskad insatsförbrukning har gett sina första resultat. Avslutningsvis håller anställningsdelen av industriplanen på att genomföras. År 2002 avsatte SNCM dessutom 21,3 miljoner euro för att finansiera omstruktureringsåtgärder, särskilt planen för att rädda arbetstillfällen.
- (175) När det gäller fastställandet av stödets storlek bekräftar de franska myndigheterna att en andel eget kapital på 0,79 av det totala skuldbeloppet är normalt för de flesta rederiers balansräkningar, utom i speciella situationer. Den andel på 0,497 som Corsica Ferries uppger för CMN för 2001 är inte korrekt enligt de franska myndigheterna, eftersom man inte tar hänsyn till tillgångar i balansräkningen. Om man korregerar detta blir CMN:s andel 0,557. Enligt de franska myndigheterna är denna nivå under alla omständigheter otillräcklig för CMN, vilket CMN:s svåra likviditetskris 2002 visar. Enligt STIM skulle CMN ha behövt låna upp till 8 miljoner euro för att finansiera ett kassaunderskott som inte täcktes av dess banker.

5.1.2 Om STIM:s synpunkter

- (176) De franska myndigheterna vidhåller att SNCM:s del i CMN:s tillgångar inte kan anses vara rena finansiella tillgångar, som STIM vill hävda. Frankrike försvarar åsikten att SNCM:s andelar i CMN i allra högsta grad är av strategisk karaktär. En överlåtelse av dessa skulle inte bara vara oförnuftig ur industriellt hänseende, utan också utgöra ett stort strategiskt misstag.

5.1.3 Synpunkter från företrädare för lokala organisationer

- (177) Även om Frankrike godkänner innehållet i skrivelsen från ordföranden för regionen Provence-Alpes-Côte d'Azur i dess helhet, anser man, tvärtemot vad som hävdas i punkt 2 i skrivelsen ⁽¹⁰²⁾, att utbudet på linjen mellan franska fastlandet och Korsika inte är överdimensionerat jämfört med efterfrågan och att SNCM:s prispolitik följer de åtaganden som företaget har gjort om att inte starta ett priskrig och inte vara någon prisledare.

5.2 DE BERÖRDA PARTERNAS SYNPUNKTER OM BESLUTET FRÅN 2006

- (178) Rent allmänt konstaterar Frankrike att ett stort antal av STIM:s och CFF:s synpunkter är identiska med de kommentarer som de lämnade in till kommissionen 2003. De betonar särskilt att CFF:s kommentarer har lagts fram inför tribunalen inom ramen för ett överklagande och upphävande av kommissionens beslut av den 9 juli 2003, och redan till största delen avvisats av såväl kommissionen som tribunalen.

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

5.2.1 Det förtida genomförandet av de åtgärder som angavs i den första omstruktureringsplanen och ändringarna av dessa

- (179) På den allmänna kommentaren om Frankrikes förtida genomförande av de åtgärder som skulle kunna utgöra stöd svarar de franska myndigheterna att genomförandet motiveras av förfarandets speciella särdrag, dvs. 2005 års upphävande av kommissionens godkännandebeslut av den 9 juli 2003, och inte av att de franska myndigheternas inte vill fullgöra sina skyldigheter enligt EG-fördraget. För övrigt anger Frankrike att man alltid har hållit kommissionen underrättad om ärendets gång och de olika åtgärder som har vidtagits sedan januari 2005, i enlighet med principen om lojalt samarbete mellan medlemsstaterna och kommissionen.
- (180) När det gäller de sistnämnda åtgärderna anser de franska myndigheterna att eftersom ingen av dessa utgör stöd är artikel 88.3 i EG-fördraget över huvud taget inte tillämplig och följaktligen finns det inte någon skyldighet att skjuta upp genomförandet av dessa åtgärder.

5.2.2 Åtgärderna efter kapitaltillskottet 2002

- (181) När det gäller avyttringsprocessen gör Frankrike klart att man redan från början utgick ifrån traditionella urvalskriterier, som huvudsakligen baserades på det föreslagna priset för SNCM:s värdepapper, och i andra hand på andra parametrar (det industriella projektet, det sociala projektet etc.), däribland det belopp som kandidaterna var beredda att investera i företaget i form av ett kapitaltillskott. Frankrike bestrider starkt påståendet från tredje part om att försäljningsprocessen inte har präglats av öppenhet och påpekar att i det aktuella fallet har staten till och med gått längre än sina lagstadgade och avtalsmässiga skyldigheter, som gäller vid avyttring av statligt aktieinnehav och som är både starka och tvingande. Frankrike påpekar att utvecklingen efter BCP:s erbjudande om att ta över 100 % av aktierna i SNCM utspelade sig under mycket besvärliga ekonomiska och sociala omständigheter och att VT:s deltagande i BCP:s anbud inte har ändrat affärens handelsmässiga och finansiella villkor (förutom fördelningen av kapital).
- (182) När det gäller det negativa priset på 158 miljoner euro påpekar de franska myndigheterna att med hänsyn till SNCM:s finansiella situation den 30 september 2005 såldes företaget till ett marknadsmässigt pris och att försäljningen av företaget var ekonomiskt fördelaktigare än en likvidation. I detta sammanhang gör de franska myndigheterna klart att tillämpningen av samma kriterier som för privata investerare vid avyttringen av ett företag som håller på att försättas i likvidation inte bör betraktas som ett sätt att försöka göra en statlig intervention lönsam utan som ett sätt att undvika stora förluster för aktieägarna vid en kostsam likvidation.
- (183) När det gäller det pris som betalades bestrider Frankrike att SNCM avyttrades till ett pris som inte motsvarar dess verkliga värde. Frankrike bestrider framför allt STIM:s beräkning av företagets värde till nästan 350 miljoner euro, där man bara tar hänsyn till de delar av balansräkningen som förbättrar värderingen räknat utifrån eget kapital (överavskrivningar, kvarstående realisationsvinster från fartygsförsäljning) och inte tar hänsyn till de skulder som kommer att minska värdet. Denna rent räkenskapsmässiga beräkningsmetod motsvarar inte den ekonomiska verkligheten för ett rederi som SNCM, som har tillgångar till det värde som anges i balansräkningen men som även har en begränsad lönsamhet och betydande skulder utanför balansräkningen.
- (184) De franska myndigheterna bestrider även CFF:s påstående om att de har underskattat marknadsvärdet på SNCM:s flotta, som CFF har beräknat till mellan 406,5 och 426,5 miljoner euro. De franska myndigheterna meddelar att de fartyg som ingick i CFF:s beräkningar inte motsvarar de fartyg som SNCM verkligen förfogade över den 30 september 2005. Marknadsvärdet har inte beräknats med hänsyn till värdeminskningen, vilket innebär att en eventuell obligatorisk avveckling av dessa anläggningstillgångar inte har beaktats, och slutligen är det datum som användes för att beräkna marknadsvärdet, dvs. augusti 2006, inte SNCM:s potentiella likvidationsdatum, som i stället är den 30 september 2005. Frankrike konstaterar för övrigt att om man använder den beräkning som CFF föreslår skulle det negativa priset bli tre gånger lägre än det likvidationsvärde av tillgångarna som krävs enligt domen i målet Gröditzer, vilket skulle vara mycket fördelaktigare än de antaganden som de franska myndigheterna har lagt fram för kommissionen.
- (185) För att bemöta CFF:s ifrågasättande av tillämpningen av rättspraxis från domen i målet Gröditzer hänvisas till att statens kapitaltillskott till SNCM kopplades till försäljningen av 75 % av dess aktieinnehav, vilket i motsvarande grad minskade avkastningsmöjligheterna. De franska myndigheterna påpekar att det negativa försäljningspriset på 158 miljoner euro mycket väl motsvarar överlåtelsen av hela SNCM:s kapital, följt av en nyinvestering från statens sida på 25 % med en avkastning på [...] (*) % om året. Frankrike anser följaktligen att avkastningen på investeringen garanteras av dess innehav av 25 % av aktierna i företaget eftersom detta aktieinnehav garanterar en mycket hög avkastning.

- (186) Frankrike ifrågasätter dessutom CFF:s påstående om att man i det aktuella fallet inte kan tillämpa samma synsätt som i ärendet ABX. CFF framhåller särskilt analysen av de faktiska kostnaderna för SNCM:s likvidation och risken för att staten kan komma att bli ansvarig för företagets skulder i form av en talan om skuldreglering, i enlighet med de förfaranden som gäller för franska myndigheter och som har bekräftats av nationell rättspraxis (domen vid appellationsdomstolen i Rouen av den 22 mars 2005). Även om de franska myndigheterna anser att de inte har brustit i styrelsen av SNCM inom ramen för en sådan talan framhåller de att staten löper en betydligt högre risk att dömas i en nationell domstol för att SNCM saknar tillräckliga tillgångar, i enlighet med de flexibla kriterierna för misskötsel i artikel L-651-2 i den franska handelslagen och med stöd av ovannämnda rättspraxis, som skulle kunna tillämpas i det aktuella fallet.
- (187) När det gäller kapitaltillskottet på 8,75 miljoner euro påpekar Frankrike att tvärtemot CFF:s och STIM:s påståenden utgör detta tillskott inte ett statligt stöd eftersom det sker parallellt med, under liknande villkor som och till ett högre belopp än statens belopp via CGMF.
- (188) De franska myndigheterna gör framför allt klart att principen om investerarnas jämlikhet inte ifrågasätts av uppsägningsklausulen eftersom denna har införts inom ramen för avyttringen av 100 % av SNCM och inte inom ramen för kapitaltillskottet på 35 miljoner euro som följde på detta.
- (189) Frankrike påpekar dessutom att dess investering är klart lägre än förvärvarnas eftersom det endast är beloppet 8,75 miljoner euro som kan jämföras med förvärvarnas investering (26,25 miljoner euro). Vid undersökningen av det första kapitaltillskottet på 142,5 miljoner euro borde man egentligen bara jämföra med likvidationspriset.
- (190) Frankrike ifrågasätter slutligen STIM:s påstående om att detta tillskott utgör en garanti till de privata förvärvarna om att SNCM verkligen kommer att tilldelas den allmänna trafikplikten för förbindelsen med Korsika. De franska myndigheterna påstår att kapitaltillskottet är förnuftigt och oberoende av företagets resultat och att tilldelningen av den allmänna trafikplikten till SNCM inte skulle göra det möjligt att öka avkastningen från denna investering.
- (191) När det gäller den sociala åtgärdsplanen på 38,5 miljoner euro upprepar Frankrike att dessa åtgärder är stöd till enskilda personer och att den omständighet att staten tar hand om dem inte kan betraktas som att staten ger företaget en indirekt fördel, eftersom det tillkommer rättsliga och avtalsmässiga skyldigheter som SNCM ansvarar för. Dessutom påpekar Frankrike att avsaknaden av dessa åtgärder inte skulle göra det möjligt att överlåta ansvaret för kvarvarande personal på SNCM.
- (192) Tvärtemot CFF:s påstående gör de franska myndigheterna klart att beloppet på 38,5 miljoner euro inte motsvarar genomförandet av den minskning av personalstyrkan som anges inom ramen för den sociala åtgärdsplanen från 2003 eftersom dessa nedskärningar, tyvärr för sent, redan har ägt rum. Den nya sociala åtgärdsplanen kompletterar därför de första sociala åtgärder som vidtogs 2003.

5.2.3 Förenlighet med riktlinjerna

- (193) Mot bakgrund av ovanstående anser Frankrike att det stödbelopp som ska bedömas uppgår till 15,81 miljoner euro.
- (194) När det gäller punkt 11 i riktlinjerna från 2004 anser de franska myndigheterna till skillnad från CFF att det första kapitaltillskottet, samtidigt som det gav SNCM möjlighet att rekonstruera sitt eget kapital, inte gjorde att företaget förlorade sin ställning som ett företag i svårigheter eftersom kapitaltillskottet hade som mål att bibehålla företagets verksamhet.
- (195) Frankrike bestrider CFF:s anklagelser om att man inte hade behövt tillföra finansiella medel till företaget eftersom SNCM hade kunnat få en bankkredit. I detta sammanhang påpekar de franska myndigheterna att den 24 augusti 2005 nekade bankerna att skjuta till nya medel till SNCM, och de enda alternativ som kvarstod var följaktligen privatisering eller likvidation av företaget.
- (196) Frankrike ifrågasätter CFF:s och STIM:s påståenden om att omstruktureringsplanen från 2002 misslyckades eftersom denna, tyvärr med viss försening, genomfördes och gjorde det möjligt att nå målen 2005. Det försämrade ekonomiska och finansiella läget för SNCM på grund av faktorer som företaget inte råder över tvingade senare företaget att förlänga den anmälda planen 2002 och införa nya åtgärder.

- (197) Frankrike anser att SNCM har goda utsikter att rekonstrueras och att de åtgärder som de nya aktieägarna planerar, framför allt genomförandet av den sociala åtgärdsplanen, omläggningen av linjerna och förnyandet av vissa fartyg, kommer att göra företaget lönsamt igen. Frankrike konstaterar i detta sammanhang att med tanke på intäkterna från den allmänna trafikplikten (ca [50–70] (*) % av SNCM:s omsättning), och med beaktande av de betydande fasta kostnaderna och svårigheterna att ställa om de sex fartyg som används på rutten Marseille–Korsika, så utgör den allmänna trafikplikten en viktig komponent i företags strategi och dess lönsamhet.
- (198) När det gäller att begränsa stödet till vad som är absolut nödvändigt anser Frankrike att man begränsat omstrukturingskostnaderna till vad som är absolut nödvändigt för att kunna genomföra omstrukturen. De franska myndigheterna påpekar därför, vilket kommissionen uppmärksammade i sitt beslut från 2003, att företaget självt har bidragit tillräckligt mycket till planen för att rekonstruera sitt eget kapital på grund av avyttringen av anläggningstillgångar till ett värde av 30,2 miljoner euro. Tar man dessutom hänsyn till andra avyttringar som SNCM har gjort till ett värde av 12,2 miljoner euro, uppgår det totala tillskottet till företaget till 42,38 miljoner euro. Frankrike anser att detta belopp är klart högre än de bidrag som krävs för att godkänna stödet till omstrukturen, som till slut uppgick till 15,81 miljoner euro eftersom de övriga åtgärderna inte ansågs vara statligt stöd.

