

II

(Незаконодателни актове)

РЕШЕНИЯ

РЕШЕНИЕ НА КОМИСИЯТА

от 24 октомври 2011 година

относно държавната помощ SA 32600 (2011/C) – Франция – Помощ за реструктурирането на SeaFrance SA от SNCF

(нотифицирано под номер C(2011) 7808)

(само текстът на френски език е автентичен)

(текст от значение за ЕИП)

(2012/397/EC)

ЕВРОПЕЙСКАТА КОМИСИЯ,

допълнителна информация, която френските органи предоставиха на 4 май 2011 г.

като взе предвид Договора за функционирането на Европейския съюз (наричан по-долу „ДФЕС“), и по-специално член 108, параграф 2, първа алинея от него,

(3) На 6 април 2011 г. конкурент на SeaFrance, P&O Ferries (наричан по-долу „P&O“) подаде жалба до Комисията срещу помощта за реструктуриране.

като взе предвид Споразумението за Европейското икономическо пространство, и по-специално член 62, параграф 1, буква а),

(4) С писмо от 22 юни 2011 г. Комисията нотифицира Френската република за своето решение за откриване на процедура (наричано по-долу „решението за откриване на процедура“), предвидено в член 108, параграф 2 от ДФЕС.

след като прикани заинтересованите страни да представят своите мнения в съответствие с гореспоменатите разпоредби ⁽¹⁾,

(5) Комисията прикани заинтересованите страни да представят своите мнения относно разглежданите помощи ⁽²⁾. Тя получи тези мнения, чието подробно описание е включено в раздел V.

като има предвид, че:

I. ПРОЦЕДУРА

1.1. Общ процедурен контекст

(1) С решение от 18 август 2010 г. ⁽²⁾ Комисията одобри помощ за оздравяване (наричана по-долу „помощ за оздравяване“) в полза на SeaFrance S.A. (наричана по-долу „SeaFrance“), която бе приведена в действие от Франция. Тази помощ се състоеше в кредит в размер на максимум [40-70] милиона евро, отпуснат от SNCF на SeaFrance.

(6) Френските органи представиха мнението си на 14 юли 2011 г. в отговор на решението за откриване на процедура, на 22 юли 2011 г. след жалбата на P&O и на 19 август 2011 г. в отговор на наблюденията на трети страни, заинтересовани от решението за откриване на процедура.

(2) На 18 февруари 2011 г. френските органи нотифицираха помощ за реструктуриране (наричана по-долу „помощ за реструктуриране“) в полза на SeaFrance в размер на 223 милиона евро, придружена от план за реструктуриране. С писмо от 29 март 2011 г. Комисията поиска

(7) На 12 септември 2011 г. френските органи представиха изменен план за реструктуриране.

(8) На 3 октомври 2011 г. френските органи измениха отново плана за реструктуриране (наричан по-долу „изменен план за реструктуриране“).

⁽¹⁾ ОВ С 208, 14.7.2011 г., стр. 8.

⁽²⁾ ОВ С 102, 2.4.2011 г., стр. 2.

⁽³⁾ Вж. бележка 1.

- (9) Състояха се срещи между Комисията и френските органи [...]. По време на цялата процедура бяха осъществени множество телефонни контакти⁽⁴⁾ и обмен на имейли. На 18 октомври 2011 г. френските органи изпратиха писмо до Комисията, обобщаващо аргументите, представени при предходната кореспонденция.

1.2. Национален процедурен контекст

- (10) В рамките на съдебното производство по несъстоятелност на SeaFrance, започнало на 30 юни 2010 г., Търговският съд в Париж трябва да се произнесе окончателно на 25 октомври 2011 г. относно обявяването в несъстоятелност на SeaFrance или продължаването на нейната дейност⁽⁵⁾.
- (11) Освен това след откриването на производството по несъстоятелност третите страни бяха допуснати до подаване пред принудителния администратор на предложения, насочени към поддържане на дейността чрез пълна или частична продажба на предприятието. Според информацията, с която разполага Комисията, са представени три предложения за възстановяване, едно – съвместно с френската група Louis Dreyfus Armateurs и датската компания DFDS A/S (наричана по-долу „DFDS“) (наричани общо по-долу „DFDS-LDA“), едно от синдиката Confédération française démocratique du travail (наричан по-долу „CFDT“) и едно от SNC Being Bang Immaterial (наричана по-долу „Being Bang“).
- (12) DFDS-LDA представиха частично предложение за поемане на активите и персонала на SeaFrance на символичната цена от три евро⁽⁶⁾ и изпратиха до Комисията копие от офертата за сведение. Съгласно условията на тази оферта DFDS-LDA запазва само 460 заети лица (т.е. с 200 по-малко от предложеното в изменения план за реструктуриране) и товарния кораб Nord-Pas de Calais (в допълнение към фериботите за пътници и автомобили Berlioz и Rodin), но не и ферибота Molière (докато в изменения план за реструктуриране се предлага продажба на товарния кораб Nord-Pas de Calais и не се предвижда изоставянето на ферибота Molière, а точно обратното – предварителното му изкупуване).
- (13) Според пресата CFDT е представил оферта за поемане на предприятието пред Търговския съд в Париж на 24 август миналата година. CFDT желае да запази изцяло заетите понастоящем 1 100 лица. За тази цел възнамерява да изкупи обратно корабите на SeaFrance на символична цена от едно евро и да не поема пасива на предприятието. CFDT има намерение да получи обезпечен кредит в размер на минимум 50 милиона евро от банките и да поиска също така от местните областни власти допълнителен кредит от 80 милиона евро, за да бъде в състояние да се справи с евентуална нова криза.
- (14) Отново според пресата, Being Bang също е представила оферта за поемане на SeaFrance, с чийто ред и условия

Комисията не е запозната. Being Bang е представила пред Комисията за сведение една оферта за поемане на SeaFrance. Този документ пристигна в Комисията извън срока, в който заинтересованите страни можеха да представят мненията си, а именно 15 дни от датата на публикуването на решението за откриване на процедура. Съгласно съдебната практика Комисията не го предаде на френските органи и няма да го вземе предвид за целите на настоящото решение.⁽⁷⁾

- (15) Нито една от офертите, споменати в съображения от (11) до (14), не е предадена от Франция на Комисията. По тази причина те не са взети предвид при настоящото решение.

1.3. Предмет на настоящото решение

- (16) Настоящото решение се отнася единствено до увеличаването на капитала, нотифицирано от Франция по отношение на SeaFrance, два отпуснати кредита съответно от 99,8 милиона евро и [40-70] милиона евро, предвидени в полза на SeaFrance, както и до помощта за оздравяване, одобрена от Комисията на 18 август 2010 г.
- (17) Настоящото решение не засяга нито удължаването на срока на действие на споразумението за управление на парични наличности, сключено между SNCF и SeaFrance (SA.31331 - 2011/NN), нито финансирането, отпуснато на SeaFrance от SNCF относно премахването на опцията върху кораба Berlioz на SeaFrance (SA.31252 - 2010/NN). Комисията беше открила също така на 22 юни 2011 г. процедурата, предвидена в член 108, параграф 2 от ДФЕС по отношение на тези две мерки.
- (18) Предвид спешността, свързана с производството по несъстоятелност – Търговският съд в Париж трябва да се произнесе на 25 октомври 2011 г. – настоящото решение обхваща единствено помощта за реструктуриране, която се състои, според изменения план за реструктуриране, в рекапитализация и в два отпуснати кредита, както и в помощта за оздравяване, разрешена за ограничен период. Следователно процедурата за проучване остава отворена, що се отнася до споразумението за управление на парични наличности (SA.31331 - 2011/NN) и финансирането за Berlioz (SA.31252 - 2010/NN).

II. ОПИСАНИЕ НА ПОЛУЧАТЕЛЯ

- (19) SeaFrance е анонимно дружество според френското право, притежавано на 100 % от SNCF Participations S.A., също анонимно дружество според френското право, което управлява участието на групата SNCF, самата тя притежавана на 100 % от промишлено-търговската публичноправни организация „Société nationale des chemins de fer français“ (наричана по-долу „SNCF“).

⁽⁴⁾ [...].

⁽⁵⁾ Член L. 622-1, алинея 1 от Търговския кодекс.

⁽⁶⁾ Едно евро за материалните активи (дейността, корабите, „слотовете“ и т.н.), едно евро за нематериалните активи (информационните системи и т.н.) и едно евро за наличностите.

⁽⁷⁾ Решение на Съда от 9 септември 2009 г., *Diputación Foral de Álava et Gobierno Vasco/Европейска комисия*, T-227/01 до T-229/01, T-265/01, T-266/01 и T-270/01, Сборник, стр. II-3029, точки от 259 до 272.

- (20) SeaFrance предоставя морски транспортни услуги (товарни и пътнически). Компанията работи само по връзката Кале-Дувър. Пазарните ѝ дялове по тази връзка се разделят по следния начин:

	2007 г.	2010 г.
Пътници (*)	3 720	2 920
Товари (**)	770 550	550 884

(*) В хиляди пътници

(**) В хиляди единици

- (21) По време на нотификацията на първоначалния план за реструктуриране през февруари 2011 г. флотът на SeaFrance се състоеше от следните кораби:

- три кораба от типа фериботи за пътници и автомобили (или „ро-пакс“, от английски „roll-on-roll-off-passenger-ship“), които могат да превозват пътници и товари: Rodin, Molière и Berlioz;
- един кораб, предназначен изцяло за превоз на товари: Nord-Pas de Calais; и
- два кораба, които не са в експлоатация и изчакват продажба, Cézanne и Renoir (тези кораби бяха продадени през юли 2011 г.).

- (22) През месец декември 2009 г. броят на постоянните служители на SeaFrance беше 1 550 души.

- (23) SeaFrance осъществява превоз на товари (превоз на камиони) и на пътници (пешеходци до края на 2008 г., автомобили, каравани, мотоциклети и автобуси) и предлага освен това и други услуги, като продажби на борда⁽⁸⁾ и услуги за обмен на валута.

III. ОПИСАНИЕ НА ПОМОЩНИТЕ МЕРКИ

- (24) Съгласно плана за реструктуриране, нотифициран първоначално през февруари 2011 г. (наричан по-долу „първоначален план за реструктуриране“), помощта за реструктуриране трябваше да се състои в увеличаване на капитала на SeaFrance до 223 милиона евро, което да бъде записано от едноличния акционер, дружеството SNCF Participations SA.

- (25) Първоначалният план за реструктуриране предвиждаше предимно:

- намаляване на капацитета от 6 на 4 кораба;
- преобразуване на предлагането на курсове, което да доведе до намаление от 29,4 % на годишния брой курсове в сравнение с първоначалния;
- съкращаването на 725 работни места, изразени в еквивалент на пълна заетост, което представлява половината от личния състав към декември 2009 г., за да

се достигне през 2013 г. съотношението разходи за персонала/оборот от 26 %.

