

II

(Akty o charakterze nieustawodawczym)

DECYZJE

DECYZJA KOMISJI

z dnia 24 października 2011 r.

w sprawie pomocy państwa SA.32600 (2011/C) – Francja – Pomoc na restrukturyzację dla SeaFrance SA udzielona przez SNCF

(notyfikowana jako dokument nr C(2011) 7808)

(Jedynie tekst w języku francuskim jest autentyczny)

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

(2012/397/UE)

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (zwany dalej „TFUE”), w szczególności jego art. 108 ust. 2 akapit pierwszy,

uwzględniając Porozumienie o Europejskim Obszarze Gospodarczym, w szczególności jego art. 62 ust. 1 lit. a),

po wezwaniu zainteresowanych stron do przedstawienia uwag zgodnie z przywołanymi artykułami ⁽¹⁾,

a także mając na uwadze, co następuje:

(3) Dnia 6 kwietnia 2011 r. konkurent SeaFrance, przedsiębiorstwo P&O Ferries (zwane dalej „P&O”), wniósł do Komisji skargę dotyczącą przedmiotowej pomocy na restrukturyzację.

(4) Pismem z dnia 22 czerwca 2011 r. Komisja powiadomiła Republikę Francuską o swojej decyzji w sprawie wszczęcia postępowania (zwanej dalej „decyzją o wszczęciu postępowania”) określonego w art. 108 ust. 2 TFUE.

(5) Komisja wezwała zainteresowane strony do przedstawienia uwag dotyczących przedmiotowej pomocy ⁽²⁾. Komisja otrzymała uwagi, których szczegółowy opis zamieszczono w sekcji V.

I. PROCEDURA

1.1. Ogólny kontekst proceduralny

(1) Decyzją z dnia 18 sierpnia 2010 r. ⁽²⁾ Komisja zatwierdziła środek pomocy na ratowanie (zwany dalej „pomocą na ratowanie”) na rzecz spółki SeaFrance SA (zwanej dalej „SeaFrance”), który od tamtej pory został wdrożony przez Francję. Przedmiotowa pomoc miała formę pożyczki na maksymalną kwotę [40-70] mln EUR przyznanej na rzecz SeaFrance przez SNCF.

(2) Dnia 18 lutego 2011 r. władze francuskie zgłosiły środek pomocy na restrukturyzację (zwany dalej „pomocą na restrukturyzację”) na rzecz SeaFrance o wartości 223 mln EUR wraz z planem restrukturyzacji. Pismem z dnia 29 marca 2011 r. Komisja zażądała informacji uzupełniających, które władze francuskie przedstawiły dnia 4 maja 2011 r.

(6) Władze francuskie przedstawiły swoje uwagi dnia 14 lipca 2011 r. w odpowiedzi na decyzję o wszczęciu postępowania, dnia 22 lipca 2011 r. w związku ze skargą P&O oraz dnia 19 sierpnia 2011 r. w odpowiedzi na uwagi zainteresowanych osób trzecich na temat decyzji o wszczęciu postępowania.

(7) Dnia 12 września 2011 r. władze francuskie przedstawiły zmienioną wersję planu restrukturyzacji.

(8) Dnia 3 października 2011 r. władze francuskie opracowały kolejną zmienioną wersję planu restrukturyzacji (zwaną dalej „zmienionym planem restrukturyzacji”).

⁽¹⁾ Dz.U. C 208 z 14.7.2011, s. 8.

⁽²⁾ Dz.U. C 102 z 2.4.2011, s. 2.

⁽³⁾ Zob. przypis nr 1

(9) Komisja i władze francuskie spotkały się dnia [...] r. Na wszystkich etapach postępowania przeprowadzono również wiele rozmów telefonicznych⁽⁴⁾ oraz wymieniono szereg wiadomości e-mail. Dnia 18 października 2011 r. władze francuskie wystosowały do Komisji pismo zawierające podsumowanie argumentów przedstawionych podczas poprzednich kontaktów.

1.2. Krajowy kontekst proceduralny

(10) W ramach postępowania naprawczego dotyczącego SeaFrance, wszczętego dnia 30 czerwca 2010 r., sąd gospodarczy w Paryżu dnia 25 października 2011 r. ma wydać ostateczną decyzję o likwidacji SeaFrance lub o kontynuacji jej działalności⁽⁵⁾.

(11) Ponadto od czasu wszczęcia postępowania naprawczego dopuszczono do przedstawienia syndykowi przez osoby trzecie ofert mających na celu utrzymanie działalności poprzez całkowite lub częściowe wydzielenie przedsiębiorstwa. Jak wynika z informacji dostępnych Komisji, przedstawiono trzy oferty przejęcia: wspólną ofertę francuskiej grupy Louis Dreyfus Armateurs oraz duńskiego przedsiębiorstwa DFDS A/S (zwanego dalej „DFDS”) (łącznie zwanych dalej „DFDS-LDA”), ofertę związku zawodowego Confédération française démocratique du travail (zwanego dalej „CFDT”) oraz ofertę SNC Being Bang Immaterial (zwanej dalej „Being Bang”).

(12) DFDS-LDA przedstawiły ofertę częściowego przejęcia aktywów oraz personelu SeaFrance za symboliczną kwotę 3 EUR⁽⁶⁾. Przekazały one kopię oferty do wiadomości Komisji. Zgodnie z tą ofertą DFDS-LDA zatrzymałyby jedynie 460 pracowników (tj. o 200 mniej niż zaproponowano w zmienionym planie restrukturyzacji) oraz zachowałyby frachtowiec Nord Pas-de-Calais (oraz dwa promy pasażersko-samochodowe Berlioz i Rodin), ale nie zachowałyby promu samochodowego Molière (podczas gdy w zmienionym planie restrukturyzacji zaproponowano sprzedaż frachtowca Nord Pas-de-Calais, nie przewidziano natomiast pozbycia się z promu Molière, w odniesieniu do którego zaplanowano przedterminowy wykup).

(13) Według doniesień prasowych dnia 24 sierpnia 2011 r. CFDT złożył w sądzie gospodarczym w Paryżu ofertę dotyczącą przejęcia przedsiębiorstwa. CFDT zamierza zatrzymać wszystkich z 1 100 obecnie zatrudnionych pracowników. W tym celu CFDT planuje wykup statków SeaFrance za symboliczną kwotę 1 EUR bez przejęcia pasywów przedsiębiorstwa. CFDT zamierza otrzymać zabezpieczony kredyt bankowy w wysokości co najmniej 50 mln EUR oraz zwrócić się do samorządów terytorialnych o dodatkową pożyczkę w wysokości 80 mln EUR, aby mieć możliwość sprostania ewentualnemu ponownemu kryzysowi.

⁽⁴⁾ [...].

⁽⁵⁾ Art. L. 622-1 akapit pierwszy francuskiego kodeksu handlowego.

⁽⁶⁾ 1 EUR z tytułu rzeczowych aktywów trwałych (działalności, statków, przydziałów czasowych itp.), 1 EUR z tytułu wartości niematerialnych i prawnych (systemów informatycznych itp.) oraz 1 EUR z tytułu zapasów.

(14) Zgodnie z informacjami prasowymi spółka Being Bang również przedstawiła ofertę przejęcia SeaFrance, której warunki nie są znane Komisji. Being Bang przekazała ofertę przejęcia SeaFrance Komisji do celów informacyjnych. Dokument ten dotarł do Komisji po terminie przedstawiania uwag przez zainteresowane strony, tj. terminie 15 dni od daty opublikowania decyzji o wszczęciu postępowania. Zgodnie z orzecznictwem Komisja nie przekazała ich zatem władzom francuskim i nie będzie ich brała pod uwagę do celów niniejszej decyzji⁽⁷⁾.

(15) Francja nie przekazała Komisji żadnej z ofert, o których mowa w motywach (11)–(14). Nie są więc one przedmiotem niniejszej decyzji.

1.3. Przedmiot niniejszej decyzji

(16) Niniejsza decyzja dotyczy wyłącznie podwyższenia kapitału zgłoszonego przez Francję w odniesieniu do SeaFrance, dwóch planowanych pożyczek na rzecz SeaFrance, odpowiednio w wysokości 99,8 mln EUR i w wysokości [40-70] mln EUR, oraz pomocy na ratowanie zatwierdzonej przez Komisję dnia 18 sierpnia 2010 r.

(17) Niniejsza decyzja nie obejmuje przedłużenia umowy dotyczącej zapewnienia płynności SeaFrance przez SNCF (SA.31331 – 2011/NN) ani finansowania przyznanego SeaFrance przez SNCF w celu realizacji opcji kupna statku SeaFrance Berlioz (SA.31252 – 2010/NN). Dnia 22 czerwca 2011 r. Komisja wszczęła także postępowanie przewidziane w art. 108 ust. 2 TFUE w sprawie dwóch przedmiotowych środków.

(18) Biorąc pod uwagę pilny charakter postępowania naprawczego oraz fakt, że sąd gospodarczy w Paryżu ma wydać decyzję dnia 25 października 2011 r., niniejsza decyzja dotyczy wyłącznie pomocy na restrukturyzację, która zgodnie ze zmienionym planem restrukturyzacji obejmuje dokapitalizowanie oraz dwie pożyczki, a także pomocy na ratowanie zatwierdzonej na czas określony. Postępowanie wyjaśniające jest więc w toku, jeżeli chodzi o umowę dotyczącą zapewnienia płynności (SA.31331 – 2011/NN) oraz finansowanie kupna statku Berlioz (SA.31252 – 2010/NN).

II. OPIS BENEFICJENTA

(19) SeaFrance jest spółką akcyjną prawa francuskiego, w której 100 % udziałów posiada przedsiębiorstwo SNCF Participations SA, również będące spółką akcyjną prawa francuskiego, zarządzające udziałami kapitałowymi grupy SNCF, w której z kolei 100 % udziałów posiada państwowe przedsiębiorstwo przemysłowo-handlowe Société nationale des chemins de fer français (zwane dalej „SNCF”).

⁽⁷⁾ Wyrok z dnia 9 września 2009 r. w sprawie *Diputación Foral de Álava et Gobierno Vasco przeciwko Komisji*, T-227/01–T-229/01, T-265/01, T-266/01 i T-270/01, Zb.Orz. s. II-3029, pkt 259–272.

- (20) SeaFrance świadczy usługi w zakresie transportu morskiego (towarowego i pasażerskiego). OOO Obsługuje połączenia wyłącznie na trasie Calais–Dover. Jej udziały w rynku w odniesieniu do połączeń na tej trasie są następujące:

	2007 r.	2010 r.
Transport pasażerski (*)	3 720	2 920
Transport towarowy (**)	770 550	550 884

(*) W tysiącach pasażerów

(**) W tysiącach jednostek

- (21) W chwili zgłoszenia pierwotnego planu restrukturyzacji w lutym 2011 r. w skład floty SeaFrance wchodziły następujące statki:

- trzy promy pasażersko-samochodowe (lub „ro-pax”, od angielskiego *roll-on-roll-off-passenger-ship*), nadające się do transportu pasażerów i ładunków: Rodin, Molière i Berlioz,
- jeden statek przeznaczony wyłącznie do transportu towarowego, Nord Pas-de-Calais,
- dwa statki nieeksploatowane, oczekujące na sprzedaż: Cézanne i Renoir (statki te sprzedano w lipcu 2011 r.).

- (22) W grudniu 2009 r. przedsiębiorstwo SeaFrance zatrudniało na stałe 1 550 pracowników.

- (23) SeaFrance prowadzi transport towarowy (transport ciężarowy) i pasażerski (transport osób do końca 2008 r. oraz transport samochodów, przyczep mieszkalnych, motocykli i autokarów) oraz świadczy inne usługi, takie jak sprzedaż na pokładzie⁽⁸⁾ i usługi w zakresie wymiany walut.

III. SZCZEGÓŁOWY OPIS ŚRODKÓW POMOCY

- (24) Zgodnie z pierwotnym planem restrukturyzacji zgłoszonym w lutym 2011 r. (zwanym dalej „pierwotnym planem restrukturyzacji”) pomoc na restrukturyzację powinna polegać na podwyższeniu kapitału spółki SeaFrance w kwocie 223 mln EUR przez jej jedyne akcjonariusza, spółkę SNCF Participations S.A.

- (25) Pierwotny plan restrukturyzacji obejmował zasadniczo:

- obniżenie zdolności przewozowej poprzez zmniejszenie liczby statków z 6 do 4;
- przekształcenie oferty transportowej, które umożliwiłoby zmniejszenie o 29,4 % liczby rejsów rocznie w porównaniu z pierwotną ofertą;
- likwidację 725 miejsc pracy wyrażonych jako ekwiwalent pełnego czasu pracy, tj. prawie połowy, biorąc

po uwagę stan na grudzień 2009 r., tak aby stosunek kosztów zatrudnienia pracowników do obrotów osiągnął w 2013 r. poziom 26 %.

