

FÖRSTAINSTANSRÄTTENS DOM (tredje avdelningen)
den 15 juni 2005*

I mål T-349/03,

Corsica Ferries France SAS, Bastia (Frankrike), företrätt av advokaterna
S. Rodrigues och C. Scapel, med delgivningsadress i Luxemburg,

sökande,

mot

Europeiska gemenskapernas kommission, företrädd av C. Giolito och H. van
Vliet, båda i egenskap av ombud, med delgivningsadress i Luxemburg,

svarande,

* Rättegångsspråk: franska.

med stöd av

Republiken Frankrike, företrädd av G. de Bergues och S. Ramet, båda i egenskap av ombud, med delgivningsadress i Luxemburg,

och

Société nationale maritime Corse-Méditerranée (SNCM) SA, Marseille (Frankrike), inledningsvis företrädd av H. Tassy, därefter av advokaterna O. d'Ormesson och A. Bouin,

intervenienter,

angående en talan om ogiltigförklaring av kommissionens beslut 2004/166/EG av den 9 juli 2003 om det omstruktureringsstöd som Frankrike har för avsikt att lämna till Société nationale maritime Corse-Méditerranée (SNCM) (EGT L 61, 2004, s. 13),

meddelar

FÖRSTAINSTANSRÄTTEN(tredje avdelningen)

sammansatt av ordföranden M. Jaeger, samt domarna V. Tiili och O. Czúcz,

justitiesekreterare: byrådirektören I. Natsinas,

med beaktande av det skriftliga förfarandet och efter att förhandling hållits den 18 november 2004,

följande

Dom

Tillämpliga bestämmelser

¹ I artikel 87 EG föreskrivs följande:

”1. Om inte annat föreskrivs i detta fördrag, är stöd som ges av en medlemsstat eller med hjälp av statliga medel, av vilket slag det än är, som snedvrider eller hotar att snedvrیدا konkurrensen genom att gynna vissa företag eller viss produktion, oförenligt med den gemensamma marknaden i den utsträckning det påverkar handeln mellan medlemsstaterna.

...

II - 2206

3. Som förenligt med den gemensamma marknaden kan anses

...

c) stöd för att underlätta utveckling av vissa näringsverksamheter eller vissa regioner, när det inte påverkar handeln i negativ riktning i en omfattning som strider mot det gemensamma intresset, ...”

2 I avsnitt 8 i gemenskapens riktlinjer för statligt stöd till sjötransport (EGT 1997, C 205, s. 5) föreskrivs att kommissionen, på stöd för omstrukturering av rederier, skall tillämpa riktlinjerna för omstrukturering och undsättning av företag i svårigheter.

3 Enligt gemenskapens riktlinjer för statligt stöd till undsättning och omstrukturering av företag i svårigheter (EGT C 288, 1999, s. 2) (nedan kallade riktlinjerna), som trädde i kraft den 9 oktober 1999, skall kommissionen ange villkoren för att det skall kunna fastställas att stödet i fråga är förenligt med den gemensamma marknaden i enlighet med artikel 87.3 c EG. Villkoren enligt punkt 3.2.2 i de ovannämnda riktlinjerna är att det företag som är i svårigheter skall vara stödberättigat, att stödet skall återställa lönsamheten, att stödet skall förhindra otillbörlig snedvridning av konkurrensen, att stödet skall begränsas till vad som är absolut nödvändigt, att särskilda villkor och skyldigheter kan åläggas som är nödvändiga för att konkurrensen inte skall snedvridas i en utsträckning som strider mot det gemensamma intresset och att en omstruktureringsplan genomförs i sin helhet.

4 Enligt rådets förordning (EEG) nr 3577/92 av den 7 december 1992 om tillämpning av principen om frihet att tillhandahålla tjänster på sjötransportområdet inom

medlemsstaterna (cabotage) (EGT L 364, s. 7; svensk specialutgåva, område 6, volym 3, s. 203) åläggs medlemsstaterna att öppna de nationella cabotagemarknaderna. När en medlemsstat ingår avtal om allmän trafik skall enligt artikel 4 i nämnda förordning detta ske på icke-diskriminerande grund med hänsyn till alla rederier inom gemenskapen.

Bakgrund till tvisten

1. *De ifrågavarande rederierna*

- 5 Sökanden är ett rederi som erbjuder reguljära sjöfartsförbindelser med Korsika från det franska fastlandet (Toulon och Nice) och från Italien (Savona och Livorno).
- 6 Société nationale maritime Corse-Méditerranée (SNCM) är ett rederi som svarar för reguljära förbindelser med Korsika från det franska fastlandet (Nice, Toulon och Marseille) och med Nordafrika (Tunisien och Algeriet) från det franska fastlandet, samt för säsongsförbindelser från april till september med Sardinien.
- 7 SNCM ägs i dag till 80 procent av Compagnie générale maritime et financière (CGMF) och till 20 procent av Société nationale des chemins de fer (SNCF). Föremålet för verksamheten i CGMF, som till 100 procent är direktägt av franska staten, är sjöfartstjänster, rederiverksamhet och befraktning av fartyg samt sådana förvärv av aktier eller andelar och kommersiella eller industriella transaktioner som direkt eller indirekt hänger samman med föremålet för verksamheten.

- 8 SNCM äger en minoritetsandel i Compagnie méridionale de navigation (CMN), ett rederi som bedriver trafik mellan Marseille och Korsika och som ägs av koncernen Stef-TFE genom Compagnie méridionale de participation.

2. Den allmänna trafikplikten avseende sjöfartsförbindelserna mellan det franska fastlandet och Korsika

- 9 Sedan år 1948 ombesörjs den reguljära sjöfarten mellan det franska fastlandet och Korsika genom allmän trafikplikt.
- 10 Fram till år 1976 tillhandhölls dessa tjänster genom ett system som delvis styrdes av den franska lagstiftningen, där den franskregistrerade flottan hade monopol på cabotagetrafik. Inom detta system betalade staten till de företag som utförde trafiken ett schablonmässigt stöd som motprestation för de krav som den allmänna trafikplikten innebar när det gällde de hamnar som skulle trafikeras, punktlighet, turtäthet, kapacitet att tillhandahålla tjänsten, priser och bemanning av fartygen.
- 11 År 1976 ändrade Frankrike villkoren för den allmänna trafikplikten till Korsika på grundval av principen om territoriell kontinuitet. Denna princip syftar till att begränsa de nackdelar som ökaraktären innebär och att säkra trafiken till ön på ett sätt som så långt möjligt liknar rena landförbindelser. Ett koncessionssystem infördes med en kravspecifikation, i vilket ramarna för den allmänna trafikplikten fastställdes. Ett ramavtal ingicks den 31 mars 1976 med SNCM och CMN för en period på 25 år. Det fastställdes att avtalet skulle löpa ut den 31 december 2001.

- 12 Mellan åren 1976 och 1982 fastställde den franska regeringen trafikens former utifrån detta ramavtal.
- 13 Genom lag av den 30 juli 1982 om regionen Korsikas särskilda ställning överfördes förvaltningen av de fortlöpande förbindelserna med regionen till Korsikas regionala församling genom ett avtal med franska staten. Senare fick nämnda församling, genom lag av den 13 maj 1991 om den korsikanska regionala myndighetens ställning, hela ansvaret för trafiken till ön. Sedan dess organiseras trafiken av Korsikas transportbyrå (Office des transports de la Corse, OTC).
- 14 Sedan år 1991 har två avtal på fem år ingåtts mellan OTC och de båda koncessionshavarna på grundval av ramavtalet. I det första av dessa avtal (nedan kallat 1991 års avtal) angavs formerna för att genomföra den allmänna trafikplikten för perioden 1991–1996 närmare, och i det andra avtalet (nedan kallat 1996 års avtal) angavs dessa former för perioden 1996–2001. I avtalen angavs också principerna för utbetalning av det schablonmässiga stödet, som skulle tas ur anslaget till territoriell kontinuitet, som motprestation för de föreskrivna skyldigheterna. Den allmänna trafikplikten avsåg vid den tiden alla förbindelser till Korsika från de tre hamnarna på det franska fastlandet, det vill säga Nice, Toulon och Marseille.
- 15 År 2001 inledde den korsikanska regionala myndigheten i enlighet med förordning nr 3577/92 ett anbudsförfarande för att välja ut det företag som från och med den 1 januari 2002, inom ramen för ett avtal med en löptid på fem år, i utbyte mot ekonomisk ersättning skulle ombesörja den allmänna trafikplikten mellan det franska fastlandet och Korsika. Med tanke på hur konkurrensen hade utvecklats med avseende på förbindelserna med Toulon och Nice ansåg den korsikanska regionala myndigheten att endast förbindelsen från Marseille behövde omfattas av denna skyldighet till allmän trafikplikt.
- 16 SNCM och CMN tilldelades detta avtal i förening, eftersom sökanden hade avstått från att anmäla sig som sökande.

- 17 Enligt ett "avtal om delegering av allmän trafikplikt" (nedan kallat 2002 års avtal), som ingicks med den korsikanska regionala myndigheten och OTC, var SNCM och CMN, såsom delegerade, skyldiga att från och med den 1 januari 2002 ansvara för de regelbundna sjöfartsförbindelserna på linjerna mellan Marseille och Korsika, på villkor att de iakttog den allmänna trafikplikten avseende turtäthet, kapaciteter, tidtabeller, priser (maximipriser beroende på säsong, obligatoriska rabatter för vissa personkategorier) och tjänstekvalitet. Enligt detta avtal skulle skyldigheterna fullgöras i utbyte mot en ekonomisk "referensersättning", som minskades varje år och vars belopp, som fastställdes på grundval av en intäktsprognos, skulle anpassas i slutet av varje år i förhållande till skillnaden mellan dessa prognoser och de verkliga intäkterna. Enligt avtalet uppgick det högsta beloppet avseende den ekonomiska ersättningen, för hela den period som omfattades, till 326,85 miljoner euro för SNCM och till 128,2 miljoner euro för CMN, det vill säga totalt 455,05 miljoner euro. I 2002 års avtal föreskrivs för övrigt att den slutliga årliga ekonomiska ersättningen för varje delegerad begränsas till det verksamhetsunderskott som uppkommer genom den allmänna trafikplikten med beaktande av en rimlig avkastning av det sjökapital som anslås i proportion till dess effektiva utnyttjande. Denna rimliga avkastning fastställdes till 15 procent av fartygens saluvärde, såsom det definieras i avtalet. 2002 års avtal skall upphöra den 31 december 2006, såvida inte samtliga parter kommer överens om att låta det upphöra tidigare.

Det administrativa förfarandet

1. Stöd till förmån för SNCM för ersättning för den allmänna trafikplikten inom ramen för 1991 års avtal och 1996 års avtal

- 18 Till följd av klagomål beträffande det stöd som beviljats SNCM:s dotterbolag Corsica Marittima för transport av passagerare mellan Korsika och Italien meddelade kommissionen, den 22 december 1998, Republiken Frankrike sitt beslut att inleda ett

formellt förfarande för granskning av stödet enligt artikel 93.2 i EG-fördraget (nu artikel 88.2 EG) (EGT C 62, 1999, s. 9). Detta ärende registrerades som nummer C-78/98.

- 19 Till följd av nya klagomål avseende det stöd som SNCM erhållit för att täcka kostnaden för sin allmänna trafikplikt meddelade kommissionen, den 28 februari 2001, Republiken Frankrike sitt beslut att inleda det formella förfarandet för granskning av stödet enligt artikel 88.2 EG (EGT C 117, 2001, s. 9). Detta ärende registrerades som nummer C-14/01.
- 20 Genom beslut 2002/149/EG av den 30 oktober 2001 om det statliga stöd som Frankrike har genomfört till förmån för Corse-Méditerranée (SNCM) (EGT L 50, 2002, s. 66), avslutade kommissionen de förfaranden som inletts i ärendena C-78/98 och C-14/01 och ansåg, med tillämpning av artikel 86.2 EG, att det stöd till ett belopp av 787 miljoner euro som för perioden mellan åren 1991 och 2001 beviljats SNCM som kompensation för den allmänna trafikplikt som företaget svarade för till Korsika från de tre hamnarna på det franska fastlandet, det vill säga Nice, Toulon och Marseille, var förenligt med den gemensamma marknaden. Detta beslut har inte varit föremål för någon talan om ogiltigförklaring vid förstainstansrätten.

2. Stödet till undsättning och omstrukturering till förmån för SNCM

- 21 Den 20 december 2001 meddelade de franska myndigheterna kommissionen att CGMF lämnat SNCM ett förskott på 22,5 miljoner euro som undsättningsstöd. Detta stöd inregistrerades under NN 27/2002 (tidigare N 849/2001), eftersom det redan delvis utbetalats till SNCM.

- 22 Genom skrivelse av den 18 februari 2002 meddelade Republiken Frankrike kommissionen sina planer på ett omstruktureringsstöd till förmån för SNCM. Enligt det föreslagna omstruktureringsstödet skulle SNCM, genom CGMF, ges ett första kapitaltillskott till ett belopp av 76 miljoner euro, varvid SNCM:s eget kapital ökades från 30 miljoner till 106 miljoner euro. Kommissionen registrerade detta stöd såsom anmält stöd under N 118/2002.
- 23 Genom beslut C/2002/2611 slutligt av den 17 juli 2002, godkände kommissionen, inom ramen för det inledande förfarandet för granskning av stöd enligt artikel 88.3 EG, undsättningsstödet till förmån för SNCM. Kommissionen påpekade i sitt beslut att det anmälda stödet uppfyllde de fem kriterier som i detta avseende föreskrivs i riktlinjerna, särskilt den franska statens förpliktelse att anmäla en omstruktureringsplan. Detta beslut har inte varit föremål för någon talan om ogiltigförklaring vid förstainstansrätten.
- 24 Genom skrivelse av den 19 augusti 2002 riktad till Republiken Frankrike, beslöt kommissionen, sedan den efter en inledande granskning hade konstaterat att det kunde betvivlas huruvida det anmälda omstruktureringsstödet var förenligt med den gemensamma marknaden, att inleda det formella granskningsförfarande som föreskrivs i artikel 88.2 EG i enlighet med artikel 4.4 och artikel 6 i rådets förordning (EG) nr 659/1999 av den 22 mars 1999 om tillämpningsföreskrifter för artikel [88] i EG-fördraget (EGT L 83, s. 1, nedan kallat beslutet att inleda det formella granskningsförfarandet). Det anmälda stödet registrerades på nytt under mål C-58/2002.
- 25 Genom skrivelse av den 8 oktober 2002, som tillsammans med bilagor avsänts den 15 oktober 2002, meddelade de franska myndigheterna kommissionen sina synpunkter på beslutet att inleda det formella granskningsförfarandet.

- 26 Den 11 december 2002 offentliggjordes beslutet att inleda det formella granskningsförfarandet, tillsammans med en sammanfattning, i *Europeiska gemenskapernas officiella tidning* (EGT C 308, s. 29). De berörda parterna anmodades att inom en månad från offentliggörandet lämna sina synpunkter på det anmälda planerade stödet.
- 27 Genom skrivelse av den 8 januari 2003 framlade sökanden sina skriftliga synpunkter för kommissionen om beslutet att inleda det formella granskningsförfarandet. Kommissionen erhöll dessutom synpunkter från Stef-TFE-koncernen och från olika kommuner och regioner. Kommissionen överlämnade samtliga synpunkter till Republiken Frankrike, som gavs möjlighet att kommentera dem.
- 28 På begäran av sökanden höll kommissionen den 4 februari 2003 ett möte med denna. Vid detta möte överlämnade sökanden ytterligare handlingar till kommissionen.
- 29 Genom skrivelse av den 10 februari 2003 framförde de franska myndigheterna sina argument till kommissionen för att visa att det planerade stödet följde riktlinjerna, samt en beskrivning av de nya åtagandena angående personalstyrkans och lönernas utveckling, begränsningen av kostnaderna för insatsförbrukningen och SNCM:s prispolitik.
- 30 Genom skrivelse av den 13 februari 2003 meddelade de franska myndigheterna kommissionen sina kommentarer beträffande sökandens och Stef-TFE:s synpunkter.

- 31 Genom skrivelse av den 21 februari 2003 besvarade de franska myndigheterna de ytterligare frågor som ställts i kommissionens skrivelse av den 10 februari 2003.
- 32 Genom en telefaxskrivelse avsänd den 27 maj 2003 lämnade de franska myndigheterna sina kommentarer till de handlingar som sökanden hade översänt till kommissionen den 4 februari 2003 och som kommissionen hade vidarebefordrat till de franska myndigheterna genom skrivelse av den 21 februari 2003.
- 33 Den 9 juli 2003 antog kommissionen beslut 2004/166/EG om det omstruktureringsstöd som Frankrike har för avsikt att lämna till SNCM (EGT L 61, 2004, s. 13), vilket är det beslut som är föremål för denna talan om ogiltigförklaring (nedan kallat det ifrågasatta beslutet).
- 34 Själva beslutsdelen i det ifrågasatta beslutet har följande lydelse:

”Artikel 1

Det omstruktureringsstöd som Frankrike planerar till förmån för [SNCM] är förenligt med den gemensamma marknaden, på de villkor som fastställs i artiklarna 2–5.

Artikel 2

Från och med delgivningen av detta beslut till och med den 31 december 2006 får SNCM varken förvärva nya fartyg eller teckna avtal om byggande, beställning eller chartring av nya eller reoverade fartyg.

Från och med delgivningen av detta beslut till och med den 31 december 2006 får SNCM bara bedriva trafik med de elva fartyg som SNCM redan äger, närmare bestämt följande fartyg: Napoléon Bonaparte, Danielle Casanova, Île de Beauté, Corse, Liamone, Aliso, Méditerranée, Pascal Paoli, Paglia Orba, Monte Cinto och Monte d'Oro.

Om SNCM på grund av händelser som företaget inte ansvarar för måste ersätta något av sina fartyg före den 31 december 2006, kan kommissionen godkänna detta under förutsättning att det anmäls och vederbörligen motiveras av Frankrike.

Artikel 3

SNCM-gruppen skall avyttra samtliga direkta och indirekta aktieinnehav respektive andelar i följande företag:

— Amadeus France.

- Compagnie Corse Méditerranée.

- Fastighetsbolaget Schuman.

- Société Méditerranéenne d'Investissements et de Participations.

- Someca.

I stället för att avyttra sina aktier i Société Méditerranéenne d'Investissements et de Participations kan SNCM köpa företagets enda tillgång, fartyget Southern Trader, och sedan lägga ned detta dotterbolag.

Det är upp till de franska myndigheterna att bestämma om avyttringarna skall ske i form av ett offentligt försäljningserbjudande eller en uppmaning till intresseanmälan som utannonseras så tidigt att man har åtminstone två månader på sig att svara.

Frankrike skall till kommissionen lämna bevis på samtliga [av]yttringar. SNCM får inte åberopa för låga bud som skäl för att inte genomföra avyttringarna. Villkoret i första stycket skall anses vara uppfyllt, om det inte lämnas några bud och Frankrike kan visa att försäljningen har utannonserats på det sätt som krävs.

Artikel 4

Från och med delgivningen av detta beslut till och med den 31 december 2006 får SNCM i trafiken till och från Korsika inte föra någon prispolitik som medför lägre priser än vad konkurrenterna på samma dagar tar ut för likvärdiga resmål och tjänster.

Kommissionen förbehåller sig rätten att inleda det formella granskningsförfarandet för det fall att något av villkoren i detta beslut inte uppfylls, i synnerhet villkoret i första stycket.

Villkoret i första stycket är uppfyllt, om SNCM:s lägsta priser varje dag ligger över alla konkurrenters lägsta rabatterade priser för likvärdiga resmål och tjänster.

Villkoret i första stycket skall inte längre vara tillämpligt, om konkurrenternas priser överstiger SNCM:s inflationskorrigerade priser från referensåret 1996.

Frankrike skall varje år före den 30 juni till kommissionen lämna alla uppgifter som krävs för att visa att detta villkor under föregående kalenderår verkligen var uppfyllt för samtliga överfarter till och från Korsika.

Artikel 5

I enlighet med de franska myndigheternas åtaganden i omstruktureringsplanen skall antalet turer med fartyg på de olika sjöfartsförbindelserna till och från Korsika fram till den 31 december 2006 begränsas till tröskelvärdena i tabell 3 i detta beslut, utom om sådana exceptionella och oförutsebara förhållanden råder som SNCM inte ansvarar för och som tvingar företaget att senarelägga vissa resor till andra hamnar, och med undantag för att företagets skyldigheter enligt den allmänna trafikplikten ändras.

Artikel 6

Frankrike bemyndigas härmed att efter delgivningen av detta beslut ge SNCM ett första kapitaltillskott på 66 miljoner euro.

Fram till omstruktureringsperiodens slut, dvs. fram till den 31 december 2006, kan kommissionen därefter, på de franska myndigheternas begäran, besluta att godkänna ett andra kapitaltillskott till SNCM motsvarande skillnaden mellan det resterande beloppet på 10 miljoner euro och behållningen från de avyttringar som krävs enligt artikel 3, på de villkor som fastställs i den artikeln.

Ett sådant beslut får endast fattas om de åtgärder som krävs enligt artikel 3 har vidtagits, om behållningen från avyttringarna är lägre än 10 miljoner euro och om villkoren i artiklarna 2, 4 och 5 är uppfyllda, utan att det påverkar kommissionens rätt att inleda det formella granskningsförfarandet för det fall att något av dessa krav inte uppfylls. I annat fall får det andra kapitaltillskottet inte utbetalas.

Artikel 7

Frankrike skall inom sex månader från delgivningen av detta beslut underrätta kommissionen om vilka åtgärder som har vidtagits för att följa beslutet.

... ”

Förfarande och parternas yrkanden

- 35 Genom ansökan som inkom till förstainstansrättens kansli den 13 oktober 2003 väckte sökanden förevarande talan.
- 36 Genom handling som inkom till kansliet den 3 februari 2004 har Republiken Frankrike begärt att få intervensera till stöd för kommissionens yrkanden.
- 37 Genom handling som inkom till kansliet den 26 februari 2004 har SNCM begärt att få intervensera till stöd för kommissionens yrkanden.
- 38 Genom beslut av den 10 mars 2004 har Republiken Frankrike tillåtits att intervensera.

- 39 Genom beslut av den 30 mars 2004 har SNCM tillåtits att intervensera.
- 40 På grundval av referentens rapport beslutade förstainstansrätten (tredje avdelningen) att inleda det muntliga förfarandet och att som en processledningsåtgärd anmoda parterna att besvara vissa skriftliga frågor. Parterna efterkom denna begäran inom den utsatta fristen.
- 41 I sina svar informerade parterna förstainstansrätten om att kommissionen den 8 september 2004 hade antagit beslut C(2004) 3359 slutligt (nedan kallat beslutet av den 8 september 2004) om ändring av det ifrågasatta beslutet. Till följd av ytterligare en skriftlig fråga från förstainstansrätten föranleddes parterna att ta ställning till huruvida detta beslut inverkar på förevarande talan.
- 42 Parterna utvecklade sin talan och svarade på förstainstansrättens frågor vid den offentliga förhandlingen den 18 november 2004.
- 43 Sökanden har yrkat att förstainstansrätten skall
- ogiltigförklara det ifrågasatta beslutet,
 - förplikta kommissionen att ersätta rättegångskostnaderna.

44 Kommissionen har, med stöd av intervenienterna Republiken Frankrike och SNCM, yrkat att förstainstansrätten skall

— ogilla talan,

— förplikta sökanden att ersätta rättegångskostnaderna.

Rättslig bedömning

45 Sökanden har till stöd för förevarande talan om ogiltigförklaring anfört två grunder. Den första grunden avser åsidosättande av artikel 253 EG i den del det ifrågasatta beslutet inte är tillräckligt motiverat. Den andra grunden avser åsidosättande av artikel 87.3 c EG, förordning nr 659/1999 och riktlinjerna i den del det ifrågasatta beslutet innehåller felaktiga uppgifter och uppenbart oriktiga bedömningar.

46 Inledningsvis skall det dock undersökas huruvida beslutet av den 8 september 2004 eventuellt inverkar på förevarande talan.

1. Inledande synpunkt på frågan huruvida beslutet av den 8 september 2004 inverkar på förevarande talan

47 Det skall påpekas att kommissionen, enligt sitt beslut av den 8 september 2004, ändrade det ifrågasatta beslutet för att, såsom anges i andra skälet i detta nya beslut,

ge SNCM möjlighet dels att ersätta fartyget Asco med fartyget Aliso i den förteckning över fartyg som finns i artikel 2 i det ifrågasatta beslutet, det vill säga förteckningen över de fartyg som SNCM har tillstånd att använda under den tid som omstruktureringen pågår, dels att med hänsyn till svårigheterna att sälja fartyget Asco avyttra antingen detta fartyg eller fartyget Aliso.