- (26) Планът предвиждаше също така увеличаване на усилията за производителност по отношение на дейността от продажби на борда в зависимост от броя пътници, промяна в гамата на ресторантьорските услуги, преразглеждане на офертата „Морскосиньо пътуване“ (Croisière Bleu marine), преразглеждане на управлението на пространството на гаражите, прекратяване на трафика на отделни пешеходци (в сила от края на 2008 г.) и премахване на туровете само по една дестинация. Намаляването на външните разходи допълваше реструктурирането: създаването на дирекция по снабдяването с цел рационализиране на процедурите за покупки и подобряване на вътрешния контрол (стартиране на проект за компютърно управление на поддръжката, централизиран контрол на наличностите на сушата и на борда, систематично провеждане на търгове с участие на корабостроителниците в Европа за възлагане на поръчки за престой по технически причини на корабите, намаляване на разходите за реклама).

- (27) Съгласно плана за реструктуриране, представен на 12 септември 2011 г., увеличаването на капитала на SeaFrance, записано от SNCF, трябваше да възлиза само на 166,3 милиона евро.

- (28) Това увеличение на капитала трябваше да бъде допълнено от два отпуснати кредита, възлизащи съответно на 99,8 милиона евро и [40-70] милиона евро, първият, предназначен за финансиране на самото реструктуриране на SeaFrance, а вторият – за рефинансиране на съществуващ взет кредит по отношение на кораба Molière, за да се изпревари премахването на опцията за изкупуване на този кораб (в началото на годината [...] вместо в края ѝ [...]). Това по-ранно премахване на опцията трябваше да позволи на SeaFrance да придобие в края на годината [...] пълната собственост върху един кораб, оценен на [...] милиона евро.

- (29) Тези два отпуснати кредита трябваше да бъдат отпуснати при лихвен процент 6,05 % за срок от 12 години с анюитетни вноски по връщане на главницата.

- (30) Френските органи обосноваха този лихвен процент от 6,05 %:

1) с прилагането на Съобщението на Комисията за преразглеждане на метода на изчисляване на референтните лихвени проценти и размера на сконтовия процент⁽⁹⁾ (наричано по-долу „Съобщение за референтните лихвени проценти“), като се държи сметка за високата обезпеченост, необходима за рейтинг CCC, т.е. равнище на печалбата от 400 базисни пункта; и

2) с прилагането от страна на SNCF, по тяхно искане, на метод, представен като „класически“⁽¹⁰⁾, установяващ лихвен процент, заключен между [6,00-6,15] % и [6,00-6,15] %⁽¹¹⁾ и основаващ се върху:

⁽⁹⁾ ОВ С 14, 19.1.2008 г., стр. 6.

⁽¹⁰⁾ Прилагането на този метод е представено в приложение 5 в мнението на френските органи от 12 септември 2011 г. за промяна на първоначалния план за реструктуриране.

⁽¹¹⁾ EURIBOR 12 месеца + печалба + разходи за управление = 2,18 % + [0-5] % + (от [0,00 -0,20] % до [0,10 - 0,20] %).

⁽⁸⁾ Ресторантьорски услуги, продажби на стоки, като спиртни напитки, тютюневи изделия и парфюми.

- референтните лихвени проценти на EURIBOR за 12 месеца (които възлизаха към 1 август 2011 г. на 2,18 %);
- рейтинга на SeaFrance, оценен от SNCF на ниво ВВ- въз основа на финансови предвиждания, обхващащи периода 2011—2019 г. и състоящ се от 6 коефициента, а именно „ливъридж“⁽¹²⁾, „задлъжнялост“⁽¹³⁾, „коефициент на собствения капитал“⁽¹⁴⁾, „покриване на процентните ставки“⁽¹⁵⁾, „ликвидност“⁽¹⁶⁾ и „доходност“⁽¹⁷⁾, с оценки между [0-5/20] и [15-20/20]; и
- изчисляване на печалбата (в случая [0-5] %) в резултат от комбинацията на рейтинг ВВ- и ниво на загуба в случай на неизпълнение (или „загуба в случай на неизпълнение“) между [30-40] % до [40-50] %.
- (31) В допълнение към мерките, вече обявени в първоначалния план за реструктуриране, и горепосочените два отпуснати кредита, в плана за реструктуриране представен на 12 септември 2011 г., бяха предложени други мерки, а именно:
- допълнителна продажба на един кораб – товарния кораб Nord-Pas de Calais, освен двата кораба Cézanne и Renoir, продадени през юли 2011 г. в съответствие с първоначалния план за реструктуриране;
- намаляване на общия личен състав с 922 заети лица (вместо 1 550 заети лица през декември 2009 г., т.е. с 60 %), с което коефициентът разходи за заплати/оборот да достигне [20-25] % през 2013 г. и [20-25] % през 2019 г.;
- намаляване на годишния брой курсове с 5 830 (т.е. допълнително намаляване с 2 352 курса спрямо първоначалния план за реструктуриране), което отговаря на намаляване с 37,6 % спрямо предлагането на курсове от 2007 г.;
- икономия на [1-5] милиона евро (закриване на двете агенции на SeaFrance със седалища в Кале и в Париж, закриване на съществуващите кол центрове в Белгия и в Германия, намаляване на разходите за маркетинг; прехвърляне към края на 2013 година на всички услуги в Кале, прекратяване на поддържането на сертификата за качество на товарния кораб Nord-Pas de Calais и въвеждане на автоматизиран контрол на натоварването).
- (32) Периодът на реструктуриране, определен в изменения план за реструктуриране, е с продължителност 5 години, т.е. от 2011 г. до 2015 г., докато предвиденият
- в първоначалния план за реструктуриране продължаваше до 2019 г.
- (33) Съгласно изменения план за реструктуриране условията, определени за двата кредита, отпуснати от SNCF, от този момент са следните:
- кредитите се отпускат при лихвен процент, фиксиран на 8,55 %;⁽¹⁸⁾ Франция обособява този лихвен процент като се позовава на Съобщението за референтните ставки и като взема под внимание нормално ниво на обезпеченост за рейтинг ССС. По тази причина равнището на печалбата е фиксирано на 650 базисни пункта;
- срокът на отпуснатите кредити е 12 години; отпуснатият кредит от 99,7 милиона евро може да бъде изтеглен на 4 пъти⁽¹⁹⁾, а този от [40-70] милиона евро наведнъж; и
- всяко теглене трябва да бъде изплащано с равни ануитетни вноски до цялостното възстановяване на сумата в края на 2023 г.
- Останалите мерки, предложени в плана за реструктуриране, представен на 12 септември 2011 г. (вж. Съображение (31)) бяха включени отново в изменения план за реструктуриране.
- (34) Прогнозните потребности от финансиране, необходимо за реализиране на изменения план за реструктуриране, са следните:
- възстановяване на средствата по кредитната линия, отпусната от SNCF на SeaFrance ([40-70] милиона евро);
- възстановяване на средствата по споразумението за управление на паричните наличности, сключено между SNCF и SeaFrance ([40-70] милиона евро);
- бъдещи финансови потоци, свързани с дейността до 2017 г., извън плана за запазване на работните места (наричан по-долу „ПРМ“), инвестиции и съществуващи взети кредити ([...] милиона евро);
- покриване на разходите за ПРМ ([...] милиона евро);
- плащания, свързани с взетите кредити, между които отпуснатите кредити за Rodin, Berlioz и Molière ([...] милиона евро);
- плащания, свързани с инвестициите, от които основно за „газочистиращи системи“ ([...] милиона евро);
- преминаващи от една година в друга потребности от оборотни средства (ПОС) или средства, свързани с непредвидени разходи при изпълнение на дейността ([...] милиона евро).

⁽¹²⁾ Отговаря на коефициента „Брутен финансов дълг/ЕБИТДА“. Понятието ЕБИТДА („Печалба преди данъци, такси, обезценки и амортизации“) може да се разглежда като близко до понятието за брутна печалба от стопанска дейност.

⁽¹³⁾ Коефициент „Брутен финансов дълг /Собствен Капитал“.

⁽¹⁴⁾ Коефициент „Собствен Капитал /Общи активи“.

⁽¹⁵⁾ Коефициент „ЕБИТДА/Нетни финансови задължения“.

⁽¹⁶⁾ Коефициент „Нетна печалба x360/Оборот“.

⁽¹⁷⁾ Коефициент „ЕБИТДА/Оборот“.

⁽¹⁸⁾ За отпуснатия кредит от 99,7 милиона евро обезпеченостите представляват първа по ред ипотeka върху Rodin (според френските органи пазарната стойност е [...] милиона евро, свободна от тежести) и втора по ред ипотeka върху Berlioz (според френските органи пазарната стойност е [...] милиона евро, [...] и за отпуснатия кредит от [40-70] милиона евро в ипотeka върху кораба Molière (според френските органи пазарната стойност е оценена на [...] милиона евро).

⁽¹⁹⁾ [...]

- (35) Прогнозните потребности от финансиране, необходимо за реализиране на изменения план за реструктуриране, възлизат общо на [...] милиона евро (извън постъпленията от продажбата на активи):

(в милиони евро)

	2011 г.	2012 г.	2013 г.	2014 г.	2015 г.	2016 г.	2017 г.	Общо
Възстановяване на краткосрочни кредити	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Бъдещи финансови потоци (от декември 2011 г.)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Остатъчен ПРМ	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Плащания, свързани с отпуснати кредити	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Плащания, свързани с инвестициите	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Преминаваша от една година в друга ПТС	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Общи потребности от финансиране	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

IV. ПРИЧИНИ, ОБОСНОВАВАЩИ ОТКРИВАНЕТО НА ОФИЦИАЛНАТА ПРОЦЕДУРА ЗА ПРОУЧВАНЕ

- (36) Комисията заключи, че нотифицираната мярка представлява помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС и започна задълбочено изследване поради съмненията си относно перспективите за възвръщане на дългосрочната жизнеспособност на предприятието в рамките на плана за реструктуриране и на ниво собствен принос. Комисията си задаваше също така въпроси относно достатъчността на предложените мерки с цел да ограничи нарушаването на конкуренцията, произтичащо от отпускането на помощта.

V. МНЕНИЯ НА ЗАИНТЕРЕСОВАНИТЕ СТРАНИ

5.1. Мнения на заинтересованите страни, подали възражение срещу помощта за реструктуриране

5.1.1. Жалба и мнение на Р&О

- (37) Р&О изпрати на 29 юли 2011 г. мнението си относно решението за откриване на процедура, което допълва нейната жалба.
- (38) Аргументите, изложени в жалбата и мнението на Р&О, са следните:

5.1.1.1 Относно затрудненията на SeaFrance

- (39) Според Р&О делът на SeaFrance на съответния пазар ⁽²⁰⁾ се е променил от 21 % през 2006 г. до 17 % през 2010 г., а коефициентът на запълване на корабите на предприятието се е променил от 63 % през 2008 г. до 56 % и 58 % съответно през 2009 г. и 2010 г., т.е. до ниво, което не е жизнеспособно.
- (40) Р&О изтъква, че от няколко години загубите на SeaFrance превишават значително печалбите (120 милиона евро нетни загуби за периода), което означава, че SeaFrance не би могла да предложи на своите акционери/инвеститори възвръщаемост на инвестициите, преди да мине дълго време.