- (26) Plan obejmował również zwiększenie produktywności w zakresie sprzedaży na pokładzie w zależności od liczby pasażerów, zmianę oferty restauracyjnej i przekształcenie oferty „Croisière Bleu marine”, zmianę sposobu zarządzania przestrzenią garażową, zaprzestanie transportu pieszych klientów indywidualnych (zmiana wprowadzona od końca 2008 r.) oraz zniesienie transportu w jedną stronę do miejsca przeznaczenia w ramach usług organizacji turystyki. Ponadto restrukturyzacje uzupełniało obniżenie kosztów zewnętrznych poprzez utworzenie dyrekcji ds. zakupów w celu racjonalizacji procedur zakupów oraz usprawnienie kontroli wewnętrznej (rozpoczęcie projektu dotyczącego zarządzania pracami konserwacyjnymi wspomaganego komputerowo, scentralizowana kontrola zapasów na lądzie i na pokładzie, systematyczne organizowanie konkurencyjnych postępowań o udzielenie zamówienia na przeglądy techniczne statków skierowanych do stoczni europejskich, obniżenie wydatków na reklamę).

- (27) Zgodnie z planem restrukturyzacji zgłoszonym dnia 12 września 2011 r. podwyższenie kapitału SeaFrance przez SNCF nie powinno przekroczyć poziomu 166,3 mln EUR.

- (28) Wspomniane podwyższenie kapitału powinno być uzupełnione przez dwie pożyczki, odpowiednio w wysokości 99,8 mln EUR i w wysokości [40-70] mln EUR, z przeznaczeniem na sfinansowanie samej restrukturyzacji SeaFrance w przypadku pierwszej pożyczki oraz na wcześniejszą realizację opcji zakupu statku Molière (już na początku [...] r., a nie na koniec roku [...]) zamiast utrzymywania zaciągniętej pożyczki dotyczącej tego statku w przypadku drugiej pożyczki. Wcześniejsza realizacja opcji zakupu miała zapewnić SeaFrance możliwość nabycia, już na koniec [...] r. pełnego tytułu własności do statku, którego wartość szacuje się na [...] mln EUR.

- (29) Oprocentowanie tych dwóch pożyczek, udzielonych na okres 12 lat i spłacanych w formie stałych zwrotów kapitału, wynosi 6,05 %.

- (30) Władze francuskie w następujący sposób uzasadniają poziom oprocentowania wynoszący 6,05 %:

- 1) jest on zgodny z komunikatem Komisji w sprawie zmiany ustalania stóp referencyjnych i dyskontowych⁽⁹⁾ (zwanym dalej „komunikatem w sprawie stóp referencyjnych”), biorąc pod uwagę wysoki poziom zabezpieczeń w przypadku ratingu CCC, tj. marżę na poziomie 400 punktów bazowych; oraz
- 2) jest on zgodny ze stosowaną przez SNCF metodą określaną jako „klasyczna”⁽¹⁰⁾, według której otrzymuje się oprocentowanie na poziomie między [6,00-6,15] % a [6,00-6,15] %⁽¹¹⁾, w oparciu o:

⁽⁹⁾ Dz.U. C 14 z 19.1.2008, s. 6.

⁽¹⁰⁾ Zastosowanie tej metody przedstawiono w załączniku 5 do uwag władz francuskich z dnia 12 września 2011 r. zmieniających pierwotny plan restrukturyzacji.

⁽¹¹⁾ EURIBOR 12 miesięcy + marża + koszty zarządzania = 2,18 % + [0-5] % + [(0,00 -0,20)–[0,10 - 0,20] %].

⁽⁸⁾ Usługi restauracyjne, sprzedaż na wynos, w szczególności alkoholu, wyrobów tytoniowych i perfumeryjnych.

- 12-miesięczną stopę referencyjną EURIBOR (która w dniu 1 sierpnia 2011 r. wynosiła 2,18 %),
- rating BB- przyznany SeaFrance przez SNCF na podstawie prognoz finansowych na okres 2011–2019 i obejmujący 6 wskaźników: *leverage*⁽¹²⁾, *gearing*⁽¹³⁾, *equity ratio*⁽¹⁴⁾, *interest coverage*⁽¹⁵⁾, *liquidity*⁽¹⁶⁾ i *profitability*⁽¹⁷⁾, ocenianych w skali [0-5/20] i [15-20/20],
- wyliczoną marżę (w przedmiotowym przypadku [0-5] %) wynikającą z połączenia ratingu BB- i stopy strat z tytułu niewykonania zobowiązania (lub *Loss Given Default*) zawierającej się w przedziale między [30-40] % a [40-50] %.
- (31) Oprócz środków określonych w pierwotnym planie restrukturyzacji oraz dwóch wspomnianych pożyczek w planie restrukturyzacji zgłoszonym dnia 12 września 2011 r. zaproponowano również inne środki, a mianowicie:
- sprzedaż dodatkowego statku, frachtowca Nord Pas-de-Calais, oprócz dwóch statków Cézanne i Renoir sprzedanych w lipcu 2011 r. zgodnie z pierwotnym planem restrukturyzacji;
- zmniejszenie całkowitej liczby pracowników o 922 (w porównaniu z liczbą 1 550 w grudniu 2009 r., co stanowi spadek o 60 %), aby stosunek kosztów wynagrodzeń do obrotów osiągnął poziom [20-25] % w 2013 r. i [20-25] % w 2019 r.;
- zmniejszenie rocznej liczby rejsów o 5 830 (tj. zmniejszenie liczby rejsów o dodatkowe 2 352 w porównaniu z pierwotnym planem restrukturyzacji), co stanowi spadek o 37,6 % w porównaniu z ofertą z 2007 r.;
- oszczędności w wysokości [1-5] mln EUR (likwidacja dwóch biur SeaFrance w Calais i w Paryżu, likwidacja biur obsługi klienta w Belgii i w Niemczech, zmniejszenie wydatków związanych z marketingiem; przeniesienie pod koniec 2013 r. wszystkich punktów usługowych do Calais, zniesienie certyfikatu jakości frachtowca Nord Pas-de-Calais oraz wprowadzenie zautomatyzowanego systemu kontroli załadunku).
- (32) Okres restrukturyzacji określony w zmienionym planie restrukturyzacji wynosi 5 lat i przypada na lata 2011–2015, natomiast okres przewidziany w pierwotnym planie restrukturyzacji miał zakończyć się w 2019 r.
- (33) Zgodnie ze zmienionym planem restrukturyzacji warunki określone w odniesieniu do dwóch pożyczek przyznanych przez SNCF są obecnie następujące:
- oprocentowanie pożyczek wynosi 8,55 %⁽¹⁸⁾; taki poziom oprocentowania Francja uzasadnia, powołując się na komunikat w sprawie stóp referencyjnych, biorąc pod uwagę standardowy poziom zabezpieczeń w przypadku ratingu CCC. W związku z tym marża wynosi 650 punktów bazowych;
- okres spłacania pożyczek wynosi 12 lat; pożyczka w wysokości 99,7 mln EUR może być wypłacona w 4 ratach⁽¹⁹⁾, a pożyczka w wysokości [40-70] mln EUR – w całości;
- każda pożyczka musi zostać spłacona w równych rocznych ratach do czasu pełnej spłaty pod koniec roku 2023.
- Pozostałe środki zaproponowane w planie restrukturyzacji zgłoszonym dnia 12 września 2011 r. (zob. motyw (31)) uwzględniono również w zmienionym planie restrukturyzacji.
- (34) Przewidywane zapotrzebowanie dotyczące finansowania niezbędnego do realizacji zmienionego planu restrukturyzacji obejmuje następujące elementy:
- spłatę kredytu udzielonego przez SNCF na rzecz SeaFrance ([40-70] mln EUR);
- zwrot środków otrzymanych w ramach umowy dotyczącej zapewnienia płynności zawartej pomiędzy SNCF a SeaFrance ([40-70] mln EUR);
- przyszłe przepływy operacyjne do 2017 r., poza planem utrzymania zatrudnienia, inwestycjami i zaciągniętymi pożyczkami ([...] mln EUR);
- pokrycie kosztów realizacji planu utrzymania zatrudnienia ([...] mln EUR);
- płatności związane z zaciągniętymi pożyczkami, w tym z pożyczkami na kupno statków Rodin, Berlioz i Molière ([...] mln EUR);
- płatności związane z inwestycjami, w szczególności *scrubbers* ([...] mln EUR);
- zapotrzebowanie w ciągu roku wyrażone jako zapotrzebowanie na kapitał obrotowy lub związane z wahaniami w działalności operacyjnej ([...] mln EUR).

⁽¹²⁾ Odpowiada stosunkowi długu finansowego brutto do kwoty EBITDA. Pojęcie kwoty EBITDA (*Earning Before Interest, Tax, Depreciation and Amortisation*) można porównać z pojęciem nadwyżki operacyjnej brutto.

⁽¹³⁾ Stosunek długu finansowego brutto do funduszy własnych.

⁽¹⁴⁾ Stosunek funduszy własnych do aktywów razem.

⁽¹⁵⁾ Stosunek kwoty EBITDA do kosztów finansowania netto.

⁽¹⁶⁾ Stosunek *net cash* x360 do obrotów.

⁽¹⁷⁾ Stosunek kwoty EBITDA do obrotów.

⁽¹⁸⁾ W przypadku pożyczki w wysokości 99,7 mln EUR zabezpieczeniami są hipoteka z pierwszeństwem ustanowiona na statku Rodin (według władz francuskich ma on wartość rynkową [...] mln EUR i nie jest obciążony żadną hipoteką) oraz hipoteka na drugim miejscu ustanowiona na statku Berlioz (według władz francuskich ma on wartość rynkową [...] EUR), a w przypadku pożyczki w wysokości [40-70] mln EUR zabezpieczeniem jest hipoteka ustanowiona na statku Molière (według władz francuskich jego wartość rynkową szacuje się na [...] mln EUR).

⁽¹⁹⁾ [...]

- (35) Przewidywane zapotrzebowanie dotyczące finansowania niezbędnego do realizacji zmienionego planu restrukturyzacji wynoszą ogółem [...] mln EUR (z wyłączeniem zysków ze sprzedaży):

(w mln EUR)

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Ogółem
Splata kredytów krótkoterminowych	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Przyszłe przepływy operacyjne (od grudnia 2011 r.)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Pozostała część planu utrzymania zatrudnienia	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Płatności związane z zaciągniętymi pożyczkami	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Płatności związane z inwestycjami	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Zapotrzebowanie w ciągu roku wyrażone jako zapotrzebowanie na kapitał obrotowy	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Zapotrzebowanie na środki finansowe ogółem	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

IV. PODSTAWY DO WSZCZĘCIA FORMALNEGO POSTĘPOWANIA WYJAŚNIAJĄCEGO

- (36) Komisja stwierdziła, że zgłoszony środek stanowi pomoc w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE i rozpoczęła dogłębną analizę z uwagi na wątpliwości dotyczące perspektyw przywrócenia długoterminowej rentowności przedsiębiorstwa w ramach planu restrukturyzacji i na poziomie wkładu własnego. Komisja miała również wątpliwości co do tego, czy zaproponowane środki były wystarczające z punktu widzenia ograniczenia zakłóceń konkurencji związanych z przyznaniem pomocy.

V. UWAGI ZAINTERESOWANYCH STRON

5.1. Uwagi zainteresowanych stron opowiadających się przeciwko przyznaniu pomocy na restrukturyzację

5.1.1. Skarga i uwagi P&O

- (37) Dnia 29 lipca 2011 r. przedsiębiorstwo P&O przedstawiło swoje uwagi na temat decyzji o wszczęciu postępowania, które stanowią uzupełnienie jego skargi.
- (38) Argumenty zawarte w tekście skargi oraz uwagi P&O są następujące:

5.1.1.1 Na temat trudności SeaFrance

- (39) Według P&O udział SeaFrance w odpowiednim rynku⁽²⁰⁾ miałby spaść z 21 % w 2006 r. do 17 % w 2010 r., a wskaźnik obciążenia – z 63 % w 2008 r. do 56 % i do 58 % odpowiednio w latach 2009 i 2010, czyli do poziomu nierentownego.
- (40) P&O zwraca uwagę, że straty SeaFrance od wielu lat znacznie przewyższają zyski spółki (straty w wysokości 120 mln EUR netto w odpowiednim okresie), co oznacza, że SeaFrance od bardzo dawna nie byłaby w stanie zagwarantować swoim akcjonariuszom/inwestorom zwrotu z inwestycji.

Rok	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Zyski/straty SeaFrance (*)	- 16,8	- 1,7	- 2,8	2,6	- 3,5	3,4	14,8	- 2,4	- 3,0	- 19,0	7,9	7,27	- 13,6	- 57,7	- 36,0

(*) W mln EUR.
Źródło: uwagi P&O

⁽²⁰⁾ Według P&O odpowiednim rynkiem byłby rynek transportu morskiego pasażerskiego i towarowego na krótkich trasach (tj. między Dover a Francją) (*Short French Sea tourist and freight market*).