- 48 Det skall dock erinras om att enligt rättspraxis skall i ett mål om ogiltigförklaring enligt artikel 230 EG en gemenskapsakts lagenlighet bedömas i förhållande till de faktiska och rättsliga omständigheter som förelåg vid den tidpunkt då rättsakten antogs (förstainstansrättens dom av den 25 juni 1998 i de förenade målen T-371/94 och T-394/94, British Airways m.fl. mot kommissionen, REG 1998, s. II-2405, punkt 81).
- 49 Vidare förefaller det inte som om beslutet av den 8 september 2004 i förevarande fall skulle ha fått till följd att det inte längre finns anledning att åberopa vissa av de grunder och argument som sökanden har anfört till stöd för förevarande talan. För övrigt har varken sökanden eller kommissionen, som i detta avseende tillfrågats genom en skriftlig fråga från förstainstansrätten, åberopat någon sådan följd.
- 50 Det skall under dessa omständigheter konstateras att beslutet av den 8 september 2004 inte på minsta sätt påverkar förevarande talan om ogiltigförklaring av det ifrågasatta beslutet.

2. Den första grunden: Åsidosättande av artikel 253 EG i den del det ifrågasatta beslutet är otillräckligt motiverat

- 51 Genom förevarande grund har sökanden hävdats att det ifrågasatta beslutet är otillräckligt motiverat vad avser den ifrågavarande stödåtgärdens art och den

karaktär av ersättning för den allmänna trafikplikten som en del av stödet har, undanröjandet av tvivlen som motiverade att det formella granskningsförfarandet inleddes, bedömningen av återställandet av lönsamheten, den planerade omstruktureringens realistiska karaktär och fastställandet av icke strategiska aktieinnehav.

Inledande anmärkningar avseende grundens omfattning

52 Det skall erinras om att enligt rättspraxis skiljer sig grunden avseende åsidosättande av artikel 253 EG från grunden avseende den uppenbart felaktiga bedömningen. Den förstnämnda grunden som avser avsaknad av, eller en bristfällig, motivering, avser åsidosättande av väsentliga formföreskrifter i den mening som avses i artikel 230 EG, och hänför sig till den allmänna ordningen och skall prövas av gemenskapsdomstolarna. Den andra grunden däremot, som avser ett besluts lagenlighet i sak, avser ett åsidosättande av en rättsregel om tillämpningen av fördraget, i samma avseende som artikel 230 EG, och kan prövas av gemenskapsdomstolarna enbart om den åberopas av sökanden. Motiveringsskyldigheten är följaktligen en fråga som skiljer sig från frågan om huruvida motiveringen är välgrundad (domstolens dom av den 2 april 1998 i mål C-367/95 P, kommissionen mot Sytraval och Brink's France, REG 1998, s. I-1719, punkt 67, av den 22 mars 2001 i mål C-17/99, Frankrike mot kommissionen, REG 2001, s. I-2481, punkt 35, och av den 29 april 2004 i mål C-159/01, Nederländerna mot kommissionen, REG 2004, s. I-4461, punkt 65, förstainstansrättens dom av den 13 januari 2004 i mål T-158/99, Thermenhotel Stoiser Franz m.fl. mot kommissionen, REG 2004, s. I-1, punkt 97).

53 Det skall i förevarande fall konstateras att sökanden genom sin första grund, såsom uttryckligen framgår av rubriken till denna grund i ansökan ("Åsidosättande av väsentliga formföreskrifter: bristande motivering") och av de resonemang som finns i denna, särskilt i punkterna 17, 18 och 43 i ansökan — i vilka det anges åsidosättande av väsentliga formföreskrifter, rättspraxis avseende artikel 253 EG respektive nödvändigheten att ogiltigförklara det ifrågasatta beslutet med hänsyn till dess "externa lagenlighet" —, samt av det tredje och det fjärde stycket i sökandens

sammanfattning av ansökan — vilka visar att de ovannämnda punkterna är "bristfälligt motiverade" —, endast har gjort gällande att det ifrågasatta beslutet, med åsidosättande av artikel 253 EG, i vissa avseenden är otillräckligt motiverat.

- 54 Det skall påpekas att den omfattning som på så sätt har getts förevarande grund inte har ifrågasatts av parterna. Det skall nämligen noteras att sökanden, som svar på kommissionens och Republiken Frankrikes synpunkter i detta avseende, såsom framgår av punkt 3 i repliken, har erinrat om att den genom denna grund har kritiserat kommissionen för "bristfällig" motivering eller för "underlåtenhet" att uppfylla motiveringsskyldigheten.
- 55 Av ansökan framgår för övrigt att sökanden väl känner till skillnaden mellan motiveringsskyldigheten och en uppenbart felaktig bedömning. Efter att ha ägnat den första grunden åt att ifrågasätta huruvida det ifrågasatta beslutet är tillräckligt motiverat gjorde sökanden, genom sin andra grund (rubricerad "Åsidosättande av EG-fördraget och tillämpningsbestämmelser: felaktiga sakuppgifter och uppenbart felaktiga bedömningar") avseende åsidosättandet av artikel 87.3 EG och riktlinjerna, nämligen gällande att det ifrågasatta beslutet innehåller uppenbart felaktiga bedömningar. Samma skillnad visar sig i sammanfattningen av ansökan, i vilken sökanden i tredje stycket har angett att "ansökan syftar till att det ifrågasatta beslutet skall ogiltigförklaras med den dubbla motiveringen att det är bristfälligt motiverat och innehåller felaktiga sakuppgifter och uppenbart felaktiga bedömningar". Likaledes bekräftade sökanden på nytt i repliken, efter att ha fått kännedom om kommissionens och Republiken Frankrikes synpunkter i denna fråga, att den ifrågasatte dels underlåtenhet att uppfylla motiveringsskyldigheten, dels uppenbart felaktiga bedömningar.
- 56 Under dessa omständigheter skall den första grunden som sökanden anfört till stöd för förevarande talan förstås så, att den uteslutande avser ett åsidosättande av artikel 253 EG i den del det ifrågasatta beslutet på ett visst antal punkter är otillräckligt motiverat, med hänsyn till att sökandens anmärkningar i syfte att ifrågasätta huruvida det ifrågasatta beslutet är välgrundat återges inom ramen för den andra grunden.

- 57 Det skall dock konstateras, såsom kommissionen, som i detta avseende har stöd av Republiken Frankrike, med rätta har påpekat, att flera anmärkningar och argument som sökanden har anfört inom ramen för den första grunden inte syftar till att bevisa att det ifrågasatta beslutet är bristfälligt motiverat, utan att bevisa att det är felaktigt. Härigenom har sökanden, under sken av att ifrågasätta motiveringen av det ifrågasatta beslutet, i själva verket ifrågasatt huruvida det är välgrundat.
- 58 Såsom domstolen redan har fastställt kan förstainstansrätten emellertid inte inom ramen för en kontroll av huruvida motiveringsskyldigheten har iakttagits bedöma lagenligheten av de grunder som kommissionen har åberopat för att motivera sitt beslut (domen i det ovan i punkt 52 nämnda målet Frankrike mot kommissionen, punkt 38).
- 59 Härav följer att de anmärkningar och argument inom ramen för en grund avseende bristfällig eller otillräcklig motivering, som syftar till att ifrågasätta huruvida det ifrågasatta beslutet är välgrundat, är verkningslösa och saknar relevans (se, för ett liknande resonemang, domen i det ovan i punkt 52 nämnda målet Thermenhotel Stoiser Franz m.fl. mot kommissionen, punkt 97, förstainstansrättens dom av den 20 april 1999 i de förenade målen T-305/94–T-307/94, T-313/94–T-316/94, T-318/94, T-325/94, T-328/94, T-329/94 och T-335/94, Limburgse Vinyl Maatschappij m.fl. mot kommissionen, REG 1999, s. II-931, punkt 389, av den 28 februari 2002 i mål T-86/95, Compagnie générale maritime m.fl. mot kommissionen, REG 2002, s. II-1011, punkt 425, och av den 30 september 2003 i de förenade målen T-191/98, T-212/98–T-214/98, Atlantic Container Line m.fl. mot kommissionen, REG 2003, s. II-3275, punkterna 1175 och 1176).
- 60 Eftersom sökanden uttryckligen har bekräftat att den första grunden uteslutande avsåg en bristfällig motivering, och det framgår efter det att talan väckts att ovannämnda sökande är medveten om skillnaden mellan bristfällig motivering och felaktig motivering, ankommer det dessutom inte på förstainstansrätten att på nytt beteckna de anmärkningar som framförts inom ramen för denna grund vars syfte i själva verket är att ifrågasätta huruvida det ifrågasatta beslutet är välgrundat. Detta gör sig gällande i än högre grad i ett fall, såsom i förevarande fall, där sökanden framför en andra grund avseende uppenbart felaktiga bedömningar inom vars ram vissa av dessa anmärkningar har framförts på nytt för att ifrågasätta huruvida det ifrågasatta beslutet är välgrundat.

- 61 Följaktligen skall det inom ramen för förevarande grund endast prövas huruvida det ifrågasatta beslutet är tillräckligt motiverat. De anmärkningar och argument som sökanden har framfört inom ramen för denna grund och vars syfte i själva verket är att ifrågasätta huruvida det ovannämnda beslutet är välgrundat skall underkännas då de saknar relevans.

Anmärkningarna avseende motiveringen av det ifrågasatta beslutet

Inledande synpunkter

- 62 Det skall erinras om att enligt fast rättspraxis beror motiveringsskyldighetens omfattning på karaktären av rättsakten i fråga och på det sammanhang i vilket den antagits. Av motiveringen skall klart och tydligt framgå hur den institution som har antagit rättsakten har resonerat, så att de som berörs därav kan få kännedom om skälen för den vidtagna åtgärden och så att domstolen ges möjlighet att utöva sin prövningsrätt (domen i det ovan i punkt 52 nämnda målet kommissionen mot Sytraval och Brink's France, punkt 63, förstainstansrättens dom av den 6 mars 2003 i de förenade målen T-228/99 och T-233/99, Westdeutsche Landesbank Girozentrale mot kommissionen, REG 2003, s. II-435, punkt 278, och av den 14 januari 2004 i mål T-109/01, Fleuren Compost mot kommissionen, REG 2004, s. II-127, punkt 119).
- 63 Det krävs inte att motiveringen skall innehålla alla de relevanta faktiska och rättsliga omständigheterna, eftersom frågan huruvida motiveringen av en rättsakt uppfyller kraven i artikel 253 EG inte enbart skall bedömas mot bakgrund av motiveringens lydelse, utan även mot bakgrund av det sammanhang i vilket motiveringen ingår samt alla rättsregler som reglerar den berörda frågan (domen i det ovan i punkt 52 nämnda målet Frankrike mot kommissionen, punkt 36, förstainstansrättens dom av den 15 juni 2000 i de förenade målen T-298/97, T-312/97, T-313/97, T-315/97, T-600/97–T-607/97, T-1/98, T-3/98–T-6/98 och T-23/98, Alzetta m.fl. mot kommissionen, REG 2000, s. II-2319, punkt 175, och domen i det ovan i punkt 62 nämnda målet Westdeutsche Landesbank Girozentrale mot kommissionen, punkt 279).

- 64 I synnerhet är kommissionen inte tvungen att ta ställning till samtliga argument som de berörda har åberopat inför den utan det räcker med att den anger de omständigheter och rättsliga överväganden som har haft en avgörande betydelse för beslutet (förstainstansrättens dom av den 8 juni 1995 i mål T-459/93, Siemens mot kommissionen, REG 1995, s. II-1675, punkt 31, och domen i det i punkt 62 ovan nämnda målet Westdeutsche Landesbank Girozentrale mot kommissionen, punkt 280). Domstolen har sålunda redan fastställt att kommissionen inte var tvungen att ta ställning till de omständigheter som uppenbarligen är irrelevanta, som saknar betydelse eller som uppenbart saknar direkt samband med saken (domen i det ovan i punkt 52 nämnda målet kommissionen mot Sytraval och Brink's France, punkt 64).
- 65 När det gäller frågan om hur en stödåtgärd skall betecknas, kräver motiverings-skyldigheten att kommissionen anger skälen till att den anser att den ifrågavarande åtgärden omfattas av tillämpningsområdet för artikel 87.1 EG (domen i det ovan i punkt 62 nämnda målet Westdeutsche Landesbank Girozentrale mot kommissionen, punkt 281).
- 66 När det gäller frågan huruvida ett statligt stöd till omstrukturering är förenligt med artikel 87.3 c EG, framgår det av rättspraxis att motiveringsskyldigheten är uppfylld när kommissionen i sitt beslut anger skälen till att den anser att stödet är motiverat med hänsyn till kriterierna i riktlinjerna, bland annat kriterierna att det skall finnas en omstruktureringsplan och bevis som kan styrka den långfristiga lönsamheten samt att stödet står i proportion till det bidrag som stödmottagaren står för (se, för ett liknande resonemang, domen i det ovan i punkt 52 nämnda målet Frankrike mot kommissionen, punkt 37, och förstainstansrättens dom av den 30 april 1998 i mål T-214/95, Vlaamse Gewest mot kommissionen, REG 1998, s. II-717, punkt 102. Se, när det gäller andra gemenskapsriktlinjer i fråga om statligt stöd, domen i det ovan i punkt 62 nämnda målet Fleuren Compost mot kommissionen, punkt 125).
- 67 Det är mot bakgrund av dessa principer som det skall prövas huruvida det ifrågasatta beslutet är tillräckligt motiverat i förevarande fall.

Den ifrågavarande åtgärdens karaktär och den karaktär av ersättning för allmän trafikplikt som en del av stödet har

- 68 Sökanden har gjort gällande att det ifrågasatta beslutet är otillräckligt motiverat i den del det avser fastställandet av ett belopp för otillräcklig ersättning för allmän trafikplikt. Sökanden har anfört att kommissionen inte hade upplyst den om den expertrapport som använts i detta syfte, att det ifrågasatta beslutet inte innehåller någon förklaring till varför anslaget för att nedskryva Liamone har beaktats, trots att detta fartyg inte behövdes för att uppfylla den allmänna trafikplikten, samt att beslutet inte ger möjlighet att fastställa den verkliga delen av ersättningen för den allmänna trafikplikten i det totala stödbeloppet.
- 69 Det skall genast påpekas att kommissionen, i skäl 259 i det ifrågasatta beslutet, ansåg att oberoende av behovet att analysera stödet som omstruktureringsstöd var den del av stödet som motsvarade ersättningen för allmän trafikplikt för perioden 1991–2001 förenlig med den gemensamma marknaden i enlighet med artikel 86.2 EG.
- 70 Det framgår att kommissionen för att fastställa beloppet avseende ersättningen för den allmänna trafikplikten, i skälen 256 och 257 i det ifrågasatta beslutet, räknade ut beloppet avseende SNCM:s förluster mellan åren 1991 och 2001 för samtliga förbindelser till Korsika som omfattades av den allmänna trafikplikten. Kommissionen har i detta avseende förklarat att den för perioden 1991–1999 utgick från resultatet före skatt för förbindelsen med Korsika, såsom det fastställts i rapporten från den expert som anlätades i samband med beslutet 2002/149/EG, med avdrag för realisationsvinsten från fartygen. För perioden 2000–2001, som inte täcktes av den ovannämnda rapporten, beräknade kommissionen dock på nytt, enligt det tillvägagångssätt som hade använts i beslut 2002/149/EG, resultatet före skatt på förbindelsen med Korsika, genom att undanta de medel för omstrukturering som redan ingick i de anmälda kostnaderna för omstruktureringen. Enligt kommissionen hade någon avyttring av fartygsutrustning inte ägt rum under dessa två år. Kommissionen angav att eventuella förluster avseende år 2002 på linjen Marseille-

Korsika inte kunde konstateras, ”eftersom priserna för linjen Korsika-Marseille från och med den 1 januari 2002 och den ekonomiska ersättningen hade fastställts av de offentliga myndigheterna och SNCM genom avtal, till skillnad från vad som gällde för 1991 och 1996 års avtal”.

- 71 Detta var grunden till kommissionens slutsats, i skäl 258 i det ifrågasatta beslutet, att de korrigerade resultaten av realisationsvinsten från de sålda fartygen under denna period och kostnaderna för omstrukturering för hela perioden 1991–2001 totalt uppgick till 53,48 miljoner euro. Sammanfattningen av kommissionens beräkning återgavs i skäl 257, tabell 11, i det ifrågasatta beslutet.
- 72 Kommissionen ansåg dock, i skäl 260 i det ifrågasatta beslutet, att de franska myndigheterna hade anmält ett stöd på ett högre belopp, uppgående till 76 miljoner euro, som omstrukturingsstöd, och eftersom det formella granskningsförfarandet enligt artikel 88.2 EG hade inletts på denna grund skulle det ifrågavarande stödet i sin helhet granskas som omstrukturingsstöd. Denna granskning omfattas av skälen 261–367 i det ifrågasatta beslutet.
- 73 Under dessa omständigheter skall sökandens anmärkning att det ifrågasatta beslutet inte är tillräckligt motiverat vad avser iakttagandet av villkoren enligt artikel 86.2 EG underkännas då den saknar grund. I den mån som kommissionen ansåg att det totala stödet på 76 miljoner euro, däri inbegripet den del som motsvarade ersättningen för den allmänna trafikplikten till ett belopp på 53,48 miljoner euro, skulle bedömas som omstrukturingsstöd inom ramen för den granskning som omfattades av skälen 261–367 i det ifrågasatta beslutet, kan en bristfällig motivering i frågan huruvida det ovannämnda ersättningsbeloppet är förenligt med artikel 86.2 EG som sådan inte leda till att det ifrågasatta beslutet ogiltigförklaras, eftersom det är motiverat genom sina skäl, enligt vilka stödet skall bedömas såsom omstrukturingsstöd.

- 74 Det finns däremot anledning att pröva sökandens anmärkning att det ifrågasatta beslutet inte är tillräckligt motiverat vad gäller fastställandet av beloppet för den otillräckliga ersättningen för den allmänna trafikplikten. I skäl 327 i det ifrågasatta beslutet ansåg kommissionen nämligen, inom ramen för bedömningen av stödets begränsning till vad som är absolut nödvändigt med hänsyn till riktlinjerna, att den del av stödet som motsvarade den ovannämnda otillräckliga ersättningen var nödvändig för SNCM:s omstrukturering. I denna mån kan en eventuell bristfällig motivering vad gäller fastställandet av beloppet för den otillräckliga ersättningen för den allmänna trafikplikten påverka bedömningen av stödet såsom omstruktureringstödet.
- 75 I detta avseende skall det dock konstateras att motiveringen i skälen 256–260 i det ifrågasatta beslutet, av vilken både de kriterier som kommissionen beaktade för att fastställa beloppet avseende den otillräckliga ersättningen för den allmänna trafikplikten och den beräkningsmetod som fastställdes för detta syfte framgår, kan ge de berörda möjlighet att få kännedom om skälen till den vidtagna åtgärden, så att de kan försvara sina rättigheter och kontrollera huruvida det ifrågasatta beslutet är välgrundat eller inte, och ge medlemsstaterna möjlighet att utöva sin kontroll av lagenligheten.
- 76 Av de argument och anmärkningar som sökanden har framfört är inget eller ingen av sådan art att denna slutsats kan ifrågasättas.
- 77 När det för det första gäller kommissionens underlåtenhet att vidarebefordra expertens rapport till sökanden, påpekar förstainstansrätten att detta påstående är irrelevant för att det skall kunna fastställas att motiveringsskyldigheten eventuellt har åsidosatts. Även om det antas att en sådan underlåtenhet att vidarebefordra skulle fastställas, skulle den inte på minsta sätt utgöra en bristfällig eller otillräcklig motivering av det ifrågasatta beslutet. Genom detta påstående kan sökanden på sin höjd åberopa att dess rätt att få tillgång till handlingarna eventuellt har åsidosatts, ett åsidosättande som inte avser motiveringen, utan iakttagandet av rätten till försvar. Det skall dock konstateras, och detta inte har ifrågasatts, att sökanden inte har åberopat något sådant åsidosättande av sin rätt till försvar. En sådan grund faller

emellertid inte under åsidosättande av väsentliga formföreskrifter och skall inte framföras ex officio (se förstainstansrättens dom av den 8 juli 2004 i de förenade målen T-67/00, T-68/00, T-71/00 och T-78/00, JFE Engineering mot kommissionen, REG 2004, s. II-2501, punkt 425, och där angiven rättspraxis).

- 78 Såvitt sökanden genom detta påstående har gjort gällande att den inte kunde förstå hur kommissionen resonerat för att fastställa beloppet avseende den otillräckliga ersättningen för den allmänna trafikplikten, räcker det att konstatera att kommissionens resonemang i detta avseende, såsom har redovisats ovan, på ett klart och tydligt sätt anges i skälen 256–258 i det ifrågasatta beslutet.
- 79 Vad gäller påståendet att kommissionen inte med giltig verkan hade kunnat utgå ifrån den ifrågavarande rapporten för åren 2000 och 2001 och den omständigheten att de preliminära räkenskaper som kommissionen använt för dessa två år skiljer sig från de slutliga räkenskaperna såsom de offentliggjorts, är det fråga om anmärkningar som avser frågan huruvida den metod som kommissionen fastställde är välgrundad, och som följaktligen saknar relevans inom ramen för förevarande grund avseende en otillräcklig motivering.
- 80 När det för det andra gäller påståendet att det saknas motivering för den omständigheten att anslaget för nedskrivning av Liamone har beaktats, då däremot detta fartyg inte var nödvändigt för att den allmänna trafikplikten skulle kunna fullgöras, skall det konstateras att detta påstående grundar sig på en felaktig tolkning av det ifrågasatta beslutet. Det framgår nämligen tydligt av skäl 257, tabell 11, i det ifrågasatta beslutet att kommissionen, i motsats till vad sökanden har hävdad, inte har beaktat det ovannämnda anslaget för att fastställa beloppet avseende den otillräckliga ersättningen för den allmänna trafikplikten. Det belopp på 14,771 miljoner euro som motsvarade denna nedskrivning var nämligen avdraget från förlusterna från verksamheten avseende den allmänna trafikplikten men inte sammanlagt med dem. Sökanden medgav för övrigt uttryckligen, då den vid förhandlingen tillfrågades av förstainstansrätten, att dess tolkning av det ifrågasatta beslutet i detta avseende var felaktig. Kommissionen kan uppenbarligen inte kritiseras för att inte ha motiverat ett resonemang som inte återfinns i dess beslut.

- 81 Såsom kommissionen har förklarat i sina skrivelser beaktades beloppet avseende nedskrivningen av Liamone däremot i kostnaderna för den omstruktureringsplan som är föremål för granskning i skälen 261–367, eftersom den speciella nedskrivningen av detta fartyg var inskriven i denna plan, såsom bland annat framgår av skälen 126, 144, 302 och 330 i det ifrågasatta beslutet.
- 82 Sökanden anförde därför, i repliken och vid förhandlingen, att syftet med förevarande anmärkning i själva verket var att betona att kommissionen var inkonsekvent när den ansåg att fartyget Liamone före år 2002 var nödvändigt för att den allmänna trafikplikten skulle kunna fullgöras. Sökanden medgav däremot att anslagen för nedskrivning av detta fartyg inte medtagits i beräkningen av de icke ersatta merkostnaderna i samband med den allmänna trafikplikten. Eftersom fartyget Liamone enligt sökanden inte var nödvändigt för att den allmänna trafikplikten skulle kunna uppfyllas, ansåg sökanden att kommissionen haft fel när den beaktat nedskrivningen av detta fartyg i kostnaderna för omstruktureringsplanen.
- 83 Det skall dock konstateras att dessa påståenden, som innebär en ändring av anmärkningen såsom den ursprungligen formulerats i ansökan, syftar till att ifrågasätta huruvida bedömningarna i det ifrågasatta beslutet är välgrundade och att de följaktligen, då de saknar relevans inom ramen för förevarande grund, skall underkännas.
- 84 När det för det tredje gäller påståendet att det i det totala stödbeloppet var omöjligt att fastställa den verkliga delen av ersättningen för den allmänna trafikplikten, räcker det att konstatera att kommissionen, i motsats till vad sökanden har gjort gällande, i skäl 258 och i skäl 257, tabell 11, i det ifrågasatta beslutet, uttryckligen angav att denna del uppgick till 53,48 miljoner euro, och detta sedan den, i skälen 256 och 257 i det ovannämnda beslutet, hade redogjort för den beräkning som ledde fram till detta belopp.
- 85 Såvitt sökanden inom denna ram har kritiserat kommissionen för att den inte motiverade ”den nödvändiga nivån” avseende ersättningen för den allmänna

trafikplikten och kontrollerade om merkostnaderna i samband med den allmänna trafikplikten eventuellt var alltför höga, särskilt skälet till att 50 procent av SNCM:s förluster visade sig under åren 2000 och 2001, skall det konstateras att sökanden genom denna anmärkning syftat till att ifrågasätta kommissionens beräkning av den otillräckliga ersättningen i den del den utgått från beloppet avseende SNCM:s förluster. En sådan anmärkning, vars syfte är att ifrågasätta huruvida det ifrågasatta beslutet är välgrundat i detta avseende, saknar relevans inom ramen för förevarande grund.