Година	1996 г.	1997 г.	1998 г.	1999 г.	2000 г.	2001 г.	2002 г.	2003 г.	2004 г.	2005 г.	2006 г.	2007 г.	2008 г.	2009 г.	2010 г.
Печалби/загуби на 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

(*) В милиони евро.

Източник: мнение на Р&О

⁽²⁰⁾ Според Р&О съответният пазар е този на кратките пътувания по море (т.е. между Дувър и Франция) за пътници и товари („Short French Sea tourist and freight market“).

(41) Тъй като по-голямата част от фериботите на SeaFrance са „ро-пакс“ (смесени кораби, които могат да превозват едновременно пътници и товари) и дейността, свързана с пътниците, е със силно сезонен характер, изключително важно е SeaFrance да не отблъсква клиентите за товарни превози, които трябва да са сигурни, че услугата ще бъде предоставяна през цялата година по надежден и непрекъснат начин.

(42) Според Р&О, що се отнася до дейността, свързана с превоз на товари, стойността на бизнеса, репутацията и пазарният дял на SeaFrance са спаднали значително поради честите прекъсвания на предоставянето на услугата (стачки и т.н.), познаването от страна на пазара на затрудненията на SeaFrance и свалянето на оборудването на товарния кораб Nord-Pas de Calais (поддържането на кораб със свалено оборудване струва скъпо според Р&О, която посочва освен това, че свалянето на оборудването на кораби Cézanne и Renoir в пристанище Дюнкерк би струвало най-малко 1,09 милиона евро, дори 2,4 милиона евро).

5.1.1.2 Относно съвместимостта на помощта

(43) Р&О предоставя цифрови данни, чиято цел е да покажат, че на съответния пазар съществува дългосрочен структурен свръхкапацитет. Съгласно точка 8 от Съобщението на Комисията – Насоки на Общността за държавните помощи за оздравяване и реструктуриране на предприятия в затруднение⁽²¹⁾ (наричано по-долу „Насоките“), „не би било оправдано да се запазва жизнеспособността на предприятие в отрасъл, където съществува дългосрочен свръхкапацитет или на предприятие, което може да оцелее само в резултат на редовни интервенции на държавата“.

5.1.1.3 Относно причините за затрудненията на SeaFrance

(44) Причините за затрудненията на SeaFrance вероятно са следните:

— излишен персонал, твърде високи заплати, кораби, които не са приспособени към пазара;

— ръководството не е достатъчно независимо от държавата и от обществените власти, за да управлява действително предприятието в зависимост от пазара;

— неспособност за адаптиране към трите нови компонента на пазара: увеличаващата се цена на горивото, пазар, клонящ към рецесия и конкурентния натиск на Eurotunnel;

(45) И накрая, според Р&О е показателно, че за SeaFrance, предложена за продажба в продължение на повече от три години, не е намерен купувач.

5.1.1.4 Относно затрудненията, свързани с възстановяването на дългосрочната жизнеспособност

(46) За да обясни затрудненията, свързани с възстановяването на дългосрочната жизнеспособност на SeaFrance, Р&О

включва по същество вече изложените аргументи, отнасящи се до пазарните дялове на SeaFrance, коефициента ѝ на запълване на корабите и характера ѝ на предприятието в затруднение.

5.1.1.5 Относно неподходящия характер на вътрешните мерки за реструктуриране

(47) Единствената съществена мярка, предложена от SeaFrance в първоначалния план за реструктуриране, се състои в намаляването на личния състав на персонала, но заплатите остават твърде високи (коефициентът разходи за заплати/оборот е 26 % срещу 15 % при Р&О). Дори в случай на допълнително намаляване на персонала с още 200 лица, този коефициент би бил около 22 %.

(48) Свалянето на оборудването на корабите Manet, Cézanne и Renoir не би променило с нищо резултатите (загубите) за 2008, 2009 и 2010 г., а предвиденото му извършване за товарния кораб Nord-Pas de Calais няма да подобри значително положението на SeaFrance поради разходите за поддържане на кораб със свалено оборудване (1,8 милиона евро годишно).

(49) Намалването на броя курсове, за което твърди SeaFrance, е заблуждаващо, тъй като би било само 10 % и би било в резултат от промяната във флота (корабите Cézanne и Renoir са заменени от кораба Molière, който е по-голям). Свалянето на оборудването на товарния кораб Nord-Pas de Calais ще намали капацитета само със 7 % допълнително.

(50) Предложенията за подобряване на продажбите на борда, ресторантите, използването на подизпълнители и контролът на разходите за реклама са част от обичайните бизнес дейности, подобни на тези при всички конкуренти на SeaFrance.

(51) Нито една предложена мярка не отговаря на трите нови компонента на пазара (рецесията, цената на горивото, конкуренцията на Eurotunnel) и на промените на обменните курсове.

5.1.1.6 Относно предвижданията за пазара, на които се основава SeaFrance

(52) Р&О отбелязва, че съгласно плана за реструктуриране на SeaFrance последната предвижда рязко покачване на коефициента си на запълване (от 58 % на 80 %) на базата на бързо повишаване на търсенето и/или значително увеличаване на пазарния ѝ дял.

(53) Предвижданията на SeaFrance не съответстват по никакъв начин на тези на Р&О, нито на развитието на пазарния дял на SeaFrance, който е преминал от 21 % през 2006 г. на 17 % през 2010 г. Вероятно е качеството на предлагането към клиентите за товарни превози да бъде засегнато от свалянето на оборудването на товарния кораб Nord-Pas de Calais и част от клиентите може да се насочат към Eurotunnel в периодите на наплив, когато SeaFrance няма да запълва капацитета си.

⁽²¹⁾ ОВ С 244, 1.10.2004 г., стр. 2.

- (54) Фактът, че помощните мерки ще дадат резултат едва след 2016 г., но в действителност ще позволят да се осигури дългосрочната жизнеспособност чак след 2019 г., не отговаря на точка 35 от Насоките, според която планът за реструктуриране трябва да бъде с „възможно най-кратка“ продължителност и „трябва да възстановява жизнеспособността на предприятието в рамките на един разумен срок“. Изтеглянето на товарния кораб Nord-Pas de Calais и закриването на допълнителни работни места няма да подобрят значително положението на SeaFrance: тя би могла да спести 6 милиона евро от разходи за заплати и 7 милиона евро от разходи, свързани с корабите (т.е. общо 13 милиона евро). P&O все пак смята, че SeaFrance би загубила 50 000 товарни единици, т.е. 5-6 милиона евро приходи от товарни превози и че свалянето на оборудването на товарния кораб Nord-Pas de Calais би струвало 1,8 милиона евро годишно при липса на купувач.
- ангажимент да не се продава на загуба;
 - ангажимент да не се увеличава флотът (повече от трите съществуващи кораба за пътници и автомобили);
 - ангажимент за ограничаване на капацитета и честотата на фериботните курсове за пътници и автомобили;
 - ангажимент от страна на Франция/SNCF да не се отпуска повече помощ;
 - ангажимент от страна на Франция/SNCF за създаване на доклад, показващ действително, че SeaFrance спазва плана за реструктуриране.
- 5.1.1.7 Относно компенсационните мерки
- (55) Компенсационните мерки трябва да се добавят към мерките, насочени към възстановяване на жизнеспособността, и следователно трябва да са отделни. Според френските органи и решението за откриване на процедура, съвкупността от мерки, за които се твърди, че са компенсационни, е необходима за възстановяването на жизнеспособността на предприятието. Следователно, според P&O, няма никаква компенсационна мярка.
- 5.1.1.8 Относно собствения принос
- (56) Според P&O, изтеглянето на кораба Manet през 2008 г. и на корабите Cézanne и Renoir не би могло да се счита за принос, тъй като е извършено много преди нотификацията на реструктурирането и стойността на корабите е минимална в сравнение с общата сума на държавните помощи, а именно 400 милиона евро според P&O. Френските органи биха предложили само продажбата на товарния кораб Nord-Pas de Calais да се счита за собствен принос и неговата стойност, оценена на 12 милиона евро, би била пренебрежима в сравнение с общата сума на държавните помощи.
- (57) P&O предлага транзакция за продажба с обратен лизинг („sale and lease-back“) на корабите на SeaFrance като собствен принос.
- 5.1.1.9 Относно условията за отпускане на помощта
- (58) P&O предлага реструктурирането на SeaFrance да бъде подложено освен на промени, които компенсират недостига и изложените проблеми, и на следните условия:
- продажба с обратен лизинг на корабите за пътници и автомобили, които са изцяло собственост на SeaFrance;
 - прозрачност на разходите, свързани с основните активи на SeaFrance (по-точно обратния лизинг на корабите);
 - по време на периода на реструктуриране:
- (59) В заключение P&O поиска от Комисията да не одобрява помощта за реструктуриране.
- 5.1.2. Мнение на Eurotunnel
- (60) На 29 юли 2011 г. групата Eurotunnel S.A. (наричана по-долу „Eurotunnel“) изпрати мнението си на Комисията относно решението за откриване на процедура.
- (61) Eurotunnel е скептична относно осъществимостта на повишаването на коефициента на запълване, предвидено от SeaFrance. Eurotunnel счита, че от много години капацитетът на протока е превишен. Капацитетът на тунела под Ламанш се използва само 57 % и фирмите за фериботни превози са инвестирали в кораби с твърде висок капацитет, като така са увеличили предлагането, което вече е превишавало капацитета. Eurotunnel е на мнение, че намаляването на флота на SeaFrance от 6 на 4 кораба няма да позволи възстановяването на равновесието на пазара на пътуванията през протока. Освен това от януари до февруари 2011 г. SeaFrance е работила само с два кораба без намаляване на общия си трафик. По тази причина стойности на коефициентите на запълване на корабите от 80 % за периода 2011—2019 г. са нереалистични. Според прогнозите на Eurotunnel SeaFrance трябва да има увеличение на трафика с 25 %. Въз основа на статии в пресата: „[...] за да си върнем този трафик, трябваше да намалим цените“⁽²²⁾ Eurotunnel обвинява SeaFrance в поддържане от дълго време на ценова война.
- (62) И накрая Eurotunnel смята, че не е подходящо да се сравняват коефициентите на запълване на ро-пакс и на железопътните совалки, които се движат по тунела под Ламанш, тъй като последните не са предназначени за пътници и автомобили и позволяват адаптиране в реално време към търсенето на превоз.
- (63) Що се отнася до отчитането на повишените цени на горивата, Eurotunnel твърди, че SeaFrance фактурира на своите клиенти само част от тези повишени цени, т.е. 8,11 евро на пътуване срещу 11,62 евро при P&O и 14,73 евро при DFDS. Пропуснатите печалби за SeaFrance вероятно са 1,2 милиона евро от началото на 2011 г.

⁽²²⁾ Вестник Nord Littoral от 9 април 2010 г. (стр. 10).