- (41) Biorąc pod uwagę, że większość promów samochodowych SeaFrance to promy typu „ro-pax” (statki przystosowane jednocześnie do transportu osób i ładunków) oraz że działalność w zakresie transportu pasażerskiego ma w znacznym stopniu charakter sezonowy, byłoby bardzo istotne, aby spółka SeaFrance nie traciła klientów korzystających z usług w zakresie transportu towarowego, którzy muszą mieć pewność, że usługa będzie świadczona przez cały rok w sposób solidny i ciągły.
- (42) Według P&O, jeżeli chodzi o działalność w zakresie transportu towarowego, wartość firmy, renoma oraz udział SeaFrance w rynku miałyby znacznie spaść, w szczególności z uwagi na częste przerwy w świadczeniu usług (z powodu strajków itp.), z uwagi na to, że trudności SeaFrance były faktem powszechnie znanym na rynku, a także z uwagi na unieruchomienie frachtowca Nord Pas-de-Calais (utrzymanie unieruchomionego statku wiązałoby się z wysokimi kosztami, jak twierdzi przedsiębiorstwo P&O, które wskazuje ponadto że unieruchomienie statków Cézanne i Renoir w porcie Dunkierka miałyby kosztować co najmniej 1,09 mln EUR lub nawet 2,4 mln EUR).
- 5.1.1.2 Na temat zgodności pomocy z rynkiem wewnętrznym
- (43) P&O przedstawia dane liczbowe mające na celu wykazanie, że odnośny rynek charakteryzuje się długoterminową strukturalną nadprodukcją. Zgodnie z pkt 8 komunikatu Komisji – Wytoczne wspólnotowe dotyczące pomocy państwa w celu ratowania i restrukturyzacji zagrożonych przedsiębiorstw⁽²¹⁾ (zwanego dalej „wytocznymi”) „nie byłoby uzasadnione sztuczne utrzymywanie przy życiu przedsiębiorstwa w sektorze posiadającym długoterminową i strukturalną nadprodukcję, jak również przedsiębiorstwa, które może przetrwać tylko w wyniku powtarzających się interwencji państwa”.
- 5.1.1.3 Na temat przyczyn trudności SeaFrance
- (44) Przyczyny trudności SeaFrance miałyby być następujące:
- zbyt wysoki poziom zatrudnienia, zbyt wysokie pensje, statki nieprzystosowane do rynku,
 - fakt, że dyrekcja nie byłaby na tyle niezależna od państwa i od władzy społecznej, aby naprawdę zarządzać przedsiębiorstwem w zależności warunków panujących na rynku,
 - nieumiejętność przystosowania się do trzech nowych warunków panujących na rynku: rosnącej ceny paliwa, tendencji do pogarszania się koniunktury gospodarczej na rynku oraz presji konkurencyjnej ze strony grupy Eurotunnel,
- (45) Ponadto według P&O jest znamienne, że spółka SeaFrance, która była wystawiona na sprzedaż przez okres ponad trzech lat, nie znalazła nabywcy.
- 5.1.1.4 Na temat trudności w przywróceniu długoterminowej rentowności
- (46) Wyjaśniając trudności w przywróceniu długoterminowej rentowności SeaFrance, P&O zasadniczo powtarza argumenty przedstawione już w szczególności w odniesieniu do udziału SeaFrance w rynku, jej wskaźników obłożenia oraz do faktu, że jest ona zagrożonym przedsiębiorstwem.
- 5.1.1.5 Na temat nieodpowiedniego charakteru wewnętrznych środków restrukturyzacji
- (47) Jedynym istotnym środkiem zaproponowanym przez SeaFrance w pierwotnym planie restrukturyzacji miałyby być zmniejszenie poziomu zatrudnienia, przy czym wynagrodzenia nadal byłyby zbyt wysokie (stosunek kosztów wynagrodzeń do obrotów równy 26 % w porównaniu z 15 % w przypadku P&O). Nawet po zmniejszeniu liczby zatrudnionych o kolejne 200 osób wspomniany stosunek wynosiłby w przybliżeniu 22 %.
- (48) Unieruchomienie statków Manet, Cézanne i Renoir nie miałyby w żaden sposób przyczynić się do poprawy wyników (zmniejszenia strat) za lata 2008, 2009 i 2010; przewidywane unieruchomienie frachtowca Nord Pas-de-Calais nie miałyby znacząco wpłynąć na sytuację SeaFrance, w szczególności z uwagi na koszt utrzymania unieruchomionego statku (1,8 mln EUR rocznie).
- (49) Argument SeaFrance dotyczący zmniejszenia liczby rejsów miałyby być wprowadzający w błąd, biorąc pod uwagę, że liczba ta miałyby być zmniejszona tylko o 10 %, przy czym zmiana ta wynikałaby z wymiany floty (zastąpienia statków Cézanne i Renoir większym statkiem Molière). Unieruchomienie frachtowca Nord Pas-de-Calais miałyby ograniczyć ładowność tylko o dodatkowe 7 %.
- (50) Propozycje dotyczące poprawy wyników sprzedaży na pokładzie, poprawy wyników restauracji, podwykonawstwa i kontroli wydatków na reklamę miałyby wynikać z normalnego toku działalności, takiego samego, jak w przypadku wszystkich konkurentów SeaFrance.
- (51) Żaden z zaproponowanych środków nie miałyby stanowić odpowiedzi na trzy nowe warunki panujące na rynku (pogorszenie koniunktury gospodarczej, wzrost ceny paliwa oraz konkurencja ze strony grupy Eurotunnel) oraz na zmiany kursów wymiany walut.
- 5.1.1.6 Na temat prognoz rynkowych, na których opiera się SeaFrance
- (52) P&O wskazuje, że według planu restrukturyzacji SeaFrance spółka ta przewiduje gwałtowny wzrost wskaźników obłożenia (z 58 % do 80 %) w związku z szybkim wzrostem popytu lub ze znacznym wzrostem jej udziału w rynku.
- (53) Prognozy SeaFrance miałyby jednak w żadnym stopniu nie odpowiadać prognozom P&O ani zmianom dotyczącym udziału SeaFrance w rynku, który spadł z 21 % w 2006 r. do 17 % w 2010 r. Charakter oferty skierowanej do klientów korzystających z usług w zakresie transportu towarowego powinna uciepnieć w związku z unieruchomieniem frachtowca Nord Pas-de-Calais; część klientów mogłaby zacząć korzystać z usług grupy Eurotunnel w sezonie, kiedy ładowność SeaFrance byłaby obniżona.

⁽²¹⁾ Dz.U. C 244 z 1.10.2004, s. 2.

- (54) Fakt, że środki pomocy będą przynosiły efekty dopiero od 2016 r., a długoterminową rentowność spółki będą mogły zapewnić dopiero od 2019 r., miałyby stanowić naruszenie pkt 35 wytycznych, stanowiącego, że plan restrukturyzacji, którego okres trwania musi być „możliwie najkrótszy, musi przywrócić długoterminową rentowność przedsiębiorstwa w rozsądnych ramach czasowych i na podstawie realistycznych założeń co do przyszłych warunków działania”. Wycofanie frachtowca Nord Pas-de-Calais oraz likwidacja dodatkowych stanowisk nie miałyby prowadzić do znaczącej poprawy sytuacji SeaFrance: spółka miałaby oszczędzić 6 mln EUR na kosztach wynagrodzeń i 7 mln EUR na kosztach związanych z utrzymaniem statków (tj. 13 mln EUR ogółem). P&O szacuje jednak, że SeaFrance straciłaby zdolność transportu 50 000 jednostek ładunkowych, tj. straciłaby 5–6 mln EUR z dochodów z transportu towarowego, oraz że unieruchomienie frachtowca Nord Pas-de-Calais kosztowałoby 1,8 mln EUR rocznie w przypadku nieprzejęcia go przez inny podmiot.
- 5.1.1.7 Na temat środków wyrównawczych
- (55) Środki wyrównawcze muszą towarzyszyć środkom mającym na celu przywrócenie rentowności, czyli muszą być w stosunku do nich odrębne. Wszystkie domniemane środki wyrównawcze są, według władz francuskich i zgodnie z decyzją o wszczęciu postępowania, niezbędne do przywrócenia rentowności przedsiębiorstwa. Według P&O żaden ze środków nie jest więc wyrównawczy.
- 5.1.1.8 Na temat wkładu własnego
- (56) Według P&O wycofanie statku Manet w 2008 r. oraz wycofanie statków Cézanne i Renoir nie powinny być uznawane za wkład, ponieważ dokonano ich na długi przez zgłoszeniem restrukturyzacji oraz ponieważ wartość statków jest niewielka w porównaniu z całkowitą kwotą pomocy państwa, wynoszącą według P&O 400 mln EUR. Władze francuskie miałyby nie zaproponować, aby sprzedaż frachtowca Nord Pas-de-Calais była uznawana za wkład własny; wartość frachtowca, szacowana na 12 mln EUR, miałaby być znikoma w porównaniu z całkowitą kwotą pomocy państwa.
- (57) P&O sugeruje sprzedaż i leasing zwrotny (*sale and lease-back*) statków SeaFrance w ramach wkładu własnego.
- 5.1.1.9 Na temat warunków przyznania pomocy
- (58) P&O sugeruje, aby restrukturyzacja SeaFrance podlegała nie tylko zmianom umożliwiającym wyeliminowanie uchybień i rozwiązanie przedstawionych problemów, lecz także warunkom dotyczącym:
- sprzedaży i leasingu zwrotnego promów typu ro-ro, do których SeaFrance ma pełny tytuł własności,
 - przejrzystości kosztów związanych z głównymi składnikami aktywów SeaFrance (w szczególności kosztów leasingu statków),
 - w okresie restrukturyzacji:
 - zobowiązania do rezygnacji ze sprzedaży ze stratą,
 - zobowiązania do rezygnacji z rozszerzania floty (poza zakres trzech posiadanych promów typu ro-ro),
 - zobowiązania do ograniczenia ładowności i częstotliwości rejsów promów typu ro-ro,
 - zobowiązania podjętego przez Francję/SNCF do rezygnacji z przyznania dalszej pomocy,
 - zobowiązania podjętego przez Francję/SNCF do sporządzenia sprawozdania wskazującego w sposób możliwy do sprawdzenia, że SeaFrance stosuje się do planu restrukturyzacji.
- (59) Podsumowując, przedsiębiorstwo P&O zwróciło się do Komisji o niezatwierdzenie pomocy na restrukturyzację.
- 5.1.2. Uwagi grupy Eurotunnel
- (60) Dnia 29 lipca 2011 r. grupa Eurotunnel SA (zwana dalej „grupą Eurotunnel”) przedstawiła Komisji swoje uwagi na temat decyzji o wszczęciu postępowania.
- (61) Grupa Eurotunnel wyraża wątpliwość co do możliwości wzrostu wskaźników obłożenia przewidywanego przez SeaFrance. Grupa Eurotunnel szacuje, że cieśnina jest od wielu lat zbyt mało eksploatowana. Przepustowość tunelu pod kanałem la Manche wykorzystuje się jedynie w 57 %; podmioty prowadzące działalność w zakresie transportu morskiego zainwestowały w statki o wysokiej ładowności, zwiększając tym samym już nadmierną podaż. Ponadto grupa Eurotunnel uważa, że zmniejszenie floty SeaFrance z 6 do 4 statków nadal nie umożliwia przywrócenia równowagi na rynku transportu w rejonie kanału La Manche. Od stycznia do lutego 2011 r. SeaFrance prowadziła działalność przy użyciu tylko dwóch statków, jednak jej liczba rejsów się nie zmniejszyła. Osiągnięcie wskaźników obłożenia na poziomie 80 % w latach 2011–2019 jest więc mało prawdopodobne. Według szacunków grupy Eurotunnel liczba rejsów SeaFrance powinna wzrosnąć o 25 %. Opierając się na informacjach przedstawionych w artykułach prasowych, zgodnie z którymi: „[...] w celu przywrócenia liczby rejsów konieczne było obniżenie cen”⁽²²⁾, grupa Eurotunnel oskarża więc SeaFrance o prowadzenie od długiego czasu wojny cenowej.
- (62) Ponadto grupa Eurotunnel uważa, że nie jest zasadne porównywanie współczynników załadunku promów typu ro-ro i wahadłowych pociągów towarowych przejeżdżających przez tunel pod kanałem la Manche, ponieważ pociągi te nie są przystosowane do przewozu osób i ładunków oraz umożliwiają dostosowanie się do warunków ruchu w czasie rzeczywistym.
- (63) Jeżeli chodzi o uwzględnienie podwyżki cen paliw, grupa Eurotunnel twierdzi, że SeaFrance obciąża swoich klientów tylko częścią kosztów związanych z tą podwyżką, tj. kwotą 8,11 EUR, w porównaniu z kwotą 11,62 EUR w przypadku P&O i kwotą 14,73 EUR w przypadku DFDS. W związku z tym od początku 2011 r. spółka SeaFrance odnotowała uszczuplenie dochodów w wysokości 1,2 mln EUR.

⁽²²⁾ Nord Littoral z dnia 9 kwietnia 2010 r. (s.10).

(64) Jeżeli chodzi o likwidację prawie 50 % stanowisk, według grupy Eurotunnel to zmniejszenie poziomu zatrudnienia jest względne, ponieważ część pracowników może być ponownie zatrudniona przez grupę SNCF, co będzie miało jedynie niewielki wpływ na saldo netto odnośnej strefy zatrudnienia.

(65) Podsumowując, grupa Eurotunnel uważa, że plan restrukturyzacji jest nie tylko niewystarczający, lecz także nieodpowiedni z punktu widzenia rozważnych inwestycji.