86 Såvitt denna anmärkning kan förstås så att kommissionen kritiserats för att den inte tillräckligt har motiverat det ifrågasatta beslutet i detta avseende, skall det vidare noteras att sökanden under det administrativa förfarandet inte har framfört någon sådan anmärkning, vare sig i sitt yttrande över beslutet att inleda det formella förfarandet eller vid mötet den 4 februari 2003, varför kommissionen inte kan kritiserats för att den i sitt beslut inte har besvarat densamma.

87 Det skall under alla förhållanden konstateras att det i det ifrågasatta beslutet på ett tillräckligt sätt har redogjorts för både skälen till att SNCM:s förluster enligt kommissionen gav möjlighet att fastställa beloppet avseende den otillräckliga ersättningen för den allmänna trafikplikten och skälen till att dessa förluster förelåg.

88 När det gäller skälen till att SNCM:s förluster gjorde det möjligt att fastställa beloppet avseende den otillräckliga ersättningen för den allmänna trafikplikten, skall det påpekas att kommissionen, i skäl 257 i det ifrågasatta beslutet, angav att den för att fastställa detta belopp följde "samma tillvägagångssätt och kriterier som i beslut 2002/149/EG". Detta beslut hade antagits efter ett förfarande, i vilket sökanden hade deltagit såsom berörd part och som avsåg stöd som beviljats samma företag, inom ramen för avtal som avsåg samma allmänna trafikplikt och samma period, eftersom 1996 års avtal var tillämpligt fram till år 2001.

- 89 Under dessa förhållanden skall det, med hänsyn till att det i det ifrågasatta beslutet uttryckligen hänvisas till beslut 2002/149/EG och med hänsyn till att beslut 2002/149/EG ingår i ett sammanhang som är väl känt för sökanden, medges att beslut 2002/149/EG kan komplettera motiveringen av det ifrågasatta beslutet avseende frågan om fastställande av beloppet avseende den otillräckliga ersättningen för den allmänna trafikplikten (se, för ett liknande resonemang, domstolens dom av den 22 juni 2004 i mål C-42/01, Portugal mot kommissionen, REG 2004, s. I-6079, punkterna 69 och 70, och förstainstansrättens dom av den 19 mars 2003 i mål T-213/00, CMA CGM m.fl. mot kommissionen, REG 2003, s. II-913, punkt 217).
- 90 I skälen 87–105 i beslut 2002/149/EG angav kommissionen, med utgångspunkt från slutsatserna av dess expert för perioden 1991–1999, att det på så sätt fastställda förlustbeloppet rimligen återspeglade kostnaden för den allmänna trafikplikten. Kommissionen drog i detta beslut slutsatsen att det, med hänsyn till dessa förluster och trots att ersättning utbetalats enligt 1991 års och 1996 års avtal, inte förelåg någon överkompensation.
- 91 När det gäller skälen till SNCM:s förluster skall det noteras att kommissionen, såväl i det ifrågasatta beslutet (skälen 281, 282 och 326) som i beslut 2002/149/EG (skäl 123), som skäl 257 i det ifrågasatta beslutet hänvisar till, angav att den ekonomiska ersättningen enligt 1991 års avtal och 1996 års avtal inte var tillräcklig för att täcka kostnaden för den allmänna trafikplikten i sin helhet, bland annat eftersom den var relativt oberoende av intäkterna. I skäl 282 i det ifrågasatta beslutet påpekade kommissionen dessutom att det förhållandet att sökanden inlett sin verksamhet år 1996 hade haft negativa effekter på SNCM:s resultat.
- 92 Härav följer att sökandens anmärkningar om hur beloppet avseende den otillräckliga ersättningen för den allmänna trafikplikten har motiverats i det ifrågasatta beslutet skall underkännas.

Undanröjandet av de tvivel som motiverade att det formella granskningsförfarandet inleddes

- 93 Sökanden anser att det i det ifrågasatta beslutet inte på ett tillräckligt sätt redogörs för skälen till att kommissionen undanröjde de tvivel som motiverade att det formella granskningsförfarandet inleddes och som avsåg sambanden mellan SNCM:s förluster och dess allmänna trafikplikt, frågan hur SNCM:s politik för fartygsinköp inverkade på dess resultatkonton, de planerade åtgärderna för att öka SNCM:s produktivitet och åtgärderna för att minska insatsförbrukning, samt SNCM:s framtida prispolitik.
- 94 För att granska huruvida kommissionen i detta avseende motiverade det ifrågasatta beslutet på ett tillräckligt sätt, skall det fastställas vilken omfattning kommissionens tvivel hade i beslutet att inleda det formella granskningsförfarandet, för att det därefter skall kunna kontrolleras i vilken mån skälen till att dessa tvivel kunde undanröjas redogjordes för i det ifrågasatta beslutet.
- 95 Vad för det första avser sambanden mellan SNCM:s förluster och den allmänna trafikplikten, skall det konstateras att kommissionen i sitt beslut att inleda det formella granskningsförfarandet framförde tvivel om huruvida SNCM åter kan bli lönsamt och motiverade detta med att de analytiska uppgifter som lämnades i omstruktureringsplanen inte gav möjlighet att fastställa de strukturella orsakerna till SNCM:s ständiga förluster under de senaste åren. Kommissionen ansåg att den borde kontrollera att omstruktureringsstödet inte användes för att täcka tidigare verksamhetsförluster och att omstruktureringsplanen skulle försätta företaget i ett läge där den framtida verksamheten kunde gå med vinst. Kommissionen påpekade i beslutet att inleda det formella granskningsförfarandet i detta avseende dels att det inte av omstruktureringsplanen framgick hur SNCM skulle minska sina förluster på de linjer som tidigare omfattades av den allmänna trafikplikten, dels att denna plan skulle göra det möjligt att garantera företagets fortlevnad, även i det fall då SNCM efter år 2006 inte skulle tilldelas avtalet om den allmänna trafikplikten på förbindelserna mellan Marseille och Korsika.

- 96 Av detta framgår att de tvivel som kommissionen framförde i fråga om sambanden mellan SNCM:s förluster och den allmänna trafikplikten täcker två skilda aspekter; det vill säga dels huruvida stödet var lämpligt i förhållande till de kostnader som var förenade med den allmänna trafikplikten mellan åren 1991 och 2001, eftersom stödet skulle ge företaget möjlighet att täcka de tidigare förlusterna som enbart var en följd av att den allmänna trafikplikten fullgjorts inom ramen för 1991 års avtal och 1996 års avtal, dels stödets bidrag till att företaget åter skulle bli lönsamt för perioden 2002–2006, eftersom stödet skulle ge företaget möjlighet att i framtiden minska sina förluster på de linjer som inte omfattades eller inte skulle komma att omfattas av den allmänna trafikplikten.
- 97 När det för det första gäller frågan huruvida stödet var lämpligt i förhållande till de kostnader som var förenade med den allmänna trafikplikten mellan åren 1991 och 2001, räcker det att erinra om att det ovan redan fastställts att skälet till att SNCM:s tidigare förluster på förbindelserna med Korsika, som alla vid den tiden omfattades av den allmänna trafikplikten, kunde anses motsvara SNCM:s merkostnader för fullgörandet av denna allmänna trafikplikt, på ett tillräckligt sätt motiverats genom såväl det ifrågasatta beslutet, särskilt skälen 256, 257, 281 och 282 i detta, som beslut 2002/149/EG, som det hänvisar till.
- 98 Det skall i detta avseende påpekas att sökandens anmärkningar angående motiveringen av skälen 281 och 282 i det ifrågasatta beslutet, genom vilka sökanden hävdade att 2002 års avtal inte hade till syfte att täcka förlusterna och att det förhållandet att en konkurrent år 1996 inledde en verksamhet var en följd av gemenskapens liberalisering, i själva verket avser frågan huruvida kommissionens konstateranden, och inte dess motivering, är välgrundade. Dessa anmärkningar skall följaktligen underkännas då de är irrelevanta.
- 99 För övrigt är det ifrågasatta beslutet, vad avser eventuella förluster inom ramen för den allmänna trafikplikten enligt 2002 års avtal, på ett tillräckligt sätt motiverat genom skäl 256 i beslutet, i vilket kommissionen angav att dessa förluster inte kunnat konstateras med hänsyn till att ersättningen hade fastställts genom avtal.

- 100 När det för det andra gäller stödets bidrag till att återställa lönsamheten för perioden 2002–2006, skall det först konstateras att kommissionen, i skälen 263–282 i det ifrågasatta beslutet, i motsats till vad sökanden har hävdad, analyserade de orsaker som lett fram till SNCM:s svårigheter och beräknade den kostnad som motsvarades av de kostnader som svårigheterna medfört. I skälen 270–273 granskade kommissionen inom denna ram särskilt den rationella karaktären av SNCM:s politik för inköp av nya fartyg. Kommissionen redogjorde därefter, i skälen 299–303, för skälen till att omstruktureringsplanen skulle göra det möjligt att återställa SNCM:s lönsamhet såväl fram till år 2006 som efter detta datum. Det skall i detta avseende påpekas att kommissionen, i skälen 142–152 i det ifrågasatta beslutet, i detalj redogjorde för det ekonomiska resultat som kunde förutses enligt det valda ”medianscenariot”, såväl för perioden 2002–2006 som efter år 2006. Kommissionen noterade dessutom, i skäl 315 i det ifrågasatta beslutet, att SNCM företagit sin sanering genom att sälja fyra fartyg. Dessutom, och i motsats till vad sökanden har hävdad, påpekade och beskrev kommissionen, i skälen 111 och 113 i det ifrågasatta beslutet, de ytterligare åtaganden som de franska myndigheterna, efter beslutet att inleda det formella granskningsförfarandet, föreslagit i syfte att minska personalkostnaderna och inköpskostnaderna för insatsförbrukning. I skäl 114 i det ifrågasatta beslutet konstaterade kommissionen att dessa åtaganden, samt minskningen av flottan, hade gjort det möjligt att minska underhållskostnaderna från 29,6 till 23 miljoner euro mellan åren 2001 och 2002.
- 101 Av detta framgår att kommissionen genom samtliga dessa skäl på ett tillräckligt sätt har redogjort för skälen till att SNCM, inom ramen för omstruktureringsplanen, i framtiden kommer att kunna minska sina förluster på de linjer som inte omfattas eller inte kommer att omfattas av den allmänna trafikplikten.
- 102 Inget argument som sökanden har framfört är av sådan art att denna slutsats kan ifrågasättas.
- 103 När det för det första gäller anmärkningarna avseende påståendet om inkonsekventa skäl i det ifrågasatta beslutet, när det i detta konstaterats att planen för

mellanliggande inköp är otillräcklig (skäl 279) eller att räkenskaperna avseende år 2002 inte är positiva, tvärt emot prognoserna i omstruktureringsplanen (skäl 280), skall det konstateras att dessa anmärkningar avser frågan huruvida det ifrågasatta beslutet är välgrundat i dessa avseenden och inte dess motivering, varför de skall underkännas då de saknar relevans.

- 104 När det därefter gäller påståendet att det av skälen 258–260 i det ifrågasatta beslutet inte framgår varför stödet skall bedömas utifrån riktlinjerna, räcker det att konstatera att detta påstående är felaktigt, eftersom det, i skäl 260 i det ifrågasatta beslutet, anges att stödet har anmälts som omstruktureringsstöd och att dess belopp överstiger den otillräckliga ersättningen för den allmänna trafikplikten, och att det därefter, i skäl 326, anges att omstruktureringsstödet får täcka dels kostnaderna för omstruktureringsplanens olika åtgärder, dels företagets förluster för genomförandet av den allmänna trafikplikten fram till slutet av år 2001.
- 105 När det slutligen gäller påståendena avseende domstolens dom av den 24 juli 2003 i mål C-280/00, Altmark Trans och Regierungspräsidium Magdeburg (REG 2003, s. I-7747), skall det påpekas att, eftersom denna dom meddelades efter det att det ifrågasatta beslutet hade fattats, hade kommissionen uppenbarligen inte någon skyldighet att redogöra för skälen till att villkoren enligt denna dom var uppfyllda i förevarande fall, vilket sökanden för övrigt själv har medgett.
- 106 Vad för det andra avser frågan hur SNCM:s politik för fartygsinköp har påverkat dess resultaträkningar, räcker det att konstatera att syftet med sökandens anmärkning, genom vilken den har ifrågasatt konstaterandet i skäl 271 i det ifrågasatta beslutet att SNCM under de senaste åren inte i särskilt stor utsträckning har överinvesterat för att förnya sin flotta, är att ifrågasätta huruvida kommissionens bedömning i detta avseende är välgrundad samt ifrågasätta den metod som använts i detta syfte. Sökanden har därvid bland annat kritiserat kommissionen för att den inte har beaktat ett visst antal faktorer som sökanden bedömer vara relevanta och för att den har inskränkt sig till en analys som enbart avser balansräkningen. En sådan anmärkning saknar relevans inom ramen för förevarande grund.

- 107 Det skall under alla förhållanden påpekas, såsom redan angetts ovan, att det i skälen 269–273 i det ifrågasatta beslutet på ett tillräckligt sätt redogjorts för skälen till att SNCM:s politik för fartygsinköp inte har lett till någon alltför stor överinvestering.
- 108 Vad för det tredje avser de åtgärder som planerats för att öka SNCM:s produktivitet och avsaknaden av konkreta åtgärder för att minska beloppet avseende insatsförbrukningen, skall det återigen konstateras att sökanden genom sina anmärkningar i detta avseende har ifrågasatt huruvida kommissionens bedömning är välgrundad. Syftet med dessa anmärkningar är nämligen att ifrågasätta huruvida tvivlen har kunnat undanröjas i dessa avseenden, eftersom kommissionen, i skälen 279 och 280 i det ifrågasatta beslutet, konstaterade att programmet "Köp bättre" var otillräckligt och att resultaten avseende år 2002 inte var positiva. Sådana anmärkningar saknar relevans inom ramen för förevarande grund.
- 109 Det skall under alla förhållanden erinras om att det ovan redan har påpekats att det ifrågasatta beslutet är tillräckligt motiverat i detta avseende, genom skälen 113, 114 och 279 i beslutet.
- 110 Vad slutligen, för det fjärde, avser SNCM:s framtida prispolitik skall det återigen konstateras att sökanden i själva verket har ifrågasatt huruvida kommissionens bedömningar är välgrundade. Sökanden har i huvudsak gjort gällande att kommissionen innan den antog det ifrågasatta beslutet inte hade bedömt SNCM:s prispolitik på ett riktigt sätt och att den inte hade haft de uppgifter som krävdes för att år 2003 kunna bedöma denna politik. Dessa anmärkningar saknar relevans inom ramen för förevarande grund och skall följaktligen avvisas.
- 111 För övrigt skall det, såvitt sökandens anmärkningar skall tolkas så att kommissionen kritiserats för att den inte i det ifrågasatta beslutet på ett specifikt sätt har besvarat påståendena om de biljettpriiser som SNCM tillämpade innan det ovannämnda

beslutet antogs, påpekas att kommissionen i skäl 359 uttryckligen angav att Republiken Frankrikes argument i detta avseende, som anges i skälen 119–123 och 191–203, gjorde att dessa påståenden kunde avvisas.

- 112 Det framgår av det ovanstående att sökandens anmärkningar och argument, avseende motiveringen av det undanröjande av tvivlen som motiverade att det formella granskningsförfarandet inleddes, skall underkännas.

Bedömningen av huruvida lönsamheten kan återställas

- 113 Sökanden anser att det ifrågasatta beslutet inte är tillräckligt motiverat i den del som avser återställandet av lönsamheten, eftersom kommissionen inte har redogjort för skälen till att den godtog att, med undantag från principen i riktlinjerna, beakta externa faktorer, det vill säga den ökande nordafrikanska marknaden, den förutsedda utvecklingen av förbindelsen med Nice och antagandet om att 2002 års avtal inte skulle förnyas efter år 2006.
- 114 Det skall i detta avseende erinras om att enligt punkt 32 i riktlinjerna skall "[f]örbättringen av lönsamheten ... i första hand uppnås genom de interna åtgärder som anges i omstruktureringsplanen" och "[d]en får endast vara baserad på externa faktorer, såsom pris- och efterfrågeförändringar som företaget självt inte i högre grad kan påverka, om de antaganden som gjorts beträffande marknads utveckling allmänt erkänns".
- 115 I förevarande fall skall det, när det för det första gäller den ökade marknaden på Nordafrika, påpekas att kommissionen i skäl 300 i det ifrågasatta beslutet angav att

verkan av omstruktureringsåtgärderna inte är beroende av utvecklingen på marknaden ”med undantag för ökningen av trafiken till Nordafrika som bland annat gör att SNCM har återtagit den position som företaget hade fram till mitten av 1990-talet”. I skälen 66–81 konstaterade kommissionen på grundval av den marknadsundersökning som tillhandahållits inom ramen för omstruktureringsplanen att denna marknad torde ha en betydande tillväxtpotential. Med hänsyn till punkt 32 i riktlinjerna hade sökanden således mycket väl kunna förstå det skäl som låg bakom kommissionens slutsats i skäl 300 i det ifrågasatta beslutet.

- 116 Det skall för övrigt påpekas att samma konstateranden om den ökade marknaden på Nordafrika också uttryckligen fanns i beslutet om att inleda det formella granskningsförfarandet. Även om sökanden i sitt skriftliga yttrande av den 8 januari 2003 angående inledandet av detta förfarande hävdade att SNCM:s mål att eftersträva marknadsandelar var ambitiöst med hänsyn till den stora konkurrensen från de nationella bolagen och påpekade att SNCM:s affärsansesende i Nordafrika var negativt, ifrågasatte den dock inte vid något tillfälle antagandet om den starka tillväxt som förutsetts i marknadsundersökningen. Förutom att denna attityd bekräftar att antagandet om att denna marknad skulle öka i stor utsträckning faktiskt godtagits i den mening som avses i riktlinjerna, motiverar den även att kommissionen, eftersom sökanden inte har invänt däremot, inte mer specifikt motiverade denna aspekt på det ifrågasatta beslutet.
- 117 När det för det andra gäller upprätthållandet av förbindelsen mellan Nice och Korsika bygger sökandens anmärkning på en felaktig tolkning av det ifrågasatta beslutet. Enligt det ifrågasatta beslutet godtog kommissionen inte, i motsats till sökandens uppfattning, att denna förbindelse skulle upprätthållas på grund av marknadsutvecklingen. Kommissionen godtog däremot upprätthållandet på de grunder som anges i skäl 302, enligt vilka betydelsen av denna förbindelse minskade och den förtida nedskrivningen av Liamone skulle komma att göra det lättare att åter uppnå positiva resultat. Det skall dessutom påpekas att kommissionen, i skäl 283 i det ifrågasatta beslutet, i samband härmed angav att den var mån om att hindra sökanden från att få ett faktiskt monopol på förbindelserna med Korsika. Visserligen konstaterade kommissionen, i skäl 316 i det ifrågasatta beslutet, ett skäl som

sökanden inte har åberopat, att marknaden i hela Genua- och Toulonbukten ökade starkt. Detta gjordes dock inte för att med stöd av en extern faktor motivera att SNCM skulle upprätthållas i Nice, utan tvärtom för att påpeka betydelsen av den kompensation som beviljades konkurrenterna, vilken bland annat omfattade nedläggning (i praktiken) i Toulon och begränsning av turerna till Nice. Kommissionen var uppenbarligen inte skyldig att i sitt beslut motivera en ståndpunkt som den inte hade intagit.

118 Beträffande påståendet att det saknas motivering till den omständigheten att andra möjligheter än upprätthållande eller nedläggning av förbindelsen mellan Nice och Korsika inte har beaktats, skall det konstateras att sökanden i sitt yttrande av den 8 januari 2003 över inledandet av det formella förfarandet inte, i motsats till vad sökanden har hävdad i repliken, har föreslagit någon annan möjlighet, utan i huvudsak endast påstått att SNCM inte kunde vara lönsamt på denna linje. Under dessa förhållanden var kommissionen inte skyldig att motivera det ifrågasatta beslutet när det gällde att andra möjligheter inte hade beaktats.

119 När det för det tredje gäller antagandet att 2002 års avtal eventuellt inte skulle förnyas efter år 2006, räcker det att konstatera att det ifrågasatta beslutet i detta avseende är tillräckligt motiverat i skäl 303, eftersom kommissionen i detta, när det gällde den långsiktiga lönsamheten, angav att "företaget med hjälp av planen kommer att kunna konkurrera på ett effektivt sätt när avtalet förnyas". Dessutom angavs i skäl 149 i det ifrågasatta beslutet att "[d]et är viktigt att veta hur företaget kommer att stå sig i konkurrensen 2006 när det nuvarande avtalet om allmän trafikplikt löper ut och hur livskraftigt det kommer att vara", ett skäl som även återges i skäl 310.

120 För övrigt räcker det, i den mån som sökanden har hävdad att det är inkonsekvent att anse att antagandet att avtalet inte kommer att förnyas är förhastat på samma gång som lönsamheten på lång sikt bedöms, att konstatera att denna anmärkning som avser frågan huruvida det ifrågasatta beslutet är välgrundat saknar relevans inom ramen för förevarande grund.

- 121 Av detta följer att sökandens anmärkningar och argument angående motiveringen av hur lönsamheten skall återställas skall underkännas i sin helhet.

Huruvida antagandena om omstrukturering är realistiska

- 122 Sökanden har gjort gällande att kommissionen, i frågan huruvida antagandena om omstrukturering är realistiska, endast kopierade riktlinjerna och, i skäl 306 i det ifrågasatta beslutet, angav att den marknadsundersökning som de franska myndigheterna framlagt utgjorde en "god grund för de scenarier som beskriver företagets utveckling".
- 123 Det framgår dock tydligt, av skälen 139–141 i det ifrågasatta beslutet, att kommissionen i detta beslut har redogjort för skälen till att de tre scenarierna för den ekonomiska utvecklingen, det vill säga det optimistiska och det pessimistiska scenariet, som förutspås i marknadsundersökningen, och det mediansscenario som valts i omstruktureringsplanen, vilka anges i punkt 33 i riktlinjerna, utgjorde en "god grund" för att bedöma företagets utveckling. När det gäller det optimistiska och det pessimistiska scenariet redogjorde kommissionen för sina skäl i detta avseende i skäl 139, innan den drog slutsatsen att dessa antaganden "[därför] förefaller ... utgöra ett tämligen representativt intervall av möjliga utvecklingar". I skäl 140 tillade kommissionen att resultaten enligt det pessimistiska scenariet skulle kunna förbättras genom att SNCM helt enkelt anpassade sitt utbud i förhållande till efterfrågan under säsongerna. I skäl 141 konstaterade kommissionen, efter det att den hade jämfört utvecklingen av de huvudsakliga finansiella indikatorerna enligt de tre möjliga scenarierna i tabell 6, att "[d]essa simuleringar visar att SNCM i samtliga tre fall bör kunna bli lönsamt igen".