5.2.4 Villkoren i kommissionens beslut från 2003 och eventuella nya kompensationsåtgärder

- (199) Tvärt emot vad CFF och STIM påstår vidhåller de franska myndigheterna att de har uppfyllt alla villkor som angavs i beslutet från 2003 och som de måste respektera fram till slutet av 2006, särskilt behållandet av en flotta på 11 fartyg och tillämpningen av lägre priser än konkurrenterna.
- (200) Dessutom anser Frankrike att man måste anpassa nivån på de kompensationsåtgärder som åläggs SNCM inom ramen för det nya slutgiltiga beslutet, eftersom omstrukturingsstödet nu kommer att beräknas till 15,81 miljoner euro i stället för 69,3 miljoner euro.
- (201) Frankrike ifrågasätter STIM:s synpunkter om att kommissionen kan ålägga SNCM att som en kompensationsåtgärd avyttra sitt aktieinnehav i CMN. Frankrike ifrågasätter STIM:s påstående om att definitionen av strategiska tillgångar skulle ha ifrågasatts i riktlinjerna från 2004, till skillnad från i riktlinjerna från 1999.
- (202) När det gäller de åtgärder som CFF föreslår för att minska SNCM:s närvaro på marknaden påpekar de franska myndigheterna att det inte finns någon överkapacitet på de berörda marknaderna (Frankrike–Korsika och Frankrike–Nordafrika) och att en omstrukturering av de linjer som trafikerar Korsika inom och utanför den allmänna trafikplikten hotar företags lönsamhet, vilket kommissionen också konstaterade i sitt beslut från 2003 (punkt 87).
- (203) På CFF:s påstående om att genomförandet av ovanstående åtgärder till förmån för SNCM innebär en allvarlig risk för att dess främsta konkurrent på linjen mellan det franska fastlandet och Korsika, dvs. CFF, ska försvinna, svarar de franska myndigheterna att mot bakgrund av den aktuella uppdelningen av denna marknad, där CFF numera innehar största andelen, är upprätthållandet av en konkurrensstruktur avhängig godkännandet av omstruktureringsplanen för SNCM och detta företags närvaro på den aktuella marknaden.

VI. BEDÖMNING AV ÅTGÄRDERNA

6.1 FÖREKOMSTEN AV STÖD ENLIGT ARTIKEL 107.1 I EG-FÖRDRAGET

- (204) I artikel 107.1 i EUF-fördraget anges följande: "Om inte annat föreskrivs i fördragen, är stöd som ges av en medlemsstat eller med hjälp av statliga medel, av vilket slag det än är, som snedvrider eller hotar att snedvrida konkurrensen genom att gynna vissa företag eller viss produktion, oförenligt med den inre marknaden i den utsträckning det påverkar handeln mellan medlemsstaterna."
- (205) För att ett stöd ska betecknas som statligt stöd i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget måste samtliga följande krav vara uppfyllda: 1. Åtgärden ger en selektiv ekonomisk fördel, 2. fördelen finansieras med statliga medel, 3. fördelen snedvrider eller hotar att snedvrida konkurrensen, och slutligen 4. fördelen påverkar handeln mellan medlemsstaterna ⁽¹⁰³⁾.

⁽¹⁰³⁾ Se exempelvis domstolens dom av den 10 januari 2006 i mål C-222/04, Ministero dell'Economia e delle Finanze mot Cassa di Risparmio di Firenze, REG 2006, s. I-289, punkt 129.

- (206) Kommissionen konstaterar att SNCM har erhållit statliga medel på totalt 274,54 miljoner euro ⁽¹⁰⁴⁾ via CGMF, som till 100 % ägs av den franska staten.
- (207) Eftersom SNCM är verksamt inom sjöfartssektorn, som är öppen för konkurrens mellan medlemsstaterna, hotar den eventuella ekonomiska fördel som företaget har fått att snedvrida konkurrensen och påverka handeln mellan medlemsstaterna.
- (208) Den omständighet att marknaden för kustfart med öarna i Medelhavet fram till den 1 januari 1999 tillfälligt undantogs från tillämpningen av förordning (EEG) nr 3577/92 gör inte att man på förhand kan utesluta att det stöd som har betalats ut för kusttrafiken med öarna i Medelhavet inom ramen för den allmänna trafikplikten har kunnat påverka handeln mellan medlemsstaterna.
- (209) Även om det beviljade stödet till kustfarten inte skulle ha kunnat påverka handeln mellan medlemsstaterna och inte snedvridit konkurrensen före den 1 januari 1999, har läget under alla omständigheter ändrats sedan dess, eftersom kustfarten, i enlighet med förordning (EEG) nr 3577/92, hädanefter är öppen för alla operatörer inom EU. Det bör dessutom understrykas att SNCM inte endast ägnar sig åt kustfart utan även är verksamt på den internationella sjöfartsmarknaden, som avreglerades genom rådets förordning (EEG) nr 4055/86 ⁽¹⁰⁵⁾.
- (210) I föreliggande fall anser kommissionen därför att de tre sista kriterierna i artikel 107.1 i EUF-fördraget, vilka anges i punkt 205 i detta beslut, är uppfyllda. Därför måste kommissionen för varje åtgärd undersöka huruvida det finns en selektiv ekonomisk fördel, i enlighet med tribunalens dom av den 11 september 2012.

6.1.1 Analysens tidsmässiga ram

- (211) Enligt tribunalens rättspraxis ⁽¹⁰⁶⁾ måste kommissionen efter en ogiltigförklaring av ett av sina beslut uteslutande basera sin nya analys på de upplysningar som den hade tillgång till när det ogiltigförklarade beslutet antogs, dvs. den 8 juli 2008 i det här fallet.
- (212) Händelser som eventuellt inträffat efter den 8 juli 2008 får alltså inte beaktas. Förändringar eller tendenser på marknaden eller sådana som rör det stödmottagande företags situation bör inte tas med i analysen. Kommissionen tar inte heller hänsyn till den period för verkställande av omstruktureringsplanen som inleddes efter juli 2008 ⁽¹⁰⁷⁾.
- (213) På samma sätt har kommissionen varken någon skyldighet att göra om den förberedande handläggningen av ärendet eller att komplettera det med ny teknisk sakkunskap ⁽¹⁰⁸⁾. Ogiltigförklaringen av en akt som i sin tur stoppar ett administrativt förfarande som består av olika etapper innebär inte nödvändigtvis att hela förfarandet ogiltigförklaras. När det (som i detta fall), trots att undersökningar utförts som möjliggjort en omfattande analys av stödets förenlighet, visar sig att kommissionens analys varit ofullständig vilket leder till att beslutet ogiltigförklaras, får förfarandet för att ersätta detta beslut baseras på de undersökningar som redan har utförts ⁽¹⁰⁹⁾.
- (214) Eftersom kommissionen dessutom måste basera sin nya analys uteslutande på de upplysningar som den förfogade över i juli 2008, sådana upplysningar som de franska myndigheterna och SNCM redan har tagit ställning till, behöver man inte konsultera dem igen ⁽¹¹⁰⁾. Slutligen har berörda tredjeparters rätt att lämna synpunkter tillgodosetts genom offentliggörandet i Europeiska unionens offentliga tidning av beslutet att inleda förfarandet ⁽¹¹¹⁾ och ingen bestämmelse i förordning (EG) nr 659/1999 föreskriver att man på nytt måste ge dem denna möjlighet om den ursprungliga omstruktureringsplanen ändras under prövningen ⁽¹¹²⁾.

⁽¹⁰⁴⁾ Detta belopp motsvarar det kapitaltillskott på 15,81 miljoner euro som anmälades 2002 och ersättningen för den allmänna trafikplikten, det vill säga 53,48 miljoner euro, samt de tre nya åtgärder som de franska myndigheterna vidtog 2006, det vill säga avyttringen av 100 % av SNCM till ett negativt pris på 158 miljoner euro, kapitaltillskottet på 8,75 miljoner euro som tecknats av CGMF och förskottet till det löpande kontot till förmån för SNCM:s anställda.

⁽¹⁰⁵⁾ Rådets förordning (EEG) nr 4055/86 av den 22 december 1986 om tillämpning av principen om frihet att tillhandahålla tjänster på sjötransportområdet mellan medlemsstater samt mellan medlemsstater och tredjeland (EGT L 378, 31.12.1986, s. 1).

⁽¹⁰⁶⁾ Domen i målet Alitalia mot kommissionen, se fotnot 40.

⁽¹⁰⁷⁾ Domen i målet Alitalia mot kommissionen, se ovan, punkt 137.

⁽¹⁰⁸⁾ Domen i målet Alitalia mot kommissionen, se ovan, punkterna 144 och 159.

⁽¹⁰⁹⁾ Se för detta ändamål domen i målet Alitalia mot kommissionen, se ovan, punkterna 99–101 och 142.

⁽¹¹⁰⁾ Domen i målet Alitalia mot kommissionen, se ovan, punkt 174.

⁽¹¹¹⁾ Se fotnot 29.

⁽¹¹²⁾ Se fotnot 110.

- (215) Detta beslut baseras alltså i först hand enbart på de uppgifter som fanns tillgängliga den 8 juli 2008. I andra hand kommer kommissionen dock att visa att slutsatserna inte skulle ändras av att hänsyn tas till de franska myndigheternas not av den 16 maj 2013 om de sakförhållanden som rädde före den 8 juli 2008 eller den information som lämnades av SNCM den 27 augusti 2013.

6.1.2 Avyttringen av SNCM till ett negativt försäljningspris på 158 miljoner euro

- (216) I det aktuella ärendet ska kommissionen undersöka om kapitaltillskottet från staten på 158 miljoner euro före avyttringen av SNCM till privata köpare, dvs. hela det negativa priset av försäljningen av företaget till motsvarande belopp, innehåller inslag av statligt stöd.
- (217) Ett villkorslöst och öppet anbudsförfarande där staten säljer företaget efter att först ha gett det ett kapitaltillskott (med ett belopp högre än försäljningspriset) behöver inte nödvändigtvis utesluta förekomsten av ett stöd som både gynnar det privatiserade företaget och dess köpare⁽¹¹³⁾.
- (218) För att undersöka om ett företag har fått en ekonomisk fördel genom ett kapitaltillskott från staten har kommissionen som princip använt kriteriet med en privat investerare i en marknadsekonomi (nedan kallat kriteriet *om en privat investerare*) i den mån mottagaren inte är skyldig att betala tillbaka andra statliga stöd och det går att analysera tillskottet utifrån detta kriterium. Kriteriet om en privat investerare härleds ur den princip om likabehandling av den offentliga och privata sektorn som följer av artikel 345 i EUF-fördraget. Enligt denna princip ska det kapital som en stat direkt eller indirekt ställer till ett företags förfogande på villkor som motsvarar normala marknadsförhållanden inte anses utgöra ett statligt stöd⁽¹¹⁴⁾.
- (219) I detta syfte kan kommissionen framför allt bedöma om tillhandahållaren av medel uppträder som en privat investerare som försöker genomföra en strukturpolitik – globalt eller inom en bransch – och som styrs av en långsiktig avkastning på det investerade kapitalet. EU-domstolen har i flera mål bekräftat att detta är ett riktigt tillvägagångssätt⁽¹¹⁵⁾.
- (220) Enligt fast rättspraxis utgör ett kapitaltillskott från en offentlig investerare utan några utsikter till vinst, inte ens på lång sikt, ett statligt stöd⁽¹¹⁶⁾.
- (221) EU-domstolen har även fastställt att en privat investerare som försöker genomföra en strukturpolitik – globalt eller inom en bransch – och som styrs av möjligheterna att uppnå vinst på lång sikt inte förnuftigt kan tillåta sig att, efter flera års oavbrutna förluster i företaget, göra ett kapitaltillskott som i ekonomiskt hänseende inte bara kostar mer än en likvidation utan dessutom är avhängigt av att företaget säljs, vilket avlägsnar varje utsikt till vinst, även på lång sikt⁽¹¹⁷⁾.
- (222) I sin dom i målet Gröditzer har domstolen angett att för att fastställa huruvida privatiseringen av ett företag till ett negativt försäljningspris bär drag av statligt stöd ”skall det bedömas huruvida, under liknande omständigheter, en privat investerare som till sin storlek kan jämföras med de organ som förvaltar den offentliga sektorn skulle ha gjort lika stora kapitaltillskott i samband med försäljningen av företaget eller om denne skulle ha valt att likvidera företaget”⁽¹¹⁸⁾.
- (223) Mot bakgrund av ovanstående måste kommissionen, för att fastställa den aktuella stödåtgärdens karaktär, ”bedöma om den lösning som staten valt i sig och jämfört med varje annan lösning, inklusive alternativet att inte alls intervensera, är den minst kostsamma, vilket om så var fallet skulle leda till slutsatsen att staten har agerat som en privat investerare”⁽¹¹⁹⁾.

⁽¹¹³⁾ Domstolens dom av den 28 januari 2003 i mål C-334/99, Tyskland mot kommissionen, REG I-1139, punkt 142.

⁽¹¹⁴⁾ Kommissionens meddelande till medlemsstaterna om tillämpningen av artiklarna 92 och 93 i EG-fördraget och artikel 5 i kommissionens direktiv 80/723/EEG om offentliga företag inom tillverkningssektorn (EGT C 307, 13.11.1993, s. 3, se punkt 11). Meddelandet rör tillverkningssektorn men kan även tillämpas på andra ekonomiska sektorer.

⁽¹¹⁵⁾ Se särskilt förstainstansrättens dom av den 6 mars 2003 i mål T-233/99, Westdeutsche Landesbank Girozentrale mot kommissionen, REG 2003, s. II-435.

⁽¹¹⁶⁾ Förstainstansrättens dom av den 21 januari 1999 i de förenade målen T-2/96 och T-129/95, Neue Maxhütte Stahlwerke GmbH och Lech-Stahlwerke GmbH mot kommissionen, REG 1999, s. II-17, punkt 116.

⁽¹¹⁷⁾ Se fotnot 80.

⁽¹¹⁸⁾ Se fotnot 113.

⁽¹¹⁹⁾ Kommissionens beslut 98/204/EG av den 30 juli 1997 om ett villkorligt godkännande av Frankrikes stödåtgärder till förmån för GAN-koncernen (EGT L 78, 16.3.1998, s. 1).

- (224) Kommissionen måste alltså undersöka om valet att gå vidare med ett kapitaltillskott i den här omfattningen verkligen skulle vara mindre kostsamt än en likvidation.

