

## II

(Actos no legislativos)

## DECISIONES

## DECISIÓN DE LA COMISIÓN

de 24 de octubre de 2011

relativa a la ayuda estatal SA 32600 (2011/C) — Francia — Ayuda a la reestructuración de SeaFrance SA por la SNCF

[notificada con el número C(2011) 7808]

(El texto en lengua francesa es el único auténtico)

(Texto pertinente a efectos del EEE)

(2012/397/UE)

La Comisión Europea,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (en lo sucesivo, «el TFUE») y, en particular, su artículo 108, apartado 2, párrafo primero,

Visto el Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo y, en particular, su artículo 62, apartado 1, letra a),

Después de haber emplazado a los interesados a que presentaran sus observaciones, de conformidad con los citados artículos <sup>(1)</sup>,

Considerando lo siguiente:

## I. PROCEDIMIENTO

## 1.1. Contexto del procedimiento general

- (1) Mediante Decisión de 18 de agosto de 2010 <sup>(2)</sup>, la Comisión aprobó una ayuda de salvamento (en lo sucesivo, «la ayuda de salvamento») en favor de SeaFrance SA (en lo sucesivo, «SeaFrance»), que Francia ya ha ejecutado. Dicha ayuda consistía en un préstamo por un importe máximo de [40-70] millones EUR concedido por la SNCF a SeaFrance.
- (2) El 18 de febrero de 2011, las autoridades francesas notificaron una ayuda a la reestructuración (en lo sucesivo, «la ayuda a la reestructuración») en favor de SeaFrance por un importe de 223 millones EUR, acompañada de un plan de reestructuración. Mediante carta de 29 de marzo

de 2011, la Comisión solicitó información adicional, que las autoridades francesas facilitaron el 4 de mayo de 2011.

- (3) El 6 de abril de 2011, un competidor de SeaFrance, P & O Ferries (en lo sucesivo, «P & O») presentó una denuncia ante la Comisión contra la ayuda a la reestructuración.
- (4) Mediante carta de 22 de junio de 2011, la Comisión notificó a la República Francesa su Decisión de incoar el procedimiento (en lo sucesivo, «la Decisión de incoación») prevista en el artículo 108, apartado 2, del TFUE.
- (5) La Comisión emplazó a los interesados para que presentaran sus observaciones sobre las ayudas en cuestión <sup>(3)</sup> y recibió las observaciones cuya descripción detallada figura en la sección V.
- (6) Las autoridades francesas presentaron observaciones el 14 de julio de 2011, en respuesta a la Decisión de incoación, el 22 de julio de 2011, a raíz de la denuncia de P & O, y el 19 de agosto de 2011, en respuesta a las observaciones de los terceros interesados sobre la Decisión de incoación.
- (7) El 12 de septiembre de 2011, las autoridades francesas remitieron un plan de reestructuración modificado.
- (8) El 3 de octubre de 2011, las autoridades francesas modificaron de nuevo el plan de reestructuración (en lo sucesivo, «el plan de reestructuración modificado»).

<sup>(1)</sup> DO C 208 de 14.7.2011, p. 8.

<sup>(2)</sup> DO C 102 de 2.4.2011, p. 2.

<sup>(3)</sup> Véase la nota a pie de página n° 1.

(9) La Comisión y las autoridades francesas se reunieron [...]. A lo largo de todo el procedimiento se han mantenido también numerosos contactos telefónicos <sup>(4)</sup> e intercambios de correos electrónicos. El 18 de octubre de 2011, las autoridades francesas remitieron una carta a la Comisión, en la que resumían los argumentos aducidos en los intercambios anteriores.

### 1.2. Contexto del procedimiento nacional

(10) En el marco del procedimiento concursal de SeaFrance, iniciado el 30 de junio de 2010, el Tribunal de Comercio de París debe pronunciarse definitivamente el 25 de octubre de 2011 en cuanto a la liquidación de SeaFrance o la continuación de su actividad <sup>(5)</sup>.

(11) Por otra parte, tras la apertura del procedimiento concursal, se ha admitido a terceros a presentar al administrador judicial ofertas destinadas al mantenimiento de la actividad mediante la venta total o parcial de la empresa. Según la información de que dispone la Comisión, se han presentado tres ofertas de adquisición, una conjunta del grupo francés Louis Dreyfus Armateurs y la compañía danesa DFDS A/S (en lo sucesivo, «DFDS») (denominados conjuntamente en lo sucesivo «DFDS-LDA»), otra del sindicato francés Confédération française démocratique du travail (en lo sucesivo, «la CFDT») y una tercera de la SNC Being Bang Immaterial (en lo sucesivo, «Being Bang»).

(12) DFDS-LDA ha presentado una oferta parcial de absorción de los activos y del personal de SeaFrance por tres euros simbólicos <sup>(6)</sup>. Una copia de la oferta fue enviada a la Comisión a efectos informativos. Según esta oferta, DFDS-LDA solo mantendría a 460 asalariados (es decir, 200 menos de lo propuesto en el plan de reestructuración modificado) y conservaría el buque de carga Nord Pas-de-Calais (además de los transbordadores mixtos Berlioz y Rodin), pero no el transbordador Molière (mientras que el plan de reestructuración modificado propone la venta del buque de carga Nord Pas-de-Calais y no prevé el abandono del transbordador Molière, sino, al contrario, su compra anticipada).

(13) Según la prensa, la CFDT presentó, el 24 de agosto pasado, ante el Tribunal de Comercio de París, una oferta de adquisición de la empresa. Al parecer, la CFDT desea conservar la totalidad de los 1 100 asalariados actuales. A tal efecto, prevé comprar los barcos de SeaFrance por 1 euro simbólico y no asumir el pasivo de la empresa. La CFDT prevé obtener de los bancos un crédito avalado de un mínimo de 50 millones EUR y solicitar también a los entes territoriales un crédito suplementario de 80 millones EUR con el fin de poder hacer frente a una eventual nueva crisis.

(14) También según la prensa, Being Bang presentó asimismo una oferta de adquisición de SeaFrance cuyos detalles desconoce la Comisión. Being Bang comunicó a la Comisión, a título informativo, una oferta de adquisición de SeaFrance. Dicho documento llegó a la Comisión fuera del plazo durante el cual las partes interesadas podían presentar sus observaciones, a saber, 15 días a partir de la fecha de publicación de la Decisión de incoación. De acuerdo con la jurisprudencia, la Comisión no lo remitió pues a las autoridades francesas y no lo tendrá en cuenta a efectos de la presente Decisión <sup>(7)</sup>.

(15) Ninguna de las ofertas mencionadas en los considerandos (11) a (14) ha sido remitida por Francia a la Comisión, por lo que no constituyen el objeto de la presente Decisión.

### 1.3. Objeto de la presente Decisión

(16) La presente Decisión afecta únicamente a la ampliación de capital que Francia ha notificado en lo que se refiere a SeaFrance, dos préstamos de 99,8 millones EUR y [40-70] millones EUR, respectivamente, previstos en favor de SeaFrance, así como la ayuda de salvamento que la Comisión aprobó el 18 de agosto de 2010.

(17) La presente Decisión no afecta ni a la prórroga del acuerdo de tesorería concedido por la SNCF a SeaFrance (SA.31331-2011/NN), ni a la financiación concedida a SeaFrance por la SNCF para la revocación de la opción sobre el buque SeaFrance Berlioz (SA.31252-2010/NN). El 22 de junio de 2011, la Comisión incoó también el procedimiento previsto en el artículo 108, apartado 2, del TFUE respecto a ambas medidas.

(18) Dada la urgencia relacionada con el procedimiento concursal –puesto que el Tribunal de Comercio de París iba a pronunciarse el 25 de octubre de 2011–, la presente Decisión solo se refiere a la ayuda a la reestructuración, que consiste, según el plan de reestructuración modificado, en una recapitalización y dos préstamos, así como a la ayuda de salvamento autorizada durante un período limitado. El procedimiento de examen sigue, pues, abierto en lo que respecta al acuerdo de tesorería (SA.31331-2011/NN) y a la financiación de la opción sobre el Berlioz (SA.31252-2010/NN).

## II. DESCRIPCIÓN DEL BENEFICIARIO

(19) SeaFrance es una sociedad anónima de derecho francés, propiedad al 100 % de SNCF Participations SA, también una sociedad anónima de derecho francés, que gestiona las participaciones del grupo SNCF, a su vez propiedad al 100 % de la entidad pública industrial y comercial «Société nationale des chemins de fer français» (en lo sucesivo, «la SNCF»).

<sup>(4)</sup> [...].

<sup>(5)</sup> Artículo L. 622-1, párrafo 1, del Código de Comercio

<sup>(6)</sup> Un euro por los activos materiales (la actividad, los buques, los «slots», etc...), un euro por los activos inmateriales (los sistemas informáticos, etc...) y un euro por las existencias.

<sup>(7)</sup> Sentencia de 9 de septiembre de 2009, Diputación Foral de Álava y Gobierno Vasco/Comisión (T-227/01 a T- 229/01, T-265/01, T-266/01 y T-270/01, Rec. p. II-3029. apartados 259 a 272.

- (20) SeaFrance presta servicios de transporte marítimo (mercancías y pasajeros). Únicamente realiza la ruta Calais-Dover. Sus cuotas de mercado en esa ruta se desglosan del modo siguiente:

	2007	2010
Pasajeros (*)	3 720	2 920
Carga (**)	770 550	550 884

(\*) Miles de pasajeros

(\*\*) Miles de unidades

- (21) En el momento de la notificación del plan de reestructuración inicial, en febrero de 2011, la flota de SeaFrance se componía de los buques siguientes:

- tres buques de tipo transbordador mixto (o «ro-pax», del inglés «roll-on-roll-off-passenger-ship») que pueden transportar pasajeros y mercancías: el Rodin, el Molière y el Berlioz;
- un buque dedicado exclusivamente al transporte de mercancías: el Nord Pas-de-Calais; y
- dos buques no explotados pendientes de venta, el Cézanne y el Renoir (estos buques fueron vendidos en julio de 2011).

- (22) En diciembre de 2009, el personal fijo de SeaFrance era de 1 550 empleados.

- (23) SeaFrance efectúa transporte de mercancías (transporte de camiones) y de pasajeros (peatones hasta finales de 2008, automóviles, caravanas, motocicletas y autocares) y ofrece también otros servicios como las ventas a bordo <sup>(8)</sup> y servicios de cambio.

### III. DESCRIPCIÓN DE LAS MEDIDAS DE AYUDA

- (24) En virtud del plan de reestructuración inicialmente notificado en febrero de 2011 (en lo sucesivo, «el plan de reestructuración inicial»), la ayuda a la reestructuración debía consistir en una ampliación de capital de SeaFrance por valor de 223 millones EUR, que suscribiría su accionista único, la sociedad SNCF Participations SA.

- (25) El plan de reestructuración inicial se basaba principalmente en:

- la reducción de la capacidad de 6 a 4 buques;
- la reestructuración de la oferta de travesías que daría lugar a una disminución del 29,4 % del número de travesías anuales respecto a la estructura inicial de la oferta de travesías;
- la supresión de 725 puestos de trabajo equivalentes a tiempo completo, es decir, casi la mitad de la plantilla de diciembre de 2009, a fin de recuperar un ratio de

gastos de personal/volumen de negocios del 26 % en 2013.