(64) Що се касае до закриването на близо 50 % от работните места, това намаляване на личния състав не трябва да се абсолютизира според Eurotunnel, защото част от заетите лица имат възможност да продължат да работят в рамките на групата SNCF, което ще повлияе слабо върху броя на работните места в региона.

(65) И накрая Eurotunnel заключава, че планът за реструктуриране не само е недостатъчен, но и не отговаря на разумните инвестиции.

5.1.3. Мнение на DFDS

(66) С писмо от 29 юли 2011 г. DFDS изпрати мнението си на Комисията.

(67) DFDS остава скептична относно способността на SeaFrance да възвърне дългосрочната си икономическа жизнеспособност поради недостатъчните мерки за реструктуриране по отношение на настоящото ѝ финансово състояние. DFDS е обезпокоена от влиянието на тези нови помощни мерки върху конкуренцията на съответния пазар.

(68) Чрез писмо по електронната поща, изпратено на 23 септември 2011 г., DFDS изпрати до Комисията мнението си относно плана за реструктуриране на SeaFrance.

(69) Този документ пристигна в Комисията извън срока, в който заинтересованите страни можеха да представят мненията си, а именно 15 дни, считано от датата на публикуването на решението за откриване на процедура. Освен това той не внася никакъв нов елемент. Съгласно съдебната практика Комисията не го предаде на френските органи, и няма да го вземе предвид за целите на настоящото решение. ⁽²³⁾

5.1.4. Мнение на CLdN

(70) На 29 юли 2011 г. групата CLdN (наричана по-долу „CLdN“) изпрати мнението си на Комисията.

(71) CLdN е транспортно дружество, базирано в Люксембург, което се занимава с превоз на товари с товарни кораби („roll-on/roll-off“ или „ро-ро“) или с ро-пакс през Ламанш и Северно море между, от една страна, Белгия и Нидерландия, и от друга, Великобритания, Ирландия, Швеция и Дания.

(72) CLdN се счита за конкурент на SeaFrance, който ще понесе тежки отрицателни последствия от мерките, взети от SNCF по отношение на филиала ѝ SeaFrance, поради географската близост на линиите, по които работи CLdN, а именно Ипсуич – Ротердам и Пърфлийт – Зебрюге.

(73) CLdN счита, че е твърде вероятно взетите мерки да имат антиконкурентни последствия върху товарните превози не само по линията Кале-Дувър, но и по съседните линии между Великобритания и Белгия. Тя счита, че отрицателното влияние на тези мерки не е компенсирано в достатъчна степен от компенсационните мерки и собствения принос, предложени в плана за реструктури-

риране. Точно обратното, тези мерки ще поддържат на пазара едно предприятие в затруднение, неспособно да намали основните си разходи, и ще му позволят да повиши капацитета си на пазар, който вече е превишил своя.

(74) Според CLdN въпросните мерки ще намалят жизнеспособността на съществуващите конкуренти чрез поддръжане на пазара на транспортен капацитет, който нормално би трябвало да изчезне. Няма да бъде реалистично да се очаква, че SeaFrance може да достигне коефициент на запълване 80 %, освен ако не използва помощта, за да намали агресивно цените и да отнеме пазарни дялове от конкурентите. Тази стратегия не би могла да бъде поддръжана икономически в средносрочен или дългосрочен план от SeaFrance и ще навреди на преките ѝ конкуренти, а именно P&O и Eurotunnel, които работят по същата линия Кале-Дувър, а след време и на CLdN.

(75) Накрая CLdN подчертава недостатъчното намаляване на персонала, предвидено в плана за реструктуриране (което далеч няма да позволи на SeaFrance да се доближи до съотношението разходи за персонала/оборот на конкурентите си), и факта, че разходите за уволненията ще бъдат по-малки в сравнение с едно класическо реструктуриране, тъй като множество заети лица от SeaFrance ще бъдат взети на работа в SNCF.

(76) Затова CLdN изразява желание Европейската комисия да вземе отрицателно решение.

5.2. Мнения на заинтересованите страни в полза на помощта за реструктуриране

5.2.1. Мнение на SNCF

(77) На 29 юли 2011 г. SNCF изпрати на Комисията мнението си, отговарящо на наблюденията, направени от френските органи (вж. раздел VI).

5.2.2. Мнение на икономически оператор, който желае да запази анонимността си

(78) На 30 юли 2011 г. един икономически оператор, пожелал да запази анонимността си, изпрати своето мнение на Комисията.

(79) Най-напред той припомня основните характеристики на пазара на пътуванията през Ламанш, за да заключи, че засилената конкуренция между собствениците на кораби и Eurotunnel, инфлацията на цените на горивото и нестабилността на курса на британската лира са причинили затруднения на SeaFrance, но излагат на опасност и дългосрочната жизнеспособност на P&O и DFDS.

(80) Въпросният оператор смята, че затрудненията на SeaFrance са предимно структурни (твърде висок коефициент на заетост и лишена от гъвкавост организация), но че една рекапитализация, комбинирана с реструктуриране на SeaFrance и с поддръжане на флота до численост 4 кораба, могат да гарантират дългосрочната жизнеспособност на дружеството.

⁽²³⁾ Решение на Съда от 9 септември 2009 г., *Diputación Foral de Álava et Gobierno Vasco/Комисия*, T-227/01 до T-229/01, T-265/01, T-266/01 и T-270/01, Сборник, стр. II-3029, точки от 259 до 272.

(81) Той счита, че изчезването на SeaFrance би довело до дуопол между Eurotunnel и P&O. Много от автомобилните превозвачи работят с най-малко двама собственици на кораби, за да гарантират гъвкавост на графика и рентабилност на камионите си.

(82) Според въпросния оператор, ако SeaFrance изчезне, капацитетът на другите двама собственици на кораби няма да бъде достатъчен да осигури трафика в протока. Според оператора, пожелал да запази анонимност, Eurotunnel почти е достигнала максималния си капацитет и затова би могла да поеме само малка част от трафика на SeaFrance. „Свръхкапацитетът в протока, който се наблюдава днес, е [...] твърде относителен и не би трябвало да представлява сериозен проблем“, тъй като шом изникне проблем при някой собственик на кораб или в пристанищата, това води до задръстване в пристанищата на Кале, Дувър и Дюнкерк.

(83) Единственият товарен кораб в протока, с който работи P&O, не би гарантирал необходимия капацитет за транспорт и би причинил изкривяване на пазара в полза на P&O, която ще притежава по този начин монопола за транспорт на опасни стоки.

(84) Според въпросния оператор P&O е в основата на спадането на цените и той вярва в жизнеспособността на SeaFrance в светлината на качеството на управление на дружеството (качеството на сътрудничеството с агентите му), на модерния му флот, подходящ да функционира още най-малко 10 години, и на силната мотивация на персонала.

5.2.3. Мнения на предприятия от сектора на автомобилния транспорт

(85) С писма от 26, 27 и 28 юли 2011 г. пет предприятия от сектора на автомобилния транспорт и представителни сдружения (LKW Walter Internationale Transportorganisation AG, Youngs Transportation & Logistics Ltd, Laser Transport International Limited, Carna Transport Ltd и Road Haulage association international group) изпратиха мненията си до Комисията.

(86) Тези пет дружества и сдружения изразиха безпокойството си от изчезването на SeaFrance. Според тях то би довело от една страна до олигопол на пазара на транспорта през Ламанш, в резултат на което ще спадне качеството на услугите, и ще се увеличат цените, и от друга страна – до риск, свързан с капацитета на операторите, оставащи на пазара, от несправянето с обема на товарните превози, особено в случай на възпрепятстване на някой от тях.

(87) В случай че SeaFrance бъде принудена да се раздели с товарния си кораб Nord Pas-de Calais, те се страхуват също така от появата на монопол на P&O в транспорта на опасни стоки, който не може да бъде извършван по тунела или чрез ферибот за пътници и автомобили.

5.2.4. Мнения на туроператорите и пътните агенции

(88) Много пътни агенции и туроператори изразиха безпокойството си относно евентуалното изчезване на SeaFrance (вж. списъка в таблицата, посочена в настоящото съображение):

Дата на мнението	Имена на заинтересованите страни
26.7.2011 г.	4 отделни мнения: 1) R&T Tours; 2) Sports Tours Ltd; 3) TM Ski&Travel Ltd; 4) International Sport & Leisure
27.7.2011 г.	5 отделни мнения: 1) Broadway Tours; 2) Gemini Travel; 3) DE Vere Travel Group; 4) Adaptable Travel; 5) Gower Tours Ltd
28.7.2011 г.	2 отделни мнения: Angling Lines Ltd; Acorn Ventures Ltd
29.7.2011 г.	Bartletts Battlefield Journeys Ltd

(89) Според тях изчезването на SeaFrance би довело от една страна до олигопол на пазара на транспорта през Ламанш, в резултат на което ще спадне качеството на услугите и ще се увеличат цените, и от друга страна – до риск, свързан с капацитета на операторите, оставащи на пазара, от несправянето с обема на пътниците особено в случай на възпрепятстване на някой от тях.

5.2.5. Мнение на търговско-промишлената камара на Кот д'Онал (Côte d'opale)

(90) С писмо от 29 юли 2011 г. търговско-промишлената камара на **Кот д'Онал** (Côte d'opale) (наричана по-долу „ТПК“) изпрати мнението си до Комисията. ТПК уточнява, че представлява публично учреждение, което подпомага икономическото развитие, привлекателността и подкрепата на предприятията в региона на Север-Па дьо Кале (Nord Pas-de-Calais). ТПК освен това е концесионер на пристанище Кале и в това си качество осъществява експлоатацията му.

(91) В началото ТПК припомня централната роля, изиграна от SeaFrance при развитието на пристанище Кале. В SeaFrance в края на 2008 г. са работили 1 600 души, по-голямата част от които са живели в Север-Па дьо Кале (Nord Pas-de-Calais). Компанията е допринесла също така и за получаване от пристанище Кале на приходи за услуги, оказвани на кораби и на стоки. През 2008 г. SeaFrance е била също така първият купувач на непристанищни продукти/услуги, представляващи годишно 130 милиона евро за доставки, услуги, консумативи, ремонти, поддръжка, около 36 % от които в региона Север-Па дьо Кале (Nord Pas-de-Calais) ТПК добавя, че пристанище Кале играе първостепенна роля в икономическото развитие на Па дьо Кале (Pas-de-Calais).

(92) Според ТПК изчезването на SeaFrance ще повлияе значително върху развитието на пристанище Кале поради закриването на работни места и намаляването на преките и непреки приходи, генерирани от дружеството. Регионът Север-Па дьо Кале (Nord Pas-de-Calais) освен това утвърди изпълнението на проекта „Пристанище 2015“, който предвижда разширение на пристанището, строителството на нов док и усъвършенстване на съществуващите структури. Този проект е основан на предвижданията за дейности, за които има риск да бъдат сериозно повлияни в случай на изчезване на SeaFrance.

(93) ТПК се страхува от появата на дуопол Eurotunnel-P&O, което ще окаже отрицателно влияние върху цените и услугите, ако SeaFrance изчезне.