6.1.2.1 Beräkningen av kostnaderna för en likvidation

a) Hänsyn till utbetalningen av ytterligare avgångsvederlag

- (225) Vid beräkningen av ägarens kostnader för en likvidation menar de franska myndigheterna att storföretag i dag, när de är i färd med att lägga ned anläggningar eller likvidera dotterbolag, inte alls är ointresserade av de sociala konsekvenser sådana nedläggningar eller likvidationer kan få. Följaktligen genomför företagen allt oftare sociala åtgärdsplaner som kan innehålla åtgärder för att skola om personalen, hjälp att leta efter ett nytt arbete eller avgångsvederlag, dvs. åtgärder på lokal ekonomisk nivå som går längre än vad som föreskrivs i lagen eller kollektivavtal.
- (226) I detta sammanhang anser de franska myndigheterna att på grundval av den sociala åtgärdsplanen från 2005, som i sin tur är baserad på den sociala åtgärdsplanen från 2002, bör spannet ligga på [90 000–100 000] (*) till [120 000–130 000] (*) euro per anställd, vilket ger ett totalbelopp på mellan [200–210] (*) miljoner euro och [250–260] (*) miljoner euro. De franska myndigheterna anger att riktmärket i ovannämnda spann tar hänsyn till att kostnaderna för den aktuella sociala åtgärdsplanen har ökat på grund av den betydande andel anställda som närmar sig pensionsåldern och vars avgång sker under särskilt förmånliga villkor. Dessutom tar man hänsyn till att likvidationen av företaget och uppsägningen av hela personalen inte kan jämföras med en justering av personalsstyrkan för att fortsätta verksamheten, vilket är fallet i den aktuella sociala åtgärdsplanen.
- (227) Slutligen anser de franska myndigheterna att överlåtelsen av SNCM till ett negativt pris på 158 miljoner euro inte innehåller inslag av statligt stöd, ens om man tillämpar den analysmodell som tribunalen använde i sin dom av den 15 september 2012. De anser att kommissionen har tillgång till alla uppgifter som krävs för att besvara tribunalens kritik.
- (228) Kommissionen delar inte den analysen.
- (229) Enligt tribunalens dom ⁽¹²⁰⁾, kan det i princip anses vara legitimt och opportunt att en privat investerare betalar ut kompletterande avgångsvederlag, beroende på omständigheterna i det enskilda fallet. Syftena med ett sådant avgångsvederlag är att främja en avslappnad social dialog och bibehålla ett bolags eller en bolagskoncerns goda namn. Enligt principen om likabehandling av privat och offentlig sektor har även medlemsstaterna därför en möjlighet att betala kompletterande avgångsvederlag då ett offentligt företag försätts i likvidation, trots att deras förpliktelser a priori inte får gå utöver vad såsom ett strikt minimum föreskrivs i lag eller kollektivavtal. Tribunalen förklarar dock att "syftet med att på grund av legitima skäl ta på sig sådana kompletterande kostnader får emellertid inte vara uteslutande socialt eller ens politiskt. Annars finns det en risk att testet avseende en privat investerare tas ut ur sitt sammanhang (...). Om det inte finns någon som helst ekonomisk rationalitet – ens på lång sikt – bakom ett beslut att ta på sig kostnader som går utöver vad som föreskrivs i lag och kollektivavtal, måste en sådan åtgärd anses som ett statligt stöd i den mening som avses i artikel 87.1 EG." ⁽¹²¹⁾
- (230) När det gäller de franska myndigheternas argument angående statens goda namn, anser tribunalen följande: "Åtgärder som vidtas för att inte skada en medlemsstats goda namn som en global investerare i en marknads-ekonomi kan inte, utom i särskilda fall och utan en särskilt övertygande motivering, anses vara tillräckliga för att visa att ett beslut att påta sig ytterligare kostnader – såsom kompletterande avgångsvederlag – är att anse som ett rationellt ekonomiskt beslut på lång sikt" ⁽¹²²⁾. I detta fall finns inga sådana särskilda omständigheter.
- (231) Kommissionen konstaterar att de franska myndigheterna efter förfarandets inledande inte kunde ange i förhållande till vilken statlig fransk ekonomisk verksamhet, särskilt inte geografiskt och sektoriellt, som de berörda åtgärderna kunde anses vara ett rationellt ekonomiskt beslut på lång sikt, även om myndigheterna slutligen i sin skrivelse av den 16 maj 2013 angav att statens agerande skulle jämföras med agerandet hos ett diversifierat holdingbolag som strävade efter att maximera sina vinster och skydda sitt goda namn som globalt företag, framför allt i fråga om sin personalpolitik.
- (232) När det gäller CGMF:s goda namn konstaterar kommissionen att de inte hade aktier i något annat företag än SNCM inom sektorn för sjötransporter. Därför är det argumentet inte tillämpligt på dem.

⁽¹²⁰⁾ Se fotnot 39, dom i mål Corsica Ferries France SAS mot kommissionen, punkterna 81–83.

⁽¹²¹⁾ Punkt 84 i ovannämnda dom.

⁽¹²²⁾ Punkt 85 i ovannämnda dom.

- (233) När det gäller statens goda namn har de franska myndigheterna hänvisat till den ökade risken för sociala konflikter inom statligt kontrollerade företag, inte bara i det geografiska närområdet för SNCM:s verksamhet utan även oavsett sektor och särskilt inom transportsektorn. Kommissionen noterar att de franska myndigheterna inte har visat att det verkligen förelåg en sådan spridningsrisk till alla offentliga företag och menar för övrigt att myndigheterna inte har visat att utbetalningen av kompletterande avgångsvederlag har kunnat minska förekomsten av nya strejker. Slutligen anser kommissionen att sociala hänsyn som motivering för statens finansiering av de kompletterande avgångsvederlagen inte är tillräckliga i sig för att det ska gå att utesluta förekomsten av statligt stöd.
- (234) För övrigt anser kommissionen att de franska myndigheterna inte har presenterat tillräckligt objektiva och verifierbara upplysningar som visar att utbetalningen av kompletterande avgångsvederlag under liknande omständigheter skulle vara etablerad praxis hos privata företag i samma sektor. Kommissionen konstaterar att en enkel hänvisning till ett begränsat antal sociala planer inte visar att det finns en tillräckligt etablerad praxis i jämförbara fall, att de sociala planer som de franska myndigheterna hänvisar till gäller planer för omstrukturering, inte likvidation, och att flera av dem berör sektorer som inte har något gemensamt med transportinfrastruktur, såsom kosmetik (Yves Saint-Laurent Haute couture), livsmedel (Danone) eller elektronik (Hewlett Packard). Den tabell över sociala planer som de franska myndigheterna lämnar i noten av den 16 maj 2013 avser för övrigt sex planer som inrättats efter privatiseringen av SNCM och kan alltså inte beaktas för att motivera att hänsyn tas till de kompletterande avgångsvederlagen.
- (235) SNCM lämnade in en ny förteckning över fem sociala planer i sin skrivelse av den 27 augusti 2013. Kommissionen anser att denna förteckning inte gör det möjligt att fastställa att det var etablerad praxis att betala ut kompletterande avgångsvederlag hos de privata företagen i samma sektor. I stället konstaterar kommissionen direkt att två av de fem planer som tas upp gäller SNCM, som är föremål för detta beslut. De båda planerna kan alltså inte användas som objektiva jämförelseobjekt av två skäl: Dels kan SNCM inte hänvisa till sin egen tidigare praxis på området för att styrka att denna praxis är tillräckligt etablerad, dels motsvarar den sociala planen från 2002 en period då SNCM fortfarande var ett offentligt företag, medan tribunalen kräver en jämförelse med privata företag inom samma sektor. Därför konstaterar kommissionen att den sociala planen för hamnen i Marseille inte kan användas, eftersom hamnen var en offentlig anläggning 2004, inte ett privat företag. När det slutligen gäller de två sista sociala planer som det hänvisas till, dvs. Air Lib och Eurostar, noterar kommissionen att dessa är omstruktureringsplaner, inte likvidationsplaner. Utöver detta konstaterar kommissionen att de genomsnittliga kompletterande avgångsvederlagen i dessa båda planer är mindre än hälften så stora som de genomsnittliga kompletterande avgångsvederlag som SNCM betalat ut.
- (236) Slutligen noterar kommissionen att de franska myndigheterna inte har visat att den franska statens beteende skulle vara motiverat av en rimlig sannolikhet för att göra en indirekt materiell vinst, ens på lång sikt, genom att undvika en ytterligare försämring av det sociala klimatet i företaget, eftersom en likvidation innebär att företaget kommer att försvinna. När det gäller tanken att det skulle uppstå en större fördel för de anställda vid andra offentliga företag, finns det inte tillräckligt med stöd för denna. Även om man använder det resonemang om en global investerare som de franska myndigheterna hänvisar till, skulle mycket höga avgångsvederlag till de anställda vid ett företag i själva verket riskera att försvåra en eventuell omstrukturering av andra företag som tillhör samma investerare. De franska myndigheterna har inte heller gjort någon kvantifiering av de eventuella betydande samhällskostnader som de hänvisar till som motivering för utbetalningen av kompletterande avgångsvederlag.
- (237) De franska myndigheterna har också hävdat att en likvidation skulle ha tagit längre tid och medfört större risk för staten än avyttringen av SNCM till ett negativt pris. Kommissionen konstaterar att de franska myndigheterna inte har lagt fram något bevis på denna risk och inte har förklarat varför en privat ägare skulle ha tagit hänsyn till längden på ett likvidationsförfarande. Frucona Košice-målet⁽¹²³⁾, som de franska myndigheterna hänvisar till, är inte relevant i detta fall eftersom det gäller testet med en privat fordringsägare. Längden på ett likvidationsförfarande är relevant att undersöka om staten som fordringsägare hos Frucona Košice har fått så stor ersättning som möjligt för sina fordringar genom att godta en mindre betalning direkt i stället för att invänta resultatet av företagets likvidation. I föreliggande fall är läget annorlunda, eftersom staten är ägare i SNCM och inte en privat fordringsägare. Eftersom tillgångarna vid en likvidation av SNCM helt uppenbart inte skulle räcka för att täcka skulderna, skulle det vara omöjligt för staten att få tillbaka sitt tillskott. Därför är det inte relevant att hänvisa till längden på ett likvidationsförfarande i detta fall.
- (238) De franska myndigheterna har alltså inte visat att staten agerade som privat investerare vid en likvidation när den tog över kostnaderna för de kompletterande avgångsvederlagen.

⁽¹²³⁾ Mål C-73/11 P, Frucona Košice mot kommissionen.

(239) I detta skede av analysen måste kommissionen nu fastställa SNCM:s likvidationsvärde utan kompletterande avgångsvederlag.

b) SNCM:s likvidationsvärde

(240) Enligt metoden med uppskrivna nettotillgångar anses tillgångarna vara otillräckliga om de verkliga tillgångarnas ekonomiska värde (i allmänhet högre än nettovärdet) inte täcker det ekonomiska värdet av de verkliga skulderna.

(241) För att konstatera om det rör sig om otillräckliga tillgångar i det här fallet, har kommissionen, med hjälp av sin expert ⁽¹²⁴⁾, i enlighet med nedanstående förklaringar, bekräftat att värdet på SNCM:s tillgångar den 30 september 2005 inte var tillräckligt för att hålla de prioriterade och oprioriterade fordringsägarna skadelösa.

(242) Kommissionen anser att värderingen av nettotillgångarna är en metod som för närvarande används för att värdera rederier. Den anger dessutom att denna metod är särskilt lämpad i SNCM:s situation eftersom dess referens-aktieägare som alternativ till att avyttra företaget bara kan välja att likvidera det.

(243) När det gäller andra värderingsmetoder, framför allt metoden med fria kassaflöden, anser kommissionen att eftersom detta förutsätter fortsatt verksamhet i företaget, vilket inte skulle vara fallet för SNCM vid en likvidation, är denna metod inte relevant i det aktuella ärendet.

(244) Kommissionen håller fast vid att den 30 september 2005 bör användas som referensdatum för bedömningen av SNCM eftersom det från detta datum fanns ett faktiskt val mellan att godta förslaget till omorganisation eller likvidera företaget, eftersom valet av BCP hade fastställts den 27 september 2005.

i) Värdet på SNCM:s tillgångar

(245) Kommissionen noterar särskilt att SNCM:s ägare i samarbete med medarbetarna på Ernst & Young började räkna på kostnaderna för en likvidation av företaget (CGMF:s rapport ovan) den 30 september 2005, vilket Oddo Corporate Finance och medarbetarna på Paul Hastings hade avrått ifrån. Kommissionen påpekar att i den rapport från Oddo-Hastings som nämns ovan värderades SNCM:s tillgångar till 190,3 miljoner euro.

(246) När det gäller värderingen av den egna flottan ⁽¹²⁵⁾ värderades bruttomarknadsvärdet på SNCM:s fartyg av den specialiserade fartygsmäklaren BRS till 224 miljoner euro den 30 september 2005, medan SNCM:s flotta i Oddos rapport värderades till 150,7 miljoner euro efter värdeminskning ⁽¹²⁶⁾, mäklararvode ⁽¹²⁷⁾ och rättslig risk ⁽¹²⁸⁾.

Tabell 3

Scenarier för värderingen av SNCM:s tillgångar den 30 september 2005

	Tillgångarnas värde enligt Oddos rapport i miljoner euro	Tillgångarnas värde enligt kommissionens expert i miljoner euro
Immateriella anläggningstillgångar	—	—
Materiella anläggningstillgångar		
Egenägda fartyg	150,7	151,7

⁽¹²⁴⁾ Efter ett anbudsförfarande har kommissionen gett detta uppdrag till en oberoende expert, Moore Stephens, Chartered Accountants, vars slutrapport översändes den 25 januari 2008.

⁽¹²⁵⁾ Det rör sig om följande sju fartyg: Corse, Ile de Beauté, Méditerranée, Napoléon Bonaparte, Paglia Orba, Monte d'Oro och Monte Cino.

⁽¹²⁶⁾ Denna värdeminskning, som uppgår till 52,2 miljoner euro (mellan 25 och 30 % av bruttomarknadsvärdet) motiveras bland annat av särdragen hos SNCM:s fartyg, som är anpassade till de linjer som företaget trafikerar, fartygens skick och att hela flottan ska säljas (framför allt den svaga försäljningspositionen). BRS:s värdering bygger framför allt på antagandet om en försäljning av kompletta och driftklara fartyg i bra skick och som fungerar bra under vanliga kommersiella förhållanden.

⁽¹²⁷⁾ Beräknat till 4,6 miljoner euro.

⁽¹²⁸⁾ Den rättsliga risken motiveras av att konkursförvaltaren troligtvis får svårt att snabbt avyttra fartygen och av att marknaden snabbt blir mättad till följd av begränsad absorberingsförmåga.