- 124 Dessutom har sökandens anmärkningar förväxlat med anmärkningarna avseende återställandet av lönsamheten. Enligt punkt 32 i riktlinjerna skall omstruktureringsplanen, för att det skall kunna bedömas om den ger möjlighet att återställa lönsamheten, bygga på realistiska antaganden om villkoren för den framtida verksamheten.
- 125 Det framgår i detta avseende, av skälen 142–148 i det ifrågasatta beslutet, att den väntade utvecklingen enligt det medianscenario som valts för att bedöma återställandet av lönsamheten har fastställts utifrån en undersökning med följande frågor: omläggningen mot Nordafrika, förbindelsen mellan Nice och Korsika, förbindelsen mellan Marseille och Korsika och SNCM:s skuldsättning. Det framgår dessutom av skälen 149–152 att marknadsundersökningen även har inneburit en granskning av antagandet att avtalet om allmän trafikplikt inte skulle förnyas efter år 2006. Det skall dock konstateras att var och en av dessa frågor har behandlats specifikt i skälen 300–304 och att, såsom det framgår redan av granskningen av anmärkningarna om återställandet av lönsamheten, dessa skäl innehåller en tillräcklig motivering av skälen till att kommissionen anser att omstruktureringsplanen kan återställa lönsamheten, även utanför SNCM:s fullgörande av sin allmänna trafikplikt.
- 126 Beträffande argumentet att flottan år 2004 ökat sin kapacitet till följd av att sökanden köpt ett nytt fartyg, skall det erinras om att kommissionen inte är skyldig att besvara alla faktiska eller rättsliga påståenden som framställs under det administrativa förfarandet. I motsats till vad sökanden har hävdad framgår det inte heller, vare sig av det skriftliga yttrandet av den 8 januari 2003 eller av skälen 169–174 i det ifrågasatta beslutet, som, vilket inte har ifrågasatts av sökandena, innehåller de argument som sökanden framförde vid mötet den 4 februari 2003, att sökanden särskilt hade fäst kommissionens uppmärksamhet på denna fråga.
- 127 När det gäller den omständigheten att kommissionen i andra beslut har uttalat sig om giltigheten av stöd till rederier efter en ingående analys av den ekonomiska utvecklingen i det företag som utnyttjat omstruktureringsplanen, såväl med

avseende på dess likviditet som dess förmåga att generera vinster och dess finansiella kapacitet (till exempel kommissionens beslut 2002/15/EG av den 8 maj 2001 om det statliga stöd som Frankrike genomfört till förmån för företaget Bretagne Angleterre Irlande (BAI eller Brittany Ferries) (EGT L 12, 2002, s. 33)), räcker det att konstatera att motiveringsgraden av detta beslut, som det i det ifrågasatta beslutet till stöd för den egna motiveringen inte hänvisas till, inte på något sätt kan visa, även om det antagits inom samma område, att det ifrågasatta beslutet är otillräckligt motiverat och, under alla förhållanden, inte kan innebära ett ifrågasättande av den tidigare slutsatsen, enligt vilken det av skälen 300–304 framgår att det ifrågasatta beslutet i frågan om återställandet av lönsamheten är motiverat på ett tillräckligt sätt.

- 128 Slutligen, såvitt sökanden har kritiserat kommissionen för att den till stöd för sina slutsatser om återställandet av lönsamheten enbart har åberopat de franska myndigheternas beräknade antaganden, vilka för övrigt nu vederlagts av de faktiska omständigheterna, skall det konstateras att en sådan anmärkning vars syfte är att ifrågasätta huruvida kommissionens bedömningar i detta avseende är välgrundade, saknar relevans inom ramen för förevarande grund. Detta gäller särskilt argumentet avseende påståendet att stödmottagarens likviditet inte granskats eller att flottans ökade kapacitet till följd av sökandens inköp av ett nytt fartyg inte har beaktats.
- 129 Av detta följer att sökandens anmärkningar och argument avseende motiveringen av frågan huruvida antagandena är realistiska skall underkännas.

Fastställandet av icke strategiska aktieinnehav

- 130 Sökanden anser att det ifrågasatta beslutet inte är motiverat på ett tillräckligt sätt vad avser skälet till att SNCM:s aktieinnehav i CMN utgör ett strategiskt aktieinnehav som följaktligen inte bör överlätas.

- 131 Det framgår dock av skälen 348–354 i det ifrågasatta beslutet att kommissionen i detta beslut, som svar på sökandens och Stef-TFE:s argument under det administrativa förfarandet, i detalj har redogjort för skälen till att den ansåg att detta aktieinnehav var väsentligt och inte borde överlätas. Kommissionen påpekade i skälen 349–351 i det ifrågasatta beslutet i detta avseende särskilt att de två företagen genomförde avtalet om den allmänna trafikplikten, att de två företagen hade utvecklat en samverkan med avseende på förbindelsen till Korsika som gick längre än vad som föreskrevs i 2002 års avtal och att CMN:s och SNCM:s flottor kompletterade varandra. Sådana uppgifter ger uppenbarligen en tillräcklig motivering för det ifrågasatta beslutet i detta avseende.
- 132 Beträffande påståendet att värdeökningen av SNCM:s aktieinnehav i CMN inte beaktats framgår det visserligen av skäl 174 i det ifrågasatta beslutet att detta påstående framförts vid mötet den 4 februari 2003, men det skall erinras om att kommissionen inte har skyldighet att besvara alla faktiska eller rättsliga påståenden som framförs under förfarandet. Det skall emellertid anses att det ifrågasatta beslutet, genom skälen 348–354, är tillräckligt motiverat i frågan om CMN:s aktieinnehav. Det skall för övrigt noteras att sökanden kunde ha förstått kommissionens resonemang i detta avseende, eftersom det av skäl 256 i det ifrågasatta beslutet tydligt framgår att kommissionen ansåg att icke gjorda realisationsvinster inte kunde beaktas för att fastställa nivån på SNCM:s tillgångar.
- 133 Dessutom är syftet med de argument som sökanden har framfört för att visa att motiveringen av det ifrågasatta beslutet i detta avseende är inkonsekvent i själva verket att bestrida att det ifrågasatta beslutet är välgrundat. Då dessa argument saknar relevans inom ramen för förevarande grund skall de följaktligen underkännas.
- 134 Av detta följer att sökandens anmärkningar och argument avseende motiveringen av beloppet avseende fastställandet av icke strategiska aktieinnehav inte kan godtas.

Slutsats angående den första grunden

- 135 Det följer av samtliga ovanstående överväganden att talan inte kan vinna bifall på den första grunden avseende ett åsidosättande av artikel 253 EG på grund av att det ifrågasatta beslutet är otillräckligt motiverat.

3. Den andra grunden: Åsidosättande av artikel 87.3 c EG, av förordning nr 659/1999 och av riktlinjerna i den del det ifrågasatta beslutet innehåller felaktiga uppgifter och uppenbart felaktiga bedömningar

- 136 Genom förevarande grund har sökanden hävdade att det ifrågasatta beslutet innehåller felaktiga uppgifter och uppenbart felaktiga bedömningar vad avser bedömningen av hur den allmänna trafikplikten ersätts med en del av stödet, analysen av de orsaker som har lett fram till SNCM:s ekonomiska svårigheter, det förhållandet att riktlinjerna skall iakttas och att de villkor som kommissionen har föreskrivit är nödvändiga.

Inledande synpunkt avseende förstainstansrättens prövning

- 137 Det framgår av fast rättspraxis att kommissionen vid tillämpningen av artikel 87.3 c EG har en långtgående befogenhet att göra en skönsmässig bedömning vars utövande inbegriper komplicerade ekonomiska och sociala bedömningar som skall ske med hänsyn till gemenskapen som helhet (domstolens dom av den 24 februari 1987 i mål 310/85, Deufil mot kommissionen, REG 1987, s. 901, punkt 18, och av den 29 april 2004 i mål C-372/97, Italien mot kommissionen, REG 2004, s. I-3679, punkt 83).

- 138 Domstolsprövningen av utövandet av denna befogenhet är begränsad till en kontroll av att reglerna för handläggning och för motivering har följts, att de uppgifter om faktiska omständigheter som lagts till grund för det ifrågasatta beslutet är materiellt riktiga, att bedömningen av dessa omständigheter inte är uppenbart oriktig och att det inte förekommit maktmissbruk (domstolens dom av den 13 februari 2003 i mål C-409/00, Spanien mot kommissionen, REG 2003, s. I-1487, punkt 93, domen i det ovan i punkt 137 nämnda målet Italien mot kommissionen, punkt 83, förstainstansrättens dom av den 5 november 1997 i mål T-149/95, Ducros mot kommissionen, REG 1997, s. II-2031, punkt 63, av den 6 oktober 1999 i mål T-123/97, Salomon mot kommissionen, REG 1999, s. II-2925, punkt 47, domen i mål T-110/97, Kneissl Dachstein mot kommissionen, REG 1999, s. II-2881, punkt 46, och domen i det ovan i punkt 62 nämnda målet Westdeutsche Landesbank Girozentrale mot kommissionen, punkt 282). Det ankommer i synnerhet inte på förstainstansrätten att ersätta beslutsfattarens ekonomiska bedömningar med sina egna (domen i det ovan i punkt 48 nämnda målet British Airways m.fl. mot kommissionen, punkt 79).
- 139 För övrigt är kommissionen, enligt rättspraxis, bunden av de gemenskapsriktlinjer och de meddelanden som den antar beträffande kontroll av statligt stöd, i den mån som de inte avviker från reglerna i fördraget och accepteras av medlemsstaterna (domen i det ovan i punkt 138 nämnda målet Spanien mot kommissionen, punkt 95, förstainstansrättens dom av den 8 juli 2004 i mål T-198/01, Technische Glaswerke Ilmenau mot kommissionen, REG 2004, s. II-2717, punkt 149, och av den 18 november 2004 i mål T-176/01, Ferriere Nord mot kommissionen, REG 2004, s. II-3931, punkt 134).
- 140 Det framgår av rättspraxis att kommissionen genom att bedöma ett enskilt stöd mot bakgrund av sådana riktlinjer som den tidigare har antagit inte kan anses överskrida gränserna för sitt utrymme för skönsmässig bedömning eller avstå från detta. För det första kan den upphäva eller ändra riktlinjerna om detta skulle visa sig vara nödvändigt. För det andra avser riktlinjerna en avgränsad sektor och är motiverade av en önskan att följa en politik som den har slagit fast (domen i det ovan i punkt 66 nämnda målet Vlaamse Gewest mot kommissionen, punkt 89).

- 141 I detta sammanhang ankommer det således på förstainstansrätten att bedöma om de krav som kommissionen har ålagt sig själv, såsom de anges i dessa riktlinjer, är uppfyllda (förstainstansrättens dom av den 30 januari 2002 i mål T-35/99, Keller och Keller Meccanica mot kommissionen, REG 2002, s. II-261, punkt 77, och domen i det ovan i punkt 138 nämnda målet Ducros mot kommissionen, punkterna 61 och 62).
- 142 Det skall dessutom erinras om att inom ramen för en talan om ogiltigförklaring enligt artikel 230 EG måste rättsaktens lagenlighet bedömas i förhållande till de faktiska och rättsliga omständigheter som rådde den dag då rättsakten antogs. I synnerhet skall kommissionens komplicerade bedömningar bedömas enbart mot bakgrund av de upplysningar som kommissionen hade tillgång till när den gjorde bedömningarna (domen i det ovan i punkt 138 nämnda målet Salomon mot kommissionen, punkt 48, och domen i det ovan i punkt 138 nämnda målet Kneissl Dachstein mot kommissionen, punkt 47).
- 143 Slutligen kan enbart ett påstående att något av dessa villkor inte skulle vara uppfyllt inte inverka på beslutets lagenlighet. Rent allmänt skall en gemenskapsakts lagenlighet inte bero på eventuella möjligheter att kringgå denna eller på en bedömning i efterhand av om den har varit effektiv (domen i det ovan i punkt 48 nämnda målet British Airways m.fl. mot kommissionen, punkt 291, och domen i det ovan i punkt 138 nämnda målet Salomon mot kommissionen, punkt 49).
- 144 Det är mot bakgrund av ovannämnda principer som prövningen av sökandens anmärkningar och argument skall göras.

Anmärkningarna avseende frågan huruvida det ifrågasatta beslutet är välgrundat

- 145 I den mån som förevarande grund avser åsidosättande av förordning nr 659/1999 skall den omedelbart lämnas utan avseende. Den nämnda förordningen, i vilken

förfaranderegler för att granska statliga stöd har fastställts, kan nämligen inte på något sätt ha åsidosatts genom de påstått felaktiga uppgifter och uppenbart felaktiga bedömningar som tillskrivs kommissionen, och detta än mindre som det ifrågasatta beslutet antogs efter det att det formella granskningsförfarandet enligt artikel 88.2 EG hade inletts. Det skall för övrigt konstateras att sökanden inte har framfört något argument för att visa att det ifrågasatta beslutet innebär ett åsidosättande av förordning nr 659/1999 och att den inte har angett vilka bestämmelser i denna förordning som skulle ha åsidosatts genom ovannämnda beslut.

- 146 Förevarande grund skall följaktligen enbart granskas i den del det i denna åberopas ett åsidosättande av artikel 87.3 c EG och av riktlinjerna.

Beräkningen av den ersättning för den allmänna trafikplikten som en del av stödet utgör

- 147 Sökanden har gjort gällande att kommissionen felaktigt har beräknat den del av stödet som motsvarar den otillräckliga ersättningen för den allmänna trafikplikten genom att den dels har beaktat nedskrivningen av Liamone, trots att detta fartyg inte påverkas av den allmänna trafikplikten, dels inte har beaktat eventuella realisationsvinster avseende den flotta som berörs av denna allmänna trafikplikt. För övrigt har sökanden pekat på den starka ökningen av förluster mellan åren 2000 och 2001.

- 148 Förevarande anmärkningar skall lämnas utan avseende i den del de syftar till att fastställa att det i det ifrågasatta beslutet har gjorts en felaktig bedömning av frågan huruvida stödet är förenligt med artikel 86.2 EG. Kommissionen ansåg nämligen, i skäl 260 i det ifrågasatta beslutet, att det ifrågavarande stödet på 76 miljoner euro, däri inbegripet den del som motsvarade den otillräckliga ersättningen för den allmänna trafikplikten, i sin helhet borde granskas som omstruktureringsstöd.

- 149 Däremot skall förevarande anmärkningar prövas i den del syftet med dem är att ifrågasätta kommissionens fastställande av beloppet avseende den otillräckliga ersättningen för den allmänna trafikplikten.
- 150 När det för det första gäller nedskrivningen av Liamone, skall det konstateras att sökandens anmärkning bygger på en felaktig tolkning av det ifrågasatta beslutet. I motsats till vad sökanden har hävdats har kommissionen för att beräkna den del av stödet som motsvarar den otillräckliga ersättningen för den allmänna trafikplikten inte beaktat anslaget avseende ovannämnda nedskrivning, utan tvärtom, såsom tydligt framgår av skäl 257, tabell 11, i det ifrågasatta beslutet, i sin beräkning dragit av beloppet på detta anslag. Sökanden har för övrigt, efter att vid förhandlingen ha tillfrågats av förstainstansrätten, uttryckligen medgett att dess tolkning av det ifrågasatta beslutet i detta avseende var felaktig.
- 151 Av detta framgår att nedskrivningen av Liamone inte beaktats i det belopp på 53,48 miljoner euro som kommissionen ansåg motsvarade icke ersatta kostnader för den allmänna trafikplikt som SNCM mellan åren 1991 och 2001 fullgjorde på förbindelserna till Korsika.
- 152 När det för det andra gäller eventuella realisationsvinster avseende den flotta som berörs av den allmänna trafikplikten, har sökanden konstaterat att saluvärdet av de fem fartyg som berördes av den allmänna trafikplikten den 31 december 2001 översteg deras bokförda värde med 22,2 miljoner euro. Enligt sökanden borde därför förlusterna mellan åren 1991 och 2001 på förbindelsen med Korsika, vilka enligt kommissionen motsvarade den otillräckliga ersättningen för den allmänna trafikplikten, minskas med beloppet avseende dessa realisationsvinster.
- 153 Det skall i detta avseende för det första konstateras, och detta har inte ifrågasatts, att de påstådda dolda realisationsvinsterna inte var bokförda i SNCM:s räkenskaper för

åren 2000 och 2001. Dessa räkenskaper hade reviderats av godkända revisorer. Såsom kommissionen har gjort gällande utan att sökanden ifrågasatt detta, vilket denna bekräftat vid förhandlingen, framgår det nämligen av tillämpningen av allmänna räkenskapsprinciper, särskilt försiktighetsprincipen, att ett företag i princip inte har rätt att uppskriva beloppet på en tillgång i sin balansräkning med motiveringen att dess saluvärde är högre än dess bokförda värde. Tvärtom skall, enligt samma principer, ett företag notera en förtida nedskrivning när en tillgångs saluvärde är lägre än dess bokförda värde.

154 Visserligen har sökanden allmänt, i samband med andra anmärkningar, hävdats att de preliminära räkenskaper som kommissionen hade tillgång till vid den tidpunkt då det ifrågasatta beslutet antogs skilde sig från de slutgiltiga räkenskaper som revisorerna godtagit, vilka gjordes tillgängliga efter det att det ovannämnda beslutet hade antagits. Det skall dock konstateras att sökanden inte har inkommit med någon uppgift till stöd för detta påstående och att den inte vid något tillfälle har angett vari skillnaden skulle bestå mellan de preliminära räkenskaperna och de reviderade slutgiltiga räkenskaperna.

155 Slutligen, och framför allt, skall det påpekas att kommissionen, i skäl 272 i det ifrågasatta beslutet, angav att två av de fem fartyg som före år 2002 berördes av den allmänna trafikplikten var intecknade, medan företaget i fråga om de tre andra fartygen inte hade funnit några banker som var beredda att godta dem som inteckningsgaranti. Kommissionen konstaterade i detta avseende att "[f]öretagets skuldsättningsnivå och dess svaga självfinansiering, som redovisas i detalj nedan och som knappt gör det möjligt för företaget att klara befintliga skulder, ... inte [är] sådana att en bank, som agerar som privat kreditgivare på marknadens villkor, är beredd att erbjuda ytterligare lån. Risken skulle vara stor att SNCM inte skulle kunna betala tillbaka ett såpass stort lån. Av samma skäl kan SNCM inte heller använda sig av lease-back för att minska sin skuldsättning. Kommissionens erfarenheter av beslagtagande av fartyg eller flygplan visar att det är svårt att genomföra i praktiken när fartygen används för trafik av nationellt eller regionalt intresse." Det skall konstateras att sökanden visserligen har ifrågasatt dessa konstateranden men att den inte i samband med förevarande anmärkningar har inkommit med någon konkret uppgift av sådan art att de kan ifrågasättas.

- 156 Slutligen skall, såvitt sökanden har gjort gällande att SNCM borde ha gjort de påstådda realisationsvinster för att generera ytterligare egna intäkter och på så sätt minska de skulder som var en följd av fullgörandet av den allmänna trafikplikten, detta påstående avvisas, eftersom det skulle innebära att just de fartyg som SNCM avdelat för sin allmänna trafikplikt måste säljas.
- 157 Under dessa omständigheter framgår det inte att kommissionen skulle ha gjort sig skyldig till en uppenbart felaktig bedömning när den i beräkningen av den otillräckliga ersättningen för den allmänna trafikplikten inte tog med de dolda realisationsvinster på de fartyg som hade avdelats för denna.
- 158 I motsats till vad sökanden har hävdats föreligger det inte någon inkonsekvens i förhållande till den metod som tillämpades i beslut 2002/149. Såsom framgår av skäl 102 i det ovannämnda beslutet beaktade kommissionen, för att korrigera beloppet avseende förlusterna i samband med fullgörandet av den allmänna trafikplikten, i detta beslut enbart beloppet avseende de realisationsvinster som faktiskt gjorts på de tre fartyg som avyttrades under perioden 1991–1999. Det framgår däremot inte av det ovannämnda beslutet om kommissionen även beaktade de dolda realisationsvinster på andra fartyg som faktiskt inte hade avyttrats. Även om det följaktligen är riktigt att kommissionen i beslut 2002/149 såg sig föranledd att korrigera SNCM:s bokförda resultat från förbindelsen med Korsika genom att ge företaget en bokförd realisationsvinst som inte fanns i rubriken för denna förbindelse, eftersom den bokförts under en annan rubrik, är situationen en helt annan i förevarande fall, i vilket sökanden har kritiserat kommissionen för att den inte korrigerade SNCM:s bokföring och beaktade de eventuella realisationsvinster som inte hade tagits upp i räkenskaper.
- 159 Vad gäller den omständighet som sökanden framfört att kommissionen, för att fastställa kostnaderna för omstruktureringen, tvärtom beaktade nedskrivningen av Liamone, räcker det att konstatera att en sådan omständighet, såsom angetts ovan, följer av att räkenskapsreglerna, som sökanden inte har ifrågasatt, har tillämpats strikt.

- 160 När det för det tredje gäller påståendet att SNCM:s skulder ökat väsentligt mellan åren 2000 och 2001, räcker det att konstatera att denna omständighet inte alls innebär att konstaterandet i skäl 256 i det ifrågasatta beslutet, enligt vilket SNCM led stora förluster mellan åren 1991 och 2001 på samtliga förbindelser med Korsika som omfattades av den allmänna trafikplikten, ifrågasätts, utan att den, för det fall den är riktig, bekräftar det ovannämnda konstaterandet och att den följaktligen inte på något sätt kan innebära att analysen i det ifrågasatta beslutet vad gäller den del av stödet som motsvarar den otillräckliga ersättningen för allmän trafikplikt ifrågasätts.
- 161 Följaktligen kan sökandens anmärkningar och argument vad avser fastställandet av den otillräckliga ersättningen för allmän trafikplikt inte godtas.

Analysen av de orsaker som lett till SNCM:s ekonomiska svårigheter

- 162 Sökanden har i huvudsak gjort gällande att SNCM:s svårigheter inte kommer från åliggandena enligt den allmänna trafikplikten utan från dess överkapacitet, vilken var följden av en politik av alltför stora investeringar i nya fartyg.
- 163 Det skall i detta avseende inledningsvis erinras om att enligt punkt 33 i riktlinjerna beskrivs "[i] omstruktureringsplanen ... de omständigheter som ledde till att företaget hamnade i svårigheter, vilket gör det möjligt att bedöma om de föreslagna åtgärderna är lämpliga".
- 164 Härav följer, såsom kommissionen med fog har hävdad, att den analys av orsakerna till SNCM:s svårigheter som den gjorde i skälen 263–281 i det ifrågasatta beslutet,

genom att bland annat granska SNCM:s politik för fartygsinköp, andelen lönekostnader, andelen mellanliggande inköp och den allmänna trafikplikten, inte var nödvändig som sådan, utan att den genomfördes enbart för att granska huruvida de föreslagna åtgärderna var lämpliga för att avhjälpa dessa svårigheter, och följaktligen för att säkerställa att det ifrågasatt företaget åter blev lönsamt.

165 Följaktligen kan, i det förevarande fallet, sökandens anmärkningar avseende SNCM:s överkapacitet endast medföra att det fastställs ett fel i det ifrågasatta beslutet om de kan visa att de åtgärder som föreskrivs i det ifrågasatta beslutet för att undanröja kommissionens tvivel i detta avseende är olämpliga.

166 Det skall i detta avseende påpekas att kommissionen, efter det att den i skäl 333 i det ifrågasatta beslutet hade noterat att "[m]inskningen av fartygsflottan enligt omstruktureringsplanen bör vägas mot den inköspolicy för fartyg som SNCM fört på senare år", i skälen 336–339 i det ovannämnda beslutet, utan att konstatera att det förelåg en överkapacitet i SNCM:s utbud eller kvantifiera denna, ansåg att det var lämpligt att, utöver åtagandet enligt omstruktureringsplanen att såsom framgår av skälen 97–101 och 315 avyttra fyra fartyg, uppställa ytterligare tre villkor för SNCM för att minska dess kapacitet, det vill säga begränsa SNCM-koncernens flotta till det aktuella antalet fartyg efter avyttringen av de fyra fartygen, förbjuda SNCM att under en viss period förnya sin flotta och begränsa antalet turer per år på de olika sjöfartsförbindelserna till och från Korsika. I enlighet med punkterna 35 och 36 i riktlinjerna återspeglar dessa villkor kommissionens intresse, som angetts i skälen 311–317 i det ifrågasatta beslutet, att mildra stödets ofördelaktiga följder för konkurrenterna genom att begränsa SNCM:s närvaro på dess historiska marknad, det vill säga förbindelsen med Korsika.

- 167 Det skall dock konstateras att sökanden genom förevarande anmärkningar visserligen har gjort gällande att SNCM:s utbud är alltför stort, men att den däremot inte har förklarat på vad sätt de franska myndigheternas åtagande att avyttra fyra fartyg och de ovannämnda ytterligare villkor som kommissionen har föreskrivit inte är ägnade att på ett riktigt sätt kunna avhjälpa den påstådda överkapaciteten.
- 168 Under dessa omständigheter anser förstainstansrätten att sökandens anmärkningar i detta avseende saknar relevans.
- 169 Under alla förhållanden framstår det som om dessa anmärkningar saknar grund.
- 170 För det första skall påståendet att kommissionen, i skäl 271 i det ifrågasatta beslutet, konstaterade att SNCM under de senaste åren inte i någon större utsträckning hade överinvesterat för att förnya sin flotta och att den därvid hade utgått från utvecklingen av fartyg som nettoanläggningstillgångar, och inte från utvecklingen av SNCM:s kapacitet i form att erbjuda platser, underkännas.
- 171 Syftet med att granska utvecklingen av fartyg som nettoanläggningstillgångar var, enligt kommissionen, inte att kontrollera överkapaciteten i SNCM:s utbud utan, såsom uttryckligen framgår av skäl 270 i det ifrågasatta beslutet och av punkt III 2 i beslutet att inleda förfarandet, att kontrollera huruvida rationella beslut låg bakom företagets inköp för att den skulle försäkra sig om att de tidigare förlusterna inte var en följd av andra faktorer än fullgörandet av den allmänna trafikplikten mellan åren 1991 och 2001. Efter att sålunda ha granskat utvecklingen av SNCM:s fartyg som nettoanläggningstillgångar och konstaterat att SNCM inte hade överinvesterat i någon större utsträckning, granskade kommissionen, i skäl 272 i det ifrågasatta beslutet, SNCM:s skuldsättningsnivå efter inköpet av de ifrågasatta fartygen.

