

URTEIL DES GERICHTS (Dritte Kammer)

15. Juni 2005 *

In der Rechtssache T-349/03

Corsica Ferries France SAS mit Sitz in Bastia (Frankreich), Prozessbevollmächtigte:
Rechtsanwälte S. Rodrigues und C. Scapel, Zustellungsanschrift in Luxemburg,

Klägerin,

gegen

Kommission der Europäischen Gemeinschaften, vertreten durch C. Giolito und
H. van Vliet als Bevollmächtigte, Zustellungsanschrift in Luxemburg,

Beklagte,

* Verfahrenssprache: Französisch.

unterstützt durch

Französische Republik, vertreten durch G. de Bergues und S. Ramet als Bevollmächtigte, Zustellungsanschrift in Luxemburg,

und durch

Société nationale maritime Corse-Méditerranée (SNCM) SA mit Sitz in Marseille (Frankreich), Prozessbevollmächtigte: zunächst Rechtsanwalt H. Tassy, dann Rechtsanwälte O. d'Ormesson und A. Bouin,

Streithelferinnen,

wegen Nichtigerklärung der Entscheidung 2004/166/EG der Kommission vom 9. Juli 2003 über die geplante Umstrukturierungsbeihilfe Frankreichs für die Société nationale maritime Corse-Méditerranée (SNCM) (Abl. 2004, L 61, S. 13)

erlässt

DAS GERICHT ERSTER INSTANZ
DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN (Dritte Kammer)

unter Mitwirkung des Präsidenten M. Jaeger sowie der Richterin V. Tiili und des Richters O. Czúcz,

Kanzler: I. Natsinas, Verwaltungsrat,

aufgrund des schriftlichen Verfahrens und auf die mündliche Verhandlung vom 18. November 2004

folgendes

Urteil

Rechtlicher Rahmen

¹ In Artikel 87 EG heißt es:

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

...

(3) Als mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar können angesehen werden:

...

c) Beihilfen zur Förderung der Entwicklung gewisser Wirtschaftszweige oder Wirtschaftsgebiete, soweit sie die Handelsbedingungen nicht in einer Weise verändern, die dem gemeinsamen Interesse zuwiderläuft ...“

- 2 Punkt 8 der Leitlinien der Gemeinschaft für staatliche Beihilfen im Seeverkehr (ABl. 1997, C 205, S. 5) sieht vor, dass die Kommission die Leitlinien für staatliche Beihilfen zur Rettung und Umstrukturierung von Unternehmen in Schwierigkeiten auf Umstrukturierungsbeihilfen für Schifffereiunternehmen anwendet.
- 3 In den seit dem 9. Oktober 1999 geltenden Leitlinien der Gemeinschaft für staatliche Beihilfen zur Rettung und Umstrukturierung von Unternehmen in Schwierigkeiten (ABl. 1999, C 288, S. 2, im Folgenden: Leitlinien) nennt die Kommission die Voraussetzungen, unter denen die fraglichen Beihilfen gemäß Artikel 87 Absatz 3 Buchstabe c EG für vereinbar mit dem Gemeinsamen Markt erklärt werden können. Nach Abschnitt 3.2.2 der Leitlinien bestehen diese Voraussetzungen darin, dass sich das Unternehmen des Begünstigten in Schwierigkeiten befindet, dass die Rentabilität wiederhergestellt werden kann, dass unzumutbare Wettbewerbsverfälschungen vermieden werden und dass die Beihilfe auf das Minimum begrenzt ist; außerdem können Bedingungen und Auflagen vorgeschrieben werden, die notwendig sind, damit der Wettbewerb nicht in einer dem gemeinsamen Interesse zuwiderlaufenden Weise verfälscht wird, und ein Umstrukturierungsplan muss vollständig durchgeführt werden.
- 4 Die Verordnung (EWG) Nr. 3577/92 des Rates vom 7. Dezember 1992 zur Anwendung des Grundsatzes des freien Dienstleistungsverkehrs auf den Seeverkehr

in den Mitgliedstaaten (Seekabotage) (ABl. L 364, S. 7) verpflichtet die Mitgliedstaaten zur Öffnung der nationalen Kabotagemärkte. Nach Artikel 4 dieser Verordnung haben die Mitgliedstaaten beim Abschluss von Verträgen über Verkehrsdienste aufgrund von Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes darauf zu achten, dass kein Gemeinschaftsreeder diskriminiert wird.

Sachverhalt

1. *Die in Rede stehenden Schifffahrtsunternehmen*

- 5 Die Klägerin ist ein Schifffahrtsunternehmen, das regelmäßige Schiffsverbindungen vom französischen Festland (Toulon und Nizza) und von Italien (Savona und Livorno) nach Korsika anbietet.

- 6 Die Société nationale maritime Corse-Méditerranée (SNCM) ist ein Schifffahrtsunternehmen, das einen regelmäßigen Seeverkehr zwischen dem französischen Festland (Nizza, Toulon und Marseille) und Korsika und zwischen dem französischen Festland und Nordafrika (Tunesien und Algerien) sowie von April bis September saisonale Verbindungen nach Sardinien gewährleistet.

- 7 Die SNCM steht heute zu 80 % im Eigentum der Compagnie générale maritime et financière (CGMF) und zu 20 % im Eigentum der Société nationale des chemins de fer (SNCF). Die CGMF, deren Kapital zu 100 % unmittelbar vom französischen Staat gehalten wird, hat als Gesellschaftszweck insbesondere die Genehmigung von Seeverkehr jeder Art, das Ausrüsten und Chartern von Schiffen sowie die Beteiligung an wirtschaftlichen oder industriellen Tätigkeiten, die in direktem oder indirektem Zusammenhang mit diesem Gesellschaftszweck stehen.

- 8 Die SNCM hält eine Minderheitsbeteiligung an der Compagnie méridionale de navigation (CMN), einem zwischen Marseille und Korsika verkehrenden Schiff-fahrtsunternehmen, das über die Compagnie méridionale de participation von der Gruppe Stef-TFE kontrolliert wird.

2. Gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen in Bezug auf den Seeverkehr zwischen dem französischen Festland und Korsika

- 9 Seit 1948 werden die regelmäßigen Seeverkehrsdienstleistungen zwischen dem französischen Festland und Korsika im Rahmen gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen erbracht.
- 10 Bis 1976 wurden diese Dienstleistungen nach einem teilweise in den französischen Rechtsvorschriften geregelten System erbracht, wobei unter französischer Flagge fahrende Schiffe ein Monopol für die Kabotage hatten. Nach diesem System zahlte der Staat den dienstleistenden Unternehmen eine pauschale Subvention als Ausgleich für die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen in Bezug auf die anzulaufenden Häfen, die Regelmäßigkeit und Häufigkeit der Verbindungen, die zur Erbringung der Dienstleistung erforderliche Kapazität, die angewandten Tarife und die Besatzung der Schiffe.
- 11 1976 legte Frankreich die Bedingungen für den öffentlichen Schiffsverkehr mit Korsika auf der Grundlage des Prinzips der Gebietskontinuität neu fest. Auf diese Weise sollten die Nachteile der Insellage verringert und die Verkehrsanbindung der Insel so gestaltet werden, dass sie den Verbindungen auf dem Festland möglichst nahe kam. Es wurde ein System von Konzessionen eingeführt, wobei die Rahmenbedingungen der öffentlichen Dienstleistungen in ein Lastenheft aufgenommen wurden. Mit der SNCM und der CMN wurde am 31. März 1976 eine Rahmenvereinbarung mit einer Laufzeit von 25 Jahren abgeschlossen, die am 31. Dezember 2001 endete.

- 12 Von 1976 bis 1982 bestimmte die französische Regierung auf der Grundlage dieser Rahmenvereinbarung die Modalitäten der Verkehrsanbindung.
- 13 Mit Gesetz vom 30. Juli 1982 über das Sonderstatut für die Region Korsika wurde dem Regionalparlament von Korsika die Verwaltung der Gebietskontinuität in einem vertraglichen Rahmen mit dem französischen Staat übertragen. Mit Gesetz vom 13. Mai 1991 über das Statut der Gebietskörperschaft von Korsika erhielt das Regionalparlament dann die volle Zuständigkeit für die Verkehrsanbindung der Insel. Seitdem wird sie vom Office des transports de la Corse (OTC), dem korsischen Verkehrsamt, organisiert.
- 14 Seit 1991 wurden zwischen dem OTC und den beiden Konzessionsinhabern auf der Grundlage der Rahmenvereinbarung zwei Fünfjahresverträge geschlossen. Im ersten dieser Verträge (im Folgenden: Vertrag von 1991) wurden die Modalitäten für die Durchführung des öffentlichen Linienverkehrs in den Jahren 1991 bis 1996 und im zweiten Vertrag (im Folgenden: Vertrag von 1996) die Modalitäten für die Jahre 1996 bis 2001 festgelegt. In den Verträgen wurde auch definiert, nach welchen Grundsätzen die mittels der Zuwendung für die Gebietskontinuität geleistete Pauschalbeihilfe als Ausgleich für die auferlegten Verpflichtungen gezahlt werden sollte. Die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen erstreckten sich zu dieser Zeit auf alle Verbindungen zwischen Korsika und den drei französischen Festlandshäfen Nizza, Toulon und Marseille.
- 15 2001 nahm die Gebietskörperschaft von Korsika gemäß der Verordnung Nr. 3577/92 eine Ausschreibung vor, um den Wirtschaftsteilnehmer auszuwählen, der ab dem 1. Januar 2002 die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen zwischen dem französischen Festland und Korsika im Rahmen eines Fünfjahresvertrags gegen Ausgleichszahlungen erfüllen sollte. Angesichts der Entwicklung des Wettbewerbs auf den Verbindungen von Toulon und Nizza aus war die Gebietskörperschaft von Korsika der Ansicht, dass nur die Verbindungen ab Marseille solchen gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen unterworfen zu werden brauchten.
- 16 Die SNCM und die CMN erhielten gemeinsam den Zuschlag für diesen Vertrag; die Klägerin hatte keine Bewerbung abgegeben.

- 17 In einem Vertrag über die Übertragung gemeinwirtschaftlicher Leistungen (im Folgenden: Vertrag von 2002), der mit der Gebietskörperschaft von Korsika und dem OTC geschlossen wurde, verpflichteten sich die SNCM und die CMN als Auftragnehmer, ab dem 1. Januar 2002 regelmäßige Seeverkehrsdienste zwischen Marseille und Korsika anzubieten und dabei bestimmte gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen in Bezug auf Häufigkeit, Kapazität, Fahrpläne, Preise (saisonabhängige Höchstpreise, Ermäßigungen für bestimmte Personengruppen) und Servicequalität zu erfüllen. Nach dem Vertrag wird für die Erfüllung dieser Verpflichtungen eine jährlich sinkende Ausgleichszahlung als „Referenzwert“ gezahlt, deren anhand einer Vorausschätzung der Umsätze festgelegte Höhe am Ende jedes Jahres nach Maßgabe der Abweichungen der tatsächlichen Umsätze von den Schätzungen angepasst wird. Die Höchstgrenze der Ausgleichszahlung beträgt für den gesamten vom Vertrag erfassten Zeitraum 326,85 Millionen Euro für die SNCM und 128,2 Millionen Euro für die CMN, insgesamt also 455,05 Millionen Euro. Der Vertrag von 2002 sieht ferner vor, dass die jährliche Ausgleichszahlung bei jedem Auftragnehmer auf das durch die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen entstandene operationelle Betriebsdefizit begrenzt ist, wobei ein — auf 15 % des Veräußerungswerts der Schiffe im Sinne des Vertrages festgelegter — angemessener Ertrag des anteilmäßig nach seiner tatsächlichen Nutzung einbezogenen nautischen Kapitals berücksichtigt wird. Der Vertrag von 2002 läuft bis zum 31. Dezember 2006, sofern ihn die Parteien nicht einvernehmlich früher beenden.

Verwaltungsverfahren

1. Beihilfen zugunsten der SNCM als Ausgleich für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen im Rahmen des Vertrages von 1991 und des Vertrages von 1996

- 18 Im Anschluss an Beschwerden wegen Beihilfen für Corsica Marittima, die Tochtergesellschaft der SNCM für die Beförderung von Passagieren zwischen Korsika und Italien, übermittelte die Kommission der Französischen Republik am

22. Dezember 1998 ihren Beschluss, das förmliche Prüfverfahren von Beihilfen nach Artikel 93 Absatz 2 EG-Vertrag (jetzt Artikel 88 Absatz 2 EG) einzuleiten (ABl. 1999, C 62, S. 9). Diese Sache wurde unter dem Aktenzeichen C-78/98 registriert.

19 Im Anschluss an erneute Beschwerden wegen Beihilfen für die SNCM zur Deckung der Kosten ihrer gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen übermittelte die Kommission der Französischen Republik am 28. Februar 2001 ihren Beschluss, das förmliche Prüfverfahren von Beihilfen nach Artikel 88 Absatz 2 EG einzuleiten (ABl. 2001, C 117, S. 9). Diese Sache wurde unter dem Aktenzeichen C-14/01 registriert.

20 Mit der Entscheidung 2002/149/EG vom 30. Oktober 2001 über die staatlichen Beihilfen Frankreichs zugunsten der SNCM (ABl. 2002, L 50, S. 66) schloss die Kommission die in den Sachen C-78/98 und C-14/01 eingeleiteten Verfahren ab, wobei sie die Ansicht vertrat, dass die Beihilfen in Höhe von 787 Millionen Euro, die die SNCM von 1991 bis 2001 als Ausgleich für die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen im Schiffsverkehr zwischen Korsika und den drei französischen Festlandshäfen Nizza, Toulon und Marseille erhalten habe, nach Artikel 86 Absatz 2 EG mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar seien. Diese Entscheidung war nicht Gegenstand einer Nichtigkeitsklage vor dem Gericht.

2. Rettungs- und Umstrukturierungsbeihilfen zugunsten der SNCM

21 Am 20. Dezember 2001 teilten die französischen Behörden der Kommission mit, dass die CGMF der SNCM als Rettungsbeihilfe ein Darlehen in Höhe von 22,5 Millionen Euro gewährt habe. Diese Beihilfe, die der SNCM bereits teilweise ausgezahlt worden war, wurde unter dem Aktenzeichen NN 27/2002 (ex N 849/2001) registriert.

- 22 Mit Schreiben vom 18. Februar 2002 teilte die Französische Republik der Kommission mit, dass sie der SNCM eine Umstrukturierungsbeihilfe gewähren wolle. Die geplante Umstrukturierungsbeihilfe bestand in einer Aufstockung des Kapitals der SNCM durch die CGMF um 76 Millionen Euro, d. h. in einer Erhöhung des Eigenkapitals der SNCM von 30 Millionen Euro auf 106 Millionen Euro. Diese Beihilfe wurde von der Kommission als notifizierte Beihilfe unter dem Aktenzeichen N 118/2002 registriert.
- 23 Mit der Entscheidung C (2002) 2611 endg. vom 17. Juli 2002 genehmigte die Kommission die Rettungsbeihilfe zugunsten der SNCM im Rahmen des in Artikel 88 Absatz 3 EG vorgesehenen Vorprüfungsverfahrens von Beihilfen. In ihrer Entscheidung führte die Kommission aus, die gemeldete Beihilfe erfülle die insoweit in den Leitlinien vorgesehenen fünf Kriterien; insbesondere sei der französische Staat seiner Verpflichtung nachgekommen, einen Umstrukturierungsplan zu übermitteln. Diese Entscheidung war nicht Gegenstand einer Nichtigkeitsklage vor dem Gericht.
- 24 Mit Schreiben vom 19. August 2002 an die Französische Republik beschloss die Kommission, nachdem sich bei einer vorläufigen Prüfung Zweifel an der Vereinbarkeit der gemeldeten Umstrukturierungsbeihilfe mit dem Gemeinsamen Markt ergeben hatten, gemäß Artikel 4 Absatz 4 und Artikel 6 der Verordnung (EG) Nr. 659/1999 des Rates vom 22. März 1999 über besondere Vorschriften für die Anwendung von Artikel [88] des EG-Vertrags (ABl. L 83, S. 1) das in Artikel 88 Absatz 2 EG vorgesehene förmliche Prüfverfahren einzuleiten (im Folgenden: Beschluss über die Einleitung des förmlichen Prüfverfahrens). Die gemeldete Beihilfe wurde unter dem neuen Aktenzeichen C-58/2002 registriert.
- 25 Mit Schreiben vom 8. Oktober 2002, das am 15. Oktober zusammen mit seinen Anlagen versandt wurde, übermittelten die französischen Behörden der Kommission ihre Stellungnahme zum Beschluss über die Einleitung des förmlichen Prüfverfahrens.

- 26 Am 11. Dezember 2002 wurde der Beschluss über die Einleitung des förmlichen Prüfverfahrens nebst einer Zusammenfassung im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* veröffentlicht (ABl. C 308, S. 29). Die Beteiligten wurden aufgefordert, innerhalb eines Monats nach der Veröffentlichung zu dem gemeldeten Beihilfevorhaben Stellung zu nehmen.
- 27 Mit Schreiben vom 8. Januar 2003 legte die Klägerin der Kommission ihre schriftliche Stellungnahme zum Beschluss über die Einleitung des förmlichen Prüfverfahrens vor. Die Kommission erhielt ferner Stellungnahmen der Gruppe Stef-TFE und verschiedener Gebietskörperschaften. Die Kommission übermittelte alle bei ihr eingegangenen Stellungnahmen der Französischen Republik und gab dieser Gelegenheit, sie zu kommentieren.
- 28 Am 4. Februar 2003 fand auf Ersuchen der Klägerin ein Treffen zwischen ihr und der Kommission statt, bei dem sie der Kommission zusätzliche Unterlagen übergab.
- 29 Mit Schreiben vom 10. Februar 2003 übermittelten die französischen Behörden der Kommission ihr Vorbringen zum Nachweis dafür, dass das Beihilfevorhaben den Leitlinien entsprach, sowie eine Beschreibung der aktuellen Entwicklungen hinsichtlich der Belegschaft und der Gehälter, der Senkung der Kosten für Vorleistungen und der Preispolitik der SNCM.
- 30 Mit Schreiben vom 13. Februar 2003 übermittelten die französischen Behörden der Kommission ihre Kommentare zu den Stellungnahmen der Klägerin und von Stef-TFE.

- 31 Mit Schreiben vom 21. Februar 2003 antworteten die französischen Behörden auf die im Schreiben der Kommission vom 10. Februar 2003 gestellten zusätzlichen Fragen.
- 32 Mit Telefax vom 27. Mai 2003 übermittelten die französischen Behörden der Kommission ihre Kommentare zu den Unterlagen, die die Kommission am 4. Februar 2003 von der Klägerin erhalten und den französischen Behörden mit Schreiben vom 21. Februar 2003 übersandt hatte.
- 33 Am 9. Juli 2003 erließ die Kommission die Entscheidung 2004/166/EG über die geplante Umstrukturierungsbeihilfe Frankreichs für die SNCM (ABl. 2004, L 61, S. 13), die Gegenstand der vorliegenden Nichtigkeitsklage ist (im Folgenden: angefochtene Entscheidung).
- 34 Der verfügende Teil der angefochtenen Entscheidung lautet:

„Artikel 1

Die Umstrukturierungsbeihilfe, die Frankreich zugunsten der [SNCM] erbringen möchte, ist vorbehaltlich der in Artikel 2 bis 5 festgelegten Auflagen mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar.

Artikel 2

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

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

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

Artikel 3

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

— Amadeus France;

- Compagnie Corse Méditerranée;

- Société civile immobilière Schuman;

- Société méditerranéenne d'investissements et de participations;

- Someca.

Statt die Beteiligungen an der Société méditerranéenne d'investissements et de participations zu verkaufen, kann die SNCM auch den einzigen Vermögenswert dieses Unternehmens, die *Southern Trader*, verkaufen und dieses Tochterunternehmen schließen.

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

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

Artikel 4

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

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

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

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

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

Artikel 5

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

Artikel 6

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

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

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

Artikel 7

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

...“

Verfahren und Anträge der Parteien

- 35 Mit Klageschrift, die am 13. Oktober 2003 bei der Kanzlei des Gerichts eingegangen ist, hat die Klägerin die vorliegende Klage erhoben.
- 36 Mit Schriftsatz, der am 3. Februar 2004 bei der Kanzlei des Gerichts eingegangen ist, hat die Französische Republik beantragt, als Streithelferin zur Unterstützung der Anträge der Kommission zugelassen zu werden.
- 37 Mit Schriftsatz, der am 26. Februar 2004 bei der Kanzlei des Gerichts eingegangen ist, hat die SNCM beantragt, als Streithelferin zur Unterstützung der Anträge der Kommission zugelassen zu werden.
- 38 Mit Beschluss vom 10. März 2004 ist die Französische Republik als Streithelferin zugelassen worden.

- 39 Mit Beschluss vom 30. März 2004 ist die SNCM als Streithelferin zugelassen worden.
- 40 Auf Bericht des Berichterstatters hat das Gericht (Dritte Kammer) beschlossen, die mündliche Verhandlung zu eröffnen, und hat die Verfahrensbeteiligten im Rahmen prozessleitender Maßnahmen aufgefordert, schriftliche Fragen zu beantworten. Die Verfahrensbeteiligten sind dieser Aufforderung fristgerecht nachgekommen.
- 41 In ihren Antworten haben die Verfahrensbeteiligten das Gericht darüber informiert, dass die Kommission am 8. September 2004 die Entscheidung C (2004) 3359 endg. (im Folgenden: Entscheidung vom 8. September 2004) erlassen hat, mit der die angefochtene Entscheidung geändert wurde. Auf eine ergänzende schriftliche Frage des Gerichts haben die Parteien zur Auswirkung dieser Entscheidung auf die vorliegende Klage Stellung genommen.
- 42 Die Verfahrensbeteiligten haben in der öffentlichen Sitzung vom 18. November 2004 mündlich verhandelt und mündliche Fragen des Gerichts beantwortet.
- 43 Die Klägerin beantragt,
- die angefochtene Entscheidung für nichtig zu erklären;
 - der Kommission die Kosten des Verfahrens aufzuerlegen.

44 Die Kommission, unterstützt von der Französischen Republik und der SNCM als Streithelferinnen, beantragt,

— die Klage abzuweisen;

— der Klägerin die Kosten des Verfahrens aufzuerlegen.

Rechtliche Würdigung

45 Die Klägerin stützt die vorliegende Nichtigkeitsklage auf zwei Gründe. Der erste Klagegrund betrifft die Verletzung von Artikel 253 EG durch eine unzureichende Begründung der angefochtenen Entscheidung. Mit dem zweiten Klagegrund wird eine Verletzung von Artikel 87 Absatz 3 Buchstabe c EG, der Verordnung Nr. 659/1999 und der Leitlinien gerügt, die darin bestehen soll, dass die angefochtene Entscheidung sachliche Fehler und offensichtliche Beurteilungsfehler enthalte.

46 Zunächst ist jedoch die eventuelle Auswirkung der Entscheidung vom 8. September 2004 auf die vorliegende Klage zu prüfen.

1. Vorbemerkung in Bezug auf die Auswirkung der Entscheidung vom 8. September 2004 auf die vorliegende Klage

47 Wie aus der Entscheidung vom 8. September 2004 hervorgeht, hat die Kommission die angefochtene Entscheidung geändert, um — wie sie in der zweiten Be-

gründungserwägung dieser neuen Entscheidung ausführt — der SNCM zu ermöglichen, in der Liste der Schiffe in Artikel 2 der angefochtenen Entscheidung, d. h. der Liste der Schiffe, die die SNCM während des Zeitraums der Umstrukturierung betreiben darf, das Schiff *Aliso* durch das Schiff *Asco* zu ersetzen und angesichts der beim Verkauf des Schiffes *Asco* aufgetretenen Schwierigkeiten entweder dieses Schiff oder das Schiff *Aliso* zu veräußern.

- 48 Nach der Rechtsprechung ist jedoch die Rechtmäßigkeit eines Gemeinschaftsrechtsakts im Rahmen einer Nichtigkeitsklage nach Artikel 230 EG anhand der Sach- und Rechtslage zum Zeitpunkt des Erlasses des Aktes zu beurteilen (Urteil des Gerichts vom 25. Juni 1998 in den Rechtssachen T-371/94 und T-394/94, *British Airways u. a./Kommission*, Slg. 1998, II-2405, Randnr. 81).
- 49 Im Übrigen ist im vorliegenden Fall nicht ersichtlich, dass die Entscheidung vom 8. September 2004 bestimmte Teile des Vorbringens, auf das die Klägerin ihre vorliegende Klage gestützt hat, gegenstandslos machen würde. Auf eine dahin gehende schriftliche Frage des Gerichts hat dies auch weder die Klägerin noch die Kommission behauptet.
- 50 Unter diesen Umständen ist festzustellen, dass die Entscheidung vom 8. September 2004 keine Auswirkungen auf die vorliegende Nichtigkeitsklage gegen die angefochtene Entscheidung hat.

2. Zum ersten Klagegrund: Verletzung von Artikel 253 EG durch unzureichende Begründung der angefochtenen Entscheidung

- 51 Mit dem vorliegenden Klagegrund rügt die Klägerin, dass die angefochtene Entscheidung in Bezug auf die Natur der fraglichen Beihilfemaßnahme und den

Charakter eines Teils der Beihilfe als Ausgleich für gemeinwirtschaftliche Dienstleistungen, den Wegfall der Zweifel, die zur Einleitung des förmlichen Prüfverfahrens geführt hätten, die Beurteilung der Wiederherstellung der Rentabilität, die Realitätsnähe der angenommenen Umstrukturierungsszenarien und die Feststellung der nichtstrategischen Beteiligungen unzureichend begründet sei.

Vorbemerkungen zur Tragweite des Klagegrundes

- 52 Nach der Rechtsprechung unterscheidet sich der Klagegrund der Verletzung von Artikel 253 EG vom Klagegrund des offensichtlichen Beurteilungsfehlers. Während Ersterer, mit dem eine fehlende oder unzureichende Begründung gerügt wird, den Vorwurf einer Verletzung wesentlicher Formvorschriften im Sinne des Artikels 230 EG enthält und einen Gesichtspunkt darstellt, den der Gemeinschaftsrichter von Amts wegen prüfen muss, wird mit Letzterem, der die materielle Rechtmäßigkeit einer Entscheidung betrifft, die Verletzung einer bei der Durchführung des Vertrages anzuwendenden Rechtsnorm im Sinne des Artikels 230 EG gerügt; er darf vom Gemeinschaftsrichter nur geprüft werden, wenn sich der Kläger auf ihn beruft. Die Begründungspflicht ist daher eine von der Stichhaltigkeit der Begründung zu unterscheidende Frage (Urteile des Gerichtshofes vom 2. April 1998 in der Rechtssache C-367/95 P, Kommission/Sytraval und Brink's France, Slg. 1998, I-1719, Randnr. 67, vom 22. März 2001 in der Rechtssache C-17/99, Frankreich/Kommission, Slg. 2001, I-2481, Randnr. 35, und vom 29. April 2004 in der Rechtssache C-159/01, Niederlande/Kommission, Slg. 2004, I-4461, Randnr. 65; Urteil des Gerichts vom 13. Januar 2004 in der Rechtssache T-158/99, Thermenhotel Stoiser Franz u. a./Kommission, noch nicht in der amtlichen Sammlung veröffentlicht, Randnr. 97).
- 53 Im vorliegenden Fall ist festzustellen, dass die Klägerin mit ihrem ersten Klagegrund — wie aus dessen Titel (Verletzung wesentlicher Formvorschriften: unzureichende Begründung) und den Ausführungen in der Klageschrift, insbesondere den Punkten 17, 18 und 43, in denen auf die Verletzung wesentlicher Formvorschriften, die Rechtsprechung zu Artikel 253 EG und das Erfordernis der Nichtigerklärung der angefochtenen Entscheidung im Hinblick auf deren „formelle Rechtmäßigkeit“

eingegangen wird, sowie aus den Absätzen 3 und 4 der von der Klägerin vorgelegten Zusammenfassung der Klageschrift, in denen von einer unzureichenden Begründung in den oben genannten Punkten die Rede ist, ausdrücklich hervorgeht — lediglich geltend macht, dass die angefochtene Entscheidung in bestimmten Aspekten unter Verletzung von Artikel 253 EG unzureichend begründet sei.