- (26) El plan preveía asimismo una mejora de los esfuerzos de productividad por lo que se refiere a las ventas a bordo en función del número de pasajeros, un cambio de la gama de restauración, una redefinición de la oferta «Croisière Bleu marine», una revisión de la gestión del espacio de los garajes, el abandono del tráfico de peatones individuales (aplicado desde finales de 2008) y la supresión de los tours que operan en una sola ruta. La reducción, además, de las cargas externas completaban la reestructuración: la creación de una dirección de compras para simplificar los procedimientos de compra y la mejora del control interno (puesta en marcha de un proyecto de gestión del mantenimiento asistida por ordenador, control centralizado de las existencias en tierra y a bordo, solicitud de ofertas sistemática a los astilleros europeos para la adjudicación de los contratos de parada técnica de los buques y reducción de los gastos de publicidad).

- (27) En virtud del plan de reestructuración remitido el 12 de septiembre de 2011, la ampliación de capital de SeaFrance suscrita por la SNCF solo debía ascender a 166,3 millones EUR.

- (28) Dicha ampliación de capital debía completarse con dos préstamos de 99,8 millones EUR y [40-70] millones EUR, respectivamente, el primero destinado a financiar la reestructuración propiamente dicha de SeaFrance y el segundo en sustitución del empréstito existente sobre el buque Molière con el fin de adelantar el ejercicio de la revocación de la opción de compra de este buque (al principio del año [...] en vez de al final del año [...]). Se esperaba que dicha revocación de la opción de compra anticipada permitiera a SeaFrance adquirir en propiedad, a finales del año [...], un buque estimado en [...] millones EUR.

- (29) Ambos préstamos debían concederse a un tipo del 6,05 % durante un período de 12 años con reembolsos de capital constantes.

- (30) Las autoridades francesas autorizaron este tipo del 6,05 %:

1) mediante la aplicación de la Comunicación de la Comisión relativa a la revisión del método de fijación de los tipos de referencia y de actualización <sup>(9)</sup> (en lo sucesivo, «la Comunicación sobre los tipos de referencia»), teniendo en cuenta un alto nivel de garantías para un nivel de calificación CCC, es decir, un nivel de margen de 400 puntos básicos; y

2) mediante la aplicación por la SNCF, a petición de las autoridades francesas, de un método presentado como «clásico» <sup>(10)</sup>, que da lugar a un porcentaje comprendido entre [6,00-6,15] % y [6,00-6,15] % <sup>(11)</sup>, basado en:

<sup>(9)</sup> DO C 14 de 19.1.2008, p. 6.

<sup>(10)</sup> La aplicación de este método se presenta en el anexo 5 de las observaciones de las autoridades francesas de 12 de septiembre de 2011, por el que se modifica el plan de reestructuración inicial.

<sup>(11)</sup> Euribor a 12 meses + margen + gastos de gestión = 2,18 % + [0-5] % + (de [0,00-0,20] % a [0,10-0,20] %)

<sup>(8)</sup> Servicios de restauración y ventas para llevar, en particular alcohol, tabaco y perfumes.

- el tipo de referencia Euribor a 12 meses (que el 1 de agosto de 2011 ascendía a 2,18 %);
- una calificación de SeaFrance por la SNCF a nivel BB-, basándose en proyecciones financieras para el período 2011-2019 consistentes en 6 ratios, a saber, los ratios «leverage»<sup>(12)</sup>, «gearing»<sup>(13)</sup>, «equity ratio»<sup>(14)</sup>, «interest coverage»<sup>(15)</sup>, «liquidity»<sup>(16)</sup> y «profitability»<sup>(17)</sup>, calificados entre [0-5/20] y [15-20/20]; y
- un cálculo de margen (en el presente caso, [0-5] %) resultante de la combinación de la calificación BB- y un porcentaje de pérdida en caso de impago (o «Loss Given Default») comprendido entre el [30-40] % y el [40-50] %.
- (31) Además de las medidas ya anunciadas en el plan de reestructuración inicial y los dos préstamos, en el plan de reestructuración notificado el 12 de septiembre de 2011 se proponen otras medidas, a saber:
- la venta de un buque adicional, el buque de carga Nord Pas-de-Calais, además de los dos buques Cézanne y Renoir, vendidos en julio de 2011 de conformidad con el plan de reestructuración inicial;
- la reducción de la plantilla total de 922 trabajadores (en vez de 1 550 trabajadores en diciembre de 2009, lo que representa una reducción del 60 %), lo que reduce el coeficiente masa salarial/volumen de negocios a [20-25] % en 2013 y a [20-25] % en 2019;
- la disminución del número de travesías anuales en 5 830 travesías (lo que representa una supresión adicional de 2 352 travesías con respecto al plan de reestructuración inicial), equivalente a una disminución del 37,6 % con respecto a la oferta de travesías de 2007;
- un ahorro de [1-5] millones EUR (supresión de las dos agencias de SeaFrance establecidas en Calais y París, supresión de los call-centers existentes en Bélgica y Alemania, disminución de los gastos de comercialización; transferencia a Calais de todos los servicios a finales de 2013, supresión de la certificación de calidad del buque Nord Pas-de-Calais e implantación de un control automatizado del embarque).
- (32) El período de reestructuración previsto en el plan de reestructuración modificado está escalonado a lo largo de 5 años, de 2011 a 2015, mientras que el previsto en el plan de reestructuración inicial se extendía hasta 2019.
- (33) Con arreglo al plan de reestructuración modificado, las condiciones requeridas para los dos préstamos concedidos por la SNCF son las siguientes:
- los préstamos se conceden a un tipo del 8,55 %<sup>(18)</sup>; Francia justifica ese tipo remitiéndose a la Comunicación sobre los tipos de referencia, teniendo en cuenta un nivel normal de garantías para un nivel de calificación CCC. Por consiguiente, el nivel de margen es de 650 puntos básicos;
- la duración de los préstamos es de 12 años; el préstamo de 99,7 millones EUR puede recibirse en 4 veces<sup>(19)</sup> y el de [40-70] millones EUR en una vez; y
- cada tramo debe abonarse en anualidades constantes hasta el reembolso íntegro a finales de 2023.
- Las demás medidas propuestas en el plan de reestructuración notificado el 12 de septiembre de 2011 (véase el considerando (31)) se han incluido en el plan de reestructuración modificado.
- (34) Las necesidades de financiación previstas para la aplicación del plan de reestructuración modificado son las siguientes:
- el reembolso de la línea de crédito concedida por la SNCF a SeaFrance ([40-70] millones EUR);
- el reembolso del acuerdo de tesorería celebrado entre la SNCF y SeaFrance ([40-70] millones EUR);
- los flujos de funcionamiento futuros hasta el año 2017, excluido el plan de conservación del empleo (en lo sucesivo, «el PCE»), inversiones y empréstitos existentes ([...] millones EUR);
- la cobertura de los costes del PCE ([...] millones EUR);
- los pagos correspondientes a los empréstitos, entre ellos los préstamos sobre los buques Rodin, Berlioz y Molière ([...] millones EUR);
- los pagos relacionados con inversiones, principalmente los «scrubbers» ([...] millones EUR);
- las necesidades intraanuales de capital circulante o vinculado a los riesgos de explotación ([...] millones EUR).

<sup>(12)</sup> Corresponde al coeficiente de deuda financiera bruta/EBITDA. El concepto de EBITDA («Earning Before Interest, Tax, Depreciation and amortisation») es semejante al concepto de excedente bruto de explotación.

<sup>(13)</sup> Coeficiente «deuda financiera bruta/fondos propios».

<sup>(14)</sup> Coeficiente «fondos propios/activo total».

<sup>(15)</sup> Coeficiente «EBITDA/gastos financieros netos».

<sup>(16)</sup> Coeficiente «efectivo neto360/volumen de negocios».

<sup>(17)</sup> Coeficiente «EBITDA/volumen de negocios».

<sup>(18)</sup> Las garantías consisten, en el caso del préstamo de 99,7 millones EUR, en una hipoteca de primer rango sobre el Rodin (según las autoridades francesas, de un valor de mercado de [...] millones EUR, libre de cargas) y una hipoteca de segundo rango sobre el Berlioz (según las autoridades francesas, de un valor de mercado de [...] millones EUR, [...] y en el del préstamo de [40-70] millones EUR, en una hipoteca sobre el buque Molière (según las autoridades francesas, de un valor de mercado estimado en [...] millones EUR).

<sup>(19)</sup> [...]

- (35) Las necesidades de financiación previstas para la aplicación del plan de reestructuración modificado ascienden a un total de [...] millones EUR (excluidos los productos de las ventas):

(en millones EUR)

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Total
Reembolso de créditos a corto plazo	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Flujos de funcionamiento futuros (a partir de diciembre de 2011)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
PCE residual	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Pagos relacionados con los empréstitos	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Pagos relacionados con las inversiones	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Necesidades intraanuales de capital circulante	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Necesidad de financiación total	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

#### IV. RAZONES QUE JUSTIFICAN LA INCOACIÓN DEL PROCEDIMIENTO DE INVESTIGACIÓN FORMAL

- (36) La Comisión concluyó que la medida notificada constituía ayuda con arreglo al artículo 107, apartado 1, del TFUE y abrió una investigación pormenorizada debido a sus dudas en cuanto a las perspectivas de restablecimiento de la viabilidad a largo plazo de la empresa en el marco del plan de reestructuración y en cuanto a la contribución propia. La Comisión se preguntaba también si las medidas propuestas a fin de limitar el falseamiento de la competencia inducido por la ayuda serían suficientes.

#### V. OBSERVACIONES DE LAS PARTES INTERESADAS

##### 5.1. Observaciones de las partes interesadas opuestas a la ayuda a la reestructuración

###### 5.1.1. Denuncia y observaciones de P & O

- (37) El 29 de julio de 2011, P & O remitió observaciones sobre la Decisión de incoación, que completan su denuncia.
- (38) Los argumentos aducidos en la denuncia y en las observaciones de P & O son los siguientes:
- ###### 5.1.1.1 Respecto a las dificultades de SeaFrance
- (39) Según P & O, la cuota de SeaFrance en el mercado de referencia<sup>(20)</sup> habría descendido del 21 % en 2006 al 17 % en 2010 y el factor de carga de la empresa habría disminuido del 63 % en 2008 al 56 % y el 58 %, respectivamente, en 2009 y 2010, es decir, a un nivel inviable.
- (40) P & O alega que, desde hace muchos años, las pérdidas de SeaFrance superan ampliamente a sus beneficios (120 millones EUR de pérdidas netas en ese período), lo que significa que SeaFrance no podría ofrecer un rendimiento de la inversión a sus accionistas e inversores hasta dentro de mucho tiempo.

Año	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Ganancias/pérdidas de 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

(\*) En millones EUR.

Fuente: Observaciones de P & O

<sup>(20)</sup> Según P & O, el mercado de referencia sería el de la travesía marítima corta (es decir, entre Dover y Francia) para pasajeros y mercancías («Short French Sea tourist and freight market»).