5.1.3. Uwagi DFDS

(66) Pismem z dnia 29 lipca 2011 r. przedsiębiorstwo DFDS przedstawiło Komisji swoje uwagi.

(67) DFDS wyraża wątpliwość co do możliwości przywrócenia długotrwałej rentowności SeaFrance ze względu na niedobór środków restrukturyzacji, biorąc pod uwagę obecną sytuację finansową SeaFrance. DFDS obawia się wpływu tych nowych środków pomocy na konkurencję na odnośnym rynku.

(68) Wiadomością e-mail z dnia 23 września 2011 r. przedsiębiorstwo DFDS przekazało Komisji swoje uwagi dotyczące planu restrukturyzacji SeaFrance.

(69) Dokument ten dotarł do Komisji po terminie przedstawiania uwag przez zainteresowane strony, tj. terminie 15 dni od daty opublikowania decyzji o wszczęciu postępowania. Ponadto nie wnosi on do sprawy nic nowego. Zgodnie z orzecznictwem Komisja nie przekazała ich zatem władzom francuskim i nie będzie ich brała pod uwagę do celów niniejszej decyzji ⁽²³⁾.

5.1.4. Uwagi CLdN

(70) Dnia 29 lipca 2011 r. grupa CLdN przedstawiła Komisji swoje uwagi.

(71) CLdN jest przedsiębiorstwem transportowym z siedzibą w Luksemburgu, prowadzącym działalność w szczególności w zakresie transportu towarowego frachtowcami (promami typu *roll-on/roll-off* lub *ro-ro*) lub promami typu *ro-pax*, kanałem la Manche lub Morzem Północnym, z Belgii i Niderlandów do Zjednoczonego Królestwa, Irlandii, Szwecji i Danii.

(72) Grupa CLdN uważa się za konkurenta SeaFrance, który miałby ponosić poważne negatywne konsekwencje zastosowania przez przedsiębiorstwo SNCF środków przynoszących korzyść jego jednostce zależnej, SeaFrance, z uwagi na bliskość geograficzną tras obsługiwanych przez CLdN, tj. Ipswich–Rotterdam i Purfleet–Zeebrugge.

(73) CLdN uważa, że zastosowane środki prawdopodobnie będą miały skutki w postaci zakłócenia konkurencji w sektorze transportu morskiego nie tylko na trasie Calais–Dover, lecz na także na trasach sąsiednich, między Zjednoczonym Królestwem a Belgią. Grupa uważa, że środki wyrównawcze i wkład własny, o których mowa w planie restrukturyzacji, nie rekompensują w wystarczającym stopniu negatywnych skutków zastosowania przedmiotowych środków. Wręcz przeciwnie, miałyby one tylko pomagać w utrzymaniu na rynku zagrożonego

przedsiębiorstwa niebędącego w stanie obniżyć ponoszonych przez siebie kosztów podstawowych, oraz umożliwić temu przedsiębiorstwu zwiększenie potencjału na rynku, na którym jest nadmierna podaż.

(74) Według CLdN przedmiotowe środki spowodują obniżenie rentowności konkurentów prowadzących obecnie działalność poprzez utrzymanie na rynku zdolności transportowych, które w normalnych warunkach powinny były zaniknąć. Nie byłoby rozsądne oczekiwać, że SeaFrance będzie w stanie osiągnąć wskaźnik obłożenia na poziomie 80 %, nie wykorzystując pomocy w celu gwałtownego ograniczenia cen i przejęcia udziałów konkurentów w odnośnym rynku. Z punktu widzenia gospodarczego spółka SeaFrance nie mogłaby jednak stosować tej strategii w perspektywie średnio- lub długoterminowej; przyniosłoby to straty jej bezpośrednim konkurentom, tj. P&O i grupie Eurotunnel, prowadzącym działalność na tej samej trasie, Calais–Dover, a także, do pewnego stopnia, CLdN.

(75) Ponadto CLdN podkreśla, że zmniejszenie poziomu zatrudnienia przewidziane w planie restrukturyzacji jest niewystarczające (nie umożliwiłoby ono SeaFrance osiągnięcia stosunku kosztów wynagrodzeń do obrotów na poziomie zbliżonym do konkurentów) oraz że koszty zwolnienia będą ograniczone w porównaniu z klasyczną restrukturyzacją, ponieważ wielu pracowników SeaFrance zostanie ponownie zatrudniona przez SNCF.

(76) W związku z tym CLdN wyraża nadzieję, że Komisja Europejska podejmie decyzję negatywną.

5.2. Uwagi zainteresowanych stron opowiadających się za przyznaniem pomocy na restrukturyzację

5.2.1. Uwagi SNCF

(77) Dnia 29 lipca 2011 r. przedsiębiorstwo SNCF przedstawiło Komisji swoje uwagi, których treść odpowiada treści uwag przedstawionych przez władze francuskie (zob. sekcja VI).

5.2.2. Uwagi podmiotu gospodarczego, który zwrócił się z wnioskiem o nieujawnianie jego tożsamości

(78) Dnia 30 lipca 2011 r. podmiot gospodarczy, który zwrócił się z wnioskiem o nieujawnianie jego tożsamości, przedstawił swoje uwagi Komisji.

(79) Po pierwsze w uwagach tych przypomniano główne właściwości rynku transportu w rejonie kanału la Manche, podsumowując, że wzmożona konkurencja między armatorami a grupą Eurotunnel, inflacja ceny paliwa oraz zmienność kursu funta szterlinga były przyczynami trudności SeaFrance, ale stanowią również zagrożenie dla długoterminowej rentowności P&O i DFDS.

(80) Przedmiotowy podmiot gospodarczy uważa, że trudności SeaFrance mają przede wszystkim charakter strukturalny (zbyt wysoki wskaźnik zatrudnienia i zbyt sztywna organizacja), ale że dokapitalizowanie w połączeniu z restrukturyzacją SeaFrance oraz zmniejszeniem floty do 4 statków mogą zapewnić długoterminową stabilność spółki.

⁽²³⁾ Wyrok z dnia 9 września 2009 r. w sprawie *Diputación Foral de Álava et Gobierno Vasco przeciwko Komisji*, T-227/01–T- 229/01, T-265/01, T-266/01 i T-270/01, Zb.Orz. s. II-3029, pkt 259–272.

- (81) Podmiot ten uważa także, że likwidacja SeaFrance doprowadziłaby do powstania duopolu między grupą Eurotunnel a P&O. Wielu przewoźników drogowych współpracuje z co najmniej dwoma armatorami w celu zagwarantowania elastyczności harmonogramu pracy i wydajności ciężarówek.
- (82) Według przedmiotowego podmiotu gospodarczego w przypadku likwidacji SeaFrance dwaj pozostali armatorzy nie byłiby w stanie zapewnić obsługi ruchu w cieśninie. Według podmiotu gospodarczego, który zwrócił się z wnioskiem o nieujawnianie jego tożsamości, grupa Eurotunnel prawie osiągnęłaby maksimum swoich możliwości i byłaby w stanie obsługiwać tylko niewielką część rejsów SeaFrance. „Obserwowana obecnie nadmierna podaż w cieśninie jest [...] bardzo względna i nie powinna stanowić poważnego problemu”, ponieważ trudności jednego armatora lub w jednym z portów prowadzą do wypełnienia portów w Calais, Dover i Dunkerque.
- (83) Ponadto jedyny frachtowiec, z którego P&O korzysta w cieśninie, nie zapewniłby odpowiedniej zdolności transportowej, co doprowadziłoby do zakłócenia rynku z korzyścią dla przedsiębiorstwa P&O, które miałyby wówczas monopol na transport produktów niebezpiecznych.
- (84) Według przedmiotowego podmiotu gospodarczego przedsiębiorstwo P&O jest winne spadku cen; podmiot ten wierzy w rentowność SeaFrance z uwagi na jakość zarządzania spółką (jakość współpracy z agentami), nowoczesną flotę, która może służyć przedsiębiorstwu przez co najmniej 10 lat oraz na wysoką motywację pracowników.

5.2.3. Uwagi przedsiębiorstw transportu drogowego

- (85) Pismami z 26, 27 i 28 lipca 2011 r. pięć przedsiębiorstw transportu drogowego i stowarzyszeń reprezentacyjnych (LKW Walter Internationale Transportorganisation AG, Youngs Transportation & Logistics Ltd, Laser Transport International Limited, Carma Transport Ltd i Road Haulage association international group) przedstawiło Komisji swoje uwagi.
- (86) Wspomniane pięć spółek i stowarzyszeń wyraża zaniepokojenie wywołane perspektywą likwidacji SeaFrance. Według nich likwidacja SeaFrance doprowadziłaby do powstania oligopolu na rynku transportu w rejonie kanału la Manche, co skutkowałoby obniżeniem jakości usług i wzrostem cen, a także do powstania ryzyka dotyczącego zdolności transportowych podmiotów gospodarczych pozostających na rynku, w szczególności w przypadku trudności jednego z nich.
- (87) Obawiają się również faktycznego monopolu P&O w zakresie transportu produktów niebezpiecznych przez tunel lub promami typu ro-ro w przypadku konieczności sprzedaży frachtowca Nord Pas-de-Calais przez SeaFrance.

5.2.4. Uwagi organizatorów wyjazdów grupowych i biur podróży

- (88) Wiele biur podróży i organizatorów wyjazdów grupowych wyraziło zaniepokojenie związane z możliwą likwidacją SeaFrance (zob. wykaz w tabeli zawartej w niniejszym motywie):

Data przedstawienia uwag	Nazwy zainteresowanych stron
26.07.2011 r.	4 osobne uwagi: 1) R&T Tours; 2) Sports Tours Ltd; 3) TM Ski&Travel Ltd; 4) International Sport & Leisure
27.07.2011 r.	5 osobnych uwag: 1) Broadway Tours; 2) Gemini Travel; 3) DE Vere Travel Group; 4) Adaptable Travel; 5) Gower Tours Ltd
28.07.2011 r.	2 osobne uwagi: Angling Lines Ltd; Acorn Ventures Ltd
29.07.2011 r.	Bartletts Battlefield Journeys Ltd

- (89) Według nich likwidacja SeaFrance doprowadziłaby do powstania oligopolu na rynku transportu w rejonie kanału la Manche, co skutkowałoby obniżeniem jakości usług i wzrostem cen, a także do powstania ryzyka dotyczącego zdolności podmiotów gospodarczych pozostających na rynku do przyjęcia pasażerów na pokład, w szczególności w przypadku trudności jednego z nich.

5.2.5. Uwagi izby handlowo-przemysłowej Côte d'Opale

- (90) Pismem z dnia 29 lipca 2011 r. izba handlowo-przemysłowa Côte d'Opale (zwana dalej „CCI”) przedstawiła Komisji swoje uwagi. CCI precyzuje, że jest placówką publiczną odpowiedzialną za wspieranie rozwoju gospodarczego, poprawę atrakcyjności oraz wspomaganie przedsiębiorstw w regionie Nord-Pas-de-Calais. CCI jest również koncesjonariuszem portu w Calais i z tego tytułu z niego korzysta.
- (91) Po pierwsze CCI przypomina, że SeaFrance odgrywa kluczową rolę w rozwoju portu w Calais. Pod koniec 2008 r. przedsiębiorstwo SeaFrance zatrudniało 1 600 osób, z których większość zamieszkiwała region Nord-Pas-de-Calais. Przedsiębiorstwo ma również udział w tworzeniu dochodów portu w Calais z tytułu świadczonych usług w zakresie obsługi statków oraz załadunku. W 2008 r. przedsiębiorstwo SeaFrance było także pierwszym nabywcą produktów/usług pozaportowych związanych z dostawami, obsługą, materiałami, naprawą i konserwacją, rocznie wartych 130 mln EUR i stanowiących w przybliżeniu 36 % wszystkich takich towarów/usług w regionie Nord-Pas-de-Calais. CCI dodaje, że port w Calais odgrywa przeważającą rolę w rozwoju gospodarczym regionu Pas-de-Calais.

- (92) Według CCI likwidacja SeaFrance w znaczny sposób wpłynęłaby na rozwój portu w Calais z uwagi na likwidację miejsc pracy oraz brak bezpośrednich i pośrednich dochodów spółki. Region Nord-Pas-de-Calais zatwierdził również realizację projektu „Port 2015” obejmującego rozbudowę portu, stworzenie nowej zatoki oraz ulepszenie istniejących struktur. Projekt ten opiera się na prognozach dotyczących działalności, które mogą ulec poważnej zmianie w przypadku likwidacji SeaFrance.
- (93) Ponadto CCI obawia się powstania w przypadku likwidacji SeaFrance duopolu między grupą Eurotunnel a P&O, który miałby negatywny wpływ na ceny i usługi.
- (94) CCI uznaje więc, że utrzymanie działalności SeaFrance jest niezbędne w obecnych warunkach dotyczących konkurencji, tym bardziej że prognozy dotyczące liczby rejsów wzrastają, w szczególności jeżeli chodzi o transport towarowy.