	Tillgångarnas värde enligt Oddos rapport i miljoner euro	Tillgångarnas värde enligt kommissionens expert i miljoner euro
Fastigheter ⁽¹⁾	11,2	11,2
Finansiella anläggningstillgångar ⁽²⁾	32,7	38,3
Anläggningstillgångar	194,6	201,2
Varulager	—	—
Förskotts- och delbetalningar	—	—
Kundfordringar	0,8	0,8
Övriga fordringar ⁽³⁾	9,4	9,4
Nettokassaflöde	– 14,5	—
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	—	—
Övriga tillgångar	– 4,3	10,20
Totalt tillgångar	190,3	211,4

Källa: Rapport från Oddo-Hastings, rapport från kommissionens expert.

(¹) När det gäller fastigheterna (bl.a. SNCM:s huvudkontor) anger de franska myndigheterna att likvidationsvärdet bygger på en fastighetsexperts värdering i november 2003, uppdaterat med +20 % för att ta hänsyn till de stigande priserna.

(²) De finansiella anläggningstillgångarna avser huvudsakligen SNCM:s aktieinnehav i Sud-Cargos, Aliso, CGTH, CMN och Ferrytour.

(³) Denna post avser huvudsakligen fordringar gentemot staten, framför allt ersättningen för den allmänna trafikplikten för september 2005 och Assedics återbetalning av arbetsgivaravgifter för räkenskapsåret 2004.

- (247) Vid läsningen av tabellen ovan konstaterar kommissionen att fartygsflottan utgör den viktigaste delen i värderingen av företagets tillgångar. Kommissionens expert har därför, efter att så långt som möjligt ha gjort en jämförande analys, funnit att den värdeminskning som tillämpas på fartygens bruttomarknadsvärde och den rättsliga risken hänger samman. På grundval av detta konstaterade experten att det inte fanns något som talade för att den värdering av flottan som staten hade upprättat borde avvisas.
- (248) När det gäller värdeminskningen anser kommissionen att nivån är i linje med de värdeminskningar som har observerats vid försäljningen av fartyg vid tvångslikvidationer. Enligt kommissionens expert avyttrade exempelvis Selon Régie des Transports Maritimes, det statliga belgiska bolag som trafikerar linjerna Oostende–Ramsgate, två bilfärjor 1997 med en värdeminskning beräknad till 35 respektive 45 %. Mer nyligen avyttrade företaget Festival Cruises tre kryssningsfartyg med en värdeminskning på i genomsnitt 20 %. De värdeminskningar som har observerats i liknande fall ligger således i linje med de värdeminskningar som de franska myndigheterna har tillämpat i det aktuella ärendet.
- (249) När det gäller den rättsliga risken anser kommissionen, eftersom det inte har skett någon jämförbar transaktion på marknaden, att de argument som förs fram som motivering till att tillämpa den rättsliga risken är i linje med den smala marknaden för denna typ av fartyg som har konstruerats för en tämligen specifik trafik.
- (250) Kommissionen konstaterar för övrigt att dess oberoende expert har granskat det höjda värdet av de finansiella anläggningstillgångarna, särskilt SNCM:s aktieinnehav i CMN (från 21,8 miljoner euro till 28 miljoner). Med tanke på det förslag från Stef-TFE om att förvärva detta aktieinnehav för 35,2 miljoner euro som översändes till kommissionen inom ramen för denna utredning anser kommissionen att värderingen av SNCM:s aktieinnehav i CMN till 28 miljoner euro är rimlig vid en likvidation av företaget.
- (251) När det gäller värderingen av de övriga tillgångarna hade kommissionens expert inga särskilda invändningar. Han hade inte behållit posten "nettokassaflöde" bland tillgångarna eftersom den uppvisar ett underskott. Kommissionen anser att denna post egentligen borde klassificeras om och tas upp under SNCM:s skulder.

- (252) Med förbehåll för justeringar värderar kommissionen SNCM:s tillgångar till 211,4 miljoner euro den 30 september 2005.
- ii) Värdering av SNCM:s skulder
- (253) Kommissionen konstaterar att de franska myndigheterna beräknar det belopp som är avsett för prioriterade fordringsägare till 153,8 miljoner euro och det belopp som är avsett för oprioriterade fordringsägare (utöver extra avgångsvederlag) till 170,9 miljoner euro.
- (254) Särskilt när det gäller de sociala skulderna uppskattar de franska myndigheterna kostnaden för den avtalsbaserade sociala åtgärdsplanen till [70–80] (*) miljoner euro. Kostnaderna för åtgärdsplanen har fastställts på individuell basis och tar hänsyn till typen av kontrakt (tillsvidareanställning och visstidskontrakt), gällande tjänsteföreskrifter och kollektivavtal (personal som arbetar till sjöss, markpersonal och personal i ledande befattningar), anciennitet, lönegrad och lön för varje anställd. Beloppet täcker ersättning under uppsägningstiden ([20–30] (*) miljoner euro), semesterersättning under uppsägningstiden ([0–10] (*) miljoner euro), och avtalsmässiga avgångsvederlag ([30–40] (*) miljoner euro) samt Delalandeskatten ([0–10] miljoner euro) ⁽¹²⁹⁾.
- (255) De kostnader för den sociala åtgärdsplanen som går utöver avtalen uppskattar de franska myndigheterna till [30–40]* miljoner euro. Den sociala åtgärdsplanen samlar alla åtgärder kopplade till SNCM:s lagstadgade och avtalsmässiga skyldigheter vid uppsägningar ⁽¹³⁰⁾ och de kostnader som är indirekt kopplade till den avtalsbaserade sociala åtgärdsplanen ⁽¹³¹⁾.
- (256) Kostnaden för att säga upp de viktigaste driftsavtalen innebär framför allt att bankgarantin på 7,4 miljoner euro för att garantera att SNCM fullgör den allmänna trafikplikten riskerar att gå förlorad. Till detta kommer de böter som anges i avtalet, motsvarande 2 % av den finansiella referensersättningen på 63 miljoner euro 2005, dvs. omkring 1,2 miljoner euro om den som ansvarar för trafikplikten försätts i konkurs.
- (257) När det gäller skulder i samband med de fartyg som leasas ⁽¹³²⁾ framhåller de franska myndigheterna att utifrån vissa antaganden ⁽¹³³⁾ värderade den specialiserade fartygsmäklaren BRS avyttringens nettobehållning till 144,8 miljoner euro den 30 september 2005 efter värdeminskning, mäklararvode och uppläggingskostnader. Då skattnedsättningar och bankkulder uppgick till 193,5 miljoner euro kvarstår ett saldo på 48,7 miljoner euro för bankkulder i samband med de leasade fartygen, som ska återbetalas.

Tabell 4

Värdering av SNCM:s skulder den 30 september 2005

	Värdet på skulderna enligt Oddos rapport i miljoner euro	Värdet på skulderna enligt kommissionens expert i miljoner euro
Prioriterade skulder:		
Sociala skulder och skatteskulder	[20–30]*	[20–30]*
Finansiella skulder med tillgångarna som säkerhet ⁽¹⁾	15,9	15,9
Kostnader för den avtalsbaserade sociala åtgärdsplanen	[70–80]*	[70–80]*
Pensionsinbetalningar ⁽²⁾	10,2	10,2

⁽¹²⁹⁾ Det rör sig om en skyldighet enligt artikel L.321-13 i arbetslagstiftningen enligt vilken en arbetsgivare ska betala avgångsvederlag när en anställd under 50 år sägs upp.

⁽¹³⁰⁾ Kostnad för att förnya sysselsättningsområdet ([0–10] (*) miljoner euro), kostnad för omskolning ([10–20] (*) miljoner euro), kostnad för stödenheter och omskolningsstöd under benämningen "rörlighet" ([0–10] (*) miljoner euro).

⁽¹³¹⁾ Kostnaden för uppsägning av personal anställd av SNCM men utstationerade till dotterbolag och personal vid likviderade dotterbolag ([0–5] (*) miljoner euro) samt kostnaden för rättsliga åtgärder i samband med uppsägningen av anställningsavtalen och ansökningar om ändrade anställningsavtal ([0–10] (*) miljoner euro).

⁽¹³²⁾ Den 30 september 2005 använde SNCM tre leasade fartyg: höghastighetsfartyget Liamone (ägt av GIE Véronique Bail), Danielle Casanova (GIE Joliette Bail) och Pascal Paoli (GIE Castellane Bail).

⁽¹³³⁾ Beräkningen baseras på följande underliggande hypoteser: SNCM avslutar sina leasingavtal den 30 september 2005, vilket innebär att fartygen återgår till sina respektive ägare (GIE) och att ingen hyra betalas.

Köptionen får inte utnyttjas.

Fartygen avyttras av GIE:s långivande banker den 30 september 2005. Nettointäkterna från försäljningen av fartygen ska i första hand användas för att betala bank- och skatteskulder.

	Värdet på skulderna enligt Oddos rapport i miljoner euro	Värdet på skulderna enligt kommissionens expert i miljoner euro
Likvidationskostnader	4,7	4,7
Tillfälliga driftsförluster ⁽³⁾	26,5	26,5
Ersättning till prioriterade fordringsägare	153,8	153,8
Skulder utan säkerhet ⁽⁴⁾	69,7	84,2
Kostnader för extra sociala åtgärder	[30–40]*	[30–40]*
Uppsägning av de viktigaste driftsavtalen	[10–20]*	[10–20]*
Kostnader i samband med avyttringen av de leasade fartygen	48,7	48,7
Ersättning till oprioriterade fordringsägare	170,9	181,1

Källa: Rapport från Oddo-Hastings, rapport från kommissionens expert.

⁽¹⁾ Fartygen Napoléon Bonaparte och Paglia Orba används som säkerhet för att finansiera fartygslånen.

⁽²⁾ Denna post avser användningen vid den tidpunkt då SNCM åtog sig att stå för en del av de extra pensionskostnaderna.

⁽³⁾ Fram till dess att likvidationen har avslutats. De tillfälliga förlusterna utgår från utbetalningen av löner under en enda månad. De inkluderar även kostnaden för att lägga upp de egenägda fartygen, oräknat tillgångarnas värde. Denna kostnad motsvarar uppläggningskostnaden för fartygen i väntan på försäljning.

⁽⁴⁾ Skulderna utan säkerhet fördelar sig på följande sätt: medel för risker och åtaganden (3,3 miljoner euro), införlivade skulder/aktieinnehav (0,1 miljoner euro), tjänsteoperatörer (28,6 miljoner euro), allmän representation (23 miljoner euro), grupp- och föreningsskulder (7,8 miljoner euro), reglering av skulder (6,9 miljoner euro).

- (258) Kommissionen konstaterar att de sociala skulderna utgör en grundläggande del av SNCM:s skulder. När det gäller kostnaden för de avtalsbaserade sociala åtgärderna, har kommissionens expert bekräftat metoden för att beräkna alla kostnader som ingår i den sociala åtgärdsplanen och inte konstaterat några konstigheter eller fel. Mot bakgrund av detta anser kommissionen att det belopp på [70–80] (*) miljoner euro som de franska myndigheterna tar upp som kostnader för avtalsbaserade sociala åtgärder är rimligt.
- (259) När det gäller de tillfälliga driftsförlusterna anser kommissionen att uppskattningen är försiktig i förhållande till lagstiftningen, särskilt artiklarna L.622-10 i handelslagen och 119-2 i dekret nr 85-1388 av den 27 december 1985, enligt vilka SNCM efter beslut av den behöriga handelsdomstolen skulle kunna bli tvungen att fortsätta trafiken under två månader, en period som på den allmänna åklagarmyndighetens begäran kan förlängas för att uppfylla trafikplikten.
- (260) När det gäller skulderna utan säkerhet hade kommissionens expert inga särskilda invändningar. Han korregerade emellertid beloppet på 69,7 miljoner euro till 14,5 miljoner på grund av överföringen av posten "nettokassaflöde". Kommissionen anser att denna flytt är i linje med den ändrade värderingen av SNCM:s tillgångar.
- (261) När det gäller kostnaderna för de delar av den sociala åtgärdsplanen som faller utanför avtalen (extra avgångsvederlag) anser kommissionens expert att kostnaden för rättsliga tvister bör minskas till [0–5] (*) miljoner euro i stället för det belopp på [0–10] (*) som de franska myndigheterna har angett. Om kommissionen är säker på att fackföreningarna kommer att kräva en omförhandling av kontrakten för tillsvidareanställda och visstidsanställda ⁽¹³⁴⁾ anser experten däremot att beloppet bara ska avse tillsvidareanställd personal, där denna risk är mer eller mindre säker (150 tillsvidareanställda). Med en bruttomånadslön på [2 000–2 500] (*) euro och ett avgångsvederlag på 9 månaders lön för de [100–120] (*) första tillsvidareanställda och 6 månader för de [50–70] (*) följande skulle beloppet uppgå till [0–10] (*) miljoner euro.

⁽¹³⁴⁾ Med hänsyn till SNCM:s frekventa användning av upprepade visstidskontrakt.

(262) När det gäller nettoskulder i samband med avyttringen av de leasade fartygen anser kommissionen att de antaganden som beräkningen baseras på framför allt är motiverade utifrån GIE:s kontraktsformer, som begränsar varje möjlighet till stöd från tredje part till SNCM och fastställer skattelättnader för fartygstrafik under fransk flagg. De är dessutom motiverade eftersom den rättsliga risken inte gäller för de leasade fartygen då dessa avyttrades av GIE:s långivande banker. Kommissionen anser därför att det är motiverat att ta upp uppläggningskostnader för perioden mellan den 30 september 2005 och datumet för den faktiska avyttringen av fartygen.

(263) Mot bakgrund av ovanstående anser kommissionen att den 30 september 2005 uppgick SNCM:s prioriterade skulder till 153,8 miljoner euro och de oprioriterade skulderna till 181,1 miljoner euro.

iii) Konstaterandet av otillräckliga tillgångar

(264) Mot bakgrund av ovanstående anser kommissionen att värdet på SNCM:s tillgångar den 30 september 2005 (211,4 miljoner euro) inte var tillräckligt för att ersätta de prioriterade fordringsägarna (153,8 miljoner euro) och de oprioriterade fordringsägarna (181,1 miljoner), dvs. sammanlagt 334,9 miljoner euro. Tillgångsunderskottet uppgår alltså till ungefär 123,5 miljoner euro.

c) Hänsyn till en talan om skuldreglering

(265) Kommissionen har även undersökt de franska myndigheternas och SNCM:s påstående om att staten, som majoritetsägare, skulle ha ombetts att reglera skulderna vid en likvidation av företaget. En av de berörda parterna, CFF, har ifrågasatt tillämpningen av den nationella rättspraxis som de franska myndigheterna hänvisar till i detta fall. När det gäller den rättspraxis som införs av appellationsdomstolen i Rouen i målet Aspocom Group Oyj anser CFF att domstolen hade ådömt det finska moderbolaget att betala avgångsvederlag till de anställda vid dess franska dotterbolag som försatts i likvidation eftersom dessa avgångsvederlag var fastställda i en social plan som upprättats genom ett företagsavtal som moderbolaget godkänt och som inte hade betalats till fullo.