- 54 Die dem vorliegenden Klagegrund damit beigemessene Tragweite wird von den Verfahrensbeteiligten nicht bestritten. Auf Stellungnahmen der Kommission und der Französischen Republik hierzu hat die Klägerin in Punkt 3 der Erwiderung geantwortet, dass sie mit diesem Klagegrund der Kommission eine unzureichende Begründung oder eine Verletzung der Begründungspflicht vorwerfe.
- 55 Überdies geht aus der Klageschrift hervor, dass die Unterscheidung zwischen Begründungspflicht und offensichtlichem Beurteilungsfehler der Klägerin sehr wohl bekannt ist, denn nachdem sie im ersten Klagegrund die Frage aufgeworfen hat, ob die Begründung der angefochtenen Entscheidung ausreicht, macht sie mit ihrem zweiten, auf die Verletzung von Artikel 87 Absatz 3 EG und der Leitlinien gestützten Klagegrund (der den Titel „Verletzung des EG-Vertrags und der Durchführungsvorschriften: Sachverhaltsirrtümer und offensichtliche Beurteilungsfehler“ trägt) geltend, dass die angefochtene Entscheidung offensichtliche Beurteilungsfehler enthalte. Die gleiche Unterscheidung ist in der Zusammenfassung der Klageschrift zu finden, in der die Klägerin in Absatz 3 ausführt, dass die Klageschrift aus zwei Gründen auf die Nichtigkeitklärung der angefochtenen Entscheidung abziele, nämlich wegen einer unzureichenden Begründung und wegen sachlicher Fehler und offensichtlicher Beurteilungsfehler. Auch in der Erwiderung bestätigt die Klägerin, nachdem sie die Stellungnahmen der Kommission und der Französischen Republik hierzu zur Kenntnis genommen hat, erneut, dass sie zum einen Verletzungen der Begründungspflicht und zum anderen offensichtliche Beurteilungsfehler rügt.
- 56 Unter diesen Umständen ist der erste Klagegrund, auf den die Klägerin die vorliegende Klage stützt, dahin zu verstehen, dass er ausschließlich auf einer Verletzung von Artikel 253 EG beruht, die darin bestehen soll, dass die angefochtene Entscheidung in einer Reihe von Punkten unzureichend begründet sei, denn auf die Rügen der Klägerin, die die Stichhaltigkeit der angefochtenen Entscheidung betreffen, wird im Rahmen des zweiten Klagegrundes eingegangen.

- 57 Wie allerdings die Kommission, in diesem Punkt unterstützt von der Französischen Republik, zutreffend vorgetragen hat, sollen mehrere von der Klägerin im Rahmen des ersten Klagegrundes geltend gemachte Rügen und Argumente nicht die Unzulänglichkeit der Begründung der angefochtenen Entscheidung belegen, sondern ihre Unrichtigkeit. Damit wendet sich die Klägerin nur vorgeblich gegen die Begründung der angefochtenen Entscheidung, in Wirklichkeit aber gegen deren Stichhaltigkeit.
- 58 Wie der Gerichtshof aber bereits entschieden hat, ist vom Gericht die materielle Rechtmäßigkeit der Gründe, mit denen die Kommission ihre Entscheidung gerechtfertigt hat, im Zusammenhang mit der Einhaltung der Begründungspflicht nicht zu prüfen (Urteil Frankreich/Kommission, oben in Randnr. 52 angeführt, Randnr. 38).
- 59 Folglich sind im Rahmen eines Klagegrundes, der auf eine fehlende oder unzureichende Begründung gestützt wird, Rügen und Argumente, die sich gegen die Stichhaltigkeit der angefochtenen Entscheidung richten, gegenstandslos und unerheblich (vgl. in diesem Sinne Urteil Thermenhotel Stoiser Franz u. a./Kommission, oben in Randnr. 52 angeführt, Randnr. 97, sowie Urteile des Gerichts vom 20. April 1999 in den Rechtssachen T-305/94 bis T-307/94, T-313/94 bis T-316/94, T-318/94, T-325/94, T-328/94, T-329/94 und T-335/94, Limburgse Vinyl Maatschappij u. a./Kommission, Slg. 1999, II-931, Randnr. 389, vom 28. Februar 2002 in der Rechtssache T-86/95, Compagnie générale maritime u. a./Kommission, Slg. 2002, II-1011, Randnr. 425, und vom 30. September 2003 in den Rechtssachen T-191/98 und T-212/98 bis T-214/98, Atlantic Container Line u. a./Kommission, Slg. 2003, II-3275, Randnrn. 1175 und 1176).
- 60 Da die Klägerin im Übrigen ausdrücklich bestätigt hat, dass sich der erste Klagegrund ausschließlich auf eine unzureichende Begründung stützt, und da aus dem Aufbau der Klageschrift hervorgeht, dass der Klägerin die Unterscheidung zwischen unzureichender und falscher Begründung bewusst war, ist es nicht Sache des Gerichts, die im Rahmen des vorliegenden Klagegrundes vorgetragene Rügen, die sich in Wirklichkeit gegen die Stichhaltigkeit der angefochtenen Entscheidung richten, neu einzustufen. Diese Erwägung gilt umso mehr in einem Fall wie dem vorliegenden, in dem die Klägerin einen zweiten, auf das Vorliegen offensichtlicher Beurteilungsfehler gestützten Klagegrund vorträgt, in dessen Rahmen einige dieser Rügen erneut angeführt werden und sich dann gegen die Stichhaltigkeit der angefochtenen Entscheidung richten.

- 61 Folglich ist im Rahmen des vorliegenden Klagegrundes nur zu prüfen, ob die angefochtene Entscheidung in rechtlich hinreichender Weise begründet ist. Die von der Klägerin im Rahmen dieses Klagegrundes vorgetragenen Rügen und Argumente, mit denen in Wirklichkeit die Stichhaltigkeit der Entscheidung in Frage gestellt wird, sind als unerheblich zurückzuweisen.

Zu den Rügen in Bezug auf die Begründung der angefochtenen Entscheidung

Vorbemerkungen

- 62 Nach ständiger Rechtsprechung hängt der Umfang der Begründungspflicht von der Art des in Rede stehenden Rechtsakts und dem Kontext ab, in dem er erlassen wurde. Die Begründung muss die Überlegungen des Organs so klar und eindeutig zum Ausdruck bringen, dass es den Betroffenen möglich ist, Kenntnis von den Gründen für die getroffene Maßnahme zu erlangen, damit sie ihre Rechte verteidigen und prüfen können, ob die Entscheidung in der Sache begründet ist oder nicht, und dass der Gemeinschaftsrichter die ihm obliegende Rechtmäßigkeitskontrolle wahrnehmen kann (Urteil Kommission/Sytraval und Brink's France, oben in Randnr. 52 angeführt, Randnr. 63; Urteile des Gerichts vom 6. März 2003 in den Rechtssachen T-228/99 und T-233/99, Westdeutsche Landesbank Girozentrale/Kommission, Slg. 2003, II-435, Randnr. 278, und vom 14. Januar 2004 in der Rechtssache T-109/01, Fleuren Compost/Kommission, noch nicht in der amtlichen Sammlung veröffentlicht, Randnr. 119).
- 63 In der Begründung brauchen nicht alle tatsächlich und rechtlich einschlägigen Aspekte genannt zu werden, da die Frage, ob die Begründung eines Rechtsakts den Erfordernissen des Artikels 253 EG genügt, nicht nur anhand ihres Wortlauts zu beurteilen ist, sondern auch anhand ihres Kontextes sowie sämtlicher Rechtsvorschriften auf dem betreffenden Gebiet (Urteil Frankreich/Kommission, oben in Randnr. 52 angeführt, Randnr. 36, Urteil des Gerichts vom 15. Juni 2000 in den Rechtssachen T-298/97, T-312/97, T-313/97, T-315/97, T-600/97 bis T-607/97, T-1/98, T-3/98 bis T-6/98 und T-23/98, Alzetta u. a./Kommission, Slg. 2000, II-2319, Randnr. 175, und Urteil Westdeutsche Landesbank Girozentrale/Kommission, oben in Randnr. 62 angeführt, Randnr. 279).

- 64 Insbesondere braucht die Kommission nicht auf alle Argumente einzugehen, die die Betroffenen vor ihr geltend gemacht haben, sondern es reicht aus, wenn sie die Tatsachen und rechtlichen Erwägungen anführt, denen nach dem Aufbau der Entscheidung eine wesentliche Bedeutung zukommt (Urteil des Gerichts vom 8. Juni 1995 in der Rechtssache T-459/93, Siemens/Kommission, Slg. 1995, II-1675, Randnr. 31, und Urteil Westdeutsche Landesbank Girozentrale/Kommission, oben in Randnr. 62 angeführt, Randnr. 280). So hat der Gerichtshof bereits entschieden, dass die Kommission nicht zu den Gesichtspunkten Stellung zu nehmen braucht, die offensichtlich neben der Sache liegen oder keine oder eindeutig untergeordnete Bedeutung haben (Urteil Kommission/Sytraval und Brink's France, oben in Randnr. 52 angeführt, Randnr. 64).
- 65 Bei der Einstufung einer Maßnahme als Beihilfe erfordert die Begründungspflicht, dass die Gründe angegeben werden, aus denen die Kommission der Ansicht ist, dass die fragliche Maßnahme von Artikel 87 Absatz 1 EG erfasst wird (Urteil Westdeutsche Landesbank Girozentrale/Kommission, oben in Randnr. 62 angeführt, Randnr. 281).
- 66 Zur Vereinbarkeit einer staatlichen Umstrukturierungsbeihilfe mit Artikel 87 Absatz 3 Buchstabe c EG geht aus der Rechtsprechung hervor, dass die Begründungspflicht erfüllt ist, wenn in der Entscheidung der Kommission die Gründe angegeben werden, aus denen die Beihilfen ihres Erachtens mit den Leitlinien in Einklang stehen; sie bestehen im Wesentlichen im Vorliegen eines Umstrukturierungsplans, in einem zufrieden stellenden Nachweis für die langfristige Lebensfähigkeit und in einem angemessenen Verhältnis zwischen den Beihilfen und dem Beitrag ihres Empfängers (vgl. in diesem Sinne Urteil Frankreich/Kommission, oben in Randnr. 52 angeführt, Randnr. 37, und Urteil des Gerichts vom 30. April 1998 in der Rechtssache T-214/95, Vlaams Gewest/Kommission, Slg. 1998, II-717, Randnr. 102; vgl. in Bezug auf andere Gemeinschaftsrahmen für staatliche Beihilfen Urteil Fleuren Compost/Kommission, oben in Randnr. 62 angeführt, Randnr. 125).
- 67 Im Licht dieser Grundsätze ist zu prüfen, ob die angefochtene Entscheidung im vorliegenden Fall ausreichend begründet ist.

Zur Natur der fraglichen Maßnahme und zum Charakter eines Teils der Beihilfe als Ausgleich für gemeinwirtschaftliche Dienstleistungen

- 68 Die Klägerin macht geltend, die angefochtene Entscheidung sei in Bezug auf die Ermittlung des Fehlbetrags der Ausgleichszahlungen für gemeinwirtschaftliche Dienstleistungen unzureichend begründet. Die Kommission habe ihr das dabei herangezogene Sachverständigengutachten nicht zur Kenntnis gebracht, in der angefochtenen Entscheidung werde nicht erläutert, weshalb die Zuwendung wegen der Wertminderung der *Liamone* berücksichtigt werde, obwohl dieses Schiff zur Wahrnehmung der übertragenen gemeinwirtschaftlichen Dienstleistungen nicht erforderlich gewesen sei, und sie ermögliche nicht die Bestimmung des tatsächlichen Anteils des Ausgleichs für die gemeinwirtschaftlichen Dienstleistungen am Gesamtbetrag der Beihilfe.
- 69 Zunächst ist festzustellen, dass die Kommission in Randnummer 259 der angefochtenen Entscheidung die Ansicht vertreten hat, der auf den Fehlbetrag der Ausgleichszahlungen für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen in den Jahren 1991 bis 2001 entfallende Teil der Beihilfe sei unabhängig von der Notwendigkeit, die Mittelzufuhr als Umstrukturierungsbeihilfe zu analysieren, nach Artikel 86 Absatz 2 EG mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar.
- 70 Bei der Ermittlung des Fehlbetrags der Ausgleichszahlungen für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen hat die Kommission in den Randnummern 256 und 257 der angefochtenen Entscheidung die Höhe der Verluste berechnet, die die SNCM zwischen 1991 und 2001 auf sämtlichen Strecken nach Korsika erlitt, auf denen gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen bestanden. Sie führt dazu aus, für die Jahre 1991 bis 1999 habe sie sich auf das Vorsteuerergebnis für die Strecke nach Korsika, das in dem im Rahmen der Entscheidung 2002/149 herangezogenen Gutachten des Sachverständigen ermittelt worden sei, abzüglich der Gewinne aus der Veräußerung der Schiffe gestützt, während sie für die Jahre 2000 und 2001, die nicht von dem genannten Gutachten erfasst würden, anhand der Vorgehensweise in der Entscheidung 2002/149 selbst eine Neuberechnung des Vorsteuerergebnisses für die Strecke nach Korsika vorgenommen habe, wobei sie die bei den mitgeteilten Umstrukturierungskosten bereits berücksichtigten Umstrukturierungsrückstellungen abgezogen habe, da in diesen beiden Jahren keine Schiffe veräußert worden seien.

Etwaige Verluste auf der Strecke Marseille–Korsika im Jahr 2002 könnten nicht berücksichtigt werden, „da seit 1. Januar 2002 die Preise für den Betrieb der Strecke von Marseille nach Korsika sowie die Höhe der Ausgleichszahlungen zwischen den Behörden und der SNCM — anders als nach den Bestimmungen der Verträge von 1991 und 1996 — vertraglich festgelegt wurden“.

- 71 Auf dieser Grundlage kam die Kommission in Randnummer 258 der angefochtenen Entscheidung zu dem Ergebnis, dass sich die kumulierte Summe der korrigierten Wertzuwächse der in diesem Zeitraum veräußerten Schiffe sowie der Umstrukturierungskosten für den gesamten Zeitraum 1991–2001 auf 53,48 Millionen Euro belaufe. Ein Überblick über die von der Kommission vorgenommene Berechnung wird in Randnummer 257, Tabelle 11, der angefochtenen Entscheidung gegeben.
- 72 In Randnummer 260 der angefochtenen Entscheidung hat die Kommission jedoch ausgeführt, da die französischen Behörden eine höhere Beihilfe von 76 Millionen Euro als Umstrukturierungsbeihilfe gemeldet hätten und da das förmliche Prüfverfahren nach Artikel 88 Absatz 2 EG in diesem Sinne eingeleitet worden sei, sei in Bezug auf die gesamte fragliche Beihilfe zu prüfen, ob es sich um eine Umstrukturierungsbeihilfe handele. Diese Prüfung ist Gegenstand der Randnummern 261 bis 367 der angefochtenen Entscheidung.
- 73 Unter diesen Umständen ist die Rüge der Klägerin, dass die angefochtene Entscheidung in Bezug auf die Einhaltung der Voraussetzungen von Artikel 86 Absatz 2 EG nicht in rechtlich hinreichender Weise begründet sei, als gegenstandslos zurückzuweisen. Da nach Ansicht der Kommission die gesamte Beihilfe von 76 Millionen Euro — einschließlich des auf den Fehlbetrag der Ausgleichszahlungen für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen entfallenden Teilbetrags von 53,48 Millionen Euro — im Rahmen der Prüfung, die Gegenstand der Randnummern 261 bis 367 der angefochtenen Entscheidung ist, als Umstrukturierungsbeihilfe zu behandeln war, könnte eine unzureichende Begründung hinsichtlich der Vereinbarkeit des genannten Fehlbetrags der Ausgleichszahlungen mit Artikel 86 Absatz 2 EG als solche nicht zur Nichtigerklärung der angefochtenen Entscheidung führen, da diese durch ihre Erwägungen zur Einstufung der Beihilfe als Umstrukturierungsbeihilfe begründet ist.

- 74 Zu prüfen ist dagegen die Rüge der Klägerin in Bezug auf die unzureichende Begründung der angefochtenen Entscheidung hinsichtlich der Ermittlung des Fehlbetrags der Ausgleichszahlungen für gemeinwirtschaftliche Dienstleistungen. In Randnummer 327 der angefochtenen Entscheidung hat die Kommission nämlich im Rahmen der Beurteilung des Minimalcharakters der Beihilfe im Hinblick auf die Leitlinien die Ansicht vertreten, dass der dem genannten Fehlbetrag entsprechende Teil der Beihilfe für die Umstrukturierung der SNCM erforderlich gewesen sei. Insoweit kann sich ein etwaiger Begründungsmangel hinsichtlich der Ermittlung des Fehlbetrags der Ausgleichszahlungen für gemeinwirtschaftliche Dienstleistungen auf die Einstufung der Beihilfe als Umstrukturierungsbeihilfe auswirken.
- 75 Dazu ist jedoch festzustellen, dass die Begründung in den Randnummern 256 bis 260 der angefochtenen Entscheidung, aus der sowohl die von der Kommission bei der Ermittlung des Fehlbetrags der Ausgleichszahlungen für gemeinwirtschaftliche Dienstleistungen herangezogenen Kriterien als auch die dabei verwendete Berechnungsmethode hervorgehen, es den Betroffenen ermöglichte, Kenntnis von den Gründen für die getroffene Maßnahme zu erlangen, damit sie ihre Rechte verteidigen und prüfen konnten, ob die angefochtene Entscheidung in der Sache begründet ist oder nicht, und den Gemeinschaftsrichter in die Lage versetzte, die ihm obliegende Rechtmäßigkeitskontrolle wahrzunehmen.
- 76 Die von der Klägerin vorgetragene Argumente und Rügen können diese Schlussfolgerung nicht in Frage stellen.
- 77 Erstens ist zur fehlenden Übermittlung des Sachverständigengutachtens durch die Kommission an die Klägerin festzustellen, dass diese Behauptung für den Nachweis einer etwaigen Verletzung der Begründungspflicht irrelevant ist. Selbst wenn man unterstellt, dass das Gutachten nicht übermittelt wurde, kann daraus nicht abgeleitet werden, dass die Begründung der angefochtenen Entscheidung fehlt oder nicht ausreicht. Mit einer solchen Behauptung könnte sich die Klägerin allenfalls auf eine Verletzung ihres Rechts auf Akteneinsicht berufen, die aber nicht die Begründung, sondern die Wahrung der Verteidigungsrechte betreffen würde. Eine derartige Verletzung ihrer Verteidigungsrechte macht die Klägerin jedoch unstreitig nicht geltend. Ein solcher Klagegrund betrifft auch nicht die Verletzung wesentlicher

Formvorschriften und ist daher nicht von Amts wegen zu prüfen (vgl. Urteil des Gerichts vom 8. Juli 2004 in den Rechtssachen T-67/00, T-68/00, T-71/00 und T-78/00, JFE Engineering/Kommission, Slg. 2004, II-2501, Randnr. 425 und die dort genannte Rechtsprechung).

- 78 Sollte die Klägerin mit dieser Behauptung geltend machen wollen, dass sie nicht in der Lage gewesen sei, die von der Kommission bei der Ermittlung des Fehlbetrags der Ausgleichszahlungen für gemeinwirtschaftliche Dienstleistungen angestellten Erwägungen nachzuvollziehen, so genügt die Feststellung, dass die Erwägungen der Kommission zu diesem Punkt, wie oben ausgeführt, in den Randnummern 256 bis 258 der angefochtenen Entscheidung klar und explizit dargelegt werden.
- 79 Soweit behauptet wird, dass sich die Kommission für die Jahre 2000 und 2001 nicht auf das fragliche Gutachten stützen dürfen und dass die von ihr für diese beiden Jahre herangezogenen vorläufigen Bilanzen von den veröffentlichten endgültigen Bilanzen abweichen, handelt es sich um Rügen, die die Stichhaltigkeit der von der Kommission herangezogenen Methode betreffen; sie sind somit im Rahmen des vorliegenden Klagegrundes einer unzureichenden Begründung irrelevant.
- 80 Zweitens ist zum angeblichen Fehlen einer Begründung dafür, dass die Zuwendung wegen der Wertminderung der *Liamone* berücksichtigt worden sei, obwohl dieses Schiff für die Wahrnehmung der übertragenen gemeinwirtschaftlichen Dienstleistungen nicht erforderlich gewesen sei, festzustellen, dass diese Behauptung auf einem falschen Verständnis der angefochtenen Entscheidung beruht. Aus Tabelle 11 in Randnummer 257 der angefochtenen Entscheidung geht klar hervor, dass die Kommission entgegen der Behauptung der Klägerin die genannte Zuwendung bei der Ermittlung des Fehlbetrags der Ausgleichszahlungen für gemeinwirtschaftliche Dienstleistungen nicht berücksichtigt hat. Der dieser Wertminderung entsprechende Betrag von 14,771 Millionen Euro wird nämlich von den Verlusten bei den gemeinwirtschaftlichen Dienstleistungen abgezogen und nicht hinzuaddiert. In der mündlichen Verhandlung hat die Klägerin im Übrigen auf Frage des Gerichts ausdrücklich eingeräumt, dass sie die angefochtene Entscheidung in diesem Punkt missverstanden hat. Es liegt auf der Hand, dass der Kommission nicht vorgeworfen werden kann, eine Erwägung nicht begründet zu haben, die in ihrer Entscheidung nicht vorkommt.

- 81 Wie die Kommission in ihren Schriftsätzen erläutert, wird die Wertminderung der *Liamone* dagegen bei den Kosten des Umstrukturierungsplans berücksichtigt, die Gegenstand der Prüfung in den Randnummern 261 bis 367 sind, da die besondere Wertminderung dieses Schiffes in den genannten Plan aufgenommen wurde, wie sich insbesondere aus den Randnummern 126, 144, 302 und 330 der angefochtenen Entscheidung ergibt.
- 82 In der Erwiderung und in der mündlichen Verhandlung hat die Klägerin sodann vorgetragen, mit der vorliegenden Rüge wolle sie in Wirklichkeit hervorheben, dass es widersprüchlich sei, wenn die Kommission die Ansicht vertrete, dass die *Liamone* bis 2002 für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen benötigt worden sei, obwohl sie einräume, die Zuwendungen wegen der Wertminderung dieses Schiffes nicht in die Berechnung der nicht ausgeglichenen Mehrkosten in Zusammenhang mit den gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen einbezogen zu haben. Da die *Liamone* aber zur Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen nicht benötigt worden sei, habe die Kommission die Wertminderung dieses Schiffes zu Unrecht in die Kosten des Umstrukturierungsplans einbezogen.
- 83 Mit diesen Behauptungen, die die Tragweite der ursprünglich in der Klageschrift erhobenen Rüge verändern, wird jedoch die Stichhaltigkeit der Beurteilungen in der angefochtenen Entscheidung in Frage gestellt, so dass sie im Rahmen des vorliegenden Klagegrundes als unerheblich zurückzuweisen sind.
- 84 Drittens genügt zur angeblich fehlenden Möglichkeit, den tatsächlichen Anteil des Ausgleichsbetrags für gemeinwirtschaftliche Dienstleistungen am Gesamtbetrag der Beihilfe zu ermitteln, die Feststellung, dass die Kommission in Randnummer 258 und in Randnummer 257, Tabelle 11, der angefochtenen Entscheidung entgegen dem Vorbringen der Klägerin ausdrücklich angibt, dass dieser Anteil 53,48 Millionen Euro beträgt, nachdem sie zuvor in den Randnummern 256 und 257 der Entscheidung die Berechnung dieses Betrages dargelegt hat.
- 85 Soweit die Klägerin der Kommission in diesem Zusammenhang vorwirft, sie habe das „erforderliche Maß“ des Ausgleichsbetrags für gemeinwirtschaftliche Dienst-

leistungen nicht begründet und nicht geprüft, ob die Mehrkosten in Verbindung mit den gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen möglicherweise überhöht seien, insbesondere weshalb 50 % der Verluste der SNCM in den Jahren 2000 und 2001 entstanden seien, ist festzustellen, dass die Klägerin mit dieser Rüge die Berechnung des Fehlbetrags der Ausgleichsleistungen durch die Kommission in Frage stellt, soweit sie sich auf die Höhe der von der SNCM erlittenen Verluste stützt. Eine solche Rüge, die sich gegen die Stichhaltigkeit der angefochtenen Entscheidung in diesem Punkt richtet, ist im Rahmen des vorliegenden Klagegrundes irrelevant.

- 86 Sollte diese Rüge im Übrigen dahin zu verstehen sein, dass der Kommission vorgeworfen wird, die angefochtene Entscheidung in diesem Punkt unzureichend begründet zu haben, so ist darauf hinzuweisen, dass die Klägerin im Verwaltungsverfahren eine solche Rüge weder in ihrer Stellungnahme zum Beschluss über die Einleitung des förmlichen Verfahrens noch bei dem Treffen am 4. Februar 2003 erhoben hat, so dass sie der Kommission nicht vorwerfen kann, darauf in ihrer Entscheidung nicht geantwortet zu haben.
- 87 Jedenfalls ist festzustellen, dass in der angefochtenen Entscheidung sowohl die Gründe, aus denen es die von der SNCM erlittenen Verluste nach Ansicht der Kommission ermöglichen, den Fehlbetrag der Ausgleichszahlungen für gemeinwirtschaftliche Dienstleistungen zu ermitteln, als auch die Gründe für die Entstehung dieser Verluste in rechtlich hinreichender Weise dargelegt werden.
- 88 Zu den Gründen, aus denen es die von der SNCM erlittenen Verluste ermöglichen, den Fehlbetrag der Ausgleichszahlungen für gemeinwirtschaftliche Dienstleistungen zu ermitteln, ist festzustellen, dass die Kommission in Randnummer 257 der angefochtenen Entscheidung ausgeführt hat, dass sie bei der Ermittlung dieses Betrages „[n]ach dem gleichen Konzept und unter den gleichen Annahmen wie in der Entscheidung 2002/149/EG“ vorgehen werde; diese Entscheidung war am Ende eines Verfahrens ergangen, an dem die Klägerin als Betroffene teilnahm und das Beihilfen für dasselbe Unternehmen im Rahmen von Verträgen über dieselben gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen in Bezug auf denselben Zeitraum betraf, da der Vertrag von 1996 bis 2001 galt.

- 89 Unter diesen Umständen kann die Entscheidung 2002/149 im Hinblick darauf, dass in der angefochtenen Entscheidung ausdrücklich auf sie Bezug genommen wird und dass sie in einem der Klägerin gut bekannten Kontext erging, die Begründung der angefochtenen Entscheidung zur Frage der Ermittlung des Fehlbetrags der Ausgleichszahlungen für gemeinwirtschaftliche Dienstleistungen ergänzen (vgl. in diesem Sinne Urteil des Gerichtshofes vom 22. Juni 2004 in der Rechtssache C-42/01, Portugal/Kommission, Slg. 2004, I-6079, Randnrn. 69 und 70, und Urteil des Gerichts vom 19. März 2003 in der Rechtssache T-213/00, CMA CGM u. a./Kommission, Slg. 2003, II-913, Randnr. 217).
- 90 In den Randnummern 87 bis 105 der Entscheidung 2002/149 führte die Kommission — gestützt auf die Schlussfolgerungen ihres Sachverständigen für die Zeit von 1991 bis 1999 — aus, dass die auf diese Weise ermittelten Verluste die Kosten der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen angemessen widerspiegeln. Angesichts derartiger Verluste kam die Kommission in der genannten Entscheidung trotz der in den Verträgen von 1991 und 1996 vorgesehenen Ausgleichszahlungen zu dem Ergebnis, dass keine Überkompensation vorliege.
- 91 Zu den Gründen für die Entstehung der Verluste der SNCM ist darauf hinzuweisen, dass die Kommission sowohl in der angefochtenen Entscheidung (Randnrn. 281, 282 und 326) als auch in der Entscheidung 2002/149 (Randnr. 123), auf die in Randnummer 257 der angefochtenen Entscheidung verwiesen wird, dargelegt hat, dass die in den Verträgen von 1991 und 1996 vorgesehenen Ausgleichszahlungen insbesondere deshalb nicht zur Deckung sämtlicher Kosten der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen ausgereicht hätten, weil sie von den Umsätzen relativ unabhängig gewesen seien. Ferner hat die Kommission in Randnummer 282 der angefochtenen Entscheidung ausgeführt, dass sich das Auftreten der Klägerin auf dem Markt im Jahr 1996 negativ auf das Betriebsergebnis der SNCM ausgewirkt habe.
- 92 Folglich sind die Rügen der Klägerin in Bezug auf die Begründung für die Höhe des Fehlbetrags der Ausgleichszahlungen für gemeinwirtschaftliche Dienstleistungen in der angefochtenen Entscheidung in vollem Umfang zurückzuweisen.

