

II

(Nem jogalkotási aktusok)

HATÁROZATOK

A BIZOTTSÁG HATÁROZATA

2011. október 24-én

az SA.32600. (2011/C.) Állami támogatásról – Franciaország – Az SNCF által a SeaFrance SA-nak nyújtott szerkezetátalakítási támogatás

(az értesítés a C(2011) 7808. számú dokumentummal történt)

(Csak a francia nyelvű szöveg hiteles)

(EGT-vonatkozású szöveg)

(2012/397/EU)

AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG,

Bizottság kiegészítő információkat kért, amelyeket a francia hatóságok 2011. május 4-én megküldtek.

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre (a továbbiakban: EUMSZ) és különösen annak 108. cikke (2) bekezdésének első albekezdésére,

(3) 2011. április 6-án a SeaFrance egy versenytársa, a P&O Ferries (a továbbiakban: P&O) panaszt nyújtott be a Bizottsághoz a szerkezetátalakítási támogatással szemben.

tekintettel az Európai Gazdasági Térségről szóló megállapodásra és különösen annak 62. cikke (1) bekezdésének a) pontjára,

(4) 2011. június 22-én kelt levelével a Bizottság értesítette a Francia Köztársaságot arról, hogy az EUMSZ 108. cikkének (2) bekezdése szerinti eljárás megindításáról határozott (a továbbiakban: az eljárás megindításáról szóló határozat).

miután az említett cikkeknek megfelelően felkérte az érdekelt feleket észrevételeik megtételére ⁽¹⁾,

mivel:

(5) A Bizottság felkérte az érdekelt feleket a kérdéses támogatásokkal kapcsolatos észrevételeik megtételére ⁽²⁾. A Bizottság által kapott észrevételek részletes leírása az V. szakaszban szerepel.

I. ELJÁRÁS

1.1. Általános eljárásjogi háttér

(1) 2010. augusztus 18-i határozatában ⁽²⁾ a Bizottság jóváhagyott egy, a SeaFrance S.A. (a továbbiakban: SeaFrance) számára szóló megmentési célú támogatást (a továbbiakban: megmentési célú támogatás), amelyet ezt követően Franciaország végre is hajtott. Ez a támogatás egy legfeljebb [40–70] millió EUR összegű kölcsönt tartalmazott, amelyet az SNCF nyújtott a SeaFrance számára.

(6) A francia hatóságok észrevételeket nyújtottak be 2011. július 14-én válaszként az eljárás megindításáról szóló határozatra, 2011. július 22-én a P&O panaszát követően, és 2011. augusztus 19-én válaszként az érdekelt harmadik személyeknek az eljárás megindításáról szóló határozatra tett észrevételeire.

(2) A francia hatóságok 2011. február 11-én bejelentettek egy, a SeaFrance részére szóló 223 millió EUR összegű szerkezetátalakítási támogatást (a továbbiakban: szerkezetátalakítási támogatás), amelyhez szerkezetátalakítási tervet mellékeltek. 2011. március 29-i levelével a

(7) 2011. szeptember 12-én a francia hatóságok eljuttatták a Bizottságnak a módosított szerkezetátalakítási tervet.

(8) 2011. október 3-án a francia hatóságok újra módosították a szerkezetátalakítási tervet (a továbbiakban: a módosított szerkezetátalakítási terv).

⁽¹⁾ HL C 208., 2011.7.14., 8. o.

⁽²⁾ HL C 102., 2011.4.2., 2. o.

⁽³⁾ Lásd az 1. lábjegyzetet.

- (9) A Bizottság és a francia hatóságok találkozót tartottak [...]. Az egész eljárás során számos telefonos megbeszélés⁽⁴⁾ és levélváltás is történt. 2011. október 18-án a francia hatóságok levélben fordultak a Bizottsághoz, amelyben összefoglalták a korábbi megbeszélések során bemutatott érveket.

1.2. Nemzeti eljárásjogi háttér

- (10) A SeaFrance ellen 2010. június 3-án indított, a fizetőképesség helyreállítására irányuló eljárás (redressement judiciaire) keretében a Tribunal de Commerce de Paris-nak (Párizsi Kereskedelmi Bíróságnak) 2011. október 25-én kell véglegesen határoznia a SeaFrance felszámolásáról vagy a vállalkozás tevékenységének folytatásáról⁽⁵⁾.
- (11) Ezenkívül a fizetőképesség helyreállítására irányuló eljárás megindítása óta harmadik személyek számára engedélyezték, hogy benyújtsanak a felszámolónak a vállalkozás részleges vagy teljes átruházása által a tevékenység fenn tartását célzó ajánlatokat. A Bizottság birtokában lévő információk szerint három átvételi ajánlatot nyújtottak be, egyet a Louis Dreyfus Armateurs francia csoport és a DFDS A/S dán társaság (a továbbiakban: DFDS) együttesen (a továbbiakban együttes elnevezésük: DFDS-LDA), egyet a Confédération française démocratique du travail szakszervezet (a továbbiakban: a CFDT) és egyet az SNC Being Bang Immaterial (a továbbiakban: Being Bang).
- (12) A DFDS-LDA részleges ajánlatot tett a SeaFrance eszközeinek és személyzetének átvételére szimbolikus összegért, három euróért⁽⁶⁾. A Bizottság tájékoztatására átküldték az ajánlat másolatát. Az ajánlatuk értelmében a DFDS-LDA csak 460 (vagyis a módosított szerkezetátalakítási tervben javasoltnál 200-zal kevesebb) munkavállalót és a Nord Pas-de-Calais teherhajót tartaná meg (a Berlioz és Rodin vegyes célú kompokon felül), a Molière kompot azonban nem (miközben a módosított szerkezetátalakítási terv a Nord Pas-de-Calais teherhajó eladását javasolja, és nem számol a Molière komp mellőzésével, épp ellenkezőleg, előírja annak visszavásárlását).
- (13) A sajtó szerint a CFDT múlt év augusztus 24-én benyújtotta a vállalkozás átvételének ajánlatát a Tribunal de Commerce de Paris-nak. A CFDT meg kívánja tartani a jelenlegi összes, 1 100 munkavállalót. Ebből a célból a CFDT a SeaFrance hajóinak visszavételét szimbolikus áron, egy euróért irányozza elő, és nem tervezi a vállalkozás tartozásainak átvételét. A CFDT záloghitelt kíván felvenni legalább 50 millió EUR értékben bankoktól, és 80 millió EUR összegű további hitelért szándékozik folyamodni az önkormányzatokhoz, hogy szembe tudjon nézni egy újabb esetleges válsággal.
- (14) Azt is a sajtó írja, hogy a Being Bang is benyújtott egy ajánlatot a SeaFrance átvételére, amelynek a Bizottság

nem ismeri a feltételeit. A Being Bang tájékoztatásul közölt a Bizottsággal egy ajánlatot a SeaFrance átvételére. Ez a dokumentum az észrevételek benyújtásának az érdekelt felek számára meghatározott határidején túl érkezett be a Bizottsághoz, vagyis az eljárás megindításáról szóló határozat közzétételének időpontját követő 15 napon túl. Az ítélezési gyakorlatnak megfelelően a Bizottság tehát e dokumentumot nem továbbította a francia hatóságoknak, és nem fogja figyelembe venni azt e határozatában.⁽⁷⁾

- (15) Franciaország a (11)–(14) preambulumbekzdésben felsorolt ajánlatok egyikét sem továbbította a Bizottságnak. Ezért ezek e határozatnak nem képezik tárgyát.

1.3. E határozat tárgya

- (16) E határozat kizárólag arra a tőkeemelésre vonatkozik, amelyet Franciaország a SeaFrance-ra vonatkozóan bejelentett, továbbá egy 99,8 millió és egy [40–70] millió EUR összegű, a SeaFrance számára előirányozott kölcsönre, valamint a megmentési célú támogatásra, amelyet a Bizottság 2010. augusztus 18-án jóváhagyott.
- (17) E határozat nem vonatkozik sem az SNCF és a SeaFrance közötti likviditási megállapodásnak az SNCF általi meghosszabbítására (SA.31331 – 2011/NN), sem a SeaFrance Berlioz hajóhoz kapcsolódó opciólehívásra tekintettel az SNCF által nyújtott finanszírozásra (SA.31252 – 2010/NN). A Bizottság 2011. június 22-én megindította az EUMSZ 108. cikkének (2) bekezdése szerinti eljárást e két intézkedéssel kapcsolatosan is.
- (18) Figyelembe véve a fizetőképesség helyreállítására irányuló eljárás sürgősségét – minthogy a Tribunal de Commerce de Paris-nak 2011. október 25-én kell határoznia – e határozat csak a szerkezetátalakítási támogatásra vonatkozik, amely a módosított szerkezetátalakítási terv szerint egy feltőkésítésből és két kölcsönből áll, valamint a korlátozott időszakra engedélyezett megmentési célú támogatásra. A vizsgálati eljárás ezért a likviditási megállapodás (SA.31331 – 2011/NN) és a Berlioz finanszírozása (SA.31252 – 2010/NN) tekintetében nyitott marad.