5.2.6. Uwagi związku zawodowego CFDT

- (95) Pismem z dnia 29 lipca 2011 r. związek Syndicat Maritime Nord (zwany dalej „SMN”), będący częścią CFDT, przedstawił Komisji swoje uwagi.
- (96) SMN podkreśla przede wszystkim, że od czasu jego utworzenia w 1996 r. przedsiębiorstwo SeaFrance nigdy nie zostało dokapitalizowane przez jego jedynego akcjonariusza, SNCF. W związku z tym musiało ono pokryć koszty odnowienia floty z kapitału własnego, co w znacznym stopniu wpłynęło na stan jego środków finansowych.
- (97) SMN przypomina również o rozbieżnościach między prawodawstwem brytyjskim a prawodawstwem francuskim (kwestia czasu pracy, który jest dłuższy w Zjednoczonym Królestwie, nie została w pełni rozwiązana poprzez zmniejszenie liczebności załogi we Francji). Biorąc pod uwagę stosunek kosztów wynagrodzeń do obrotów, SMN zwraca uwagę na fakt, że SeaFrance nie jest skłonna prowadzić polityki niskich cen, rekompensując to wysoką jakością świadczonych usług. Przypomina także, że, biorąc pod uwagę znacznie mniejszy

udział SeaFrance w rynku w porównaniu z liderami rynku, zarówno w dziedzinie transportu towarowego, jak i w dziedzinie transportu pasażerskiego, przedsiębiorstwo to ma niewielki wpływ na poziomy taryfowe.

- (98) SMN uważa, że negatywne skutki obniżenia kursu funta szterlinga mają coraz mniejsze znaczenie, ponieważ wydatki, w szczególności wydatki techniczne, są najczęściej wyrażane w funtach szterlingach.
- (99) SMN uważa, że od 2009 r. przedsiębiorstwo SeaFrance już znacznie obniżyło liczbę rejsów i zdolności transportowe (o 30 % w odniesieniu do częstotliwości i o 25 % w odniesieniu do pojemności ładunkowej) oraz że, korzystając obecnie z 4 statków, osiągnęło ono minimalny rozmiar zapewniający częstotliwość rotacji wystarczającej do zachowania wiarygodności.
- (100) SMN przypomina ponadto że pracownicy SeaFrance nie zrozumieliby powodów, dla których Komisja miałaby nie wziąć pod uwagę konsekwencji kolejnych przeprowadzonych restrukturyzacji, zarówno z punktu widzenia warunków pracy, jak i z punktu widzenia zatrudnienia w SeaFrance, lecz także z punktu widzenia najbardziej zagrożonej strefy zatrudnienia we Francji, jaką jest Calais.

VI. UWAGI FRANCJI

6.1 Uwagi dotyczące przyczyn trudności SeaFrance ogólnie

- (101) Jeżeli chodzi o trudności SeaFrance, władze francuskie zwracają uwagę, że argumenty przedstawione przez P&O są zasadniczo błędne oraz że, w przeciwieństwie do tego, na co wskazują podane przez P&O dane na temat wyników SeaFrance i zawierające błędne informacje dotyczące lat 2002, 2004, 2005 i 2006 (zob. motyw (40)), straty poniesione przez SeaFrance w latach 1996–2010 wynoszą 151,4 mln EUR, a nie 169 mln EUR. Władze francuskie przedstawiły następującą tabelę z poprawkami błędów popełnionych w tabeli zawartej w skardze P&O:

Rok	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Zyski/straty SeaFrance (*)	- 16,8	- 1,7	- 2,8	2,6	- 3,5	3,4	26,2	- 2,4	4,9	- 9,3	7,9	15,4	- 20,9	- 57,7	- 36,2

(*) W mln EUR

- (102) Władze francuskie poddają w wątpliwość przyczyny trudności SeaFrance przedstawione przez P&O, w szczególności dotyczące tego, że wartość firmy i renoma SeaFrance oraz udział tego przedsiębiorstwa w rynku transportu towarowego miałyby znacząco spaść zwłaszcza w związku z częstymi przerwami w świadczeniu usług oraz z tym, że trudności SeaFrance były na rynku faktem powszechnie znanym (zob. motyw (42)). Jako kontrargument władze francuskie przytaczają uwagi klientów SeaFrance, wskazujących na jakość usług świadczonych przez przedsiębiorstwo oraz na postępy poczynione w ostatnich latach w zakresie poprawy jakości świadczonych usług (zob. motywy (85)–(89)).

- (103) W odpowiedzi na argument konkurentów SeaFrance, zgodnie z którym poziom zatrudnienia przedsiębiorstwa miałyby być zbyt wysoki, władze francuskie przypominają, że spółka SeaFrance dokonała znacznego obniżenia poziomu zatrudnienia, w wyniku czego zlikwidowano prawie 725 stanowisk; ten drastyczny środek musi umożliwić przedsiębiorstwu osiągnięcie stosunku kosztów wynagrodzeń do obrotów na poziomie 26 % w 2013 r. Stosunek ten byłby nadal nieco wyższy niż w przypadku grupy Eurotunnel i Irish Ferries. Sposób prowadzenia działalności przez SeaFrance będzie się jednak dość znacznie różnił od sposobu prowadzenia działalności przez administratora tunelu pod kanałem la

Manche, w przypadku którego wspomniany stosunek za rok 2010 osiąga poziom 22,5 %, i nie ma możliwości, aby przedsiębiorstwo SeaFrance, którego statki są zarejestrowane pod banderą francuską, osiągnęło równie niski wynik, co przedsiębiorstwo Irish Ferries, którego statki pływają pod banderą cypryjską. Według władz francuskich, biorąc pod uwagę znaczny wysiłek podjęty przez SeaFrance w zakresie likwidacji miejsc pracy, stosunek kosztów wynagrodzeń do obrotów na poziomie 26 % jest wystarczająco niski i umożliwia SeaFrance utrzymanie konkurencyjności. Władze francuskie podkreślają, że poziom wynagrodzeń wypłacanych przez SeaFrance wynika z francuskiego prawodawstwa socjalnego, zapewniającego wyższy poziom ochrony w zakresie minimalnego wynagrodzenia za pracę niż prawodawstwo państw, w których siedziby mają konkurenci spółki, w szczególności prawodawstwo Zjednoczonego Królestwa.

- (104) Flota SeaFrance opisana w planie restrukturyzacji nie miałaby być nieodpowiednia. Wręcz przeciwnie, została ona stworzona konkretnie na potrzeby obsługi trasy Calais–Dover, z wyjątkiem statku Molière, który musiał zostać przebudowany celem jego przystosowania do transportu morskiego na Morzu Północnym. Jeżeli chodzi o argument P&O, zgodnie z którym dyrekcja SeaFrance miałaby nie być na tyle niezależna od państwa i od władzy społecznej, aby być stanie skutecznie zarządzać przedsiębiorstwem, władze francuskie uważają, że jest to stwierdzenie nieoparte na żadnym dowodzie *prima facie*.

6.2 Uwagi dotyczące konkurencyjności na rynku transportu na trasie Dover–Calais

- (105) Władze francuskie odpierają zarzuty P&O, grupy Eurotunnel i CLdN dotyczące strukturalnej nadprodukcji na rynku. Według nich stwierdzona nadprodukcja ma w znacznej mierze przyczyny koniunkturalne (z których najważniejszą jest kryzys gospodarczy prowadzący do spadku poziomu ruchu towarowego oraz do wzrostu kursu funta). Zgodnie z prognozami dotyczącymi wzrostu gospodarczego sprzed kryzysu niektóre podmioty gospodarcze miałyby zwiększyć swoje zdolności transportowe, jednak przewidywanego wzrostu nie odnotowano by z powodu pogorszenia koniunktury gospodarczej. Władze francuskie powołują się na analizy rynkowe przeprowadzone przez Dover Harbour Board w latach 2005⁽²⁴⁾ i 2008⁽²⁵⁾ wskazujące na długoterminowy wzrost liczby przewożonych pasażerów i towarów.
- (106) Francja uważa, że obawy wyrażone przez niektórych klientów SeaFrance odnośnie do monopolu P&O w zakresie transportu produktów niebezpiecznych na trasie Calais–Dover (zob. motywy (83) i (87)) są nieuzasadnione. Ponieważ brakuje regulacji krajowych lub międzynarodowych zakazujących transportu materiałów niebezpiecznych na promach samochodowych, przedsiębiorstwo SeaFrance mogłoby rozważyć możliwość prowadzenia takiego transportu podczas rejsów z niewielką liczbą pasażerów, na przykład podczas rejsów nocnych.

6.3 Uwagi dotyczące zgodności pomocy na restrukturyzację z rynkiem wewnętrznym

- (107) Jeżeli chodzi o zgodność środków zgłoszonych w planie restrukturyzacji z rynkiem wewnętrznym, władze francuskie udzieliły następujących odpowiedzi na wątpliwości wyrażone przez Komisję odnośnie do oczekiwanego przywrócenia długoterminowej rentowności w ramach planu restrukturyzacji, dotyczących unikania nadmiernego zakłócania konkurencji oraz wkładu własnego SeaFrance w realizację planu restrukturyzacji.

6.3.1 Na temat przywrócenia długoterminowej rentowności oraz planu restrukturyzacji

- (108) Władze francuskie uzasadniają, że oczekiwane wskaźniki obłożenia w przyszłych latach są wyższe niż wskaźniki obłożenia stwierdzone w odniesieniu do lat poprzednich z uwagi na stosowanie od 2006 r. nowego systemu informacyjnego zapewniającego optymalizację i racjonalizację obłożenia tych statków. Według nich system ten umożliwił w szczególności identyfikację rejsów o niskiej wydajności oraz ich wycofanie z oferty SeaFrance. Ponadto władze francuskie podkreślają, że w latach 2000–2007, tj. w okresie rozpatrywanym przez Komisję, działalność operacyjna SeaFrance była zorganizowana w oparciu o rejsy wahadłowe, niezależnie od popytu.
- (109) Ponadto władze francuskie uzasadniają obniżenie wskaźników obłożenia konkurentów SeaFrance metodami prowadzenia działalności stosowanymi przez tych konkurentów. Według władz francuskich P&O miałyby dysponować znaczną liczbą statków oraz posiadać ofertę rejsów wahadłowych, co miałyby wpływ na obniżenie wskaźnika obłożenia. Jeżeli chodzi o DFDS, wyspecjalizowanie statków miałyby uniemożliwić optymalizację ich załadunków na podstawie wydajności każdego z nich. Ponadto z uwagi na długość rejsów przedsiębiorstwo DFDS mogłoby wprowadzać zmiany w ofercie tylko w dużych odstępach czasu. Z uwagi na znaczną ładowność statków DFDS rejsy, na które jest niski popyt, automatycznie obniżałyby średnie wskaźniki obłożenia.
- (110) Ponadto władze francuskie ustosunkowały się do wątpliwości Komisji oraz do uwag osób trzecich w odniesieniu do uwzględnienia ryzyka (kosztów paliwa, spadku kursu funta szterlinga), które jest konieczne do przeprowadzenia oceny wiarygodności planu restrukturyzacji. Podkreślają one przede wszystkim, że polityka w zakresie zabezpieczeń finansowych w formie kontraktów typu swap będzie kontynuowana przez SeaFrance po zakończeniu postępowania naprawczego. Następnie władze francuskie wyjaśniają, że spółka stosuje wskaźnik *Bunker Adjustment Factor* (zwany dalej „wskaźnikiem BAF”) obejmujący w przybliżeniu 40 % nadwyżki związanej ze wzrostem ceny paliwa powyżej 285 EUR za tonę oraz że po 2015 r. wskaźnik BAF zostanie uzupełniony o kolejną nadwyżkę uwzględniającą obowiązek stosowania paliwa o zawartości siarki wynoszącej 0,1 %.
- (111) Jeżeli chodzi o spadek kursu funta szterlinga, władze francuskie zwracają uwagę, że polityka w zakresie zabezpieczenia finansowego części miesięcznych sald w funtach szterlingach poprzez terminowe transakcje zakupu w oparciu o zarejestrowany kurs budżetowy, której zaprzestano z uwagi na postępowanie naprawcze, będzie znów stosowana po zakończeniu tego postępowania. [...]

⁽²⁴⁾ http://www.doverport.co.uk/_assets/client/images/collateral/30%20year%20master%20plan%20zoning%20report.pdf

⁽²⁵⁾ http://www.doverport.co.uk/_assets/client/images/collateral/dover_consultation_web.pdf

(112) Jeżeli chodzi o pozostałe środki wymienione w motywie (96) decyzji o wszczęciu postępowania, władze francuskie wskazują, że ich wpływu nie uwzględniono w biznesplanie, ponieważ trudno je wyrazić liczbowo. Środki te mogłyby jednak przynieść oszczędności.

(113) Ponadto władze francuskie przypominają, że stosunek kosztów wynagrodzeń do obrotów powinien przejść od [20-25] % w 2012 r. do [20-25] % w 2019 r. Osiągnąłby on wówczas poziom zbliżony do poziomów konkurentów SeaFrance.

6.3.2 Na temat unikania nadmiernego zakłócania konkurencji

(114) Jeżeli chodzi o unikanie nadmiernego zakłócania konkurencji, władze francuskie chcą potwierdzić, że sprzedaży dwóch statków, Renoir i Cézanne, dokonano dnia 7 lipca 2011 r. za cenę [0-10] mln USD ([0-10] mln EUR).