Zum Wegfall der Zweifel, die zur Einleitung des förmlichen Prüfverfahrens geführt hatten

- 93 Die Klägerin ist der Ansicht, in der angefochtenen Entscheidung werde nicht in rechtlich hinreichender Weise dargelegt, aus welchen Gründen die zur Einleitung des förmlichen Prüfverfahrens führenden Zweifel entfallen seien, die die Kommission in Bezug auf den Zusammenhang zwischen den Verlusten der SNCM und ihren gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen, die Auswirkungen der Politik des Schiffserwerbs durch die SNCM auf die Ergebnisrechnung des Unternehmens, die geplanten Maßnahmen zur Produktivitätssteigerung der SNCM und die Maßnahmen zur Reduzierung der Vorleistungen sowie die zukünftige Preispolitik der SNCM gehabt habe.
- 94 Um zu prüfen, ob die Kommission die angefochtene Entscheidung insoweit in rechtlich hinreichender Weise begründet hat, ist die Tragweite der von der Kommission im Beschluss über die Einleitung des förmlichen Prüfverfahrens geäußerten Zweifel zu ermitteln und sodann zu klären, inwieweit in der angefochtenen Entscheidung die Gründe genannt wurden, aus denen diese Zweifel ausgeräumt werden konnten.
- 95 Erstens ist zum Zusammenhang zwischen den Verlusten der SNCM und ihren gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen festzustellen, dass die Kommission im Beschluss über die Einleitung des förmlichen Prüfverfahrens Zweifel hinsichtlich der Wiederherstellung der Rentabilität der SNCM äußerte, die sie damit begründete, dass die im Umstrukturierungsplan enthaltenen analytischen Angaben keinerlei Aufschluss über die strukturellen Ursachen für die chronischen Verluste der SNCM in den letzten Jahren gäben. Die Kommission war der Ansicht, prüfen zu müssen, dass die Umstrukturierungsbeihilfe nicht zur Deckung der bereits eingetretenen Betriebsverluste diene und dass der entsprechende Umstrukturierungsplan das Unternehmen in die Lage versetzen würde, künftig Betriebsgewinne zu erwirtschaften. Dazu führte die Kommission im Beschluss über die Einleitung des förmlichen Prüfverfahrens aus, dass aus dem Umstrukturierungsplan nicht hervorgehe, wie die SNCM ihre Verluste auf den Linien verringern wolle, die bisher Gegenstand gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen gewesen seien, und dass der genannte Plan die Rentabilität des Unternehmens auch dann gewährleisten müsse, wenn die SNCM nach 2006 nicht den Zuschlag für die Durchführung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen auf den Verbindungen zwischen Marseille und Korsika erhalten sollte.

- 96 Daraus folgt, dass die von der Kommission aufgeworfenen Zweifel hinsichtlich des Zusammenhangs zwischen den Verlusten der SNCM und den gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen zwei gesonderte Aspekte umfassen, und zwar zum einen die Frage, ob die Beihilfe den mit den gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen von 1991 bis 2001 verbundenen Kosten angemessen war, wobei die Beihilfe es dem Unternehmen ermöglichen sollte, die allein durch die Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen im Rahmen der Verträge von 1991 und 1996 entstandenen vergangenen Verluste zu decken, und zum anderen den Beitrag der Beihilfe zur Wiederherstellung der Rentabilität für die Zeit von 2002 bis 2006, wobei die Beihilfe es dem Unternehmen ermöglichen sollte, künftig seine Verluste auf den Linien, auf denen gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen nicht oder nicht mehr bestehen, zu verringern.
- 97 Was zunächst die Frage betrifft, ob die Beihilfe den mit den gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen von 1991 bis 2001 verbundenen Kosten angemessen war, so genügt der Hinweis, dass — wie oben bereits entschieden — sowohl in der angefochtenen Entscheidung, insbesondere in deren Randnummern 256, 257, 281 und 282, als auch in der Entscheidung 2002/149, auf die sie verweist, in rechtlich hinreichender Weise der Grund dargelegt wurde, aus dem davon ausgegangen werden konnte, dass die Verluste, die die SNCM in der Vergangenheit auf den Verbindungen nach Korsika — die alle zu dieser Zeit gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen unterlagen — erlitten hatte, den von ihr getragenen Mehrkosten für die Erfüllung der genannten Verpflichtungen entsprachen.
- 98 Hierzu ist festzustellen, dass die Rügen der Klägerin in Bezug auf die Begründung der Randnummern 281 und 282 der angefochtenen Entscheidung, mit denen sie geltend macht, dass der Vertrag von 2002 nicht zur Deckung der Verluste gedient habe und dass das Auftauchen eines Konkurrenten im Jahr 1996 die Folge der Liberalisierung im Rahmen der Gemeinschaft sei, in Wirklichkeit die Stichhaltigkeit der Feststellungen der Kommission und nicht ihre Begründung betreffen. Diese Rügen sind daher als irrelevant zurückzuweisen.
- 99 Was im Übrigen die etwaigen Verluste im Rahmen der Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen nach dem Vertrag von 2002 angeht, so ist die angefochtene Entscheidung durch deren Randnummer 256 — in der die Kommission ausführt, dass diese Verluste nicht berücksichtigt werden könnten, da die Ausgleichszahlung vertraglich festgelegt worden sei — in rechtlich hinreichender Weise begründet.

- 100 Was sodann den Beitrag der Beihilfe zur Wiederherstellung der Rentabilität für die Zeit von 2002 bis 2006 betrifft, so ist zunächst festzustellen, dass die Kommission in den Randnummern 263 bis 282 der angefochtenen Entscheidung entgegen der Behauptung der Klägerin die Gründe analysiert hat, die zu den Schwierigkeiten der SNCM geführt haben, und die Kosten beziffert hat, die der SNCM durch die von ihr übernommenen Aufgaben entstanden sind. Insbesondere hat die Kommission in den Randnummern 270 bis 273 in diesem Rahmen die Zweckmäßigkeit der Politik der SNCM beim Kauf neuer Schiffe geprüft. Sodann hat sie in den Randnummern 299 bis 303 die Gründe dargelegt, aus denen der Umstrukturierungsplan eine Wiederherstellung der Rentabilität sowohl bis 2006 als auch danach ermöglichen sollte. Dazu ist festzustellen, dass die Kommission in den Randnummern 142 bis 152 der angefochtenen Entscheidung die voraussichtlichen finanziellen Resultate nach dem übernommenen „mittleren Szenario“ sowohl für die Jahre 2002 bis 2006 als auch für die Zeit danach im Einzelnen dargelegt hat. Außerdem hat die Kommission in Randnummer 315 der angefochtenen Entscheidung darauf hingewiesen, dass die SNCM durch den Verkauf von vier Schiffen ihre Sanierung betrieben habe. Überdies hat die Kommission in den Randnummern 111 und 113 der angefochtenen Entscheidung entgegen der Behauptung der Klägerin die von den französischen Behörden nach dem Beschluss über die Einleitung des förmlichen Prüfverfahrens vorgeschlagenen zusätzlichen Verpflichtungen zur Senkung der Personalkosten und der Kosten für Vorleistungen angeführt und beschrieben. In Randnummer 114 der angefochtenen Entscheidung hat die Kommission festgestellt, dass dank dieser Verpflichtungen sowie der Verkleinerung der Flotte die Betriebskosten zwischen 2001 und 2002 von 26,9 auf 23 Millionen Euro gesenkt werden konnten.
- 101 Mit all diesen Erwägungen hat die Kommission in rechtlich hinreichender Weise die Gründe dargelegt, aus denen die SNCM im Rahmen des Umstrukturierungsplans in der Lage sein wird, künftig ihre Verluste auf den Linien, auf denen gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen nicht oder nicht mehr bestehen, zu verringern.
- 102 Keines der von der Klägerin vorgetragenen Argumente vermag diese Schlussfolgerung in Frage zu stellen.
- 103 Was zunächst die Rügen betrifft, wonach die Gründe der angefochtenen Entscheidung widersprüchlich seien, soweit darin festgestellt werde, dass die

geplanten Einsparungen bei den Einkaufskosten für Vorleistungen nicht ausreichen (Randnr. 279) oder dass entgegen den Zielen des Umstrukturierungsplans im Jahr 2002 noch keine positiven Ergebnisse erwirtschaftet worden seien (Randnr. 280), so betreffen sie die Stichhaltigkeit der angefochtenen Entscheidung in diesem Punkt und nicht ihre Begründung, so dass sie als irrelevant zurückzuweisen sind.

- 104 Was sodann die Behauptung betrifft, dass aus den Randnummern 258 bis 260 der angefochtenen Entscheidung nicht hervorgehe, aus welchen Gründen die Beihilfe anhand der Leitlinien zu beurteilen sei, so genügt die Feststellung, dass diese Behauptung falsch ist, da es in Randnummer 260 der angefochtenen Entscheidung heißt, dass die Beihilfe als Umstrukturierungsbeihilfe angemeldet worden sei und dass sie den Fehlbetrag der Ausgleichszahlungen für gemeinwirtschaftliche Dienstleistungen übersteige, und in Randnummer 326, dass durch die Umstrukturierungsbeihilfe sowohl die Kosten der verschiedenen im Umstrukturierungsplan vorgesehenen Maßnahmen als auch die vom Unternehmen in Erfüllung der Verträge über den öffentlichen Seeverkehrsdienst bis Ende 2001 zu bewältigenden Defizite gedeckt werden könnten.
- 105 Schließlich ist zu den auf das Urteil des Gerichtshofes vom 24. Juli 2003 in der Rechtssache C-280/00 (Altmark Trans und Regierungspräsidium Magdeburg, Slg. 2003, I-7747) gestützten Behauptungen festzustellen, dass dieses Urteil nach Erlass der angefochtenen Entscheidung ergangen ist, so dass die Kommission offenkundig nicht verpflichtet war, die Gründe darzulegen, aus denen die in diesem Urteil aufgestellten Voraussetzungen im vorliegenden Fall erfüllt waren; dies räumt die Klägerin im Übrigen selbst ein.
- 106 Was zweitens die Auswirkung der Politik des Schiffserwerbs durch die SNCM auf deren Ergebnisrechnung angeht, so genügt die Feststellung, dass sich die Rüge der Klägerin, mit der sie die Feststellung in Randnummer 271 der angefochtenen Entscheidung in Frage stellt, wonach die SNCM in den letzten Jahren bei der Erneuerung ihrer Flotte keine besonderen Überinvestitionen getätigt habe, gegen die Stichhaltigkeit der Beurteilung dieses Punktes durch die Kommission und der insoweit angewandten Methode richtet, wobei die Klägerin der Kommission insbesondere vorwirft, eine Reihe von ihr als relevant angesehener Faktoren nicht berücksichtigt und sich auf eine rein bilanzielle Analyse beschränkt zu haben. Eine solche Rüge ist im Rahmen des vorliegenden Klagegrundes unerheblich.

- 107 Wie oben bereits ausgeführt, werden jedenfalls in den Randnummern 269 bis 273 der angefochtenen Entscheidung in rechtlich hinreichender Weise die Gründe dargelegt, aus denen die Politik des Schiffserwerbs durch die SNCM nicht zu einer exzessiven Überinvestition führte.
- 108 Was drittens die geplanten Maßnahmen zur Produktivitätssteigerung der SNCM und das Fehlen konkreter Maßnahmen zur Reduzierung der Vorleistungen betrifft, so ist erneut festzustellen, dass sich die Klägerin mit ihren insoweit erhobenen Rügen gegen die Stichhaltigkeit der Beurteilung durch die Kommission wendet. Mit diesen Rügen wird nämlich bestritten, dass die diese Punkte betreffenden Zweifel ausgeräumt werden konnten, da die Kommission in den Randnummern 279 und 280 der angefochtenen Entscheidung feststellt, dass der Plan „Achetons mieux“ („Besser einkaufen“) unzureichend sei und dass im Jahr 2002 noch keine positiven Ergebnisse erzielt worden seien. Solche Rügen sind im Rahmen des vorliegenden Klagegrundes irrelevant.
- 109 Es ist jedenfalls darauf hinzuweisen, dass — wie oben bereits ausgeführt — die angefochtene Entscheidung insoweit in den Randnummern 113, 114 und 279 hinreichend begründet ist.
- 110 Viertens schließlich ist in Bezug auf die zukünftige Preispolitik der SNCM wiederum festzustellen, dass sich die Klägerin in Wirklichkeit gegen die Stichhaltigkeit der Beurteilungen durch die Kommission wendet. Die Klägerin macht im Wesentlichen geltend, dass die Kommission die Preispolitik der SNCM vor Erlass der angefochtenen Entscheidung nicht richtig gewürdigt habe und dass sie nicht über die nötigen Anhaltspunkte für die Beurteilung dieser Politik im Jahr 2003 verfügt habe. Diese Rügen sind im Rahmen des vorliegenden Klagegrundes irrelevant und müssen deshalb zurückgewiesen werden.
- 111 Sollten die Rügen der Klägerin im Übrigen dahin auszulegen sein, dass sie der Kommission vorwirft, in der angefochtenen Entscheidung nicht speziell auf ihre Behauptungen zu den von der SNCM vor Erlass der Entscheidung angewandten

Verkaufspreisen ihrer Fahrscheine eingegangen zu sein, so ist darauf hinzuweisen, dass die Kommission in Randnummer 359 ausdrücklich erklärt, dass durch die von der Französischen Republik insoweit vorgebrachten Argumente, die in den Randnummern 119 bis 123 und 191 bis 203 wiedergegeben sind, diese Behauptungen entkräftet werden.

- 112 Nach alledem sind die Rügen und Argumente der Klägerin in Bezug auf die Begründung für den Wegfall der Zweifel, die zur Einleitung des förmlichen Prüfverfahrens geführt hatten, in vollem Umfang zurückzuweisen.

Zur Beurteilung der Wiederherstellung der Rentabilität

- 113 Die Klägerin ist der Ansicht, dass die angefochtene Entscheidung in Bezug auf die Wiederherstellung der Rentabilität nicht in rechtlich hinreichender Weise begründet sei, da die Kommission nicht darlege, weshalb sie abweichend von dem in den Leitlinien aufgestellten Grundsatz bereit sei, externe Faktoren wie das Wachstum des nordafrikanischen Marktes, die voraussichtlichen Entwicklungen auf der Verbindung nach Nizza und die Annahme, dass der Vertrag von 2002 nach 2006 nicht erneuert wird, zu berücksichtigen.
- 114 Insoweit ist darauf hinzuweisen, dass nach Randnummer 32 der Leitlinien „[d]ie Verbesserung der langfristigen Rentabilität ... vor allem durch unternehmensinterne Maßnahmen herbeigeführt werden [muss], die in dem Umstrukturierungsplan vorgesehen sind“, und dass „[e]xterne Faktoren wie Preis- oder Nachfrageschwankungen, auf die das Unternehmen kaum Einfluss hat, ... nur dann berücksichtigt werden [dürfen], wenn die betreffenden Marktprognosen auf breiter Grundlage anerkannt werden“.
- 115 Im vorliegenden Fall ist erstens zum Wachstum des Marktes der Verbindungen nach Nordafrika festzustellen, dass nach den Ausführungen der Kommission in

Randnummer 300 der angefochtenen Entscheidung die Auswirkungen der Umstrukturierungsmaßnahmen nicht von der Marktentwicklung abhängig sind, „ausgenommen ... die weitere Erschließung Nordafrikas, die in erster Linie der Rückkehr zu einer Stellung entspricht, welche die SNCM bereits bis Mitte der 90er Jahre innehatte“. In den Randnummern 66 bis 81 der angefochtenen Entscheidung hat die Kommission auf der Grundlage der im Rahmen des Umstrukturierungsplans erstellten Marktanalyse festgestellt, dass dieser Markt stark wachsen dürfte. Im Hinblick auf Randnummer 32 der Leitlinien war die Klägerin somit durchaus in der Lage, den der Schlussfolgerung der Kommission in Randnummer 300 der angefochtenen Entscheidung zugrunde liegenden Grund zu verstehen.

- 116 Dieselben Feststellungen zum Wachstum des Marktes der Verbindungen nach Nordafrika wurden im Übrigen auch ausdrücklich im Beschluss über die Einleitung des förmlichen Prüfverfahrens getroffen. In ihrer schriftlichen Stellungnahme vom 8. Januar 2003 zur Einleitung des genannten Verfahrens trug die Klägerin zwar vor, dass das Ziel, das sich die SNCM bei den Marktanteilen gesteckt habe, im Hinblick auf den starken Wettbewerb der nationalen Gesellschaften ambitioniert sei, und führte aus, dass die SNCM in Nordafrika ein schlechtes geschäftliches Image habe, aber sie stellte nie die der Marktanalyse zugrunde liegende Annahme eines starken Wachstums in Frage. Diese Haltung bestätigt nicht nur, dass die das Wachstum dieses Marktes betreffende Annahme tatsächlich im Sinne der Leitlinien auf breiter Grundlage anerkannt wurde, sondern rechtfertigt es auch, dass die Kommission diesen Aspekt der angefochtenen Entscheidung mangels eines Einwands der Klägerin nicht eingehender begründete.
- 117 Zweitens beruht die Rüge der Klägerin in Bezug auf die Beibehaltung der Verbindung Nizza–Korsika auf einem falschen Verständnis der angefochtenen Entscheidung. Entgegen ihrer Auffassung akzeptiert die Kommission in der angefochtenen Entscheidung die Beibehaltung dieser Verbindung nicht aufgrund der Marktentwicklung, sondern aus den in Randnummer 302 genannten Gründen, wonach das Gewicht dieser Verbindung abnimmt und die vorgezogene Wertminderung der *Liamone* die Rückkehr zu positiven Betriebsergebnissen erleichtern wird. Außerdem führt die Kommission in Randnummer 283 der angefochtenen Entscheidung in diesem Rahmen aus, dass sie bestrebt gewesen sei, die Entstehung eines De-facto-Monopols der Klägerin auf den Strecken nach Korsika zu verhindern. In Randnummer 316 der angefochtenen Entscheidung — die die Klägerin nicht anführt — weist die Kommission zwar auf das starke Wachstum des Marktes im gesamten Raum des Golfs von Genua und Toulon hin, doch geschieht dies nicht, um

gestützt auf einen externen Faktor das Festhalten an der Verbindung nach Nizza durch die SNCM zu rechtfertigen, sondern um die Bedeutung der den Wettbewerbern gewährten Gegenleistungen hervorzuheben, zu denen u. a. der fast völlige Rückzug aus Toulon und die Begrenzung der Überfahrten nach Nizza gehören. Die Kommission brauchte in ihrer Entscheidung offenkundig keinen Standpunkt zu begründen, den sie nicht vertritt.

- 118 Zum angeblichen Fehlen einer Begründung für die Nichtberücksichtigung anderer Optionen als der Beibehaltung oder dem Rückzug von der Strecke Nizza–Korsika ist festzustellen, dass die Klägerin in ihrer Stellungnahme vom 8. Januar 2003 zur Einleitung des förmlichen Verfahrens entgegen ihrem Vorbringen in der Erwiderung keine andere Option vorgeschlagen, sondern sich im Wesentlichen auf die Behauptung beschränkt hat, dass die SNCM nicht in der Lage sei, diese Linie rentabel zu betreiben. Unter diesen Umständen brauchte die Kommission in der angefochtenen Entscheidung keine Begründung für die fehlende Berücksichtigung anderer Optionen zu geben.
- 119 Drittens genügt zur Annahme, dass der Vertrag von 2002 nach 2006 eventuell nicht erneuert wird, die Feststellung, dass die angefochtene Entscheidung in diesem Punkt in Randnummer 303 hinreichend begründet ist, da die Kommission dort zur langfristigen Rentabilität ausführt, „dass das Unternehmen durch die Umsetzung des Plans in die Lage versetzt wird, bei der Erneuerung der Verträge wirksamer gegen die Wettbewerber anzutreten“. Weiter heißt es in Randnummer 149 der angefochtenen Entscheidung: „Wichtig zu wissen ist, wie sich das Unternehmen im Jahr 2006 nach Auslaufen des gegenwärtigen Vertrags über den öffentlichen Seeverkehrsdienst im Wettbewerb positioniert und wie sich seine Rentabilität darstellt.“ Diese Erwägung wird auch in Randnummer 310 aufgegriffen.
- 120 Soweit die Klägerin im Übrigen behauptet, es sei widersprüchlich, die Annahme, dass der Vertrag nicht erneuert werde, als verfrüht anzusehen und gleichzeitig die langfristige Rentabilität zu beurteilen, genügt die Feststellung, dass diese Rüge, die die Stichhaltigkeit der angefochtenen Entscheidung betrifft, im Rahmen des vorliegenden Klagegrundes irrelevant ist.

- 121 Folglich sind die Rügen und Argumente der Klägerin in Bezug auf die Begründung für die Wiederherstellung der Rentabilität in vollem Umfang zurückzuweisen.

Zur Realitätsnähe der angenommenen Umstrukturierungsszenarien

- 122 Die Klägerin macht geltend, die Kommission habe sich in Bezug auf die Realitätsnähe der Umstrukturierungsszenarien damit begnügt, die Leitlinien zu kopieren und in Randnummer 306 der angefochtenen Entscheidung anzugeben, dass die von den französischen Behörden vorgelegte Marktanalyse eine „gute Grundlage für die Szenarien für die weitere Entwicklung des Unternehmens“ sei.
- 123 Aus den Randnummern 139 bis 141 der angefochtenen Entscheidung geht jedoch klar hervor, dass die Kommission in dieser Entscheidung die Gründe dargelegt hat, aus denen die drei Szenarien für die finanzielle Entwicklung — das optimistische und das pessimistische Szenario aus der Marktanalyse und das dem Umstrukturierungsplan zugrunde liegende mittlere Szenario —, die nach Randnummer 33 der Leitlinien vorgeschrieben sind, eine „gute Grundlage“ für die Beurteilung der Entwicklung des Unternehmens darstellten. Ihre Gründe hierfür legt die Kommission hinsichtlich des optimistischen und des pessimistischen Szenarios in Randnummer 139 dar und kommt dann zu dem Schluss, dass diese Annahmen „insgesamt also eine ziemlich repräsentative Spannbreite der möglichen Entwicklungen darstellen [dürften]“. In Randnummer 140 fügt sie hinzu, dass die Ergebnisse nach dem pessimistischen Szenario durch eine schlichte saisonabhängige Anpassung des Angebots der SNCM an die Nachfrage verbessert werden könnten. Außerdem stellt die Kommission in Randnummer 141 der angefochtenen Entscheidung nach einem Vergleich der Entwicklung der wichtigsten Finanzindikatoren bei den drei möglichen Szenarien in Tabelle 6 fest, dass „aus diesen Simulationen ... hervor[geht], dass die SNCM in der Lage sein dürfte, in den drei Beispielfällen wieder rentable Betriebsergebnisse zu erwirtschaften“.

- 124 Darüber hinaus überschneiden sich die Rügen der Klägerin mit ihrem Vorbringen zur Wiederherstellung der Rentabilität. Nach Randnummer 32 der Leitlinien ist bei der Beurteilung der Frage, ob der Umstrukturierungsplan die Wiederherstellung der Rentabilität ermöglicht, zu prüfen, ob er sich auf realistische Annahmen hinsichtlich der künftigen Betriebsbedingungen stützt.
- 125 Dazu geht aus den Randnummern 142 bis 148 der angefochtenen Entscheidung hervor, dass die Entwicklungen, von denen bei dem zur Beurteilung der Wiederherstellung der Rentabilität herangezogenen mittleren Szenario ausgegangen wurde, anhand einer zahlenmäßigen Prüfung folgender Fragen ermittelt wurden: Ausbau der Verbindungen nach Nordafrika, Verbindung Nizza–Korsika, Verbindung Marseille–Korsika und Verschuldung der SNCM. Außerdem ergibt sich aus den Randnummern 149 bis 152, dass in der Marktanalyse auch die Hypothese einer Nichterneuerung des Vertrages über die gemeinwirtschaftlichen Dienstleistungen nach 2006 geprüft wurde. Auf jede dieser Fragen wurde in den Randnummern 300 bis 304 speziell eingegangen, und wie bereits die Prüfung der Rügen in Bezug auf die Wiederherstellung der Rentabilität ergeben hat, enthalten sie eine ausreichende Darlegung der Gründe, aus denen die Kommission den Umstrukturierungsplan für geeignet hält, eine solche Wiederherstellung der Rentabilität auch unabhängig von der Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen durch die SNCM zu gewährleisten.
- 126 Zu dem Argument, dass sich die Flottenkapazität im Jahr 2004 nach dem Kauf eines neuen Schiffes durch die Klägerin erhöht habe, ist darauf hinzuweisen, dass die Kommission nicht auf das gesamte tatsächliche und rechtliche Vorbringen im Verwaltungsverfahren einzugehen braucht. Außerdem ergibt sich entgegen der Behauptung der Klägerin weder aus den schriftlichen Erklärungen vom 8. Januar 2003 noch aus den Randnummern 169 bis 174 der angefochtenen Entscheidung, in denen — von der Klägerin unwidersprochen — ihre Argumentation bei dem Treffen am 4. Februar 2003 zusammengefasst wird, dass die Klägerin die Kommission auf diesen Punkt speziell aufmerksam gemacht hätte.
- 127 Zu dem Umstand, dass sich die Kommission in anderen Entscheidungen zur Gültigkeit von Beihilfen an Schifffahrtsunternehmen äußerte, nachdem sie die finanzielle Entwicklung des von dem Umstrukturierungsplan profitierenden Unter-

nehmens, und zwar sowohl seine Barmittel als auch seine Befähigung zur Gewinnerzielung und seine Finanzierungsmöglichkeiten, eingehend analysiert hatte (z. B. Entscheidung 2002/15/EG der Kommission vom 8. Mai 2001 über die staatlichen Beihilfen Frankreichs zugunsten des Unternehmens „Bretagne Angleterre Irlande“ [„BAI“ oder „Brittany Ferries“] [ABl. 2002, L 12, S. 33]), genügt die Feststellung, dass der Umfang der Begründung dieser Entscheidung — auf die zur Stützung der Begründung der angefochtenen Entscheidung nicht Bezug genommen wird –, auch wenn sie auf dem gleichen Gebiet ergangen ist, kein Beleg für eine unzureichende Begründung der angefochtenen Entscheidung ist und jedenfalls nicht die vorstehende Schlussfolgerung in Frage stellen kann, dass die angefochtene Entscheidung in ihren Randnummern 300 bis 304 in Bezug auf die Frage der Wiederherstellung der Rentabilität in rechtlich hinreichender Weise begründet ist.

- 128 Soweit die Klägerin der Kommission schließlich vorwirft, ihre Schlussfolgerungen in Bezug auf die Wiederherstellung der Rentabilität allein auf die von den französischen Behörden vorgelegten zahlenmäßigen Hypothesen gestützt zu haben, die im Übrigen inzwischen durch die Tatsachen widerlegt seien, so ist festzustellen, dass eine solche Rüge, die sich gegen die Stichhaltigkeit der Beurteilung dieses Punktes durch die Kommission richtet, im Rahmen des vorliegenden Klagegrundes unerheblich ist. Dies gilt insbesondere für das Argument, dass die Liquidität der Beihilfeempfängerin nicht geprüft und die Erhöhung der Flottenkapazität durch das von der Klägerin neu gekaufte Schiff nicht berücksichtigt worden seien.
- 129 Folglich sind die Rügen und Argumente der Klägerin in Bezug auf die Begründung für die Realitätsnähe der angenommenen Umstrukturierungsszenarien in vollem Umfang zurückzuweisen.