(94) От това ТПК заключава, че запазването на дейността на SeaFrance е необходимо в настоящата конкурентна среда още повече, че предвижданията за трафика са към повишение особено за превози на товари.

5.2.6. Мнение на синдиката CFDT

(95) С писмо от 29 юли 2011 г. Syndicat Maritime Nord (наричан по-долу „SMN“), който е част от CFDT, изпрати мнението си до Комисията.

(96) Най-напред SMN подчертава, че от създаването си през 1996 г. SeaFrance никога не е била рекапитализирана от единствения си акционер, SNCF. Затова SeaFrance е трябвало да поддържа подновяването на флота си със собствени средства, което е повлияло много силно върху финансовото състояние на предприятието.

(97) SMN напомня също така за различията, съществуващи между британското и френското социално законодателство (във Великобритания изработеното време е по-голямо и това не е компенсирано изцяло от по-малобройните екипажи във Франция). Поради съотношението разходи за персонала/оборот SMN набляга върху факта, че SeaFrance не е склонна да води политика на ниски цени и компенсира този факт с качеството на предлаганите услуги. Напомня също така, че като се вземат предвид пазарните дялове на SeaFrance, които се

нареждат доста по-ниско от тези на лидерите на пазара както в областта на товарните превози, така и при транспорта на пътници, SeaFrance има слабо влияние върху нивата на тарифите.

(98) SMN счита, че отрицателното влияние на спадането на курса на британската лира продължава да намалява, тъй като разходите, и по-конкретно техническите разходи, възможно най-често се записват в британски лири.

(99) SMN счита, че SeaFrance вече е намалила значително броя на курсовете и капацитета за транспорт от 2009 г. насам (-30 % по отношение на честотата и -25 % по отношение на обема) и че с 4-те кораба, които понастоящем са в движение, SeaFrance е достигнала минималната големина, която ѝ позволява да поддържа честота на ротация, достатъчна, за да продължи да бъде надеждна.

(100) Накрая SMN напомня, че лицата, заети в SeaFrance, няма да разберат, че Комисията не отчита последствията от последователно въведените реструктурирания, както по отношение на условията на работа, така и по отношение на заетостта в SeaFrance, но също и заетостта в региона на Кале, който е един от най-засегнатите във Франция.

VI. МНЕНИЕ НА ФРАНЦИЯ

6.1 Мнение относно причините за затрудненията на SeaFrance по принцип

(101) По отношение на затрудненията на SeaFrance френските органи посочват, че информацията, съобщена от P&O, е до голяма степен погрешна и че за разлика от резултатите на SeaFrance, представени от P&O и съдържащи грешки за годините 2002, 2004, 2005 и 2006 г. (вж. съображение (40)), натрупаните загуби на SeaFrance между 1996 и 2010 г. възлизат на 151,4 милиона евро, а не на 169 милиона евро. Френските органи изпратиха следващата таблица с поправка на грешките, налични в таблицата, посочена от P&O в нейната жалба:

Година	1996 г.	1997 г.	1998 г.	1999 г.	2000 г.	2001 г.	2002 г.	2003 г.	2004 г.	2005 г.	2006 г.	2007 г.	2008 г.	2009 г.	2010 г.
Печалби/загуби на 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

(*) В милиони евро

(102) Френските органи оспорват причините за затрудненията на SeaFrance, посочени от P&O, а именно, че стойността на бизнеса, репутацията и пазарният дял на SeaFrance при товарните превози са намалели значително по-специално поради честите прекъсвания на услугата и на познаването от страна на пазара на затрудненията на SeaFrance (вж. съображение (42)). Те им противопоставят мнения на клиенти на SeaFrance, като подчертават значението на качеството на услугите, предоставяни от компанията, и напредъка, постигнат през последните години в това отношение (вж. съображения (85) до (89)).

(103) В отговор на аргумента на конкурентите на SeaFrance, според който личният състав на предприятието е прекомерно голям, френските органи напомнят, че SeaFrance предприе значително намаляване на личния състав, в резултат на което са закрити 725 работни места. Тази драстична мярка трябва да позволи да се възстанови стойността 26 % на съотношението разходи за персонала/оборот през 2013 г. То ще остане малко по-високо от стойностите, получени от Eurotunnel и Irish Ferries. Дейностите на SeaFrance обаче ще се различават чувствително при изпълнението си от тези на

организацията, управляваща тунела под Ламанш, съотношението при която е 22,5 % за 2010 г., и не е възможно, плавайки под френски флаг, SeaFrance да успее да постигне толкова ниско съотношение като Irish Ferries, чиито кораби са под кипърски флаг. Френските органи считат, че предвид значителните усилия, положени от SeaFrance по отношение на съкращаването на работни места, съотношението разходи за персонала/оборот 26 % е достатъчно и позволява на SeaFrance да остане конкурентна. Те уточняват, че нивото на заплатите, изплащани от SeaFrance, е резултат от френското социално законодателство, което предоставя по-висока степен на защита от това на държавите, в които са базирани нейните конкуренти, по-специално на Великобритания, особено по отношение на минималната работна заплата.

- (104) Флотът на SeaFrance така, както е определен в плана за реструктуриране, не е неподходящ. Точно обратното, той е построен специално за маршрута Кале/Дувър, с изключение на кораба Molière, който трябваше да бъде подложен на преустройство, за да бъде приспособен за морски транспорт в Северно море. Що се отнася до аргумента на Р&О, според който ръководството на SeaFrance не е достатъчно независимо от държавата и от обществените власти, за да управлява ефективно предприятието, френските органи считат, че става дума за твърдение, което не почива върху никакви, дори загатнати, доказателства.

6.2 Мнение относно конкурентното положение на пазара Дувър/Кале

- (105) Френските органи оспорват доводите на Р&О, Eurotunnel и CLdN, основани на сведения, получени от други лица, относно структурния свръхкапацитет на пазара. Според тях констатираният свръхкапацитет се дължи до голяма степен на причини, свързани със стопанския цикъл (по-специално на предизвиканите от икономическата криза, намаляване на трафика на товарни превози и повишаване на курса на британската лира). На базата на предположенията за растеж, направени преди кризата, някои оператори вероятно са увеличили капацитета си, но очакваният растеж не се реализира поради икономическата рецесия. Френските органи се позовават на анализите на пазара, направени от „Dover Harbour Board“ през 2005 г. ⁽²⁴⁾ и 2008 г. ⁽²⁵⁾, които показват дългосрочен растеж на обемите на товарните превози.
- (106) Франция счита, че безпокойството, изразено от някои клиенти на SeaFrance относно появата на монопол на Р&О за транспорта на опасни стоки по маршрута Кале/Дувър (вж. съображения (83) и (87)), са необосновани. Тъй като не съществува национална или международна уредба, забраняваща транспорта на опасни вещества с ферибот, SeaFrance би могла да предвиди извършване на такъв превоз по време на курсове с малък брой пътници, например при някои нощни курсове.

6.3 Мнение относно съвместимостта на помощта за реструктуриране

- (107) Що се отнася до съвместимостта на мерките, нотифицирани в рамките на плана за реструктуриране, френските органи дадоха следните отговори на съмненията, изразени от Комисията относно възвръщането на дългосрочната жизнеспособност, очаквано като резултат от плана за реструктуриране, относно предотвратяването на всяко прекомерно изкривяване на конкуренцията и относно собствения принос на SeaFrance в плана за реструктуриране.

6.3.1 Относно възвръщането на дългосрочната жизнеспособност и плана за реструктуриране

- (108) Френските органи обосновават факта, че коефициентите на запълване, очаквани за следващите години, са по-високи от констатираните в миналото, с внедряването през 2006 г. на нова информационна система, която позволява оптимизиране и рационализиране на запълването на тези кораби. Според тях тази система е позволила по-специално да се определят курсовете с малка рентабилност и да се премахнат от офертата на SeaFrance. Френските органи наблягат на факта, че между 2000 и 2007 г. – периода, разглеждан от Комисията, оперативната дейност на SeaFrance е била организирана под формата на совалки, при това независимо от интензивността на търсенето.
- (109) Френските органи обосновават също така по-ниските коефициенти на запълване на конкурентите на SeaFrance с метода на работа, избран от последните. Според тях Р&О е разполагала с голям брой кораби и с предлагане тип „совалки“, което оказва влияние, като намалява коефициента на запълване. Що се отнася до DFDS, специализирането на нейните кораби не позволява оптимизацията на натоварванията според индивидуалната им възвръщаемост. Освен това, дължината на курсовете налага на DFDS променливо предлагане в продължение на големи периоди. И накрая големият капацитет на нейните кораби вероятно ще влоши механично средните коефициенти на запълване на DFDS заради курсовете със слабо търсене.
- (110) В допълнение, френските органи реагираха на съмненията на Комисията и мненията на трети страни относно отчитането на рисковете (цени на горивото, обезценяването на британската лира), необходимо за оценката на надеждността в плана за реструктуриране. Отначало те подчертават, че SeaFrance ще започне да води отново политика на финансово покритие под формата на договори за обмен, веднага след като излезе от производството по несъстоятелност. След това обясняват, че дружеството прилага „Bunker Adjustment Factor“ (наричан по-долу „BAF“) който покрива приблизително 40 % от надценката, свързана с увеличаването на цените на горивото над 285 EUR/тон и че след 2015 г. BAF ще бъде допълнен с нова надценка, отчитаща задължението за използване на гориво със съдържание на сяра 0,1 %.
- (111) Що се отнася до обезценката на британската лира, френските органи уточняват отначало, че политиката за покриване на част от месечното салдо в британски лири чрез покупки с отсрочено плащане на база на приетия бюджетен курс, прекъсната поради производството по несъстоятелност, ще бъде прилагана отново след края на тази процедура. [...]

⁽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) По отношение на другите мерки, разгледани в съображение (96) от решението за откриване на процедура, френските органи уточняват, че тяхното влияние не е взето предвид в бизнес плана, защото е трудно да бъдат изразени в цифри. Тези мерки обаче са в състояние да генерират икономии.

(113) Накрая френските органи припомнят, че съотношението разходи за персонала/оборот трябва да се промени от [20-25] % през 2012 г. до [20-25] % през 2019 г. То вероятно ще се доближи до коефициентите на конкурентите на SeaFrance.

6.3.2 Относно предотвратяването на всяко прекомерно изкривяване на конкуренцията

(114) Що се отнася до предотвратяването на всяко прекомерно изкривяване на конкуренцията, френските органи желаят да потвърдят, че продажбата на двата кораба, Renoir и Cézanne, се е състояла на 7 юли 2011 г. на цена [0-10] милиона USD ([0-10] милиона евро).

6.3.3 Относно собственият принос на SeaFrance в плана за реструктуриране

(115) Според френските органи първата част от собствения принос на SeaFrance в плана за реструктуриране включва приходите от продажбата на корабите Renoir и Cézanne, както и приходите, очаквани от продажбата на кораба Nord Pas de Calais.