6.3.3 Na temat wkładu własnego SeaFrance na realizację planu restrukturyzacji

(115) Według władz francuskich pierwszą część wkładu własnego SeaFrance na realizację planu restrukturyzacji stanowią dochody ze sprzedaży statków Renoir i Cézanne oraz przewidywane dochody ze sprzedaży statku Nord Pas-de-Calais.

(116) Władze francuskie uważają ponadto że dwie pożyczki, o których mowa w motywach (28)–(33), są wyłączone z zakresu pomocy państwa oraz że pożyczkę w wysokości 99,8 mln EUR należy uznawać za wkład własny. Według władz francuskich, oceniając fakt przyznania pomocy, Komisja musi opierać się wyłącznie na komunikacie w sprawie stóp referencyjnych. Władze francuskie zwracają uwagę, że Komisja zastosowała się do tego komunikatu w decyzji o wszczęciu postępowania w odniesieniu do pożyczki udzielonej ČSA – Czech Airlines przez podmiot publiczny Osinek⁽²⁶⁾ oraz w decyzji dotyczącej pożyczek udzielonych przez węgierski bank rozwoju na rzecz węgierskiego producenta nawozów Péti Nitrogénművek⁽²⁷⁾. Uważają one ponadto że z powodów przedstawionych w motywach (28)–(33) te dwie pożyczki nie stanowią pomocy..

VII. OCENA ŚRODKÓW POMOCY

7.1. Występowanie pomocy

(117) Zgodnie z art. 107 ust. 1 TFUE „wszelka pomoc przyznawana przez państwo członkowskie lub przy użyciu zasobów państwowych w jakiegokolwiek formie, która zakłóca lub grozi zakłóceniem konkurencji poprzez sprzyjanie niektórym przedsiębiorstwom lub produkcji niektórych towarów, jest niezgodna z rynkiem

wewnętrzny w zakresie, w jakim wpływa na wymianę handlową między państwami członkowskimi”.

(118) Uznając dany środek za pomoc państwa, zakłada się, że zostały spełnione łącznie następujące warunki: 1) przedmiotowy środek stanowi przyznanie korzyści; 2) korzyść ta została przyznana przy użyciu zasobów państwowych; 3) korzyść ta jest selektywna; 4) przedmiotowy środek zakłóca konkurencję lub grozi jej zakłóceniem i może wpływać na wymianę handlową między państwami członkowskimi⁽²⁸⁾.

(119) Niniejsza decyzja obejmuje trzy środki pomocy: dokapitalizowanie i dwie pożyczki, o których mowa w motywach (28)–(33).

7.1.1. Dokapitalizowanie SeaFrance

(120) W swoim zgłoszeniu władze francuskie same uznają, że podwyższenie kapitału na rzecz SeaFrance stanowi pomoc państwa. W zgłoszeniu władze francuskie przyznają, że środek dokapitalizowania można przypisać państwu oraz że stanowi on selektywną korzyść wyłącznie dla spółki SeaFrance.

(121) Jeżeli chodzi o występowanie korzyści, Komisja uważa, że z powodów wyjaśnionych w sekcji 7.2.1. poniżej SeaFrance jest przedsiębiorstwem zagrożonym. Biorąc pod uwagę bardzo trudną sytuację SeaFrance oraz fakt, że przedsiębiorstwo jest objęte postępowaniem naprawczym, spółka nie mogłaby sprostać realizacji swojego planu restrukturyzacji oraz swojemu zapotrzebowaniu na środki finansowe. W takich warunkach prywatny podmiot gospodarczy nie wniósłby wkładu kapitałowego. Ponadto władze francuskie nie podjęły nawet próby wykazania, że oczekiwany poziom rentowności odpowiada poziomowi, jaki musiałyby osiągnąć prywatny inwestor. W związku z tym środek stanowi selektywną korzyść, ponieważ przynosi korzyść wyłącznie SeaFrance. Korzyść przyznano przy użyciu zasobów państwowych, biorąc pod uwagę, że SNCF jest przedsiębiorstwem publicznym. Jej pochodzenie można przypisać państwu.

(122) Jeżeli chodzi o wpływ na konkurencję oraz na wymianę handlową w Unii, należy przypomnieć, że zgodnie z utrwalonym orzecznictwem jeżeli przedsiębiorstwo konkurują ze sobą producenci z różnych państw członkowskich, każda pomoc, jaką otrzymuje ono od władz publicznych może wpływać na wymianę handlową między państwami członkowskimi i szkodzić konkurencji w takim zakresie, w jakim jego stała obecność na rynku uniemożliwia przedsiębiorstwom konkurencyjnym zwiększenie ich udziału rynkowego⁽²⁹⁾.

⁽²⁶⁾ Decyzja z dnia 24 lutego 2010 r. w sprawie NN 1/2010 (ex CP 371/2009) – Czech Republic ČSA – Czech Airlines – possible State aid implications of a loan provided by Osinek.

⁽²⁷⁾ Decyzja z dnia 27 października 2010 r. w sprawie pomocy państwa C 14/09 (ex NN 17/09) udzielonej przez Węgry na rzecz Péti Nitrogénművek Zrt, (Dz.U. L 118 z 6.5.2011, s. 9).

⁽²⁸⁾ Zob. na przykład wyrok Trybunału z dnia 10 stycznia 2006 r. w sprawie *Ministero dell'Economia e delleFinanze/Cassa di Risparmio di Firenze*, C-222/04, Zb.Orz. 2006, s. I-289 pkt 129.

⁽²⁹⁾ Zob. w szczególności wyrok Trybunału z dnia 21 marca 1991 r. w sprawie *Włochy przeciwko Komisji*, C-305/89, Rec. s. I-1603.

- (123) W tym kontekście liberalizacja sektora gospodarczego na poziomie Unii stanowi dowód, że pomoc może mieć faktyczny lub potencjalny wpływ na konkurencję i na wymianę handlową między państwami członkowskimi⁽³⁰⁾.
- (124) W tym kontekście należy przypomnieć, że rozporządzeniem Rady (EWG) nr 4055/86 z dnia 22 grudnia 1986 r. stosującym zasadę swobodnego świadczenia usług do transportu morskiego między państwami członkowskimi i między państwami członkowskimi a państwami trzecimi⁽³¹⁾ wprowadzono całkowitą liberalizację transportu morskiego między państwami członkowskimi od dnia 1 stycznia 1993 r.
- (125) W przedmiotowym przypadku, jak stwierdzono powyżej, występuje konkurencja w zakresie tego samego rodzaju transportu z innymi operatorami transportu morskiego w zliberalizowanym sektorze oraz konkurencja między różnymi rodzajami transportu, w szczególności w odniesieniu do transportu kolejowego⁽³²⁾.
- (126) Komisja stwierdza więc, że środek dokapitalizowania może wzmacniać pozycję przedsiębiorstwa w stosunku do jego konkurentów w ramach wymiany handlowej między państwami członkowskimi Unii. Środek wpływa zatem na wymianę handlową między państwami członkowskimi i może powodować zakłócenia konkurencji.
- (127) W związku z powyższym Komisja uważa, że przedmiotowy środek stanowi pomoc państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE.
- 7.1.2. Pożyczki, o których mowa w motywach (28)–(33)
- (128) Francja uważa, że dwie pożyczki, o których mowa w motywach (28)–(33), zostały udzielone na warunkach rynkowych, a tym samym spełniają kryteria testu prywatnego inwestora (zob. motyw (116)).
- (129) Komisja nie zgadza się z tą analizą. W przedmiotowym przypadku przedsiębiorstwo SNCF przyznało już SeaFrance pomoc, a mianowicie pomoc na ratowanie, i planuje przyznać kolejną, a mianowicie dokapitalizowanie. Pożyczki mają taki sam cel, jak pozostałe środki pomocy, tj. ratowanie i restrukturyzację SeaFrance. Pożyczki zostaną udzielone w okresie, w którym SeaFrance jest zagrożonym przedsiębiorstwem, równocześnie ze środkami pomocy na restrukturyzację. Jest to oczywiste, jeżeli chodzi o pożyczkę w wysokości 99,7 mln EUR, która ma na celu – podobnie jak dokapitalizowanie – zapewnienie SeaFrance możliwości zaspokojenia jej bieżących potrzeb kapitałowych. Dotyczy to jednak również pożyczki w wysokości [40-70] mln EUR, która ma na celu refinansowanie i wykup statku Molière w terminie wcześniejszym niż przewidziany w umowie leasingowej. Finansowanie środków produkcji, w przedmiotowym przypadku statku, ma ścisły związek z codzienną działalnością SeaFrance. Refinansowanie i wcześniejszy wykup w ramach umowy leasingowej przez SeaFrance mają na celu obniżenie kosztów operacyjnych, co ma związek z restrukturyzacją przedsiębiorstwa. W związku z tym pożyczka w wysokości [40-70] mln EUR również wpisuje się w proces restrukturyzacji SeaFrance.
- (130) W wyroku w sprawie *BP Chemicals* Trybunał wyjaśnił, że w takiej sytuacji należy dokonać oceny przyznanych pożyczek z punktu widzenia pomocy państwa w ujęciu łącznym z pozostałymi środkami, a nie osobno⁽³³⁾.
- (131) Trybunał potwierdził w swoim wyroku, że zastrzyki kapitałowe uznane za „środki pomocy” i dokonane przez przedsiębiorstwo publiczne na rzecz jego jednostki zależnej *a priori* nie wyklucza możliwości uznania kolejnego środka za transakcję spełniającą kryteria testu prywatnego inwestora. Trybunał uważa jednak, że w przypadku trzech zastrzyków kapitałowych dokonanych przez tego samego inwestora w okresie dwóch lat, z których pierwsze dwa przyniosły żadnych korzyści, Komisja musi ustalić, czy trzeci zastrzyk można w sposób uzasadniony oddzielić od pierwszych dwóch i uznać, do celów związanych z testem prywatnego inwestora, za niezależną inwestycję.
- (132) Trybunał uważa, że do informacji istotnych z punktu widzenia ustalenia, czy kolejny środek można było w uzasadniony sposób oddzielić od pierwszych dwóch i uznać, biorąc pod uwagę kryterium testu prywatnego inwestora, za niezależną inwestycję, zalicza się w szczególności chronologię odnośnych zastrzyków kapitałowych, ich cel oraz sytuację jednostki zależnej w okresie, w którym podjęto decyzje o dokonaniu każdego z odnośnych zastrzyków kapitałowych.
- (133) Francja nie podważa faktu, że dokapitalizowanie stanowi pomoc, ponieważ nie ma żadnych perspektyw na osiągnięcie poziomu rentowności odpowiadającego poziomowi rentowności wymaganemu w przypadku inwestora prywatnego. Wynika to również z tabeli zawartej w motywie (35), która przedstawia zapotrzebowanie na środki finansowe na lata 2011–2017. Przedsiębiorstwo nie byłoby w stanie dokonywać wypłat dywidend w tym okresie. Biorąc pod uwagę znaczne koszty związane ze spłatą odsetek oraz kwoty głównej pożyczek, o których mowa w motywach (28)–(33), oraz niską marżę przewidzianą w planie restrukturyzacji, sytuacja ta prawdopodobnie potrwałaby dłużej niż do 2017 r., aż do całkowitej spłaty pożyczek w 2023 r. Prywatny inwestor prowadzący działalność w branży tradycyjnej, takiej jak transport morski, nie zgodziłby się na brak zysków z inwestycji o wartości 166,3 mln EUR przez okres 12 lat. Biorąc pod uwagę, że dwie pożyczki mają ten sam cel co dokapitalizowanie, tj. pokrycie kosztów restrukturyzacji, że sytuacja gospodarcza przedsiębiorstwa pozostaje bez zmian (przedsiębiorstwo jest zagrożone) oraz że pożyczek udzielono w tym samym okresie, w którym miało miejsce dokapitalizowanie, pożyczek tych nie można w uzasadniony sposób oddzielić od pomocy na ratowanie i od dokapitalizowania.

⁽³⁰⁾ Wyrok Trybunału z dnia 13 lutego 2003 r. w sprawie *Hiszpania przeciwko Komisji*, C-409/00, Rec. 2003, s. I-1487.

⁽³¹⁾ Dz.U. L 378 z 31.12.1986, s. 1.

⁽³²⁾ W szczególności usług w zakresie transportu kolejowego pasażerskiego i towarowego świadczonych przez Eurotunnel.

⁽³³⁾ Wyrok Trybunału z dnia 15 sierpnia 1998 r. w sprawie *BP Chemicals przeciwko Komisji*, T-11/95, Rec. 1998, II-3235, pkt 170 i 171.