172 Av detta följer att sökandens anmärkning bygger på en felaktig tolkning av det ifrågasatta beslutet.

173 Hur det än är med den saken, skall det konstateras att sökandens uppgifter om utvecklingen av fartygens kapacitet i form av platser motsäger dess påstående, eftersom det av detta tydligt framgår, vilket sökanden för övrigt inte har bestridit, att med beaktande av att fyra fartyg har sålts efter renovering och att tre andra fartyg har inköpts har denna kapacitet minskat. Påståendet i repliken att den genomsnittliga kapacitet som de tre nya fartygen motsvarar i form av platser är högre än den genomsnittliga kapaciteten hos den tidigare flottan saknar i detta avseende relevans. Den påstådda genomsnittliga kapaciteten är nämligen en rent teoretisk uppgift, som inte på något sätt motsvarar den verkliga kapaciteten hos SNCM:s fartyg.

174 Det skall erinras om att påståendet att minskningen av antalet platser inte är proportionerlig i förhållande till den nedgång i trafiken som SNCM fick vidkännas, och som gjorde sig än mer gällande med hänsyn till den påstådda minskningen av SNCM:s omsättning, till den minskade allmänna trafikplikten och till det ökade antalet överfarter som sökanden genomfört, saknar relevans. Det är nämligen framför allt av dessa skäl som kommissionen, utan att konstatera att det förelåg en överkapacitet i SNCM:s utbud eller kvantifiera denna, ansåg att det var nödvändigt att minska SNCM:s kapacitet genom att föreskriva olika villkor. Det skall på nytt konstateras att sökanden visserligen har kritiserat kommissionen för att den inte konstaterade överkapaciteten i SNCM:s utbud, men den har inte ifrågasatt kommissionens medel i form av uppvägande åtgärder till konkurrenternas fördel.

175 Under alla förhållanden kan sökanden inte påstå sig visa överkapaciteten i SNCM:s utbud genom att åberopa att fartyget Pascal Paoli, som trafikerade linjen Marseille-Bastia, erbjöd fler platser än vad som föreskrevs i 2002 års avtal. Det framgår tydligt av bilaga I till detta avtal att avtalet föreskrev ett minsta antal platser för att

säkerställa en så kallad grundläggande minimitjänst. Dessutom påpekade kommissionen, utan att sökanden ifrågasatt detta, att Pascal Paoli erbjöd ett antal hytter som absolut motsvarade skyldigheterna enligt den allmänna trafikplikten.

- 176 Vad för det andra avser påståendet att SNCM:s förluster hade ökat under åren 2000 och 2001, det vill säga just de år då Liamone levererades och Daniella *Casanova* beställdes, räcker det att konstatera att sökanden inte har inkommit med någon konkret uppgift som gör att det kan fastställas att det föreligger ett orsakssamband mellan sistnämnda omständigheter och SNCM:s ökade förluster.
- 177 Mot bakgrund av dessa överväganden skall anmärkningarna avseende analysen av orsakerna till SNCM:s svårigheter underkännas.

Huruvida riktlinjerna har iakttagits

- 178 Sökanden har hävdatt att kommissionen har gjort sig skyldig till en felaktig bedömning av de faktiska omständigheterna och till uppenbart felaktiga bedömningar vad gäller iakttagandet av villkoren i riktlinjerna avseende frågan huruvida det stödmottagande företaget är ett företag i svårigheter, bedömningen av huruvida lönsamheten kan återställas, det förhållandet att otillbörlig snedvridning av konkurrensen måste undvikas och begränsningen av stödet till vad som är absolut nödvändigt.
- 179 Det skall inledningsvis påpekas att sökanden genom dessa anmärkningar endast har åberopat den omständigheten att kommissionen har åsidosatt villkoren enligt riktlinjerna på de fyra ovannämnda punkterna, men inte väckt frågan huruvida dessa riktlinjer är rättsstridiga med avseende på artikel 87.3 c EG.

180 Under dessa förhållanden skall granskningen av de förevarande anmärkningarna endast avse en kontroll av att kommissionen har iakttagit sina egna riktlinjer och kan inte utsträckas till att omfatta dessa villkors lagenlighet med avseende på EG-fördraget. Eftersom sökanden inte har framfört något argument i detta avseende ingår en sådan fråga inte i de grunder som förstainstansrätten kan eller skall granska ex officio (se särskilt domen i det ovan i punkt 52 nämnda målet kommissionen mot Sytraval och Brink's France, punkt 67).

181 Det är mot bakgrund av denna tidigare synpunkt som de anmärkningar och argument som sökanden framfört i syfte att visa att det ifrågasatta beslutet åsidosätter riktlinjerna skall bedömas.

— Huruvida SNCM är ett företag i svårigheter

182 Sökanden har i huvudsak kritiserat kommissionen för att den konstaterade att SNCM, med tanke på att dess aktiekapital hade förlorats, var ett företag i svårigheter och därvid utgick från det bokförda nettovärdet på tillgångarna utan att beakta möjligheten att realisera vissa av dem.

183 Det skall erinras om att även om det inte finns någon gemenskapsdefinition av ett företag i svårigheter, anser kommissionen, i punkt 4 i riktlinjerna, att ett företag är i svårigheter "om det inte med egna finansiella medel eller med medel från ägare/aktieägare eller långgivare kan hejda förluster som utan ingripanden från de offentliga myndigheterna leder till att företaget med största sannolikhet försätts i konkurs på kort eller medellång sikt".

184 Enligt punkt 5 a i riktlinjerna anser kommissionen att "[o]avsett storlek anses ett företag enligt dessa riktlinjer under alla omständigheter befinna sig i svårigheter om det är fråga om ett bolag med begränsat personligt ansvar för bolagsmännen, när över hälften av det tecknade kapitalet har förlorats och mer än en fjärdedel av detta kapital förlorats under de senaste tolv månaderna". För övrigt har kommissionen, i punkt 6 i riktlinjerna, angett följande :

"Ett företags svårigheter visar sig normalt som ökande förluster, sjunkande omsättning, växande lager, överkapacitet, minskande kassaflöde, stigande skuldsättningsgrad och finansiella kostnader samt ett sjunkande värde, som kan gå ner till noll, på nettotillgångarna ... Under alla omständigheter är företaget inte stödberättigat förrän det har visat sig att det inte är i stånd att genomföra en sanering med egna medel eller med medel från ägare/aktieägare eller långivare."

185 Av detta framgår visserligen att ett företag enligt riktlinjerna "under alla förhållanden" anses vara i svårigheter när en väsentlig del av dess aktiekapital har förlorats. Det finns dock inte något som hindrar att ett företag genom andra tecken, såsom dem som angetts ovan, visar att det befinner sig i finansiella svårigheter i den mening som avses i riktlinjerna, även om det inte har förlorat en betydande del av sitt aktiekapital.

186 I förevarande fall ansåg kommissionen att SNCM uppfyllde både kriteriet enligt punkt 5 a i riktlinjerna och kriteriet enligt punkt 6 i dessa. Efter att i skäl 291 i det ifrågasatta beslutet ha konstaterat att SNCM hade förlorat mer än hälften av sitt aktiekapital, varav mer än en fjärdedel hade förlorats under det senaste året, konstaterade kommissionen sålunda, i skälen 292–294 i det ifrågasatta beslutet, att andra tecken visade att SNCM var ett företag i svårigheter i den mening som avses i riktlinjerna. I detta avseende konstaterade kommissionen att förlusterna ökat, att omsättningen minskat, att de finansiella skulderna ökat, att de finansiella

kostnaderna ökat, att det egna kapitalet minskat, att det egna kapitalet med hänsyn till företagets storlek, finansieringsbehoven och företagets nettoanläggningstillgångar var svagt samt att dess självfinansieringsförmåga var svag. Kommissionen angav därefter, i skäl 295 i det ifrågasatta beslutet, att de franska myndigheterna hade bekräftat att bankerna vägrade att låna ut pengar till SNCM på grund av dess skuldsättning, trots att SNCM föreslagit att som säkerhet lämna sina senaste fartyg, som varken var intecknade eller belastade med andra servitut.

187 Det skall dock konstateras att sökanden genom förevarande anmärkningar visserligen har ifrågasatt att kriteriet enligt punkt 5 a i riktlinjerna skulle vara uppfyllt men däremot verkligen inte ifrågasatt dessa sistnämnda konstateranden i det ifrågasatta beslutet.

188 På sin höjd har sökanden för det första antytt att SNCM:s balansräkning avseende räkenskapsåret 2002 inte har reviderats av de godkända revisorerna. Det skall dock konstateras att detta påstående inte har stöd i någon konkret uppgift.

189 Såvitt sökanden genom denna anmärkning har kritiserat kommissionen för att den vid den tidpunkt då det ifrågasatta beslutet antogs utgick från preliminära räkenskaper, en omständighet som inte ifrågasatts och som uttryckligen nämnts i skälen 17 och 293 i det ifrågasatta beslutet, räcker det att konstatera att sökanden i detta avseende inte har anfört någon omständighet som gör att det kan fastställas att de slutgiltiga räkenskaperna skiljer sig från de preliminära räkenskaperna.

190 Det är uppenbart att dessa påståenden angående SNCM:s årliga konton saknar grund och förstainstansrätten konstaterar omedelbart att de därför inte kan godtas.

191 När det, därefter, närmare bestämt gäller de tecken som anges i skälen 293 och 294 i det ifrågasatta beslutet, skall det konstateras att sökanden enbart har ifrågasatt kommissionens analys angående SNCM:s självfinansieringsförmåga. Det skall dock medges att de andra tecknen som anges i det ifrågasatta beslutet, särskilt nivån på förlusterna och de finansiella skulderna, i sig kan göra det möjligt att fastställa att SNCM är ett företag i svårigheter. Visserligen har sökanden, i sitt yttrande över interventionerna, för första gången ifrågasatt SNCM:s skuldnivå, dock utan att ange på vad sätt det påstådda felet skulle kunna ändra kommissionens analys avseende SNCM:s karaktär av ett företag i svårigheter. Vid flera tillfällen har emellertid sökanden i sina skrivelser själv med eftertryck påpekat att SNCM:s skulder, på grund av en påstådd överinvestering i fartyg, ökat på ett betydande sätt mellan åren 2000 och 2001.

192 Dessa tecken kan i vart fall inte ifrågasättas genom den omständighet som för första gången åberopades i dupliken, nämligen att SNCM hade hängett sig åt ett priskrig. Ett sådant beteende är inte på något sätt oförenligt med det förhållandet att det föreligger finansiella svårigheter. Tvärtom kan den omständigheten att SNCM tillämpade mycket låga priser, som eventuellt låg under dess kostnader, förstärka dess karaktär av ett företag i svårigheter, eftersom ett sådant beteende kan leda till ekonomiska förluster. Den omständigheten, som även nämnts i dupliken, att SNCM år 2003 hade anställt en ny generaldirektör kan inte beaktas för syftet att granska lagenligheten av det ifrågasatta beslutet, eftersom den inträffade efter det att detta antogs.

193 När det slutligen gäller påståendet att vissa fartyg, i motsats till vad kommissionen konstaterade i skäl 295 i det ifrågasatta beslutet, var realiserbara och kunde tjäna som garanti hos bankerna, räcker det att konstatera att detta inte har stöd i någon konkret uppgift. På sin höjd har sökanden i sitt yttrande över interventionerna i detta avseende påpekat att enligt SNCM:s interventionsinlaga har detta företag erhållit en kredit på 22,5 miljoner euro till slutet av år 2001, och att det hade kunnat erhålla en kortfristig kredit på 40 miljoner euro år 2002. Vid förhandlingen förklarade dock SNCM, på en fråga från förstainstansrätten i detta avseende, att ovannämnda "kredit" i själva verket avsåg en existerande kreditlinje som var helt

uttömd vid den tidpunkt då det ifrågasatta beslutet antogs. Det skall konstateras att sökanden inte har ifrågasatt denna förklaring, som för övrigt bekräftats av skäl 272 i det ifrågasatta beslutet, i vilket kommissionen angav att med hänsyn till SNCM:s skuldsättningsnivå och svaga självfinansiering var ingen bank som agerar som privat kreditgivare på marknadens villkor beredd att erbjuda SNCM en ”kompletterande” löpande kredit. Under alla förhållanden kan den omständigheten att SNCM hade, eller skulle kunna ha, erhållit bankkrediter år 2002 inte innebära att det ifrågasätts att kommissionen, vid den tidpunkt då det ifrågasatta beslutet antogs, konstaterade att bankerna framdeles vägrade att bevilja SNCM något nytt lån. Under dessa omständigheter skall det anses att konstaterandet i skäl 295 i det ifrågasatta beslutet, som i huvudsak även finns i skäl 272 i detta beslut, är styrkt.

194 Av detta följer att det genom de tecken som anges i skälen 293 och 294 i det ifrågasatta beslutet har styrkts att SNCM är ett företag i svårigheter i den mening som avses i riktlinjerna.

195 Sökandens anmärkningar i syfte att ifrågasätta kommissionens konstateranden angående SNCM:s förlust av sitt aktiekapital synes följaktligen sakna relevans.

196 Under alla förhållanden skall det i detta avseende påpekas att sökanden visserligen har kritiserat kommissionen för att den har undervärderat SNCM:s tillgångar genom att anta ett absolut bokföringsmässigt synsätt som bygger på tillgångarnas nettovärde utan att beakta deras saluvärde med avseende på möjligheten att realisera vissa av dem, men inte angett på vad sätt beaktandet av saluvärdet på dessa tillgångar kan leda till en annan slutsats än slutsatsen i det ifrågasatta beslutet, det vill säga att SNCM, i motsats till vad det däri konstaterats, inte har förlorat hälften av sitt kapital och att en fjärdedel av detta kapital inte har förlorats under det senaste året. Tvärtom har sökanden i sitt yttrande över interventionerna själv medgett att en fjärdedel av aktiekapitalet hade förlorats under de senaste tolv månaderna. På

samma sätt har sökanden visserligen, såsom redan angetts ovan, bekräftat att vissa fartyg är realiserbara och skulle kunna tjäna som garanti hos bankerna, men inte framfört minsta siffra eller konkreta uppgift till stöd för sitt påstående, med förbehåll för de uppgifter som SNCM självt lämnat, vilka såsom har angetts i punkt 193 ovan, inte kan innebära att analysen i det ifrågasatta beslutet i detta avseende ifrågasätts.

197 Av detta följer att sökandens anmärkningar avseende SNCM:s förlust av sitt aktiekapital är irrelevanta och saknar grund.

198 Av dessa skäl skall sökandens anmärkningar och argument avseende SNCM:s karaktär av ett företag i svårigheter underkännas.

— Huruvida lönsamheten kan återställas

199 Sökanden har kritiserat kommissionen för att den inte har räknat med en mellanliggande möjlighet mellan det förhållandet att SNCM fullföljer verksamheten tack vare att stöd beviljas och det förhållandet att företaget upphör på grund av att stöd inte beviljas.

200 Det skall konstateras att dessa anmärkningar utgår från en felaktig tolkning av det ifrågasatta beslutet. Såsom kommissionen med fog har hävdats har i det ifrågasatta beslutet ingen av sökandens ytterlighetslösningar valts, utan, i enlighet med sökandens uppfattning, en mellanliggande lösning.

- 201 Det skall sålunda påpekas att SNCM, enligt skälen 300–302 i det ifrågasatta beslutet, för att säkerställa att företaget åter blev tvingades att dels lägga om sin verksamhet till Nordafrika med hänsyn till utsikterna för tillväxt på denna marknad, dels upphöra med den verksamhet som även efter omläggningen strukturellt sett fortfarande gick med förlust, särskilt förbindelsen mellan Italien och Korsika, som upprätthölls av Corsica Marittima.
- 202 Dessutom, och för att undvika snedvridning av konkurrensen, föreskrev kommissionen, i skälen 315–317 i det ifrågasatta beslutet, att förutom att lägga ned förbindelsen mellan Italien och Korsika, skulle SNCM i praktiken lägga ned förbindelserna mellan Toulon och Korsika, begränsa antalet turer per år från och med år 2003, särskilt på förbindelsen mellan Nice och Korsika, samt sälja fyra fartyg. Dessutom ansåg kommissionen att det, för att förhindra att SNCM använde överskott av likvida medel för sådan aggressiv verksamhet som kunde snedvrیدا marknaden, var nödvändigt att förbjuda företaget att finansiera andra nyinvesteringar än kostnaderna för omläggningen av verksamheten till Nordafrika, även för att ersätta befintliga fartyg.
- 203 Slutligen, och för att bevara det gemensamma intresset, ålade kommissionen SNCM, i skälen 331–367 i det ifrågasatta beslutet, även en rad åtgärder som syftade till att begränsa företagets kapaciteter och hindra det från att föra en aggressiv prispolitik. I detta syfte föreskrev kommissionen, förutom de ovannämnda åtgärderna i fråga om turer och investeringar, att SNCM:s flotta skulle begränsas till det antal fartyg som var aktuellt efter avyttringen av de fyra fartygen, att icke strategiska aktieinnehav skulle överlåtas och den föreskrev ett förbud mot att agera prisledare. Dessa villkor återgavs i artiklarna 2–5 i det ifrågasatta beslutet.
- 204 Av detta följer således att kommissionen inte alls tillät SNCM att fortsätta sin befintliga verksamhet genom att bevilja det ifrågavarande stödet, utan tvärtom antog

ett beslut genom vilket SNCM, för att kunna erhålla detta stöd, ålades att väsentligt förändra en del av sin verksamhet. Under dessa förhållanden kan sökandens anmärkningar i detta avseende inte godtas.

205 I den del som sökanden genom förevarande anmärkning, under sken av en allmän kritik av granskningen om lönsamhetens återställande, särskilt avser att ifrågasätta upprätthållandet av SNCM:s närvaro i förbindelsen mellan Nice och Korsika, en förbindelse som sökanden själv i direkt konkurrens med SNCM trafikerar, skall det påpekas att det visserligen förefaller som om sökanden i sin ansökan har kritiserat kommissionen för att den inte har ålagt SNCM en total nedläggning av förbindelsen mellan Nice och Korsika, men att den i repliken på ett mer nyanserat sätt har hävdad att kommissionen borde ha ålagt SNCM att minska sin närvaro på denna förbindelse.

206 Såvitt sökanden för det första har kritiserat det ifrågasatta beslutet i den del som kommissionen borde ha ålagt SNCM att minska sin närvaro på förbindelsen mellan Nice och Korsika, räcker det dock att konstatera att en sådan kritik utgått från en felaktig tolkning av det ifrågasatta beslutet. Såsom framgår av det ovan anförda har kommissionen nämligen förelagt SNCM åtgärder just för att företaget, i form av begränsade turer, skall minska sin närvaro på denna linje. Det saknar i detta avseende betydelse att det villkor som kommissionen har fastställt hellre skall analyseras som neddragna årliga förbindelser än som minskad trafik, eftersom följderna av detta under alla förhållanden är en begränsning av SNCM:s trafik från Nice. Sökandens anmärkning i detta avseende saknar följaktligen grund.

207 Såvitt sökanden för det andra har kritiserat det ifrågasatta beslutet i den del som kommissionen borde ha ålagt SNCM en total nedläggning av förbindelsen mellan Nice och Korsika, skall det erinras om att kommissionen i detta avseende, i skäl 302 i det ifrågasatta beslutet, har förklarat dels att det visserligen fortfarande rådde osäkerhet om trafiken med avgång från Nice men att dess betydelse minskade och att den förtida nedskrivningen av Liamone år 2001 gjorde det lättare att åter uppnå positiva resultat på den förbindelsen, dels att även en minskad närvaro med utgångspunkt från Nice fortfarande var nödvändig för företagets ställning på

marknaden som helhet. För övrigt angav kommissionen, i skäl 338 i det ifrågasatta beslutet, att skälet till att den inte hade föreskrivit strängare åtgärder i fråga om kapaciteter än dem som angetts ovan bland annat var den förväntade ökningen av Korsikatrafikerna och risken för att företagets direkta konkurrent på förbindelserna mellan det franska fastlandet och Korsika skulle få monopol på den sträckan.

208 Det skall för det första konstateras att sökanden inte har ifrågasatt motiveringen i skäl 302 i det ifrågasatta beslutet, enligt vilken betydelsen av trafiken med avgång i Nice hade minskat och den förtida nedskrivningen av Liamone år 2001 skulle komma att göra det lättare att åter uppnå positiva resultat på den linjen.

209 När det för det andra gäller grunden avseende SNCM:s ställning på marknaden som helhet har sökanden, utan att verkligen ifrågasatta denna, endast bekräftat att den inte förstår den. Det är dock uppenbart att kommissionen av detta skäl godtog att SNCM:s närvaro på förbindelsen mellan Nice och Korsika var nödvändig för att minska dess beroende av denna traditionella förbindelse mellan Marseille och Korsika, som omfattades av den allmänna trafikplikten. Detta följer av fortsättningen i skäl 302 i det ifrågasatta beslutet, i vilket det anges att omläggningen av trafiken till Nordafrika kommer att hjälpa företaget att minska sitt beroende av denna traditionella förbindelse. I motsats till vad sökanden har gjort gällande förblir SNCM härvidlag sårbart i Marseille, eftersom 2002 års avtal löper ut år 2006 och företaget inte har någon ensamrätt på denna linje. Det skall för övrigt konstateras att sökanden har dragit sig ur anbudsförfarandet för beviljandet av 2002 års avtal. Sökanden kan rimligen inte heller ifrågasätta att SNCM behöver bredda sitt utbud, eftersom sökanden svarar för fyra förbindelser till Korsika. SNCM har för övrigt i detta avseende, utan att sökanden har ifrågasatt detta, förklarat att i den mån som en betydande del av överfarterna genomförs från Marseille och till Nice (eller tvärtom) skulle en nedläggning i Nice automatiskt få negativa återverkningar på Marseille. På samma sätt har de franska myndigheterna, såsom framgår av skäl 205 i det ifrågasatta beslutet, och som inte ifrågasatts av sökanden, påpekat att förbindelserna från Nice och från Marseille kompletterar varandra, samt att SNCM, med hänsyn till att sökanden har linjer från fyra fastlandshamnar, måste presentera ett balanserat erbjudande.

- 210 Anmärkningen som framförts i yttrandet över interventionerna att upprätthållandet av trafik på icke lönsamma förbindelser motiveras av att denna kompletterar mer lönsamma förbindelser, bygger på två antaganden, som inte bevisats. Av skäl som skall redovisas i detalj nedan har sökanden inte på något sätt bevisat att förbindelsen från Nice inte skulle vara lönsam. Det skall dessutom konstateras att när det gäller förbindelsen från Marseille kan det inte, i motsats till vad sökanden har påstått, av ett påstått monopol på denna linje dras en slutsats om dess lönsamhet, eftersom SNCM inte har någon ensamrätt på denna förbindelse. Sökanden har heller inte varit medveten om att 2002 års avtal endast har till syfte att ersätta kostnaden för den allmänna trafikplikten på denna linje, utan att SNCM lämnas någon garanti för vinst. Det skall för övrigt konstateras att om sökandens påstående var riktigt skulle det vara svårt att förstå att sökanden har valt att bedriva verksamhet från Nice och avstå från att bedriva verksamhet från Marseille.
- 211 När det för det tredje gäller den av kommissionen framhållna risken för att det, såvitt avser förbindelsen med Nice, skall skapas ett monopol, skall det erinras om att förstainstansrätten redan har fastställt att kommissionen inom ramen för sitt stora utrymme för skönsmässig bedömning med rätta kunde anse att ett företags närvaro var nödvändig för att förhindra uppkomsten av en förstärkt oligopolsituation på marknaderna i fråga (domen i det ovan i punkt 138 nämnda målet Kneissl Dachstein mot kommissionen, punkt 97).
- 212 I förevarande fall skall det konstateras att sökanden, utan att bestrida att den är den enda aktuella konkurrenten till SNCM på förbindelsen mellan Nice och Korsika, varför SNCM:s nedläggning av denna linje skulle innebära att den gavs ett faktiskt monopol på denna, dock endast har gjort gällande att Moby Lines samt andra italienska företag skulle kunna gå in på denna linje. Det skall dock påpekas att varken Moby Lines eller något annat företag som sökanden har angett för närvarande trafikerar linjerna mellan det franska fastlandet och Korsika. Dessutom har sökanden inte inkommit med minsta uppgift som kan stödja påståendet att rederierna för närvarande planerar att gå in på denna linje. Under dessa omständigheter kan sökandens påstående i detta avseende inte innebära att kommissionens slutsatser beträffande risken för att det skapas ett monopol på förbindelsen mellan Nice och Korsika till dess fördel ifrågasätts.