II. A KEDVEZMÉNYEZETT BEMUTATÁSA

- (19) A SeaFrance a francia jog hatálya alá tartozó részvénytársaság, amely az ugyancsak a francia jog hatálya alá tartozó SNCF Participations S.A. részvénytársaság 100 %-os tulajdonában van, amely utóbbi az SNCF vállalatcsoport részesedéseit kezeli, és a „Société nationale des chemins de fer français” (a továbbiakban: SNCF) ipari és kereskedelmi jellegű közintézmény 100 %-os tulajdonában áll.

⁽⁴⁾ [...].

⁽⁵⁾ A Code de Commerce (kereskedelmi törvénykönyv) L. 622-1. cikkének I. bekezdése

⁽⁶⁾ Egy euro a tárgyi eszközökért (tevékenység, hajók, „résidők...”), egy euro az immateriális javakért (informatikai rendszerek...) és egy a készletekért.

⁽⁷⁾ A T-227/01–T-229/01., T-265/01., T-266/01. és T-270/01. sz., Diputación Foral de Álava és Gobierno Vasco kontra Bizottság ügyben 2009. szeptember 9-én hozott ítélet, EBHT 2009., II-3029 o., 259–272. pont.

- (20) A SeaFrance tengeri (teher- és személy-) szállítási szolgáltatásokat nyújt. Kizárólag a Calais–Dover közötti szakaszon működik. Piaci részesedései ezen a vonalon a következőképpen oszlanak meg:

	2007	2010
Utasok (*)	3 720	2 920
Teher (**)	770 550	550 884

(*) Ezer utasban
(**) Ezer egységben

- (21) A kezdeti szerkezetátalakítási terv bejelentésekor, 2011 februárjában a SeaFrance flottája a következő hajókból állt:

- három vegyes célú komphajó (vagy „ro-pax”, az angol „roll-on-roll-off-passenger-ship” kifejezésből), amely személy- és teherszállítást is végez: a Rodin, a Molière és a Berlioz;
- egy kizárólag teherfuvarozásra használt hajó: a Nord Pas-de-Calais; és
- két kihasználatlan hajó, amelyek átruházásra várnak, a Cézanne és a Renoir (ezeket a hajókat 2011 júliusában adták el).

- (22) 2009 decemberében a SeaFrance 1 550 állandó alkalmazottal működött.

- (23) A SeaFrance teherfuvarozást (kamionszállítást) és személyszállítást végez (ezen belül gyalogosokat szállított 2008 végéig, illetve személygépkocsikat, lakóautókat, motorkerékpárokat és távolsági autóbuszokat szállít), és egyéb szolgáltatásokat is nyújt, mint például fedélzeten történő értékesítés⁽⁸⁾ és devizasolgáltatások.

III. A TÁMOGATÁSI INTÉZKEDÉSEK BEMUTATÁSA

- (24) Az eredetileg, 2011 februárjában bejelentett szerkezetátalakítási terv (a továbbiakban: a kezdeti szerkezetátalakítási terv) értelmében a szerkezetátalakítási támogatás a SeaFrance 223 millió EUR összegű tőkeemelését foglalja magában, amelyet egyetlen részvényese, a SNCF Participations SA társaság jegyez.

- (25) A kezdeti szerkezetátalakítási terv lényegi elemei a következők voltak:

- a kapacitás 6-ról 4 hajóra történő csökkentése;
- a kínálat oly módon történő átszervezése, hogy az eredeti kínálathoz képest éves szinten 29,4 %-os csökkentés történjen a hajóutak tekintetében;

- 725 teljes munkaidős egyenérték, azaz a 2009. decemberi álláshelyek majdnem felének megszüntetése annak érdekében, hogy 2013-ban a személyzeti költségek és az árbevétel aránya 26 % legyen.

- (26) A terv továbbá előírta a termelékenységre irányuló erőfeszítések növelését a fedélzeten történő értékesítéseket illetően az utasok számától függően, a vendéglátás kínálatának változtatását, a „Croisière Bleu marine” ajánlat átalakítását, a garázssteril kezelésének felülvizsgálatát, az egyéni gyalogos utasok szállításának beszüntetését (2008 vége óta érvényben) és a csak egyirányú járatok eltörlését. Emellett, a szerkezetátalakítás kiegészítéseként a következő intézkedésekkel csökkentették a külső költségeket: beszerzési igazgatóság létrehozása a beszerzési eljárások egyszerűsítése és a belső ellenőrzés javítása érdekében (számítógéppel támogatott karbantartás-kezelési projekt indítása, a szárazföldi és a fedélzeti készletek központosított ellenőrzése, az európai hajógyártók rendszeres versenyeztetése a hajók műszaki leállása körüli szerződések odaítélése érdekében, a reklámra fordított költségek csökkentése).

- (27) A Bizottságnak 2011. szeptember 12-én benyújtott szerkezetátalakítási terv értelmében a SeaFrance-nak az SNCF által jegyzett tőkeemelése mindössze 166,3 millió EUR lenne.

- (28) Ezt a tőkeemelést két kölcsön egészítené ki: egy 99,8 millió EUR értékű és egy [40–70] millió EUR értékű. Az első a SeaFrance tulajdonképpeni szerkezetátalakításának finanszírozását célozná, míg a második a Molière nevű hajóra felvett, meglévő hitel helyettesítésére, a hajóra vonatkozó vételi opció lehívásának megelőzésére szolgálna (a [...] év vége helyett a [...] év kezdetétől). Ez a megelőlegezett opciólehívás tenné lehetővé a SeaFrance számára, hogy a [...] év végétől megszerezze egy [...] millió EUR-ra becsült hajó kizárólagos tulajdonjogát.

- (29) A két kölcsönt 6,05 %-os kamattal nyújtják 12 évre, állandó tőke-visszafizetés mellett.

- (30) A francia hatóságok a következőkkel indokolták a 6,05 %-os kamatot:

1. a referencia-kamatláb és a leszámítolási kamatláb megállapítási módjának módosításáról szóló bizottsági közlemény⁽⁹⁾ (a továbbiakban „a referencia-kamatlából szóló közlemény”) alkalmazása, CCC minősítési szinten a biztosítékok magasabb mértékét, azaz 400 bázispontos felárat figyelembe véve; és

2. a SNCF által és kérésére egy „klasszikus”-ként bemutatott módszer alkalmazása⁽¹⁰⁾, amely [6,00–6,15] és [6,00–6,15] % közötti kamatot⁽¹¹⁾ eredményez, és amely a következőkön alapul:

⁽⁹⁾ HL C 14., 2008.1.19., 6. o.

⁽¹⁰⁾ E módszer alkalmazását a francia hatóságoknak a kezdeti szerkezetátalakítási terv módosításáról szóló, 2011. szeptember 12-i megjegyzéseinek 5. melléklete mutatja be.

⁽¹¹⁾ 12 hónapos EURIBOR + kamatfelár + kezelési költség = 2,18 % + [0–5] % + ([0,00–0,20] %-tól [0,10–0,20] %-ig)

⁽⁸⁾ Vendéglátói szolgáltatások, illetve különösen alkohol, dohányárú és parfüm értékesítése.