Zur Feststellung der nichtstrategischen Beteiligungen

- 130 Die Klägerin ist der Ansicht, dass die angefochtene Entscheidung in Bezug auf den Grund, aus dem die Beteiligung der SNCM an der CMN eine strategische Beteiligung darstelle und deshalb nicht verkauft werden müsse, nicht in rechtlich hinreichender Weise begründet sei.

- 131 Wie sich jedoch aus den Randnummern 348 bis 354 der angefochtenen Entscheidung ergibt, hat die Kommission dort in Beantwortung des Vorbringens der Klägerin und von Stef-TFE im Verwaltungsverfahren eingehend dargelegt, weshalb sie die genannte Beteiligung für wesentlich hielt, so dass sie nicht veräußert werden musste. Insbesondere hat die Kommission dazu in den Randnummern 349 bis 351 der angefochtenen Entscheidung ausgeführt, dass die beiden Unternehmen gemeinsam an der Erfüllung des Vertrages über den öffentlichen Seeverkehrsdienst beteiligt gewesen seien, dass sie Synergien auf der Strecke nach Korsika erarbeitet hätten, die über das im Vertrag von 2002 vorgesehene Maß hinausgingen, und dass sich die Flotten der CMN und der SNCM ergänzten. Diese Angaben lieferten offenkundig eine hinreichende Begründung der angefochtenen Entscheidung in diesem Punkt.
- 132 Was die Behauptung angeht, dass die Höherbewertung der Anteile der SNCM an der CMN nicht berücksichtigt worden sei, so ist es zwar richtig, dass diese Behauptung nach den Angaben in Randnummer 174 der angefochtenen Entscheidung bei dem Treffen am 4. Februar 2003 aufgestellt wurde, doch ist daran zu erinnern, dass die Kommission nicht auf das gesamte tatsächliche und rechtliche Vorbringen im Verfahren einzugehen braucht. Die angefochtene Entscheidung ist in Bezug auf die Frage der Beteiligung an der CMN durch die Randnummern 348 bis 354 als hinreichend begründet anzusehen. Im Übrigen ist darauf hinzuweisen, dass die Klägerin in der Lage war, die Erwägungen der Kommission zu diesem Punkt nachzuvollziehen, denn aus Randnummer 256 der angefochtenen Entscheidung geht klar hervor, dass die nicht realisierten Wertzuwächse nach Ansicht der Kommission bei der Ermittlung des Umfangs der Mittel der SNCM nicht berücksichtigt werden durften.
- 133 Überdies richten sich die Argumente der Klägerin, mit denen sie die Widersprüchlichkeit der Begründung der angefochtenen Entscheidung in diesem Punkt rügt, in Wirklichkeit gegen die Stichhaltigkeit der angefochtenen Entscheidung. Sie sind daher im Rahmen des vorliegenden Klagegrundes als irrelevant zurückzuweisen.
- 134 Folglich sind die Rügen und Argumente der Klägerin in Bezug auf die Begründung für die Höhe der festgestellten nichtstrategischen Beteiligungen in vollem Umfang zurückzuweisen.

Ergebnis in Bezug auf den ersten Klagegrund

- 135 Nach den vorstehenden Erwägungen ist der erste Klagegrund, mit dem eine Verletzung von Artikel 253 EG durch eine unzureichende Begründung der angefochtenen Entscheidung gerügt wird, zurückzuweisen.

3. Zum zweiten Klagegrund: Verletzung von Artikel 87 Absatz 3 Buchstabe c EG, der Verordnung Nr. 659/1999 und der Leitlinien, da die angefochtene Entscheidung sachliche Fehler und offensichtliche Beurteilungsfehler enthalte

- 136 Mit dem vorliegenden Klagegrund macht die Klägerin geltend, die angefochtene Entscheidung enthalte sachliche Fehler und offensichtliche Beurteilungsfehler in Bezug auf die Einstufung eines Teils der Beihilfe als Ausgleichsleistung für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen, die Untersuchung der Ursachen für die finanziellen Schwierigkeiten der SNCM, die Einhaltung der Leitlinien und die Notwendigkeit der von der Kommission gemachten Auflagen.

Vorbemerkung zu der vom Gericht ausgeübten Kontrolle

- 137 Nach ständiger Rechtsprechung verfügt die Kommission bei der Anwendung des Artikels 87 Absatz 3 Buchstabe c EG über ein weites Ermessen, das sie nach Maßgabe komplexer wirtschaftlicher und sozialer Wertungen ausübt, die auf die Gemeinschaft als Ganzes zu beziehen sind (Urteile des Gerichtshofes vom 24. Februar 1987 in der Rechtssache 310/85, Deufil/Kommission, Slg. 1987, 901, Randnr. 18, und vom 29. April 2004 in der Rechtssache C-372/97, Italien/Kommission, Slg. 2004, I-3679, Randnr. 83).

- 138 Die gerichtliche Nachprüfung der Ausübung dieses Ermessens beschränkt sich daher darauf, die Beachtung der Verfahrens- und Begründungsvorschriften sowie die inhaltliche Richtigkeit der festgestellten Tatsachen und das Fehlen von Rechtsfehlern, von offensichtlichen Fehlern bei der Beurteilung der Tatsachen und von Ermessensmissbrauch zu überprüfen (Urteil des Gerichtshofes vom 13. Februar 2003 in der Rechtssache C-409/00, Spanien/Kommission, Slg. 2003, I-1487, Randnr. 93, Urteil Italien/Kommission, oben in Randnr. 137 angeführt, Randnr. 83, Urteile des Gerichts vom 5. November 1997 in der Rechtssache T-149/95, Ducros/Kommission, Slg. 1997, II-2031, Randnr. 63, und vom 6. Oktober 1999 in den Rechtssachen T-123/97, Salomon/Kommission, Slg. 1999, II-2925, Randnr. 47, und T-110/97, Kneissl Dachstein/Kommission, Slg. 1999, II-2881, Randnr. 46, sowie Urteil Westdeutsche Landesbank Girozentrale/Kommission, oben in Randnr. 62 angeführt, Randnr. 282). Insbesondere steht es dem Gericht nicht zu, seine Würdigung wirtschaftlicher Fragen an die Stelle derjenigen des Urhebers der Entscheidung zu setzen (Urteil British Airways u. a./Kommission, oben in Randnr. 48 angeführt, Randnr. 79).
- 139 Im Übrigen ist die Kommission nach der Rechtsprechung durch die von ihr erlassenen Gemeinschaftsrahmen und Mitteilungen im Bereich der Kontrolle staatlicher Beihilfen gebunden, soweit sie nicht von den Vorschriften des Vertrages abweichen und von den Mitgliedstaaten akzeptiert werden (Urteil Spanien/Kommission, oben in Randnr. 138 angeführt, Randnr. 95; Urteile des Gerichts vom 8. Juli 2004 in der Rechtssache T-198/01, Technische Glaswerke Ilmenau/Kommission, Slg. 2004, II-2717, Randnr. 149, und vom 18. November 2004 in der Rechtssache T-176/01, Ferriere Nord/Kommission, Slg. 2004, II-3931, Randnr. 134).
- 140 Aus der Rechtsprechung geht hervor, dass der Kommission, wenn sie eine individuelle Beihilfe anhand solcher von ihr zuvor erlassener Leitlinien beurteilt, weder eine Überschreitung noch eine Nichtausübung ihres Ermessens vorgeworfen werden kann. Denn zum einen behält sie ihre Befugnis, diese Leitlinien aufzuheben oder zu ändern, wenn die Umstände es gebieten. Zum anderen betreffen die Leitlinien einen abgegrenzten Bereich und beruhen auf dem Bestreben, eine von ihr festgelegte Politik zu verfolgen (Urteil Vlaams Gewest/Kommission, oben in Randnr. 66 angeführt, Randnr. 89).

- 141 In diesem Kontext hat das Gericht daher zu prüfen, ob die Anforderungen, die sich die Kommission selbst gestellt und in den Leitlinien erwähnt hat, beachtet wurden (Urteil des Gerichts vom 30. Januar 2002 in der Rechtssache T-35/99, Keller und Keller Meccanica/Kommission, Slg. 2002, II-261, Randnr. 77, und Urteil Ducros/Kommission, oben in Randnr. 138 angeführt, Randnrn. 61 und 62).
- 142 Außerdem ist daran zu erinnern, dass die Rechtmäßigkeit eines Gemeinschaftsrechtsakts im Rahmen einer Nichtigkeitsklage nach Artikel 230 EG anhand des Sachverhalts und der Rechtslage zu beurteilen ist, die bei Erlass des Aktes bestanden. Insbesondere sind die komplexen Bewertungen, die die Kommission vorgenommen hat, nur anhand der Informationen zu prüfen, über die sie bei der Durchführung dieser Bewertungen verfügte (Urteile Salomon/Kommission, oben in Randnr. 138 angeführt, Randnr. 48, und Kneissl Dachstein/Kommission, oben in Randnr. 138 angeführt, Randnr. 47).
- 143 Schließlich vermag die bloße Behauptung, dass eine der Bedingungen für die Genehmigung einer Beihilfe in Zukunft nicht eingehalten werde, die Rechtmäßigkeit der Genehmigungsentscheidung nicht in Frage zu stellen. Generell kann die Rechtmäßigkeit einer Gemeinschaftshandlung weder von gegebenenfalls bestehenden Umgehungsmöglichkeiten noch von rückschauenden Betrachtungen über ihren Wirkungsgrad abhängen (Urteile British Airways u. a./Kommission, oben in Randnr. 48 angeführt, Randnr. 291, und Salomon/Kommission, oben in Randnr. 138 angeführt, Randnr. 49).
- 144 Im Licht der vorgenannten Grundsätze sind die von der Klägerin vorgebrachten Rügen und Argumente zu prüfen.

Zu den Rügen in Bezug auf die Stichhaltigkeit der angefochtenen Entscheidung

- 145 Soweit sich der vorliegende Klagegrund auf die Verletzung der Verordnung Nr. 659/1999 stützt, greift er nicht durch. Diese Verordnung, mit der Verfahrens-

regeln für die Prüfung staatlicher Beihilfen aufgestellt werden, kann durch die der Kommission zur Last gelegten sachlichen Fehler und offensichtlichen Beurteilungsfehler nicht verletzt worden sein, zumal die angefochtene Entscheidung nach Einleitung des in Artikel 88 Absatz 2 EG vorgesehenen förmlichen Prüfverfahrens ergangen ist. Im Übrigen ist festzustellen, dass die Klägerin kein Argument vorträgt, das belegt, dass die angefochtene Entscheidung die Verordnung Nr. 659/1999 verletzt, und nicht angibt, welche Bestimmungen dieser Verordnung durch die Entscheidung verletzt worden sein sollen.

- ¹⁴⁶ Daher ist der vorliegende Klagegrund nur insoweit zu prüfen, als mit ihm eine Verletzung von Artikel 87 Absatz 3 Buchstabe c EG und der Leitlinien geltend gemacht wird.

Zur Einstufung eines Teils der Beihilfe als Ausgleichsleistung für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen

- ¹⁴⁷ Die Klägerin trägt vor, die Kommission habe den auf den Fehlbetrag der Ausgleichszahlungen für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen entfallenden Teil der Beihilfe falsch beurteilt, da sie zum einen die Wertminderung der *Liamone* berücksichtigt habe, obwohl dieses Schiff nicht für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen eingesetzt worden sei, und zum anderen den potenziellen Wertzuwachs der mit diesen Verpflichtungen betrauten Flotte außer Acht gelassen habe. Im Übrigen sei die starke Zunahme der Verluste im Jahr 2001 gegenüber dem Jahr 2000 hervorzuheben.

- ¹⁴⁸ Die vorliegenden Rügen sind als gegenstandslos zurückzuweisen, soweit sie belegen sollen, dass in der angefochtenen Entscheidung die Vereinbarkeit der Beihilfe mit Artikel 86 Absatz 2 EG falsch beurteilt worden sei, denn die Kommission hat in Randnummer 260 der angefochtenen Entscheidung die Ansicht vertreten, dass die gesamte in Rede stehende Beihilfe von 76 Millionen Euro, einschließlich des auf den Fehlbetrag der Ausgleichszahlungen für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen entfallenden Teils, als Umstrukturierungsbeihilfe einzustufen sei.

- 149 Zu prüfen sind die vorliegenden Rügen dagegen, soweit sie sich gegen die Feststellung der Höhe des Fehlbetrags der Ausgleichszahlungen für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen durch die Kommission richten.
- 150 Erstens ist zur Wertminderung der *Liamone* festzustellen, dass die Rüge der Klägerin auf einem falschen Verständnis der angefochtenen Entscheidung beruht. Entgegen ihrem Vorbringen hat die Kommission bei der Berechnung des auf den Fehlbetrag der Ausgleichszahlungen für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen entfallenden Teils der Beihilfe die Zuwendung für die genannte Wertminderung nicht berücksichtigt, sondern, wie aus Tabelle 11 in Randnummer 257 der angefochtenen Entscheidung klar hervorgeht, den dieser Zuwendung entsprechenden Betrag bei ihrer Berechnung abgezogen. In der mündlichen Verhandlung hat die Klägerin im Übrigen auf Frage des Gerichts ausdrücklich eingeräumt, dass sie die angefochtene Entscheidung in diesem Punkt missverstanden hat.
- 151 Folglich wurde bei dem Betrag von 53,48 Millionen Euro, der nach Ansicht der Kommission den nicht ausgeglichenen Kosten für die von der SNCM auf den Strecken nach Korsika zwischen 1991 und 2001 übernommenen gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen entspricht, die Wertminderung der *Liamone* nicht berücksichtigt.
- 152 Zweitens führt die Klägerin zum potenziellen Wertzuwachs der mit gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen betrauten Flotte aus, dass der Veräußerungswert von fünf mit gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen betrauten Schiffen am 31. Dezember 2001 um 22,2 Millionen Euro über ihrem Nettobuchwert gelegen habe. Die zwischen 1991 und 2001 auf den Strecken nach Korsika erlittenen Verluste, die nach Angaben der Kommission dem Fehlbetrag der Ausgleichszahlungen für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen entsprächen, müssten daher um diesen Wertzuwachs verringert werden.
- 153 Insoweit ist zunächst festzustellen, dass der angebliche unrealisierte Wertzuwachs nicht in den — von Wirtschaftsprüfern beglaubigten — Büchern der SNCM für die

Jahre 2000 und 2001 auftaucht. Wie die Kommission geltend macht, ohne dass ihr die Klägerin — wie von dieser in der mündlichen Verhandlung bestätigt — widersprochen hätte, ergibt sich aus der Anwendung allgemeiner Grundsätze der Rechnungsführung und insbesondere des Vorsichtsprinzips, dass ein Unternehmen grundsätzlich nicht berechtigt ist, einen Vermögensgegenstand in seiner Bilanz mit der Begründung neu zu bewerten, dass sein Veräußerungswert über dem Buchwert liege. Umgekehrt muss ein Unternehmen nach diesen Grundsätzen eine vorzeitige Wertminderung vornehmen, wenn der Veräußerungswert eines Vermögensgegenstands niedriger ist als dessen Buchwert.

- 154 Die Klägerin macht zwar im Rahmen anderer Rügen allgemein geltend, dass die vorläufigen Buchhaltungsunterlagen, die sich zum Zeitpunkt des Erlasses der angefochtenen Entscheidung im Besitz der Kommission befunden hätten, von den endgültigen Unterlagen abweichen, die die Wirtschaftsprüfer beglaubigt hätten und die nach Erlass der Entscheidung zugänglich gemacht worden seien. Die Klägerin trägt jedoch nichts zur Untermauerung dieser Behauptung vor und hat nie angegeben, inwiefern die vorläufigen Unterlagen von den beglaubigten endgültigen Unterlagen abweichen sollen.
- 155 Sodann und vor allem ist festzustellen, dass die Kommission in Randnummer 272 der angefochtenen Entscheidung angegeben hat, dass zwei der fünf Schiffe, die bis 2002 für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen eingesetzt wurden, mit einer Hypothek belastet seien, während die Gesellschaft für die drei anderen Schiffe keine Bank habe finden können, die sie als hypothekarische Sicherheit akzeptiert habe. Dazu hat die Kommission ausgeführt: „Das Schuldenniveau des Unternehmens und die im Detail weiter oben bereits dargestellte Schwäche seiner Eigenfinanzierungsmöglichkeiten, die kaum eine Bedienung der bereits bestehenden Schulden ermöglichen, bedeuten für eine Bank, die als Privatgläubiger und zu Marktbedingungen agiert, kaum Anreize, der SNCM ein weiteres Kreditlimit einzuräumen. Das Risiko, dass die gewährten Darlehen bei Fälligkeit durch die SNCM nicht bedient werden können, wäre für einen derartigen Gläubiger angesichts der eingesetzten Finanzmittel beträchtlich. Im Falle ähnlicher Schwierigkeiten könnte die SNCM zum Abbau der Verschuldung nicht auf ein etwaiges Lease-back zurückgreifen. Die Erfahrungen der Kommission bei der Beschlagnahme von Schiffen oder Luftfahrzeugen zeigen, dass diese in der Praxis nur schwer durchsetzbar ist, wenn diese Vermögenswerte auf Strecken von nationalem oder regionalem Interesse eingesetzt werden.“ Die Klägerin bestreitet diese Angaben zwar, trägt aber im Rahmen der vorliegenden Rügen keinen konkreten Gesichtspunkt vor, der sie in Frage stellen könnte.

- 156 Soweit die Klägerin schließlich geltend macht, dass die SNCM den angeblichen Wertzuwachs hätte realisieren müssen, um zusätzliches Eigenkapital zu erlangen und so die Verluste aufgrund der Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen zu verringern, ist dies zurückzuweisen, da es bedeuten würde, dass gerade die von der SNCM für ihre gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen eingesetzten Schiffe verkauft werden müssten.
- 157 Unter diesen Umständen ist nicht ersichtlich, dass die Kommission einen offensichtlichen Beurteilungsfehler begangen hätte, als sie den unrealisierten Wertzuwachs der für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen eingesetzten Schiffe nicht in die Berechnung des Fehlbetrags der Ausgleichszahlungen für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen einbezog.
- 158 Entgegen dem Vorbringen der Klägerin ergibt sich daraus kein Widerspruch zu der in der Entscheidung 2002/149 angewandten Methode. Wie aus Randnummer 102 dieser Entscheidung hervorgeht, hat die Kommission darin zur Korrektur der Verluste bei der Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen nur den bei drei Schiffen, die in der Zeit von 1991 bis 1999 verkauft wurden, tatsächlich realisierten Wertzuwachs berücksichtigt. Der genannten Entscheidung ist dagegen nicht zu entnehmen, dass die Kommission auch den unrealisierten Wertzuwachs bei anderen, nicht tatsächlich veräußerten Schiffen berücksichtigt hätte. Auch wenn sich die Kommission somit in der Entscheidung 2002/149 veranlasst sah, die Buchungen der SNCM für die Strecke nach Korsika dahin gehend zu korrigieren, dass ein nicht im Posten für diese Strecke, sondern an anderer Stelle enthaltener buchmäßiger Wertzuwachs einbezogen wird, liegt hier eine ganz andere Situation vor, da die Klägerin der Kommission vorwirft, die Buchungsunterlagen der SNCM nicht unter Heranziehung potenzieller, nicht in den Büchern ausgewiesener Wertzuwächse berichtigt zu haben.
- 159 Zu dem von der Klägerin hervorgehobenen Umstand, dass die Kommission umgekehrt bei der Ermittlung der Umstrukturierungskosten die Wertminderung der *Liamone* berücksichtigt habe, genügt die Feststellung, dass dies, wie oben ausgeführt, aus der strikten Anwendung von Buchungsregeln folgt, die die Klägerin nicht in Abrede gestellt hat.

- 160 Drittens genügt zur angeblichen erheblichen Zunahme der Verluste der SNCM zwischen 2000 und 2001 der Hinweis, dass dies, falls es zutrifft, der Feststellung in Randnummer 256 der angefochtenen Entscheidung, wonach die SNCM zwischen 1991 und 2001 auf sämtlichen Strecken nach Korsika mit gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen erhebliche Defizite erwirtschaftet habe, keineswegs widerspricht, sondern sie bestätigt und daher die Analyse hinsichtlich des auf den Fehlbetrag der Ausgleichszahlungen für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen entfallenden Teils der Beihilfe in der angefochtenen Entscheidung in keiner Weise in Frage stellt.
- 161 Somit sind die Rügen und Argumente der Klägerin in Bezug auf die Ermittlung des Fehlbetrags der Ausgleichszahlungen für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen in vollem Umfang zurückzuweisen.

Zur Untersuchung der Ursachen für die finanziellen Schwierigkeiten der SNCM

- 162 Die Klägerin macht im Wesentlichen geltend, die Schwierigkeiten der SNCM beruhen nicht auf Zwängen aufgrund der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen, sondern auf ihrem über der Nachfrage liegenden Angebot, das die Folge einer Politik exzessiver Investitionen in neue Schiffe sei.
- 163 Insoweit ist zunächst darauf hinzuweisen, dass es in Randnummer 33 der Leitlinien heißt: „Der Umstrukturierungsplan beschreibt die Umstände, die zu den Schwierigkeiten des Unternehmens geführt haben, damit beurteilt werden kann, ob die vorgeschlagenen Maßnahmen angemessen sind.“
- 164 Folglich ist, wie die Kommission zutreffend ausführt, die Untersuchung der Ursachen für die Schwierigkeiten der SNCM, die sie in den Randnummern 263 bis

281 der angefochtenen Entscheidung durch eine Prüfung u. a. der Politik der SNCM bei der Beschaffung von Schiffen, des Volumens der Lohn- und Gehaltszahlungen, des Gewichts der Vorleistungen und des Gewichts der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen vorgenommen hat, nicht als solche erforderlich, sondern nur zur Klärung der Frage, ob die vorgeschlagenen Maßnahmen geeignet sind, diese Schwierigkeiten zu beseitigen und damit die Wiederherstellung der Rentabilität des fraglichen Unternehmens zu gewährleisten.

- 165 Infolgedessen kann sich im vorliegenden Fall aus den Rügen der Klägerin in Bezug auf das die Nachfrage übersteigende Angebot der SNCM nur dann ein Mangel der angefochtenen Entscheidung ergeben, wenn sich mit ihnen belegen lässt, dass die in der angefochtenen Entscheidung vorgesehenen Maßnahmen nicht geeignet sind, die von der Kommission in diesem Punkt aufgeworfenen Zweifel zu zerstreuen.
- 166 Dazu ist festzustellen, dass die Kommission zunächst in Randnummer 333 der angefochtenen Entscheidung ausführt, dass die „im Umstrukturierungsplan vorgesehene Verkleinerung der Flotte ... hinsichtlich der Schiffsbeschaffungspolitik, die die SNCM in den zurückliegenden Jahren verfolgte, ausgewogen gestaltet werden [muss]“, und dann in den Randnummern 336 bis 339 — ohne das Vorliegen eines die Nachfrage übersteigenden Angebots der SNCM festzustellen oder dieses zu quantifizieren — die Ansicht vertritt, dass der SNCM neben der im Umstrukturierungsplan eingegangenen Verpflichtung, vier Schiffe zu verkaufen (vgl. Randnrn. 97 bis 101 und 315), drei zusätzliche Auflagen für den Kapazitätsabbau gemacht werden müssten, und zwar die Begrenzung der Flotte der SNCM-Gruppe auf die gegenwärtige, nach Verkauf der vier Schiffe erreichte Zahl von Schiffen, das Verbot für die SNCM, während eines bestimmten Zeitraums ihre Flotte zu erneuern, und die Begrenzung der jährlichen Zahl von Überfahrten auf den verschiedenen Seeverbindungen nach Korsika. In Einklang mit den Randnummern 35 und 36 der Leitlinien spiegeln diese Auflagen das in den Randnummern 311 bis 317 der angefochtenen Entscheidung zum Ausdruck gebrachte Bestreben der Kommission wider, die für Wettbewerber nachteiligen Folgen der Beihilfe abzumildern, indem die Präsenz der SNCM auf ihrem angestammten Markt, d. h. auf den Strecken nach Korsika, beschränkt wird.

- 167 Die Klägerin macht mit den vorliegenden Rügen zwar geltend, dass das Angebot der SNCM übermäßig sei, erläutert aber nicht, weshalb die Verpflichtung der französischen Behörden in Bezug auf den Verkauf von vier Schiffen und die genannten zusätzlichen Auflagen der Kommission nicht geeignet sind, der angeblichen Überkapazität in angemessener Weise abzuhelpfen.
- 168 Unter diesen Umständen greifen die Rügen der Klägerin zu diesem Punkt nicht durch.
- 169 Diese Rügen erscheinen jedenfalls unbegründet.
- 170 Erstens ist die Behauptung zurückzuweisen, die Kommission habe ihre Feststellung in Randnummer 271 der angefochtenen Entscheidung, dass die SNCM in den letzten Jahren bei der Erneuerung ihrer Flotte keine besonderen Überinvestitionen getätigt habe, auf die Entwicklung des Nettoanlagevermögens in Form von Schiffen und nicht auf die Entwicklung der Kapazität in Form der von der SNCM angebotenen Plätze gestützt.
- 171 Als die Kommission die Entwicklung des Nettoanlagevermögens in Form von Schiffen prüfte, ging es ihr nicht darum, ob das Angebot der SNCM die Nachfrage überstieg, sondern — wie aus Randnummer 270 der angefochtenen Entscheidung und Abschnitt III 2 des Beschlusses über die Einleitung des Verfahrens ausdrücklich hervorgeht — darum, ob die Beschaffungsentscheidungen des Unternehmens rationell waren, denn sie wollte sich vergewissern, dass die Verluste der Vergangenheit nicht aus anderen Faktoren als dem Gewicht der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen zwischen 1991 und 2001 resultierten. So hat die Kommission im Anschluss an die Prüfung der Entwicklung des Nettoanlagevermögens der SNCM in Form von Schiffen und die Feststellung, dass die SNCM keine besonderen Überinvestitionen getätigt habe, in Randnummer 272 der angefochtenen Entscheidung die Verschuldung der SNCM infolge der Anschaffung der betreffenden Schiffe geprüft.

- 172 Folglich beruht die Rüge der Klägerin auf einem falschen Verständnis der angefochtenen Entscheidung.
- 173 Unabhängig davon ist festzustellen, dass die Angaben der Klägerin in Bezug auf die Entwicklung der Platzkapazität auf den Schiffen ihrer These widersprechen, denn aus ihnen geht — wie sie im Übrigen nicht bestritten hat — klar hervor, dass sich diese Kapazität unter Berücksichtigung des Verkaufs von vier Schiffen im Anschluss an die Modernisierung und den Kauf von drei anderen Schiffen verringerte. Insoweit ist die Behauptung in der Erwiderung, dass die durchschnittliche Platzkapazität auf den drei neuen Schiffen größer sei als bei der alten Flotte, als irrelevant zurückzuweisen, da die behauptete durchschnittliche Kapazität eine rein theoretische Angabe ist, die in keiner Weise der durch die Schiffe der SNCM tatsächlich gebotenen Kapazität entspricht.
- 174 Die Behauptung, dass diese Verringerung des Platzangebots nicht dem Rückgang des Passagieraufkommens bei der SNCM entspreche und angesichts des sinkenden Umsatzes der SNCM, der Verringerung des Gewichts der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen und der zunehmenden Zahl von Überfahrten durch die Klägerin umso mehr geboten sei, geht fehl, da die Kommission es insbesondere aus diesen Gründen für erforderlich gehalten hat — ohne das Vorliegen eines die Nachfrage übersteigenden Angebots der SNCM festzustellen oder dieses zu quantifizieren —, die von der SNCM angebotene Kapazität durch verschiedene Auflagen zu verringern. Erneut ist festzustellen, dass die Klägerin der Kommission zwar vorwirft, nicht festgestellt zu haben, dass das Angebot der SNCM die Nachfrage überstieg, doch wendet sie sich nicht gegen die Abhilfemaßnahmen, die die Kommission in Form von Gegenleistungen zugunsten der Wettbewerber getroffen hat.
- 175 Die Klägerin kann jedenfalls nicht behaupten, das Überangebot der SNCM damit belegt zu haben, dass das auf der Strecke Marseille–Bastia eingesetzte Schiff *Pascal Paoli* über ein größeres als das im Vertrag von 2002 vorgesehene Platzangebot verfüge. Wie aus Anhang I des genannten Vertrages klar hervorgeht, sieht er eine

Mindestzahl von Plätzen vor, um ein Minimal- oder Basisangebot zu gewährleisten. Außerdem hat die Kommission ausgeführt, dass die auf der *Pascal Paoli* angebotene Kabinenzahl genau den gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen entspreche; dem hat die Klägerin nicht widersprochen.