(116) Френските органи считат освен това, че двата отпуснати кредита, описани в съображения (28) до (33), не представляват държавна помощ и че взетият кредит от 99,8 милиона евро трябва да се смята за собствен принос. Според френските органи, за да оцени наличието на помощ, Комисията трябва да се основава изключително на Съобщението за референтните лихвени проценти. Те подчертават, че Комисията е приложила това Съобщение в решението за откриване на процедура относно кредита за ČSA – Czech Airlines, отпуснат от публичното дружество Osinek⁽²⁶⁾, и в своето решение относно кредитите, отпуснати от унгарската банка за развитие в полза на унгарския производител на изкуствени торове Péti Nitrogénművek⁽²⁷⁾. Те смятат, че поради мотивите, описани в съображения (28) до (33), двата отпуснати кредита не представляват помощ.

VII. ОЦЕНКА НА ПОМОЩНИТЕ МЕРКИ

7.1. Наличие на помощ

(117) Съгласно член 107, параграф 1 от ДФЕС „всяка помощ, предоставена от държава-членка или чрез ресурси на държава-членка, под каквато и да било форма, която нарушава или заплашва да наруши конкуренцията чрез поставяне в по-благоприятно положение на определени

предприятия или производството на някои стоки, доколкото засяга търговията между държавите-членки, е несъвместима с вътрешния пазар“.

(118) Квалифицирането на една мярка като държавна помощ предполага изпълнение на следните кумулативни условия: 1) въпросната мярка дава предимство, 2) това предимство се осигурява чрез държавни ресурси, 3) това предимство е избирателно и 4) въпросната мярка нарушава или заплашва да наруши конкуренцията и е в състояние да засегне търговията между държавите-членки⁽²⁸⁾.

(119) Настоящото решение покрива три помощни мерки: рекапитализацията и двата отпуснати кредита, описани в съображения (28) до (33).

7.1.1. Рекапитализация на SeaFrance

(120) Самите френски органи считат в нотификацията си, че увеличаването на капитала на SeaFrance представлява държавна помощ. Те допускат, че държавата носи отговорност за мярката за рекапитализация и че тази мярка дава селективно предимство единствено на дружеството SeaFrance.

(121) Що се отнася до съществуването на предимство, Комисията счита, че по причини, които ще бъдат обяснени в раздел 7.2.1., SeaFrance представлява предприятие в затруднение. Като се има предвид твърде влошеното състояние на SeaFrance и откриването на съдебно производство по несъстоятелност, дружеството не би могло да се справи с изпълнението на своя план за реструктуриране и със своите потребности от парични наличности. При такива условия един частен оператор не би му предоставил капитал. Освен това френските органи дори не са се опитали да покажат, че прогнозната възвръщаемост отговаря на тази, която би изисквал един частен инвеститор. Следователно мярката представлява селективно предимство, след като от нея се възползва единствено SeaFrance. Отпускането се извършва с публични средства, тъй като SNCF е публично предприятие. За него носи отговорност държавата.

(122) Тъй като се отнася до ефекта върху конкуренцията и за влияние върху търговията в рамките на Съюза, следва да се припомни, че според постоянната съдебна практика, когато едно предприятие действа в сектор, където съществува ефективна конкуренция сред производителите в различните държави-членки, всяка помощ, оказвана на това предприятие от страна на публичноправните органи, може да засегне търговията между държавите-членки и да наруши конкуренцията дотолкова, че поддържането му на пазара пречи на конкурентните предприятия да увеличат пазарния си дял.⁽²⁹⁾

⁽²⁶⁾ Решение от 24 февруари 2010 г. по дело NN 1/2010 (ex CP 371/2009) – Czech Republic ČSA – Czech Airlines –евентуални елементи на държавна помощ в заем, предоставен от Osinek.

⁽²⁷⁾ Решение от 27 октомври 2010 г., относно държавната помощ C 14/09 (ex NN 17/09), отпусната от Унгария на Péti Nitrogénművek Zrt (OB L 118, 6.5.2011 г., стр. 9).

⁽²⁸⁾ Вж. например Решение на Съда от 10 януари 2006 г., Ministero dell'Economia e delle Finanze/Cassa di Risparmio di Firenze, C-222/04, Recueil 2006, стр. I-289, точка 129.

⁽²⁹⁾ Вж. по специално Решение на Съда от 21 март 1991 г., Италия/Комисия, C-305/89, Recueil стр. I-1603.

- (123) В това отношение фактът, че един икономически сектор е либерализиран в рамките на Съюза, представлява доказателство, че помощта може да има реален или потенциален ефект върху конкуренцията и търговията между държавите-членки⁽³⁰⁾.
- (124) В този контекст е важно да се припомни, че Регламент (ЕИО) № 4055/86 на Съвета от 22 декември 1986 г. относно прилагането на принципа на свободното предоставяне на услуги по отношение на морския транспорт между държави-членки и между държави-членки и трети страни⁽³¹⁾ либерализира изцяло морския транспорт между държавите членки, считано от 1 януари 1993 г.
- (125) В случая, както беше констатирано преди това, съществува модална конкуренция с другите морски оператори в един либерализиран сектор, както и интермодална конкуренция между отделните видове транспорт, по-специално с железопътния транспорт⁽³²⁾.
- (126) Оттук Комисията заключава, че мярката за рекапитализация дава възможност да се засили позицията на предприятието по отношение на неговите конкуренти при търговията между държавите-членки на Съюза. Следователно мярката засяга търговията между държавите-членки и рискува да доведе до нарушаване на конкуренцията.
- (127) Следователно, с оглед на предходното, Комисията счита, че въпросната мярка представлява държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС.
- 7.1.2. *Отпуснатите кредити, описани в съображения (28) до (33)*
- (128) Франция счита, че двата кредита, описани в съображения (28) до (33), са отпуснати при пазарни условия и следователно спазват принципа на частния инвеститор в условията на пазарна икономика (вж. съображение (116)).
- (129) Комисията не може да подкрепи този анализ. Всъщност в настоящия случай SNCF вече е отпускала на SeaFrance помощи, по-специално помощ за оздравяване, и възнамерява да отпусне нова, за рекапитализация. Отпуснатите кредити преследват същите цели както другите помощи, а именно оздравяването и реструктурирането на SeaFrance. Те ще бъдат отпуснати в момент, когато SeaFrance е предприятие в затруднение и по едно и също време с помощите за реструктуриране. Това се подразбира за кредита от 99,7 милиона евро, който има за цел – също както рекапитализацията – да позволи на SeaFrance да посрещне нуждите си от текущ капитал. Същото обаче се отнася и за кредита от [40-70] милиона евро, който служи за рефинансиране и за изплащане по-рано от предвиденото на договора за лизинг на кораба Molière. Всъщност финансирането на средства за производство, в случая на кораб, е тясно свързано с ежедневната дейност на SeaFrance. Чрез рефинансирането и предварителното изплащане на лизинга SeaFrance цели да намали работните си разходи, което е свързано с реструктурирането на предприятието. Следователно взетият кредит от [40-70] милиона евро се вписва и в логиката на реструктурирането на SeaFrance.
- (130) В своето решение относно BP Chemicals Първоинстанционният съд изясни, че в такава ситуация трябва да се анализират отпуснатите кредити от гледна точка на държавните помощи, не по изолиран начин, а заедно с останалите мерки.⁽³³⁾
- (131) Наистина, според решението на Първоинстанционния съд единствено фактът, че едно публично предприятие вече е направило капиталови апортни вноски, квалифицирани като „помощи“, в свой филиал не изключва, априори, възможността една мярка на по-късен етап да бъде квалифицирана като операция, отговаряща на критерия на частния инвеститор в условията на пазарна икономика. Въпреки това Първоинстанционният съд смята, че в случай, при който става дума за три капиталови апортни вноски, направени от един и същи инвеститор за период от две години, първите две от които не са имали никаква възвръщаемост, Комисията следва да провери дали третата би могла да бъде разумно отделена от първите две и считана за автономна инвестиция за целите на критерия на частния инвеститор.
- (132) Първоинстанционният съд счита, че между елементите, които са от значение за оценката на това дали по-късната мярка може да бъде разумно отделена от първите две и считана за автономна инвестиция по отношение на критерия на частния инвеститор, фигурират по-специално хронологията на въпросните вноски, тяхната цел и положението на филиала на предприятието по времето, когато са били взети решенията за извършване на всяка от съответните вноски.
- (133) Франция не оспорва факта, че рекапитализацията представлява помощ, защото няма никаква перспектива да получи възвръщаемост отговаряща на тази, която би изисквал един частен инвеститор. Това се вижда и от таблицата, посочена в съображение (35), която указва необходимостта от финансиране за периода 2011—2017 г. В действителност предприятието не би могло да разпределя дивиденди през този период. Като се вземат предвид значителните разходи, които представлява плащането на лихвите и на главницата на взетите кредити, описани в съображения (28) до (33), и малкият марж на печалба, предвиден в плана за реструктуриране, твърде вероятно е тази ситуация да продължи и след 2017 г. до пълното връщане на взетите кредити през 2023 г. Един частен инвеститор в класическа индустрия като морския транспорт не би приел пълната липса на възвръщаемост на инвестиция от 166,3 милиона евро за период от 12 години. Тъй като целта на двата отпуснати кредити е същата като на рекапитализацията, а именно финансирането на разходите за реструктуриране, тъй като икономическата ситуация на предприятието е непроменена (то е в затруднение) и тъй като кредитите са отпуснати едновременно с рекапитализацията, те не могат да бъдат разумно отделени от помощта за оздравяване и от рекапитализацията.

⁽³⁰⁾ Решение на Съда от 13 февруари 2003 г., Испания/Комисия, С-409/00, Recueil 2003, стр. I-1487.

⁽³¹⁾ ОВ L 378, 31.12.1986 г., стр. 1.

⁽³²⁾ По-конкретно с железопътния транспорт на пътници и товари, осъществяван от Eurotunnel.

⁽³³⁾ Решение на Първоинстанционния съд от 15 септември 1998 г., BP Chemicals/Комисия, T-11/95, Recueil 1998, стр. II-3235, точки 170 и 171.