- (41) Dado que la mayoría de los transbordadores de SeaFrance son «ro-pax» (buques mixtos que pueden transportar tanto pasajeros como mercancías) y que el transporte de pasajeros es muy estacional, sería fundamental que SeaFrance no pierda la clientela de carga, a la que debe garantizarse que el servicio se ofrecerá todo el año de forma fiable y continua.
- (42) Ahora bien, según P & O, en lo que se refiere al transporte de mercancías, el valor de la cartera de clientes, la reputación y la cuota de mercado de SeaFrance se han reducido de manera significativa debido, en particular, a las frecuentes interrupciones de los servicios (huelgas, etc.), al conocimiento por el mercado de las dificultades de SeaFrance y de la inmovilización del buque de carga Nord Pas-de-Calais (mantener un buque inmovilizado cuesta caro según P & O, quien indica además que la inmovilización de los buques Cézanne y Renoir en el puerto de Dunkerque debe costar como mínimo 1,09 o incluso 2,4 millones EUR).
- 5.1.1.2 Respecto a la compatibilidad de la ayuda
- (43) P & O presenta cifras tendentes a demostrar que el mercado afectado es objeto de un exceso de capacidad estructural a largo plazo. Ahora bien, según el punto 8 de la Comunicación de la Comisión «Directrices comunitarias sobre ayudas estatales de salvamento y de reestructuración de empresas en crisis» (en lo sucesivo, «las Directrices»), «no se justificaría el mantener artificialmente en activo una empresa de un sector con un exceso de capacidad estructural a largo plazo o cuando solo puede sobrevivir merced a las reiteradas intervenciones estatales»<sup>(21)</sup>.
- 5.1.1.3 Respecto a las causas de las dificultades de SeaFrance
- (44) Las causas de las dificultades de SeaFrance parecen ser las siguientes:
- un exceso de personal, salarios demasiado elevados, buques inadaptados al mercado;
  - la dirección no es suficientemente independiente del Estado y del poder social para gestionar verdaderamente la empresa en función del mercado;
  - la incapacidad de adaptarse a tres factores nuevos del mercado: el aumento del precio del combustible, un mercado que tiende a la recesión y la presión competitiva de Eurotúnel.
- (45) Por último, es revelador, según P & O, que SeaFrance, que ha estado en venta durante un período de más de tres años, no haya encontrado comprador.
- 5.1.1.4 Respecto a la dificultad de recuperar la viabilidad a largo plazo
- (46) Para explicar la dificultad de recuperar la viabilidad a largo plazo de SeaFrance, P & O repite, básicamente, los argumentos ya expuestos sobre las cuotas de mercado de SeaFrance, su factor de carga y su carácter de empresa en crisis.
- 5.1.1.5 Respecto al carácter inadecuado de las medidas internas de reestructuración
- (47) La única medida sustancial propuesta por SeaFrance en el plan de reestructuración inicial consiste en la reducción de personal, pero los salarios siguen siendo demasiado elevados (ratio costes salariales sobre volumen de negocios del 26 % frente al 15 % en el caso de P & O). Incluso en el caso de una reducción adicional de 200 personas, el ratio se situaría en torno al 22 %.
- (48) La inmovilización de los buques Manet, Cézanne y Renoir no contribuyó precisamente a mejorar los resultados (pérdidas) de 2008, 2009 y 2010 y la inmovilización prevista del buque de carga Nord Pas-de-Calais no mejoraría significativamente la situación de SeaFrance, en particular, a causa del coste de mantener un buque inmovilizado (1,8 millones EUR anuales).
- (49) La reducción del número de travesías alegada por SeaFrance es engañosa, pues solo es del 10 % y resulta del cambio de la flota (los buques Cézanne y Renoir sustituidos por el buque Molière, más grande). La inmovilización del buque de carga Nord Pas-de-Calais solo reduce la capacidad en un 7 % adicional.
- (50) Las propuestas de mejorar las ventas a bordo, los restaurantes, la subcontratación y el control de los gastos de publicidad, son solo una práctica comercial normal, similar a la de todos los competidores de SeaFrance.
- (51) Ninguna de las medidas propuestas responde a los tres factores nuevos del mercado (la recesión, el precio del combustible y la competencia de Eurotúnel) y a las fluctuaciones de los tipos de cambio.
- 5.1.1.6 Respecto a las previsiones de mercado en que se basa SeaFrance
- (52) P & O señala que, según su plan de reestructuración, SeaFrance prevé un incremento espectacular de su factor de carga (de 58 % al 80 %) sobre la base de un rápido aumento de la demanda y/o un incremento importante de su cuota de mercado.
- (53) Ahora bien, las previsiones de SeaFrance no corresponden en absoluto a las de P & O ni a la evolución de la cuota de mercado de SeaFrance, que pasó del 21 % en 2006 al 17 % en 2010. La calidad de la oferta a los clientes de mercancías se vería perjudicada por la inmovilización del buque de carga Nord Pas-de-Calais y parte de la clientela podría recurrir a Eurotúnel en períodos de punta en caso de que se redujera la capacidad de SeaFrance.

(21) DO C 244 de 1.10.2004, p. 2.

- (54) El hecho de que las medidas de ayuda no surtan efecto hasta 2016 pero solo permitan garantizar la viabilidad a largo plazo de la empresa a partir de 2019, no se ajusta al punto 35 de las Directrices, según el cual el plan de reestructuración debe tener una duración «lo más breve posible» y permitir «restablecer la viabilidad a largo plazo de la empresa en un plazo razonable». La retirada del buque de carga Nord Pas-de-Calais y la supresión de puestos de trabajo suplementarios no mejorarían de manera significativa la situación de SeaFrance: esta ahorraría 6 millones EUR de costes salariales y 7 millones EUR de costes relacionados con los buques (en total, 13 millones EUR). No obstante, P & O considera que SeaFrance perdería 50 000 unidades de flete, es decir de 5 a 6 millones EUR de ingresos de flete y que, a falta de un comprador, la inmovilización del buque de carga Nord Pas-de-Calais costaría 1,8 millones EUR anuales.
- el compromiso de no vender con pérdidas;
  - el compromiso de no ampliar la flota (aparte de los tres buques mixtos existentes);
  - el compromiso de limitar la capacidad y la frecuencia de travesías de transbordadores mixtos;
  - el compromiso de Francia y la SNCF de no conceder más ayudas;
  - el compromiso de Francia y la SNCF de elaborar un informe que demuestre de manera comprobable que SeaFrance respeta el plan de reestructuración.
- 5.1.1.7 Respecto a las medidas compensatorias
- (55) Las medidas compensatorias deben añadirse a las medidas destinadas a restablecer la viabilidad y, por lo tanto, ser diferentes. Ahora bien, el conjunto de las medidas supuestamente compensatorias son, según las autoridades francesas y la Decisión de incoación, necesarias para el restablecimiento de la viabilidad de la empresa. No hay pues, según P & O, ninguna medida compensatoria.
- 5.1.1.8 Respecto a la contribución propia
- (56) Según P & O, la retirada del buque Manet en 2008 y de los buques Cézanne y Renoir no puede contar como contribución, ya que esas retiradas tuvieron lugar mucho antes de la notificación de la reestructuración y que el valor de los buques es insignificante en comparación con el importe total de las ayudas estatales, es decir, 400 millones EUR según P & O. Las autoridades francesas no han propuesto que la venta del buque de carga Nord Pas-de-Calais cuente como contribución propia y su valor, estimado en 12 millones EUR, sería insignificante comparado con el importe total de las ayudas estatales.
- (57) P & O sugiere la venta y el arrendamiento posterior («sale and lease-back») de los buques de SeaFrance en concepto de contribución propia.
- 5.1.1.9 Respecto a las condiciones para la concesión de la ayuda
- (58) P & O sugiere que la reestructuración de SeaFrance esté sujeta, además de a cambios que palién las deficiencias y problemas expuestos, a las condiciones siguientes:
- la venta y el arrendamiento posterior de los buques mixtos de los que SeaFrance es propietaria;
  - la transparencia de los costes relativos a los principales activos de SeaFrance (incluido el arrendamiento financiero de buques);
  - durante el período de reestructuración:
- (59) En conclusión, P & O solicitó a la Comisión que no apruebe la ayuda de reestructuración.
- 5.1.2. Observaciones de Eurotunnel
- (60) El 29 de julio de 2011, el grupo Eurotunnel SA (en lo sucesivo, «Eurotunnel») envió a la Comisión sus observaciones sobre la Decisión de incoación.
- (61) Eurotunnel se muestra escéptico en cuanto a la viabilidad del aumento de los factores de carga previstos por SeaFrance. En efecto, Eurotunnel considera que el Canal registra un exceso de capacidad desde hace muchos años. De la capacidad del túnel de la Mancha solo se utiliza el 57 % y las compañías de transbordadores han invertido en buques de gran capacidad, lo cual incrementa una oferta ya excesiva. Además, Eurotunnel opina que la reducción de la flota de SeaFrance de 6 a 4 buques sigue sin permitir que el mercado a través del Canal se requilibre. Por otra parte, de enero a febrero de 2011, SeaFrance operó con solo dos buques sin que su tráfico global disminuyera. El factor de carga del 80 % en el período 2011-2019 no es, pues, realista. Según las estimaciones de Eurotunnel, sería preciso que el tráfico de SeaFrance aumentase en un 25 %. Basándose en artículos de prensa: «[...] para recuperar ese tráfico, hemos tenido que bajar nuestros precios»<sup>(22)</sup>, Eurotunnel acusa, pues, a SeaFrance de mantener desde hace tiempo una guerra de precios.
- (62) Por último, Eurotunnel considera que no es pertinente comparar los índices de carga de los ro-pax y de los trenes que utilizan el túnel del Canal de la Mancha ya que estos no son mixtos y permiten una adaptación en tiempo real a la demanda del tráfico.
- (63) Por lo que se refiere a la repercusión del sobreprecio del combustible, Eurotunnel afirma que SeaFrance solo factura a sus clientes una parte de ese sobreprecio, es decir, 8,11 EUR por travesía, frente a los 11,62 EUR de P & O y a los 14,73 EUR de DFDS. El lucro cesante de SeaFrance sería de 1,2 millones EUR desde principios del año 2011.

<sup>(22)</sup> Nord Littoral de 9 de abril de 2010 (p. 10).

(64) Por lo que se refiere a la supresión de cerca del 50 % de los empleos, esa reducción de efectivos debe relativizarse, según Eurotunnel, porque una parte de los trabajadores tienen la posibilidad de reintegrarse en el grupo SNCF, lo que solo tendrá un impacto limitado en el saldo neto del empleo en la región.

(65) Por último, Eurotunnel concluye que el plan de reestructuración no solo es insuficiente sino que no corresponde a inversiones prudentes.

#### 5.1.3. Observaciones de DFDS

(66) Mediante carta de 29 de julio de 2011, DFDS transmitió sus observaciones a la Comisión.

(67) DFDS es escéptica en cuanto a la capacidad de SeaFrance de restablecer su viabilidad a largo plazo debido a la insuficiencia de las medidas de reestructuración en comparación con su situación financiera actual. DFDS teme las repercusiones de estas nuevas medidas de ayuda en la competencia en el mercado de referencia.

(68) Mediante correo electrónico de 23 de septiembre de 2011, DFDS remitió a la Comisión sus observaciones sobre el plan de reestructuración de SeaFrance.