- 176 Zweitens genügt zu der Behauptung, die Verluste der SNCM hätten in den Jahren 2000 und 2001 — also genau in den Jahren, in denen die *Liamone* geliefert und die *Danielle Casanova* bestellt worden sei — zugenommen, die Feststellung, dass die Klägerin keinen konkreten Anhaltspunkt für das Vorliegen eines Kausalzusammenhangs zwischen den letztgenannten Umständen und dem Anwachsen der Verluste der SNCM liefert.
- 177 Angesichts dessen sind die Rügen in Bezug auf die Untersuchung der Ursachen für die Schwierigkeiten der SNCM in vollem Umfang zurückzuweisen.

Zur Einhaltung der Leitlinien

- 178 Die Klägerin trägt vor, die Kommission habe sachliche Fehler und offensichtliche Beurteilungsfehler hinsichtlich der Einhaltung der Voraussetzungen begangen, die in den Leitlinien in Bezug auf die Einstufung des Beihilfeempfängers als Unternehmen in Schwierigkeiten, die Beurteilung der Wiederherstellung der Rentabilität, die Vermeidung unzumutbarer Wettbewerbsverfälschungen und die Begrenzung der Beihilfe auf das Minimum aufgestellt würden.
- 179 Zunächst ist hervorzuheben, dass sich die Klägerin mit diesen Rügen darauf beschränkt, die Verletzung der in den Leitlinien in Bezug auf die genannten vier Punkte aufgestellten Voraussetzungen durch die Kommission zu rügen, ohne geltend zu machen, dass die Leitlinien gegen Artikel 87 Absatz 3 Buchstabe c EG verstießen.

- 180 Unter diesen Umständen muss sich die Prüfung der vorliegenden Rügen darauf beschränken, ob sich die Kommission an ihre eigenen Leitlinien gehalten hat, und kann nicht darauf erstreckt werden, ob die genannten Voraussetzungen mit dem EG-Vertrag in Einklang stehen. Da die Klägerin dazu nichts vorgetragen hat, gehört diese Frage nämlich nicht zu den Angriffsmitteln, die das Gericht von Amts wegen prüfen kann oder muss (vgl. u. a. Urteil Kommission/Sytraval und Brink's France, oben in Randnr. 52 angeführt, Randnr. 67).
- 181 Im Licht dieser Vorbemerkung sind die Rügen und Argumente zu würdigen, die die Klägerin zum Nachweis eines Verstoßes der angefochtenen Entscheidung gegen die Leitlinien vorgetragen hat.

— Zur Einstufung der SNCM als Unternehmen in Schwierigkeiten

- 182 Die Klägerin wirft der Kommission im Wesentlichen vor, sich bei der Feststellung, dass die SNCM im Hinblick auf den Verlust ihres Gesellschaftskapitals ein Unternehmen in Schwierigkeiten sei, auf den Nettobuchwert der Aktiva gestützt zu haben, ohne die Möglichkeit zu berücksichtigen, einige von ihnen in flüssige Mittel umzuwandeln.
- 183 Es gibt zwar keine gemeinschaftliche Bestimmung des Begriffs „Unternehmen in Schwierigkeiten“, doch geht die Kommission in Randnummer 4 der Leitlinien davon aus, dass sich ein Unternehmen in Schwierigkeiten befindet, „wenn es nicht in der Lage ist, mit eigenen finanziellen Mitteln oder Fremdmitteln, die ihm von seinen Eigentümern/Anteilseignern oder Gläubigern zur Verfügung gestellt werden, Verluste zu beenden, die das Unternehmen auf kurze oder mittlere Sicht so gut wie sicher in den wirtschaftlichen Untergang treiben werden, wenn der Staat nicht eingreift“.

- 184 In Randnummer 5 Buchstabe a der Leitlinien führt die Kommission aus: „Als Unternehmen in Schwierigkeiten im Sinne dieser Leitlinien gilt, unabhängig von der Größe, insbesondere ein Unternehmen, wenn ... bei Gesellschaften, bei denen die Haftung auf das Gesellschaftskapital beschränkt ist, mehr als die Hälfte des gezeichneten Kapitals verschwunden ist und mehr als ein Viertel dieses Kapitals während der letzten zwölf Monate verloren ging.“ Weiter heißt es in Randnummer 6 der Leitlinien:

„Zu den typischen Symptomen eines Unternehmens in Schwierigkeiten gehören zunehmende Verluste, sinkende Umsätze, wachsende Lagerbestände, Überkapazitäten, verminderter Cash-Flow, zunehmende Verschuldung und Zinsbelastung sowie Abnahme oder Verlust des Reinvermögenswerts. ... Eine Umstrukturierungsbeihilfe kommt jedoch nur dann in Betracht, wenn das Unternehmen nachweislich nicht in der Lage ist, sich aus eigener Kraft oder mit Mitteln seiner Eigentümer/ Anteilseigner oder Gläubiger zu sanieren.“

- 185 Folglich gilt ein Unternehmen nach den Leitlinien zwar „insbesondere“ dann als Unternehmen in Schwierigkeiten, wenn ein wesentlicher Teil des Gesellschaftskapitals verschwunden ist, doch ist es nicht daran gehindert, durch andere — wie die oben aufgezählten — Indizien darzutun, dass es im Sinne der Leitlinien in finanziellen Schwierigkeiten ist, auch wenn kein erheblicher Teil seines Gesellschaftskapitals verschwunden ist.

- 186 Im vorliegenden Fall hat die Kommission die Ansicht vertreten, dass die SNCM die Voraussetzungen sowohl von Randnummer 5 Buchstabe a der Leitlinien als auch von deren Randnummer 6 erfülle. So hat sie im Anschluss an die Feststellung in Randnummer 291 der angefochtenen Entscheidung, dass mehr als die Hälfte des Gesellschaftskapitals der SNCM verloren gegangen sei, davon mehr als ein Viertel im Lauf des letzten Jahres, in den Randnummern 292 bis 294 ausgeführt, es gebe weitere Indizien dafür, dass die SNCM ein Unternehmen in Schwierigkeiten im Sinne der Leitlinien sei. Insoweit hat die Kommission auf den Anstieg der Verluste,

die sinkenden Umsätze, die Erhöhung der Nettoverschuldung, die Zunahme der Finanzlasten, den Rückgang des Eigenkapitals, das angesichts der Größe, des Finanzierungsbedarfs und des Nettoanlagevermögens des Unternehmens niedrige Niveau der Eigenmittel sowie seine geringen Eigenfinanzierungsmöglichkeiten hingewiesen. Sodann hat sie in Randnummer 295 der angefochtenen Entscheidung angegeben, dass die französischen Behörden ihr bestätigt hätten, dass die Banken die Gewährung von Krediten an die SNCM aufgrund der Verschuldung des Unternehmens verweigert hätten, obwohl die SNCM bereit gewesen wäre, als Sicherheit die letzten von Hypotheken oder ähnlichen Belastungen freien Schiffe anzubieten.

187 Die Klägerin bestreitet zwar mit den vorliegenden Rügen, dass die Voraussetzungen von Randnummer 5 Buchstabe a der Leitlinien erfüllt sind, wendet sich aber de facto nicht gegen die letztgenannten Feststellungen in der angefochtenen Entscheidung.

188 Allenfalls ist zunächst die Behauptung der Klägerin anzuführen, dass die Bilanz der SNCM für das Wirtschaftsjahr 2002 nicht von Wirtschaftsprüfern beglaubigt worden sei. Diese Behauptung wird jedoch durch keinen konkreten Anhaltspunkt untermauert.

189 Sollte die Klägerin der Kommission mit dieser Rüge vorwerfen wollen, dass sie sich beim Erlass der angefochtenen Entscheidung auf vorläufige Bilanzen gestützt habe — was unstreitig ist und in den Randnummern 17 und 293 der angefochtenen Entscheidung ausdrücklich erwähnt wird —, so genügt die Feststellung, dass die Klägerin insoweit keinen Nachweis dafür erbringt, dass sich die endgültigen Bilanzen von den vorläufigen Bilanzen unterscheiden.

190 Das offensichtlich unbegründete Vorbringen zu den Jahresbilanzen der SNCM ist daher gleich zu Beginn zurückzuweisen.

- 191 Sodann ist speziell zu den in den Randnummern 293 und 294 der angefochtenen Entscheidung genannten Indizien festzustellen, dass sich die Klägerin allein gegen die Analyse der Eigenfinanzierungsmöglichkeiten der SNCM durch die Kommission wendet. Die übrigen in der angefochtenen Entscheidung genannten Indizien, insbesondere die Höhe der Verluste und der Schulden, sind aber für sich allein zum Nachweis dafür geeignet, dass die SNCM ein Unternehmen in Schwierigkeiten ist. Die Klägerin bestreitet zwar in ihrer Stellungnahme zu den Streithilfeschriftsätzen erstmals die Höhe der Schulden der SNCM, gibt jedoch nicht an, inwiefern der behauptete Fehler etwas an der Analyse der Kommission in Bezug auf die Einstufung der SNCM als Unternehmen in Schwierigkeiten ändern könnte. Die Klägerin selbst hat aber in ihren Schriftsätzen mehrfach mit Nachdruck hervorgehoben, dass sich die Schulden der SNCM zwischen 2000 und 2001 durch eine angebliche Überinvestition in Schiffe erheblich erhöht hätten.
- 192 Diese Indizien können jedenfalls nicht durch den erstmals in der Gegenerwiderung angeführten Umstand in Frage gestellt werden, dass die SNCM einen Preiskrieg geführt habe. Ein solches Verhalten ist nämlich keineswegs unvereinbar mit dem Vorliegen finanzieller Schwierigkeiten. Im Gegenteil würde die Tatsache, dass die SNCM sehr niedrige, möglicherweise nicht kostendeckende Preise verlangt, für ihre Einstufung als Unternehmen in Schwierigkeiten sprechen, da ein solches Verhalten geeignet ist, finanzielle Verluste herbeizuführen. Die ebenfalls in der Gegenerwiderung erwähnte Tatsache, dass die SNCM im Jahr 2003 einen neuen Generaldirektor verpflichtet haben soll, kann bei der Prüfung der Rechtmäßigkeit der angefochtenen Entscheidung nicht berücksichtigt werden, da sie nach deren Erlass eingetreten ist.
- 193 Was schließlich die Behauptung angeht, dass entgegen den Ausführungen der Kommission in Randnummer 295 der angefochtenen Entscheidung bestimmte Schiffe zur Erlangung flüssiger Mittel genutzt werden und als Sicherheit bei den Banken dienen könnten, so genügt die Feststellung, dass sie durch keinen konkreten Anhaltspunkt untermauert wird. Die Klägerin führt insoweit lediglich in ihrer Stellungnahme zu den Streithilfeschriftsätzen aus, dass die SNCM nach den Angaben in ihrem Streithilfeschriftsatz Ende 2001 einen Kredit in Höhe von 22,5 Millionen Euro erhalten habe und dass sie 2002 einen kurzfristigen Kredit in Höhe von 40 Millionen Euro hätte erhalten können. Auf Frage des Gerichts hat die SNCM

jedoch hierzu in der mündlichen Verhandlung erklärt, dass es sich bei dem fraglichen „Kredit“ in Wirklichkeit um eine bestehende Kreditlinie gehandelt habe, die zum Zeitpunkt des Erlasses der angefochtenen Entscheidung voll ausgeschöpft gewesen sei. Die Klägerin hat diesen Angaben nicht widersprochen; sie werden überdies durch Randnummer 272 der angefochtenen Entscheidung bestätigt, wo die Kommission ausführt, dass angesichts der Verschuldung der SNCM und ihrer geringen Eigenfinanzierungsmöglichkeiten eine Bank, die als Privatgläubiger und zu Marktbedingungen agiere, kaum Anreize hätte, der SNCM ein „weiteres“ Kreditlimit einzuräumen. Dass die SNCM im Jahr 2002 Bankkredite erhielt oder hätte erhalten können, vermag jedenfalls nicht die Tatsache in Frage zu stellen, dass die Banken der SNCM zum Zeitpunkt des Erlasses der angefochtenen Entscheidung nach den Feststellungen der Kommission jedes neue Darlehen verweigerten. Unter diesen Umständen ist die Feststellung in Randnummer 295 der angefochtenen Entscheidung, die im Wesentlichen auch in Randnummer 272 enthalten ist, als erwiesen anzusehen.

- 194 Folglich ist durch die in den Randnummern 293 und 294 der angefochtenen Entscheidung aufgezählten Indizien in rechtlich hinreichender Weise erwiesen, dass es sich bei der SNCM um ein Unternehmen in Schwierigkeiten im Sinne der Leitlinien handelt.
- 195 Die von der Klägerin vorgetragene Rügen, mit denen sie die Feststellungen der Kommission zum Verschwinden des Gesellschaftskapitals der SNCM in Frage zu stellen versucht, erscheinen daher nicht stichhaltig.
- 196 Jedenfalls ist insoweit darauf hinzuweisen, dass die Klägerin der Kommission zwar vorwirft, die Aktiva der SNCM zu niedrig bewertet zu haben, indem sie allein auf den Nettobuchwert der Aktiva abgestellt habe, ohne im Hinblick auf die Möglichkeit, einige von ihnen zur Erlangung flüssiger Mittel zu nutzen, ihren Veräußerungswert zu berücksichtigen; sie gibt jedoch nicht an, inwiefern es bei Berücksichtigung des Veräußerungswerts dieser Aktiva zu einem substanziell anderen Ergebnis als in der angefochtenen Entscheidung kommen könnte, d. h., dass entgegen den dort getroffenen Feststellungen die SNCM nicht die Hälfte ihres Kapitals und ein Viertel davon im Lauf des letzten Jahres verloren hätte. In ihrer Stellungnahme zu den Streithilfeschriftsätzen räumt die Klägerin vielmehr selbst ein,

dass in den letzten zwölf Monaten ein Viertel des Gesellschaftskapitals verloren gegangen ist. Ebenso trägt die Klägerin zwar — wie oben bereits ausgeführt — vor, dass bestimmte Schiffe zur Erlangung flüssiger Mittel herangezogen und als Sicherheit bei den Banken dienen könnten, doch liefert sie weder Zahlen noch einen konkreten Anhaltspunkt zur Stützung ihrer These, abgesehen von den Angaben, die die SNCM selbst gemacht hat und die, wie oben in Randnummer 193 ausgeführt, der Analyse dieses Punktes in der angefochtenen Entscheidung nicht widersprechen.

- ¹⁹⁷ Folglich sind die Rügen der Klägerin in Bezug auf das Verschwinden des Gesellschaftskapitals der SNCM nicht stichhaltig und entbehren der tatsächlichen Grundlage.
- ¹⁹⁸ Aus diesen Gründen sind die von der Klägerin in Bezug auf die Einstufung der SNCM als Unternehmen in Schwierigkeiten vorgetragenen Rügen und Argumente zurückzuweisen.

— Zur Wiederherstellung der Rentabilität

- ¹⁹⁹ Die Klägerin wirft der Kommission vor, keine Mittellösung zwischen der Fortsetzung der Tätigkeit der SNCM dank der gewährten Beihilfe und dem Untergang dieses Unternehmens ohne die Beihilfe in Betracht gezogen zu haben.
- ²⁰⁰ Diese Rügen beruhen auf einem falschen Verständnis der angefochtenen Entscheidung. Wie die Kommission zutreffend vorträgt, wurde in der angefochtenen Entscheidung keine der von der Klägerin dargelegten Extremlösungen gewählt, sondern — in Einklang mit der von ihr vertretenen These — eine Mittellösung.

- 201 So war die SNCM nach den Randnummern 300 bis 302 der angefochtenen Entscheidung gezwungen, zur Wiederherstellung ihrer Rentabilität zum einen aufgrund der Wachstumsperspektiven des nordafrikanischen Marktes ihre Aktivitäten dorthin zu verlagern und zum anderen Aktivitäten aufzugeben, die auch nach der Umstrukturierung strukturell defizitär bleiben würden, wie insbesondere die von Corsica Marittima unterhaltene Verbindung zwischen Italien und Korsika.
- 202 Außerdem hat die Kommission in den Randnummern 315 bis 317 der angefochtenen Entscheidung zur Vermeidung unzumutbarer Wettbewerbsverfälschungen der SNCM auferlegt, sich neben der Aufgabe der Verbindung zwischen Italien und Korsika fast völlig von den Verbindungen zwischen Toulon und Korsika zurückzuziehen, die Zahl der jährlichen Überfahrten ab 2003, vor allem auf der Strecke zwischen Nizza und Korsika, zu beschränken und vier Schiffe zu verkaufen. Um zu verhindern, dass die SNCM überschüssige Mittel für aggressive Maßnahmen einsetzt, die zu Marktverfälschungen führen könnten, hat es die Kommission darüber hinaus für erforderlich erachtet, der SNCM zu untersagen, über die Kosten des Ausbaus der Geschäftstätigkeit in Nordafrika hinausgehende Neuinvestitionen zu finanzieren, auch soweit es sich um den Ersatz vorhandener Schiffe handelt.
- 203 Schließlich hat die Kommission der SNCM zur Wahrung des gemeinsamen Interesses in den Randnummern 331 bis 367 der angefochtenen Entscheidung eine Reihe weiterer Maßnahmen auferlegt, um ihre Kapazitäten zu beschränken und zu verhindern, dass sie eine aggressive Preispolitik verfolgt. Zu diesem Zweck hat die Kommission neben den oben genannten Maßnahmen im Bereich der Überfahrten und der Investitionen vorgeschrieben, die Flotte der SNCM nicht über die gegenwärtige, nach Verkauf der vier Schiffe erreichte Zahl hinaus zu vergrößern, nichtstrategische Beteiligungen zu veräußern und nicht als Preisführer aufzutreten; diese Auflagen sind in den Artikeln 2 bis 5 der angefochtenen Entscheidung wiedergegeben.
- 204 Daraus folgt somit, dass die Kommission der SNCM keineswegs gestattet hat, ihre bestehenden Aktivitäten nach Gewährung der fraglichen Beihilfe fortzusetzen;

vielmehr hat sie eine Entscheidung erlassen, nach der die SNCM, um in den Genuss der genannten Beihilfe zu kommen, einen Teil ihrer Aktivitäten erheblich ändern muss. Unter diesen Umständen sind die Rügen der Klägerin zu diesem Punkt zurückzuweisen.

205 Sollte sich die Klägerin mit den vorliegenden Rügen unter dem Deckmantel einer allgemeinen Kritik an der Prüfung der Wiederherstellung der Rentabilität speziell gegen eine fortdauernde Präsenz der SNCM auf der Verbindung zwischen Nizza und Korsika wenden, auf der sie selbst in unmittelbarem Wettbewerb mit der SNCM steht, so ist darauf hinzuweisen, dass die Klägerin in ihrer Klageschrift der Kommission zwar vorzuwerfen scheint, dass sie der SNCM nicht aufgegeben habe, sich völlig von der Verbindung zwischen Nizza und Korsika zurückzuziehen, aber in der Erwiderung in differenzierterer Form vorträgt, dass die Kommission der SNCM eine Verringerung ihrer Präsenz auf dieser Verbindung hätte auferlegen müssen.

206 Soweit die Klägerin kritisiert, dass die Kommission der SNCM in der angefochtenen Entscheidung hätte auferlegen müssen, ihre Präsenz auf der Verbindung zwischen Nizza und Korsika zu verringern, genügt die Feststellung, dass eine solche Kritik auf einem falschen Verständnis der angefochtenen Entscheidung beruht, denn nach den vorstehenden Ausführungen hat die Kommission der SNCM gerade Maßnahmen auferlegt, um ihre Präsenz auf dieser Linie durch Beschränkungen der Überfahrten zu verringern. Insoweit spielt es keine Rolle, dass die von der Kommission gemachte Auflage eher als eine Verringerung der jährlichen Verbindungen denn als eine Reduzierung des Verkehrsaufkommens einzustufen ist, da aus ihr jedenfalls eine Beschränkung der Aktivitäten der SNCM von Nizza aus resultiert. Die Rüge der Klägerin entbehrt daher in diesem Punkt der tatsächlichen Grundlage.

207 Soweit die Klägerin ferner kritisiert, dass die Kommission der SNCM in der angefochtenen Entscheidung hätte auferlegen müssen, sich völlig von der Verbindung zwischen Nizza und Korsika zurückzuziehen, ist daran zu erinnern, dass die Kommission dazu in Randnummer 302 der angefochtenen Entscheidung ausgeführt hat, dass der Betrieb der Verbindung ab Nizza zwar nach wie vor unsicher sei, aber ihr Gewicht abnehme und die vorgezogene Wertminderung der *Liamone* im Jahr 2001 die Rückkehr zu positiven Betriebsergebnissen auf dieser Strecke erleichtere, und dass eine — auch eingeschränkte — Präsenz am

Abfahrthafen Nizza für die Positionierung des Unternehmens auf dem Gesamtmarkt notwendig sei. Überdies hat die Kommission in Randnummer 338 der angefochtenen Entscheidung angegeben, dass sie vor allem aufgrund der Wachstumsperspektiven für den Verkehr nach Korsika sowie der Gefahr, dass ein Monopol des direkten Konkurrenten der SNCM auf den Strecken zwischen dem französischen Festland und Korsika entstehen könnte, keine schärferen Maßnahmen im Bereich der Kapazitäten vorgeschrieben habe.

- 208 Erstens ist festzustellen, dass die Klägerin keine Einwände gegen die in Randnummer 302 der angefochtenen Entscheidung dargelegte Begründung vorbringt, wonach das Gewicht der Verbindung ab Nizza abnehme und die vorgezogene Wertminderung der *Liamone* im Jahr 2001 die Rückkehr zu positiven Betriebsergebnissen auf dieser Strecke erleichtern werde.
- 209 Zweitens führt die Klägerin zu der auf die Positionierung der SNCM auf dem Gesamtmarkt gestützten Begründung lediglich aus, dass sie sie nicht verstehe, ohne sie wirklich anzugreifen. Es liegt aber auf der Hand, dass die Kommission mit dieser Begründung anerkennt, dass die Präsenz der SNCM auf der Verbindung Nizza–Korsika erforderlich ist, um ihre Abhängigkeit von der historisch gewachsenen Strecke zwischen Marseille und Korsika, die Gegenstand gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen ist, zu verringern. Dies ergibt sich aus Randnummer 302 der angefochtenen Entscheidung, in der es heißt, dass sich durch die Umorientierung in Richtung Nordafrika die Abhängigkeit des Unternehmens von dieser historisch gewachsenen Strecke verringere. Insoweit bleibt die SNCM entgegen dem Vorbringen der Klägerin in Marseille angreifbar, da der Vertrag von 2002 im Jahr 2006 ausläuft und sie auf dieser Linie über kein Exklusivrecht verfügt. Überdies ist festzustellen, dass sich die Klägerin von der Ausschreibung des Vertrages von 2002 zurückgezogen hat. Die Klägerin kann außerdem vernünftigerweise nicht bestreiten, dass die SNCM ihr Angebot diversifizieren muss, da sie vier Verbindungen nach Korsika betreibt. Die SNCM hat dazu im Übrigen ausgeführt, dass ein erheblicher Teil der Überfahrten ab Marseille und nach Nizza (oder umgekehrt) erfolge, so dass ein Rückzug aus Nizza automatisch negative Auswirkungen auf Marseille hätte; dem hat die Klägerin nicht widersprochen. Ebenso ergibt sich aus der — von der Klägerin nicht beanstandeten — Randnummer 205 der angefochtenen Entscheidung, dass die französischen Behörden den komplementären Charakter der Bedienung von Nizza und Marseille sowie die Notwendigkeit eines ausgewogenen Angebots der SNCM im Hinblick auf die Präsenz der Klägerin auf den Strecken von vier Festlandshäfen aus hervorgehoben haben.

- 210 Die in der Stellungnahme zu den Streithilfeschriftsätzen erhobene Rüge, dass die Aufrechterhaltung der Bedienung unrentabler Strecken aufgrund ihrer Komplementarität mit rentableren Strecken gerechtfertigt sei, beruht auf einer doppelten unbewiesenen Annahme. Zum einen hat die Klägerin aus den nachstehend im Einzelnen dargelegten Gründen nicht dargetan, dass die Strecke nach Nizza unrentabel ist. Zum anderen ist zur Strecke nach Marseille festzustellen, dass nicht nur ihre Rentabilität entgegen dem Vorbringen der Klägerin nicht aus einem angeblichen Monopol auf dieser Strecke abgeleitet werden kann, da die SNCM dort über kein Exklusivrecht verfügt, sondern dass die Klägerin auch außer Acht lässt, dass der Vertrag von 2002 allein zum Ausgleich der Kosten der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen auf dieser Strecke dient, ohne der SNCM Gewinne zu garantieren. Darüber hinaus wäre es, wenn die These der Klägerin zutreffen würde, schwer verständlich, dass sie sich dafür entschieden hat, von Nizza aus zu operieren, nicht aber von Marseille aus.
- 211 Drittens ist hinsichtlich der von der Kommission angeführten Gefahr der Entstehung eines Monopols auf der Strecke nach Nizza daran zu erinnern, dass die Kommission, wie das Gericht bereits entschieden hat, berechtigt war, bei der Ausübung ihres weiten Ermessens davon auszugehen, dass die Präsenz eines Unternehmens notwendig war, um das Entstehen einer noch ausgeprägteren Oligopolstruktur auf den fraglichen Märkten zu verhindern (Urteil Kneissl Dachstein/Kommission, oben in Randnr. 138 angeführt, Randnr. 97).
- 212 Im vorliegenden Fall ist festzustellen, dass die Klägerin — ohne zu bestreiten, dass sie gegenwärtig die einzige Konkurrentin der SNCM auf der Strecke zwischen Nizza und Korsika ist, so dass der Rückzug der SNCM von dieser Strecke ihr dort ein Monopol verschaffen würde — lediglich geltend macht, dass Moby Lines und andere italienische Gesellschaften auf dieser Strecke tätig werden könnten. Weder Moby Lines noch eine andere von der Klägerin genannte Gesellschaft ist jedoch gegenwärtig auf den Strecken zwischen dem französischen Festland und Korsika aktiv. Die Klägerin liefert auch nicht den geringsten Anhaltspunkt zur Stützung der These, dass Schifffahrtsunternehmen derzeit planen, diese Strecke zu bedienen. Unter diesen Umständen können die Behauptungen der Klägerin zu diesem Punkt den von der Kommission gezogenen Schluss, dass die Gefahr der Entstehung eines Monopols der Klägerin auf der Verbindung Nizza–Korsika bestehe, nicht in Frage stellen.