- (134) Взета като цяло, възвръщаемостта на помощта за оздравяване, на рекапитализацията и на двата отпуснати кредита е по-ниска от тази, която би изисквал един частен инвеститор в условията на пазарна икономика. Всъщност, както беше обяснено, SNCF не може да очаква никаква възвръщаемост от рекапитализацията преди 2023 г. Дори ако възвръщаемостта на двата отпуснати кредита, взета отделно, отговаряше на пазарните условия – *quod non* –, това не би било достатъчно да направи мерките в тяхната цялост съответни на принципа на частния инвеститор в условията на пазарна икономика. По тази причина последващото изложение е направено от съображения за изчерпателност.
- (135) Френските органи се позовават на Съобщението за референтните лихвени проценти, за да обосноват липсата на помощ, що се отнася до двата отпуснати кредита. Те считат, че като се вземе предвид ситуацията на предприятието (ССС) и (нормалното) ниво на предложеното обезпечение, лихвеният процент трябва да възлиза на 8,55 %, т.е. EURIBOR за 1 година плюс 650 базисни пункта. Френските органи считат, че става дума за консервативно прилагане на Съобщението за референтните лихвени проценти.
- (136) Дори ако двата отпуснати кредита трябва да се оценят поотделно – *quod non* –, френските органи не са показали, че те са отпуснати при пазарен лихвен процент.
- (137) По този въпрос Комисията държи отначало да подчертае, че както е припомнено в първия параграф от Съобщението за референтните лихвени проценти, „Референтните и скотови лихвени проценти се прилагат по подразбиране относно пазарната стойност и за да се оцени предоставянето на средства, равностойни на помощ, когато те са отпуснати на няколко транша, както и елемента на помощ при схеми на лихвени субсидии. Те се използват също за проверка на съответствието с правилото *de minimis* и с регламентите за групово освобождаване.“⁽³⁴⁾ Известието за референтните лихвени проценти не би могло следователно да обвърже Комисията с прилагането на принципа на частния оператор в условията на пазарна икономика, поспециално в случаите, когато са налице реални пазарни данни, които са очевидно различни от получените чрез методологията, посочена в споменатото Съобщение.
- (138) В случая, като взема предвид общата идентичност на отпуснащата помощта и на кредитодателя, Комисията, за да се увери, че предлаганото възнаграждение отговаря на пазарното, трябва да разчита на участници на пазара, различни от SNCF. Комисията помоли няколкократно френските органи да представят примерна оферта от независимо финансово учреждение. Такава оферта изобщо не беше предоставена.
- (139) В допълнение, Комисията също проведе пазарно проучване. Според оценката на Комисията за нормално ниво на обезпеченост, за да съответства лихвеният процент на взетите кредити на пазарния, той трябва да е около 14 % (суап процент за 5 години 2,825 %⁽³⁵⁾ + средна стойност на CDS⁽³⁶⁾ от В- (т.е. CCC) 11,18 % + премия 0,2 %). Това отговаря на данните, регистрирани през април, май и юни 2011 г. Освен това въпреки няколкократно молби на Комисията⁽³⁷⁾ френските органи не предоставиха котировка или предложение за лихвен процент, идващи от частна банка.
- (140) Освен това Комисията няколкократно⁽³⁸⁾ оиска от френските органи да помислят за външно финансиране или да предоставят котировка или предложение за лихвен процент, идващи от търговска банка. Тези предложения не получиха никакво официално продължение.
- (141) И накрая аргументите, изложени от френските органи в съображение (116), според които Комисията е приложила Съобщението за референтните лихвени проценти в две скорошни процедури, не могат да бъдат приети. Всъщност, що се отнася до тези две процедури, едната от които продължава да тече, проблематиката беше различна. Що се отнася до Péti Nitrogénművek, всички разглеждани мерки представляваха държавните помощи. Що се отнася до Osinek, Комисията не е взела още окончателно решение и в момента на отпускането на кредита не е била нотифицирана никаква мярка за помощ.
- (142) Комисията заключи, че отпуснатите кредити служат за финансиране на собствения принос и по-ранното премахване на опцията за покупка на кораба Molière предоставят също така предимство на SeaFrance. По причини, изложени в съображения (121) до (126), другите три условия (селективно предимство, предоставено чрез публични ресурси, влияние върху конкуренцията и влияние върху търговията в рамките на общността) за наличие на помощ също са изпълнени. Следователно тези взети кредити представляват държавни помощи.

7.1.3. Помощта за оздравяване

- (143) По причини, изложени в съображения (30) до (47) от решението на Комисията от 18 август 2010 г., кредитът, отпуснат от SNCF на SeaFrance като помощ за оздравяване, представлява помощ по смисъла на член 107, параграф 1, ДФЕС.

7.2. Съвместимост на трите помощни мерки

- (144) Като взема предвид целта на трите разглеждани мерки за помощ за реструктуриране, както и доводите на френските органи в рамките на техните нотификации, Комисията счита, че съвместимостта на трите помощни мерки с вътрешния пазар трябва да се анализира на базата на член 107, параграф 3, буква в) от ДФЕС, както и в светлината на Насоките.

7.2.1. Избираемост: предприятие в затруднение

- (145) За да може да се възползва от помощ за реструктуриране, едно предприятие трябва да може да се разглежда като предприятие в затруднение по смисъла на раздел 2.1 от Насоките.

⁽³⁵⁾ На 1 юли 2011 г., Bloomberg EUSA5.

⁽³⁶⁾ На междусекторно равнище.

⁽³⁷⁾ [...]

⁽³⁸⁾ Вж. съображение 9 по-горе.

⁽³⁴⁾ ОВ С 14/6, 19.1.2008 г.

(146) Комисията счита, че SeaFrance представлява предприятие в затруднение по смисъла на точка 10, буква а) от Насоките, тъй като повече от половината от дружествения му капитал е изчезнал, като от 81,7 милиона евро през 2007 г. е спаднал на 57,7 милиона евро през 2008 г. и на -0,69 милиона евро през 2009 г. (т.е. намаление от над 100 %, от 82,4 милиона евро между 2007 г. и 2009 г.), и повече от една четвърт от него е била загубена през последните дванадесет месеца, като той е намалел от 57,7 милиона евро през 2008 г. до -0,69 милиона евро през 2009 г.

(147) Освен това може да се счита, че SeaFrance се намира в затруднение по смисъла на точка 10, буква в) от Насоките поради това, че изпълнява условията за прилагане на колективна процедура по обявяване в неплатежоспособност. Както беше посочено в съображение (10), на 30 юни 2010 г. Търговският съд в Париж откри производство по несъстоятелност срещу SeaFrance.

(148) В допълнение, той (съдът) е удовлетворен също така от условията, посочени в точка 13 от Насоките, тъй като, макар да е част от групата SNCF, SeaFrance изпитва специфични за нея затруднения, които не са резултат от произволно разпределение на разходите в рамките на групата.

7.2.2. Собственият принос

(149) В решението си за откриване на официална процедура по разследване, Комисията приема, че собственият принос на SeaFrance към реструктурирането е несигурен и недостатъчен, с оглед на разпоредбите на Насоките.

(150) В изменения план за реструктуриране френските органи предлагат собствен принос на SeaFrance в размер [80-130] милиона евро, изразяващ се в следните мерки:

— кредит от 99,7 милиона евро при лихвен процент 8,55 %, предназначен за финансиране на реструктурирането на SeaFrance;

— планираната продажба на товарния кораб Nord-Pas-de-Calais (търговска стойност, оценена на [0-10] милиона евро от двама независими експерти); и

— продажбата на кораби Renoir и Cézanne през юли 2011 г. за сумата от [0-10] милиона USD, т.е. приблизително [0-10] милиона евро.

(151) Съгласно точка 43 от Насоките, „Размерът и интензитетът на помощта трябва да бъдат сведени до минимума на разходите по реструктурирането, необходими за неговото осъществяване в зависимост от съществуващите финансови ресурси на дружеството, неговите акционери или бизнес групата, към която то принадлежи. Подобна оценка ще взема предвид и всяка помощ за оздравяване, предоставена преди това. От получателите на помощ се очаква да направят значителен принос към плана за реструктуриране от техните собствени ресурси вклю-

чително чрез продажбата на активи на предприятието, които не са от жизненоважно значение за неговото оцеляване, или чрез външно финансиране при пазарни условия. Подобен принос е признак, че пазарите вярват във възможността за възстановяване на жизнеспособността. Приносът трябва да е действителен, т.е. наличен, без да включва очаквани бъдещи печалби като парични потоци, а също така трябва да е възможно най-голям.“⁽³⁹⁾.

(152) В точка 7 от Насоките се уточнява също така, че „е подходящо да се потвърди с още по-голяма яснота принципът, че [значителен принос от страна на получателя по реструктурирането] този принос трябва да е реален и несвързан с помощ. Приносът на получателя има двойна цел: от една страна, да потвърди, че пазарите (собственици, кредитори) са убедени във възможността на възвръщане на жизнеспособността в рамките на един разумен период. От друга страна, той осигурява ограничаването на помощта за реструктуриране до минималното необходимо за възстановяване на жизнеспособността, като същевременно се ограничават нарушаването на конкуренцията. [...]“⁽⁴⁰⁾.

(153) В съдебната практика на Съюза се потвърждава също така, че собственият принос трябва да показва, че пазарите вярват в осъществимостта на възстановяването на жизнеспособността.⁽⁴¹⁾

(154) Френските органи са информирали Комисията, че продажбата на двата кораба Renoir и Cézanne, е извършена на 7 юли 2011 г. за сумата 3,1 милиона евро.

(155) Предвидената продажба на товарния кораб Nord-Pas-de-Calais би дала възможност приносът на SeaFrance, резултат от продажбата на корабите, да възлезе на [10-20] милиона евро. По време на нотификацията на първоначалния план за реструктуриране френските органи поеха задължението SeaFrance да се раздели с корабите Renoir и Cézanne. Тези две продажби бяха извършени през юли 2011 г. В практиката на Комисията при вземане на решения се приема, че бъдещите продажби на активи могат да бъдат приети като собствен принос при условие че държавата-членка направи реалистична оценка на пазарната им стойност⁽⁴²⁾. В случая френските органи са представили две оценки на товарния кораб Nord-Pas-de-Calais, направени от двама независими експерти, като и според двете пазарна стойност на кораба е около [0-10] милиона евро. Комисията отбелязва, че един от двамата експерти е оценил пазарната стойност на корабите Renoir и Cézanne на [0-10 000 000] USD през април 2011 г. Двата кораба са продадени за [0-10 000 000] USD през юли 2011 г. Следователно Комисията счита на първо място, че оценката на пазарната стойност може да се смята за реалистична и че предвидената продажба на товарния кораб Nord-Pas-de-Calais е допустима като такава.

⁽³⁹⁾ Допълнително акцентиращо форматиране на текста.

⁽⁴⁰⁾ Допълнително акцентиращо форматиране на текста.

⁽⁴¹⁾ Решение на Първоинстанционния съд от 7 декември 2010 г., *Frucona Košica/Комисия*, T-11/07, все още непубликувано в Сборника, точки 244 и 245.

⁽⁴²⁾ Решение N488/2009 Restructuring aid to POLFA „Tarchominskie Zakłady Farmaceutyczne“ S.A, съображение 47.