- 213 Inget av sökandens andra argument är sådant att kommissionens konstateranden att det är nödvändigt att upprätthålla SNCM:s närvaro på förbindelsen mellan Nice och Korsika kan ifrågasättas.
- 214 När det för det första gäller påståendet att denna linje dras med ett strukturellt betingat underskott, skall det konstateras att sökanden inte har anfört några konkreta uppgifter till stöd för sitt påstående men att dess sedan år 1999 oavbrutna närvaro på denna linje motsäger detta påstående. Det skall i detta avseende för det första påpekas att sökanden inte har upphört att öka sina kapaciteter, såsom den själv har påpekat i repliken, i vilken den visade att överfarterna till Korsika ökade med 109 procent mellan åren 2000 och 2004. Sökanden har för övrigt i sin ansökan påpekat att beställningen av ett tolfte fartyg skulle ge den möjlighet att med 70 procent öka sitt utbud på de franska linjerna. Kommissionen konstaterade därefter, i skälen 65 och 86 i det ifrågasatta beslutet, utan att sökanden har ifrågasatt detta, att sökanden år 2001 på förbindelsen till Korsika hade inlett en aggressiv politik för att vinna marknadsandelar och att denna strategi hade lett till att företaget under ett eller två år erbjudit ett överdimensionerat platsantal för att locka till sig nya kunder.
- 215 När det därefter gäller påståendet att SNCM gick med förlust på de konkurrenskraftiga linjerna, skall det på samma sätt konstateras att det bygger på ett antagande som inte har bevisats. Det skall konstateras att sökandens fråga om skälet till att SNCM inte gått med på en omstruktureringsplan redan från år 1992, då det stod klart att liberaliseringen av cabotage skulle träda i kraft från och med år 1999, saknar relevans. Eftersom ett ärende om en omstruktureringsplan anhängiggjorts hos kommissionen år 2002, skulle kommissionen enbart ta ställning till denna plan. Den omständigheten att en sådan plan i förekommande fall kunde ha framlagts tidigare är ett teoretiskt antagande och kan inte påverka lagenligheten av det ifrågasatta beslutet. Under alla förhållanden kan SNCM inte kritiseras för att ha försökt anpassa sig till sin nya konkurrenskraftiga miljö genom att först använda egna medel, utan att begära omstruktureringsstöd. Det har för övrigt inte visats att sökanden inom ramen för riktlinjerna vid denna tidpunkt lagenligt kunde beviljas detta stöd.

- 216 När det för övrigt gäller påståendet att SNCM inte har kapacitet att utöva sin verksamhet i ett icke subventionerat konkurrenskraftigt sammanhang, räcker det att konstatera att detta påstående inte har bevisats. Det skall i detta avseende påpekas att det var först år 2002 som SNCM började trafikera förbindelsen mellan Nice och Korsika utanför allmän trafikplikt och offentlig ersättning som har samband med denna. Sökanden har för övrigt i sin ansökan själv påpekat att SNCM bedriver verksamhet med tre fartyg på Nordafrika, som är en annan förbindelse som företaget utanför varje allmän trafikplikt trafikerar med positiva resultat.
- 217 När det slutligen gäller påståendet att det föreligger överkapacitet på marknaden till Korsika, skall det erinras om att kommissionen, i skälen 82–87 och 313 i det ifrågasatta beslutet, på grundval av den marknadsundersökning som de franska myndigheterna lagt fram, drog slutsatsen att det inte fanns någon överkapacitet på förbindelsen med Korsika.
- 218 Ingen omständighet som sökanden har anfört är sådan att denna slutsats kan ifrågasättas. Tvärtom, och eftersom sökanden, såsom redan har konstaterats, själv har betonat att den mellan åren 2000 och 2004 hade ökat överfarterna till Korsika med 109 procent och att beställningen av ett tolfte fartyg skulle ge den möjlighet att med 70 procent öka utbudet på de franska linjerna, förefaller påståendet att det råder överkapacitet på marknaden sakna trovärdighet. Sökanden har inte heller inkommit med någon uppgift avseende det totala utbudet. Det framgår för övrigt av skäl 170 i det ifrågasatta beslutet, vilket inte har ifrågasatts inom ramen för förevarande talan, att företrädarna för sökanden vid mötet med kommissionen den 4 februari 2003 angav att marknaden för överfarter mellan det franska fastlandet och Korsika ”var god, med en ökning på 17 procent mellan åren 2000 och 2001 och på 13 procent mellan åren 2001 och 2002”, och på så sätt bekräftade vad kommissionen, på grundval av de franska myndigheternas marknadsundersökning enligt vilken marknaden ökade oavbrutet, konstaterat i skäl 61 i det ifrågasatta beslutet. På samma sätt skall det noteras att enligt sökandens egna siffror i repliken ökade marknaden med 6,6 procent under åren 2000–2001, med 8,3 procent under åren 2001–2002 och, även om det innebar en viss minskning, med 1 procent under åren 2002–2003. Den märkbara skillnaden mellan dessa siffror och de tidigare

siffrorna måste i detta avseende för övrigt föranleda tvivel om huruvida sökandens påstående är trovärdigt. Vad slutligen avser de siffror som, i syfte att visa att antalet passagerare minskade i början av år 2004, angavs i yttrandet över interventionerna, räcker det att konstatera att dessa uppgifter inte endast avser tiden efter det att det ifrågasatta beslutet antogs, utan att de, eftersom de endast avser ett enda år, inte heller som sådana kan medföra att prognoserna för ökningen för perioden 2002–2006 ifrågasätts.

- 219 Av detta följer att ingen anmärkning som sökanden har anfört är sådan att det kan bevisas att kommissionen har gjort sig skyldig till en uppenbart felaktig bedömning genom att inte ålägga SNCM att helt och hållet lägga ned förbindelsen mellan Nice och Korsika.
- 220 Följaktligen skall sökandens anmärkningar och argument avseende återställandet av lönsamheten underkännas.

— Förhindrande av otillbörlig snedvridning av konkurrensen

- 221 Sökanden har gjort gällande att kommissionen felaktigt har bedömt den snedvridning av konkurrensen som var följden av att stödet i fråga beviljades och att den inte ifrågasatte viss snedvridning som uppenbarades i samband med granskningen av detta stöd.
- 222 När det för det första gäller den snedvridning av konkurrensen som var följden av att det ifrågavarande stödet beviljades, skall det erinras om att kommissionen, i skäl 312 i det ifrågasatta beslutet, ansåg att det i enlighet med punkt 39 i riktlinjerna, var nödvändigt att begränsa SNCM:s närvaro på dess traditionella marknad, det vill säga förbindelsen med Korsika, där den mötte konkurrens från gemenskapsoperatörerna,

vilket inte var fallet på förbindelserna med Nordafrika. Enligt skälen 313–317 medgav kommissionen sålunda, efter att ha konstaterat att det inte rådde någon överkapacitet på marknaden, att de fyra följande uppvägande åtgärderna var tillräckliga för att minska SNCM:s närvaro på dess marknad till direkt fördel för konkurrenterna: nedläggning av den förbindelse mellan Italien och Korsika som Corsica Marittima ansvarade för, nedläggning (i praktiken) av förbindelserna mellan Toulon och Korsika, begränsning av det totala antalet platser och turer per år från och med år 2003, särskilt på förbindelsen mellan Nice och Korsika, och försäljning av fyra fartyg. Kommissionen ansåg dessutom att det, för att förhindra att SNCM använde överskott av likvida medel till aggressiva verksamheter som kunde snedvrida marknaden, var nödvändigt att förbjuda SNCM att finansiera andra nyinvesteringar än de kostnader för omläggning av verksamheten till Nordafrika som ingick i omstruktureringsplanen.

223 Genom förevarande anmärkningar har sökanden, utan att ifrågasätta försäljningen av fartyg och nedläggningen (i praktiken) av förbindelsen från Toulon, ifrågasatt kommissionens slutsatser att det inte råder någon överkapacitet på marknaden, att förbindelsen mellan Italien och Korsika skall läggas ned och att turerna skall begränsas.

224 Vad för det första avser överkapaciteten på marknaden räcker det att konstatera att sökandens argument i detta avseende redan har underkänts i punkt 217 ovan. I detta skede har sökanden, som svar på Republiken Frankrikes synpunkt på dess inköp av ett nytt fartyg år 2004, endast tillagt att dess beslut i detta avseende hade fattats före förslaget om att ge ett kapitaltillskott till SNCM. Utöver den omständigheten att sökanden inte har visat att detta inköp inte skulle ha genomförts om förslaget att ge företaget ett kapitaltillskott hade varit känt, skall det dock, såsom framgår av det klagomål som sökanden den 18 februari 2004 ingav till kommissionen på grund av att SNCM missbrukat stödet, konstateras att sökandens ökade kapacitet på linjen från Nice inte begränsade sig till det nya fartyg som förvärvades år 2004, utan var konstant sedan år 1996, med byggandet av tre höghastighetsfartyg år 1996 och två höghastighetsfärjor år 2001, vilket enligt vad sökanden själv bekräftat gav den möjlighet att för år 2004 öka kapaciteterna på denna linje med 18,17 procent.

- 225 Vad för det andra avser nedläggningen av förbindelsen mellan Italien och Korsika har det inte, såsom sökanden har påpekat, ifrågasatts att denna ägde rum redan januari 2002, innan omstruktureringsplanen genomfördes. En sådan omständighet kan dock inte innebära att denna åtgärd frångår sin karaktär av uppvägande åtgärd till fördel för konkurrenterna i syfte att minska SNCM:s närvaro på dess marknad, eftersom det framgår att indragningen av denna linje hade planerats enligt den omstruktureringsplan som antogs den 17 december 2001, och som anmälades till kommissionen den 18 februari 2002. Såsom kommissionen med fog har hävdad ankommer det nämligen på varje ekonomisk aktör att anta sådana åtgärder som krävs för att begränsa dess skada, samt den skada som vållas konkurrensen. Även om det var riktigt, såsom sökanden har hävdad, att tanken på nedläggning av den ifrågavarande linjen, såsom uppvägande åtgärd till fördel för konkurrensen i den mening som avses i riktlinjerna, inte omfattats av omstruktureringsplanen, saknar denna omständighet relevans, eftersom det är ostridigt att en sådan åtgärd faktiskt kan minska den snedvridning av konkurrensen som är en följd av stödet i fråga.
- 226 Vad för det tredje avser begränsningen av turerna framgår det att sökanden genom sin anmärkning i detta avseende har kritiserat kommissionen för att den, för att föreskriva denna åtgärd, har utgått från antalet passagerare som transporterats mellan det franska fastlandet och Korsika, såsom det återges i skäl 53, tabell 2, i det ifrågasatta beslutet, och inte från det verkliga antalet platser.
- 227 Det skall i detta avseende påpekas att kommissionen, enligt artikel 5 i det ifrågasatta beslutet, har ålagt SNCM att såsom uppvägande åtgärd till fördel för konkurrensen begränsa antalet turer med fartyg på de olika sjöfartsförbindelserna till och från Korsika till "tröskelvärdena i tabell 3 [i skäl 104 i det ifrågasatta beslutet]". Det är uppenbart att hänvisningen till tabell 2 i skäl 53 i det ifrågasatta beslutet, som gjorts i fotnot 113 till skäl 315 i detta beslut, i vilket det redogörs för skälen till det villkor som återges i artikel 5 i beslutet, är ett skrivfel.
- 228 Av detta följer att begränsningen av turerna till Korsika, i motsats till vad sökanden har påstått, inte har fastställts i förhållande till antalet transporterade passagerare utan i förhållande till antalet överfarter. Sökandens påstående bygger därför på en felaktig tolkning av det ifrågasatta beslutet.

- 229 Hur det än är med den saken, skall det påpekas att kommissionen, i skäl 315 i det ifrågasatta beslutet, visserligen angav att den, som uppvägande åtgärd till fördel för konkurrensen, ålade SNCM att begränsa antalet platser "och" antalet turer per år från och med år 2003, men att det däremot, av artikel 5 i detta beslut samt av skälen 337, 363 och 364 som behandlar detta villkor, framgår att det enda som ålagts SNCM som villkor för att stödet skulle beviljas är en begränsning av antalet turer per år. Det skall således, såsom kommissionen till följd av en fråga från förstainstansrätten bekräftade vid förhandlingen, anses att det ifrågasatta beslutet inte ålägger SNCM någon begränsning såvitt avser antalet platser på dessa fartyg.
- 230 Sedan detta klarlagts skall det konstateras att sökanden, inom ramen för förevarande anmärkning, varken har angett på vad sätt de i det ifrågasatta beslutet föreskrivna begränsningarna av turerna är uppenbart otillräckliga för att minska den otillbörliga snedvridning av konkurrensen som är en följd av att stödet har beviljats, eller på vad sätt den metod som den förordad skulle leda till att andra och, för att minska sådan snedvridning, lämpligare begränsningar av turerna föreskrevs.
- 231 Det är i detta avseende visserligen riktigt, såsom sökanden har gjort gällande, att en begränsning av turerna inte med nödvändighet, och under alla omständigheter, är likvärdigt med en begränsning av antalet platser, eftersom inte alla SNCM:s fartyg har samma kapacitet och att deras placering, åtminstone teoretiskt, kan ändras, eftersom det i 2002 års avtal för den allmänna trafikplikten endast föreskrivits en "principiell" placering för varje fartyg som utsetts för en viss linje. Den förklaring som SNCM i detta avseende framförde vid förhandlingen, enligt vilken 2002 års avtal av de avtalslutande parterna har tolkats så att det är förbjudet att ändra fartygens placering, kan inte godtas, eftersom den direkt motsäger detta avtal. Det skall dessutom påpekas att kommissionen själv, i skäl 29 c i det ifrågasatta beslutet, påpekade att höghastighetsfartygen Liamone och Asco "huvudsakligen" användes på turer från Nice.

- 232 Det skall dock medges att begränsningen av antalet turer i vart fall kan bidra till målet att minska kapaciteterna. Det skall i detta avseende påpekas att sökanden inte har ifrågasatt kommissionens konstaterande i skäl 104 i det ifrågasatta beslutet att begränsningen av antalet turer enligt omstruktureringsplanen, vilken utgör grunden för villkoret enligt artikel 5 i det ifrågasatta beslutet, leder till att antalet platser på samtliga förbindelser minskas med 28 procent. På samma sätt har sökanden inte heller ifrågasatt konstaterandet i skäl 316 i det ifrågasatta beslutet, att "[i] hela Genua- och Toulonbukten kommer SNCM att erbjuda över en miljon färre platser än 2001, dvs. mer än halvera sitt utbud, trots att dessa förbindelser är de som ökar mest, till omedelbar fördel för konkurrenterna".
- 233 Det skall dessutom påpekas att minskningen av kapaciteten enligt det ifrågasatta beslutet inte skall genomföras enbart genom det villkor som avser turerna, utan såsom framgår av skälen 315–317 och 333–358, samt av artiklarna 2 och 3 i detta beslut, genom en rad villkor enligt vilka det även föreskrivs nedläggning av Corsica Marittima, nedläggning (i praktiken) av förbindelserna från Toulon, försäljning av fyra fartyg, avyttring av icke strategiska aktieinnehav, begränsning av flottan till de elva fartyg som kvarstår efter försäljningen av de fyra fartygen och förbud, i princip, att byta ut dessa fartyg.
- 234 Sökandens anmärkningar i dessa avseenden kan följaktligen inte godtas.
- 235 När det för det andra gäller påståendet att det inte har skett någon granskning av huruvida det skett en viss snedvridning av konkurrensen, har sökanden kritiserat kommissionen för att den inte har kontrollerat de aspekter på statligt stöd som var en följd av den skattetekniska överavskrivning som gav SNCM möjlighet att göra en förtida nedskrivning av Liamone.

- 236 Det skall för det första konstateras att den förtida nedskrivningen av Liamone inte, i motsats till vad sökanden har hävdad, är en följd av en skatteteknisk överavskrivning. Såsom har påpekats ovan är den förtida nedskrivningen av tillgångar nämligen resultatet av att räkenskapsregler tillämpas enligt vilka ett företag med stöd av försiktighetsprincipen skall korrigera sin balansräkning genom att bokföra en extra nedskrivning så snart den konstaterar att någon av dess tillgångar har ett verkligt värde eller ett saluvärde som är lägre än dess bokförda värde. Såsom framgår av skäl 144 i det ifrågasatta beslutet har således SNCM i förevarande fall år 2001 gjort en sådan extra nedskrivning vad avser fartyget *Liamone* till ett belopp på 14, 8 miljoner euro.
- 237 Denna extra nedskrivning har inget samband med den skattetekniska överavskrivning som är tillåten enligt den franska lagstiftningen. Såsom kommissionen har förklarat i fotnot 106 till skäl 294 i det ifrågasatta beslutet är "[ö]veravskrivning ... lika med skillnaden mellan rak avskrivning i balansräkningen och degressiv avskrivning enligt skattelagstiftningen. Degressiv avskrivning används inte som bokföringsmässig avskrivning, och därför bokförs skillnaden mellan denna och den kumulerade raka avskrivningen på ett passivkonto för överavskrivning som enligt fransk redovisningssed normalt omfattas av det egna kapitalet. Bokföringsperiodens totala avskrivning påverkas inte. Systemet gör alltså bara att man kan tidigarelägga avskrivningen och minska skatten under de första åren." I förevarande fall framgår det av skäl 294 i det ifrågasatta beslutet att SNCM under rubriken "lagstadgade reserver" har bokfört överavskrivningar till ett belopp på 60 miljoner euro, avskrivningar som inte med nödvändighet avsåg fartyget *Liamone*.
- 238 Sökandens förevarande anmärkning bygger på ett felaktigt antagande och skall underkännas enbart av detta skäl.
- 239 Det skall dessutom, såsom kommissionen har påpekat utan att sökanden har bestritt detta, konstateras att systemet med extra nedskrivning enligt den nationella bokföringslagen inte kan utgöra ett statligt stöd i den mening som avses i artikel 87.1 EG, eftersom det är tillgängligt för alla företag.

240 Beträffande påståendet, som första gången framfördes i repliken, att den ovan nämnda nedskrivningen skulle ha gett SNCM möjlighet att med hjälp av stödet täcka eventuella förluster för att föregripa en möjlig risk, räcker det att konstatera att sökanden inte har ifrågasatt att SNCM:s räkenskaper för år 2001, på vilka denna nedskrivning bokförts, vederbörligen hade reviderats, och att det inte ankommer på förstainstansrätten att ifrågasätta dem, då det inte finns några uppgifter i detta avseende. Kommissionen hade i förevarande fall således, utan att göra sig skyldig till en uppenbart felaktig bedömning, fog för att anse att denna nedskrivning var en kostnad för SNCM som, inom ramen för företagets omstrukturering, kunde komma att ersättas med hjälp av det ifrågavarande stödet.

241 Det skall slutligen, under alla förhållanden, såvitt den förevarande anmärkningen skall förstås så att SNCM:s skattetekniska överskrivning ifrågasatts, även konstateras att ett sådant system enligt den nationella bokföringslagen är tillgängligt för alla företag och därför, som sådant, inte kan utgöra ett statligt stöd i den mening som avses i artikel 87.1 EG.

242 På dessa grunder skall sökandens anmärkningar och argument avseende frågan om förhindrande av otillbörlig snedvridning av konkurrensen underkännas.

— Huruvida stödet begränsats till vad som är absolut nödvändigt

243 Sökanden har hävdatt att det beviljade stödet inte begränsats till vad som är absolut nödvändigt för att göra det möjligt att omstrukturera SNCM i förhållande till företagets tillgångar. Sökanden har härvidlag ifrågasatt beloppet avseende den otillräckliga ersättningen för den allmänna trafikplikten, kostnaden för den sociala planen, beloppet avseende nedskrivningen av Liamone och beloppet avseende nettobehållningen från avyttringen av fartyg och anläggningstillgångar enligt omstruktureringsplanen.

244 Det skall inledningsvis erinras om att det omstruktureringsstöd som de franska myndigheterna har anmält uppgår till 76 miljoner euro. Såsom framgår av skäl 326 i det ifrågasatta beslutet består detta omstruktureringsstöd av en finansiell del och en verksamhetsdel. Den finansiella delen motsvarar den otillräckliga ekonomiska ersättningen för den tidigare allmänna trafikplikten. I skälen 256–258 i det ifrågasatta beslutet ansåg kommissionen att den finansiella delen motsvarade SNCM:s förluster i fråga om den allmänna trafikplikt som företaget fullgjort fram till år 2001. Verksamhetsdelen motsvarade, enligt skäl 328 i det ifrågasatta beslutet, kostnaderna för de olika åtgärderna enligt omstruktureringsplanen.

245 I skälen 256–258 i det ifrågasatta beslutet beräknade kommissionen att den otillräckliga ekonomiska ersättningen för den allmänna trafikplikten, såsom den erinrade om i skäl 327, uppgick till 53,48 miljoner euro. I skäl 328 i det ifrågasatta beslutet konstaterade kommissionen att kostnaderna för omstruktureringen uppgick till 46 miljoner euro. Detta belopp omfattade enligt fotnot 120 till skäl 328 i det ovannämnda beslutet, omstruktureringens driftsåtgärder (31,2 miljoner euro) och nedskrivningen av Liamone (14,8 miljoner euro). Eftersom SNCM torde få 21 miljoner euro i nettobehållning från avyttringarna enligt omstruktureringsplanen (skälen 97–99 och 319 i det ifrågasatta beslutet) kom kommissionen, i skäl 328 i det ifrågasatta beslutet, dock fram till slutsatsen att ett belopp på 76 miljoner euro var motiverat för att ge SNCM möjlighet att på kort sikt åter bli lönsamt. Kommissionen ansåg nämligen att företaget inte kunde finna andra egna medel för att finansiera sin omstrukturering.

246 I syfte att beakta behållningen av sådana eventuella avyttringar av icke strategiska aktieinnehav som föreskrivs i artikel 3 i det ifrågasatta beslutet och som kompletterar avyttringarna enligt omstruktureringsplanen, har kommissionen, såsom den förklarat i skälen 329, 357 och 358 i det ifrågasatta beslutet, dock endast tillåtit stöd till den ifrågavarande omstruktureringen, enligt artikel 6 i detta beslut, upp till en första delutbetalning på 66 miljoner euro, och på så sätt förbehållit sitt tillstånd i fråga om den andra delutbetalningen på 10 miljoner euro. Om det visar sig att avyttringarna i fråga har gett företaget möjlighet att inkassera mer än 10 miljoner euro kan SNCM inte beviljas denna andra delutbetalning. Om det av dessa

avyttringar däremot frigörs belopp som understiger 10 miljoner euro, kommer återstoden, efter kommissionens tillstånd, att betalas ut, med beaktande av behållningen av dessa avyttringar.

247 Syftet med sökandens anmärkningar om stödets begränsning till vad som är absolut nödvändigt är att ifrågasätta beräkningen av såväl beloppet avseende den otillräckliga ersättningen för den allmän trafikplikten (finansiell del) som kostnaderna för omstruktureringen (driftsdel).

248 Vad för det första avser beloppet avseende den otillräckliga ekonomiska ersättningen för den allmänna trafikplikten, räcker det att erinra om att sökandens anmärkningar, som avser frågan huruvida det ifrågasatta beslutet är välgrundat i detta avseende, redan har underkänts i punkterna 149–161 ovan. Den ytterligare anmärkning som framförts i förevarande skede om att SNCM dessutom skulle ha gjort extra avskrivningar till ett belopp på 22,2 miljoner euro, motsvarande dolda realisationsvinster på dess flotta, kan inte godtas, eftersom den relativa andel som tillåts för avskrivningar av tillgångar enbart är en följd av att räkenskapsregler, som sökanden inte har ifrågasatt, har tillämpats. Under alla förhållanden har de i SNCM:s räkenskaper tidigare bokförda avskrivningarna reviderats, vilket inte har ifrågasatts, och det ankommer inte på förstainstansrätten att ifrågasätta dem. Dessutom har det i punkt 193 ovan redan fastställts att kommissionen med fog kunde konstatera att SNCM:s skuldsättningsnivå och svaga självfinansieringsförmåga inte var av sådan art att en bank som agerade som privat kreditgivare och på marknadens villkor var beredd att erbjuda SNCM en kompletterande löpande kredit.

249 Vad för det andra avser beloppet av kostnaden för omstruktureringen har sökanden för det första inte värderat driftsåtgärderna för omstruktureringen till 31,2 miljoner euro, utan till 17,091 miljoner euro och därvid utgått från kostnaden för den sociala planen, eller till 16,86 miljoner euro och därvid utgått från det anslagsbelopp som återgavs i SNCM:s räkenskaper för år 2002.