- 12 hónapos EURIBOR referencia-kamatláb (amely 2011. augusztus 1-jén 2,18 % volt);
- a SeaFrance-nak az SNCF által adott BB- minősítése, amely a 2011–2019 közötti időszakot lefedő pénzügyi előrejelzésekre támaszkodott, és amely 6 mutatót tartalmaz, nevezetesen a következőket: „leverage ratio” vagyis tőkeáttétel ⁽¹²⁾, „gearing” vagyis a tartozás/tőke arány ⁽¹³⁾, „equity ratio” vagyis a sajáttőkehányad ⁽¹⁴⁾, „interest coverage” vagyis a kamatfedezet ⁽¹⁵⁾, „liquidity” vagyis a likviditás ⁽¹⁶⁾ és „profitability” vagyis a jövedelmezőség ⁽¹⁷⁾, ezek mindegyikét [0–5/20] és [15–20/20] közé számítva; és
- a BB- minősítés és a [30–40] % és [40–50] % közé tett nemteljesítéskori veszteségráta (vagy „Loss Given Default”) kombinálásából származó felárszámítás (jelen esetben [0–5] %).
- (31) A kezdeti szerkezetátalakítási tervben már bejelentett intézkedéseken és a két említett kölcsönön felül a 2011. szeptember 12-én benyújtott szerkezetátalakítási tervben további intézkedéseket javasoltak, úgy mint:
- a kezdeti szerkezetátalakítási terv értelmében 2011 júliusában átruházott két hajón, a Cézanne-on és a Renoiron kívül egy további hajónak, a Nord Pas-de-Calais teherhajónak az átruházása;
- az alkalmazottak létszámának 922-vel történő csökkentése (a 2009. decemberi 1 550-es létszám helyett, azaz 60 %-os csökkenés), amely 2013-ra a bérköltség/árbevétel arányát [20–25] %-ra, 2019-re [20–25] %-ra csökkenti;
- a hajóutak éves számának 5830-cal történő csökkentése (azaz a kezdeti szerkezetátalakítási tervhez képest további 2 352 hajóút törlése), ami 37,6 %-os csökkentést jelent a 2007. évi hajóút kínálatához képest;
- [1–5] millió EUR összegű megtakarítások (a SeaFrance calais-i és párizsi ügynökségének megszüntetése, Belgiumban és Németországban működő call centerek megszüntetése, a marketingkiadások csökkentése; a 2013. év végére a szolgáltatások áthelyezése Calais-ba, a Nord Pas-de-Calais teherhajó minőségi tanúsítványának megszüntetése és automatizált beszállókártya-ellenőrzés bevezetése).
- (32) A szerkezetátalakításnak a módosított szerkezetátalakítási tervben meghatározott ideje 5 évre szól, vagyis 2011-től 2015-ig, ezzel szemben a kezdeti szerkezetátalakítási tervben ez az időszak 2019-ig elhúzódott.
- (33) A módosított szerkezetátalakítási terv értelmében az SNCF által biztosított két kölcsön feltételei ezentúl a következők:
- a kölcsönöket 8,55 %-os kamattal nyújtják ⁽¹⁸⁾; Franciaország ezt a kamatot a referencia-kamatlábrol szóló közleményre hivatkozva indokolja, a CCC minősítési szinthez normál mértékű biztosítékot véve figyelembe. Ennek következtében a kamatfelár szintje 650 bázisponton van rögzítve;
- a kölcsönök futamideje 12 év; a 99,7 millió EUR összegű hitelt 4. részletben lehet lehívni ⁽¹⁹⁾, a [40–70] millió EUR összegű hitelt egyszerre; és
- minden lehívást egyenlő összegű éves részletekben kell visszafizetni a teljes összeg 2023. év végéig történő visszafizetéséig.
- A 2011. szeptember 12-én ismertetett szerkezetátalakítási tervben (lásd (31) preambulumbekzdés) javasolt egyéb intézkedések a módosított szerkezetátalakítási tervben is szerepelnek.
- (34) A módosított szerkezetátalakítási terv megvalósításához a becsült finanszírozási szükségletek a következők:
- az SNCF által a SeaFrance számára nyújtott ([40–70] millió EUR összegű) hitelkeret visszafizetése;
- az SNCF és a SeaFrance között létrejött likviditási megállapodásban szereplő összeg ([40–70] millió EUR) visszafizetése;
- a 2017-ig tartó, működéssel kapcsolatos jövőbeni pénzforgalom, a munkahelyek megmentésének tervén (a továbbiakban: PSE [plan de sauvegarde de l'emploi]), befektetéseken és már meglévő hiteleken ([...] millió EUR) kívül;
- a PSE költségeinek fedezete ([...] millió EUR);
- a hitelekhez, többek között a Rodint, a Berliozt és a Molière-t érintő kölcsönökhöz kapcsolódó kifizetések ([...] millió EUR);
- a befektetésekhöz kapcsolódó kifizetések, vagyis főként a „scrubber”-ek ([...] millió EUR);
- évközbéni szükségletek forgótőkeigényben (BFR) vagy a működéshez kötődő veszélyekhez kapcsolódóan ([...] millió EUR).

⁽¹²⁾ Megfelel a „Bruttó pénzügyi adósság/EBITDA” arányának. Az EBITDA fogalma („Earnings Before Interest, Tax, Depreciation and Amortisation” azaz kamatok, adózás és értékcsökkenési leírás előtti eredmény) a bruttó működési eredmény fogalma felől közelíthető meg.

⁽¹³⁾ „bruttó pénzügyi adósság/saját tőke” arány.

⁽¹⁴⁾ „saját tőke/összes eszköz” aránya.

⁽¹⁵⁾ „EBITDA/nettó pénzügyi költségek” arány.

⁽¹⁶⁾ „Nettó készpénz x360/árbevétel” arány

⁽¹⁷⁾ „EBITDA/árbevétel” arány.

⁽¹⁸⁾ A 99,7 millió EUR összegű kölcsön biztosítékai egy, a Rodinre vonatkozó elsődleges jelzálog (a hajó piaci értéke a francia hatóságok szerint [...] millió EUR, zálogjogtól mentesen) és egy, a Berliozra vonatkozó másodlagos jelzálog (a hajó piaci értéke a francia hatóságok szerint [...] millió EUR, [...] továbbá a [40–70] millió EUR összegű kölcsön biztosítéka a Molière-re vonatkozó jelzálog (a hajó becsült piaci értéke a francia hatóság szerint [...] millió EUR).

⁽¹⁹⁾ [...] millió EUR).

- (35) A módosított szerkezetátalakítási terv megvalósításához a becsült finanszírozási szükségletek összesen [...] millió EUR-t tesznek ki (értékesítési bevételen kívül):

(millió EUR-ban)

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Össze- sen
Rövid távú hitelek visszafizetése	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Jövőbeni, működéssel kapcsolatos pénzforgalom (2011 decemberétől)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Fennmaradó PSE	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
A hitelfelvételekhez kapcsolódó kifizetések	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
A befektetésekhez kapcsolódó kifizetések	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Évközbéli szükségletek BFR-ben	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Összes finanszírozási szükséglet	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)

IV. A HIVATALOS VIZSGÁLATI ELJÁRÁS MEGINDÍTÁSÁNAK OKAI

- (36) A Bizottság azt a következtetést vonta le, hogy a bejelentett intézkedés az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése szerinti támogatásnak minősül, és mélyreható vizsgálatot indított, mivel kétségei voltak azt illetően, hogy vajon helyre tudják-e állítani a vállalkozás hosszú távú életképességét a szerkezetátalakítási terv keretében és a saját hozzájárulás szintjén. A Bizottság feltette továbbá azt a kérdést is, elegendő mértékűek-e a javasolt intézkedések a támogatás által gerjesztett versenytorzulás korlátozásához.

V. AZ ÉRDEKELT FELEK ÉSZREVÉTELEI

5.1. Az érdekelt feleknek a szerkezetátalakítási támogatással szembeni észrevételei

5.1.1. A P&O panasza és észrevételei

- (37) A P&O 2011. július 29-én juttatta el a Bizottsághoz az eljárás megindításáról szóló határozattal kapcsolatos észrevételeit, amelyek kiegészítik panaszát.
- (38) A P&O panaszában és észrevételeiben előterjesztett érvek a következők:

5.1.1.1. A SeaFrance nehézségeiről

- (39) A P&O szerint a SeaFrance-nak az érintett piacon fennálló részesedése ⁽²⁰⁾ a 2006. évi 21 %-ról 2010-re 17 %-ra csökkenne, és a vállalkozásra jellemző kihasználtsági arány a 2008. évi 63 %-ról 2009-re 56 %-ra, 2010-re 58 %-ra csökkenne, vagyis olyan szintre, amely tarthatatlan.
- (40) A P&O azt állítja, hogy a SeaFrance vesztesége jó néhány év óta jóval meghaladja a vállalkozás nyereségét (az adott időszakban 120 millió EUR a nettó veszteség), ami azt jelenti, hogy a SeaFrance még hosszú ideig nem képes tőkehozamot garantálni a részvényeseinek/befektetőinek.

Év	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
A SeaFrance (*) nyeresége/vesztesége	- 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

(*) millió EUR-ban.

Forrás: a P&O észrevételei

⁽²⁰⁾ A P&O szerint az érintett piac a személyszállításra és áru fuvarozásra irányuló, rövid távú (vagyis Dover és Franciaország közötti) tengeri hajóutak piaca („Short French Sea tourist and freight market”).

(41) Mivel a SeaFrance kompjainak nagy része ún. „ro-pax” (olyan vegyes célú hajók, amelyek egyszerre személy- és teherszállítók), és a személyszállítás nagyon szezonhoz kötött, lényegbe vágó volna a SeaFrance számára, hogy ne riassza el a teherfuvarozásban érdekelt ügyfeleket, akiket arról kellene biztosítani, hogy a szolgáltatás egész évben megbízható és folyamatos lesz.

(42) Márpedig a P&O szerint, ami a teherfuvarozási tevékenységet illeti, a SeaFrance üzleti és cégértéke, hírneve és piaci részesedése jelentős mértékben csökkent, többek között azért, mert a piac ismeri a SeaFrance nehézségeit, valamint a gyakori szolgáltatásleállások (sztrájkok stb.) és a Nord Pas-de-Calais teherhajó leszerelése miatt (egy leszerelt hajó fenntartása sokba kerülhet a P&O szerint, ami azt is jelenti, hogy a Cézanne és Renoir hajóknak a dunkerque-i öbölben való leszerelése legalább 1,09, de akár 2,4 millió EUR-ba kerülhet).

5.1.1.2. A támogatás összeegyeztethetősége

(43) A P&O számszerű adatokkal szolgál, amelyek célja kimutatni, hogy az érintett piacon hosszú távú strukturális többletkapacitás áll fenn. Márpedig a nehéz helyzetben lévő vállalkozások megmentéséhez és szerkezetátalakításához nyújtott állami támogatásokról szóló közösségi iránymutatást tartalmazó bizottsági közlemény (a továbbiakban „iránymutatás”) ⁽²¹⁾ 8. pontja alapján „egy vállalatot nem indokolt mesterségesen életben tartani egy olyan ágazatban, melyre hosszú távú strukturális többletkapacitás jellemző és akkor, ha azt csak ismételt állami beavatkozásokkal lehet megmenteni”.