(69) La Comisión recibió dicho documento fuera del plazo durante el cual las partes interesadas podían presentar sus observaciones, a saber, 15 días a partir de la fecha de publicación de la Decisión de incoación. Además, no aporta ningún elemento nuevo. De acuerdo con la jurisprudencia, la Comisión no lo transmitió, pues, a las autoridades francesas y no lo tendrá en cuenta a efectos de la presente Decisión <sup>(23)</sup>.

#### 5.1.4. Observaciones de CLdN

(70) El 29 de julio de 2011, el grupo CLdN (en lo sucesivo, «CLdN») presentó sus observaciones a la Comisión.

(71) CLdN es una sociedad de transporte con sede en Luxemburgo que opera principalmente en el transporte de mercancías mediante buques de carga («roll-on/roll-off» o «ro-ro») o ro-pax, en el Canal de la Mancha y el Mar del Norte entre Bélgica y los Países Bajos, por una parte, y el Reino Unido, Irlanda, Suecia y Dinamarca, por otra.

(72) CLdN se considera un competidor de SeaFrance que sufriría claramente las consecuencias negativas de las medidas aplicadas por la SNCF en beneficio de su filial SeaFrance debido a la proximidad geográfica de las líneas explotadas por CLdN, a saber, Ipswich-Rotterdam y Purfleet-Zeebrugge.

(73) En efecto, CLdN considera que, con toda probabilidad, las medidas aplicadas tendrán consecuencias contrarias a la competencia en el transporte de mercancías no solo en la línea Calais-Dover, sino también en las líneas cercanas entre el Reino Unido y Bélgica. Considera que los efectos negativos de estas medidas no están suficientemente compensados por las medidas compensatorias y la con-

tribución propia propuestas en el plan de reestructuración. Al contrario, esas medidas solo conseguirían mantener en el mercado a una empresa en crisis incapaz de reducir sus costes de base y le permitirían aumentar su capacidad en un mercado con exceso de capacidad.

(74) Según CLdN, las medidas en cuestión van a reducir la viabilidad de los competidores existentes al mantener en el mercado capacidades de transporte que normalmente hubieran debido desaparecer. No sería realista esperar que SeaFrance pueda alcanzar un factor de carga del 80 %, a menos que utilice las ayudas para reducir los precios de manera agresiva y ganar cuotas de mercado a los competidores. Ahora bien, esa estrategia no sería económicamente viable para SeaFrance a medio o largo plazo y sería perjudicial para sus competidores directos, a saber, P & O y Eurotunnel, que operan en la misma línea Calais-Dover, y también, a largo plazo, para CLdN.

(75) Por último, CLdN destaca la insuficiencia de las reducciones de personal previstas en el plan de reestructuración (que están lejos de permitir a SeaFrance acercarse al cociente gastos de personal/volumen de negocios de sus competidores), así como el hecho de que los costes de despido se reducirán con relación a una reestructuración clásica, ya que muchos trabajadores de SeaFrance serán transferidos a la SNCF.

(76) CLdN desea, pues, que la Comisión Europea adopte una decisión negativa.

## 5.2 Observaciones de las partes interesadas favorables a la ayuda a la reestructuración

### 5.2.1. Observaciones de la SNCF

(77) El 29 de julio de 2011, la SNCF presentó sus observaciones a la Comisión, que corresponden a las observaciones presentadas por las autoridades francesas (véase la sección VI).

### 5.2.2. Observaciones de un operador económico que pidió mantener el anonimato

(78) El 30 de julio de 2011, un operador económico que pidió mantener el anonimato presentó sus observaciones a la Comisión.

(79) En primer lugar, recuerda las principales características del mercado a través del Canal de la Mancha, llegando a la conclusión de que la fuerte competencia entre los armadores y Eurotunnel, la inflación del precio del combustible y la volatilidad de los tipos de cambio de la libra esterlina han causado dificultades a SeaFrance, pero ponen también en peligro la viabilidad a largo plazo de P & O y DFDS.

(80) El operador en cuestión considera que las dificultades de SeaFrance son principalmente estructurales (coeficiente de empleo demasiado elevado y organización demasiado rígida), pero que una recapitalización combinada con la reestructuración de SeaFrance y una flota que se mantenga en 4 buques pueden garantizar la viabilidad a largo plazo de la empresa.

<sup>(23)</sup> Sentencia de 9 de septiembre de 2009, Diputación Foral de Álava y Gobierno Vasco/Comisión, T-227/01 a T-229/01, T-265/01, T-266/01 y T-270/01, Rec. p. II-3029, apartados 259 a 272.



- (81) Considera que la desaparición de SeaFrance supondría de hecho un duopolio entre Eurotunnel y P & O. Ahora bien, muchos transportistas por carretera trabajan al menos con 2 armadores para garantizar la flexibilidad de los horarios y la rentabilidad de sus camiones.
- (82) Según el operador en cuestión, si SeaFrance desapareciera, la capacidad de los otros dos armadores no bastaría para garantizar el tráfico en el Canal de la Mancha. Según el operador que pidió mantener el anonimato, Eurotunnel casi ha alcanzado su capacidad máxima y solo podría absorber una pequeña parte del tráfico de SeaFrance. «El exceso de capacidad que se observa actualmente en el Canal de la Mancha es [...] muy relativo y no debería constituir un grave problema» puesto que, en cuanto un armador o un puerto tienen un problema, este se traduce en la congestión de los puertos de Calais, Dover y Dunkerque.
- (83) Por otra parte, un solo carguero en el Canal de la Mancha, explotado por P & O, no garantizaría la capacidad necesaria de transporte y causaría un falseamiento del mercado en favor de P & O que tendría así el monopolio para el transporte de productos peligrosos.
- (84) Según el operador en cuestión, P & O es el causante de la degradación de los precios y cree en la viabilidad de SeaFrance debido a la calidad de la gestión de la empresa (calidad de la cooperación con sus agentes), a su flota moderna y capaz de funcionar durante al menos 10 años y a la fuerte motivación de su personal.

#### 5.2.3. Observaciones de las empresas de transporte por carretera

- (85) Mediante cartas de los días 26, 27 y 28 de julio de 2011, cinco empresas de transporte por carretera y asociaciones representativas (LKW Walter Internationale Transportorganisation AG, Youngs Transportation & Logistics Ltd, Laser Transport International Limited, Carna Transport Ltd y Road Haulage Association International Group) presentaron sus observaciones a la Comisión.
- (86) Estas cinco empresas y asociaciones expresan su preocupación en caso de que desapareciera SeaFrance. Según ellas, la desaparición de SeaFrance implicaría, por una parte, un oligopolio en el mercado del transporte a través del Canal de la Mancha y, como consecuencia, una disminución de la calidad de los servicios y un aumento de los precios y, por otra, un riesgo en cuanto a la capacidad de los restantes operadores del mercado de poder hacer frente al volumen de carga, especialmente en caso de impedimento de alguno de ellos.
- (87) En caso de que SeaFrance tuviera que desprenderse de su buque de carga, el Nord Pas-de Calais, temen también la aparición de hecho de un monopolio de P & O para el transporte de productos peligrosos que no pueda realizarse por el túnel o en un transbordador mixto.

#### 5.2.4. Observaciones de tour operadores y agencias de viaje

- (88) Muchas agencias de viajes y tour operadores han manifestado su preocupación por la posible desaparición de SeaFrance (véase la lista en el cuadro que figura en el presente considerando):

Fecha de las observaciones	Nombre de las partes interesadas
26.7.2011	4 observaciones distintas: 1) R&T Tours; 2) Sports Tours Ltd; 3) TM Ski&Travel Ltd; 4) International Sport & Leisure
27.7.2011	5 observaciones distintas: 1) Broadway Tours; 2) Gemini Travel; 3) DE Vere Travel Group; 4) Adaptable Travel; 5) Gower Tours Ltd
28.7.2011	2 observaciones distintas: Angling Lines Ltd; Acorn Ventures Ltd
29.7.2011	Bartletts Battlefield Journeys Ltd.

- (89) Según ellos, la desaparición de SeaFrance implicaría, por una parte, la aparición de un oligopolio en el mercado del transporte a través del Canal de la Mancha y, como consecuencia, una disminución de la calidad de los servicios y un incremento de los precios y, por otra, un riesgo en cuanto a la capacidad de los restantes operadores del mercado de hacer frente al volumen de pasajeros, especialmente en caso de impedimento de uno de ellos.

#### 5.2.5 Observaciones de la Cámara de Comercio e Industria de la Côte d'Opale

- (90) Mediante carta de 29 de julio de 2011, la Cámara de Comercio e Industria de la Côte d'Opale (en lo sucesivo, «la CCI») presentó sus observaciones a la Comisión. La CCI precisa que es un ente público encargado de contribuir al desarrollo económico, al atractivo y al apoyo de las empresas en la región de Nord Pas-de-Calais. La CCI es también el concesionario del puerto de Calais y, como tal, explota el puerto.
- (91) En primer lugar, la CCI recuerda el papel fundamental desempeñado por SeaFrance en el desarrollo del puerto de Calais. SeaFrance empleaba a finales de 2008 a 1 600 personas, la mayoría de las cuales residen en la región Nord Pas-de-Calais. También contribuye a los ingresos que percibe el puerto de Calais por los servicios prestados a los buques y a las mercancías. SeaFrance era también en 2008 el primer comprador de productos y servicios no portuarios, que representaban anualmente 130 millones EUR de suministros, servicios, material fungible, reparación y mantenimiento, 36 % de ellos en la región Nord Pas-de-Calais. La CCI añade que el puerto de Calais desempeña un papel preponderante en el desarrollo económico de Pas-de-Calais.

- (92) Según la CCI, la desaparición de SeaFrance afectaría considerablemente al desarrollo del puerto de Calais, debido a la supresión de empleos e ingresos directos e indirectos generados por la sociedad. La región Nord Pas-de-Calais ha validado también la ejecución del proyecto «Port 2015» que prevé la ampliación del puerto, la construcción de una nueva dársena y la mejora de las estructuras existentes. Este proyecto se basa en previsiones de actividad que pueden verse seriamente afectadas en caso de que desapareciera SeaFrance.
- (93) Por otra parte, la CCI teme la aparición de un duopolio Eurotunnel-P & O que tendría un impacto negativo en los precios y los servicios si SeaFrance desapareciera.
- (94) La CCI concluye que el mantenimiento en activo de SeaFrance es necesario en el actual contexto competitivo sobre todo teniendo en cuenta que, según las previsiones, el tráfico va a aumentar, en particular el del transporte de mercancías.

#### 5.2.6. Observaciones del Sindicato CFDT

- (95) Mediante carta de 29 de julio de 2011, el Syndicat Maritime Nord (en lo sucesivo, «el SMN»), que forma parte de la CFDT, transmitió sus observaciones a la Comisión.
- (96) El SMN subraya en primer lugar que, desde su creación en 1996, SeaFrance nunca ha sido recapitalizada por su accionista único, la SNCF. SeaFrance ha tenido, pues, que soportar la renovación de su flota con cargo a sus propios fondos, lo que ha influido negativamente en la tesorería de la empresa.
- (97) El SMN recuerda también las disparidades existentes entre la legislación social británica y la legislación francesa (mayor período de trabajo en el Reino Unido, no totalmente compensado por unas tripulaciones menos numerosas en Francia). Debido al cociente gastos de personal/volumen de negocios, el SMN hace hincapié en el hecho de que Francia no es proclive a practicar una política de precios bajos y compensa este hecho con la calidad de los servicios que ofrece. Recuerda también que, dado que

las cuotas de mercado de SeaFrance se encuentran muy lejos de las de los líderes del mercado, tanto en el ámbito del transporte de mercancías como en el del transporte de pasajeros, SeaFrance tiene poco impacto en el nivel de los precios.