- 250 Det skall dock, såvitt avser beloppet på 17,091 miljoner euro, konstateras att detta belopp, såsom för övrigt tydligt framgår av skäl 257, tabell 11, i det ifrågasatta beslutet, enbart avser kostnaden för den sociala planen i den del det i denna hänvisas till sjöfartslinjerna med Korsika som destination. Den ifrågavarande omstruktureringen avser emellertid inte enbart SNCM:s trafik till Korsika, utan företagets samtliga verksamheter, särskilt trafiken på Nordafrika. Beträffande beloppet på 16,86 miljoner euro har kommissionen och SNCM, utan att sökanden har bestritt detta, härvidlag förklarat att samtliga kostnader i samband med omstruktureringen inte kunde avsättas som reserver, eftersom de motsvarade kostnaderna för investering.
- 251 Eftersom sökanden, dessutom, endast allmänt har kritiserat kommissionen för att den inte har kontrollerat den verkliga kostnaden för den sociala planen, och inte har inkommit med några andra uppgifter som gör att beloppet på 31,2 miljoner, som återges i det ifrågasatta beslutet, kan ifrågasättas, skall det anses styrkt att detta belopp motsvarar kostnaderna avseende driftsåtgärderna för omstruktureringen.
- 252 När det för det andra gäller nedskrivningen av Liamone anser sökanden att denna nedskrivning inte är motiverad.
- 253 Såvitt sökanden i detta avseende har hänvisat till de argument som redan granskats i samband med andra anmärkningar ovan, skall de underkännas av samma skäl som de skäl som angetts i punkterna 150 och 151 ovan.
- 254 Beträffande den omständighet som åberopats i yttrandet över interventionerna att SNCM inte på något sätt var skyldigt att köpa ett överdimensionerat höghastighetsfartyg, eftersom företaget år 1998 hade oroat sig för att dess höghastighetsfartyg i hög grad inte stod till förfogande, räcker det att erinra om att även sökandens anmärkningar för att ifrågasätta avsaknaden av betydande överinvesteringar redan

har underkänts i punkterna 170–175 ovan. Under alla förhållanden är de tvivel som SNCM år 1998 uttalade beträffande lönsamheten av de två nya höghastighetsfartygen, beträffande vilka företaget angav att frågan om att avdela dessa fartyg till den allmänna trafikplikten var beroende av huruvida försöksanvändningen av dem utföll positivt, inte sådana att det kan ifrågasättas att rationella beslut hade legat bakom inköpet av ett höghastighetsfartyg år 2000. Detsamma gäller de synpunkter som SNCM:s ordförande framförde i en tidningsartikel av den 4 november 2004, och som sökanden har åberopat. Förutom att en sådan artikel inte kan ges något betydande bevisvärde, skall det konstateras att SNCM:s ordförande i denna artikel visserligen, såsom sökanden har påpekat, ställde sig frågan huruvida det var relevant att beställa Liamone, men även tillade, vilket sökanden har underlåtit att påpeka, att ”kundkretsen vid den tiden begärde att företaget skulle erbjuda hög standard”, medan ”passagerarnas prioritering i dag först och främst gäller priset”, samtidigt som han angav att fartyget Liamone hade ”hyllats enhälligt vid sjösättningen”.

255 När det för det tredje gäller nettobehållningen av avyttringarna enligt omstruktureringsplanen har sökanden kritiserat kommissionen för att den, för att fastställa att stödet begränsats till vad som var absolut nödvändigt, inte beaktat nettobehållningen av de avyttringar av anläggningstillgångar som föreskrevs i omstruktureringsplanen och som faktiskt genomförts år 2003.

256 Det skall i detta avseende erinras om att kommissionen, i skäl 328 i det ifrågasatta beslutet, angav att den beräknat kostnaderna för omstrukturerings driftsåtgärder till 46 miljoner euro och därefter påpekade att SNCM ”torde få 21 miljoner euro i nettobehållning från avyttringar enligt omstruktureringsplanen”. Under dessa omständigheter, och med hänsyn till att den otillräckliga ekonomiska ersättningen för den allmänna trafikplikten för perioden mellan åren 1991 och 2001 uppgick till 53,48 miljoner euro, kom kommissionen i nämnda skäl fram till ”att ett belopp på 76 miljoner euro [var] klart motiverat, om man vill[e] ge företaget möjlighet att på kort sikt åter bli lönsamt”.

257 Såsom framgår av fotnot 121 till skäl 328 i det ifrågasatta beslutet, vilken hänvisar till skälen 97–101 i detta beslut, är det ostridigt att det belopp på 21 miljoner euro som anges i skäl 328 i det ifrågasatta beslutet hänför sig till den nettobehållning av avyttringar som anges i skäl 99 i detta beslut.

258 Det skall påpekas att kommissionen, efter att dels i skäl 97 ha erinrat om att SNCM i sin omstruktureringsplan avsåg att år 2002 sälja fyra av sina fartyg, det vill säga fartygen Napoléon, Liberté, Monte Rotondo och höghastighetsfartyget *Asco*, fartyg som alla utom höghastighetsfartyget *Asco* angavs vara sålda, dels i skäl 98 ha erinrat om att utöver dessa avyttringar tillkom den pågående avyttringen av Southern Trader, angav att "[b]ehållningen från denna avyttring var 40 miljoner euro, dvs. ett kapitaltillskott (nettobehållning) på 21 miljoner euro, med beaktande av utestående ersättning".

259 Det skall dock konstateras att kommissionen, i skäl 101 i det ifrågasatta beslutet, tillade följande:

"Samtidigt hade [SNCM] i sin omstruktureringsplan planerat att avyttra anläggningstillgångarna i sina dotterbolag (kontoren i Marseille). De avyttrades mycket riktigt under 2003 till en nettobehållning av 12 miljoner euro och en realisationsvinst på 5,1 miljoner euro."

260 Det framgår således av det ifrågasatta beslutet att kommissionen konstaterade att SNCM, i enlighet med sin omstruktureringsplan, dels i fråga om försäljningen av fartyg hade räknat med att avyttringen skulle ge en nettobehållning på 21 miljoner euro, dels när det gällde försäljningen av anläggningstillgångar faktiskt avyttrat dessa till en nettobehållning av 12 miljoner euro.

- 261 I skäl 328 i det ifrågasatta beslutet angav kommissionen, för att fastställa det stödbelopp som var absolut nödvändigt, dock endast att SNCM torde få 21 miljoner euro från nettobehållningen av avyttringen, utan att hänvisa till det belopp på 12 miljoner euro, i skäl 101 i detta beslut, som avsåg nettobehållningen från avyttringen av anläggningstillgångar.
- 262 För att förklara vad den i detta avseende konstaterat i det ifrågasatta beslutet påpekade kommissionen, i sitt svaromål, för det första att intäkterna från avyttringarna av anläggningstillgångar inte i grund och botten ändrade analysen, med hänsyn till att realisationsvinsten på 5,1 miljoner euro hade inverkat marginellt på minskningen av den finansiella skulden, varför risken för likvida överskott skulle avvärjas. Intervenienterna Republiken Frankrike och SNCM har i sina skrivelser också hävdad denna uppfattning.
- 263 I dupliken har kommissionen, i likhet med SNCM, därefter gjort gällande att den inte hade kunnat göra några sammanräkningar för att fastställa de likvida tillgångar som SNCM hade kunnat förfoga över, på grund av att det saknades homogenitet för de sifferuppgifter som var tillgängliga vid den tidpunkt när det ifrågasatta beslutet antogs, och på grund av att det var oklart vad dessa siffror exakt motsvarade. Kommissionen har i detta avseende påpekat att många av de avyttringar som krävdes enligt det ifrågasatta beslutet omfattade avyttringar som föreskrivits i omstruktureringsplanen, och som inte genomförts den dag då det ifrågasatta beslutet antogs, att viss beräknad nettobehållning av avyttringar borde sänkas med hänsyn till de svårigheter som SNCM, efter det att det ifrågasatta beslutet antogs, hade att finna en köpare och att de franska myndigheternas sifferuppgifter till stor del var preliminära. Kommissionen förklarade att detta var skälen till att den i de ”stora samlade beloppen” hade bedömt de likvida tillgångar som SNCM rimligen kunde realisera för att maximalt kunna inkludera kostnaderna för omstruktureringsplanen före och efter det ifrågasatta beslutet.
- 264 Ingen av dessa förklaringar kan dock godtas för att motivera att nettobehållningen från avyttringen av anläggningstillgångar inte har beaktats.

- 265 När det gäller den första förklaringen skall det erinras om att stödbeloppet enligt punkt 40 i riktlinjerna skall begränsas till "vad som är absolut nödvändigt för att möjliggöra en omstrukturering med hänsyn till de finansiella resurser som företaget ... har".
- 266 Härav följer att eftersom SNCM, i förevarande fall, i sin omstruktureringsplan hade åtagit sig att avyttra fartyg och anläggningstillgångar som inte var nödvändiga skulle företaget, såsom kommissionen som svar på förstainstansrättens skriftliga frågor har medgett, använda hela behållningen från avyttringen av dessa tillgångar till att finansiera omstruktureringsplanen. I motsats till vad SNCM har hävdad innebär denna skyldighet inte på något sätt att en stödmottagare tvingas använda alla sina medel för att minska det beviljade stödbeloppet, utan endast att använda alla de medel som genereras genom de tillgångar som inte anses vara nödvändiga för att företagets verksamhet skall kunna fullföljas inom ramen för dess omstrukturering. Att stödmottagaren på så sätt bidrar med egna medel till omstruktureringsplanen är nödvändigt för att det skall kunna säkerställas att stödet, i enlighet med punkt 40 i riktlinjerna, fortfarande är begränsat till vad som är absolut nödvändigt för att möjliggöra en omstrukturering med hänsyn till de finansiella resurser som företaget, aktieägarna eller den koncern företaget tillhör har.
- 267 Detta är för övrigt det sätt på vilket kommissionen gått till väga i det ifrågasatta beslutet. Det framgår nämligen å ena sidan, av skäl 328 i detta beslut, att kommissionen, för att försäkra sig om att stödet begränsades till vad som var absolut nödvändigt, från den totala kostnaden för omstruktureringens driftsåtgärder i sin helhet drog av nettobehållningen på 21 miljoner euro från den avyttring som angetts där, och därvid för övrigt närmare angav att SNCM inte kunde finna andra egna medel för att finansiera sin omstrukturering. Å andra sidan tog kommissionen även hänsyn till skyldigheten att begränsa stödbeloppet till vad som är absolut nödvändigt genom att i förevarande fall föreskriva ett system för avbetalning, förbundet med ett system för kompensation. Enligt artikel 6 i det ifrågasatta beslutet godkände kommissionen det ifrågavarande stödet endast upp till en första delutbetalning på 66 miljoner euro, medan utbetalningen av det resterande beloppet på 10 miljoner euro skulle göras beroende av resultatet av den avyttring av flera icke strategiska aktieinnehav som kommissionen föreskrev i artikel 3 i detta beslut. Det skall konstateras att denna metod att godkänna stöd genom delutbetalningar även visar

att kommissionen avsåg att beakta hela behållningen från de avyttringar som utförts i fråga om icke nödvändiga tillgångar. Såsom kommissionen nämligen angav i skäl 341 i det ifrågasatta beslutet borde behållningen från dessa avyttringar minska stödbehovet ”i motsvarande omfattning”, så att stödet begränsades till vad som i enlighet med skyldigheten i punkt 40 i riktlinjerna var absolut nödvändigt.

268 Härav följer att kommissionen för att fastställa det belopp som var absolut nödvändigt för det stöd som beviljats SNCM hade skyldighet att i sin helhet ta hänsyn till nettobehållningen från de avyttringar som utförts till fullgörande av omstruktureringsplanen.

269 Påståendet att det enligt det ifrågasatta beslutet godkända stödbeloppet inte gav SNCM möjlighet att utnyttja likviditetsöverskotten saknar i detta avseende relevans.

270 Visserligen borde kommissionen, i enlighet med punkt 40 i riktlinjerna och såsom den gjorde i skäl 330 i det ifrågasatta beslutet, ha kontrollerat att stödet i fråga inte beviljats i en form eller till ett belopp som gjort att SNCM förfogade över likviditetsöverskott som företaget kunde använda till sådan aggressiv verksamhet som snedvrider marknaden. Den omständigheten att det enligt det ifrågasatta beslutet godkända stödbeloppet gav möjlighet att avvärja en sådan risk kan dock inte motivera att kommissionen inte beaktade nettobehållningen från avyttring av anläggningstillgångarna. Om kommissionen hade beaktat denna kunde det ha lett till att den förklarar ett lägre stödbelopp som förenligt, eller att den till och med i förekommande fall förklarar det ifrågavarande stödet som oförenligt, med den gemensamma marknaden, vilket under alla förhållanden, i än högre grad, kunde ha möjliggjort att risken för snedvridning av konkurrensen avvärjdes.

271 Kommissionens förklaring att nettobehållningen från avyttring av anläggningstillgångarna inverkat marginellt på SNCM:s finansiella situation skall därför underkännas.

- 272 När det gäller den andra förklaringen skall det erinras om att förstainstansrätten i fråga om ett omstruktureringsstöd redan har fastställt (domen i det ovan i punkt 138 nämnda målet Kneissl Dachstein mot kommissionen, punkt 84), att kommissionen inte är skyldig att för varje åtgärd som företaget i fråga vidtar beräkna den specifika kostnaden. Förutom att en precis utvärdering av de olika utgiftsposterna under alla omständigheter är osäker med hänsyn till den framtida karaktären på de föreskrivna åtgärderna, kan kommissionen nämligen inom ramen för sitt stora utrymme för skönsmässig bedömning inskränka sig till en allmän värdering.
- 273 Det skall således medges att kommissionen i förevarande fall, med hänsyn till svårigheten att exakt bedöma nettobehållningen från avyttring av fartyg och anläggningstillgångar enligt omstruktureringsplanen, i princip hade rätt att inom ramen för sitt stora utrymme för skönsmässig bedömning fastställa en ungefärlig utvärdering av denna behållning.
- 274 I förevarande fall skall det dock konstateras att när det, för det första, gäller avyttringen av fartyg angav kommissionen, i skälen 97 och 98 i det ifrågasatta beslutet, att tre av de fyra fartyg vars avyttring redan var planerad enligt omstruktureringsplanen, det vill säga Napoléon, Liberté och Monte Rotondo, redan hade sålts, och att köpare endast saknades för höghastighetsfartyget Asco, samt att avyttringen av Southern Trader var på gång. På samma sätt angav kommissionen, i skäl 99 i detta beslut, visserligen att den "förväntade" nettobehållningen av avyttringarna med beaktande av utestående ersättning var 21 miljoner euro, men konstaterade, i samma skäl, att "[f]artygen Monte Rotondo och Napoléon avyttrades under 2002" medan "[f]artygen Liberté och Southern Trader har [sålts] eller kommer under 2003 att säljas". Det sistnämnda fartyget omfattades nämligen av ett köplöfte. För övrigt konstaterade kommissionen vidare, i skäl 99 i det ifrågasatta beslutet, att "[d]en totala nettobehållningen av försäljningen av dessa fyra fartyg översteg den förväntade behållningen med 1,2 miljoner euro".
- 275 Det skall därför konstateras att det av det ifrågasatta beslutet framgår att kommissionen, vid den tidpunkt när det antogs, kände till den faktiska storleken på nettobehållningen efter avyttringen av flera fartyg, eftersom den, i fråga om

avyttringarna av fyra fartyg, konstaterade att det i förhållande till utvärderingarna förelåg en realisationsvinst i form av nettobehållning från dessa avyttringar. När det gäller fartygen Napoléon och Monte Rotondo, skall det anses att eftersom de avyttrades under år 2002 borde kommissionen, med hänsyn till den tid som förflutit mellan dessa avyttringar och den tidpunkt då det ifrågasatta beslutets antogs, med nödvändighet ha haft tillgång till alla de uppgifter som gav den möjlighet att fastställa det exakta beloppet av nettobehållningen från deras avyttring. Beträffande fartyget Liberté som avyttrades år 2003, innan det ifrågasatta beslutet antogs, skall det också konstateras att kommissionen, med förbehåll för att det i förekommande fall var nödvändigt att göra mindre anpassningar för att beakta de ytterligare kostnader som påförts försäljningspriset, på samma sätt med nödvändighet borde ha haft tillgång till större delen av de uppgifter som gav den möjlighet att beräkna nettobehållningen efter avyttringar.

276 Som svar på en skriftlig fråga från förstainstansrätten har kommissionen för övrigt bekräftat att den hade kunnat fastställa realisationsvinsten på fartygen Napoléon, Monte Rotondo och Liberté på grundval av information som de franska myndigheterna lämnat den 14 maj 2003, det vill säga ungefär två månader innan det ifrågasatta beslutet antogs.

277 Vad avser det femte fartyget, det vill säga Southern Trader, hade kommissionen däremot endast tillgång till en utvärdering av nettobehållningen från avyttringen av detta. Det framgår dock av artikel 3 i det ifrågasatta beslutet att avyttringen av detta fartyg, såsom SNCM med fog har påpekat, endast skall beaktas vid den andra delutbetalningen av stödet, eftersom detta fartyg var uthyrt till ett av SNCM:s dotterbolag, Société méditerranéenne d'investissements et de participations (nedan kallat SMIP), som kommissionen ansåg vara ett icke strategiskt aktieinnehav. I artikel 3 andra stycket i det ifrågasatta beslutet föreskrivs således att SNCM, i stället för att avyttra detta sistnämnda aktieinnehav, kan köpa företagets enda tillgång, fartyget Southern Trader, och sedan lägga ned detta dotterbolag. Som svar på en skriftlig fråga från förstainstansrätten i detta avseende har kommissionen således bekräftat att nettobehållningen efter avyttringen av Southern Trader inte var inkluderad i det belopp på 21 miljoner euro som angavs i skäl 99 i det ifrågasatta beslutet.

- 278 Det framgår av ovanstående att kommissionen vid den tidpunkt när det ifrågasatta beslutet antogs borde ha haft tillgång till det faktiska beloppet avseende nettobehållningen efter avyttringen av de fartyg vars försäljning var planerad enligt omstruktureringsplanen, och som faktiskt hade avyttrats den dag när det ovannämnda beslutet antogs.
- 279 När det för det andra gäller nettobehållningen från avyttring av anläggningstillgångar, skall det erinras om att kommissionen, i skäl 101 i det ifrågasatta beslutet, angav att "[anläggningstillgångarna] mycket riktigt [avyttrades] under 2003 till en nettobehållning av 12 miljoner euro och en realisationsvinst på 5,1 miljoner euro". Det framgår således redan av detta skäl att kommissionen inte redovisat det belopp på 12 miljoner euro som anges där såsom en ungefärlig utvärdering, utan som en exakt utvärdering av nettobehållningen från en avyttring som faktiskt genomförts.
- 280 Som svar på en skriftlig fråga från förstainstansrätten har kommissionen för övrigt bekräftat att det belopp på 12 miljoner euro som anges i skäl 101 i det ifrågasatta beslutet härrörde från information som de franska myndigheterna lämnat den 14 maj 2003, det vill säga ungefär två månader innan det ifrågasatta beslutet antogs.
- 281 Under dessa omständigheter kan det inte heller, i motsats till vad kommissionen har hävdat i sina skrivelser, godtas att beloppet avseende nettobehållningen efter avyttring av anläggningstillgångar inte säkert och slutgiltigt var känt den dag då det ifrågasatta beslutet antogs.
- 282 Det framgår således av det ifrågasatta beslutet att vid den tidpunkt när det antogs borde kommissionen, vad avser såväl de fartyg som de anläggningstillgångar vars avyttring hade planerats enligt omstruktureringsplanen och som vid denna tidpunkt redan hade avyttrats, inte endast ha haft tillgång till en utvärdering av den nettobehållning efter avyttringen av dessa tillgångar som var inskriven i denna plan, utan även till det faktiska beloppet avseende nettobehållningen efter avyttringen.

- 283 Under dessa omständigheter, och mot bakgrund bland annat av principen om förbud för statligt stöd enligt artikel 87.1 EG, kunde kommissionen, för att fastställa stödet till vad som var absolut nödvändigt, i fråga om dessa tillgångar inte inskränka sig till att göra en utvärdering av de ”stora samlade beloppen” av likvida tillgångar som SNCM förfogade över.
- 284 Eftersom kommissionen, när det gällde avyttringen av fartyg, konstaterade att det i förhållande till den utvärdering på 21 miljoner euro som fastställts enligt omstruktureringsplanen förelåg en realisationsvinst i form av nettobehållning från avyttringen och, när det gällde avyttringen av anläggningstillgångar, konstaterade att det förelåg en nettobehållning från avyttringen på 12 miljoner euro, kunde den inte, för att i skäl 328 i det ifrågasatta beslutet fastställa det stöd som var absolut nödvändigt, utan att göra sig skyldig till en uppenbart felaktig bedömning endast ta hänsyn till utvärderingen på 21 miljoner euro för avyttringen av fartyg enligt omstruktureringsplanen.
- 285 Följaktligen kan inte heller kommissionens förklaring godtas att de sifferuppgifter som var tillgängliga vid den tidpunkt när det ifrågasatta beslutet antogs inte var exakta.
- 286 Som svar på skriftliga frågor från förstainstansrätten har kommissionen, enligt en ny förklaring som inte finns i svaromålet eller i dupliken, med utgångspunkt i konfidentiella handlingar som inte bifogats handlingarna i förevarande processuella förfarande vid förstainstansrätten, hävdade att den nettobehållning från avyttringen på 21 miljoner euro som anges i skäl 99 i det ifrågasatta beslutet i själva verket omfattade både avyttringen av de fyra fartyg som anges i skäl 97 i detta beslut och avyttringen av anläggningstillgångar enligt omstruktureringsplanen. SNCM har i sin interventionsinlägga framfört samma förklaring.
- 287 Utan att det är nödvändigt att kontrollera huruvida denna förklaring på grundval av de handlingar som kommissionen har åberopat är välgrundad, skall det dock erinras

om att enligt fast rättspraxis skall skälen till ett beslut återfinnas i själva beslutstexten och att hänsyn inte kan tas till kommissionens efterföljande förklaringar annat än i särskilda fall (förstainstansrättens dom av den 2 juli 1992 i mål T-61/89, Dansk Pelsdyravlerforening mot kommissionen, REG 1992, s. II-1931, punkt 131, svensk specialutgåva, volym 13, s. II-1, av den 14 maj 1998 i mål T-295/94, Buchmann mot kommissionen, REG 1998, s. II-813, punkt 171, och av den 15 september 1998 i de förenade målen T-374/94, T-375/94, T-384/94 och T-388/94, European Night Services m.fl. mot kommissionen, REG 1998, s. II-3141, punkt 95). Av detta följer att beslutet i sig skall vara tillräckligt och att dess motivering inte skall följa av senare skriftliga eller muntliga förklaringar då beslutet i fråga utgör föremål för en talan vid en gemenskapsdomstol (förstainstansrättens dom av den 12 december 1996 i mål T-16/91, Rendo m.fl. mot kommissionen, REG 1996, s. II-1827, punkt 45).

288 I förevarande fall skall det dock konstateras att kommissionens och SNCM:s förklaring att nettobehållningen från avyttringen av anläggningstillgångarna inkluderas i det belopp på 21 miljoner euro för nettobehållningen från avyttringen som anges i skäl 99 i det ifrågasatta beslutet inte återfinns i detta beslut, vilket kommissionen som svar på en fråga från förstainstansrätten dessutom medgav vid förhandlingen.

289 Under alla förhållanden skall det konstateras att denna förklaring, som kommissionen framfört sent omsider, motsågs av det ifrågasatta beslutet. Eftersom det, i skälen 97 och 98 i det ifrågasatta beslutet, endast anges de av SNCM planerade avyttringarna av fartyg, utan att det dittills i det ifrågasatta beslutet på något sätt hänvisats till avyttringarna av anläggningstillgångar, vilka anges för första gången i skäl 101 i det ifrågasatta beslutet, skall det konstateras att angivelsen i skäl 99 i detta beslut att den förväntade behållningen av "dessa" avyttringar är 21 miljoner euro, med nödvändighet hänför sig enbart till de avyttringar av fartyg som redovisats i de föregående skälen, det vill säga skälen 97 och 98. På samma sätt bekräftas genom angivelsen i skäl 101 i det ifrågasatta beslutet att SNCM "parallellt" hade planerat att avyttra anläggningstillgångar, och dessa faktiskt avyttrats till en nettobehållning av 12 miljoner euro, att kommissionen ansåg att nettobehållningen från avyttringen av anläggningstillgångar var klart avgränsad från nettobehållningen från avyttring av fartygen, och att den tillkom utöver denna. Det skall för övrigt påpekas att det varken av skäl 328 i det ifrågasatta beslutet eller av skäl 341 i detsamma, i vilka det utan vidare förklaring hänvisas till en nettobehållning efter avyttring på 21 miljoner

euro, kan uppfattas som om detta belopp, utöver nettobehållningen från avyttring av fartygen, inkluderar nettobehållningen från avyttring av anläggningstillgångarna.