5.1.1.3. A SeaFrance nehézségeinek okairól

(44) A SeaFrance nehézségeinek okai a következők:

— létszámfelesleg, túl magas fizetések, a piacnak nem megfelelő hajók;

— az igazgatás nem elég független az államtól és a társadalmi hatalomtól ahhoz, hogy valóban piaci alapon irányíthassa a vállalkozást;

— a vállalkozás képtelen a piac három új komponenséhez alkalmazkodni: a növekvő üzemanyagárhoz, a recesszió felé tartó piachoz és az Eurotunnel által támasztott versenykényszerhez.

(45) Végül a P&O szerint sokatmondó, hogy a SeaFrance, amelyet több mint három éve kínálnak eladásra, nem talált vevőre.

5.1.1.4. A hosszú távú életképesség helyreállításának nehézségeiről

(46) A SeaFrance hosszú távú életképességének helyreállításával kapcsolatos nehézségek magyarázata során a P&O

lényegében azokat az érveket veszi újra elő, amelyeket többek között a SeaFrance piaci részesedései, kihasználtsági aránya és a nehéz helyzetben lévő vállalkozási mivolta kapcsán már előadott.

5.1.1.5. A szerkezetátalakítás belső intézkedéseinek alkalmazhatósága

(47) A kezdeti szerkezetátalakítási tervben a SeaFrance által javasolt egyetlen jelentős intézkedés a személyzet csökkentése lenne, a bérek azonban túl magasak maradnának (26 %-os bérköltség/árbevétel arány a P&O-ra jellemző 15 %-hoz képest). Az arány még egy további 200 fős leépítés esetén is csak a 22 %-ot közelítené.

(48) A Manet, a Cézanne és a Renoir hajók leszerelése semmiben sem javította a 2008-as, 2009-es és 2010-es eredményeket (veszteségeket), és a Nord Pas-de-Calais teherhajó betervezett leszerelése sem javítana jelentősen a SeaFrance helyzetén, többek között a leszerelt hajó fenntartási költségei miatt (évente 1,8 millió EUR).

(49) A hajóutak számának SeaFrance általi állítólagos csökkentése csalóka, mert csak 10 %-nyi lehet, és a flotta változását eredményezné (a Cézanne és a Renoir hajókat a nagyobb Molière helyettesíti). A Nord Pas-de-Calais teherhajó leszerelése csak további 7 %-kal csökkentené a kapacitást.

(50) A fedélzeti értékesítésnek, az éttermi szolgáltatásoknak, a reklámozás alvállalkozásba adásának, illetve költségei ellenőrzésének javítására tett javaslatok csupán a normál üzletvezetési gyakorlatba tartoznak, ugyanúgy, mint a SeaFrance összes versenytársánál.

(51) Egyetlen javasolt intézkedés sem válaszol a három új piaci komponensre (recesszió, üzemanyagár, verseny az Eurotunnellel), sem pedig az átváltási árfolyam ingadozására.

5.1.1.6. A SeaFrance által hivatkozott piaci előrejelzésekről

(52) A P&O rámutat arra, hogy a SeaFrance szerkezetátalakítási terve szerint a vállalkozásnak a kereslet gyors emelkedése és/vagy a cég piaci részesedésének jelentős növekedése révén látványosan növekedni fog a kihasználtsági aránya (58 %-ról 80 %-ra).

(53) Ám a SeaFrance előrejelzései a legkevésbé sem egyeznek a P&O előrejelzéseivel, sem a SeaFrance piaci részesedésének alakulásával, amely részesedés a 2006. évi 21 %-ról 2010-re 17 %-ra változott. A teherfuvarozásban érdekelt ügyfeleknek szóló kínálat minőségére rossz hatással lesz a Nord Pas-de-Calais teherhajó leszerelése, és az ügyfelek egy része vissza fog térni az Eurotunnelhez a csúcsforgalmi időszakokban, miközben a SeaFrance-nál kapacitáshiány lesz.

⁽²¹⁾ HL C 244., 2004.10.1., 2. o.

(54) Az a tény, hogy a támogatási intézkedések csak 2016-tól hozzák meg kellő hatásukat, ám csak 2019-től számítva biztosítják a vállalkozás hosszú távú életképességét, nem felel meg az iránymutatás 35. pontjának, amely szerint a szerkezetátalakítási terv „időtartamának a lehető legrövidebbnek kell lennie” és „ésszerű időn belül helyre kell állítania a vállalkozás hosszú távú életképességét”. A Nord Pas-de-Calais teherhajó kivonása a forgalomból és a további leépítések nem javítanak jelentős mértékben a SeaFrance helyzetén: a vállalkozás 6 millió EUR bérköltséget és 7 millió EUR, a hajókhöz kapcsolódó költséget takarítana meg (vagyis összesen 13 millió EUR-t). A P&O azonban úgy becsüli, hogy a SeaFrance 50 000 rakományegységet, azaz 5–6 millió EUR, fuvardíjból származó bevételt fog elveszíteni, és hogy a Nord Pas-de-Calais teherhajó leszerelése vevő hiányában 1,8 millió EUR-ba fog kerülni évente.

5.1.1.7. A kiegyenlítő intézkedésekről

(55) Az életképességet helyreállító intézkedéseket azoktól különálló kiegyenlítő intézkedésekkel kell kiegészíteni. Márpedig a francia hatóságok és az eljárás megindításáról szóló határozat szerint a kiegyenlítőnek szánt intézkedések összessége a vállalkozás életképességének helyreállításához szükséges. A P&O szerint tehát nincs semmilyen kiegyenlítő intézkedés.

5.1.1.8 A saját hozzájárulásról

(56) A P&O szerint a Manet hajónak a 2008-ban történt, továbbá a Cézanne és a Renoir hajónak a forgalomból való kivonása nem tekinthető hozzájárulásnak, mivel ezeknek a hajóknak a forgalomból való kivonása már jóval a szerkezetátalakítás bejelentése előtt megtörtént, és a hajók értéke minimális az állami támogatások teljes összegéhez, vagyis a 400 millió EUR-hoz képest, a P&O szerint. A francia hatóságok nem javasolják, hogy a Nord Pas-de-Calais teherhajó eladását saját hozzájárulásként számítsák, és a hajó értéke, amelyet 12 millió EUR-ra becsülnek, elhanyagolható az állami támogatások teljes összegéhez képest.

(57) A P&O a SeaFrance hajóinak eladását és visszlizingjét („sale and lease-back”) ajánlja, mint saját hozzájárulást.

5.1.1.9. A támogatás odaítélésének feltételei

(58) A P&O azt javasolja, hogy a SeaFrance szerkezetátalakítása, az eloadott elégtelenségeket és problémákat enyhítő változásokon kívül, az alábbi feltételek mellett teljesüljön:

- a SeaFrance kizárólagos tulajdonában lévő vegyes célú hajók eladása és visszlizingje;
- a SeaFrance legfontosabb eszközeit illető költségek (különösen a hajók bérleti szerződésének) átláthatósága;
- a szerkezetátalakítás ideje alatt:
 - kötelezzék magukat a veszteséges értékesítés megszüntetésére;

— kötelezzék magukat arra, hogy a flottát nem bővítik (a már meglévő három vegyes célú hajón túl);

— kötelezzék magukat arra, hogy a személy-, illetve teherszállító kompok hajóútjainak gyakoriságát, illetve kapacitását korlátozzák;

— Franciaország/az SNCF kötelezze magát, hogy nem nyújt több támogatást;

— Franciaország/az SNCF kötelezze magát, hogy jelentést készít, amely igazolható módon kimutatja, hogy a SeaFrance betartja a szerkezetátalakítási tervet.

(59) Következésképpen, a P&O azt kérte a Bizottságtól, hogy ne hagyja jóvá a szerkezetátalakítási támogatást.

5.1.2. Az Eurotunnel észrevételei

(60) Az Eurotunnel S.A. csoport (a továbbiakban: Eurotunnel) 2011. július 29-én eljuttatta a Bizottsághoz az eljárás megindításáról szóló határozattal kapcsolatos észrevételeit.

(61) Az Eurotunnel szkeptikus a kihasználtsági arány SeaFrance által előrevetített növelésének megvalósíthatóságát illetően. Az Eurotunnel úgy véli, hogy a csatornában sok éve többletkapacitás áll fenn. A La Manche alatti alagút kapacitása csak 57 %-os kihasználtságú, és a kompok igen magas kapacitású hajókba ruháztak be, ezáltal növelve a már meglévő többletkapacitást. Ezenfelül az Eurotunnel véleménye, hogy a SeaFrance flottájának 6 hajóról 4-re való csökkentése továbbra sem teszi lehetővé a La Manche-on zajló szállítási piac számára, hogy újra kiegyensúlyozottan működjön. Másfelől 2011 januárjában és februárjában a SeaFrance csak két hajóval üzemelt anélkül, hogy általános forgalma csökkent volna. A 2011–2019 közötti időszakra vonatkozó 80 %-os kihasználtsági arány ezért irreális. Az Eurotunnel becslései szerint a SeaFrance 25 %-os forgalomnövekedésre kell számíton. Egy, a sajtóban megjelent cikkekre alapozva: „[...] ahhoz, hogy visszanyerjük ezt a forgalmat, csökkentenünk kellett az árainkat”⁽²²⁾, ezért az Eurotunnel azzal vádolja a SeaFrance-ot, hogy régóta árháborút folytat.