- (134) W ujęciu ogólnym zysk z pomocy na ratowanie, z dokapitalizowania oraz z dwóch pożyczek jest niższy niż zysk, jakiego wymagano by w ramach testu prywatnego inwestora. Jak wyjaśniono, przedsiębiorstwo SNCF nie może spodziewać się żadnych zysków z dokapitalizowania przed 2023 r. Nawet gdyby zyski z poszczególnych pożyczek odpowiadały warunkom rynkowym – *quod non* – nie mogłyby być one wystarczające do zapewnienia zgodności środków w ujęciu ogólnym z kryteriami testu prywatnego inwestora. Poniższe uwagi przedstawiono więc jako informacje dodatkowe.
- (135) Władze francuskie powołują się na komunikat w sprawie stóp referencyjnych, uzasadniając brak pomocy w przypadku dwóch pożyczek. Uważają, że, biorąc pod uwagę sytuację przedsiębiorstwa (rating CCC) oraz zaproponowany poziom zabezpieczenia (normalny), stopa procentowa musi wynosić 8,55 %, który to wynik osiąga się, powiększając stopę procentową EURIBOR 1 o 650 punktów bazowych. Władze francuskie uważają, że w tym przypadku treść komunikatu w sprawie stóp referencyjnych zastosowano w sposób konserwatywny.
- (136) Nawet gdyby dwie pożyczki należało rozpatrywać osobno – *quod non* – władze francuskie nie mogłyby wykazać, że pożyczki te przyznano według rynkowej stopy procentowej.
- (137) W tym kontekście Komisja chce przede wszystkim podkreślić, że, jak przypomniano w pierwszym akapicie komunikatu w sprawie stóp referencyjnych, „stopy referencyjne i dyskontowe stosuje się zastępczo dla stopy rynkowej oraz do mierzenia ekwiwalentu dotacji pomocy, w szczególności w przypadku, gdy wypłaca się ją w kilku transzach, a także do obliczania elementu pomocy będącego pochodną programów dotacji na spłatę oprocentowania. Stosuje się je również do sprawdzania zgodności z zasadą *de minimis* oraz z rozporządzeniami o wyłączeniach grupowych”⁽³⁴⁾. Komunikat w sprawie stóp referencyjnych nie może więc ograniczać Komisji w stosowaniu testu prywatnego inwestora, w szczególności w przypadkach, w których dostępne faktyczne dane rynkowe różnią się od danych wynikających z metodyki określonej w tym komunikacie.
- (138) W przedmiotowym przypadku, biorąc pod uwagę fakt, że pomocy i pożyczek udzielił ten sam podmiot, w celu zagwarantowania, aby zaproponowany poziom wynagrodzenia w skuteczny sposób odpowiadał poziomowi rynkowemu, Komisja musi oprzeć się na sytuacji podmiotów niezależnych od SNCF. Komisja wielokrotnie wzywała władze francuskie do przedłożenia przykładowej oferty niezależnej instytucji finansowej. Oferty takiej nie przedłożono.
- (139) Ponadto Komisja przeprowadziła badanie rynkowe. Według szacunków Komisji, aby w przypadku normalnego poziomu zabezpieczenia oprocentowanie pożyczek było zgodne z poziomem rynkowym, powinno ono wynosić około 14 % (stopa procentowa w transakcjach swap na okres 5 lat w wysokości 2,825 %⁽³⁵⁾ + średnia swapów ryzyka kredytowego⁽³⁶⁾ poniżej B- (tj. CCC) wynosząca 11,18 % + premia 0,2 %). Odpowiada to danym odnotowanym za kwiecień, maj i czerwiec 2011 r. Ponadto mimo ponawianych wezwań Komisji⁽³⁷⁾ władze francuskie nie przedstawiły ratingu ani propozycji oprocentowania pochodzących od banku prywatnego.
- (140) Co więcej, Komisja wielokrotnie⁽³⁸⁾ wzywała władze francuskie, aby rozważyły możliwość finansowania zewnętrznego bądź sporządzenia ratingu lub propozycji oprocentowania pochodzących od banku komercyjnego. Nie podjęto żadnych formalnych działań w odpowiedzi na te sugestie.
- (141) nie można uznać argumentów władz francuskich przedstawionych w motywie (116), według których Komisja zastosowała komunikat w sprawie stóp referencyjnych w ramach dwóch niedawnych postępowań. Jeżeli chodzi o te dwa postępowania, z których jedno cały czas trwa, ich problematyka była odmienna. Jeżeli chodzi o sprawę Pétii Nitrogénművek, wszystkie środki objęte postępowaniem wyjaśniającym stanowiły pomoc państwa. Jeżeli chodzi o sprawę Osinek, Komisja nie podjęła jeszcze ostatecznej decyzji; w chwili udzielenia pożyczki nie był zgłoszony żaden środek pomocy.
- (142) Komisja stwierdza, że pożyczki mające na celu sfinansowanie wkładu własnego oraz wcześniejszą realizację opcji kupna statku Molière również stanowią korzyść dla SeaFrance. Z powodów przedstawionych w motywach (121)–(126) trzy pozostałe warunki (selektywna korzyść przyznana przy użyciu zasobów państwowych, wpływ na konkurencję oraz na wewnątrzspółnotową wymianę handlową) występowania pomocy również zostały spełnione. W związku z tym przedmiotowe pożyczki stanowią pomoc państwa.

7.1.3. Pomoc na ratowanie

- (143) Z powodów przedstawionych w motywach (30)–(47) decyzji Komisji z dnia 18 sierpnia 2010 r. pożyczka udzielona przez SNCF na rzecz SeaFrance w ramach pomocy na ratowanie stanowi pomoc w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE.

7.2. Zgodność trzech środków pomocy z rynkiem wewnętrznym

- (144) Biorąc pod uwagę cel trzech przedmiotowych środków pomocy na restrukturyzację oraz oświadczenia władz francuskich zawarte w ich zgłoszeniach, Komisja uważa, że zgodność trzech środków pomocy z rynkiem wewnętrznym należy przeanalizować w oparciu o art. 107 ust. 3 lit. c) TFUE oraz w świetle wytycznych.

7.2.1. Kwalifikowalność: zagrożone przedsiębiorstwo

- (145) Aby przedsiębiorstwo mogło korzystać z pomocy na restrukturyzację, musi istnieć możliwość uznania go za zagrożone przedsiębiorstwo w rozumieniu sekcji 2.1 wytycznych.

⁽³⁴⁾ JO C 14 z 19.1.2008, s. 6.

⁽³⁵⁾ Na dzień 1 lipca 2011 r., Bloomberg EUSA5.

⁽³⁶⁾ Dotyczy wszystkich sektorów łącznie.

⁽³⁷⁾ [...]

⁽³⁸⁾ Zob. motyw 9 powyżej.

(146) W tym kontekście Komisja uważa, że SeaFrance jest zagrożonym przedsiębiorstwem w rozumieniu pkt 10 lit. a) wytycznych, ponieważ ponad połowa jego kapitału rejestrowanego została utracona, biorąc pod uwagę, że jego wartość spadła z 81,7 mln EUR w 2007 r. do 57,7 mln EUR w 2008 r. oraz do -0,69 mln EUR w 2009 r. (co stanowi spadek o ponad 100 %, w wysokości 82,4 mln EUR w latach 2007–2009), oraz ponieważ ponad jedna czwarta jego kapitału została utracona w okresie ostatnich dwunastu miesięcy, biorąc pod uwagę, że jego wartość spadła z 57,7 mln EUR w 2008 r. do -0,69 mln EUR w 2009 r.

(147) Ponadto SeaFrance można również uznać za zagrożone przedsiębiorstwo w rozumieniu pkt 10 lit. c) wytycznych, ponieważ spełnia ono warunki objęcia zbiorową procedurą upadłościową. Jak wskazano w motywie (10), dnia 30 czerwca 2010 r. sąd gospodarczy w Paryżu podjął decyzję o objęciu SeaFrance postępowaniem naprawczym.

(148) Ponadto przedsiębiorstwo spełnia także warunki określone w pkt 13 wytycznych, ponieważ mimo przynależności do grupy SNCF trudności SeaFrance są wewnętrzne i nie są wynikiem arbitralnej alokacji kosztów w ramach grupy.

7.2.2. Wkład własny

(149) W decyzji o wszczęciu formalnego postępowania wyjaśniającego Komisja uznała, że wkład własny SeaFrance w działania restrukturyzacyjne był niepewny i niewystarczający z punktu widzenia wytycznych.

(150) W zmienionym planie restrukturyzacji władze francuskie proponują wkład własny SeaFrance w wysokości [80-130] mln EUR, w formie następujących środków:

- pożyczki w wysokości 99,7 mln EUR z oprocentowaniem na poziomie 8,55 % mającej na celu sfinansowanie restrukturyzacji SeaFrance,
- planowanej sprzedaży frachtowca Nord Pas-de-Calais (którego wartość handlowa została oszacowana przez dwóch niezależnych ekspertów na [0-10] mln EUR),
- sprzedaż statków Renoir i Cézanne w lipcu 2011 r. za kwotę [0-10] mln USD, tj. w przybliżeniu [0-10] mln EUR.

(151) Zgodnie z pkt 43 wytycznych „kwota i intensywność pomocy muszą być ograniczone do ścisłego minimum kosztów restrukturyzacji koniecznych, aby umożliwić podjęcie restrukturyzacji w świetle istniejących zasobów finansowych przedsiębiorstwa, jego akcjonariuszy lub grupy kapitałowej. Ocena uwzględni każdą pomoc przy-

znaną uprzednio. Od beneficjentów pomocy będzie się oczekiwało, iż znaczący wkład w planie restrukturyzacji będzie pochodził z ich środków własnych, włącznie ze sprzedażą aktywów, które nie są niezbędne do dalszego istnienia przedsiębiorstwa lub z zewnętrznych źródeł finansowania na warunkach rynkowych. Tego rodzaju wkład jest znakiem, że rynki wierzą w możliwość przywrócenia rentowności. Wkład musi być rzeczywisty, tzn. faktyczny, wykluczający wszystkie przyszłe spodziewane zyski takie jak przepływ środków pieniężnych, i musi być możliwie najwyższy”⁽³⁹⁾.

(152) W pkt 7 wytycznych wskazano również, iż „właściwym jest jeszcze mocniejsze podkreślenie, że [znaczący wkład od beneficjenta przy restrukturyzacji] musi być rzeczywisty i nieobjęty pomocą. Wkład beneficjenta ma podwójne zadanie: z jednej strony będzie pokazywał, że rynki (właściciele, wierzyciele) wierzą w możliwość odzyskania rentowności w rozsądnym czasie. Z drugiej strony, będzie to zapewniało, że pomoc na restrukturyzację jest ograniczona do minimum niezbędnego dla przywrócenia rentowności, przy równoczesnym ograniczeniu zakłócenia konkurencji [...]”⁽⁴⁰⁾.

(153) W orzecznictwie Unii również podkreślono, że wkład własny musi wskazywać na fakt, iż rynki wierzą w możliwość przywrócenia rentowności⁽⁴¹⁾.

(154) Władze francuskie poinformowały Komisję, że dwa statki, Renoir i Cézanne, sprzedano dnia 7 lipca 2011 r. za kwotę 3,1 mln EUR.

(155) Planowana sprzedaż frachtowca Nord Pas-de-Calais powinna zwiększyć wartość wkładu SeaFrance wynikającą ze sprzedaży statków do [10-20] mln EUR. Zgłaszając pierwotny plan restrukturyzacji, władze francuskie zobowiązały się, że SeaFrance sprzeda statki Renoir i Cézanne. Te dwie transakcje sprzedaży zawarto w lipcu 2011 r. Zgodnie z praktyką decyzyjną Komisji przyszłe transakcje sprzedaży aktywów mogą być uznane za wkład własny, pod warunkiem że państwo członkowskie przedstawiło rzetelną wycenę ich wartości rynkowej⁽⁴²⁾. W przedmiotowym przypadku władze francuskie przedstawiły dwie wyceny frachtowca Nord Pas-de-Calais sporządzone przez dwóch niezależnych ekspertów, którzy obaj oszacowali wartość rynkową statku na około [0-10] mln EUR. Komisja zwraca uwagę, że jeden z ekspertów oszacował wartość rynkową statków Renoir i Cézanne na [0-10 000 000] USD w kwietniu 2011 r. Statki te sprzedano za kwotę [0-10 000 000] USD w lipcu 2011 r. W związku z tym Komisja uważa przede wszystkim, że wycenę wartości rynkowej można uznać za rzetelną, a planowaną sprzedaż frachtowca Nord Pas-de-Calais można uznać za wkład własny.

⁽³⁹⁾ Podkreślenie dodano.

⁽⁴⁰⁾ Podkreślenie dodano.

⁽⁴¹⁾ Wyrok Trybunału z dnia 7 grudnia 2010 r. w sprawie *Frucona Košica przeciwko Komisji*, T-11/07, nieopublikowany w Zbiorze Orzeczeń, pkt 244 i 245.

⁽⁴²⁾ Decyzja nr N488/2009 w sprawie pomocy na restrukturyzację przedsiębiorstwa POLFA „Tarchomińskie Zakłady Farmaceutyczne” SA, motyw 47.