(266) De franska myndigheterna anser att de faktiska totalkostnader som Frankrike i egenskap av aktieägare skulle ha fått stå för gentemot CGMF den 30 september 2005 skulle ha uppgått till mellan 312,1 och 361 miljoner euro. De menar även att denna beräkning tar särskilt hänsyn till statens risk att tvingas "reglera skulderna" om en domstol hade funnit att staten de facto styrde SNCM, samt risken för att staten skulle ha dömts att betala kompletterande avgångsvederlag till den uppsagda personalen. De franska myndigheterna anser att dessa risker måste ingå i beräkningen av de faktiska kostnaderna vid en eventuell likvidation av SNCM.

(267) Frågan är därför hur man ska beräkna de faktiska kostnader som Frankrike som ägare troligtvis skulle ha behövt betala vid en likvidation av SNCM för att, med beaktande av risken att åläggas att betala dessa kostnader och med beaktande av dessa kostnaders omfattning, avgöra om en förnuftig privat aktieägare hellre skulle ha föredragit att genast sälja sitt dotterbolag till ett negativt försäljningspris på 158 miljoner euro snarare än att löpa denna risk.

(268) Enligt fransk rätt har konkursförvaltaren för ett företag som tvingas till likvidation möjlighet att i samband med en plan för att rädda eller rekonstruera företaget eller en likvidation inleda en ansvarstalan mot de tidigare företagsledarna för att tvinga dessa att reglera skulderna ⁽¹³⁵⁾.

(269) Vätkandet av en talan om skuldreglering mot de tidigare företagsledarna för det företag som har försatts i likvidation motiveras av nödvändigheten av att rekonstruera företagets tillgångar, vilket är en av konkursförvaltarens uppgifter.

(270) I flera skrivelser till kommissionen har de franska myndigheterna framhållit att antagandet att en nationell domstol skulle kunna ha ålagt staten att reglera skulderna i det företag det styrde utgör ett ytterst troligt scenario och att denna hypotes måste beaktas vid beräkningen av de faktiska kostnaderna vid en eventuell likvidation av SNCM.

⁽¹³⁵⁾ Lag nr 85-98 av den 25 januari 1985 om rekonstruktion och tvångslikvidation av företag, kodifierad i handelslagens artiklar L620-1 ff., och lag nr 2005-845 av den 26 juli 2005 om skyddande, rekonstruktion och likvidation av företag, kodifierad i artiklarna 620-1 till 670-8 i handelslagen.

- (271) I sin korrespondens av den 28 februari 2008 översände SNCM en rapport från Baker & McKenzie som bedömer de rättsliga konsekvenserna av en talan om skuldreglering mot den franska staten. Rapportens slutsats är att om ärendet hade hänskjutits till en handelsdomstol skulle denna troligtvis ha betraktat staten som ansvarig och ålagt denna att stå för alla SNCM:s sociala skulder.
- (272) I den relevanta lagstiftningen anges att den tidigare ledningen för det företag som har likviderats enligt lag, eller om fyra kumulativa villkor är uppfyllda, kan åläggas att betala företagets sociala skulder.
- i) Erkännande av staten som den som de jure eller de facto styr det tvångslikviderade företaget
- (273) Rapporten från Baker & McKenzie, som SNCM översänt, leder kommissionen att dra slutsatsen att [...] (*). Syftet med denna expertrapport är att visa att staten enligt gällande rättspraxis⁽¹³⁶⁾ upprepade gånger har [...] (*). Framför allt har staten enligt samma rapport fattat [...] (*) beslut. Vidare förefaller företagets ledning [...] (*). Slutligen skulle staten [...] (*).
- (274) Kommissionen konstaterar att de franska myndigheterna i sina skrivelser av den 28 mars 2008, 27 april 2007 och 28 mars 2008 inte har uttryckt reservationer [...] (*). I sin skrivelse av den 20 november 2006 anger de franska myndigheterna själva att domaren [...] (*) företaget.
- (275) Kommissionen anser emellertid att det är uppenbart att de franska myndigheternas förklaring av den 20 november 2006, avgiven inom ramen för ett förfarande om statligt stöd, inte räcker för att med säkerhet fastställa att en domstol skulle ha betraktat de nationella myndigheterna som de som de facto styrde det företag som omfattas av de berörda åtgärderna, och framför allt hur troligt detta skulle vara.
- (276) När det gäller de ifrågasatta besluten är det långt ifrån fastställt att statens slutliga beslut skiljer sig avsevärt från den förvaltning som staten brukar tillämpa i sina innehav. Även i rapporten från Baker & McKenzie framhålls den återkommande konflikten om hur mycket staten bör ingripa i förvaltningen av sina innehav och den generellt mycket omfattande roll som [...] (*) har.
- (277) Dessutom avser de exempel på nationell rättspraxis som staten och SNCM har lagt fram inte direkt den här typen av situation. De viktigaste fall som lyfts fram gäller lokala organisationer och domen i BRGM-målet av den 6 februari 2001 gäller en offentlig industriell och kommersiell anläggning.
- (278) Det är i varje fall långt ifrån bevisat att staten när den agerar som statsmakt kan betraktas som den som de facto styr företaget.
- ii) Ett eller flera exempel på att den statliga franska ägaren, som de facto styrde det företag som hotades av tvångslikvidation, har misskött företaget
- (279) I det aktuella ärendet konstaterar kommissionen att det i rapporten från SNCM:s expert, som baseras på en icke-uttömmande förteckning med faktauppgifter, anförs en rad uppgifter för att visa att staten, [...] (*), har misskött företaget.
- (280) Det anges framför allt att den franska staten skulle ha begått fel på investeringsområdet i samband med [...] (*) SNCM. Staten ska även ha gjort sig skyldig till flera fall av misskötsel på området för dimensioneringen [...] (*) SNCM.
- (281) I sin skrivelse av den 30 april 2007 bedömde de franska myndigheterna risken för att staten ska hållas ansvarig som mycket hög med tanke på kriterierna på misskötsel enligt artikel L. 651-2 i handelslagen.
- (282) Kommissionen anser återigen att denna förklaring av den 30 april 2007, avgiven inom ramen för ett förfarande om statligt stöd, inte räcker för att med säkerhet fastställa att en domstol skulle ha betraktat de nationella myndigheterna som de som de facto styrde det företag som omfattas av de berörda åtgärderna, och framför allt hur troligt detta skulle vara. Detta gäller särskilt eftersom de franska myndigheterna ifrågasätter att det förekommit misskötsel över huvud taget, vilket dock är en förutsättning för att det ska gå att väcka talan om skuldreglering.

⁽¹³⁶⁾ Enligt fransk rättspraxis måste en person, för att de facto anses styra företaget, visa prov på aktivt styre eller upprepade återkommande direktiv.

- (283) På ett mer grundläggande plan kan man konstatera att SNCM i likhet med de franska myndigheterna lägger stor vikt vid mycket gamla förvaltningsbeslut. Rapporten från Baker & McKenzie är inriktad på [...] (*) som genomförts fram till 2000. Där hänvisas det rentav till rapporter från revisionsrätten för budgetåren 1993–1999. De viktigaste påstådda fallen av misskötsel ska ha förekommit i mitten av 1990-talet. SNCM:s fordringsägare var dock informerade om denna förvaltning när de gick med på att ge företaget kredit. De godtog alltså underförstått risken med den formen av förvaltning. Inget pekar på att det skulle gå att åberopa statens ansvar vid en talan om skuldreglering i en liknande situation.
- (284) Dessutom kan dessa påstådda fall av misskötsel förklaras av politiska beslut som verkställts av offentliga myndigheter och inget tyder heller på att dessa politiska beslut kan betraktas som fall av misskötsel enligt rättspraxis för talan om skuldreglering.
- (285) Slutligen saknar rapporten från Baker & McKenzie framför allt trovärdighet när det gäller bedömningen att SNCM:s situation skulle bero på statens bristande externa kommunikation om läget för SNCM. Av rapporten framgår det endast att staten åberopat en situation som redan var välkänd. Statens beteende kan alltså inte betraktas om ett fall av misskötsel.

iii) Konstaterandet av otillräckliga tillgångar

- (286) I detta fall konstaterar kommissionen att det i rapporten från Oddo-Hastings anges framför allt att bristen på tillgångar uppgick till 134,4 miljoner euro den 30 september 2005, beräknat som skillnaden mellan dels värdet på SNCM:s tillgångar (190,3 miljoner), dels värdet på företagets skulder (skulder till prioriterade och oprioriterade fordringsägare, vilka beräknades uppgå till 153,8 miljoner euro respektive 170,9 miljoner euro).
- (287) Kommissionen har tidigare beräknat att SNCM saknade tillgångar på 123,5 miljoner euro den 30 september 2005 (se punkt 264).

iv) Koppling mellan exemplen på misskötsel och den brist på tillgångar som har konstaterats

- (288) Enligt de franska myndigheterna kan en fysisk person förklaras ansvarig, i enlighet med artikel L. 624–3 i handelslagen, även om misskötseln bara är en av orsakerna till att det saknas tillgångar, och denne kan åläggas att betala hela eller delar av bolagets skulder, även om de fel personen har begått bara ligger bakom en del av skulderna. ⁽¹³⁷⁾ De franska myndigheterna anser att den franska staten skulle ha varit tvungen att ett betala en del beräknad till mellan 85 % och 100 % av de bristande tillgångar som har konstaterats, dvs. ett spann på mellan 114,3 miljoner euro och 134,4 miljoner euro.
- (289) Denna analys saknar grund. I den mån de påstådda fallen av misskötsel baseras på beslut som fattats i mitten av 1990-talet och lett till omedelbara merkostnader för SNCM är det mycket svårt att se hur dessa orsakat brist på tillgångar 2005, särskilt med tanke på den mängd händelser som inträffat mellan dessa båda tidpunkter.
- (290) Dessutom verkar det inte finnas någon automatisk koppling mellan det skadeståndsbelopp som hänförs till skuldregleringen och den ökning av skulder som ledningens misskötsel skulle ha orsakat (förutsatt att detta kan styrkas), vilket också innebär att domstolen kan besluta att fastställa företagsledningens ansvar till ett betydligt lägre belopp än det konstaterade underskottet i tillgångarna ⁽¹³⁸⁾.
- (291) I motsats till vad de franska myndigheterna (och SNCM) vill göra gällande pekar inget på att dessa beslut skulle betraktas av skuldregleringsdomstolen som så allvarliga att de skulle innebära att de offentliga myndigheterna skulle åläggas ansvar för en stor andel av de konstaterade skulderna. En undersökning av påståendena visar att dessa i själva verket är protektionistiska beslut som har fattats av politiska skäl (dessutom tio år tidigare, i de flesta fall) eller nyare beslut för att skydda personalen mot krav på produktivitetssökningar eller försöka förbättra arbetsmiljön.

⁽¹³⁷⁾ Kassationsdomstolens dom av den 30 november 1993, nr 91–20.554, Bull. civ. IV, nr 440, s. 319.

⁽¹³⁸⁾ Se s. 46–48 i rapporten från Baker & McKenzie.

v) Fastställande av ansvar för kompletterande avgångsvederlag vid en eventuell likvidation av SNCM

- (292) Utöver bristen på tillgångar skulle en domstol, enligt de franska myndigheterna, med hänsyn till rättspraxis på området ⁽¹³⁹⁾, med säkerhet ha varit tvungen att ålägga den franska staten att stå för kompletterande avgångsvederlag (mellan [200–210] (*) och [250–260] miljoner euro). Enligt de franska myndigheterna skulle det totalbelopp som den franska staten som aktieägare skulle ha varit tvungna att betala uppgå till mellan 212,1 miljoner euro och 361 miljoner euro.
- (293) De franska myndigheterna anger att i sina senaste domar har de franska domstolarna ålagt den som de jure eller de facto styr ett företag att, utöver de bristande tillgångarna, stå för de avgångsvederlag som har beräknats på grundval av en social åtgärdsplan som företaget upprättade före likvidationen.
- (294) De franska myndigheterna anger särskilt att i målet Aspocomp undertecknade det franska företaget Aspocomp SAS, till 99 % ägt av det finländska företaget Aspocomp Group Oyj, den 18 januari 2002 ett avtal om villkoren för ersättning på grundval av en social åtgärdsplan som rörde 210 av totalt 550 anställda. I avtalet beskrevs särskilt beloppen för kompensationsersättningen och den kompletterande ersättningen samt stöd till frivillig avgång. Till följd av en förändring av koncernens strategi beslutade moderbolaget Aspocomp Group Oyj den 21 februari 2002 att inte längre finansiera sitt dotterbolag Aspocomp SAS, vilket gjorde att detta var tvungen att ansöka om konkurs. Detta beslut hindrade de facto dotterbolaget från att uppfylla sina åtaganden inom ramen för företagsavtal och tvingade det att säga upp alla övriga anställda.
- (295) Appellationsdomstolen i Rouen har bekräftat domen från arbetsdomstolen i Evreux och ålagt företaget Aspocomp Group Oyj, som kontrollerade 99 % av aktierna i sitt dotterbolag, att betala i) till de anställda som berörs av företagsavtalet, hela den kompensationsersättning och kompletterande ersättning som anges i detta enda företagsavtal, plus skadeståndsränta för uppsägning utan giltigt skäl, och ii) till de anställda som sades upp inom ramen för Aspocomps konkursansökan, motsvarande ersättningar eftersom moderbolaget genom att inte uppfylla sina åtaganden visat prov på ett illojalt uppträdande och oaktsamhet.
- (296) Frankrike har också hänvisat till en dom av den 19 april 2005 från kassationsdomstolens handelsavdelning ⁽¹⁴⁰⁾ som stöd för sin teori, men kommissionen anser inte att den domen innehåller några fakta som är avgörande för denna fråga. Kassationsdomstolen nöjer sig med att konstatera att en appellationsdomstol inte har fastställt bristande särkillnad av egendom mellan ett moderbolag och dess dotterbolag på ett tillräckligt sätt. Under alla omständigheter konstaterar kommissionen att sakförhållandena i Aspocompmålet inte är desamma som i det här fallet. I det här fallet har CGMF inte underlåtit att fullgöra sin skyldighet att betala ut kompletterande avgångsvederlag.
- (297) Såväl SNCM som de franska myndigheterna verkar lägga stor vikt vid att en social plan [...] (*). Det är ytterst tveksamt om [...] (*) kan betraktas som ett fall av misskötsel som kan göra staten ansvarig inför de anställda [...] (*). Även om man i undantagsfall skulle anta [...] (*) att staten kunde göras ansvarig för de anställda och ge dem rätt till ett skadestånd som skulle betalas av staten ⁽¹⁴¹⁾, skulle beviljandet av en sådan rätt i sig innebära en fördel för företaget SNCM och alltså vara statligt stöd i analogi med de skäl som beskrivs nedan i fråga om stödet till enskilda personer på 38,5 miljoner euro. Sannolikt skulle en sådan åtgärd göra mycket lite för att förbättra arbetsklimatet på företaget.

vi) Slutsatser om hänsyn till en talan om skuldreglering

- (298) Det har inte i tillräcklig grad kunnat visas att de franska myndigheterna med tillräckligt hög sannolikhet skulle ha dömts av en nationell domstol att betala ut skadestånd med ränta för skuldreglering och framför allt inte att ett sådant åläggande skulle ha överskridit det negativa pris som SNCM "såldes" till.