(62) Végül az Eurotunnel úgy véli, nem helyes összehasonlítani a ropax típusú hajók és a La Manche alatti alagutat igénybe vevő vasúti kocsik rakodási kihasználtságát, mivel ez utóbbiak nem személy- és teherszállítók egyszerre, viszont valós időben alkalmazkodni tudnak a forgalmi igényekhez.

(63) Az üzemanyag-pótdíj figyelembevételét illetően az Eurotunnel azt állítja, a SeaFrance e pótdíj csak egy részét számlázza ki az ügyfeleinek, hajóutanként 8,11 EUR-t, szemben a P&O 11,62 EUR-jával, valamint a DFDS 14,73 EUR-jával. A SeaFrance számára a bevételkiesés 1,2 millió EUR lehet 2011 eleje óta.

⁽²²⁾ Nord Littoral, 2010. április 9. (10. o.).

- (64) A közel 50 %-os létszámcsökkenést illetően, az Eurotunnel e csökkentés relativizálását javasolja, mivel a dolgozók egy részének lehetősége van az SNCF csoportba integrálódni, ami csak csekély hatással lesz a régió foglalkoztatási területének nettó egyenlegére.
- (65) Végül az Eurotunnel arra a következtetésre jut, hogy a szerkezetátalakítási terv nem csak elégtelen, hanem a fontolóra vett befektetések szempontjából sem megfelelő.

5.1.3. A DFDS észrevételei

- (66) A DFDS 2011. július 29-i levelében közölte észrevételeit a Bizottsággal.
- (67) A DFDS szkeptikus marad azt illetően, hogy a SeaFrance-nak van-e kapacitása gazdaságilag újra hosszú távon életképpé válni, mivel jelenlegi pénzügyi helyzetét tekintve a szerkezetátalakítási intézkedések elégtelenek. A DFDS aggódik ezeknek az új támogatási intézkedéseknek az érintett piacon megnyilvánuló versenyre gyakorolt hatása miatt.
- (68) A DFDS 2011. szeptember 23-i elektronikus levelében elküldte a Bizottságnak a SeaFrance szerkezetátalakítási tervét illető észrevételeit.
- (69) Ez a dokumentum az észrevételek benyújtásának az érdekelt felek számára meghatározott határidején túl érkezett be a Bizottsághoz, vagyis az eljárás megindításáról szóló határozat közzétételének időpontját követő 15 napon túl. Ezen kívül a dokumentum nem szolgál új elemekkel. Az ítélezési gyakorlatnak megfelelően a Bizottság tehát e dokumentumot nem továbbította a francia hatóságoknak, és nem fogja figyelembe venni azt e határozatában. ⁽²³⁾

5.1.4. A CLdN észrevételei

- (70) A CLdN csoport (a továbbiakban: CLdN) 2011. július 29-i levelében közölte észrevételeit a Bizottsággal.
- (71) A CLdN luxemburgi székhelyű fuvarvállalat, amely többek között bérbeadók („roll-on/roll-off” vagy „roro”) vagy ropax közbejöttével végzett teherszállítás területén tevékenykedik a La Manche-on és az Északi-tengeren, egyrészt Belgium és Hollandia, másrészt az Egyesült Királyság, Írország, Svédország és Dánia között.
- (72) A CLdN a SeaFrance olyan versenytársának tekinti magát, akire erőteljesen hatnak az SNCF-nek a leányvállalata, a SeaFrance javára bevezetett intézkedéseinek negatív következményei, mivel a CLdN által működtetett, azaz az Ipswich–Rotterdam és a Purfleet–Zeebrugge járatok földrajzilag ennek a közelében helyezkednek el.
- (73) A CLdN úgy véli, hogy a bevezetett intézkedéseknek nagy valószínűséggel versenyellenes következményei lesznek a teherfuvarozásra, nem csak a Calais–Dover vonalon, hanem az Egyesült Királyság és Belgium közötti szomszédos vonalakon is. A CLdN szerint az intézkedések negatív hatásait a kiegyenlítő intézkedések és a szerkezetátalakítási tervben javasolt saját hozzájárulás nem ellen-

tételezik elégséges mértékben. Ellenkezőleg, ezek az intézkedések csak piacon tartanak egy nehéz helyzetben lévő vállalkozást, amely képtelen csökkenteni az alapköltségeit, és lehetővé teszik számára, hogy növelje a kapacitását egy többletkapacitással jellemzett piacon.

- (74) A CLdN szerint a szóban forgó intézkedések azáltal, hogy olyan szállítási kapacitásokat tartanak a piacon, amelyeknek normális körülmények között el kellene tűnniük, csökkenteni fogják a meglévő versenytársak életképességét. Nem reális azzal számolni, hogy a SeaFrance el fogja érni a 80 %-os kihasználtságot, kivéve, ha a támogatást az árak drasztikus csökkentésére és a versenytársak piaci részesedésének megszerzésére használják fel. Márpedig ez a stratégia nem lenne gazdaságilag támogatható közép- vagy hosszú távon a SeaFrance számára, és káros lenne a közvetlen versenytársaira, vagyis a P&O-ra és az Eurotunnelre, akik ugyanezen a vonalon, Calais–Dover között működnek, de végső soron a CLdN-re is.
- (75) Végül a CLdN hangsúlyozza a szerkezetátalakítási tervben előírányzott személyzeti létszámcsökkenés elégtelenségét (amely messze lesz attól, ami lehetővé tenné a SeaFrance számára, hogy megközelítse versenytársainak személyzeti költségek/árbevétel arányát), és azt, hogy az elbocsátások költsége kevesebb lesz egy hagyományos szerkezetátalakításhoz képest, mivel a SeaFrance számos munkavállalóját átveszi az SNCF.
- (76) A CLdN következképp elutasító határozatot vár a Bizottságtól.

5.2. A szerkezetátalakítási támogatás mellett érvelő érdekelt felek észrevételei

5.2.1. Az SNCF észrevételei

- (77) Az SNCF 2011. július 29-én közölte észrevételeit a Bizottsággal, amelyek megegyeznek a francia hatóságok által tett észrevételekkel (lásd VI. szakasz).

5.2.2. Egy névtelenségét megőrizni kívánó gazdasági szereplő észrevételei

- (78) 2011. július 30-án egy a névtelenségét megőrizni kívánó gazdasági szereplő közölte észrevételeit a Bizottsággal.
- (79) Az első lépésben emlékeztet a La Manche-on zajló szállítás piacának legfőbb jellemzőire, és arra következtet, hogy a hajótulajdonosok és az Eurotunnel közötti verseny fokozódása, az üzemanyagár-infláció és az angol font árfolyam-ingadozása nehézséget okozott a SeaFrance-nak, ezek azonban a P&O és a DFDS hosszú távú életképességét is veszélyeztetik.
- (80) A szóban forgó szereplő úgy véli, hogy a SeaFrance nehézségei főként strukturális jellegűek (túl magas foglalkoztatási szint és túl szigorú szervezet), ám egy feltőkésítés a SeaFrance szerkezetátalakításával kombinálva és egy 4 hajós flotta biztosítani tudják a társaság hosszú távú életképességét.

⁽²³⁾ A T-227/01–T-229/01., T-265/01., T-266/01. és T-270/01. sz., Diputación Foral de Álava és Gobierno Vasco kontra Bizottság ügyben 2009. szeptember 9-én hozott ítélet, EBHT 2009., II-3029 o., 259–272. pont.

(81) Úgy véli, hogy a SeaFrance eltűnése duopóliumot eredményezne az Eurotunnel és a P&O között. Márpedig sok közúti fuvarozó legalább két hajótulajdonossal dolgozik együtt, hogy biztosítsa a menetrend rugalmasságát és kamionjainak jövedelmezőségét.

(82) A szóban forgó szereplő szerint, ha a SeaFrance eltűnik, a másik két hajótulajdonos kapacitása nem lenne elegendő a csatornán való szállítás biztosítására. A névtelenségét megőrizni kívánó szereplő szerint az Eurotunnel majdnem elérte maximális kapacitását, ezért a SeaFrance forgalmának csak kis részét tudná átvenni. „A csatornán manapság megfigyelhető többletkapacitás [...] igen relatív, és nem kellene komoly problémának tulajdonítani”, mivel amint egy hajótulajdonosnál vagy a kikötőkben probléma merül fel, ez a calais-i, doveri és dunkerque-i kikötőkben torlódást okoz.

(83) Ezenfelül a P&O által a csatornán működtetett egyetlen teherhajó nem fogja biztosítani a szállításához szükséges kapacitást, és piactorzulást eredményezhet a P&O javára, amely ezáltal monopóliumra tehetne szert a veszélyes áruk fuvarozása terén.

(84) A szóban forgó szereplő szerint a P&O áll az árcsökkenés mögött; e szereplő hisz a SeaFrance életképességében a társaság irányításának minősége (az ügynökeivel való együttműködés minősége), a modern és legalább még 10 évig működőképes flottája és a személyzet erős motivációja miatt.

5.2.3. A közúti fuvarvállalatok észrevételei

(85) 2011. július 26-i, 27-i és 28-i levelében öt reprezentatív közúti fuvarvállalat és szövetség (LKW Walter Internationale Transportorganisation AG, Youngs Transportation & Logistics Ltd, Laser Transport International Limited, Carma Transport Ltd és a Road Haulage Association nemzetközi csoport) közölte észrevételeit a Bizottsággal.