- 213 Keines der übrigen Argumente der Klägerin vermag die Feststellungen der Kommission zur Notwendigkeit einer fortdauernden Präsenz der SNCM auf der Verbindung Nizza–Korsika in Frage zu stellen.
- 214 Zunächst ist zu dem Argument, dass diese Strecke strukturell defizitär sei, nicht nur festzustellen, dass die Klägerin ihr Vorbringen durch keine konkreten Anhaltspunkte untermauert, sondern auch, dass ihre ununterbrochene Präsenz auf dieser Strecke seit 1999 ihrer These widerspricht. Insoweit ist darauf hinzuweisen, dass die Klägerin ihre Kapazitäten ständig erweitert hat, wie sie selbst in der Erwiderung hervorhebt, in der sie von einer Erhöhung der Zahl ihrer Überfahrten nach Korsika um 109 % in der Zeit von 2000 bis 2004 spricht. Außerdem führt die Klägerin in ihrer Klageschrift aus, dass die Bestellung eines zwölften Schiffes ihr erlauben würde, ihr Angebot auf den französischen Strecken um 70 % zu erhöhen. Ferner hat die Kommission in den Randnummern 65 und 86 der angefochtenen Entscheidung unwidersprochen festgestellt, dass die Klägerin auf der Verbindung nach Korsika im Jahr 2001 eine aggressive Marktanteils politik verfolgt habe, die sie veranlasst habe, für ein oder zwei Jahre ein überdimensioniertes Angebot zu bieten, um einen neuen Kundenkreis anzusprechen.
- 215 Sodann ist zu der Behauptung, dass die SNCM auf konkurrenzfähigen Strecken Verluste mache, gleichfalls festzustellen, dass sie auf einer unbewiesenen Annahme beruht. Die von der Klägerin aufgeworfene Frage nach dem Grund, aus dem die SNCM einen Umstrukturierungsplan nicht schon 1992 in Betracht zog, als klar war, dass die Liberalisierung der Kabotage ab 1999 in Kraft treten würde, ist irrelevant. Da die Kommission im Jahr 2002 mit einem Umstrukturierungsplan befasst wurde, hatte sie nur zu diesem Plan Stellung zu nehmen. Dass ein solcher Plan gegebenenfalls früher hätte vorgelegt werden können, ist eine rein theoretische Annahme, die sich nicht auf die Rechtmäßigkeit der angefochtenen Entscheidung auswirken kann. Der SNCM kann jedenfalls nicht zum Vorwurf gemacht werden, dass sie zunächst versuchte, sich unter Rückgriff auf ihre eigenen Mittel an ihr neues Wettbewerbsumfeld anzupassen, ohne Umstrukturierungsbeihilfen zu beantragen, wobei im Übrigen nicht dargetan ist, dass ihr solche Beihilfen zu dieser Zeit im Rahmen der Leitlinien gewährt werden durften.

- 216 Für die angebliche Unfähigkeit der SNCM, ihre Tätigkeit im Wettbewerbskontext ohne Subventionen auszuüben, gibt es keinen Beleg. Insoweit ist hervorzuheben, dass die SNCM erst seit 2002 auf der Verbindung zwischen Nizza und Korsika ohne jede gemeinwirtschaftliche Verpflichtung und die damit verbundenen öffentlichen Ausgleichsbeträge tätig ist. Im Übrigen führt die Klägerin selbst in ihrer Klageschrift aus, dass die SNCM mit drei Schiffen in Nordafrika, einer anderen Verbindung ohne jede gemeinwirtschaftliche Verpflichtung, tätig sei und dort Gewinne erziele.
- 217 Schließlich ist zur angeblichen Überkapazität auf dem Markt der Verbindungen nach Korsika daran zu erinnern, dass die Kommission in den Randnummern 82 bis 87 und 313 der angefochtenen Entscheidung aufgrund einer von den französischen Behörden vorgelegten Marktanalyse zu dem Ergebnis gekommen ist, dass auf den Verbindungen nach Korsika keine Überkapazität bestehe.
- 218 Keiner der von der Klägerin vorgetragene Gesichtspunkte vermag dieses Ergebnis in Frage zu stellen. Da die Klägerin vielmehr — wie bereits ausgeführt — selbst hervorhebt, dass sie ihre Überfahrten nach Korsika in der Zeit von 2000 bis 2004 um 109 % erhöht habe und dass die Bestellung eines zwölften Schiffes ihr erlauben würde, ihr Angebot auf den französischen Strecken um 70 % zu erhöhen, erscheint die Behauptung, dass auf dem Markt Überkapazitäten bestünden, nicht glaubhaft. Im Übrigen ergibt sich aus Randnummer 170 der angefochtenen Entscheidung, gegen die im Rahmen der vorliegenden Klage keine Einwände erhoben wurden, dass die Vertreter der Klägerin bei dem Treffen mit der Kommission am 4. Februar 2003 mitteilten, dass sich der Markt für Überfahrten zwischen dem französischen Festland und Korsika „gut entwickle und zwischen 2000 und 2001 um 17 % sowie zwischen 2001 und 2002 um 13 % gewachsen sei“; damit bestätigten sie die Feststellung eines anhaltenden Wachstums des Marktes, die von der Kommission in Randnummer 61 der angefochtenen Entscheidung aufgrund der von den französischen Behörden vorgelegten Marktanalyse getroffen wurde. Desgleichen ist darauf hinzuweisen, dass nach den von der Klägerin selbst in der Erwiderung vorgetragene Zahlen der Markt im Zeitraum 2000/2001 um 6,6 %, im Zeitraum

2001/2002 um 8,3 % und, auch wenn dies eine gewisse Verlangsamung darstellt, im Zeitraum 2002/2003 um 1 % wuchs. Insoweit kann der deutliche Unterschied zwischen diesen und den zuvor genannten Zahlen im Übrigen nur Zweifel an der Glaubwürdigkeit der von der Klägerin vertretenen These wecken. Schließlich genügt zu den Zahlen, die in der Stellungnahme zu den Streithilfeschriftsätzen als Beleg für eine Verringerung der Passagierzahl zu Beginn des Jahres 2004 angeführt werden, die Feststellung, dass diese Angaben nicht nur aus der Zeit nach Erlass der angefochtenen Entscheidung stammen, sondern, da sie sich nur auf ein einziges Jahr beziehen, als solche auch die Vorausschätzungen des Wachstums in der Zeit von 2002 bis 2006 nicht in Frage stellen können.

- 219 Daraus folgt, dass keine der von der Klägerin vorgetragene Rügen als Beleg dafür dienen kann, dass die Kommission einen offensichtlichen Beurteilungsfehler begangen hat, als sie der SNCM nicht aufgab, sich vollständig von der Verbindung Nizza–Korsika zurückzuziehen.
- 220 Somit sind die Rügen und Argumente der Klägerin zur Wiederherstellung der Rentabilität in vollem Umfang zurückzuweisen.

— Zu den vorbeugenden Maßnahmen gegen unzumutbare Wettbewerbsverfälschungen

- 221 Die Klägerin macht geltend, die Kommission habe die aus der Gewährung der fraglichen Beihilfe resultierenden Wettbewerbsverfälschungen falsch beurteilt und sich mit bestimmten bei der Prüfung der genannten Beihilfe zutage getretenen Wettbewerbsverfälschungen nicht befasst.
- 222 Was zunächst die Wettbewerbsverfälschungen angeht, die aus der Gewährung der fraglichen Beihilfe resultieren sollen, so ist daran zu erinnern, dass die Kommission in Randnummer 312 der angefochtenen Entscheidung die Ansicht vertreten hat, dass in Einklang mit Randnummer 39 der Leitlinien die Präsenz der SNCM auf deren angestammtem Markt, d. h. auf den Strecken nach Korsika, auf denen sie auch

mit anderen in der Gemeinschaft ansässigen Unternehmen in Wettbewerb stehe, was auf den Strecken nach Nordafrika nicht der Fall sei, beschränkt werden müsse. Dabei hat sie in den Randnummern 313 bis 317 im Anschluss an die Feststellung, dass auf dem Markt keine Überkapazitäten bestünden, anerkannt, dass folgende vier Gegenleistungen ausreichen, um die Präsenz der SNCM auf ihrem Markt in einer Weise zu verringern, von der ihre Konkurrenten unmittelbar profitierten: Aufgabe der von Corsica Marittima betriebenen Verbindung zwischen Italien und Korsika, praktisch völliger Rückzug von den Verbindungen zwischen Toulon und Korsika, Beschränkung der Gesamtzahl des Platzangebots und der Zahl der jährlichen Überfahrten ab 2003, vor allem auf der Strecke zwischen Nizza und Korsika, und Verkauf von vier Schiffen. Um zu verhindern, dass die SNCM überschüssige Mittel für aggressive Maßnahmen einsetzt, die zu Marktverfälschungen führen könnten, hat es die Kommission ferner für erforderlich erachtet, der SNCM die Finanzierung von Neuinvestitionen zu untersagen, die über die in den Umstrukturierungsplan einbezogenen Kosten des Ausbaus der Geschäftstätigkeit in Nordafrika hinausgehen.

- 223 Mit den vorliegenden Rügen wendet sich die Klägerin, ohne den Verkauf der Schiffe und den praktisch völligen Rückzug aus Toulon in Frage zu stellen, gegen die Schlussfolgerungen der Kommission in Bezug auf das Fehlen von Überkapazitäten auf dem Markt, die Aufgabe der Verbindung Italien–Korsika und die Beschränkung der Überfahrten.
- 224 Was erstens die Überkapazitäten auf dem Markt angeht, so genügt die Feststellung, dass das Vorbringen der Klägerin hierzu bereits oben in Randnummer 217 zurückgewiesen worden ist. In diesem Stadium beschränkt sich die Klägerin darauf, auf die Bemerkung der Französischen Republik, dass sie selbst im Jahr 2004 ein neues Schiff gekauft habe, zu antworten, dass ihre dahin gehende Entscheidung vor dem Vorhaben zur Aufstockung des Kapitals der SNCM getroffen worden sei. Abgesehen davon, dass die Klägerin nicht nachweist, dass dieser Kauf nicht getätigt worden wäre, wenn das Kapitalaufstockungsvorhaben bekannt gewesen wäre, ist jedoch festzustellen, dass sich — wie aus der Beschwerde hervorgeht, die die Klägerin am 18. Februar 2004 bei der Kommission wegen missbräuchlicher Verwendung der Beihilfe durch die SNCM eingelegt hat — die von ihr auf der Strecke nach Nizza vorgenommene Erhöhung der Kapazität nicht auf das neue, im Jahr 2004 erworbene Schiff beschränkt, sondern seit 1996 andauert, wobei im Jahr 1996 drei Hochgeschwindigkeitsschiffe und im Jahr 2001 drei Hochgeschwindigkeitsfähren gebaut wurden, die es ihr nach ihren eigenen Angaben erlaubten, ihre Kapazität auf dieser Strecke bis 2004 um 18,17 % zu erhöhen.

- 225 Was zweitens die Aufgabe der Verbindung Italien–Korsika angeht, so ist — wie die Klägerin feststellt — unstreitig, dass sie bereits im Januar 2002 erfolgte, vor der Umsetzung des Umstrukturierungsplans. Dies kann der Maßnahme jedoch nicht ihren Charakter als Gegenleistung zugunsten der Konkurrenten im Hinblick auf die Verringerung der Präsenz der SNCM auf ihrem Markt nehmen, da der Rückzug von dieser Strecke in dem am 17. Dezember 2001 gefassten und der Kommission am 18. Februar 2002 notifizierten Umstrukturierungsplan vorgesehen war. Wie die Kommission zutreffend ausführt, ist es Sache jedes Wirtschaftsteilnehmers, die erforderlichen Maßnahmen zu treffen, um seine und die der Konkurrenz zugefügten Schäden zu begrenzen. Auch wenn insoweit die Behauptung der Klägerin zutreffen sollte, dass der Rückzug von der fraglichen Strecke im Umstrukturierungsplan nicht als Gegenleistung zugunsten der Konkurrenz im Sinne der Leitlinien gedacht war, würde dies keine Rolle spielen, da eine solche Maßnahme unstreitig geeignet ist, die aus der fraglichen Beihilfe resultierenden Wettbewerbsverfälschungen zu verringern.
- 226 Was drittens die Beschränkung der Überfahrten angeht, so wirft die Klägerin der Kommission mit ihrer diesen Punkt betreffenden Rüge offenbar vor, sich bei der Auferlegung dieser Maßnahme auf die in Tabelle 2 in Randnummer 53 der angefochtenen Entscheidung wiedergegebene Zahl der zwischen dem französischen Festland und Korsika beförderten Passagiere und nicht auf die Zahl der tatsächlich angebotenen Plätze gestützt zu haben.
- 227 Dazu ist festzustellen, dass die Kommission der SNCM in Artikel 5 der angefochtenen Entscheidung als Gegenleistung zugunsten der Konkurrenz aufgibt, die jährliche Zahl der Hin- und Rückfahrten der Schiffe auf den verschiedenen Seeverbindungen nach Korsika „auf die in Tabelle 3 [in Randnummer 104 der angefochtenen Entscheidung] festgelegten Schwellenwerte“ zu beschränken. Die Bezugnahme in Fußnote 113 zu Randnummer 315 der angefochtenen Entscheidung — der Randnummer, die in den Gründen die Auflage in Artikel 5 wiedergibt — auf Tabelle 2 in Randnummer 53 der angefochtenen Entscheidung ist offensichtlich ein Schreibfehler.
- 228 Daraus folgt, dass die Beschränkung der Überfahrten nach Korsika entgegen der These der Klägerin nicht anhand der Zahl der beförderten Passagiere, sondern anhand der Zahl der Überfahrten ermittelt wurde. Die These der Klägerin beruht somit auf einem falschen Verständnis der angefochtenen Entscheidung.

- 229 Unabhängig davon ist darauf hinzuweisen, dass die Kommission in Randnummer 315 der angefochtenen Entscheidung ausführt, dass sie der SNCM als Gegenleistung zugunsten der Konkurrenz die Beschränkung der Gesamtzahl des Platzangebots „und“ der Zahl der jährlichen Überfahrten ab 2003 aufgabe, während aus Artikel 5 der Entscheidung sowie den dieser Auflage gewidmeten Randnummern 337, 363 und 364 hervorgeht, dass die Genehmigung der Beihilfe nur davon abhängig gemacht wird, dass die SNCM die Zahl der jährlichen Überfahrten beschränkt. Wie die Kommission auf Frage des Gerichts in der mündlichen Verhandlung bestätigt hat, ist daher davon auszugehen, dass die angefochtene Entscheidung der SNCM keine Beschränkung in Bezug auf das Platzangebot ihrer Schiffe auferlegt.
- 230 Im Hinblick darauf ist festzustellen, dass die Klägerin im Rahmen der vorliegenden Rüge nicht angibt, weshalb die in der angefochtenen Entscheidung vorgeschriebenen Beschränkungen der jährlichen Überfahrten offensichtlich ungeeignet sein sollen, um die aus der Gewährung der Beihilfe resultierenden unzumutbaren Wettbewerbsverfälschungen zu verringern, und inwiefern die von ihr befürwortete Methode zu abweichenden und zur Verringerung solcher Verfälschungen besser geeigneten Beschränkungen der Überfahrten führen würde.
- 231 Dabei trifft es zwar zu, wenn die Klägerin geltend macht, dass eine Beschränkung der Überfahrten nicht zwangsläufig und in jedem Fall einer Beschränkung des Platzangebots gleichkommt, da nicht alle Schiffe der SNCM die gleiche Kapazität haben und da ihr Einsatz zumindest theoretisch geändert werden könnte, weil der Vertrag von 2002 nur vorsieht, dass bei der Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen jedes einbezogene Schiff „grundsätzlich“ einer bestimmten Strecke zugeordnet wird. Insoweit kann der von der SNCM in der mündlichen Verhandlung gegebenen Erläuterung, wonach der Vertrag von 2002 von den Unterzeichnern dahin ausgelegt werde, dass er Änderungen der Zuordnung von Schiffen verbiete, nicht gefolgt werden, da sie in direktem Widerspruch zum Wortlaut des Vertrages steht. Darüber hinaus hat die Kommission in Randnummer 29 Buchstabe c der angefochtenen Entscheidung selbst darauf hingewiesen, dass die Hochgeschwindigkeitsschiffe *Liamone* und *Asco* „überwiegend“ ab Nizza eingesetzt würden.

- 232 Zumindest die Beschränkung der Zahl der Überfahrten kann jedoch zum Ziel des Kapazitätsabbaus beitragen. Insoweit wendet sich die Klägerin nicht gegen die Feststellung der Kommission in Randnummer 104 der angefochtenen Entscheidung, wonach die im Umstrukturierungsplan vorgesehene Beschränkung der Zahl der Überfahrten, die die Grundlage für die Auflage in Artikel 5 der angefochtenen Entscheidung darstellt, zu einer Verringerung des Platzangebots um 28 % auf allen Strecken führt. Die Klägerin hat auch die Feststellung in Randnummer 316 der angefochtenen Entscheidung nicht beanstandet, dass die SNCM „[i]m gesamten Raum des Golfs von Genua und Toulon ... ihr Angebot um mehr als eine Million Plätze gegenüber 2001 [verringert], was mehr als einer Halbierung gleichkommt und unmittelbar die Wettbewerber begünstigt, da genau diese Strecken die höchsten Zuwachsraten verzeichneten“.
- 233 Außerdem ist darauf hinzuweisen, dass der in der angefochtenen Entscheidung vorgesehene Kapazitätsabbau nicht allein durch die Auflage in Bezug auf die Überfahrten erfolgt, sondern — wie sich aus den Randnummern 315 bis 317 und 333 bis 358 sowie den Artikeln 2 und 3 der Entscheidung ergibt — aus einer Gesamtheit von Auflagen, die auch die Schließung von Corsica Marittima, den fast völligen Rückzug aus Toulon, den Verkauf von vier Schiffen, die Veräußerung von nichtstrategischen Beteiligungen, die Beschränkung der Flotte auf die elf nach dem Verkauf der vier Schiffe verbleibenden Schiffe und das grundsätzliche Verbot der Erneuerung dieser Schiffe vorsehen.
- 234 Die Rügen der Klägerin zu diesen Punkten sind somit zurückzuweisen.
- 235 Was sodann die angeblich unterbliebene Prüfung bestimmter Wettbewerbsverzerrungen angeht, so wirft die Klägerin der Kommission vor, diejenigen Aspekte staatlicher Beihilfen nicht geprüft zu haben, die aus der außerordentlichen Abschreibung resultierten, aufgrund deren die SNCM eine vorgezogene Wertminderung der *Liamone* habe vornehmen können.

- 236 Zunächst ist festzustellen, dass die vorgezogene Wertminderung der *Liamone* entgegen dem Vorbringen der Klägerin nicht aus einer außerordentlichen Abschreibung resultiert. Wie oben bereits ausgeführt, ergibt sich die vorzeitige Wertminderung eines Vermögensgegenstands aus der Anwendung von Rechnungs-führungsregeln, nach denen ein Unternehmen aufgrund des Vorsichtsprinzips seine Bilanz korrigieren und eine außerordentliche Wertminderung vornehmen muss, wenn es feststellt, dass der tatsächliche Wert oder der Veräußerungswert eines Vermögensgegenstands niedriger ist als dessen Buchwert. So hat die SNCM im vorliegenden Fall, wie aus Randnummer 144 der angefochtenen Entscheidung hervorgeht, im Jahr 2001 bei dem Schiff *Liamone* eine solche außerordentliche Wertminderung in Höhe von 14,8 Millionen Euro vorgenommen.
- 237 Diese außerordentliche Wertminderung hat nichts mit der nach französischem Recht zulässigen außerordentlichen Abschreibung zu tun. Hierzu führt die Kommission in Fußnote 106 zu Randnummer 294 der angefochtenen Entscheidung aus: „Die ‚amortissement dérogatoire‘ (‚außerordentliche Abschreibung‘) entspricht der Differenz zwischen der linearen Abschreibung, die sich mindernd auf die Bilanz auswirkt, und der nach dem Steuergesetz zulässigen degressiven Abschreibung. Die degressive Abschreibung wird zwar nicht als Abschreibung für die Buchführung verwendet, der Unterschied zwischen ihr und der kumulierten linearen Abschreibung wird jedoch in diesem Passivkonto verbucht (‚amortissement dérogatoire‘), das traditionell in der französischen Buchführung unter den Eigenmitteln geführt wird. Die Gesamtabschreibung am Ende des Zeitraums bleibt damit gleich, d. h., mit diesem System kann diese Abschreibung nur vorweggenommen und in den ersten Jahren eine Minderung der Steuerlast herbeigeführt werden.“ Im vorliegenden Fall ergibt sich aus Randnummer 294 der angefochtenen Entscheidung, dass die SNCM unter der Rubrik „Geregelte Rückstellungen“ außerordentliche Abschreibungen in Höhe von 60 Millionen Euro vornahm, die nicht zwangsläufig die *Liamone* betreffen.
- 238 Da die vorliegende Rüge der Klägerin auf einer falschen Prämisse beruht, ist sie schon deshalb zurückzuweisen.
- 239 Außerdem kann — wie die Kommission vorgetragen und die Klägerin nicht bestritten hat — das nach den nationalen Buchungsvorschriften vorgesehene Institut der außerordentlichen Abschreibung, da es allen Unternehmen offen steht, keine staatliche Beihilfe im Sinne von Artikel 87 Absatz 1 EG darstellen.

- 240 Zu der erstmals in der Erwiderung aufgestellten Behauptung, dass die genannte Abschreibung es der SNCM ermöglicht habe, potenzielle Verluste durch Beihilfen abzudecken, um einem potenziellen Risiko vorzubeugen, genügt die Feststellung, dass — wie die Klägerin nicht bestritten hat — die Bilanzen der SNCM für das Jahr 2001, in denen die genannte Abschreibung vorgenommen wurde, einen ordnungsgemäßen Prüfvermerk tragen und dass es mangels einschlägiger Anhaltspunkte nicht Sache des Gerichts ist, sie in Frage zu stellen. Die Kommission durfte daher im vorliegenden Fall, ohne einen offensichtlichen Beurteilungsfehler zu begehen, davon ausgehen, dass diese Abschreibung für die SNCM ein Kostenfaktor war, der durch die fraglichen Beihilfen im Rahmen ihrer Umstrukturierung kompensiert werden konnte.
- 241 Schließlich ist, soweit die vorliegende Rüge dahin zu verstehen sein sollte, dass sie sich gegen die von der SNCM vorgenommene außerordentliche Abschreibung richtet, jedenfalls auch festzustellen, dass ein solches durch das nationale Buchführungsrecht vorgesehene System allen Unternehmen offen steht und daher als solches keine staatliche Beihilfe im Sinne von Artikel 87 Absatz 1 EG darstellen kann.
- 242 Aus diesen Gründen sind die Rügen und Argumente der Klägerin in Bezug auf die Vermeidung unzumutbarer Wettbewerbsverfälschungen in vollem Umfang zurückzuweisen.

— Zur Begrenzung der Beihilfe auf das Minimum

- 243 Die Klägerin trägt vor, die genehmigte Beihilfe sei nicht auf das zur Umstrukturierung der SNCM anhand der Mittel des Unternehmens unbedingt erforderliche Maß begrenzt. Dabei wendet sie sich gegen die Höhe des Fehlbetrags der Ausgleichszahlungen für gemeinwirtschaftliche Dienstleistungen, der Kosten des Sozialplans, der Wertminderung der *Liamone* und der Reinerlöse der im Umstrukturierungsplan vorgesehenen Schiffs- und Immobilienverkäufe.

- 244 Zunächst ist daran zu erinnern, dass sich die von den französischen Behörden gemeldete Umstrukturierungsbeihilfe auf 76 Millionen Euro beläuft. Wie aus Randnummer 326 der angefochtenen Entscheidung hervorgeht, besteht diese Umstrukturierungsbeihilfe aus einem finanziellen Teil und einem operativen Teil. Der finanzielle Teil entspricht dem Fehlbetrag der Ausgleichszahlungen für gemeinwirtschaftliche Dienstleistungen in der Vergangenheit. In den Randnummern 256 bis 258 der angefochtenen Entscheidung hat die Kommission die Ansicht vertreten, dass dieser finanzielle Teil den Verlusten entspreche, die der SNCM bei der Erfüllung ihrer gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen bis 2001 entstanden seien. Der operative Teil entspricht nach Randnummer 328 der angefochtenen Entscheidung den Kosten der verschiedenen im Umstrukturierungsplan vorgesehenen Maßnahmen.
- 245 In den Randnummern 256 bis 258 der angefochtenen Entscheidung hat die Kommission errechnet, dass sich der Fehlbetrag der Ausgleichszahlungen für gemeinwirtschaftliche Dienstleistungen auf 53,48 Millionen Euro belief; darauf weist sie in Randnummer 327 hin. In Randnummer 328 der angefochtenen Entscheidung hat die Kommission die Umstrukturierungskosten mit 46 Millionen Euro beziffert. Dieser Betrag umfasst nach Fußnote 120 zu Randnummer 328 der Entscheidung die operativen Umstrukturierungsmaßnahmen (31,2 Millionen Euro) und die Wertminderung der *Liamone* (14,8 Millionen Euro). Ausgehend von der Annahme, dass die SNCM durch die im Umstrukturierungsplan vorgesehenen Verkäufe einen Nettoertrag von 21 Millionen Euro erzielen dürfte (Randnrn. 97 bis 99 und 319 der angefochtenen Entscheidung), ist die Kommission jedoch in Randnummer 328 der angefochtenen Entscheidung zu dem Ergebnis gekommen, dass ein Betrag von 76 Millionen Euro gerechtfertigt sei, um der SNCM kurzfristig wieder die Rückkehr zur Rentabilität zu ermöglichen, wobei sie die Ansicht vertrat, dass das Unternehmen keine anderen Eigenmittel zur Finanzierung seiner Umstrukturierung erschließen könne.
- 246 Um das Ergebnis etwaiger in Artikel 3 der angefochtenen Entscheidung vorgeschriebener Veräußerungen nichtstrategischer Beteiligungen zu berücksichtigen, die zu den Veräußerungen im Rahmen des Umstrukturierungsplans noch hinzukämen, hat die Kommission, wie sie in den Randnummern 329, 357 und 358 der angefochtenen Entscheidung erläutert, in Artikel 6 der Entscheidung nur eine erste Tranche der fraglichen Umstrukturierungsbeihilfe in Höhe von 66 Millionen Euro genehmigt und sich die Genehmigung der zweiten Tranche von 10 Millionen Euro vorbehalten. Sollte sich zeigen, dass das Unternehmen bei den fraglichen

Verkäufen mehr als 10 Millionen Euro einnimmt, so kann die zweite Tranche der SNCM nicht bewilligt werden. Wird durch diese Veräußerungen dagegen ein Betrag von weniger als 10 Millionen Euro Erlöst, so wird der Restbetrag nach Genehmigung der Kommission unter Anrechnung der Erlöse aus diesen Verkäufen ausbezahlt.

247 Mit ihren Rügen zum Minimalcharakter der Beihilfe will die Klägerin die Berechnung sowohl des Fehlbetrags der Ausgleichszahlungen für gemeinwirtschaftliche Dienstleistungen (finanzieller Teil) als auch der Umstrukturierungskosten (operativer Teil) in Frage stellen.

248 Was erstens den Fehlbetrag der Ausgleichszahlungen für gemeinwirtschaftliche Dienstleistungen angeht, so genügt der Hinweis, dass die Rügen der Klägerin in Bezug auf die Stichhaltigkeit der angefochtenen Entscheidung in diesem Punkt bereits oben in den Randnummern 149 bis 161 zurückgewiesen worden sind. Der im vorliegenden Stadium vorgebrachten zusätzlichen Rüge, dass die SNCM außerdem übermäßige Abschreibungen in einer dem latenten Wertzuwachs ihrer Flotte entsprechenden Höhe von 22,2 Millionen Euro vorgenommen habe, kann nicht gefolgt werden, da sich die zulässige Quote der Abschreibung von Vermögensgegenständen allein aus der Anwendung der — von der Klägerin nicht beanstandeten — Buchungsregeln ergibt. Die Bücher der SNCM, in denen diese Abschreibungen in der Vergangenheit vorgenommen wurden, wurden unstrittig geprüft, und es ist nicht Sache des Gerichts, sie in Frage zu stellen. Außerdem war die Kommission, wie oben in Randnummer 193 bereits entschieden, zu der Feststellung berechtigt, dass der Verschuldungsgrad der SNCM und deren geringe Eigenfinanzierungsmöglichkeiten nicht dazu angetan seien, eine als Privatgläubiger und zu Marktbedingungen agierende Bank zu veranlassen, der SNCM ein weiteres Kreditlimit einzuräumen.

249 Was zweitens die Höhe der Umstrukturierungskosten angeht, so beziffert die Klägerin die Kosten der operativen Umstrukturierungsmaßnahmen nicht mit 31,2 Millionen Euro, sondern anhand der Sozialplankosten mit 17,091 Millionen Euro oder anhand des in den Büchern der SNCM für 2002 enthaltenen Zuwendungsbetrags mit 16,86 Millionen Euro.