⁽¹³⁹⁾ Se särskilt de två domarna från appellationsdomstolen i Rouen av den 22 mars 2005 – dom nr RG 04/02549, Aspocomp Group Oyj, och dom nr RG 01/02667 – 04/02675.

⁽¹⁴⁰⁾ Kassationsdomstolens dom av den 19 april 2005 i målet Métaleurop.

⁽¹⁴¹⁾ Eller att den vid det tillfället åtagit sig att betala ut skadestånd vid eventuella framtida nedskärningar i av antalet anställda..

- (299) Dessutom måste man ta hänsyn till att statens agerande, även förutsatt att det förekommit misskötsel i det berörda fallet, syftade till att skydda nationell industri och nationella tjänster, däribland SNCM och dess anställda, framför allt för att undvika en utveckling som skulle ha svår att få social acceptans för. Även om offentliga personer, däribland staten, under vissa omständigheter kan betraktas som dem som de facto styr ett företag, tyder inget på att det skulle ha gått att använda en talan om skuldreglering för att bestraffa statens politiska beslut, särskilt under sådana omständigheter. Detta skiljer sig mycket kraftigt från sakförhållandena i målet Aspocomp, som inte alls gällde en sådan problematik.
- (300) Kommissionen anser under alla omständigheter att de franska myndigheterna inte i dag kan åberopa gamla politiska beslut för att motivera offentliga ingripanden i syfte att uppväga effekterna av äldre ingripanden. Tvärtom kan dessa båda ingripanden, det vill säga de tidigare insatserna och de nya offentliga ingripandena, tolkas som två kumulativa snedvridningar av konkurrensen. Genom att godta statens ansvar vid en talan om skuldreglering skulle staten i själva verket kunna erkänna att den har gjort sig skyldig till fall av misskötsel av företaget för att motivera det ekonomiska stöd som inte är statligt stöd, vilket i sin tur skulle utgöra ytterligare en snedvridning av konkurrensen. Staten skulle alltså åberopa sina egna fall av misskötsel för att motivera ett kompletterande kapitaltillskott i strid med den allmänna principen att ingen får dra fördel av sina egna fel ⁽¹⁴²⁾.
- (301) Det vore även onaturligt att skilja den del av statens agerande som utgör "misskötsel" (förutsatt att detta går att fastställa) från den del av statens som agerande som syftar till att rädda det företag som den har misskött. Misskötsel ingår dessutom inte i ett normalt beteende hos en försiktig privat investerare i en marknadsekonomi. Den räddningsmekanism som inte går att särskilja från misskötseln ingår alltså inte heller i ett normalt beteende hos en privat investerare.
- (302) Om man godtar de franska myndigheternas och SNCM:s teori skulle detta dessutom innebära att staten kan bevilja ett företag en garanti genom att medvetet "missköta" det, vilket knappast kan vara acceptabelt med hänsyn till disciplinen för stöd.
- (303) I det berörda fallet skulle det beteende som ledde till statens ansvar enligt den teori som lagts fram av SNCM och de franska myndigheterna i själva verket vara beteendet hos en stat som agerar som offentlig myndighet, inte som aktieägare. Eftersom en försiktig privat aktieägare inte skulle ha fattat beslut utifrån politiska och offentliga hänsyn kan risken för talan om skuldreglering till följd av sådana beslut inte beaktas vid testet om en försiktig privat investerare i en marknadsekonomi ⁽¹⁴³⁾.
- (304) De franska myndigheterna påpekar att kommissionen i sitt beslut om ABX den 7 december 2005 övervägde att ta hänsyn till att "tredjeman i vissa medlemsstater kan väcka talan mot aktieägare i ett likviderat bolag i exceptionella fall, särskilt om aktieägarna kan anses som [...] eller om de har brustit vid styrelsen av bolaget ⁽¹⁴⁴⁾."
- (305) Kommissionen påpekar dock att stödbegreppet måste bedömas objektivt och att det redan i beslutet om att inleda förfarandet i samma ärende konstaterades att även i det osannolika fall då samtliga villkor för att utlösa ansvar enligt den nationella rätten är uppfyllda, utesluter detta inte att ingripandena till dotterbolagets förmån är statligt stöd ⁽¹⁴⁵⁾.
- (306) I detta fall anser kommissionen att de franska myndigheterna inte i tillräckligt hög grad har skingrat kommissionen tvivel om att SNCM:s aktieägare mer eller mindre säkert skulle ha fått ta sitt ansvar och fått betala avgångsvederlag på grundval av denna rättspraxis.
- (307) Mot denna bakgrund och eftersom den redan har avvisat kravet på att ta hänsyn till de kompletterande avgångsvederlagen (se punkt 225 och följande), konstaterar kommissionen att likvidationen av SNCM inte borde ha medfört några kostnader för staten. Kommissionen anser i själva verket att staten som aktieägare inte kan drabbas av några likvidationskostnader eftersom aktieägarens exponering är knuten till värdet på dess tillskott till företagets aktiekapital.

⁽¹⁴²⁾ Beslut 98/204/EG punkt 3.3.

⁽¹⁴³⁾ Se t.ex. domstolens dom av den 28 januari 2003 i mål C-334/99, Tyskland mot kommissionen (Gröditzer), REG 2003, s. I-1139, punkterna 133–141 och tribunalens dom av den 28 februari 2012 i de förenade målen T-268/08 och 281/08, Land Burgenland m.fl. mot kommissionen, publicerad i den elektroniska rättsfallssamlingen, punkterna 152–159.

⁽¹⁴⁴⁾ Se punkt 208 i beslutet.

⁽¹⁴⁵⁾ EUT C 142, 11.6.2005, s. 2, punkt 63.

6.1.2.2 *Slutsats*

- (308) Kommissionen anser därför att en privat investerare skulle ha föredragit den mindre kostsamma lösningen, dvs. en likvidation av SNCM. Följaktligen konstaterar kommissionen att det negativa priset på 158 miljoner euro är statligt stöd.

6.1.3 **CGMF:s kapitaltillskott på 8,75 miljoner euro**

- (309) I sina synpunkter på beslutet att inleda förfarandet anser de franska myndigheterna att statens kapitaltillskott på 8,75 miljoner euro har skett på samma sätt som de privata investerarnas tillskott. De hävdar att det faktum att investeringen har skett parallellt förstärks av att staten är minoritetsägare och att marknaden har skjutit till merparten av medlen. Dessutom anser de att avkastningsnivån på statens kapitaltillskott, dvs. [...] (*) % per år, utgör en adekvat långsiktig avkastning för det kapital som en privat investerare har investerat. Slutligen anser de även i sin skrivelse av den 16 maj 2014 att risken med uppsägningsklausulen uppvägs av en köption för de privata aktieägarna.
- (310) Det statliga tillskottet måste därför jämföras med de privata förvärvarnas tillskott, dvs. 26,25 miljoner euro. Som framgår av avsnitt 6.1.2 uppgår statens tillskott emellertid till 158 miljoner euro, till vilka man måste lägga de 38,5 miljoner euro som betalats i stöd till privatpersoner och de 15,81 miljoner euro som betalats ut enligt 2002 års plan, vilket kommer att visas i avsnitten 6.1.4 och 6.1.5.
- (311) Samtliga åtgärder från 2006 anges i samförståndsavtalet. Parterna till det protokollet, CGMF, BCP och VT har kommit överens om tillskottet på 158 miljoner euro, förskottet på 38,5 miljoner euro till det löpande kontot samt kapitaltillskottet på 8,75 miljoner euro i ett och samma dokument. Dessa tre åtgärder ingår alltså i en och samma insats – en insats som syftar till att privatisera SNCM. Tribunalen anger i punkt 125 i domen av den 11 september 2012 att "[d]etta kapitaltillskott [på 8,75 miljoner euro] ska nämligen ses utifrån en global försäljningspolicy som formulerats efter unika förhandlingar. De kapitaltillskott som lämnats av överlåtarna utgör vederlaget för de stora investeringar som franska staten låtit göra i olika former". Det är alltså de tre ovannämnda åtgärderna som ska betraktas gemensamt som ett statligt tillskott av medel till SNCM och som ska jämföras med de privata investerarnas tillskott, för att bedöma om deras intervention är betydande eller ej.
- (312) Mot bakgrund av det ovan anförda konstaterar kommissionen att de privata aktieägarnas tillskott, dvs. 10,6 % av det sammanlagda tillskottet, inte kan anses vara betydande.
- (313) Precis som konstateras i punkt 311 utgör de tre berörda åtgärderna en enda privatiseringsåtgärd. Kommissionen anser att de offentliga och privata kapitaltillskotten följaktligen bör förutsättas vara parallella.
- (314) När det slutligen gäller argumentet att tillskott som har gjorts under jämförbara förhållanden konstaterar kommissionen för det första att de berörda parterna, CCF och STIM, har ifrågasatt huruvida den privata interventionen var betydande och framför allt huruvida villkoren för den offentliga investeringen var jämförbara med villkoren för de privata investerarna, med tanke på att det fanns en uppsägningsklausul.
- (315) Kommissionen anser att villkoren för detta kapitaltillskott i sig visar att de privata investerarna hade samma risk som de offentliga. Förekomsten av och villkoren för uppsägningsklausulen för avyttringen visar att de privata investerarna och den offentliga investeraren inte löpte samma risk om de villkor som anges i klausulen skulle bli uppfyllda. Enligt samförståndsavtalet har de privata investerarna rätt att dra sig ur och få tillbaka sin insats om kommissionen, tribunalen eller domstolen fattar ett negativt beslut, eller om avtalet om allmän trafikplikt inte förlängs. Denna senare del av uppsägningsklausulen är desto hårdare för staten eftersom den gäller SNCM:s kärnverksamhet. SNCM är den operatör som traditionellt sett har bedrivit trafik mellan Korsika och det franska fastlandet. Två tredjedelar av trafiken sker mellan Marseille och Korsika inom ramen för den allmänna trafikplikten. De privata investerarna skyddas alltså genom uppsägningsklausulen mot den kommersiella risken för merparten av SNCM:s verksamhet. Denna risk täcks enbart av staten.
- (316) Om uppsägningsklausulen tillämpas skulle detta dels leda till att SNCM skulle bli skyldigt att betala tillbaka förvärvarnas investeringar i sin helhet, vilket gynnar dessa privata investerare, dels skulle CGMF på nytt bli innehavare av 100 % av SNCM:s kapital, vilket innebär att risken för likvidation och därmed en förlust av en betydande andel av de offentliga investeringarna, skulle öka avsevärt.

- (317) När det gäller de privata aktieägarnas inköpslöfte kan CGMF inte åberopa det om SNCM saneras eller tvingas till likvidation. Det här bekräftar att detta alternativ inte går att utnyttja om det uppstår svårigheter och att riskerna i huvudsak bärs av CGMF, dvs. staten. Därför anser kommissionen att inköpslöftet inte kan betraktas som en ersättning för uppsägningsklausulen.
- (318) För övrigt kan kommissionen inte godta de franska myndigheternas argument om att samförståndsavtalet innehåller en rad garantier för att skydda statens investering. De skyldigheter som införs för förvärvarna innefattar inte någon risk eller några kompletterande begränsningar som skulle försätta dem i en situation som kan jämföras med CGMF. De syftar endast till att säkerställa att de privata förvärvarna under den period som uppsägningsperioden kan tillämpas inte gör någon juridisk förändring i förhållande till SNCM och endast vidtar de åtgärder som krävs för att genomföra affärsplanen och den sociala överenskommelsen.
- (319) Precis som tribunalen understryker i domen av den 11 september 2012 är en enkel analys av den beräknade avkastningen inte tillräcklig för att konstatera att staten har gjort investeringen på marknadsvillkor, eftersom riskerna inte fördelas jämligt mellan offentliga och privata ägare.
- (320) Även om kravet på investering på lika villkor inte är uppfyllt kan åtgärden ändå vara förenlig med principen om en privat investerare i en marknadsekonomi. Då måste man visa att en försiktig privat investerare skulle ha betett sig på samma sätt som staten i en liknande situation, t.ex. genom en förhandsbedömning av avkastningen på investeringen. De franska myndigheterna har dock inte lämnat några belägg för sådana förhandsbedömningar. De franska myndigheterna har endast konstaterat i efterhand i sina synpunkter att den fasta ersättningen på [...] (*) % skulle vara tillräcklig för en privat investerare och jämfört den med avkastningen på en OAT (*Obligation Assimilable du Trésor*, en obligation som ges ut av den franska staten) som vid den tidpunkten var 3,72–3,95 %. De har dock inte lämnat några analyser som visar att en avkastning på 10 % skulle ha varit acceptabel för en privat investerare med hänsyn till statens risk, t.ex. till följd av uppsägningsklausulen och riskerna med företagets situation.
- (321) Framför allt gäller avkastningen på [...] (*) % endast kapitaltillskottet på cirka 8,75 miljoner euro, men analysen borde ta hänsyn till hela det statliga tillskott som godkänts i samförståndsavtalet. Eftersom det inte finns någon avkastning på det negativa priset på 158 miljoner euro, eller på förskottet till det löpande kontot på 38,5 euro bör avkastningen för statens sammanlagda investering i SNCM vid privatiseringen 2006 uppenbart ha varit lägre än avkastningen på en OAT. På grund av de åtföljande riskerna skulle en privat investerare i en marknadsekonomi inte ha gått med på den avkastningen.
- (322) Mot bakgrund av ovanstående anser kommissionen att kriterierna enligt rättspraxis för att utan vidare prövning undanta de berörda åtgärderna från att betraktas som statligt stöd inte har uppfyllts. Kommissionen anser följaktligen att statens kapitaltillskott på 8,75 miljoner euro ger SNCM en ekonomisk fördel och att detta kapitaltillskott har genomförts parallellt med ett kapitaltillskott från de privata förvärvarna under icke jämförbara förhållanden i enlighet med EU-domstolens rättspraxis. Därför utgör den berörda åtgärden statligt stöd enligt artikel 107.1 i EUF-fördraget.