(86) Ez az öt társaság és szövetség a SeaFrance eltűnésével kapcsolatos aggodalmát juttatja kifejezésre. Szerintük a SeaFrance eltűnése oligopolisztikus piacot eredményezhet a La Manche szállítási piacán, aminek következményeképp csökkenne a szolgáltatások minősége és nőnének az árak, másfelől felmerülne annak veszélye, hogy a piacon maradó szereplők kapacitása nem bírja el a fuvar mennyiségét, különösen, ha kettő közül az egyik akadályoztatva van.

(87) Abban az esetben, ha a SeaFrance-nak meg kell válnia teherhajójától, a Nord Pas-de Calais-tól, az öt társaság és szövetség attól is tart, hogy monopolhelyzet alakul ki a P&O javára az olyan veszélyes áruk fuvarozása terén, amelyeket nem lehet az alagútban vagy a vegyes célú kompokon szállítani.

5.2.4. Utazásszervezők és utazási irodák észrevételei

(88) Számos utazási iroda és utazásszervező kifejezte aggodalmát a SeaFrance esetleges eltűnése miatt (lásd az e preambulumbekkezdésben szereplő táblázat listáját):

Az észrevételek dátuma	Az érdekelt felek neve
2011.7.26.	4 különböző észrevétel: 1) R&T Tours; 2) Sports Tours Ltd; 3) TM Ski&Travel Ltd; 4) International Sport & Leisure
2011.7.27.	5 különböző észrevétel: 1) Broadway Tours; 2) Gemini Travel; 3) DE Vere Travel Group; 4) Adaptable Travel; 5) Gower Tours Ltd
2011.7.28.	2 különböző észrevétel: Angling Lines Ltd; Acorn Ventures Ltd
2011.7.29.	Bartletts Battlefield Journeys Ltd

(89) Szerintük a SeaFrance eltűnése egyrészt oligopolisztikus piacot eredményezhet a La Manche szállítási piacán, aminek következményeképp csökkenne a szolgáltatások minősége és nőnének az árak, másrészt felmerülne annak veszélye, hogy a piacon maradó szereplők kapacitása nem bírja el az utasok mennyiségét, különösen, ha kettő közül az egyik akadályoztatva van.

5.2.5. A Côte d'Opale-i Kereskedelmi és Iparkamara észrevételei

(90) A Côte d'Opale-i Kereskedelmi és Iparkamara (a továbbiakban: CCI) 2011. július 29-én kelt levelében közölte észrevételeit a Bizottsággal. A CCI kifejti, hogy olyan közintézmény, amelynek feladata, hogy hozzájáruljon a Nord Pas-de-Calais-i régió vállalkozásainak gazdasági fejlődéséhez, vonzerejéhez és támogatásához. A CCI ezenkívül a calais-i kikötő koncesszora is, és ezen a jogcímen üzemelteti a kikötőt.

(91) Először is a CCI emlékeztet a SeaFrance-nak a calais-i kikötő fejlődésében játszott központi szerepére. A SeaFrance 2008 végén 1 600 embert foglalkoztatott, akik nagy része a Nord Pas-de-Calais-i régió lakosa. A vállalkozás továbbá hozzájárul a hajók számára és az áruk tekintetében nyújtott szolgáltatások fejében a calais-i kikötő által beszedett bevételekhez. A SeaFrance volt ezenkívül 2008-ban a nem kikötői termékek/szolgáltatások első számú vevője, ami évi 130 millió EUR értékű szolgáltatásnyújtást, szervizelést, fogyasztási cikket, javítást, karbantartást jelent, amelynek megközelítőleg 36 %-át Nord Pas-de-Calais régiója teljesíti. A CCI hozzáteszi, hogy a calais-i kikötő fontos szerepet tölt be Pas-de-Calais gazdasági fejlődésében.

(92) A CCI szerint a SeaFrance eltűnése a munkahelyek megszüntetése és a társaság által generált közvetlen és közvetett bevételek kiesése miatt jelentős mértékben befolyásolná a calais-i kikötő fejlődését. A Nord Pas-de-Calais-i régió továbbá jóváhagyta a „Port 2015” projekt végrehajtását, amely a kikötő kibővítését, egy új medence építését és a már létező struktúra javítását irányozza elő. Ez a projekt a tevékenységek olyan előirányzatán alapul, amelyre a SeaFrance eltűnése komoly veszélyt jelentene.

(93) Ezenkívül a CCI egy Eurotunnel–P&O duopólium létrejöttétől tart, amely negatívan befolyásolná az árakat és szolgáltatásokat a SeaFrance eltűnése esetén.

(94) A CCI arra a következtetésre jut, hogy szükséges a SeaFrance fenntartása a jelenlegi versenykörnyezetben, annál is inkább, mivel a forgalmi, különösen a teherfuvarozási előrejelzések növekedést mutatnak.

5.2.6. A CFDT szakszervezet észrevételei

(95) A CFDT részét képező Syndicat Maritime Nord (a továbbiakban: az SMN) 2011. július 29-én kelt levelében közölte észrevételeit a Bizottsággal.

(96) Az SMN elsőként azt hangsúlyozza, hogy a SeaFrance-ot 1996-os megalakítása óta sosem tőkésítette fel egyetlen részvényese, az SNCF. A SeaFrance-nak ezért saját forrásból kellett megújítania a flottáját, ami erősen befolyásolta a vállalkozás likviditási helyzetét.

(97) Az SMN emlékeztet továbbá a brit és a francia szociális jogszabályok között meglévő eltérésekre (hosszabb munkaidő az Egyesült Királyságban, amelyet nem kompenzál teljesen a franciaországi kisebb létszámú személyzet). Az SMN hangsúlyozza, hogy a személyzeti költségek/árbevétel aránya miatt a SeaFrance nem hajlik az alacsony árpolitikára, és ezt a kínált szolgáltatások minőségével kompenzálja. Azt is megjegyzi, hogy tekintettel a SeaFrance piaci részesedéseire, amelyek jóval

elmaradnak a piacvezetők részesedéseitől mind a teherfuvarozás, mind a személyszállítás területén, a vállalkozásnak kevés a befolyása az árszintekre.

(98) Az SMN úgy véli, hogy az angol font esésének negatív hatásai tovább gyengülnek, mivel a kiadásokról, különösen a műszaki kiadásokról egyre inkább lehet angol fontban kiállított számlát kérni.

(99) Az SMN szerint a SeaFrance már elég jelentősen csökkentette a hajóutak számát és szállítási kapacitását 2009 óta (a gyakoriságot 30 %-kal, a mennyiséget 25 %-kal), és a jelenleg működő 4 hajójával a SeaFrance elérte azt a minimális méretet, amely még lehetővé teszi számára, hogy elégséges szinten tartsa a rotáció gyakoriságát, és így megbízható maradjon.

(100) Az SMN végül emlékeztet arra, hogy a SeaFrance munkavállalói nem fogják megérteni, hogy a Bizottság nem veszi figyelembe a megvalósított folyamatos szerkezetátalakításnak a munkafeltételekkel, illetve a SeaFrance-nál való foglalkoztatással kapcsolatos, emellett a calais-i foglalkoztatási területen megjelenő következményeit, amely terület egyike Franciaország leginkább katasztrófa sújtotta régióinak.

VI. FRANCIAORSZÁG ÉSZREVÉTELEI

6.1. Észrevételek a SeaFrance nehézségeinek okairól általánosságban

(101) A SeaFrance nehézségeiről szólva a francia hatóságok azt jelzik, hogy a P&O által közölt tények meglehetősen tévesek, és a SeaFrance-nak a P&O által előadott eredményeivel ellentétben – amelyek hibákat tartalmaznak a 2002., 2004., 2005. és 2006. évet illetően (lásd (40) preambulumbekzdés) –, a SeaFrance által 1996–2010 között felhalmozott veszteség -169 millió helyett -151,4 millió EUR-ra rúg. A francia hatóságok a következő táblázatot nyújtották be, hogy kiigazítsák a P&O panaszában bemutatott táblázatban szereplő hibákat:

Év	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
A SeaFrance (*) nyeresége/vesztesége	- 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

(*) millió EUR-ban

(102) A francia hatóságok kétségbe vonják a SeaFrance nehézségeinek a P&O által előadott okait, azaz hogy a vállalkozás üzleti és cégértéke, hírneve és piaci részesedése a teherfuvarozást illetően jelentősen csökkent volna, különösen amiatt, hogy gyakoriak a szolgáltatásleállások, és hogy a piac ismeri a SeaFrance nehézségeit (lásd (42) preambulumbekzdés). A francia hatóságok ezzel szembeállítják a SeaFrance ügyfeleinek a társaságról tett észrevételeit, kiemelve a társaság által nyújtott szolgáltatások minőségét és az elmúlt évek során az e szolgáltatások minőségének javítására tett előrelépést (lásd (85)–(89) preambulumbekzdés).