- 250 Der Betrag von 17,091 Millionen Euro betrifft jedoch, wie im Übrigen aus Tabelle 11 in Randnummer 257 der angefochtenen Entscheidung klar hervorgeht, allein die Kosten des Sozialplans für die Strecken nach Korsika. Die fragliche Umstrukturierung betrifft aber nicht nur die Tätigkeit der SNCM auf den Strecken nach Korsika, sondern ihre gesamten Aktivitäten, insbesondere auf den Strecken nach Nordafrika. Zu dem Betrag von 16,86 Millionen Euro haben die Kommission und die SNCM ausgeführt, dass nicht alle mit der Umstrukturierung verbundenen Kosten erfasst werden könnten, da es sich dabei um Ausgaben für Investitionen handele; dem hat die Klägerin nicht widersprochen.
- 251 Da sich die Klägerin im Übrigen darauf beschränkt, der Kommission in allgemeiner Form vorzuwerfen, die tatsächlichen Kosten des Sozialplans nicht geprüft zu haben, aber keine weiteren Gesichtspunkte vorträgt, die den in der angefochtenen Entscheidung genannten Betrag von 31,2 Millionen Euro in Frage stellen könnten, ist es als erwiesen anzusehen, dass dieser Betrag den Kosten für die operativen Umstrukturierungsmaßnahmen entspricht.
- 252 Die Wertminderung der *Liamone* hält die Klägerin nicht für gerechtfertigt.
- 253 Soweit die Klägerin insoweit auf Argumente Bezug nimmt, die oben in Zusammenhang mit anderen Rügen bereits geprüft wurden, sind sie aus den oben in den Randnummern 150 und 151 genannten Gründen zurückzuweisen.
- 254 Zu dem in der Stellungnahme zu den Streithilfeschriftsätzen angeführten Umstand, dass die SNCM nicht verpflichtet gewesen sei, ein überdimensioniertes Hochgeschwindigkeitsschiff zu kaufen, zumal sie selbst im Jahr 1998 über den Grad der Indisponibilität ihrer Hochgeschwindigkeitsschiffe beunruhigt gewesen sei, genügt der Hinweis, dass die Rügen der Klägerin in Bezug auf das Fehlen erheblicher

Überinvestitionen ebenfalls bereits oben in den Randnummern 170 bis 175 zurückgewiesen worden sind. Jedenfalls können die Zweifel, die die SNCM im Jahr 1998 hinsichtlich der Rentabilität der beiden neuen Hochgeschwindigkeitsschiffe dahin gehend äußerte, dass der Einsatz dieser Schiffe für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen davon abhängt, dass ihre probeweise Nutzung positiv ausfalle, die Rationalität des Kaufs eines Hochgeschwindigkeitsschiffs im Jahr 2000 nicht in Frage stellen. Das Gleiche gilt für die Äußerungen des Präsidenten der SNCM in einem von der Klägerin angeführten Presseartikel vom 4. November 2004. Abgesehen davon, dass einem solchen Artikel keine erhebliche Beweiskraft zukommen kann, ist festzustellen, dass der Präsident der SNCM darin zwar — wie die Klägerin hervorhebt — die Frage aufwirft, ob die Anschaffung der *Liamone* sachdienlich war, aber auch — was die Klägerin unerwähnt lässt — hinzufügt, dass die Kunden damals von der Gesellschaft ein Angebot von hohem Standard verlangt hätten, während heute bei den Passagieren zunächst und vor allem die Preise im Vordergrund stünden; bei ihrem Stapellauf sei die *Liamone* einhellig gelobt worden.

255 In Bezug auf den Reinerlös der im Umstrukturierungsplan vorgesehenen Verkäufe wirft die Klägerin der Kommission vor, bei der Ermittlung des Minimalcharakters der Beihilfe den Reinerlös der im Umstrukturierungsplan vorgesehenen und 2003 tatsächlich durchgeführten Immobilienverkäufe nicht berücksichtigt zu haben.

256 Insoweit ist daran zu erinnern, dass die Kommission in Randnummer 328 der angefochtenen Entscheidung, nachdem sie die Kosten in Zusammenhang mit betrieblichen Umstrukturierungsmaßnahmen auf 46 Millionen Euro beziffert hatte, ausführte, dass die SNCM „aus den vorgesehenen Verkäufen im Zuge des Umstrukturierungsplans einen Nettoertrag von 21 Millionen Euro erzielen dürfte“. Unter diesen Umständen und angesichts der Tatsache, dass der Fehlbetrag der Ausgleichszahlungen für gemeinwirtschaftliche Dienstleistungen in der Zeit von 1991 bis 2001 bei 53,48 Millionen Euro lag, hielt die Kommission in der genannten Randnummer „einen Betrag von 76 Millionen Euro durchaus für gerechtfertigt, um dem Unternehmen kurzfristig wieder die Rückkehr zur Rentabilität zu ermöglichen“.

257 Wie aus Fußnote 121 zu Randnummer 328 der angefochtenen Entscheidung hervorgeht, in der auf ihre Randnummern 97 bis 101 Bezug genommen wird, bezieht sich der in Randnummer 328 der Entscheidung erwähnte Betrag von 21 Millionen Euro unstreitig auf den in Randnummer 99 angegebenen Reinerlös aus dem Verkauf.

258 An dieser Stelle der angefochtenen Entscheidung hat die Kommission im Anschluss an die Feststellungen in Randnummer 97, dass die SNCM in ihrem Umstrukturierungsplan den Verkauf von vier Schiffen im Jahr 2002 vorgesehen habe, und zwar der Schiffe *Napoléon*, *Liberté*, *Monte Rotondo* und des Hochgeschwindigkeitsschiffs *Asco*, und dass all diese Schiffe mit Ausnahme des Hochgeschwindigkeitsschiffs *Asco* verkauft seien, sowie in Randnummer 98, dass daneben auch die *Southern Trader* verkauft werden solle, ausgeführt: „Der aus diesen Verkäufen erwartete Erlös beträgt 40 Millionen Euro, was nach Abzug von verbliebenen Rückzahlungen einen Liquiditätszuwachs (Reinerlös aus dem Verkauf) von 21 Millionen Euro ergibt.“

259 In Randnummer 101 der angefochtenen Entscheidung hat die Kommission jedoch hinzugefügt:

„Parallel hierzu hatte [die SNCM] in [ihrem] Umstrukturierungsplan vorgesehen, Immobilienwerte [ihrer] Filialen zu veräußern (Bürogebäude in Marseille). Diese Veräußerungen wurden 2003 zu einem Reinerlös von 12 Millionen Euro und einem buchmäßigen Gewinn von 5,1 Millionen Euro durchgeführt.“

260 Aus dem Wortlaut der angefochtenen Entscheidung ergibt sich somit, dass die SNCM nach den Feststellungen der Kommission in Einklang mit ihrem Umstrukturierungsplan durch den Verkauf von Schiffen einen Reinerlös von 21 Millionen Euro erzielen wollte und mit der Veräußerung von Immobilien tatsächlich einen Reinerlös von 12 Millionen Euro erzielte.

- 261 In Randnummer 328 der angefochtenen Entscheidung hat die Kommission aber bei der Ermittlung des Mindestbetrags nur angegeben, dass die SNCM einen Nettoertrag von 21 Millionen Euro erzielen dürfte, ohne auf den in Randnummer 101 der Entscheidung genannten Reinerlös der Immobilienverkäufe in Höhe von 12 Millionen Euro einzugehen.
- 262 Zur Erläuterung der Feststellungen in der angefochtenen Entscheidung zu diesem Punkt hat die Kommission zunächst in ihrer Klagebeantwortung vorgetragen, dass die Erlöse aus den Immobilienverkäufen die Analyse nicht grundlegend änderten, da sich der erzielte Mehrwert von 5,1 Millionen Euro nur marginal auf die Verringerung der Schulden auswirke, so dass die Gefahr überschüssiger Liquidität nicht bestehe. Sowohl die Französische Republik als auch die SNCM als Streithelferinnen haben diese These in ihren Schriftsätzen unterstützt.
- 263 Sodann hat die Kommission in der Gegenerwiderung ebenso wie die SNCM geltend gemacht, dass sie nicht in der Lage gewesen sei, die liquiden Mittel zu errechnen, über die die SNCM habe verfügen können, da die zum Zeitpunkt des Erlasses der angefochtenen Entscheidung verfügbaren Zahlen nicht einheitlich gewesen seien und da nicht klar gewesen sei, was genau sie repräsentierten. Dazu hat die Kommission ausgeführt, zahlreiche in der angefochtenen Entscheidung verlangte Verkäufe seien im Umstrukturierungsplan vorgesehen und zum Zeitpunkt des Erlasses der angefochtenen Entscheidung noch nicht durchgeführt worden, einige der erwarteten Reinerlöse hätten aufgrund der nach Erlass der angefochtenen Entscheidung aufgetretenen Schwierigkeiten der SNCM, einen Käufer zu finden, nach unten korrigiert werden müssen, und die von den französischen Behörden vorgelegten Zahlen seien zum großen Teil Schätzungen gewesen. Aus diesen Gründen habe die Kommission die liquiden Mittel, die die SNCM bei vernünftiger Betrachtung habe mobilisieren können, um die Kosten des Umstrukturierungsplans vor und nach Erlass der angefochtenen Entscheidung so weit wie möglich zu internalisieren, „in groben Zügen“ bewertet.
- 264 Keine dieser Erläuterungen kann jedoch herangezogen werden, um die Nichtberücksichtigung der Reinerlöse aus dem Verkauf der Immobilien zu rechtfertigen.

- 265 Was die erste Erläuterung angeht, so ist darauf hinzuweisen, dass sich die Höhe der Beihilfe nach Randnummer 40 der Leitlinien auf das „für die Umstrukturierung unbedingt notwendige Mindestmaß nach Maßgabe der verfügbaren Finanzmittel des Unternehmens“ beschränken muss.
- 266 Da sich die SNCM im vorliegenden Fall in ihrem Umstrukturierungsplan verpflichtet hat, entbehrliche Schiffe und Immobilien zu veräußern, muss sie folglich, wie die Kommission in ihrer Antwort auf schriftliche Fragen des Gerichts eingeräumt hat, den gesamten Erlös aus der Veräußerung dieser Vermögensgegenstände zur Finanzierung des Umstrukturierungsplans verwenden. Entgegen dem Vorbringen der SNCM bedeutet dies nicht, dass der Empfänger einer Beihilfe verpflichtet ist, seine gesamten Mittel einzusetzen, um den Betrag der gewährten Beihilfe zu verringern, sondern nur, dass er alle Mittel einsetzen muss, die aus Vermögensgegenständen stammen, die für die Fortführung der Tätigkeiten des Unternehmens im Rahmen seiner Umstrukturierung nicht unerlässlich sind. Ein solcher Beitrag zum Umstrukturierungsplan aus eigenen Mitteln des Beihilfeempfängers ist erforderlich, um zu gewährleisten, dass die Beihilfe in Einklang mit Randnummer 40 der Leitlinien auf das für die Umstrukturierung unbedingt notwendige Mindestmaß nach Maßgabe der verfügbaren Finanzmittel des Unternehmens, seiner Aktionäre und des Konzerns, dem es angehört, beschränkt bleibt.
- 267 Dem entspricht im Übrigen die Vorgehensweise der Kommission in der angefochtenen Entscheidung, denn zum einen geht aus Randnummer 328 der Entscheidung hervor, dass die Kommission, um sicherzustellen, dass sich die Beihilfe auf das Mindestmaß beschränkt, von den Gesamtkosten der betrieblichen Umstrukturierungsmaßnahmen den gesamten dort angegebenen Nettoertrag aus den Verkäufen in Höhe von 21 Millionen Euro abgezogen und außerdem ausgeführt hat, dass die SNCM keine anderen Eigenmittel zur Finanzierung ihrer Umstrukturierung erschließen könne. Zum anderen hat die Kommission der Verpflichtung, die Höhe der Beihilfe auf das unbedingt notwendige Mindestmaß zu beschränken, auch dadurch Rechnung getragen, dass sie im vorliegenden Fall eine zeitlich gestaffelte und mit einer Ausgleichsregelung verbundene Zahlungsweise vorgeschrieben hat. In Artikel 6 der angefochtenen Entscheidung hat die Kommission nämlich nur eine erste Tranche der fraglichen Beihilfe in Höhe von 66 Millionen Euro genehmigt, während die Zahlung des Restbetrags in Höhe von 10 Millionen

Euro vom Erlös des Verkaufs mehrerer nichtstrategischer Beteiligungen abhängt, den die Kommission in Artikel 3 der Entscheidung vorgeschrieben hat. In dieser Vorgehensweise der Genehmigung von Beihilfetranchen kommt auch zum Ausdruck, dass die Kommission sämtliche Erlöse aus dem Verkauf nicht unerlässlicher Vermögenswerte berücksichtigen wollte, denn wie sie in Randnummer 341 der angefochtenen Entscheidung ausführt, muss der Erlös aus diesen Veräußerungen zu einer „entsprechenden“ Verringerung der Höhe der benötigten Beihilfen führen, damit gewährleistet ist, dass die Beihilfe in Einklang mit der Verpflichtung in Randnummer 40 der Leitlinien auf das Mindestmaß beschränkt wird.

- 268 Daraus folgt, dass die Kommission bei der Ermittlung des Mindestbetrags der der SNCM gewährten Beihilfe verpflichtet war, den gesamten Nettoertrag aus den Durchführung des Umstrukturierungsplans getätigten Verkäufen zu berücksichtigen.
- 269 Insoweit ist die Behauptung irrelevant, dass die in der angefochtenen Entscheidung genehmigte Beihilfenhöhe es der SNCM nicht ermögliche, von Liquiditätsüberschüssen zu profitieren.
- 270 Zwar musste die Kommission nach Randnummer 40 der Leitlinien prüfen — wie sie es in Randnummer 330 der angefochtenen Entscheidung getan hat —, dass die fragliche Beihilfe nicht in einer Form oder einer Höhe gewährt wurde, die der SNCM überschüssige Liquidität verschaffte, die sie zu aggressiven, möglicherweise Verzerrungen auf dem Markt hervorrufenden Aktivitäten hätte einsetzen können. Der Umstand, dass der in der angefochtenen Entscheidung genehmigte Beihilfebetrug eine solche Gefahr ausschloss, kann es jedoch nicht rechtfertigen, dass die Kommission den Nettoertrag aus der Veräußerung der Immobilien nicht berücksichtigte, da dessen Berücksichtigung sie hätte veranlassen können, eine geringere Beihilfe für vereinbar oder gegebenenfalls sogar die fragliche Beihilfe für unvereinbar mit dem Gemeinsamen Markt zu erklären; dies hätte es jedenfalls erst recht ermöglicht, die Gefahr von Wettbewerbsverzerrungen auszuschließen.
- 271 Daher ist die auf die marginale Auswirkung des Nettoertrags der Immobilienverkäufe auf die finanzielle Lage der SNCM gestützte Erläuterung der Kommission zurückzuweisen.

- 272 Hinsichtlich der zweiten Erläuterung ist daran zu erinnern, dass das Gericht in Bezug auf eine Umstrukturierungsbeihilfe bereits entschieden hat (Urteil Kneissl Dachstein/Kommission, oben in Randnr. 138 angeführt, Randnr. 84), dass die Kommission nicht verpflichtet ist, die spezifischen Kosten jeder der von dem fraglichen Unternehmen zu ergreifenden Maßnahmen zu veranschlagen. Abgesehen davon, dass eine genaue Veranschlagung der verschiedenen Ausgabenposten aufgrund des zukunftsorientierten Charakters der beabsichtigten Maßnahmen ohnehin willkürlich ist, kann sich die Kommission in Ausübung ihres weiten Ermessens auf eine globale Veranschlagung beschränken.
- 273 Die Kommission war somit im vorliegenden Fall angesichts der Schwierigkeit, den Nettoertrag aus der im Umstrukturierungsplan vorgesehenen Veräußerung von Schiffen und Immobilien genau zu bestimmen, grundsätzlich berechtigt, in Ausübung ihres weiten Ermessens eine näherungsweise Veranschlagung dieses Ertrags vorzunehmen.
- 274 Im vorliegenden Fall führt die Kommission jedoch in den Randnummern 97 und 98 der angefochtenen Entscheidung in Bezug auf die Veräußerung der Schiffe aus, dass drei der vier Schiffe, deren Verkauf im Umstrukturierungsplan vorgesehen sei, und zwar die *Napoléon*, die *Liberté* und die *Monte Rotondo*, bereits verkauft seien; nur das Hochgeschwindigkeitsschiff *Asco* habe noch keinen Käufer gefunden, und die Abgabe der *Southern Trader* sei im Gange. Weiter führt die Kommission in Randnummer 99 der Entscheidung zwar aus, dass der aus diesen Verkäufen „erwartete“ Reinerlös nach Abzug verbliebener Rückzahlungen 21 Millionen Euro betrage, doch stellt sie in derselben Randnummer fest, dass die „Schiffe *Monte Rotondo* und *Napoléon* ... 2002 ... veräußert [wurden]“, während die „Schiffe *Liberté* bzw. *Southern Trader* ... 2003 ... veräußert [wurden bzw. werden]“, wobei es für das letztgenannte Schiff einen Vorvertrag gebe. In Randnummer 99 der angefochtenen Entscheidung stellt die Kommission im Übrigen auch noch fest, dass der „Reinerlös aus dem Verkauf dieser vier Schiffe ... um 1,2 Millionen Euro höher [liegt] als veranschlagt“.
- 275 Somit ergibt sich schon aus dem Wortlaut der angefochtenen Entscheidung, dass die Kommission zum Zeitpunkt ihres Erlasses den tatsächlichen Betrag des Reinerlöses aus dem Verkauf mehrerer Schiffe kannte, da sie in Bezug auf den

Verkauf von vier Schiffen feststellt, dass der Reinerlös höher liege als veranschlagt. Insoweit ist hinsichtlich der Schiffe *Napoléon* und *Monte Rotondo*, die 2002 verkauft wurden, angesichts der zwischen ihrem Verkauf und dem Erlass der angefochtenen Entscheidung verstrichenen Zeit davon auszugehen, dass die Kommission zwangsläufig über alle Anhaltspunkte verfügt haben muss, die ihr die Ermittlung des genauen Reinerlöses aus dem Verkauf ermöglichten. Auch hinsichtlich des Schiffes *Liberté*, das 2003 vor Erlass der angefochtenen Entscheidung verkauft wurde, ist festzustellen, dass die Kommission — vorbehaltlich des Erfordernisses, gegebenenfalls kleine Änderungen vorzunehmen, um spätere den Kaufpreis mindernde Kosten zu berücksichtigen — in gleicher Weise zwangsläufig über die wesentlichen Anhaltspunkte verfügt haben muss, die ihr die Berechnung des Reinerlöses aus dem Verkauf ermöglichten.

276 Auf eine schriftliche Frage des Gerichts hat die Kommission im Übrigen bestätigt, dass der bei den Schiffen *Napoléon*, *Monte Rotondo* und *Liberté* erzielte Mehrerlös von ihren Dienststellen anhand der von den französischen Behörden am 14. Mai 2003, also etwa zwei Monate vor Erlass der angefochtenen Entscheidung, übermittelten Informationen ermittelt werden konnte.

277 In Bezug auf das fünfte Schiff, die *Southern Trader*, verfügte die Kommission dagegen nur über eine Schätzung des Reinerlöses aus seinem Verkauf. Zu diesem Schiff geht jedoch aus Artikel 3 der angefochtenen Entscheidung hervor, dass sein Verkauf — wie die SNCM zutreffend ausführt — erst bei der Zahlung der zweiten Beihilfetranche zu berücksichtigen ist, da es von einer Tochtergesellschaft der SNCM, der *Société méditerranéenne d'investissements et de participations* (SMIP), gechartert wurde, die von der Kommission als nichtstrategische Beteiligung angesehen wird. Daher sieht Artikel 3 Absatz 2 der angefochtenen Entscheidung vor, dass die SNCM, statt die letztgenannte Beteiligung zu verkaufen, auch den einzigen Vermögenswert dieses Unternehmens, die *Southern Trader*, verkaufen und dieses Tochterunternehmen schließen kann. Auf eine schriftliche Frage des Gerichts zu diesem Punkt hat die Kommission deshalb bestätigt, dass der Reinerlös aus dem Verkauf der *Southern Trader* nicht in den in Randnummer 99 der angefochtenen Entscheidung genannten Betrag von 21 Millionen Euro eingeflossen ist.

- 278 Aus dem Vorstehenden folgt, dass der Kommission zum Zeitpunkt des Erlasses der angefochtenen Entscheidung der tatsächliche Reinerlös aus dem im Umstrukturierungsplan vorgesehenen und zum Zeitpunkt des Erlasses der Entscheidung tatsächlich durchgeführten Verkauf von Schiffen bekannt sein musste.
- 279 In Bezug auf den Reinerlös aus dem Verkauf von Immobilien ist daran zu erinnern, dass die Kommission in Randnummer 101 der angefochtenen Entscheidung ausgeführt hat, dass die „Veräußerungen [der Immobilienwerte] ... 2003 zu einem Reinerlös von 12 Millionen Euro und einem buchmäßigen Gewinn von 5,1 Millionen Euro durchgeführt [wurden]“. Schon aus dem Wortlaut dieser Randnummer geht somit hervor, dass die Kommission den dort genannten Betrag von 12 Millionen Euro nicht als ungefähre Veranschlagung, sondern als genaue Veranschlagung des Reinerlöses eines tatsächlich durchgeführten Verkaufs darstellt.
- 280 Auf eine schriftliche Frage des Gerichts hat die Kommission im Übrigen bestätigt, dass der in Randnummer 101 der angefochtenen Entscheidung erwähnte Betrag von 12 Millionen Euro aus den Informationen stammt, die die französischen Behörden am 14. Mai 2003, also etwa zwei Monate vor Erlass der angefochtenen Entscheidung, übermittelten.
- 281 Unter diesen Umständen kann auch dem Vorbringen der Kommission in ihren Schriftsätzen nicht gefolgt werden, dass der Reinerlös aus dem Verkauf der Immobilien zum Zeitpunkt des Erlasses der angefochtenen Entscheidung nicht genau und definitiv bekannt gewesen sei.
- 282 Aus dem Wortlaut der angefochtenen Entscheidung ergibt sich somit, dass der Kommission zum Zeitpunkt ihres Erlasses sowohl in Bezug auf die Schiffe als auch in Bezug auf die Immobilien, deren Verkauf im Umstrukturierungsplan vorgesehen war und die zu diesem Zeitpunkt bereits verkauft worden waren, nicht nur die Veranschlagung des Reinerlöses aus ihrem Verkauf in dem genannten Plan, sondern auch der tatsächliche Reinerlös aus ihrem Verkauf bekannt sein musste.

- 283 Unter diesen Umständen und insbesondere im Licht des grundsätzlichen Verbots staatlicher Beihilfen in Artikel 87 Absatz 1 EG durfte sich die Kommission bei diesen Vermögenswerten nicht darauf beschränken, zur Ermittlung des Minimalcharakters der Beihilfe die der SNCM zur Verfügung stehenden liquiden Mittel „in groben Zügen“ zu veranschlagen.
- 284 Da die Kommission nämlich festgestellt hat, dass beim Verkauf der Schiffe ein höherer Reinerlös als die im Umstrukturierungsplan veranschlagten 21 Millionen Euro und durch den Verkauf der Immobilien ein Reinerlös von 12 Millionen Euro erzielt wurde, durfte sie bei der Ermittlung des Minimalcharakters der Beihilfe in Randnummer 328 der angefochtenen Entscheidung nicht allein die im Umstrukturierungsplan für den Verkauf der Schiffe veranschlagten 21 Millionen Euro heranziehen, da sie damit einen offensichtlichen Beurteilungsfehler beging.
- 285 Daher ist auch die auf die Ungenauigkeit der zum Zeitpunkt des Erlasses der angefochtenen Entscheidung verfügbaren Zahlen gestützte Erläuterung der Kommission zurückzuweisen.
- 286 Auf schriftliche Fragen des Gerichts hat die Kommission als neue Erläuterung, die in ihrer Klagebeantwortung und in der Gegenerwiderung nicht zu finden ist, gestützt auf vertrauliche Unterlagen, die nicht zu den Akten des vorliegenden Verfahrens vor dem Gericht genommen wurden, vorgetragen, dass der in Randnummer 99 der angefochtenen Entscheidung angeführte Reinerlös von 21 Millionen Euro in Wirklichkeit sowohl den Verkauf der vier in Randnummer 97 der Entscheidung genannten Schiffe als auch die im Umstrukturierungsplan vorgesehene Veräußerung der Immobilienwerte umfasst habe. Die gleiche Erläuterung ist von der SNCM in ihrem Streithilfeschriftsatz vorgetragen worden.
- 287 Ohne dass die Stichhaltigkeit dieser Erläuterung anhand der von der Kommission angeführten Schriftstücke geprüft zu werden braucht, ist jedoch darauf hinzuweisen,

dass die Begründung einer Entscheidung nach ständiger Rechtsprechung in der Entscheidung selbst enthalten sein muss und dass nachträgliche Erläuterungen der Kommission nur unter außergewöhnlichen Umständen berücksichtigt werden können (Urteile des Gerichts vom 2. Juli 1992 in der Rechtssache T-61/89, Dansk Pelsdyravlerforening/Kommission, Slg. 1992, II-1931, Randnr. 131, vom 14. Mai 1998 in der Rechtssache T-295/94, Buchmann/Kommission, Slg. 1998, II-813, Randnr. 171, und vom 15. September 1998 in den Rechtssachen T-374/94, T-375/94, T-384/94 und T-388/94, European Night Services u. a./Kommission, Slg. 1998, II-3141, Randnr. 95). Folglich muss eine Entscheidung aus sich heraus verständlich sein, und ihre Begründung darf nicht erst später, wenn die fragliche Entscheidung bereits Gegenstand einer Klage vor dem Gemeinschaftsrichter ist, schriftlich oder mündlich nachgeholt werden (Urteil des Gerichts vom 12. Dezember 1996 in der Rechtssache T-16/91, Rendo u. a./Kommission, Slg. 1996, II-1827, Randnr. 45).

- 288 Im vorliegenden Fall befindet sich die von der Kommission und der SNCM vorgetragene Erläuterung, wonach der Nettoerlös aus dem Verkauf der Immobilienwerte in dem in Randnummer 99 der angefochtenen Entscheidung angegebenen Nettoerlös von 21 Millionen Euro enthalten sei, nicht in der genannten Entscheidung, wie die Kommission im Übrigen in der mündlichen Verhandlung auf Frage des Gerichts eingeräumt hat.
- 289 Diese von der Kommission verspätet vorgetragene Erläuterung steht jedenfalls in Widerspruch zur angefochtenen Entscheidung. In den Randnummern 97 und 98 der Entscheidung ist allein vom geplanten Verkauf von Schiffen durch die SNCM die Rede, wobei bis zu diesem Punkt der Entscheidung die Veräußerung von Immobilienwerten in keiner Weise erwähnt wird; von ihr ist erstmals in Randnummer 101 der Entscheidung die Rede, so dass sich die Angabe in Randnummer 99 der Entscheidung, wonach der aus „diesen“ Verkäufen erwartete Erlös 21 Millionen Euro beträgt, zwangsläufig allein auf den in den vorangegangenen Randnummern 97 und 98 behandelten Verkauf von Schiffen bezieht. Auch die Angabe in Randnummer 101 der angefochtenen Entscheidung, wonach die SNCM „parallel hierzu“ vorgesehen habe, Immobilienwerte zu veräußern, was 2003 mit einem Reinerlös von 12 Millionen Euro geschehen sei, bestätigt, dass die Kommission den Reinerlös aus der Veräußerung der Immobilienwerte als einen vom Erlös aus dem Verkauf der Schiffe gesonderten und zu diesem hinzukom-

menden Betrag ansah. Im Übrigen kann weder Randnummer 328 noch Randnummer 341 der angefochtenen Entscheidung, in denen ohne nähere Angaben von einem Nettoerlös von 21 Millionen Euro die Rede ist, dahin verstanden werden, dass dieser Betrag neben dem Nettoerlös aus dem Verkauf der Schiffe auch den Nettoerlös aus der Veräußerung der Immobilienwerte umfasst.