6.1.4 Stödåtgärderna till enskilda personer (38,5 miljoner euro)

- (323) De franska myndigheterna anser att denna finansiering är ett stöd till enskilda personer som inte gynnar företaget och alltså inte är statligt stöd. De berörda parterna, CCF och STIM, har ifrågasatt att denna åtgärd ska betraktas som stöd till enskilda personer eftersom de framför allt anser att åtgärden indirekt kan få positiva effekter för SNCM.
- (324) Att det är de anställda som direkt gynnas av stödet är enligt kommissionen inte i sig en tillräcklig omständighet för att anse att stödet inte kommit arbetsgivaren till godo. Tribunalen konstaterar följande: "Att det är arbetstagarna som direkt gynnas av stödet är inte i sig en tillräcklig omständighet för att det ska anses att stödet inte kommit arbetsgivaren till godo ⁽¹⁴⁶⁾."

⁽¹⁴⁶⁾ Punkt 137 i domen av den 11 september 2012.

- (325) I punkt 138 i domen av den 11 september 2012 anger tribunalen också att "[f]ör att avgöra om dessa stöd till enskilda personer utgör stöd i den mening som avses i artikel 87.1 EG, kommer tribunalen [...] att pröva om SNCM fått en indirekt ekonomisk fördel som inneburit att SNCM inte behövt betala sådana kostnader som normalt sett borde ha betalats av företaget, vilket i sin tur inneburit att marknadskrafterna satts ur spel."
- (326) Kommissionen konstaterar för övrigt att denna åtgärd enligt samförståndsavtalet är ett åtagande från staten gentemot de privata parterna om att finansiera "den del av kostnaden för eventuella frivilliga avgångar eller uppsägningar av anställningsavtalet som går utöver de belopp som arbetsgivaren är skyldig att stå för [...]". Att dessa stöd till enskilda personer tas upp i protokollet till avyttringen indikerar att det är fråga om en fördel, enligt tribunalen i punkt 145 i domen av den 11 september 2012. Stöden har beslutats av parterna eftersom de i viss utsträckning kunde komma parterna till godo.
- (327) Dessa stöd kan alltså ge SNCM en ekonomisk fördel eftersom de innebär att företaget inte kommer att behöva bära samtliga eventuella uppsägningskostnader och avgångsvederlag för vissa anställda. Om staten tar över sådana kostnader från ett företag innebär detta en fördel för företaget. Kommissionen påpekar att dessa kompletterande sociala åtgärder syftar till att underlätta genomförandet av de uppsägningsplaner som är nödvändiga för att uppnå företagets mål och att de inte följer av någon rättslig skyldighet. I det här fallet visar de många arbetsmarknads-konflikterna inom SNCM att det så gott som automatiskt förekom strejker och andra fackliga aktioner så snart företaget skulle genomföra en social plan. De kompletterande sociala åtgärderna innebär därför tveklöst en fördel för SNCM.
- (328) Därför anser kommissionen anser att denna åtgärd utgör statligt stöd enligt artikel 107.1 i EUF-fördraget.

6.1.5 De återstående 15,81 miljoner euro som betalats ut som omstruktureringsstöd 2002

- (329) Åtgärderna 2006 innebar en betydande höjning av det omstruktureringsstöd som undersöktes i samband med planen 2002 och som uppgick till 69,29 miljoner euro, vilket beskrevs som en ändring av omstruktureringsplanen och kostnaden för den. Omstruktureringsplanen höll fortfarande på att genomföras när privatiseringen föreslogs. SNSM hade dock inte uppnått planens mål för återgång till lönsamhet. Tribunalen konstaterar "att 2006 års beslut uttryckligen anger att om det fanns omstruktureringsstödåtgärder i 2006 års plan så borde dessa prövas tillsammans med omstruktureringsstödet i 2002 års plan (...)" ⁽¹⁴⁷⁾. Tribunalen understryker att denna analys att gjorts "på goda grunder". Beloppet på 69,29 miljoner euro motsvarar de 66 miljoner euro som godkänkts 2002 för den första delen av omstruktureringsplanen och de 3,29 miljoner euro som beviljades i stöd 2005 för den andra delen.
- (330) När det gäller det stödbelopp som godkändes inom ramen för omstruktureringsplanen 2002 avsåg 53,4 miljoner euro i själva verket den allmänna trafikplikten. Tribunalen bekräftade i sin dom av den 11 september 2012 att det stödet var lagligt. Därför måste kommissionen nu undersöka om stödet till själva omstruktureringen, dvs. 15,81 miljoner euro som beviljats vid omstruktureringen 2002 tillsammans med samtliga åtgärder 2006 är förenliga med 2004 års riktlinjer.

6.2 GRANSKNING AV FÖRENLIGHETEN I DET OMSTRUKTURERINGSSTÖD SOM BETALATS UT 2002–2006

6.2.1 Riktlinjer att beakta

- (331) Kommissionen konstaterar att omstruktureringsplanen 2002 bedömdes i förhållande till 1999 års riktlinjer. De nya åtgärderna 2006, som innefattade planen från 2002, infördes efter det att nya riktlinjer trädde i kraft 2004 och genomfördes innan kommissionen hade godkänt dem.
- (332) Enligt övergångsbestämmelserna för 2004 års riktlinjer ⁽¹⁴⁸⁾ ska de tillämpas på olagligt stöd som har beviljats efter det att riktlinjerna har trätt i kraft.
- (333) I den mån åtgärderna 2006 är stöd ska de innefattas i de omstruktureringsåtgärder som inleddes 2002 och ska bedömas tillsammans med dem. Förenligheten i samtliga dessa stöd ska därför undersökas mot bakgrund av 2004 års riktlinjer.

⁽¹⁴⁷⁾ Punkt 150 i domen av den 11 september 2012.

⁽¹⁴⁸⁾ Punkterna 102–104 i 2004 års riktlinjer.

6.2.2 Företag ska vara i svårigheter

- (334) För att kunna komma i fråga för ett omstruktureringsstöd måste företaget anses befinna sig i svårigheter på det sätt som anges i riktlinjerna.
- (335) I det aktuella fallet påpekar kommissionen att den har konstaterat att detta villkor var uppfyllt, både i sitt beslut av den 17 juli 2002 om undsättningsstöd till förmån för SNCM⁽¹⁴⁹⁾ och i sitt beslut av den 19 augusti 2002 om att inleda det formella granskningsförfarandet avseende förslaget till kapitaltillskott, på grundval av SNCM:s årsredovisning för 2001.
- (336) I detta beslut har kommissionen bekräftat att SNCM på grundval av företagets årsredovisning för räkenskapsåret 2002 uppfyllde detta villkor. Det egna kapitalet utom lagstadgade reserver⁽¹⁵⁰⁾ är fortfarande negativt, – 26,5 miljoner euro 2002, jämfört med – 30,7 miljoner euro 2001. Att mer än hälften av företagets aktiekapital har försvunnit, varav mer än en fjärdedel har försvunnit under de senaste 12 månaderna efter anmälan, bekräftar följaktligen det villkor som anges i punkt 5 a i riktlinjerna.
- (337) Utöver utvecklingen av aktiekapitalet konstaterar kommissionen bland annat följande:
- Mellan 2001 och 2002 sjönk rörelseresultatet före skatt från – 5,1 miljoner euro 2001 till – 5,8 miljoner euro 2002 (nettoförlusten 2002 hade bara kunnat minskas genom försäljning av vissa fartyg).
 - SNCM:s förmåga till självfinansiering, som uppgick till 39,2 miljoner euro i slutet av 2001, sjönk till 35,7 miljoner euro i slutet av 2002.
 - De finansiella skulderna utom leasing ökade från 135,8 miljoner euro till 144,8 miljoner euro mellan 2000 och 2002.
 - De finansiella kostnaderna (räntor och liknande kostnader) ökade från 7,0 miljoner euro 2000 till 9,503 miljoner euro 2002.
- (338) De franska myndigheterna har dessutom bekräftat för kommissionen att bankerna därefter vägrade att låna ut några pengar till SNCM på grund av dess skulder, trots att företaget som säkerhet erbjudit sina senaste fartyg, där inteckningar och andra liknande servitut saknas.
- (339) Avtalet om trafikplikt förändrar slutligen inte på något sätt denna analys. Även om detta avtal visserligen gjorde det möjligt för SNCM att, i kombination med en framgångsrik omstruktureringsplan, på sikt uppnå ett positivt driftresultat, hindrar detta inte mer än i mindre omfattning att dess akuta brist på egna medel, dess stigande skulder och kostnaden för att verkställa åtgärderna i omstruktureringsplanen kommer att medföra att SNCM så småningom kommer att få ställa in betalningarna.
- (340) Eftersom omstruktureringsperioden sträcker sig från 2002 till 2006 måste det fastställas att SNCM uppfyllde detta villkor under den perioden, särskilt vid den tidpunkt då det beslutades om tillskott av nya offentliga medel.
- (341) I 2003 års beslut konstaterades att SNCM uppfyllde detta villkor under budgetåren 2001 och 2002⁽¹⁵¹⁾.
- (342) Därför måste det nu undersökas om SNCM fortfarande uppfyllde detta villkor under budgetåren 2003–2005, dvs. fram till det sista fullständiga budgetåret innan de nya åtgärderna för att privatisera SNCM infördes 2006.

⁽¹⁴⁹⁾ Se fotnot 5.

⁽¹⁵⁰⁾ De lagstadgade reserverna är kostnader som härrör från tillämpning av skatteregler.

⁽¹⁵¹⁾ Punkterna 209–297.

- (343) Som påpekas i punkterna 73 och följande försämrades SNCM:s situation kraftigt 2004 och 2005. Således uppgick SNCM:s rörelseresultat till – 32,6 miljoner euro 2004 och – 25,8 miljoner euro 2005. Nettoresultatet uppgick till – 29,7 miljoner euro 2004 och – 28,8 miljoner euro 2005. År 2005 hade det egna kapitalet (– 1,7 miljoner euro) minskat med 25,5 miljoner euro jämfört med 2004. Denna minskning motsvarar förlusten av mer än hälften av företagets aktiekapital, varav mer än en fjärdedel försvann under de tolv senaste månaderna, vilket bekräftar att det villkor som anges i punkt 10 a i 2004 års riktlinjer är tillräckligt.
- (344) Därför anser kommissionen att SNCM kan betraktas som ett företag i svårigheter i den mening som avses i 2004 års riktlinjer.

6.2.2.1 Eget bidrag

- (345) I punkt 43 i riktlinjerna anges följande: "Stödbeloppet och stödnivån skall begränsas till vad som är absolut nödvändigt för att möjliggöra en omstrukturering med hänsyn till de finansiella resurserna hos företaget, aktieägarna eller den företagsgrupp som företaget tillhör. Vid sådana bedömningar kommer allt krisstöd som tidigare beviljats att beaktas. Därför skall de stödmottagande företagen i väsentlig utsträckning bidra till omstruktureringen med egna medel, inbegripet genom försäljning av tillgångar som inte är oundgängliga för företagets överlevnad, eller genom extern finansiering på marknadsmässiga villkor. Ett sådant bidrag är ett tecken på att marknaden tror på att lönsamheten verkligen kan återställas. Sådana bidrag skall vara reella, dvs. faktiska, exklusive alla väntade vinster såsom kassaflöden och de skall vara så stora som möjligt."
- (346) I punkt 44 i riktlinjerna förklaras följande: "Kommissionen kommer normalt att bedöma följande bidrag (19) till omstruktureringen som lämpliga: minst 25 % när det gäller små företag, minst 40 % för medelstora företag och minst 50 % för stora företag. I undantagsfall och i samband med särskilt svåra omständigheter som skall påvisas av medlemsstaten kan kommissionen godkänna ett mindre bidrag."
- (347) I punkt 7 i riktlinjerna anges även att det är "lämpligt att med större tydlighet betona principen att detta [avsevärda bidrag till omstruktureringen från stödmottagaren] måste vara reellt och fritt från stöd. Bidragstagarens insats tjänar ett dubbelt syfte: dels att visa att marknaderna (ägare, långgivare) tror på att företaget åter skall kunna bli lönsamt inom rimlig tid, dels att garantera att omstruktureringsstödet begränsas till det minimum som krävs för att återställa lönsamheten och samtidigt begränsa snedvridningen av konkurrensen. [...]".
- (348) I rättspraxis betonas också att det egna bidraget bör visa att marknaderna tror på att företaget åter ska kunna bli lönsamt ⁽¹⁵²⁾. Kommissionen betonar att detta krav är särskilt relevant i fråga om SNCM med hänsyn till företagets situation sedan 2002. Kommissionen påpekar att de ursprungliga omstruktureringsåtgärderna 2002 inte gav förväntat resultat. Vissa åtgärder genomfördes inte, andra var verkningslösa (se punkt 351). SNCM kunde alltså inte genomföra dessa första omstruktureringsåtgärder fullt ut och från 2004 fortsatte företagets ekonomiska och finansiella situation att förvärras (se punkterna 73–75).
- (349) År 2002 uppgick omstruktureringskostnaderna till 46 miljoner euro. När det gäller åtgärderna från 2006 anser kommissionen att beloppet för omstruktureringskostnaderna motsvarar stödbeloppet ⁽¹⁵³⁾, dvs. 202,55 miljoner euro. Till detta belopp ska läggas kapitaltillskott från privata partner, dvs. 26,25 miljoner euro, vilket sammanlagt ger 274,8 miljoner euro. Det egna bidraget utgörs av 42,385 miljoner euro i avyttrade tillgångar och 26,25 miljoner euro i kapitaltillskott från privata partner, dvs. ett sammanlagt eget bidrag på 68,635 miljoner euro. Med hänsyn till de nya åtgärderna 2006 uppgår det egna bidraget alltså till 25 %, medan riktlinjerna kräver ett bidrag på minst 50 %. Kommissionen anser att de franska myndigheterna inte har åberopat exceptionella omständigheter eller särskilda svårigheter som skulle motivera ett lägre eget bidrag. Under alla omständigheter anser kommissionen att det inte föreligger några exceptionella omständigheter som kan motivera en sänkning av det egna bidraget enligt 2004 års riktlinjer.
- (350) Kommissionen anser följaktligen att SNCM:s eget bidrag till omstruktureringen är långt ifrån tillräckligt med hänsyn till bestämmelserna i riktlinjerna.