- (98) El SMN considera que el impacto negativo de la bajada de la libra esterlina continúa difuminándose, ya que los gastos, en particular los gastos técnicos, se expresan la mayoría de las veces en libras.
- (99) El SMN considera que SeaFrance ya ha reducido considerablemente el número de travesías y las capacidades de transporte desde 2009 (-30 % en frecuencia y -25 % en volumen) y que, con los cuatro buques actualmente en curso, SeaFrance ha alcanzado el tamaño mínimo que le permite una frecuencia de rotación suficiente para resultar creíble.
- (100) Por último, el SMN recuerda que los trabajadores de SeaFrance no comprenderían que la Comisión no tenga en cuenta las consecuencias de las sucesivas reestructuraciones llevadas a cabo, tanto en el ámbito de las condiciones de trabajo y de empleo de SeaFrance, como en el mercado de trabajo de Calais, que es uno de los más deprimidos de Francia.

## VI. OBSERVACIONES DE FRANCIA

### 6.1 Comentarios sobre los motivos de las dificultades de SeaFrance en general

- (101) Por lo que se refiere a las dificultades de SeaFrance, las autoridades francesas indican que los datos comunicados por P & O son en gran medida erróneos y que, en contra de los resultados de SeaFrance que presenta P & O –que contienen errores con respecto a los años 2002, 2004, 2005 y 2006 (véase el considerando (40))–, las pérdidas acumuladas de SeaFrance entre 1996 y 2010 ascienden a -151,4 millones EUR y no a -169 millones EUR. Las autoridades francesas remitieron el siguiente cuadro, que corrige los errores que figuran en el cuadro presentado por P & O en su denuncia:

Año	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Ganancias/pérdidas de 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

(\*) In EUR million

- (102) Las autoridades francesas cuestionan las causas de las dificultades de SeaFrance que expone P & O, a saber, que el valor de la cartera de clientes, la reputación y la cuota de mercado de SeaFrance por lo que se refiere a las mercancías se habrían reducido de manera significativa debido, en particular, a las frecuentes interrupciones del servicio y al conocimiento por parte del mercado de las dificultades de SeaFrance (véase el considerando (42)). Alegan, por el contrario, que las observaciones de los clientes de SeaFrance hacen hincapié en la calidad de los servicios prestados por la compañía y en los progresos realizados en los últimos años, a fin de mejorar la calidad de los servicios prestados (véanse los considerandos (85) a (89)).

- (103) En respuesta al argumento de los competidores de SeaFrance de que la plantilla de la empresa es excesiva, las autoridades francesas recuerdan que SeaFrance ha puesto en marcha una importante reducción de personal, al término de la cual se suprimirán cerca de 725 puestos de trabajo; esta medida drástica permitirá recuperar un ratio gastos de personal/volumen de negocios del 26 % en 2013. Este ratio sería algo más elevado que los de Eurotunnel y Irish Ferries. No obstante, las actividades de SeaFrance diferirán sensiblemente en su aplicación de las del gestor del túnel bajo el Canal de la Mancha, cuyo ratio fue del 22,5 % en 2010, y no es posible que SeaFrance, bajo pabellón francés, llegue a obtener

un coeficiente tan bajo como Irish Ferries, cuyos buques son armados bajo pabellón chipriota. Las autoridades francesas consideran que, dado el considerable esfuerzo realizado por SeaFrance en materia de supresión de empleo, el cociente gastos de personal/volumen de negocios del 26 % es suficiente y permite a SeaFrance seguir siendo competitiva. Precisan que el nivel de los salarios abonados por SeaFrance se deriva de la legislación social francesa que es más protectora que la de los Estados en los que están establecidos sus competidores, en particular que la del Reino Unido, sobre todo en lo que se refiere al salario mínimo.

- (104) La flota de SeaFrance, tal como se define en el plan de reestructuración, no es inadecuada. Por el contrario, se construyó específicamente para la ruta Dover/Calais, con excepción del buque Molière, que tuvo que ser objeto de obras de reconversión para adaptarlo al transporte marítimo en el Mar del Norte. En cuanto al argumento de P & O según el cual la dirección de SeaFrance no es suficientemente independiente del Estado y del poder social para gestionar eficazmente la empresa, las autoridades francesas consideran que se trata de una afirmación sin ningún fundamento.

### 6.2 Observaciones en cuanto a la situación competitiva en el mercado Dover/Calais

- (105) Las autoridades francesas cuestionan las alegaciones de P & O, Eurotunnel y CLdN relativas a un exceso de capacidad estructural del mercado. Según ellas, el exceso de capacidad comprobada se debe en gran parte a razones coyunturales (por ejemplo, la crisis económica, que ha provocado un descenso del tráfico de mercancías y un aumento de la cotización de la libra). Sobre la base de las previsiones de crecimiento elaboradas antes de la crisis, algunos operadores han aumentado su capacidad mientras que el crecimiento esperado no ha tenido lugar debido a la recesión económica. Las autoridades francesas citan los análisis de mercado realizados por el «Dover Harbour Board» en 2005 <sup>(24)</sup> y 2008 <sup>(25)</sup>, que indican un crecimiento a largo plazo del volumen de carga.
- (106) Francia considera que la preocupación manifestada por algunos clientes de SeaFrance relativa a la aparición de un monopolio de P & O en el transporte de productos peligrosos en el trayecto Dover/Calais (véanse los considerandos (83) y (87)) carecen de fundamento. (83) (87) En efecto, puesto que no existe ninguna normativa nacional o internacional que prohíba el transporte de materias peligrosas en los transbordadores, SeaFrance podría considerar la posibilidad de efectuar dicho transporte en las travesías con escaso número de pasajeros, como, por ejemplo, ciertas travesías de noche.

### 6.3 Observaciones en cuanto a la compatibilidad de la ayuda a la reestructuración

- (107) Por lo que se refiere a la compatibilidad de las medidas notificadas en el marco del plan de reestructuración, las autoridades francesas aportaron las siguientes respuestas a las dudas expresadas por la Comisión respecto al resta-

blecimiento de la viabilidad a largo plazo previsto en el plan de reestructuración, a la prevención de falseamientos indebidos de la competencia y a la contribución propia de SeaFrance al plan de reestructuración.

#### 6.3.1 Respecto al restablecimiento de la viabilidad a largo plazo y el plan de reestructuración

- (108) Las autoridades francesas justifican que los factores de carga previstos en los próximos años sean superiores a los registrados en el pasado por la implantación a partir de 2006 de un nuevo sistema de información que permite optimizar y racionalizar la carga de los buques. Según ellas, este sistema ha permitido identificar las travesías con baja rentabilidad y retirarlas de la oferta de SeaFrance. Por otra parte, las autoridades francesas hacen hincapié en el hecho de que, entre 2000 y 2007, período tenido en cuenta por la Comisión, la actividad operativa de SeaFrance estaba organizada en forma de lanzadera con independencia de la intensidad de la demanda.
- (109) Las autoridades francesas justifican también los factores de carga inferiores de los competidores de SeaFrance por el *modus operandi* elegido por estos. Por ejemplo, según ellas, P & O disponía de un número importante de buques y una oferta de tipo «lanzadera» que influye a la baja en el factor de carga. En cuanto a DFDS, la especialización de sus buques prohibiría la optimización de sus cargas según su rentabilidad individual. Por otra parte, debido a la longitud de sus travesías, DFDS se vería obligada a una oferta pendular en períodos largos. Por último, la gran capacidad de sus buques reduciría mecánicamente los factores de carga medios de DFDS debido a las travesías con escasa demanda.
- (110) Por otra parte, las autoridades francesas respondieron a las dudas de la Comisión y a las observaciones de terceros respecto a la necesidad de tener en cuenta los riesgos (costes del carburante, depreciación de la libra esterlina) para evaluar la credibilidad del plan de reestructuración. Destacan, en primer lugar, que SeaFrance reanudará la política de cobertura financiera en forma de contratos de intercambio en cuanto quede libre del procedimiento concursal. A continuación, explican que la empresa aplica un «Bunker Adjustment Factor» (en lo sucesivo, «el BAF») que cubre aproximadamente el 40 % del coste adicional del aumento del precio del combustible más allá de los 285 EUR/tonelada y que, después de 2015, el BAF se completará con un nuevo recargo que tenga en cuenta la obligación de consumir combustible con un 0,1 % de contenido en azufre.
- (111) Por lo que se refiere a la depreciación de la libra esterlina, las autoridades francesas precisan en primer lugar que la política de cobertura de una parte de los saldos mensuales en libras esterlinas mediante ventas a plazo basadas en el tipo de cambio utilizado en el presupuesto, interrumpida como consecuencia del procedimiento concursal, será de nuevo aplicada a partir del final de ese procedimiento. [...]

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

<sup>(25)</sup> [http://www.doverport.co.uk/\\_assets/client/images/collateral/dover\\_consultation\\_web.pdf](http://www.doverport.co.uk/_assets/client/images/collateral/dover_consultation_web.pdf)

- (112) Respecto de las demás medidas mencionadas en el considerando (96) de la Decisión de incoación, las autoridades francesas precisan que sus efectos no se han tenido en cuenta en el plan de negocios ya que son difíciles de calcular. Sin embargo, estas medidas podrían generar ahorros.
- (113) Por último, las autoridades francesas recuerdan que se espera que el cociente gastos de personal/volumen de negocios evolucione desde el [20-25] % en 2012 hasta el [20-25] % en el año 2019, con lo que se aproximaría a los cocientes de los competidores de SeaFrance.

### 6.3.2 Respecto a la prevención de falseamientos indebidos de la competencia

- (114) Por lo que se refiere a la prevención de falseamientos indebidos de la competencia, las autoridades francesas desean confirmar que la venta de los dos buques, el Renoir y el Cézanne, tuvo lugar el 7 de julio de 2011 al precio de [0-10] millones de USD ([0-10] millones EUR).

### 6.3.3 Respecto a la contribución propia de SeaFrance al plan de reestructuración

- (115) Según las autoridades francesas, una primera parte de la contribución propia de SeaFrance al plan de reestructuración consiste en los ingresos de la venta de los buques Renoir y Cézanne, así como en los ingresos esperados de la venta del buque Nord- Pas-de-Calais.
- (116) Las autoridades francesas consideran por otra parte que los dos préstamos descritos en los considerandos (28) a (33) están exentos de ayuda estatal y que el préstamo de 99,8 millones EUR debe considerarse como contribución propia. Según las autoridades francesas, la Comisión debe basarse, para evaluar la existencia de ayuda, exclusivamente en la Comunicación sobre los tipos de referencia. Observan que la Comisión aplicó dicha comunicación en su Decisión de incoación sobre el préstamo concedido a ČSA – Czech Airlines por la entidad pública Osinek <sup>(26)</sup> y en su Decisión relativa a los préstamos concedidos por el Banco de Desarrollo de Hungría en favor del productor húngaro de fertilizantes Péti Nitrogénművek <sup>(27)</sup>. Consideran que, por los motivos descritos en los considerandos (28) a (33), los dos créditos no constituyen ayuda.