290 Folglich ist die Erläuterung der Kommission und der SNCM zurückzuweisen, dass der zur Ermittlung des Mindestbetrags der Beihilfe in Randnummer 328 der angefochtenen Entscheidung herangezogene Betrag von 21 Millionen Euro die Veräußerung der Immobilienwerte einschließe.

291 Selbst wenn man das Vorbringen der Kommission und der SNCM als zutreffend unterstellt, dass der in Randnummer 99 der angefochtenen Entscheidung angegebene erwartete Reinerlös von 21 Millionen Euro so zu verstehen sei, dass er den Reinerlös aus der Veräußerung der Immobilienwerte einschließe, ändert dies jedenfalls nichts daran, dass sich die Kommission nicht darauf beschränken durfte, in Randnummer 328 der Entscheidung im Hinblick auf die Gewährleistung des Minimalcharakters der Beihilfe einen Reinerlös von 21 Millionen Euro anzusetzen.

292 Zwar kann nicht ausgeschlossen werden, dass der Nettoerlös aus dem Verkauf der Schiffe und Immobilienwerte im Umstrukturierungsplan auf 21 Millionen Euro veranschlagt wurde, doch trifft es entgegen dem Vorbringen der Kommission in der mündlichen Verhandlung nicht zu, dass sie — um den Erlass ihrer Entscheidung nicht zu verzögern — berechtigt ist, sich auf bloße Vorausschätzungen zu stützen, auch wenn diese nicht der Realität entsprechen. Da die Veranschlagung des Nettoverkaufserlöses auf 21 Millionen Euro im Umstrukturierungsplan — wie aus Fußnote 31 zu Randnummer 88 der angefochtenen Entscheidung hervorgeht — im Dezember 2001 vorgenommen wurde, war die Kommission im Hinblick darauf, dass sie nach den Leitlinien prüfen musste, ob sich die Beihilfe auf das unbedingt notwendige Mindestmaß beschränkt, verpflichtet, die genannte Veranschlagung zu berichtigen und die tatsächliche Situation der SNCM zu berücksichtigen, wie sie sich fast 19 Monate später zum Zeitpunkt des Erlasses der Entscheidung darstellte.

- 293 Folglich hat die SNCM zwar unter Hinweis auf ihre Schwierigkeiten beim Verkauf des Hochgeschwindigkeitsschiffs *Asco* zu Recht geltend gemacht, dass die Kommission, als sie die angefochtene Entscheidung erließ, in Bezug auf dieses Schiff einen niedrigeren als den im Umstrukturierungsplan veranschlagten Nettoverkaufserlös ansetzen und somit eine negative Korrektur dieser Veranschlagung vornehmen durfte; die Kommission musste jedoch auch etwaige positive Korrekturen vornehmen, die die Veranschlagungen in Bezug auf die übrigen Schiffe erhöhen konnten.
- 294 Im vorliegenden Fall geht aus den Randnummern 99 und 101 der angefochtenen Entscheidung hervor, dass die SNCM zum einen mit der Veräußerung der drei anderen Schiffe, deren Verkauf im Umstrukturierungsplan vorgesehen war, sowie der *Southern Trader* einen Reinerlös erzielte, der 1,2 Millionen Euro höher war als veranschlagt, und dass sie zum anderen die Immobilienwerte, deren Verkauf im Plan vorgesehen war, mit einem Reinerlös von 12 Millionen Euro veräußerte.
- 295 Wie die SNCM im Übrigen nicht bestreitet, vermag die Verringerung des Nettoverkaufserlöses aufgrund der negativen Korrektur allein in Bezug auf das Hochgeschwindigkeitsschiff *Asco* die Nichtberücksichtigung dieser Gesichtspunkte nicht völlig auszugleichen.
- 296 In ihrem Streithilfeschriftsatz hat die SNCM dem Gericht für jedes der vier Schiffe, deren Verkauf im Umstrukturierungsplan vorgesehen war, den Betrag genannt, den den „tatsächlichen für die SNCM verfügbaren Mitteln“ entsprach. Wie oben bereits festgestellt, ist hinsichtlich der Schiffe *Napoléon* und *Monte Rotondo*, die 2002 verkauft wurden, angesichts der zwischen ihrem Verkauf und dem Erlass der angefochtenen Entscheidung verstrichenen Zeit davon auszugehen, dass der von der SNCM angegebene Betrag dem genauen Reinerlös aus dem Verkauf dieser Schiffe entspricht. Auch hinsichtlich des Schiffes *Liberté*, das 2003 vor Erlass der angefochtenen Entscheidung verkauft wurde, ist festzustellen, dass — vorbehaltlich des Erfordernisses, gegebenenfalls kleine Änderungen vorzunehmen — der im

Streithilfeschriftsatz der SNCM angegebene Betrag in etwa dem Reinerlös aus dem Verkauf dieses Schiffes entspricht, da die wesentlichen Anhaltspunkte für die Berechnung dieses Betrages zum Zeitpunkt des Erlasses der angefochtenen Entscheidung bekannt waren. In der mündlichen Verhandlung hat die SNCM im Übrigen bestätigt, dass der in ihrem Streithilfeschriftsatz genannte Betrag zuverlässig ist.

297 Aus diesen Angaben der SNCM folgt aber, dass selbst unter Berücksichtigung eines negativen Reinerlöses für das Hochgeschwindigkeitsschiff *Asco* der tatsächliche Nettoverkaufserlös der vier fraglichen Schiffe 16,5 Millionen Euro betrug, so dass unter Einbeziehung des in Randnummer 101 der angefochtenen Entscheidung angegebenen Reinerlöses von 12 Millionen Euro für den Verkauf der Immobilienwerte der gesamte der SNCM zum Zeitpunkt des Erlasses der angefochtenen Entscheidung zur Verfügung stehende Nettoverkaufserlös 28,5 Millionen Euro statt der von der Kommission in der angefochtenen Entscheidung herangezogenen 21 Millionen Euro betrug.

298 Insoweit ist das Vorbringen, mit dem die SNCM darzutun versucht, dass sich der in Randnummer 101 der angefochtenen Entscheidung angesetzte Betrag auf einen Bruttoverkaufserlös beziehe, zurückzuweisen, da es in unmittelbarem Widerspruch zum Wortlaut dieser Randnummer steht. Zu der Behauptung, dass der in dieser Randnummer genannte Betrag teilweise den Verkauf von Vermögensgegenständen betreffe, die für die Tätigkeit des Unternehmens unerlässlich seien, genügt — abgesehen davon, dass diese Behauptung durch nichts untermauert wird — die Feststellung, dass die angefochtene Entscheidung weder in Randnummer 101 noch in Randnummer 328 einen dahin gehenden Anhaltspunkt enthält, der die Nichtberücksichtigung des Nettoverkaufserlöses dieser Immobilienwerte rechtfertigt. Jedenfalls ist darauf hinzuweisen, dass selbst unter Berücksichtigung der von der SNCM vorgetragenen Zahlen zum Nettoverkaufserlös der Immobilienwerte der tatsächliche Betrag der dieser Gesellschaft zur Verfügung stehenden Mittel nach den Angaben in ihrem Streithilfeschriftsatz bei 24,9 Millionen Euro lag.

299 Auf eine dahin gehende Frage des Gerichts hat die Kommission im Übrigen in der mündlichen Verhandlung letztlich eingeräumt, dass der ihr zum Zeitpunkt des Erlasses der angefochtenen Entscheidung bekannte Gesamtbetrag des Nettoverkaufserlöses der Schiffe und Immobilienwerte über 21 Millionen Euro lag.

- 300 Aus dem Vorstehenden folgt, dass die angefochtene Entscheidung insofern mit einem offensichtlichen Beurteilungsfehler behaftet ist, als darin bei der Ermittlung des Mindestbetrags der Beihilfe ein Nettoverkaufserlös von 21 Millionen Euro herangezogen wurde, während sich aus der Entscheidung und den Erläuterungen im Rahmen des vorliegenden Verfahrens ergibt, dass die Kommission in der Lage war, anhand der ihr zum Zeitpunkt des Erlasses der angefochtenen Entscheidung zur Verfügung stehenden Anhaltspunkte festzustellen, dass dieser Nettoverkaufserlös über 21 Millionen Euro lag.
- 301 Keines der übrigen von der Kommission und den Streithelferinnen vorgetragenen Argumente kann dieses Ergebnis in Frage stellen.
- 302 Erstens ist die Behauptung der Kommission in der Gegenerwiderung zurückzuweisen, dass bei der künftigen Prüfung der zweiten Tranche von 10 Millionen Euro nach Artikel 6 der angefochtenen Entscheidung zu berücksichtigen sei, welcher Reinerlös bei den erwarteten Verkäufen der Immobilienwerte und Schiffe anfallt, deren Verkauf im Umstrukturierungsplan vorgesehen, aber zum Zeitpunkt des Erlasses der angefochtenen Entscheidung noch nicht erfolgt sei, da sie der Grundlage entbehrt.
- 303 Es ist zwar richtig, dass nach den Artikeln 3 und 6 der angefochtenen Entscheidung der von der SNCM durch den Verkauf von Immobilienwerten erzielte Reinerlös auf die zweite Beihilfetranche anzurechnen ist, doch ergibt sich aus dem Wortlaut dieser Artikel sowie der Randnummern 357 und 358, die ihre notwendige Ergänzung darstellen, dass bei dieser zweiten Tranche nur dem Erlös aus den Verkäufen nichtstrategischer Beteiligungen Rechnung getragen werden soll, die die Kommission als Voraussetzung für die Vereinbarkeit der Beihilfe mit dem Gemeinsamen Markt vorgeschrieben hat; diese Verkäufe werden in Artikel 3 Absatz 1 der angefochtenen Entscheidung abschließend aufgezählt und umfassen die Beteiligungen an den Unternehmen Amadeus France, Compagnie Corse Méditerranée, Société civile immobilière Schuman, SMIP und Someca.

- 304 Wie die Kommission in ihren Antworten auf schriftliche Fragen und in der mündlichen Verhandlung mehrfach bestätigt hat, gehören die Immobilienwerte, die unter die genannten Bestimmungen des verfügenden Teils der angefochtenen Entscheidung über die Zahlung der zweiten Tranche fallen, nicht zu den in Randnummer 101 der Entscheidung genannten Immobilienverkäufen, die die Kommission bei der Ermittlung des Minimalcharakters der Beihilfe in Randnummer 328 der Entscheidung zu berücksichtigen hatte. In Bezug auf die der SMIP gehörende *Southern Trader* hat die Kommission in ihren Antworten auf schriftliche Fragen erläutert, dass sie deren Verkauf in Artikel 3 der angefochtenen Entscheidung aufgrund der Unklarheiten in Zusammenhang mit dem Verkauf dieses Schiffes im Umstrukturierungsplan verlangt habe, so dass es nicht als ein in dem im Umstrukturierungsplan genannten Betrag von 21 Millionen Euro enthaltener Vermögensgegenstand anzusehen sei.
- 305 Folglich kann entgegen dem Vorbringen der Kommission in ihren Schriftsätzen der in Randnummer 101 der angefochtenen Entscheidung erwähnte Nettoverkaufserlös der Immobilienwerte bei der Zahlung der zweiten Beihilfetranche nicht berücksichtigt werden.
- 306 Dass die Kommission die Möglichkeit hat, später zu prüfen, ob die Voraussetzungen für die Zahlung der zweiten Tranche erfüllt sind, kann somit die vorstehenden Schlussfolgerungen in Bezug auf die Nichtberücksichtigung des gesamten Reinerlöses aus dem Verkauf nicht unerlässlicher Vermögenswerte bei der Ermittlung des Minimalcharakters der Beihilfe nicht in Frage stellen.
- 307 Aus dem gleichen Grund kann die Kommission auch nicht, wie in der mündlichen Verhandlung geschehen, geltend machen, dass sie sich bei der Genehmigung einer ersten Beihilfetranche in Höhe von 66 Millionen Euro vergewissert habe, dass sich die Beihilfe auf das Mindestmaß beschränke, denn die Berücksichtigung eines über 21 Millionen Euro liegenden Reinerlöses aus dem Verkauf nicht unerlässlicher Vermögenswerte hätte sie grundsätzlich zu der Feststellung veranlassen müssen, dass der von den französischen Behörden notifizierte Beihilfebetrug nicht dem Erfordernis einer Beschränkung der Beihilfe auf das Mindestmaß entsprach, so dass die Voraussetzungen dafür, die Beihilfe gemäß Artikel 87 Absatz 3 Buchstabe c EG für vereinbar mit dem Gemeinsamen Markt zu erklären, nicht erfüllt waren.

- 308 Zweitens genügt zu dem von der Kommission kurz angesprochenen Umstand, dass der Fehlbetrag der Ausgleichszahlungen für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen bis Ende 2001 zu niedrig angesetzt worden sei, die Feststellung, dass die Kommission diesen Umstand bei der Ermittlung des Mindestbetrags der Beihilfe ordnungsgemäß berücksichtigt hat, denn wie insbesondere aus den Randnummern 326 und 327 der angefochtenen Entscheidung hervorgeht, wurde der Teil der von den französischen Behörden als Umstrukturierungsbeihilfe notifizierten Beihilfe, der dazu dienen sollte, „einen endgültigen Schlussstrich unter die unzureichende Höhe der Ausgleichszahlungen zu ziehen, die im Rahmen [des Vertrages von 1991 und des Vertrages von 1996] für Betriebskosten und zur Deckung der Ausgaben der Betriebseinrichtungen an Land auf den Strecken anfielen, die Teil der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen waren“, in Höhe von 53,48 Millionen Euro genehmigt. Der geltend gemachte Umstand konnte daher nicht nochmals im Rahmen der Ermittlung des bei der Berechnung des Mindestbetrags der Beihilfe abzuziehenden Reinerlöses aus dem Verkauf nicht unerlässlicher Vermögenswerte berücksichtigt werden.
- 309 Drittens genügt zu dem von der SNCM angeführten Umstand, dass die letztlich in der angefochtenen Entscheidung herangezogenen Umstrukturierungskosten von 25 Millionen Euro (46 Millionen Euro - 21 Millionen Euro) und der Fehlbetrag der Ausgleichszahlungen für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen in Höhe von 53,48 Millionen Euro zusammen bis zu 78,48 Millionen Euro an Umstrukturierungsbeihilfen rechtfertigen könnten und daher eine Marge von 2,48 Millionen Euro aufwiesen, die Feststellung, dass von den französischen Behörden keine Beihilfe von 78,48 Millionen Euro, sondern eine Beihilfe von 76 Millionen Euro notifiziert wurde. Es ist nicht Sache des Gerichts, im Rahmen einer Nichtigkeitsklage über die Rechtmäßigkeit einer Beihilfe in anderer als der von der Kommission geprüften Höhe zu entscheiden und damit seine eigene Würdigung an die Stelle derjenigen der Kommission zu setzen (Urteil des Gerichts vom 22. Oktober 1996 in den Rechtssachen T-79/95 und T-80/95, SNCF und British Railways/Kommission, Slg. 1996, II-1491, Randnr. 64). Außerdem ist darauf hinzuweisen, dass die von der SNCM behauptete Differenz im Verhältnis zu dem Fehler, der im Rahmen der Ermittlung des Reinerlöses aus dem Verkauf nicht unerlässlicher Vermögenswerte zu ihren Gunsten begangen wurde, unbedeutend ist.
- 310 Viertens beruht die Behauptung der SNCM, dass die eigentliche Beihilfe nur 22,5 Millionen Euro — die Differenz zwischen der Mittelzufuhr durch den französischen Staat und dem Fehlbetrag der Ausgleichszahlungen für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen — betrage und damit 48 % der Umstrukturierungskosten in Höhe

von 46 Millionen Euro ausmache, auf der falschen Prämisse, dass der Fehlbetrag der Ausgleichszahlungen für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen keine staatliche Beihilfe im Sinne von Artikel 87 Absatz 1 EG darstellt. Dies wäre nur dann der Fall, wenn die im Urteil Altmark Trans und Regierungspräsidium Magdeburg (oben in Randnr. 105 angeführt) in Bezug auf diesen Teil der Mittelzufuhr aufgestellten Voraussetzungen erfüllt wären. Es ist insoweit jedoch nicht Sache des Gerichts, im Rahmen einer Nichtigkeitsklage seine eigene Würdigung an die Stelle derjenigen der Kommission zu setzen (Urteil SNCF und British Railways/Kommission, oben in Randnr. 309 angeführt, Randnr. 64).

- 311 Diese Erwägung gilt im vorliegenden Fall umso mehr, als die Kommission in der angefochtenen Entscheidung — wie sich insbesondere aus deren Randnummern 260 und 326 ergibt — ausdrücklich die Ansicht vertreten hat, dass, auch wenn der Fehlbetrag der Ausgleichszahlungen für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen nach Artikel 86 Absatz 2 EG gerechtfertigt sein sollte, die gesamte fragliche Beihilfe in Höhe von 76 Millionen Euro einschließlich des auf den Fehlbetrag der Ausgleichszahlungen für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen entfallenden Teils als Umstrukturierungsbeihilfe geprüft werden müsse, weil sie als Umstrukturierungsbeihilfe gemeldet worden sei und weil die Wiederherstellung der Rentabilität es erforderlich mache, dass die Beihilfe auch die Rückzahlung der durch diesen Fehlbetrag entstandenen Schulden ermögliche.
- 312 Unter diesen Umständen stellt der Gesamtbetrag der fraglichen Beihilfe in Höhe von 76 Millionen Euro etwa 76 % der Gesamtkosten der Umstrukturierung dar, die sich als Summe aus dem Fehlbetrag der Ausgleichszahlungen für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen in Höhe von 53,48 Millionen Euro und den Umstrukturierungskosten in Höhe von 46 Millionen Euro auf 99,48 Millionen Euro belaufen. Auch unter Berücksichtigung allein der ersten Tranche von 66 Millionen Euro ist im Übrigen festzustellen, dass diese noch etwa 66 % der genannten Gesamtkosten ausmacht.
- 313 Selbst wenn man unterstellt, dass die im Urteil Altmark Trans und Regierungspräsidium Magdeburg (oben in Randnr. 105 angeführt) aufgestellten Voraussetzungen erfüllt wären, könnte die Tatsache, dass die Beihilfe in diesem Fall weniger als 50 % der Umstrukturierungskosten betragen würde, jedenfalls nichts an der

Feststellung ändern, dass diese Beihilfe mangels Berücksichtigung des gesamten Reinerlöses aus den zur Durchführung des Umstrukturierungsplans getätigten Verkäufen gleichwohl zu hoch bliebe. Wie oben ausgeführt, muss sich eine Umstrukturierungsbeihilfe nach Randnummer 40 der Leitlinien auf das unter Berücksichtigung der verfügbaren Finanzmittel des Unternehmens, wie sie sich u. a. aus dem Verkauf bestimmter, für den Fortbestand des Unternehmens nicht unerlässlicher Vermögenswerte ergeben, „unbedingt notwendige Mindestmaß“ beschränken.

- 314 Fünftens schließlich genügt in Bezug auf die Behauptung der Französischen Republik in ihren Schriftsätzen, dass die anderen von den französischen Behörden dargelegten Bewertungsmethoden einen der fraglichen Beihilfe entsprechenden Betrag gerechtfertigt hätten, die Feststellung, dass die Kommission in den Randnummern 320 bis 325 der angefochtenen Entscheidung diese Methoden ausdrücklich zurückgewiesen und eine alternative, von ihr selbst ausgearbeitete Methode herangezogen hat.
- 315 Im Ergebnis ist somit die Rüge der Klägerin begründet, dass die Kommission bei der Ermittlung des Minimalcharakters der Beihilfe nicht den gesamten Nettoerlös aus dem Verkauf der nicht unerlässlichen Vermögenswerte berücksichtigt habe; die angefochtene Entscheidung ist daher in diesem Punkt mit einem offensichtlichen Beurteilungsfehler behaftet.

Ergebnis in Bezug auf den zweiten Klagegrund

- 316 Aus den vorstehenden Erwägungen folgt, dass der zweite Klagegrund, mit dem gerügt wird, dass die angefochtene Entscheidung Artikel 87 Absatz 3 Buchstabe c EG und die Leitlinien verletze, da sie sachliche Fehler und offensichtliche Beurteilungsfehler enthalte, mit Ausnahme der Rüge einer falschen Beurteilung des Minimalcharakters der Beihilfe zurückzuweisen ist.

- 317 Da sich der Minimalcharakter der Beihilfe, wie die Kommission in den Randnummern 19 und 20 der Leitlinien ausgeführt hat, auf die in Artikel 87 Absatz 3 Buchstabe c EG aufgestellte Voraussetzung bezieht, wonach eine Beihilfe nur dann für vereinbar mit dem Gemeinsamen Markt erklärt werden kann, wenn sie die Handelsbedingungen nicht in einer Weise verändert, die dem gemeinsamen Interesse zuwiderläuft, betrifft der die Rechtmäßigkeit der angefochtenen Entscheidung beeinträchtigende Mangel eine der in Artikel 87 Absatz 3 Buchstabe c EG aufgestellten Voraussetzungen dafür, dass eine Beihilfe für vereinbar mit dem Gemeinsamen Markt erklärt werden kann.
- 318 Unter diesen Umständen waren die Voraussetzungen dafür, dass die fragliche Beihilfe für vereinbar mit dem Gemeinsamen Markt erklärt werden konnte, im vorliegenden Fall nicht erfüllt. Somit hatte der die Rechtmäßigkeit der angefochtenen Entscheidung beeinträchtigende Mangel im vorliegenden Fall entscheidenden Einfluss auf das Ergebnis (Urteil des Gerichts vom 14. Mai 2002 in der Rechtssache T-126/99, Graphischer Maschinenbau/Kommission, Slg. 2002, II-2427, Randnr. 49).
- 319 Da der Ermittlung des Minimalcharakters der Beihilfe nach der allgemeinen Systematik der angefochtenen Entscheidung wesentliche Bedeutung zukommt (Urteil Westdeutsche Landesbank Girozentrale/Kommission, oben in Randnr. 62 angeführt, Randnr. 420) und da es nicht Sache des Gerichts ist, im Rahmen einer Nichtigkeitsklage seine eigene Würdigung an die Stelle derjenigen der Kommission zu setzen (Urteil SNCF und British Railways/Kommission, oben in Randnr. 309 angeführt, Randnr. 64), ist die angefochtene Entscheidung für nichtig zu erklären, ohne dass die Stichhaltigkeit der Rügen der Klägerin in Bezug auf die darin enthaltenen Auflagen geprüft zu werden braucht.
- 320 Es kann nämlich insbesondere nicht ausgeschlossen werden, dass die Kommission, vor allem im Licht des Urteils Altmark Trans und Regierungspräsidium Magdeburg (oben in Randnr. 105 angeführt), die Natur der fraglichen Maßnahme oder zumindest eines Teils von ihr als staatliche Beihilfe im Hinblick auf Artikel 87 Absatz 1 EG neu bewertet und sich veranlasst sieht, gegebenenfalls die Auflagen in

der angefochtenen Entscheidung zu ändern, soweit sie angesichts des Betrages der eine staatliche Beihilfe darstellenden Maßnahme erforderlich bleiben (vgl. in diesem Sinne Urteil SNCF und British Railways/Kommission, oben in Randnr. 309 angeführt, Randnr. 64).

321 Nach alledem ist die angefochtene Entscheidung für nichtig zu erklären.

Kosten

322 Nach Artikel 87 § 2 der Verfahrensordnung des Gerichts ist die unterliegende Partei auf Antrag zur Tragung der Kosten zu verurteilen. Da die Kommission mit ihrem Vorbringen unterlegen ist und die Klägerin einen entsprechenden Antrag gestellt hat, sind der Kommission ihre eigenen Kosten sowie die Kosten der Klägerin aufzuerlegen.

323 Nach Artikel 87 § 4 Absatz 3 der Verfahrensordnung trägt die SNCM als Streithelferin ihre eigenen Kosten.

324 Nach Artikel 87 § 4 Absatz 1 der Verfahrensordnung tragen die Mitgliedstaaten, die dem Rechtsstreit als Streithelfer beigetreten sind, ihre eigenen Kosten. Daher hat die Französische Republik ihre Kosten selbst zu tragen.

Aus diesen Gründen

hat

DAS GERICHT (Dritte Kammer)

für Recht erkannt und entschieden:

- 1. Die Entscheidung 2004/166/EG der Kommission vom 9. Juli 2003 über die geplante Umstrukturierungsbeihilfe Frankreichs für die Société nationale maritime Corse-Méditerranée (SNCM) wird für nichtig erklärt.**
- 2. Die Kommission trägt die Kosten der Klägerin und ihre eigenen Kosten.**
- 3. Die Französische Republik und die SNCM tragen ihre eigenen Kosten.**

Jaeger

Tiili

Czúcz

Verkündet in öffentlicher Sitzung in Luxemburg am 15. Juni 2005.

Der Kanzler

Der Präsident

H. Jung

M. Jaeger

Inhaltsverzeichnis

Rechtlicher Rahmen	II - 2206
Sachverhalt	II - 2208
1. Die in Rede stehenden Schifffahrtsunternehmen	II - 2208
2. Gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen in Bezug auf den Seeverkehr zwischen dem französischen Festland und Korsika	II - 2209
Verwaltungsverfahren	II - 2211
1. Beihilfen zugunsten der SNCM als Ausgleich für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen im Rahmen des Vertrages von 1991 und des Vertrages von 1996	II - 2211
2. Rettungs- und Umstrukturierungsbeihilfen zugunsten der SNCM	II - 2212
Verfahren und Anträge der Parteien	II - 2220
Rechtliche Würdigung	II - 2222
1. Vorbemerkung in Bezug auf die Auswirkung der Entscheidung vom 8. September 2004 auf die vorliegende Klage	II - 2222
2. Zum ersten Klagegrund: Verletzung von Artikel 253 EG durch unzureichende Begründung der angefochtenen Entscheidung	II - 2223
Vorbemerkungen zur Tragweite des Klagegrundes	II - 2224
Zu den Rügen in Bezug auf die Begründung der angefochtenen Entscheidung.	II - 2227
Vorbemerkungen	II - 2227
Zur Natur der fraglichen Maßnahme und zum Charakter eines Teils der Beihilfe als Ausgleich für gemeinwirtschaftliche Dienstleistungen	II - 2229
Zum Wegfall der Zweifel, die zur Einleitung des förmlichen Prüfverfahrens geführt hatten	II - 2236
	II - 2303

Zur Beurteilung der Wiederherstellung der Rentabilität	II - 2241
Zur Realitätsnähe der angenommenen Umstrukturierungsszenarien	II - 2244
Zur Feststellung der nichtstrategischen Beteiligungen	II - 2246
Ergebnis in Bezug auf den ersten Klagegrund	II - 2248
3. Zum zweiten Klagegrund: Verletzung von Artikel 87 Absatz 3 Buchstabe c EG, der Verordnung Nr. 659/1999 und der Leitlinien, da die angefochtene Entscheidung sachliche Fehler und offensichtliche Beurteilungsfehler enthalte.	II - 2248
Vorbemerkung zu der vom Gericht ausgeübten Kontrolle	II - 2248
Zu den Rügen in Bezug auf die Stichhaltigkeit der angefochtenen Entscheidung	II - 2250
Zur Einstufung eines Teils der Beihilfe als Ausgleichsleistung für gemeinschaftliche Verpflichtungen	II - 2251
Zur Untersuchung der Ursachen für die finanziellen Schwierigkeiten der SNCM	II - 2255
Zur Einhaltung der Leitlinien	II - 2259
— Zur Einstufung der SNCM als Unternehmen in Schwierigkeiten ..	II - 2260
— Zur Wiederherstellung der Rentabilität	II - 2265
— Zu den vorbeugenden Maßnahmen gegen unzumutbare Wettbewerbsverfälschungen	II - 2272
— Zur Begrenzung der Beihilfe auf das Minimum	II - 2278
Ergebnis in Bezug auf den zweiten Klagegrund	II - 2299
Kosten	II - 2301