- (156) Най-напред френските органи уточняват, че взетият кредит от [40-70] милиона евро, предназначен за финансиране на премахването на опцията за изкупуване на кораба Molière, не представлява допълнителен собствен принос. Всъщност той замества вече съществуващ извънбалансов принос при прилагането на договора за лизинг, отнасящ се за кораба Molière. По тази причина той не беше взет предвид при изчисляването на пълния собствен принос. Въпреки това, доколкото това финансиране замества вече съществуващо такова, Комисията трябва да се увери, че то също отговаря на критериите за съвместимост на собствения принос, по-конкретно този за липса на помощ.
- (157) Доколкото кредитите са отпуснати от SNCF в съответствие с точка 43 от Насоките, Комисията трябва да се увери, че това финансиране не представлява помощ и показва „че пазарите са убедени във възможността на възвръщане на жизнеспособността.“ Случаят не е такъв, поради следните три причини, всяка от които е достатъчна за подкрепа на това заключение.
- (158) На първо място, както Комисията е посочила в раздел 7.1.2, съображения (129) до (142) по-горе, условията, при които са отпуснати кредитите, не отговарят на пазарните.
- (159) Според оценките на Комисията за нормално ниво на обезпеченост, за да отговаря лихвеният процент на взетите кредити на пазарния, той трябва да е около 14 % („суал“ процент за 5 години 2,825 %⁽⁴³⁾ + средна стойност на CDS⁽⁴⁴⁾ под В- (т.е. CCC) 11,18 % + премия 0,2 %). Това съответства на данните, регистрирани през месец април, май и юни 2011 г. Освен това въпреки няколкократно молби на Комисията⁽⁴⁵⁾ френските органи не предоставиха котировка или предложение за лихвен процент, идващо от частна банка.
- (160) Второ, както беше показано в раздел 7.1.2., съображения (129) до (142), самите отпуснати кредити представляват държавни помощи. По тази причина те не могат да бъдат разглеждани като собствен принос, извън всякаква помощ, в съответствие със заглавието, предшестващо точка 43 от Насоките.
- (161) Трето, и при всички случаи съгласно точки 7 и 43 от Насоките реалният принос служи по-специално да покаже, че пазарите вярват във възможността на възвръщане на жизнеспособността.⁽⁴⁶⁾ В този отделен случай има известно смесване между органа, който отпуска помощта, и дружеството-майка, които се явяват едно и също юридическо лице, а именно SNCF, и едновременно на съответните мерки. При тези обстоятелства целта не може да бъде постигната при липса на реален принос, получен от инвеститор или кредитор, който е външен спрямо SNCF. Всъщност поведението на органа, който отпуска помощта, не показва по никакъв начин, че пазарите вярват във възвръщането на жизнеспособността.
- (162) Както е посочено в съображение (141), Комисията счита, че позоваването, направено от Франция в мнението ѝ относно решенията съответно за помощта от публичния субект Osinek в полза на ČSA - Czech Airlines и за кредитите, отпуснати от унгарската банка за развитие в полза на унгарския производител на изкуствени торове Péti Nitrogénművek (вж. съображение (116)), не е уместно, тъй като в първия случай Комисията още не е приела окончателно решение, а във втория не се касае за случай на реструктуриране.
- (163) Освен това, както беше посочено преди и независимо от въпроса за евентуален елемент на помощ в отпуснатите кредити, собственият принос трябва да показва, че пазарите вярват във възвръщането на жизнеспособността.
- (164) В случая това не може да бъде показано при финансирането от SNCF. В действителност SNCF едновременно отпуска помощта и предоставя собствения принос. Френските органи не са предоставили никакви данни, показващи, че един далновиден и независим инвеститор би бил готов да се ангажира твърдо с предоставянето на собствения принос и на кредит за премахването на опцията при същите условия като предложените от SNCF.
- (165) Следователно собственият принос на SeaFrance, който отговаря на предписанията в точка 43 от Насоките, т.е. не представлява помощ и изразява увереността на пазарите във възможността на възвръщане на жизнеспособността, възлиза едва на [10-20] милиона евро, т.е. на по-малко от [< 10] % от разходите за реструктуриране. Прагът от 50 %, предвиден в точка 44 от Насоките, не е достигнат. По тази причина, Комисията счита, че собственият принос на SeaFrance, предназначен за реструктуриране, остава недостатъчен с оглед на разпоредбите на Насоките.
- (166) Комисията отбелязва също, че Франция нито се е позовала на клаузата за изключителни обстоятелства, предвидена в точка 44 от Насоките, нито е предоставила някакво доказателство за съществуването на такава изключителна ситуация.
- (167) Следователно Комисията заключава, че не е изпълнено изискването за „действителен принос, несвързан с помощта“, предвидено в Насоките.
- 7.2.3 *Възвръщане към дългосрочната жизнеспособност*
- (168) Доколкото собственият принос на SeaFrance, предназначен за реструктуриране, остава недостатъчен с оглед на разпоредбите от Насоките, Комисията смята, че не е основателно да оценява условието за възвръщане към дългосрочна жизнеспособност като налично.

⁽⁴³⁾ На 1 юли 2011 г., Bloomberg EUSA5.

⁽⁴⁴⁾ Средна стойност на CDS на междусекторно равнище.

⁽⁴⁵⁾ [...]

⁽⁴⁶⁾ Решение на Първоинстанционния съд от 7 декември 2010 г. по дело T-11/07, Frucosa Kosice/Комисия, все още непубликувано в Сборника, точка 245.

7.2.4. *Предотвратяване на всяко прекомерно изкривяване на конкуренцията (компенсационни мерки)*

- (169) В решението за откриване на процедура, Комисията посочва, че компенсационните мерки, предложени от френските органи, са недостатъчни. В мнението си в отговор на решението за откриване на процедура френските органи признаха⁽⁴⁷⁾ почти пълната липса на компенсационни мерки⁽⁴⁸⁾. Те посочват, че този проблем би могъл да бъде решен в рамките на изменен план за реструктуриране.
- (170) В рамките на плана за реструктуриране, изпратен на 12 септември 2011 г., наистина са предложени допълнителни компенсационни мерки, и по-конкретно, предстоящата продажба на товарния кораб Nord-Pas de Calais. Френските органи се позовават и на вече извършената продажба на корабите Renoir и Cézanne, на намаляването на броя курсове (намаляване до 5 830 курсове, т.е. - 37,6 % спрямо предлагането на курсове през 2007 г.) и на намаляването на пазарните дялове на SeaFrance ([10-15] % на пазара на транспорт на автомобили през 2012—2019 г. срещу [15-20] % през 2008 г.).
- (171) Доколкото собственият принос на SeaFrance предназначен за реструктуриране, остава недостатъчен с оглед на разпоредбите на Насоките, Комисията смята, че не е основателно да анализира предлаганите компенсационни мерки.

7.2.5. *Последствие от несъвместимостта на помощта за реструктуриране и помощта за оздравяване*

- (172) След нотификацията от Франция на плана за реструктуриране на 18 февруари 2011 г. в съответствие с точка 26 от Насоките, крайният срок от 6 месеца за изпълчаване на кредита беше удължен, докато Комисията вземе своето решение относно плана за реструктуриране. Тъй като Комисията счита, че мерките, нотифицирани като помощ за реструктуриране, не отговарят на условията за съвместимост, предвидени от Насоките, има основание да изведе последиците от тази несъвместимост. Следователно срокът на кредита не може да бъде продължаван след датата на настоящото решение и той трябва да бъде върнат без закъснение.
- (173) Сумата за възстановяване се състои в главницата по кредита за оздравяване, към която се добавят дължимите договорни лихви в падеж, които все още не са изплатени към датата на нотификацията на настоящото решение, заедно с лихвата начислена, считано от датата на нотификацията на настоящото решение, съгласно глава V от Регламент (ЕО) № 794/2004 на Комисията от 21 април 2004 г. за прилагането на Регламент (ЕО) № 659/1999 на Съвета за определяне на подробни правила за прилагане на член 93 от Договора за ЕО⁽⁴⁹⁾.

VIII. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

- (174) Увеличаването на капитала с 166,3 милиона евро, кредитът от 99,7 милиона евро и кредитът от [40-70] милиона евро, които SNCF възнамерява да отпусне на SeaFrance, представляват помощи по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС. Тези помощи са несъвместими с вътрешния пазар и следователно не могат да бъдат приведени в изпълнение.
- (175) Кредитът, отпуснат от Франция чрез SNCF като помощ за оздравяване в полза на SeaFrance, разрешен с решението на Комисията от 18 август 2010 г., трябва да бъде възстановен незабавно заедно с дължимата договорна лихва в падеж, която все още не е платена към датата на нотификацията на настоящото решение,

ПРИЕ НАСТОЯЩОТО РЕШЕНИЕ:

Член 1

Увеличаването на капитала с 166,3 милиона евро, кредитът от 99,7 милиона евро и кредитът от [40-70] милиона евро, които Френската република възнамерява да приведе в изпълнение чрез SNCF като помощ за реструктуриране в полза на SeaFrance, представляват държавни помощи по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС и са несъвместими с вътрешния пазар.

По тази причина тези помощи не могат да бъдат приведени в изпълнение.

Член 2

Кредитът, отпуснат от Франция чрез SNCF като помощ за оздравяване в полза на SeaFrance съгласно решението на Комисията от 18 август 2010 г., представлява помощ, несъвместима с вътрешния пазар.

Член 3

1. Франция се задължава да си възвърне чрез SNCF помощта, посочена в член 2 от получателя, включително дължимата договорна лихва в падеж, която все още не е платена към датата на нотификацията на настоящото решение.
2. Към сумите за възстановяване се начисляват лихви, считано от датата на нотификацията на настоящото решение, до ефективното им възстановяване.
3. Лихвите се изчисляват с натрупване в съответствие с глава V от Регламент (ЕО) № 794/2004.

Член 4

1. Възвръщането на помощта, посочена в член 2, трябва да бъде незабавно и ефективно.
2. Франция съблюдава ангажмента настоящото решение да бъде изпълнено в срок от четири месеца от датата на нотификацията му.

⁽⁴⁷⁾ Вж. раздел 2.2 (страници 19 in fine и 20), мнение на френските органи.

⁽⁴⁸⁾ Съгласно Насоките от 2004 г. за помощите за реструктуриране, трябва да бъдат взети компенсационни мерки за ограничаване до минимум на неблагоприятните ефекти върху търговията, като те могат да бъдат под формата на продажба на активи, на намаляване на капацитета или на присъствието на пазара.

⁽⁴⁹⁾ ОВ L 140, 30.4.2004 г., стр. 1.

Член 5

1. В срок от два месеца след нотификацията на настоящото решение Франция трябва да съобщи на Комисията следната информация:

- а) главницата на помощта, която трябва да бъде възвърната от получателя, включваща сумата на кредита и дължимите лихви в падеж по него, които все още не са платени;
 - б) сумата на лихвите, които трябва да бъдат възвърнати от получателя, изчислени съгласно принципите, посочени в член 3, параграф 3;
 - в) подробно описание на мерките, които вече са взети и предвидени с цел съобразяване с настоящото решение; и
 - г) документи, доказващи, че на получателя е наредено да върне помощта.
2. Франция информира Комисията за напредъка на националните мерки, взети за изпълнение на настоящото решение,

до пълното възстановяване на помощта, посочена в член 2. При обикновено искане от Комисията, тя изпраща незабавно информация за вече взетите и планираните мерки с цел спазването на настоящото решение. Също така предоставя подробна информация относно сумите от помощта и лихвите, които вече са възстановени от получателя.

Член 6

Адресат на настоящото решение е Френската република.

Съставено в Брюксел на 24 октомври 2011 година.

За Комисията

Joaquín ALMUNIA
Заместник-председател