## VII. EVALUACIÓN DE LAS MEDIDAS DE AYUDA

### 7.1. Existencia de ayuda

- (117) Con arreglo al artículo 107, apartado 1, del TFUE, serán «incompatibles con el mercado interior, en la medida en que afecten a los intercambios comerciales entre Estados

miembros, las ayudas otorgadas por los Estados o mediante fondos estatales, bajo cualquier forma, que falseen o amenacen falsear la competencia, favoreciendo a determinadas empresas o producciones».

- (118) Para que una medida se considere ayuda estatal tienen que cumplirse las siguientes condiciones acumulativas: 1) que la medida en cuestión otorgue una ventaja; 2) que dicha ventaja se otorgue mediante recursos estatales; 3) que la ventaja sea selectiva y 4) que la medida en cuestión falsee o amenace con falsear la competencia y pueda afectar a los intercambios comerciales entre los Estados miembros <sup>(28)</sup>.

- (119) La presente Decisión cubre tres medidas de ayuda: la recapitalización y los dos préstamos descritos en los considerandos (28) a (33).

#### 7.1.1. Recapitalización de SeaFrance

- (120) Las propias autoridades francesas consideran en su notificación que la ampliación de capital de SeaFrance constituye ayuda estatal. En su notificación, las autoridades francesas admiten que la medida de recapitalización es imputable al Estado y que confiere una ventaja selectiva solo a la empresa SeaFrance.
- (121) Por lo que se refiere a la existencia de una ventaja, la Comisión considera que, por las razones que se explican en el punto 7.2.1., SeaFrance constituye una empresa en crisis. Dada la situación muy deteriorada de SeaFrance y la declaración de procedimiento concursal, la empresa no podrá hacer frente a la aplicación de su plan de reestructuración y a sus necesidades de tesorería. En tales circunstancias, un operador privado no habría aportado capital. Además, las autoridades francesas ni siquiera han intentado demostrar que el rendimiento previsto corresponde al que habría exigido un inversor privado. La medida constituye una ventaja selectiva, puesto que solo beneficia a SeaFrance. Se concede mediante recursos públicos, dado que la SNCF es una empresa pública, y es imputable al Estado.
- (122) En cuanto a saber si la ayuda falsea la competencia y afecta a los intercambios en el seno de la Unión, conviene recordar que, según reiterada jurisprudencia, cuando una empresa opera en un sector en el que existe una competencia efectiva entre productores de diferentes Estados miembros, toda ayuda que esa empresa reciba de los poderes públicos puede afectar a los intercambios entre los Estados miembros y falsear la competencia, en la medida en que su mantenimiento en el mercado impide que las empresas competidoras aumenten su cuota de mercado <sup>(29)</sup>.

<sup>(26)</sup> Decisión de 24 de febrero de 2010 en el asunto NN 1/2010 (ex CP 371/2009) – Czech Republic ČSA – Czech Airlines – posible state aid implications of a loan provided by Osinek.

<sup>(27)</sup> Decisión de 27 de octubre de 2010 relativa a la ayuda estatal C 14/09 (ex NN 17/09) concedida por Hungría a Péti Nitrogénművek Zrt, (DO L 118, 6.5.2011, p. 9).

<sup>(28)</sup> Véase, por ejemplo, la sentencia del Tribunal de Justicia de 10 de enero de 2006, Ministero dell'Economia e delle Finanze/Cassa di Risparmio di Firenze, C-222/04, Rec. 2006, p. I-289, apartado 129.

<sup>(29)</sup> Véase, en particular, la sentencia del Tribunal de Justicia de 21 de marzo de 1991, Italia/Comisión, C-305/89, Rec. p. I-1603.



- (123) A este respecto, el hecho de que un sector económico esté liberalizado en la Unión constituye un elemento de prueba de que la ayuda puede tener un efecto real o potencial en la competencia y en los intercambios entre los Estados miembros <sup>(30)</sup>.
- (124) En este contexto, es importante recordar que el Reglamento (CEE) n.º 4055/86 del Consejo, de 22 de diciembre de 1986, relativo a la aplicación del principio de libre prestación de servicios al transporte marítimo entre Estados miembros y entre Estados miembros y terceros países <sup>(31)</sup>, liberalizó completamente los transportes marítimos entre Estados miembros a partir del 1 de enero de 1993.
- (125) En este caso concreto, tal como se ha observado anteriormente, existe una competencia modal con los demás operadores marítimos, en un sector liberalizado, así como una competencia intermodal, en particular con el transporte ferroviario <sup>(32)</sup>.
- (126) La Comisión concluye de ello que la medida de recapitalización puede reforzar la posición de la empresa frente a sus competidores en los intercambios entre los Estados miembros de la Unión. La medida afecta al comercio entre los Estados miembros y podría causar distorsiones de competencia.
- (127) A la luz de lo que precede, la Comisión considera que la medida en cuestión constituye ayuda estatal con arreglo al artículo 107, apartado 1, del TFUE.
- 7.1.2. *Los préstamos descritos en los considerandos (28) a (33)*
- (128) Francia considera que los dos créditos descritos en los considerandos (28) a (33) se conceden en condiciones de mercado y que respetan el principio del inversor privado en una economía de mercado (véase el considerando (116)).
- (129) La Comisión no comparte este análisis. En efecto, en el caso presente, la SNCF ya ha concedido ayudas a SeaFrance, en particular la ayuda de salvamento, y tiene intención de concederle una nueva, a saber, la recapitalización. Los préstamos persiguen el mismo objetivo que las demás ayudas, a saber, el salvamento y la reestructuración de SeaFrance. Se concederán en un momento en que SeaFrance es una empresa en crisis y al mismo tiempo que las ayudas a la reestructuración. Es evidente que el préstamo de 99,7 millones EUR tiene por objetivo –al igual que la recapitalización– que SeaFrance pueda hacer frente a sus necesidades de capital corriente. No obstante, lo mismo cabe decir del préstamo de [40-70] millones EUR, que sirve para refinanciar y rescatar antes de lo previsto el contrato de arrendamiento del buque Molière. En efecto, la financiación de los medios de producción, en este caso del buque, está estrechamente asociada a la actividad cotidiana de SeaFrance. Mediante la refinanciación y el rescate anticipado del arrendamiento financiero, SeaFrance pretende reducir sus costes de funcionamiento, lo cual forma parte de la reestructuración de la empresa. Por consiguiente, el préstamo de [40-70] millones EUR se inscribe también en una lógica de reestructuración de SeaFrance.
- (130) En su sentencia BP Chemicals, el Tribunal de Primera Instancia aclaró que, en tal situación, los préstamos deben analizarse, desde el punto de vista de las ayudas estatales, no de forma aislada, sino junto con las demás medidas <sup>(33)</sup>.
- (131) Según la sentencia del Tribunal de Primera Instancia, es cierto que el mero hecho de que una empresa pública haya realizado ya aportaciones de capital calificadas como «ayudas» a su filial no excluye, *a priori*, la posibilidad de que una medida posterior pueda calificarse de operación que se ajusta al criterio del inversor privado en una economía de mercado. No obstante, el Tribunal de Primera Instancia considera que, en un caso relativo a tres aportaciones de capital efectuadas por el mismo inversor durante un período de dos años, las dos primeras sin ninguna rentabilidad, correspondía a la Comisión verificar si la tercera podía razonablemente disociarse de las dos primeras y considerarse, a efectos del criterio del inversor privado, como una inversión autónoma.
- (132) El Tribunal de Primera Instancia considera que entre los elementos pertinentes para determinar si la medida posterior podía razonablemente disociarse de las dos primeras y considerarse, respecto del criterio del inversor privado, como una inversión autónoma, figuran, en particular, la cronología de dichas aportaciones de capital, su finalidad y la situación de la empresa filial en el momento en que se adoptaron las decisiones de efectuar cada una de las aportaciones de que se trate.
- (133) Francia no cuestiona el hecho de que la recapitalización constituye una ayuda, ya que no tiene perspectiva alguna de obtener un rendimiento que corresponda al que un inversor privado habría exigido. Esto se desprende también del cuadro que figura en el considerando (35), que indica la necesidad de financiación para el período 2011-2017. En efecto, la empresa no podrá repartir dividendos durante ese período. Teniendo en cuenta los costes considerables que representa el pago de los intereses y el principal de los préstamos que se describen en los considerandos (28) a (33) y el escaso margen de beneficios previsto en el plan de reestructuración, esta situación se prolongaría muy probablemente más allá de 2017 hasta el reembolso completo de los préstamos en 2023. Ahora bien, un inversor privado en un sector tradicional como el transporte marítimo no aceptaría la ausencia total de rendimiento de una inversión de 166,3 millones EUR durante un período de 12 años. Puesto que los dos préstamos persiguen la misma finalidad que la recapitalización, a saber, la financiación de los costes de reestructuración, que la situación económica de la empresa no ha cambiado (está en crisis) y que los préstamos se conceden al mismo tiempo que la recapitalización, esos préstamos no pueden razonablemente disociarse de la ayuda de salvamento y de la recapitalización.

<sup>(30)</sup> Sentencia del Tribunal de Justicia de 13 de febrero de 2003, España/Comisión, C-409/00, Rec. 2003, p. I-1487.

<sup>(31)</sup> DO L 378 de 31.12.1986, p. 1.

<sup>(32)</sup> En particular con el transporte ferroviario de pasajeros y mercancías que lleva a cabo Eurotunnel

<sup>(33)</sup> Sentencia del Tribunal de Primera Instancia de 15 de septiembre de 1998, BP Chemicals/Comisión, T-11/95, Rec. 1998, II-3235, apartados 170 y 171.