- 290 Härav följer att kommissionens och SNCM:s förklaring, att det belopp på 21 miljoner euro som i skäl 328 i det ifrågasatta beslutet beaktats för att fastställa det stöd som var absolut nödvändigt inkluderar avyttring av anläggningstillgångar, inte kan godtas.
- 291 Hur det än är med den saken kunde kommissionen, även om det, såsom kommissionen och SNCM har gjort gällande, antas att den till ett belopp på 21 miljoner euro förväntade nettobehållningen efter avyttring som anges i skäl 99 i det ifrågasatta beslutet skall förstås så, att den inkluderar nettobehållningen från avyttring av anläggningstillgångarna, ändå inte begränsa sig till att, i skäl 328 i detta beslut, beakta en nettobehållning från avyttring till ett belopp på 21 miljoner euro för att säkerställa att stödet begränsades till vad som var absolut nödvändigt.
- 292 Även om det inte kan uteslutas att nettobehållningen från avyttring av fartygen och anläggningstillgångarna i omstruktureringsplanen utvärderades till 21 miljoner euro, kan det nämligen, i motsats till vad kommissionen har gjort gällande vid förhandlingen, inte medges att kommissionen, för att inte antagandet av dess beslut skulle försenas, skulle ha rätt att enbart utgå från prognoser, även om dessa inte motsvarar verkligheten. Eftersom den utvärdering av nettobehållningen efter avyttring till 21 miljoner euro, som finns i omstruktureringsplanen, fastställdes i december 2001, såsom framgår av fotnot 31 till skäl 88 i det ifrågasatta beslutet, var kommissionen med hänsyn till att det var nödvändigt att i enlighet med riktlinjerna kontrollera att stödet var absolut nödvändigt, skyldig att korrigera denna utvärdering för att beakta SNCM:s verkliga situation, sådan som den var vid den tidpunkt när beslutet antogs nära 19 månader senare.

- 293 Om SNCM med fog har gjort gällande att kommissionen på grund av svårigheterna att avyttra höghastighetsfartyget Asco, när den antog det ifrågasatta beslutet, när det gällde detta fartyg kunde ha beaktat en nettobehållning från avyttring som understeg den utvärdering som fastställts i omstruktureringsplanen och således ha gjort en negativ korrigering i denna utvärdering, var kommissionen följaktligen även skyldig att göra eventuella positiva korrigeringar som kunde höja utvärderingarna avseende de andra fartygen.
- 294 I förevarande fall framgår det av skälen 99 och 101 i det ifrågasatta beslutet att SNCM har avyttrat dels de tre andra fartygen vars försäljning var planerad enligt omstruktureringsplanen liksom fartyget Southern Trader, och att den totala nettobehållningen från avyttringen av dessa fyra fartyg visade sig överstiga den förväntade behållningen med 1,2 miljoner euro, dels de anläggningstillgångar vars försäljning var planerad enligt den nämnda planen till en nettobehållning av 12 miljoner euro.
- 295 Det skall konstateras, vilket SNCM för övrigt inte har bestritt, att den minskade nettobehållningen från avyttring som är en följd av den negativa korrigeringen avseende enbart höghastighetsfartyget Asco inte är av sådan art att underlåtenheten att beakta dessa omständigheter kan kompenseras helt.
- 296 I sin interventionsinlaga har SNCM nämligen för vart och ett av de fyra fartyg vars avyttring var planerad enligt omstruktureringsplanen tillhandahållit förstainstansrätten det belopp som motsvarar "de verkliga medel som SNCM förfogar över". Såsom redan konstaterats ovan skall det, när det gäller fartygen Napoléon och Monte Rotondo, eftersom de avyttrades år 2002 och med hänsyn till den tid som förflutit mellan dessa avyttringar och det ifrågasatta beslutet, anses att det belopp som SNCM angett exakt motsvarar nettobehållningen från avyttring av dessa fartyg. På samma sätt skall det, när det gäller fartyget Liberté, som avyttrades år 2003 innan det ifrågasatta beslutet antogs, också konstateras att det belopp som SNCM angett i sin interventionsinlaga, bortsett från att eventuella mindre anpassningar måste göras, ungefärligen motsvarar nettobehållningen från avyttring av detta fartyg,

eftersom större delen av de uppgifter som gjorde att detta belopp kunde beräknas var kända vid den tidpunkt när det ifrågasatta beslutet antogs. SNCM har vid förhandlingen för övrigt bekräftat att det belopp som angetts i interventionsinlagan är trovärdigt.

297 Det framgår emellertid av dessa uppgifter från SNCM att även med beaktande av en nettobehållning från avyttring som i fråga om höghastighetsfartyget Asco var negativ, uppgick det faktiska beloppet avseende nettobehållningen efter avyttring av de fyra fartygen i fråga till omkring 16,5 miljoner euro, varför den totala nettobehållning efter avyttring som SNCM förfogade över vid den tidpunkt när det ifrågasatta beslutet antogs, med beaktande av den nettobehållning efter avyttring på 12 miljoner euro som i skäl 101 i det ifrågasatta beslutet angavs för avyttringen av anläggningstillgångarna, borde uppgå till omkring 28,5 miljoner euro, i stället för det belopp på 21 miljoner euro som kommissionen beaktade i det ifrågasatta beslutet.

298 I detta avseende skall SNCM:s påståenden, som syftar till att visa att det belopp som fastställts i skäl 101 i det ifrågasatta beslutet hänför sig till en bruttobehållning från avyttring, underkännas, eftersom de innebär ett direkt ifrågasättande av detta skäl. Beträffande påståendet att det i detta skäl fastställda beloppet delvis avser försäljning av tillgångar som var nödvändiga för företagets verksamhet, räcker det att konstatera att, förutom att detta påstående inte stöds på annat sätt, det ifrågasatta beslutet inte innehåller någon uppgift i detta avseende som kan motivera att nettobehållningen efter avyttring av dessa anläggningstillgångar inte har beaktats, och detta vare sig i skäl 101 eller i skäl 328 i det ifrågasatta beslutet. Det skall under alla förhållanden påpekas att även om SNCM:s siffror avseende nettobehållningen efter avyttring av anläggningstillgångarna tas i beaktande uppgår det verkliga beloppet som detta företag förfogade över, och som det angett i sin interventionsinlaga, till 24,9 miljoner euro.

299 Kommissionen, som i detta avseende tillfrågats vid förhandlingen, medgav för övrigt till slut att det totala nettobelopp efter avyttring av fartygen och anläggningstillgångarna som den hade tillgång till vid den tidpunkt när det ifrågasatta beslutet antogs översteg 21 miljoner euro.

- 300 Det framgår således av det ovan anförda att kommissionen i det ifrågasatta beslutet har gjort sig skyldig till en uppenbart felaktig bedömning i den del den i detta, för att fastställa stödbeloppet till vad som är absolut nödvändigt, fastställt en nettobehållning efter avyttring på enbart 21 miljoner euro, medan det av detta beslut och av de förklaringar som getts inom ramen för förevarande mål framgår att kommissionen, på grundval av de uppgifter som den hade vid den tidpunkt när det ifrågasatta beslutet antogs, kunde konstatera att denna nettobehållning efter avyttring översteg 21 miljoner euro.
- 301 Inget av kommissionens och intervenienternas andra argument är av sådan art att denna slutsats kan ifrågasättas.
- 302 För det första skall kommissionens påstående i dupliken, att nettobehållningen efter förväntade avyttringar av anläggningstillgångar och fartyg, vars avyttring ingår i omstruktureringsplanen och som ännu inte hade avyttrats den dag då det ifrågasatta beslutet antogs, skall beaktas vid den framtida granskningen av den andra delutbetalningen på 10 miljoner euro med stöd av artikel 6 i det ifrågasatta beslutet, underkännas, då det saknar grund.
- 303 Det är visserligen riktigt att det i artiklarna 3 och 6 i det ifrågasatta beslutet föreskrivs att nettobehållningen efter SNCM:s avyttring av anläggningstillgångar skall fördelas på den andra delutbetalningen av stödet, men det framgår av dessa artiklar, på samma sätt som av skälen 357 och 358 som utgör det nödvändiga underlaget härför, att syftet med denna andra delutbetalning endast är att behållningen av de avyttringar av icke strategiska aktieinnehav som kommissionen ställde som villkor för att stödet skulle vara förenligt med den gemensamma marknaden skall beaktas. Dessa avyttringar anges uttömmande i artikel 3 första stycket i det ifrågasatta beslutet och avser aktieinnehaven i företagen Amadeus France, Compagnie Corse Méditerranée, fastighetsbolaget Schuman, SMIP och Someca.

- 304 Såsom kommissionen vid upprepade tillfällen har bekräftat i sina svar på de skriftliga frågorna och vid förhandlingen, ingår inte de anläggningstillgångar som omfattas av de ovan nämnda bestämmelserna i det ifrågasatta beslutet avseende den andra delutbetalningen i den avyttring av anläggningstillgångar som anges i skäl 101 i detta beslut, och som kommissionen var skyldig att beakta för att, i skäl 328 i detta beslut, fastställa stödet till vad som var absolut nödvändigt. När det gäller fartyget Southern Trader som innehas av SMIP förklarade kommissionen i sina svar på de skriftliga frågorna att den i artikel 3 i det ifrågasatta beslutet hade krävt att detta fartyg skulle avyttras på grund av de oklarheter som i omstruktureringsplanen omgav försäljningen av detta, varför detta fartyg inte borde anses vara en tillgång som ingick i beloppet på 21 miljoner euro enligt omstruktureringsplanen.
- 305 Härav följer att den nettobehållning efter avyttring av anläggningstillgångar som anges i skäl 101 i det ifrågasatta beslutet inte, i motsats till vad kommissionen har hävdats i sina skrivelser, kan beaktas vid den andra delutbetalningen av stödet.
- 306 Följaktligen kan kommissionens möjlighet att i efterhand bedöma huruvida villkoren för den andra delutbetalningen är uppfyllda inte på något sätt leda till att ovanstående slutsatser ifrågasätts när det gäller underlåtenheten att, för att fastställa det stöd som är absolut nödvändigt, beakta den totala nettobehållningen efter avyttring av icke nödvändiga tillgångar.
- 307 Av samma skäl kan kommissionen vidare inte hävda, såsom den har gjort vid förhandlingen, att den genom att godkänna stöd upp till en första delutbetalning på 66 miljoner euro hade försäkrat sig om att stödet begränsades till vad som var absolut nödvändigt, eftersom beaktandet av en nettobehållning efter avyttring av icke nödvändiga tillgångar som överstiger 21 miljoner euro, i princip, borde leda till att den konstaterade att det stödbelopp som de franska myndigheterna anmälde inte uppfyllde kravet att stödet skall begränsas till vad som är absolut nödvändigt och att, följaktligen, villkoren för att stödet skulle förklaras som förenligt med den gemensamma marknaden enligt artikel 87.3 c EG inte var uppfyllda.

- 308 Vad för det andra avser den omständighet som kommissionen kortfattat åberopat, att beloppet avseende den otillräckliga ersättningen för den allmänna trafikplikten hade undervärderats fram till slutet av år 2001, räcker det att konstatera att kommissionen vederbörligen beaktat denna omständighet när den fastställde det stöd som var absolut nödvändigt. Såsom särskilt framgår av skälen 326 och 327 i det ifrågasatta beslutet godkändes — för den del av stödet som de franska myndigheterna anmält som omstruktureringsstöd och som var avsett att göra det möjligt "att en gång för alla dra ett streck över följderna av den otillräckliga ersättningen enligt [1991 års och 1996 års] avtal, mot bakgrund av periodens faktiska driftskostnader till sjöss och på land för de förbindelser som omfattades av trafikplikten" — stöd till ett belopp av 53,48 miljoner euro. Den åberopade omständigheten kunde därför inte beaktas en andra gång för fastställandet av nettobehållningen efter avyttring av icke nödvändiga tillgångar som skulle dras av för beräkningen av det stöd som var absolut nödvändigt.
- 309 Vad för det tredje avser den av SNCM åberopade omständigheten att de omstruktureringskostnader som till slut fastställdes i det ifrågasatta beslutet, det vill säga 25 miljoner euro (46 miljoner euro –21 miljoner euro) och beloppet avseende den otillräckliga ersättningen för den allmänna trafikplikten, det vill säga 53,48 miljoner euro, tillsammans kunde motivera upp till 78,48 miljoner euro för omstruktureringsstöd och på så sätt lämna en marginal på 2,48 miljoner euro, räcker det att konstatera att det stöd som de franska myndigheterna anmälde inte avsåg ett stöd på 78,48 miljoner euro, utan ett stöd på 76 miljoner euro. Inom ramen för en tvist som avser ogiltigförklaring av ett beslut ankommer det emellertid inte på förstainstansrätten att avgöra det lagenliga i ett stöd, till ett annat belopp än det stödbelopp som granskats av kommissionen, genom att ersätta kommissionens bedömning med sin egen bedömning (förstainstansrättens dom av den 22 oktober 1996 i de förenade målen T-79/95 och T-80/95, SNCF och British Railways mot kommissionen, REG 1996, s. II-1491, punkt 64). Det skall dessutom påpekas att den skillnad som SNCM åberopat har liten betydelse i förhållande till det fel som, inom ramen för fastställandet av nettobehållningen efter avyttringarna av icke nödvändiga tillgångar, begicks till dess fördel.
- 310 Vad för det fjärde avser SNCM:s påstående att stödbeloppet i strikt mening endast uppgår till 22,5 miljoner euro, det vill säga skillnaden mellan den franska statens kapitaltillskott och den otillräckliga ersättningen för den allmänna trafikplikten, och på så sätt motsvarar 48 procent av de kostnader för omstrukturen som uppgick

till 46 miljoner euro, har företaget utgått från den felaktiga förutsättningen att beloppet avseende den otillräckliga ersättningen för den allmänna trafikplikten inte utgör statligt stöd i den mening som avses i artikel 87.1 EG. Detta vore inte fallet om de villkor som anges i domen i målet Altmark Trans och Regierungspräsidium Magdeburg (punkt 105 ovan) avseende denna del av kapitaltillskottet var uppfyllda. Dock ankommer det i detta avseende inte på förstainstansrätten att inom ramen för en tvist om ogiltigförklaring av ett beslut ersätta kommissionens bedömning med sin egen bedömning (domen i det ovan i punkt 309 nämnda målet SNCF och British Railways mot kommissionen, punkt 64).

311 Detta övervägande gör sig gällande i än högre grad i förevarande fall eftersom kommissionen i det ifrågasatta beslutet, såsom framgår av skälen 260 och 326 i detta beslut, uttryckligen ansåg att även om beloppet avseende den otillräckliga ersättningen för den allmänna trafikplikten kunde motiveras enligt artikel 86.2 EG, skulle hela det ifrågavarande stödet på 76 miljoner euro granskas som omstruktureringsstöd, däri inbegripet den del som motsvarade den otillräckliga ersättningen för den allmänna trafikplikten, med motiveringen att det ifrågavarande stödet hade anmälts såsom omstruktureringsstöd och att återställandet av lönsamheten krävde att detta stöd även gav möjlighet att återbetala de skulder som härrörde från denna otillräckliga ersättning.

312 Under dessa omständigheter framgår det att det totala stödbeloppet i fråga, det vill säga 76 miljoner euro, motsvarar ungefär 76 procent av den totala kostnaden för omstruktureringen, som med tillägg av den otillräckliga ersättningen för den allmänna trafikplikten, till ett belopp på 53,48 miljoner euro, och av kostnaderna för omstruktureringen, till ett belopp på 46 miljoner euro, uppgick till 99,48 miljoner euro. Det skall för övrigt konstateras att även om enbart beloppet avseende den första delutbetalningen på 66 miljoner euro skulle beaktas motsvarar denna delutbetalning fortfarande ungefär 66 procent av den ovannämnda totala kostnaden.

313 Även om det antas att de villkor som anges i domen i målet Altmark Trans och Regierungspräsidium Magdeburg (punkt 105 ovan) är uppfyllda, kan under alla förhållanden den omständigheten att stödet i det fallet motsvarar mindre än 50 procent av omstruktureringskostnaderna inte på något sätt vederlägga fastställandet

att detta stöd dock fortfarande är alltför stort, eftersom nettobehållningen från avyttringar som genomförts till fullgörande av omstruktureringsplanen inte har beaktats i sin helhet. Såsom angetts ovan skall ett omstruktureringsstöd, enligt punkt 40 i riktlinjerna, begränsas till "vad som är absolut nödvändigt" med hänsyn till de finansiella resurser som företaget har till följd av bland annat försäljning av vissa tillgångar, när dessa inte är nödvändiga för företagets överlevnad.

314 Vad, slutligen, för det femte avser det påstående som Republiken Frankrike framfört i sina skrivelser, att de andra utvärderingsmetoderna som de franska myndigheterna redovisade gav möjlighet att motivera ett belopp motsvarande det ifrågasatta stödet, räcker det att konstatera att kommissionen, i skälen 320–325 i det ifrågasatta beslutet, uttryckligen avvisade dessa metoder för att i stället välja en annan metod som den själv utarbetat.

315 Följaktligen skall slutsatsen dras att sökandens anmärkning, att kommissionen, för att fastställa stödet till vad som är absolut nödvändigt, inte har beaktat nettobehållningen efter avyttring av icke nödvändiga tillgångar i sin helhet, är välgrundad, eftersom kommissionen i det ifrågasatta beslutet i detta avseende har gjort sig skyldig till en uppenbart felaktig bedömning.

Slutsats angående den andra grunden

316 Det framgår av samtliga ovanstående överväganden att talan inte, med undantag för anmärkningen avseende en felaktig bedömning av stödets begränsning till vad som är absolut nödvändigt, kan vinna bifall på den andra grunden avseende ett åsidosättande av artikel 87.3 c EG och riktlinjerna i den del det ifrågasatta beslutet innehåller felaktiga uppgifter och uppenbart felaktiga bedömningar.

- 317 Eftersom begränsningen av stödet till vad som är absolut nödvändigt, såsom kommissionen har angett i punkterna 19 och 20 i riktlinjerna, hänför sig till villkoret enligt artikel 87.3 c EG, enligt vilket stödet för att kunna anses som förenligt med den gemensamma marknaden inte skall påverka handeln i negativ riktning i en omfattning som strider mot det gemensamma intresset, följer härav att det ifrågasatta beslutets bristande lagenlighet avser ett av villkoren enligt artikel 87.3 c EG för att ett stöd skall kunna anses som förenligt med den gemensamma marknaden.
- 318 Under dessa omständigheter skall det konstateras att villkoren för att kommissionen skulle kunna anse det ifrågasatta stödet som förenligt med den gemensamma marknaden i förevarande fall inte var uppfyllda. Följaktligen har felet med det ifrågasatta beslutets lagenlighet i förevarande fall haft ett avgörande inflytande på resultatet (förstainstansrättens dom av den 14 maj 2002 i mål T-126/99, *Graphischer Maschinenbau mot kommissionen*, REG 2002, s. II-2427, punkt 49).
- 319 Eftersom fastställandet av stödet till vad som är absolut nödvändigt är av väsentlig betydelse med beaktande av det ifrågasatta beslutets allmänna systematik (domen i det ovan i punkt 62 nämnda målet *Westdeutsche Landesbank Girozentrale mot kommissionen*, punkt 420), och det inte ankommer på förstainstansrätten att inom ramen för en tvist som avser ogiltigförklaring av ett beslut ersätta kommissionens bedömning med sin egen bedömning (domen i det ovan i punkt 309 nämnda målet *SNCF och British Railways mot kommissionen*, punkt 64), skall detta beslut ogiltigförklaras utan att det behöver granskas huruvida sökandens anmärkningar avseende de i det ifrågasatta beslutet uppställda villkoren är välgrundade.
- 320 Det kan i synnerhet inte uteslutas att kommissionen, bland annat mot bakgrund av domen i målet *Altmark Trans och Regierungspräsidium Magdeburg* (punkt 105 ovan), skulle kunna göra en ny bedömning av den ifrågasatta åtgärdens karaktär av statligt stöd eller åtminstone av en del av denna, med avseende på artikel 87.1 EG, och att den i förekommande fall skulle kunna ändra de i det ifrågasatta beslutet

uppställda villkoren, såvitt dessa villkor fortfarande är nödvändiga med hänsyn till beloppet avseende den åtgärd som utgör statligt stöd (se, för ett liknande resonemang, domen i det ovan i punkt 309 nämnda målet SNCF och British Railways mot kommissionen, punkt 64).

321 Det följer av ovanstående att det ifrågasatta beslutet skall ogiltigförklaras.

Rättegångskostnader

322 Enligt artikel 87.2 i förstainstansrättens rättegångsregler skall tappande part förpliktas att ersätta rättegångskostnaderna, om detta har yrkats. Sökanden har yrkat att kommissionen skall förpliktas att ersätta rättegångskostnaderna. Eftersom kommissionen har tappat målet skall den förpliktas att bära sin rättegångskostnad och att ersätta sökandens rättegångskostnader.

323 Enligt artikel 87.4 tredje stycket i rättegångsreglerna skall intervenienten SNCM bära sina rättegångskostnader.

324 Enligt artikel 87.4 första stycket i rättegångsreglerna skall de medlemsstater som har intervenerat i målet bära sina rättegångskostnader. Republiken Frankrike skall därför bära sina rättegångskostnader.

På dessa grunder meddelar

FÖRSTAINSTANSRÄTTEN (tredje avdelningen)

följande dom:

- 1) **Kommissionens beslut 2004/166/EG av den 9 juli 2003 om det omstruktureringsstöd som Frankrike har för avsikt att lämna till Société nationale maritime Corse-Méditerranée (SNCM) ogiltigförklaras.**
- 2) **Kommissionen skall ersätta sökandens rättegångskostnader och bära sina rättegångskostnader.**
- 3) **Republiken Frankrike och SNCM skall bära sina rättegångskostnader.**

Jaeger

Tiili

Czúcz

Avkunnad vid offentligt sammanträde i Luxemburg den 15 juni 2005.

Justitiesekreterare

Ordförande

H. Jung

M. Jaeger

Innehållsförteckning

Tillämpliga bestämmelser	II - 2206
Bakgrund till tvisten	II - 2208
1. De ifrågavarande rederierna	II - 2208
2. Den allmänna trafikplikten avseende sjöfartsförbindelserna mellan det franska fastlandet och Korsika	II - 2209
Det administrativa förfarandet	II - 2211
1. Stöd till förmån för SNCM för ersättning för den allmänna trafikplikten inom ramen för 1991 års avtal och 1996 års avtal	II - 2211
2. Stödet till undsättning och omstrukturering till förmån för SNCM	II - 2212
Förfarande och parternas yrkanden	II - 2220
Rättslig bedömning	II - 2222
1. Inledande synpunkt på frågan huruvida beslutet av den 8 september 2004 inverkar på förevarande talan	II - 2222
2. Den första grunden: Åsidosättande av artikel 253 EG i den del det ifrågasatta beslutet är otillräckligt motiverat	II - 2223
Inledande anmärkningar avseende grundens omfattning	II - 2224
Anmärkningarna avseende motiveringen av det ifrågasatta beslutet	II - 2227
Inledande synpunkter	II - 2227
Den ifrågavarande åtgärdens karaktär och den karaktär av ersättning för allmän trafikplikt som en del av stödet har	II - 2229
Undanröjandet av de tvivel som motiverade att det formella granskningsförfarandet inleddes	II - 2236
	II - 2303

Bedömningen av huruvida lönsamheten kan återställas	II - 2241
Huruvida antagandena om omstrukturering är realistiska	II - 2244
Fastställandet av icke strategiska aktieinnehav	II - 2246
Slutsats angående den första grunden	II - 2248
3. Den andra grunden: Åsidosättande av artikel 87.3 c EG, av förordning nr 659/1999 och av riktlinjerna i den del det ifrågasatta beslutet innehåller felaktiga uppgifter och uppenbart felaktiga bedömningar	II - 2248
Inledande synpunkt avseende förstainstansrättens prövning	II - 2248
Anmärkningarna avseende frågan huruvida det ifrågasatta beslutet är välgrundat	II - 2250
Beräkningen av den ersättning för den allmänna trafikplikten som en del av stödet utgör	II - 2251
Analysen av de orsaker som lett till SNCM:s ekonomiska svårigheter	II - 2255
Huruvida riktlinjerna har iakttagits	II - 2259
— Huruvida SNCM är ett företag i svårigheter	II - 2260
— Huruvida lönsamheten kan återställas	II - 2265
— Förhindrande av otillbörlig snedvridning av konkurrensen	II - 2272
— Huruvida stödet begränsats till vad som är absolut nödvändigt ...	II - 2278
Slutsats angående den andra grunden	II - 2299
Rättegångskostnader	II - 2301