(103) A SeaFrance versenytársainak azon érveire válaszolva, amelyek szerint a vállalkozás dolgozóinak száma túlméretezett, a francia hatóságok emlékeztetnek arra, hogy a SeaFrance jelentős mértékű létszámcsökkentést vállalt, amelyből kifolyólag közel 725 álláshelyet szüntettek meg, ez a drasztikus intézkedés lehetővé kell tegye, hogy a személyzeti költségek/árbevétel arány 2013-ra 26 %-os legyen. Ez az arány egy kicsit magasabb marad, mint az Eurotunnel és az Irish Ferries által elért eredmény. A SeaFrance tevékenységei azonban végrehajtásuk tekintetében igen jelentősen eltérnek a La Manche alatti alagút üzemeltetőjének tevékenységétől, akinél a

fenti arány 2010-ben 22,5 % volt; és a Franciaország lobogója alatt közlekedő SeaFrance esetében nem sikerülhet az Irish Ferries-éhez hasonló alacsony arányt elérni, minthogy utóbbinak hajói ciprusi lobogók alatt közlekednek. A francia hatóságok úgy vélik, hogy figyelembe véve a SeaFrance által az álláshelyek megszüntetése terén tett jelentős mértékű erőfeszítést, a 26 %-os személyzeti költségek/árbevétel arány elégséges, és lehetővé teszi a SeaFrance számára, hogy versenyképes maradjon. A francia hatóságok kijelentik, hogy a SeaFrance által kiutalt bérek szintje a francia szociális jogszabályokból következik, amelyek nagyobb védelmet nyújtanak, mint a versenytársak székhelye szerinti tagállamok, többek között az Egyesült Királyság jogszabályai, különösen a minimálbér tekintetében.

- (104) A SeaFrance-nak a szerkezetátalakítási tervében szereplő flottája nem tekinthető alkalmatlannak. Épp ellenkezőleg, a flottát kifejezetten a Calais/Dover útvonalra tervezték, a Molière hajó kivételével, amelyet át kellett alakítani, hogy az Északi-tengeren való szállításra alkalmas legyen. A P&O-nak arra az érvére, amely szerint a SeaFrance vezetése nem elég független az államtól és a társadalmi hatalomtól a vállalkozás hatékony igazgatásához, a francia hatóságok azt válaszolják, hogy ezt az állítást semmilyen bizonyíték nem támasztja alá.

6.2. Észrevételek a Dover/Calais-i piaci versenyhelyezetről

- (105) A francia hatóságok vitatják a P&O-nak, az Eurotunnelnek és a CLDN-nek a piac strukturális többletkapacitására vonatkozó állításait. A francia hatóságok szerint a megállapított többletkapacitás jórészt konjunktúrális okokra vezethető vissza (nevezetesen arra, hogy a gazdasági válság a teherforgalomban csökkenést, az angol font árfolyamában növekedést hozott). A válság előtt megállapított növekedési előrejelzések alapján egyes szereplők növelték volna kapacitásukat, ugyanakkor a várt növekedés a gazdasági recesszió miatt nem következhetett be. A francia hatóságok a „Dover Harbour Board” 2005-ben ⁽²⁴⁾ és 2008-ban ⁽²⁵⁾ végzett piacelemzéseit idézik, amelyek hosszú távon a teherfuvarozás volumenének növekedését jelzik.
- (106) Franciaország úgy véli, hogy nem megalapozott a SeaFrance egyes ügyfelei által kifejezett aggodalom, amelyben attól tartanak, hogy monopolhelyzet alakul ki a P&O javára a veszélyes áruk fuvarozása terén a Calais/Dover útvonalon (lásd (83) és (87) preambulumbekzdés). Minthogy semmilyen nemzeti vagy nemzetközi szabályozás nem létezik, amely tiltaná a veszélyes anyagok szállítását a kompokon, a SeaFrance végezhet ilyen jellegű szállítását a kevés utast szállító hajóutak alkalmával, mint amilyenek például egyes éjszakai hajóutak.

6.3. Észrevételek a szerkezetátalakítási támogatás összegegyeztetettségéről

- (107) A szerkezetátalakítási terv keretében bejelentett intézkedések összegegyeztetettségét illetően a francia hatóságok az alábbi válaszokat adták a Bizottságnak azokra a kétsé-

geire, amelyek a szerkezetátalakítási tervnek köszönhető, a hosszú távú életképességhez való visszatérésre, a verseny jelentős torzulásának megelőzésére és a SeaFrance-nak a szerkezetátalakítási tervhez való saját hozzájárulására vonatkoztak.

6.3.1. A hosszú távú életképességhez való visszatérésről és a szerkezetátalakítási tervről

- (108) A francia hatóságok azzal érvelnek, hogy a következő évre várt kihasználtsági együtthatók magasabbak, mint a múltban megállapítottak, ami egy olyan új, 2006-ban üzembe helyezett informatikai rendszernek köszönhető, amely lehetővé teszi e hajók kihasználtságának optimalizálását, illetve racionalizálását. A francia hatóságok szerint ez a rendszer lehetővé tette többek között az alacsony jövedelmezőségű hajóutak beazonosítását, és azok visszavonását a SeaFrance kínálatából. Ezenkívül a francia hatóságok azt állítják, hogy a Bizottság által figyelembe vett időszakban, 2000–2007 között, a SeaFrance ingajáratokba szervezte tevékenységét, függetlenül a kereslet intenzitásától.
- (109) A francia hatóságok továbbá a SeaFrance versenytársaira jellemző alacsonyabb kihasználtsági arányt az utóbbiak által választott üzemelési móddal indokolják. Ilyen módon, a francia hatóságok szerint, a P&O jelentős számú hajóval és „ingajárat”-típusú kínálattal rendelkezett, ami csökkentette a kihasználtsági arányt. A DFDS esetében a hajók specializálódása megakadályozza a rakományuknak az egyéni nyereségességük szerinti optimalizálását. Ezenkívül a DFDS hajóútjainak hosszúsága miatt kénytelen hosszú időszakokra szóló ingajarat-kínálatot fenntartani. Végül hajóinak jelentős kapacitása automatikusan lerontja a DFDS átlagos kihasználtsági szintjeit azokkal a hajóutakkal, amelyekre kisebb a kereslet.
- (110) Ezenkívül a francia hatóságok reagáltak a Bizottság kétségeire és a harmadik személyek azon észrevételeire, amelyek a szerkezetátalakítási terv hitelességének értékeléséhez számba veendő kockázatokat (üzemanyagköltség, az angol font leértékelődése) érintik. Mindenekelőtt hangsúlyozzák, hogy a csereügyletek formájában zajló pénzügyi fedezeti politika a SeaFrance feladata lesz, amint a vállalkozás kikerül a fizetőképesség helyreállítására irányuló eljárás alól. A francia hatóságok ezek után azt mutatják be, hogy a társaság egy „Bunker Adjustment Factor”-t (a továbbiakban: BAF) alkalmaz, amely az üzemanyagárak 285 EUR/tonna fölé való emelkedése miatti többletköltség körülbelül 40 %-át fedezi, és hogy 2015 után a BAF-ot újabb pótdíjjal egészítik ki, figyelembe véve az előírt 0,1 %-os kéntartalmú üzemanyag használatára vonatkozó kötelezettséget.

- (111) Az angol font leértékelődéséről szólva a francia hatóságok először is megállapítják, hogy a fizetőképesség helyreállítására irányuló eljárás miatt félbeszakadt, az angol fontban kifejezett havi egyenleg egy részének határidős ügyletekkel történő fedezetével kapcsolatos politikát, amely a költségvetésben meghatározott árfolyamra támaszkodik, újra fogják alkalmazni, amint az eljárás véget ér. [...]

⁽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) Az eljárás megindításáról szóló határozat (96) preambulumbekzdésében említett egyéb intézkedéseket illetően a francia hatóságok leszögezik, hogy ezeknek a hatásait nem vették számításba az üzleti tervben, mivel nehéz őket számszerűsíteni. Ezek az intézkedések azonban valószínűleg megtakarításokhoz vezetnek.

(113) Végül a francia hatóságok emlékeztetnek arra, hogy a személyzeti költségek/árbevétel arányának a 2012. évi [20–25] %-ról 2019-re [20–25] %-ra kell alakulnia. Ezzel a SeaFrance versenytársaira jellemző arányokhoz fog közelíteni.

6.3.2. A túlzott mértékű versenytorzulás megelőzéséről

(114) A túlzott mértékű versenytorzulás megelőzéséről szólva a francia hatóságok meg kívánják erősíteni, hogy a két hajó, a Renoir és a Cézanne átruházása 2011. július 7-én [0–10] millió USD ([0–10] millió EUR) áron megtörtént.

6.3.3 A SeaFrance-nak a szerkezetátalakítási tervhez való saját hozzájárulásáról

(115) A francia hatóságok szerint a SeaFrance szerkezetátalakítási tervhez való saját hozzájárulásának első része a Renoir és a Cézanne hajók eladásából befolyt bevétel, valamint a Nord Pas de Calais hajó átruházásából várt bevétel.

(116) A francia hatóságok ezenfelül úgy vélik, hogy a (28)–(33) preambulumbekzdésben leírt két hitel mentes az állami támogatástól, és hogy a 99,8 millió EUR összegű hitelt saját hozzájárulásként kell tekinteni. A francia hatóságok szerint a Bizottságnak az állami támogatás meglétének értékelésekor kizárólag a referencia-kamatlábról szóló közleményre kell támaszkodnia. A francia hatóságok megjegyzik, hogy a Bizottság ezt a közleményt alkalmazta a ČSA – Czech Airlinesnak az Osinek közintézmény által nyújtott kölcsönre vonatkozó eljárás megindításáról szóló határozatában ⁽²⁶⁾, valamint a Magyar Fejlesztési Bank által a magyar műtrágyatermelő Péti Nitrogénműveknek nyújtott kölcsönre vonatkozó határozatában ⁽²⁷⁾. A francia hatóságok úgy vélik, hogy a (28)–(33) preambulumbekzdésben leírt indokok miatt a két kölcsön nem minősül támogatásnak.