- (134) Considerados en conjunto, el rendimiento de la ayuda de salvamento, de la recapitalización y de los dos préstamos es inferior al rendimiento que exigiría un inversor privado en una economía de mercado. En efecto, tal como se ha explicado, la SNCF no puede esperar ningún rendimiento de la recapitalización antes de 2023. Incluso si, tomado individualmente, el rendimiento de los dos préstamos correspondiera a las condiciones de mercado –*quod non*–, ello no basta para considerar que las medidas en conjunto se ajustan al principio del inversor privado en una economía de mercado. Así pues, los argumentos siguientes se exponen a mayor abundamiento.
- (135) Las autoridades francesas citan la Comunicación sobre los tipos de referencia para justificar la ausencia de ayuda en lo que respecta a los dos préstamos. Consideran que, habida cuenta de la situación de la empresa (CCC) y del nivel de garantía (normal) ofrecido, el tipo debe ascender al 8,55 %, es decir, el Euribor a 1 año incrementado en 650 puntos básicos. Las autoridades francesas consideran que se trata de una aplicación conservadora de la Comunicación sobre los tipos de referencia.
- (136) Aun cuando ambos préstamos se evaluaran por separado –*quod non*–, las autoridades francesas no habrían demostrado que se concedieron a un tipo de mercado.
- (137) A este respecto, la Comisión desea ante todo subrayar que, tal como se indica en el primer párrafo de la Comunicación sobre los tipos de referencia, «los tipos de referencia y actualización se aplican en sustitución del tipo de mercado con objeto de medir el equivalente de subvención de una ayuda, en especial cuando se abona en varios plazos, y de calcular el elemento de ayuda que resulta de los regímenes de préstamos bonificados. También se utilizan para comprobar el cumplimiento de la norma *de minimis* y de los reglamentos de exención por categorías»<sup>(34)</sup>. La Comunicación sobre los tipos de referencia no puede, pues, vincular a la Comisión en su aplicación del principio del inversor privado en una economía de mercado, en particular en los casos en que se dispone de datos reales de mercado manifiestamente distintos de los resultantes de la metodología establecida en dicha Comunicación.
- (138) En este caso concreto, dada la identidad común del prestador de la ayuda y del proveedor del préstamo, la Comisión debe, con el fin de garantizar que la remuneración propuesta corresponde efectivamente a una remuneración de mercado, basarse en actores externos a la SNCF. La Comisión solicitó en varias ocasiones a las autoridades francesas que presentaran un ejemplo de oferta de una entidad financiera independiente. Esa oferta nunca se presentó.
- (139) Además, la Comisión ha llevado a cabo un estudio de mercado. Según los cálculos de la Comisión, a un nivel de seguridad normal, para ajustarse al mercado, los tipos de los préstamos deberían situarse en torno al 14 % (tipo *swap* a 5 años del 2,825 %<sup>(35)</sup> + media de los CDS<sup>(36)</sup> inferiores a B- (es decir, CCC) de 11,18 % + prima del 0,2 %). Esto corresponde a los datos observados en los meses de abril, mayo y junio de 2011. Además, a pesar de las reiteradas solicitudes de la Comisión<sup>(37)</sup>, las autoridades francesas nunca han presentado una cotización o propuesta de tipo procedente de un banco privado.
- (140) Por otra parte, la Comisión solicitó en varias ocasiones<sup>(38)</sup> a las autoridades francesas que consideraran la posibilidad de una financiación externa o que presentaran una cotización o una propuesta de tipo procedente de un banco comercial. Dichas sugerencias no han recibido respuesta alguna.
- (141) Por último, los argumentos esgrimidos por las autoridades francesas en el considerando (116), según los cuales la Comisión ha aplicado la Comunicación sobre los tipos de referencia en dos procedimientos recientes no pueden tenerse en cuenta. En efecto, por lo que se refiere a ambos procedimientos, uno de los cuales aún está en curso, la problemática era diferente. Respecto a Péti Nitrogénművek, todas las medidas examinadas constituían ayudas estatales. En cuanto a Osinek, la Comisión todavía no ha adoptado ninguna decisión definitiva y, en el momento en que se concedió el préstamo, no se había notificado ninguna medida de ayuda.
- (142) La Comisión concluye que los préstamos para financiar la contribución propia y la revocación anticipada de la opción de compra del buque Molière también confieren una ventaja a SeaFrance. Por las razones expuestas en los considerandos (121) a (126), las otras tres condiciones para la existencia de ayuda (que represente una ventaja selectiva concedida mediante recursos públicos, que falsee la competencia y que afecte a los intercambios intracomunitarios) se cumplen también. Por consiguiente, estos préstamos son ayudas estatales.

### 7.1.3. La ayuda de salvamento

- (143) Por las razones expuestas en los considerandos (30) a (47) de la Decisión de la Comisión de 18 de agosto de 2010, el préstamo concedido por la SNCF a SeaFrance en concepto de ayuda de salvamento constituye una ayuda con arreglo al artículo 107, apartado 1, del TFUE.

## 7.2. Compatibilidad de las tres medidas de ayuda

- (144) Habida cuenta de la finalidad de las citadas tres medidas de ayuda a la reestructuración, así como de las alegaciones de las autoridades francesas en sus notificaciones, la Comisión estima que la compatibilidad con el mercado interior de las tres medidas de ayuda debe analizarse sobre la base del artículo 107, apartado 3, letra c), del TFUE, así como a la luz de las Directrices.

### 7.2.1. Admisibilidad: empresa en crisis

- (145) Para poder beneficiarse de una ayuda de salvamento o reestructuración, la empresa debe poder ser considerada como empresa en crisis con arreglo a la sección 2.1 de las Directrices.

<sup>(34)</sup> DO C 14 de 19.1.2008, p. 6.

<sup>(35)</sup> A 1 de julio de 2011, Bloomberg EUSA5.

<sup>(36)</sup> De todos los sectores.

<sup>(37)</sup> [...]

<sup>(38)</sup> Véase el considerando 9.

(146) A este respecto, la Comisión considera que SeaFrance constituye una empresa en crisis a tenor del punto 10, letra a), de las Directrices, dado que más de la mitad de su capital social ha desaparecido, pasando de 81,7 millones EUR en 2007 a 57,7 millones EUR en 2008 y -0,69 millones EUR en 2009 (lo que representa una disminución de 82,4 millones EUR entre 2007 y 2009, más del 100 %), y más de la cuarta parte de su capital se ha perdido durante los doce últimos meses pasando de 57,7 millones EUR en 2008 a -0,69 millones EUR en 2009.

(147) Además, SeaFrance puede también considerarse como una empresa en crisis a tenor del punto 10, c), de las Directrices porque cumple las condiciones para someterse a un procedimiento concursal o de insolvencia. En efecto, tal como se explicó en el considerando (10), el 30 de junio de 2010, el Tribunal de Comercio de París declaró el procedimiento concursal de SeaFrance.

(148) Por otra parte, también se cumplen los requisitos establecidos en el punto 13 de las Directrices, ya que, aunque pertenece al grupo SNCF, SeaFrance atraviesa dificultades que le son propias y que no se derivan de una asignación arbitraria de costes dentro del grupo.

#### 7.2.2. Contribución propia

(149) En la Decisión de incoar el procedimiento formal de investigación, la Comisión consideró que la contribución propia de SeaFrance al esfuerzo de reestructuración era incierta e insuficiente desde el punto de vista de lo dispuesto en las Directrices.

(150) En el plan de reestructuración modificado, las autoridades francesas proponen una contribución propia de SeaFrance de [80-130] millones EUR consistente en las siguientes medidas:

- un préstamo de 99,7 millones EUR al 8,55 %, destinado a financiar la reestructuración de SeaFrance;
- la venta prevista del buque de carga Nord-Pas-de-Calais (de un valor comercial estimado en [0-10] millones EUR por dos tasadores independientes); y
- la venta de los buques Renoir y Cézanne en julio de 2011 por un importe de [0-10] millones USD, es decir, unos [0-10] millones EUR.

(151) Con arreglo al punto 43 de las Directrices, «el importe y la intensidad de la ayuda deberán limitarse a los costes de reestructuración estrictamente necesarios para permitir la reestructuración en función de las disponibilidades financieras de la empresa, de sus accionistas o del grupo comercial del que forme parte. Su evaluación tendrá en cuenta cualquier ayuda de salvamento concedida por anticipado. Los beneficiarios de la ayuda deberán contribuir

de forma importante al plan de reestructuración con cargo a sus propios recursos, incluida la venta de activos que no sean indispensables para la supervivencia de la empresa, o mediante financiación externa obtenida en condiciones de mercado. Esta contribución constituye un indicio de que los mercados creen que es factible el restablecimiento de la viabilidad. La contribución debe ser real, es decir auténtica, sin incluir ningún beneficio previsto en el futuro como puede ser el flujo de tesorería, y debe ser lo mas alta posible» <sup>(39)</sup>.

(152) El punto 7 de las Directrices precisa también que «conviene corroborar con mayor claridad el principio de que [la contribución sustancial del beneficiario a la reestructuración] debe ser real y carecer de ayuda. La contribución del beneficiario persigue un doble objetivo: por una parte, demostrar que los mercados (propietarios, acreedores) creen en la factibilidad del restablecimiento de la viabilidad en un plazo razonable. Por otra parte, garantizar que la ayuda de reestructuración se confina al mínimo necesario para restablecer la viabilidad al tiempo que limita el falseamiento de la competencia. [...]» <sup>(40)</sup>.

(153) La jurisprudencia de la Unión ha subrayado también que la contribución propia debe indicar que los mercados creen que es factible el restablecimiento de la viabilidad <sup>(41)</sup>.

(154) Las autoridades francesas informaron a la Comisión de que la venta de los dos buques, a saber, el Renoir y el Cézanne, tuvo lugar el 7 de julio de 2011, por un importe de 3,1 millones EUR.

(155) La venta prevista del buque de carga Nord-Pas-de-Calais elevaría la contribución de SeaFrance resultante de la venta de los buques a [10-20] millones EUR. En la notificación del plan de reestructuración inicial, las autoridades francesas se comprometieron a que SeaFrance vendiera los buques Cézanne y Renoir. Ambas ventas tuvieron lugar en julio de 2011. La práctica decisoria de la Comisión ha establecido que las ventas futuras de activos pueden aceptarse como contribución propia a condición de que el Estado miembro haya presentado una estimación realista de su valor de mercado <sup>(42)</sup>. En el caso que nos ocupa, las autoridades francesas presentaron dos evaluaciones del buque de carga Nord-Pas-de-Calais realizadas por dos tasadores independientes, que fijaban en ambos casos el valor de mercado del buque en aproximadamente [0-10] millones EUR. La Comisión señala que uno de los dos expertos consideró el valor de mercado de los buques Renoir y Cézanne en [0-10 000 000] USD en abril de 2011. Ambos se vendieron por un valor de [0-10 000 000] USD en julio de 2011. Por consiguiente, la Comisión considera, en primer lugar, que la estimación del valor de mercado puede considerarse realista y que la venta prevista del buque de carga Nord-Pas-de-Calais es aceptable como contribución propia.

<sup>(39)</sup> El subrayado es nuestro.

<sup>(40)</sup> El subrayado es nuestro.

<sup>(41)</sup> Sentencia del Tribunal de Primera Instancia de 7 de diciembre de 2010, Frucona Košica/Comisión, T-11/07, pendiente de publicación, apartados 244 y 245.

<sup>(42)</sup> Decisión N488/2009, Restructuring aid to POLFA «Tarchominskíe Zakłady Farmaceutyczne» S.A, considerando 47.