- (156) Na wstępie władze francuskie wskazały, że pożyczka w wysokości [40-70] mln EUR przeznaczona na sfinansowanie realizacji opcji kupna statku Molière nie stanowi dodatkowego wkładu własnego. Stanowi ona wniesiony wkład pozabilansowy zgodnie z umową leasingową dotyczącą statku Molière. W obliczeniach dotyczących całkowitej wartości wkładu własnego pożyczki tej więc nie uwzględniono. Ponieważ finansowanie to zastępuje finansowanie już przyznane, Komisja musi jednak upewnić się, że spełnia ono również kryteria zgodności wkładu własnego, w szczególności kryterium braku pomocy.
- (157) Ponieważ przedmiotowych pożyczek udzieliło przedsiębiorstwo SNCF zgodnie z pkt 43 wytycznych, Komisja musi upewnić się, że przedmiotowe finansowanie nie jest objęte pomocą oraz że wskazuje na fakt, iż „rynki wierzą w możliwość przywrócenia rentowności”. Jest to niezgodne ze stanem faktycznym z trzech następujących powodów, z których każdy byłby wystarczający do wyciągnięcia takiego wniosku.
- (158) Po pierwsze, jak wskazała Komisja w motywach (129)–(142) sekcji 7.1.2 poniżej, warunki, którym podlegały pożyczki nie odpowiadają warunkom rynkowym.
- (159) Według szacunków Komisji, aby w przypadku normalnego poziomu zabezpieczenia oprocentowanie pożyczek było zgodne z poziomem rynkowym, powinno ono wynosić około 14 % (stopa procentowa w transakcjach swap na okres 5 lat w wysokości 2,825 %⁽⁴³⁾ + średnia swapów ryzyka kredytowego poniżej⁽⁴⁴⁾ B- (tj. CCC) wynosząca 11,18 % + premia 0,2 %). Odpowiada to danym odnotowanym za kwiecień, maj i czerwiec 2011 r. Ponadto mimo ponawianych wezwań Komisji⁽⁴⁵⁾ władze francuskie nie przedstawiły ratingu ani propozycji oprocentowania pochodzących od banku prywatnego.
- (160) Po drugie, jak wykazano w motywach (129)–(142) w sekcji 7.1.2, przedmiotowe pożyczki same stanowią pomoc państwa. Nie można byłoby więc uznać ich za wkład własny, który nie może być objęty pomocą, zgodnie z tytułem poprzedzającym pkt 43 wytycznych.
- (161) Po trzecie zgodnie z pkt 7 i 43 wytycznych w każdym przypadku faktyczny wkład ma na celu w szczególności wykazanie, że rynki wierzą w możliwość przywrócenia rentowności⁽⁴⁶⁾. W przedmiotowym przypadku panuje niejasność co do faktu, że organ przyznający pomoc i jednostka dominująca są tą samą osobą prawną (SNCF), oraz co do jednoczesnego zastosowania przedmiotowych środków. W tych okolicznościach z powodu braku faktycznego wkładu na rzecz inwestora lub wierzyciela zewnętrznego SNCF nie może być mowy o dążeniu do realizacji wspomnianego celu. Działania organu przyznającego pomoc w żaden sposób nie wskazują, że rynki wierzą w przywrócenie rentowności.
- (162) Jak wskazano w motywie (141), Komisja uważa, że zawarte w uwagach Francji odniesienie do decyzji dotyczących odpowiednio pomocy udzielonej przez podmiot publiczny Osinek na rzecz ČSA – Czech Airlines oraz pożyczek udzielonych przez węgierski bank rozwoju węgierskiemu producentowi nawozów, Péti Nitrogénművek (zob. motyw (116)), nie jest zasadne, ponieważ w pierwszym przypadku Komisja nie podjęła jeszcze ostatecznej decyzji, a w drugim – sprawa nie dotyczy restrukturyzacji.
- (163) Ponadto jak wskazano powyżej niezależnie od kwestii dotyczącej ewentualnego charakteru pomocy udzielonych pożyczek, wkład własny musi wskazywać, że rynki wierzą w możliwość przywrócenia rentowności.
- (164) W przedmiotowym przypadku finansowanie przyznane przez SNCF nie może tego dowodzić. SNCF jest jednocześnie podmiotem przyznającym pomoc i podmiotem zapewniającym wkład własny. Władze francuskie nie dostarczyły informacji wskazujących, że rozsądny inwestor niezależny byłby gotów stanowczo zobowiązać się do wniesienia wkładu własnego i udzielenia pożyczki na realizację opcji kupna na takich samych warunkach, jakie zaproponowało przedsiębiorstwo SNCF.
- (165) W związku z tym wkład własny SeaFrance odpowiadający zasadzie określonej w pkt 43 wytycznych, dotyczącej wkładu własnego nieobjętego pomocą i wskazującego na panującą na rynkach wiarę w możliwość przywrócenia rentowności, wynosi jedynie [10-20] mln EUR, czyli mniej niż [< 10] % kosztów restrukturyzacji. Nie osiągnięto zatem przewidzianego w pkt 44 wytycznych progu wynoszącego 50 %. Komisja uważa więc, że wkład własny SeaFrance w działania restrukturyzacyjne nadal jest niewystarczający z punktu widzenia wytycznych.
- (166) Komisja zwraca również uwagę, że Francja nie powołała się na zapis dotyczący wyjątkowych okoliczności, zawarty w pkt 44 wytycznych, ani nie przedstawiła jakichkolwiek dowodów potwierdzających zaistnienie takiej wyjątkowej sytuacji.
- (167) Komisja stwierdza zatem, że kryterium dotyczące „rzeczywistego wkładu, nieobjętego pomocą”, o którym mowa w wytycznych, nie zostało spełnione.
- ### 7.2.3 Przywrócenie długoterminowej rentowności
- (168) Ponieważ wkład własny SeaFrance w działania restrukturyzacyjne pozostaje niewystarczający z punktu widzenia wytycznych, Komisja uważa, że nie ma powodu, aby dokonywać oceny przesłanki dotyczącej przywrócenia długoterminowej rentowności.

⁽⁴³⁾ Na dzień 1 lipca 2011 r., Bloomberg EUSA5.

⁽⁴⁴⁾ Średnia niepokrytych swapów ryzyka kredytowego we wszystkich sektorach.

⁽⁴⁵⁾ [...]

⁽⁴⁶⁾ Wyrok Trybunału z dnia 7 grudnia 2010 r. w sprawie T-11/07, *Frucona Kosice przeciwko Komisji*, niepublikowany w Zbiorze Orzeczeń, pkt 245.

7.2.4. *Unikanie nadmiernego zakłócania konkurencji (środki wyrównawcze)*

- (169) W decyzji o wszczęciu postępowania Komisja wskazała, że środki wyrównawcze zaproponowane przez władze francuskie były niewystarczające. W uwagach przedstawionych w odpowiedzi na decyzję o wszczęciu postępowania władze francuskie przyznały⁽⁴⁷⁾, że nie zastosowano prawie żadnych środków wyrównawczych⁽⁴⁸⁾. Wskazały, że rozwiązanie tego problemu będzie uwzględnione w zmienionym planie restrukturyzacji.
- (170) Dodatkowe środki wyrównawcze faktycznie zaproponowano w ramach planu restrukturyzacji przedstawionego dnia 12 września 2011 r., przy czym należała do nich w szczególności przyszła sprzedaż frachtowca Nord Pas-de-Calais. Władze francuskie wspominają również już zawartą transakcję sprzedaży statków Renoir i Cézanne, zmniejszenie liczby rejsów (o 5 830 rejsów, czyli o 37,6 % w porównaniu z ofertą z 2007 r.) oraz zmniejszenie udziałów SeaFrance w rynku ([10-15] % udziału w rynku transportu samochodowego w latach 2012–2019 w porównaniu z [15-20] % w roku 2008).
- (171) Ponieważ wkład własny SeaFrance w działania restrukturyzacyjne pozostaje niewystarczający z punktu widzenia wytycznych, Komisja uważa, że nie ma powodu, aby dokonywać analizy zaproponowanych środków wyrównawczych.

7.2.5. *Wpływ niezgodności pomocy na restrukturyzację z rynkiem wewnętrznym na pomoc na ratowanie*

- (172) Po zgłoszeniu planu restrukturyzacji przez Francję dnia 18 lutego 2011 r., zgodnie z pkt 26 wytycznych, termin 6 miesięcy przysługujący na spłatę pożyczki przedłużono do czasu podjęcia przez Komisję decyzji w sprawie planu restrukturyzacji. Biorąc pod uwagę, że według Komisji środki zgłoszone z tytułu pomocy na restrukturyzację nie spełniają warunków dotyczących zgodności z rynkiem wewnętrznym przewidzianych w wytycznych, należy wyciągnąć konsekwencje z tej niezgodności. Terminu spłaty pożyczki nie można już przedłużyć do dnia przyjęcia niniejszej decyzji, co oznacza, że pożyczkę należy bezzwłocznie spłacić.
- (173) Kwota do odzyskania obejmuje przede wszystkim kwotę główną pożyczki na ratowanie, powiększoną o odsetki wynikające z umowy i jeszcze niespłacone w dniu notyfikacji niniejszej decyzji oraz, licząc od daty notyfikacji niniejszej decyzji, o odsetki naliczone zgodnie z rozdziałem V rozporządzenia Komisji (WE) nr 794/2004 z dnia 21 kwietnia 2004 r. w sprawie wykonania rozporządzenia Rady (WE) nr 659/1999 ustanawiającego szczegółowe zasady stosowania art. 93 Traktatu WE⁽⁴⁹⁾.

⁽⁴⁷⁾ Zob. sekcja 2.2 (s. 19–20) oraz uwagi władz francuskich.

⁽⁴⁸⁾ Na mocy wytycznych z 2004 r. w sprawie pomocy na restrukturyzację środki wyrównawcze należy podejmować w celu ograniczenia do minimum niekorzystnego wpływu na wymianę handlową; mogą one polegać na zbyciu aktywów, ograniczeniu zdolności produkcyjnych lub udziału w rynku.

⁽⁴⁹⁾ Dz.U. L 140 z 30.4.2004, s. 1.

VIII. **WNIOSEK**

- (174) Podwyższenie kapitału o 166,3 mln EUR, pożyczka w wysokości 99,7 mln EUR i pożyczka w wysokości [40-70] mln EUR, które SNCF planuje przyznać na rzecz SeaFrance, stanowią pomoc w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE. Pomoc ta jest niezgodna z rynkiem wewnętrznym i nie może zostać wdrożona.
- (175) Pożyczkę udzieloną przez Francję, za pośrednictwem przedsiębiorstwa SNCF, z tytułu pomocy na ratowanie SeaFrance, dozwoloną na mocy decyzji Komisji z dnia 18 sierpnia 2010 r., należy bezzwłocznie spłacić, powiększając jej kwotę o narosłe odsetki wynikające z umowy i jeszcze niespłacone w dniu notyfikacji niniejszej decyzji.

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

Podwyższenie kapitału o 166,3 mln EUR, pożyczka w wysokości 99,7 mln EUR oraz pożyczka w wysokości [40-70] mln EUR, które Republika Francuska planuje zastosować za pośrednictwem SNCF w ramach pomocy na restrukturyzację na rzecz SeaFrance, stanowią pomoc państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE i są niezgodne z rynkiem wewnętrznym.

W związku z tym przedmiotowe środki pomocy nie mogą zostać wdrożone.

Artykuł 2

Pożyczka udzielona przez Francję za pośrednictwem SNCF z tytułu pomocy na ratowanie na rzecz SeaFrance, będąca przedmiotem decyzji Komisji z dnia 18 sierpnia 2010 r., stanowi pomoc niezgodną z rynkiem wewnętrznym.

Artykuł 3

1. Francja za pośrednictwem SNCF odzyskuje od beneficjenta pomoc, o której mowa w art. 2, w tym narosłe odsetki wynikające z umowy i jeszcze niespłacone w dniu notyfikacji niniejszej decyzji.
2. Do kwot podlegających zwrotowi dolicza się odsetki za okres od dnia notyfikacji niniejszej decyzji do dnia ich faktycznego odzyskania.
3. Odsetki nalicza się narastająco zgodnie z przepisami rozdziału V rozporządzenia Komisji (WE) nr 794/2004.

Artykuł 4

1. Odzyskanie pomocy, o której mowa w art. 2, odbywa się w sposób bezzwłoczny i skuteczny.
2. Francja zapewnia wykonanie niniejszej decyzji w terminie czterech miesięcy od daty jej notyfikacji.

Artykuł 5

1. W terminie dwóch miesięcy od daty notyfikacji niniejszej decyzji Francja przekazuje Komisji następujące informacje:

- a) kwotę główną pomocy do odzyskania od beneficjenta, zawierającą kwotę pożyczki oraz narosłe odsetki, których jeszcze nie spłacono;
- b) kwotę odsetek do odzyskania od beneficjenta, które należy naliczyć według zasad określonych w art. 3 ust. 3;
- c) szczegółowy opis środków już podjętych oraz środków planowanych w celu wykonania niniejszej decyzji;
- d) dokumenty potwierdzające, że beneficjentowi nakazano zwrot pomocy.

2. Do momentu całkowitego odzyskania pomocy, o której mowa w art. 2, Francja na bieżąco informuje Komisję o kolejnych środkach podejmowanych na szczeblu krajowym w celu

wykonania niniejszej decyzji. Na wniosek Komisji Francja bezzwłocznie przedstawia informacje o środkach już podjętych oraz środkach planowanych w celu wykonania niniejszej decyzji. Francja dostarcza również szczegółowe informacje o kwocie pomocy oraz odsetkach już odzyskanych od beneficjenta.

Artykuł 6

Niniejsza decyzja skierowana jest do Republiki Francuskiej.

Sporządzono w Brukseli dnia 24 października 2011 r.

W imieniu Komisji
Joaquín ALMUNIA
Wiceprzewodniczący