⁽¹⁵²⁾ Tribunalens dom av den 7 december 2010 i mål T-11/07, Frucona Košice mot kommissionen, ännu ej offentliggjord i REG, punkterna 244 och 245.

⁽¹⁵³⁾ Åtgärderna 2006 utgörs av en privatisering av SNCM.

6.2.2.2 Återställande av den långsiktiga lönsamheten

(351) I sitt beslut om att inleda förfarandet uttryckte kommissionen tvivel på att SNCM skulle kunna återgå till långsiktig lönsamhet, framför allt på grund av följande:

— SNCM planerade inte att lägga ned all förlustbringande verksamhet.

— En viktig förutsättning för att omstruktureringsplanen skulle lyckas var att SNCM tilldelades den allmänna trafikplikten mellan Marseille och Korsika under perioden 1 januari 2007–31 december 2012.

— Den minskning av personalen som arbetar till sjöss som föreskrivs i 2002 års plan har inte genomförts och produktiviteten har inte höjts med 10 % som planerat.

— Neddragningen med 400 heltidsekvivalenter och de produktivetsåtgärder som anges i 2006 års plan är otillräckliga med tanke på avvikelserna från 2002 års plan.

(352) De franska myndigheterna svarade att förändringen i ägande och genomförandet av de tre åtgärderna i privatiseringsplanen skulle ge SNCM möjlighet att utveckla sin verksamhet på en bra grund och att de förlustbringande delarna av företagets verksamhet gick att åtgärda.

(353) Kommissionen konstaterar att de åtgärder som föreskrivs i omstruktureringsplanen 2002 inte har kunnat fullföljas, vilket har lett till en kraftig försämring av företagets resultat 2004 och 2005. Under 2006 ökade omsättningen med 20 miljoner euro och ersättningen för den allmänna trafikplikten höjdes med 9 miljoner euro, vilket dock inte har räckt för att återställa driftsresultatet eftersom bränslepriserna och driftskostnaderna har ökat i ännu större grad. Kommissionens expert konstaterade att genomförandet av förvärvarnas affärsplan har försenats kraftigt på grund av flera omständigheter⁽¹⁵⁴⁾ och konstaterar att de kumulerade förlusterna hotar att bli mycket större än vad som ursprungligen väntades för 2007.

(354) Därför anser kommissionen att de franska myndigheternas svar inte har undanröjt alla dess farhågor. Att knyta återgången till lönsamhet till tilldelningen av den allmänna trafikplikten 2007–2013 och vidta de tre åtgärderna inom ramen för privatiseringsplanen utan att deras laglighet och förenlighet med den inre marknaden hade bekräftats, verkar riskabelt. För att en plan för att återställa den långsiktiga lönsamheten ska vara trovärdig måste den åtminstone utgå från realistiska antaganden. I det här fallet bygger planen dock nästan uteslutande på två hypotetiska händelser som SNCM inte kontrollerar. Med tanke på SNCM:s ekonomiska situation vid den tiden tvivlar kommissionen för övrigt på företagets finansiella förmåga att göra de nödvändiga renoveringarna av några av sina färjor. Ändå hävdar de franska myndigheterna att renoveringen kommer att hjälpa företaget att bli lönsamt igen.

(355) Därför anser kommissionen att riktlinjernas krav om återställd långsiktig lönsamhet inte är uppfyllt.

6.2.2.3 Förhindrande av otillbörlig snedvridning av konkurrensen (kompensationsåtgärder)

(356) I det upphävda beslutet från 2008 angavs fyra kompensationsåtgärder:

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

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

⁽¹⁵⁴⁾ Se rapporten från Stephens, *Etude sur la restructuration de la compagnie maritime SNCM*, s. 85, punkt 3: genomförandet av den allmänna trafikplikten i juli 2007 i stället för januari, flera tvister med CFF.

- Begränsning av det totala antalet platser och turer per år från och med 2003, särskilt på förbindelsen mellan Nice och Korsika.
- Försäljning av fyra fartyg.
- (357) Kommissionen påminner om att dessa åtgärder föreslogs av de franska myndigheterna i fråga om ett stödbelopp på 15,81 miljoner euro, vilket motsvarar det omstruktureringsstöd som beviljades 2002.
- (358) Efter det att beslutet från 2008 upphävdes genom domen av den 11 september 2012 uppgick det sammanlagda stödet till mer än 210 miljoner euro. Kommissionen anser att dess farhågor inte har kunnat undanröjas av följande skäl:
- (359) När det gäller den försäljning av fyra fartyg som föreskrevs vid omstruktureringen 2002 konstaterar kommissionen att dessa avyttringar delvis har uppvägs genom leveransen av Danielle Casanova i juni 2002, det kombinerade last- och passagerarfartyget Paglia Orba och det kombinerade last- och passagerarfartyget Pascal Paoli 2003.
- (360) När det gäller nedläggningen av Corsica Marittima anges särskilt följande i punkt 40 i riktlinjerna: "Avskrivningar och nedläggning av förlustbringande verksamhet som under alla omständigheter är nödvändiga för att återställa lönsamheten kommer inte att bedömas som en minskning av kapaciteten eller marknadsnärvaron vid bedömningen av kompensationsåtgärderna". Nedläggningen av Corsica Marittima som gått med förlust sedan bildandet 1990 kan alltså inte räknas som en kompensationsåtgärd utan snarare som en åtgärd för att återställa den långsiktiga lönsamheten.
- (361) Samma resonemang gäller också för trafiken mellan Nice och Korsika. Kommissionen konstaterar att SNCM har en minoritetsandel av marknaden och att Corsica Ferries France har 70 % av marknaden⁽¹⁵⁵⁾. Enligt Stephensrapporten finns det en stor efterfrågan på avgångar från Nice, särskilt under sommarperioden. Det finns också en efterfrågan utanför sommarperioden. Ändå gick denna linje med förlust mellan 2004 och 2007. Denna åtgärd kan alltså inte betraktas som en kompensationsåtgärd utan snarare en åtgärd som bidrar till återgång till långsiktig lönsamhet.
- (362) Dessutom konstaterar kommissionen att passagerartrafiken har ökat betydligt mellan Korsika och hamnen i Toulon, från mindre än 200 000 passagerare om året 1999 till nästan 1 miljon 2007⁽¹⁵⁶⁾. Att SNCM så gott som helt upphör med trafiken på denna linje skulle alltså kunna betraktas som en kompensationsåtgärd. Kommissionen konstaterar dock att linjen Toulon-Korsika är SNCM:s minst trafikerade i fråga om passagerare.
- (363) Även om denna åtgärd skulle betraktas som en kompensationsåtgärd anser kommissionen att den inte skulle vara tillräcklig. I punkt 40 i riktlinjerna anges att "[å]tgärderna skall stå i proportion till de snedvridande effekterna av stödet (...)". Som påpekas i punkterna 341 och 342 konstaterar kommissionen att dessa åtgärder föreslogs av de franska myndigheterna i fråga om ett stödbelopp på 15,81 miljoner euro, vilket motsvarar det omstruktureringsstöd som beviljades 2002. Det sammanlagda stödbeloppet uppgår emellertid till ungefär 218 miljoner euro, varför kommissionen anser att de föreslagna åtgärderna är otillräckliga i förhållande till den snedvridning av konkurrensen som stödet orsakar.
- (364) Följaktligen konstaterar kommissionen att dess tvivel på att dessa åtgärder kan betraktas som kompensationsåtgärder eller som nödvändiga åtgärder för återgång till lönsamhet inte har undanröjts. Under alla omständigheter är de föreslagna åtgärderna fortfarande långt ifrån tillräckliga.
- (365) De franska myndigheterna har tagit upp risken för monopol för CFF om SNCM försvinner. Kommissionen anser att de franska myndigheterna inte i tillräcklig grad har visat att det finns sådan risk och att den är betydande. Passagerar- och godstrafiken mellan det franska fastlandet och Korsika är en öppen och konkurrensutsatt marknad för alla aktörer i Medelhavsområdet. Marknaden har inte heller några hinder för inträde. Corsica Ferries situation är hur som helst inte sådan att det motiverar en snedvridning av konkurrensen genom omtvistade åtgärder.

⁽¹⁵⁵⁾ Se rapporten från Stephens, *Etude sur la restructuration de la compagnie maritime SNCM*, s. 96.

⁽¹⁵⁶⁾ Se konkurrensmyndighetens yttrande nr 12-A-05 av den 17 februari 2012, punkterna 124 och 125.

- (366) Därför konstaterar kommissionen att de föreslagna åtgärderna inte uppfyller de kriterier som anges i punkterna 38–42 i riktlinjerna.

VII. SLUTSATS

7.1 OFÖRENLIGHET OCH ÅTERKRAV PÅ DET KAPITALTILLSKOTT SOM DE FRANSKA MYNDIGHETERNA ANMÄLDE 2002 OCH DE TRE NYA ÅTGÄRDER SOM DE FRANSKA MYNDIGHETERNA VIDTOG 2006

- (367) Det kapitaltillskott på 15,81 miljoner euro som de franska myndigheterna anmälde 2002 och de tre nya åtgärder som de franska myndigheterna vidtog 2006, det vill säga avyttringen av 100 % av SNCM till ett negativt pris på 158 miljoner euro, kapitaltillskottet på 8,75 miljoner euro som tecknats av CGMF och förskottet på 38,5 miljoner euro till det löpande kontot till förmån för SNCM:s anställda är statligt stöd i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget. Detta stöd är oförenligt med den gemensamma marknaden.
- (368) Kommissionen påminner om att i enlighet med artikel 14.1 i förordning (EG) nr 659/1999 ska allt stöd som är olagligt och oförenligt med marknaden återkrävas från mottagaren.
- (369) Vid återkravet ska de franska myndigheterna också till detta stödbelopp lägga ränta som löper från och med den dag då det berörda stödet ställdes till företagets förfogande till dess att det faktiskt återbetalats ⁽¹⁵⁷⁾, i enlighet med kapitel V i kommissionens förordning (EG) nr 794/2004 ⁽¹⁵⁸⁾.

7.2 OFÖRENLIGHET OCH ÅTERKRAV AV UNDSÄTTNINGSSTÖDET

- (370) Normalt sett skulle det undsättningsstöd som de franska myndigheterna beviljat SNCM och som omfattades av kommissionens beslut av den 17 juli 2002 återkrävas från och med den tidpunkt då de anmälda åtgärderna inom ramen för undsättningsstödet inte längre uppfyllde de villkor för förenlighet som anges i riktlinjerna
- (371) Den 19 november 2002 vidarebefordrade de franska myndigheterna en kopia av överenskommer om likviditetslån mellan SNCM och CGMF samt bevis för att CGMF återbetalat lånet till SNCM genom två överföringar den 13 maj och 14 juni 2002.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Kapitaltillskottet på 15,81 miljoner euro och de tre nya åtgärder som de franska myndigheterna vidtog 2006, det vill säga avyttringen av 75 % av SNCM till ett negativt pris på 158 miljoner euro, kapitaltillskottet på 8,75 miljoner euro som tecknats av CGMF och förskottet på 38,5 miljoner euro till det löpande kontot till förmån för SNCM:s anställda, som Frankrike olagligen har genomfört till förmån för SNCM i strid med artikel 108.3 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt är oförenligt med den inre marknaden.

Artikel 2

1. Frankrike ska från stödmottagarna återkräva det oförenliga stöd som har beviljats enligt den stödordning som avses i artikel 1.
2. Det stöd som ska återkrävas ska innefatta ränta från och med den dag då stödet ställdes till stödmottagarnas förfogande till och med den dag det har återbetalats
3. Räntan ska beräknas som sammansatt ränta enligt kapitel V i förordning (EG) nr 794/2004 och kommissionens förordning (EG) nr 271/2008 ⁽¹⁵⁹⁾ om ändring av förordning (EG) nr 794/2004.

⁽¹⁵⁷⁾ Se artikel 14.2 i förordning (EG) nr 659/1999.

⁽¹⁵⁸⁾ Kommissionens förordning (EG) nr 794/2004 av den 21 april 2004 om genomförande av rådets förordning (EG) nr 659/1999 om tillämpningsföreskrifter för artikel 93 i EG-fördraget (EUT L 140, 30.4.2004, s. 1).

⁽¹⁵⁹⁾ Kommissionens förordning (EG) nr 271/2008 av den 30 januari 2008 om ändring av förordning (EG) nr 794/2004 om genomförande av rådets förordning (EG) nr 659/1999 om tillämpningsföreskrifter för artikel 93 i EG-fördraget (EUT L 82, 25.3.2008, s. 1).

Artikel 3

1. Återkravet av det stöd som har beviljats enligt den stödordning som avses i artikel 1 ska genomföras omedelbart och effektivt.
2. Frankrike ska säkerställa att detta beslut genomförs inom fyra månader efter den dag då detta beslut har delgivits.

Artikel 4

1. Under de två månader som följer på delgivningen av detta beslut ska Frankrike överlämna följande uppgifter till kommissionen:
 - a) Det totala belopp (kapitalbelopp och räntor) som ska återkrävas från stödmottagaren.
 - b) En detaljerad beskrivning av de åtgärder som redan har vidtagits eller som planeras för att rätta sig efter detta beslut.
 - c) Dokument som visar att stödmottagaren har anmodats att betala tillbaka stödet.
2. Frankrike ska hålla kommissionen underrättad om utvecklingen vad gäller de nationella åtgärder som har vidtagits för att genomföra detta beslut till dess att det stöd som avses i artikel 1 har återbetalats. Frankrike ska på kommissionens begäran omgående lämna uppgifter om de åtgärder som redan har vidtagits eller som planeras för att rätta sig efter detta beslut. Frankrike ska också lämna detaljerade uppgifter om de stöd- och räntebelopp som redan återkrävts av stödmottagaren.

Artikel 5

Detta beslut riktar sig till Republiken Frankrike.

Utfärdat i Bryssel den 20 november 2013.

På kommissionens vägnar
Joaquín ALMUNIA
Vice ordförande

BILAGA

UPPGIFT OM STÖDBELOPP SOM BETALATS UT, KRÄVS TILLBAKA OCH ÅTERTAS

Stödmottagarens namn och adress	Totalt stödbelopp som tagits emot genom ordningen (*)	Totalt stödbelopp som ska återkrävas (*) (Kapitalbelopp)	Totalt stödbelopp som redan har återbetalats (*)	
			Kapitalbelopp	Räntor

(*) Miljoner i nationell valuta.