- (156) Con carácter preliminar, las autoridades francesas precisaron que el préstamo de [40-70] millones EUR destinado a financiar la revocación de la opción de compra del buque Molière no constituye una contribución propia adicional. En efecto, sustituye a una aportación no incluida en el balance ya existente en aplicación del contrato de arrendamiento financiero relativo al buque Molière. Por lo tanto, no se tendrá en cuenta en el cálculo de la contribución propia total. No obstante, en la medida en que esa financiación sustituye a una financiación existente, la Comisión debe asegurarse de que responda también a los criterios de compatibilidad de la contribución propia, en particular la ausencia de ayuda.
- (157) En la medida en que los préstamos los concede la SNCF con arreglo al punto 43 de las Directrices, la Comisión debe cerciorarse de que dicha financiación está exenta de ayuda y que indica «que los mercados creen que es factible el restablecimiento de la viabilidad». Tal no es el caso, y ello por los tres motivos siguientes, cada uno de los cuales bastaría para respaldar esta conclusión.
- (158) En primer lugar, tal como la Comisión ha indicado en la sección 7.1.2, considerandos (129) a (142), las condiciones a las que se han sometido los préstamos no corresponden a condiciones de mercado.
- (159) Según los cálculos de la Comisión, a un nivel de seguridad normal, para ajustarse al mercado, los tipos de los préstamos deberían situarse en torno al 14 % (tipo *swap* a 5 años del 2,825 % <sup>(43)</sup> + media de los CDS <sup>(44)</sup> inferiores a B- (es decir, CCC) del 11,18 % + prima del 0,2 %). Esto corresponde a los datos observados en los meses de abril, mayo y junio de 2011. Además, a pesar de las reiteradas solicitudes de la Comisión <sup>(45)</sup>, las autoridades francesas nunca han presentado una cotización o propuesta de tipo procedente de un banco privado.
- (160) En segundo lugar, tal como se explica en la sección 7.1.2., considerandos (129) a (142), los préstamos en cuestión constituyen por sí mismos ayudas estatales. No pueden, pues, considerarse como contribución propia, que debe estar exenta de ayuda, con arreglo al título que precede al punto 43 de las Directrices.
- (161) En tercer lugar, y en cualquier caso, según los puntos 7 y 43 de las Directrices, la contribución real sirve, en particular, para demostrar que los mercados creen que es factible el restablecimiento de la viabilidad <sup>(46)</sup>. Ahora bien, en el presente caso, la autoridad que concede la ayuda y la sociedad matriz se confunden en una sola persona jurídica, a saber, la SNCF, y las medidas en cuestión son simultáneas. Así las cosas, dicha finalidad no puede cumplirse sin una contribución real obtenida de un inversor o de un acreedor externo a la SNCF. En efecto, el comportamiento de la autoridad que concede la ayuda no demuestra en modo alguno que los mercados confíen en el restablecimiento de la viabilidad.
- (162) Tal como se indica en el considerando (141), la Comisión considera que la referencia en las observaciones de Francia a las decisiones correspondientes respectivamente a la ayuda a la entidad pública Osinek en favor de ČSA – Czech Airlines y a los préstamos concedidos por el Banco de Desarrollo de Hungría en favor del productor húngaro de fertilizantes Péti Nitrogénművek (véase el considerando (116)) no es pertinente ya que, en el primer asunto, la Comisión todavía no ha adoptado una decisión definitiva y, en el segundo, no se trata de un caso de reestructuración.
- (163) Además, tal como se ha indicado anteriormente, independientemente de un posible elemento de ayuda en los préstamos, la contribución propia debe indicar que los mercados creen que es factible el restablecimiento de la viabilidad.
- (164) En el caso que nos ocupa, la financiación por la SNCF no puede demostrarlo. En efecto, la SNCF es a la vez el prestador de la ayuda y el proveedor de la contribución propia. Las autoridades francesas no han proporcionado indicaciones que demuestren que un inversor prudente e independiente estaría dispuesto a comprometerse en firme a aportar una contribución propia y un préstamo para la revocación de la opción en las mismas condiciones que las propuestas por la SNCF.
- (165) Por lo tanto, la contribución propia de SeaFrance que responda a lo establecido en el punto 43 de las Directrices, es decir, exenta de ayuda y que exprese la creencia de los mercados de que es factible el restablecimiento de la viabilidad, solo asciende a [10-20] millones EUR, lo que representa menos del [ $< 10$ ] % de los costes de reestructuración. Así pues, no se alcanza el umbral del 50 % mencionado en el punto 44 de las Directrices. La Comisión considera, por tanto, que la contribución propia de SeaFrance al esfuerzo de reestructuración sigue siendo muy insuficiente desde el punto de vista de las disposiciones de las Directrices.
- (166) La Comisión observa también que Francia no ha invocado la cláusula de las circunstancias excepcionales prevista en el punto 44 de las Directrices, ni ha facilitado ninguna prueba de la existencia de dicha situación excepcional.
- (167) Por consiguiente, la Comisión concluye que no se cumple el requisito de una «contribución real exenta de ayuda» prevista en las Directrices.

### 7.2.3 Restablecimiento de la viabilidad a largo plazo

- (168) Puesto que la contribución propia de SeaFrance al esfuerzo de reestructuración resulta claramente insuficiente a la luz de las disposiciones de las Directrices, la Comisión considera que no procede evaluar la condición de restablecimiento de la viabilidad a largo plazo.

<sup>(43)</sup> A 1 de julio de 2011, Bloomberg EUSA5.

<sup>(44)</sup> MEDIA de los CDS de todos los sectores.

<sup>(45)</sup> [...]

<sup>(46)</sup> Sentencia del Tribunal de 7 de diciembre de 2010 en el asunto T-11/07, Frucona Kosice/Comisión, pendiente de publicación, apartado 245.

7.2.4. *Prevención de falseamientos indebidos de la competencia (medidas compensatorias)*

- (169) En la Decisión de incoación, la Comisión indicaba que las medidas compensatorias propuestas por las autoridades francesas eran insuficientes. En sus observaciones en respuesta a la Decisión de incoación, las autoridades francesas reconocieron <sup>(47)</sup> la casi inexistencia de medidas compensatorias <sup>(48)</sup>, indicando que este problema sería subsanado en el marco de un plan de reestructuración modificado.
- (170) Efectivamente, el plan de reestructuración comunicado el 12 de septiembre de 2011 proponía medidas compensatorias adicionales, especialmente la futura venta del buque de carga Nord Pas-de-Calais. Las autoridades francesas mencionaban también la venta, ya realizada, de los buques Renoir y Cézanne, la disminución del número de travesías (disminución en 5 830 travesías, es decir, el 37,6 % menos con respecto a la oferta de travesías de 2007) y la disminución de las cuotas de mercado de SeaFrance ([10-15] % en el mercado del transporte de automóviles en el período 2012-2019, frente al [15-20] % en 2008).
- (171) Dado que la contribución propia de SeaFrance al esfuerzo de reestructuración resulta claramente insuficiente a la luz de las disposiciones de las Directrices, la Comisión considera que no es necesario analizar las medidas compensatorias propuestas.

7.2.5. *Consecuencia de la incompatibilidad de la ayuda a la reestructuración con la ayuda de salvamento*

- (172) Tras la notificación del plan de reestructuración por Francia el 18 de febrero de 2011, con arreglo al punto 26 de las Directrices, el plazo de 6 meses en que el préstamo debe reembolsarse se amplió hasta que la Comisión adoptara su decisión respecto al plan de reestructuración. La Comisión considera que las medidas notificadas en concepto de ayuda a la reestructuración no cumplen las condiciones de compatibilidad establecidas en las Directrices, por lo que procede sacar las consecuencias de esa incompatibilidad. Así pues, el préstamo no puede seguir prorrogándose más allá de la fecha de la presente Decisión y, por lo tanto, debe ser reembolsado inmediatamente.
- (173) El importe que debe recuperarse es el principal del préstamo de salvamento, más los intereses contractuales devengados aún no abonados en la fecha de notificación de la presente Decisión, incrementado, a partir de la fecha de notificación de la presente Decisión, de los intereses calculados de conformidad con el capítulo V del Reglamento (CE) n° 794/2004 de la Comisión, de 21 de abril de 2004, por el que se establecen disposiciones de aplicación del Reglamento (CE) n° 659/1999 del Consejo,

por el que se establecen disposiciones de aplicación del artículo 93 del Tratado CE <sup>(49)</sup>.

### VIII. CONCLUSIÓN

- (174) La ampliación de capital de 166,3 millones EUR, el préstamo de 99,7 millones EUR y el préstamo de [40-70] millones EUR que la SNCF prevé conceder a SeaFrance constituyen ayudas con arreglo al artículo 107, apartado 1, del TFUE. Dichas ayudas son incompatibles con el mercado interior y, por consiguiente, no pueden ser ejecutadas.
- (175) El préstamo concedido por Francia, a través de la SNCF, en concepto de ayuda de salvamento en favor de SeaFrance, autorizado por la Decisión de la Comisión de 18 de agosto de 2010, será inmediatamente reembolsado, incrementado en los intereses contractuales devengados y aún no abonados en la fecha de notificación de la presente Decisión.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

#### Artículo 1

La ampliación de capital de 166,3 millones EUR, el préstamo de 99,7 millones EUR y el préstamo de [40-70] millones EUR que la República Francesa tiene previsto ejecutar, a través de la SNCF, como ayuda a la reestructuración en favor de SeaFrance constituyen ayudas estatales con arreglo al artículo 107, apartado 1, del TFUE y son incompatibles con el mercado interior.

Por lo tanto, dichas ayudas no pueden ser ejecutadas.

#### Artículo 2

El préstamo concedido por Francia, a través de la SNCF, en concepto de ayuda de salvamento en favor de SeaFrance, contemplado en la Decisión de la Comisión de 18 de agosto de 2010, constituye una ayuda incompatible con el mercado interior.

#### Artículo 3

1. Francia, a través de la SNCF, deberá recuperar del beneficiario la ayuda a que se refiere el artículo 2, incluidos los intereses contractuales devengados aún no abonados en la fecha de notificación de la presente Decisión.

2. Los importes que deben recuperarse devengarán intereses a partir de la fecha de notificación de la presente Decisión hasta su recuperación efectiva.

3. Los intereses se calcularán sobre una base compuesta de conformidad con el capítulo V del Reglamento (CE) n° 794/2004.

#### Artículo 4

1. La recuperación de la ayuda mencionada en el artículo 2 será inmediata y efectiva.

2. Francia velará por que la presente Decisión se aplique en el plazo de cuatro meses a partir de la fecha de su notificación.

<sup>(47)</sup> Véase la sección 2.2 (páginas 19 *in fine* y 20) de las observaciones de las autoridades francesas.

<sup>(48)</sup> En virtud de las Directrices de 2004 sobre ayudas de reestructuración, deben adoptarse medidas compensatorias para reducir al mínimo los efectos negativos sobre el comercio y pueden adoptar la forma de venta de activos, reducción de la capacidad o de la presencia en el mercado.

<sup>(49)</sup> DO L 140 de 30.4.2004, p. 1.



*Artículo 5*

1. En el plazo de dos meses a partir de la notificación de la presente Decisión, Francia remitirá la siguiente información a la Comisión:

- a) el importe principal de la ayuda que debe recuperarse del beneficiario, que incluye el importe del préstamo y los intereses devengados del préstamo aún no abonados;
- b) el importe de los intereses que deben recuperarse del beneficiario y que deberán calcularse según los principios establecidos en el artículo 3, apartado 3;
- c) una descripción detallada de las medidas ya adoptadas y previstas para el cumplimiento de la presente Decisión; y
- d) los documentos que demuestren que se ha emplazado al beneficiario a que reembolse la ayuda.

2. Francia mantendrá informada a la Comisión del avance de las medidas nacionales adoptadas en aplicación de la presente

Decisión hasta la completa recuperación de la ayuda mencionada en el artículo 2. A petición de la Comisión, facilitará inmediatamente cualquier información relativa a las medidas ya adoptadas y previstas para dar cumplimiento a la presente Decisión. También proporcionará información detallada sobre los importes de la ayuda y los intereses ya recuperados del beneficiario.

*Artículo 6*

La destinataria de la presente Decisión es la República Francesa.

Hecho en Bruselas, el 24 de octubre de 2011.

*Por la Comisión*  
Joaquín ALMUNIA  
*Vicepresidente*