VII. A TÁMOGATÁSI INTÉZKEDÉSEK ÉRTÉKELÉSE

7.1. A támogatás megléte

(117) Az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése szerint „a belső piaccal összeegyeztethetetlen a tagállamok által vagy állami forrásból bármilyen formában nyújtott olyan

támogatás, amely bizonyos vállalkozásoknak vagy bizonyos áruk termelésének előnyben részesítése által torzítja a versenyt, vagy azzal fenyeget, amennyiben ez érinti a tagállamok közötti kereskedelmet”.

(118) Ahhoz, hogy egy intézkedés állami támogatásnak minősüljön, az alábbi kumulatív feltételeknek kell teljesülniük: 1) a szóban forgó intézkedés előnyben részesít, 2) ezt az előnyt állami forrásból nyújtják, 3) ez az előny szelektív és 4) az adott intézkedés torzítja a versenyt vagy azzal fenyeget és érintheti a tagállamok közötti kereskedelmet ⁽²⁸⁾.

(119) Ez a határozat három támogatási intézkedésre vonatkozik: a (28)–(33) preambulumbekzdésben leírt feltőkésítésre és a két kölcsönre.

7.1.1. A SeaFrance feltőkésítése

(120) A francia hatóságok a bejelentésükben maguk is úgy vélik, hogy a tőkeemelés, amelyből a SeaFrance részesül, állami támogatásnak minősül. Bejelentésükben a francia hatóságok elismerik, hogy a feltőkésítési intézkedés az államnak tulajdonítható, és szelektív előnyt nyújt egyedül a SeaFrance társaság részére.

(121) Az előny meglétét illetően a Bizottság úgy véli, hogy a 7.2.1. szakaszban kifejtett okok miatt a SeaFrance nehéz helyzetben lévő vállalkozásnak minősül. Mivel a SeaFrance igen rossz helyzetben van, továbbá a fizetőképesség helyreállítására irányuló eljárás alatt áll, nem fogja tudni szerkezetátalakítási tervét végrehajtani és készpénzigényét kielégíteni. Ilyen feltételek mellett magánszereplő nem tőkésítette volna fel a vállalkozást. Ezenfelül a francia hatóságok meg sem kísérelték bizonyítani, hogy a várható hozam megfelel annak, amit egy magánbefektető követelhetne. Az intézkedés tehát szelektív előnynek minősül, minthogy egyedül a SeaFrance a kedvezményezettje. Az előnyt állami forrásból nyújtják, mivel az SNCF közzvállalkozás. Ezért az államnak tulajdonítható.

(122) A versenyre gyakorolt hatásról és az Unión belüli kereskedelem érintettségéről szólva emlékeztetni kell arra, hogy az állandó ítélkezési gyakorlat szerint, ha egy vállalkozás olyan ágazatban tevékenykedik, ahol hatékony verseny folyik a különböző tagállamok gyártói között, minden olyan támogatás, amelyből ez a vállalkozás a hatóságok révén részesül, érintheti a tagállamok közötti kereskedelmet, és fenyegetheti a versenyt, amennyiben a vállalkozás piacon tartása megakadályozza a versenytárs vállalkozásokat, hogy növeljék saját piaci részesedésüket. ⁽²⁹⁾

⁽²⁶⁾ A Bizottság határozata (2010. február 24.) az NN 1/10. (korábbi CP 371/09.) számú ügyben – Cseh Köztársaság: ČSA – Czech Airlines a.s. – az Osinek a.s. által nyújtott kölcsön lehetséges állami támogatási vetületei.

⁽²⁷⁾ A Bizottság határozata (2010. október 27.) a Magyarország által a Péti Nitrogénművek Zrt. részére nyújtott C 14/09. (korábbi NN 17/09.) számú állami támogatásról, HL L 118., 2011.5.6., 9. o).

⁽²⁸⁾ Lásd például a Bíróságnak a C-222/04. sz., *Ministero dell'Economia e delle Finanze* kontra *Cassa di Risparmio di Firenze* ügyben 2006. január 10-én hozott ítéletét, (EBHT 2006., I-289. o., 129. pont).

⁽²⁹⁾ Lásd a Bíróság C-305/89. sz., *Olaszország* kontra *Bizottság* ügyben 1991. március 21-én hozott ítéletét (EBHT 1991., I-1603. o.).

- (123) Ebből a szempontból az, hogy egy gazdasági ágazatot uniós szinten liberalizálnak, bizonyítékkal szolgál arra vonatkozólag, hogy a támogatás tényleges vagy lehetséges hatást gyakorolhat a versenyre vagy a tagállamok közötti kereskedelemre. ⁽³⁰⁾
- (124) Ebben az összefüggésben fontos felidézni, hogy a tagállamok közötti, illetve a tagállamok és harmadik országok közötti tengeri szállításban a szolgáltatásnyújtás szabadsága elvének alkalmazásáról szóló, 1986. december 22-i 4055/86/EGK tanácsi rendelet ⁽³¹⁾ 1993. január 1-jétől teljes mértékben liberalizálta a tagállamok közötti tengeri szállítás.
- (125) Jelen esetben, az előző megállapításoknak megfelelően, verseny áll fenn egyrészt a közlekedési módon belül a többi tengeri szállítás üzemeltetőivel egy liberalizált ágazatban, másrészt a közlekedési módok között is, többek között a vasúti szállítással ⁽³²⁾.
- (126) A Bizottság ebből azt a következtetést vonja le, hogy a feltőkésítési intézkedés erősítheti a vállalkozásnak a versenytársaihoz viszonyított helyzetét az Unió tagállamai közötti kereskedelemben. Az intézkedés tehát érinti a tagállamok közötti kereskedelmet, és versenytorzulást okozhat.
- (127) A fentiek fényében a Bizottság úgy véli, hogy a kérdéses intézkedés az EUMSZ 107. cikke (1) bekezdésének értelmében állami támogatásnak minősül.
- 7.1.2. A (28)–(33) preambulumbekkezdésben bemutatott kölcsönök
- (128) Franciaország úgy véli, hogy a (28)–(33) preambulumbekkezdésben bemutatott két kölcsönt piaci feltételek mellett adják, és ezért tiszteletben tartják a piacgazdasági magánbefektető elvét (lásd a (116) preambulumbekkezdést).
- (129) A Bizottság nem ért egyet ezzel az elemzéssel. Ebben az ügyben ugyanis az SNCF már nyújtott támogatásokat a SeaFrance-nak, többek között a megmentési célú támogatást, és újabb támogatást tervez, vagyis a feltőkésítést. A kölcsönöknek ugyanaz a célja, mint a többi támogatásnak, azaz a SeaFrance megmentése és szerkezetének átalakítása. A kölcsönöket olyan időszakban nyújtják, amikor a SeaFrance nehéz helyzetben van, és ezzel egy időben kapja meg a szerkezetátalakítási támogatást. Ez magától értetődik a 99,7 millió EUR összegű kölcsön vonatkozásában, amelynek célja – a feltőkésítéshez hasonlóan –, hogy lehetővé tegye a SeaFrance számára, hogy fedezze működőtőke-igényeit. Igaz ugyanakkor a [40–70] millió EUR összegű kölcsönre is, amely a Molière hajóra vonatkozó lízingszerződésnek az előirányzott időnél korábbi refinanszírozását és kiváltását szolgálja. A gyártóeszközök, jelen esetben a hajógyártás eszközeinek finanszírozása szorosan kötődik a SeaFrance mindennapi tevékenységeihez. A lízing előzetes refinanszírozásával és kiváltásával a SeaFrance célja az üzemel-
- tetési költségeinek csökkentése, ami a vállalkozás szerkezetátalakításával összefüggő feladat. Következésképp a [40–70] millió EUR összegű kölcsön is a SeaFrance szerkezetátalakításának logikájába illeszkedik.
- (130) A BP Chemicals ügyben hozott ítéletében az Elsőfokú Bíróság világossá tette, hogy egy ilyen helyzetben nem elszigetelt módon, hanem az egyéb intézkedésekkel együtt véve kell elemezni a hiteleket az állami támogatások szempontjából. ⁽³³⁾
- (131) Az Elsőfokú Bíróság ítélete szerint igaz, hogy az a körülmény, hogy egy közvállalkozás leányvállalatának már juttatott „támogatásként” besorolandó tőkeinjekciót, előzetesen nem zárja ki annak a lehetőségét, hogy egy későbbi intézkedés megfeleljen a piacgazdasági magánbefektető kritériumának. Az Elsőfokú Bíróság ugyanakkor úgy véli, hogy egy olyan esetben, ha ugyanazon befektető két év alatt három tőkeinjekciót hajt végre, és ezek közül az első kettőnek nem volt semmilyen hozama, a Bizottságnak meg kell vizsgálnia, hogy a harmadik tőkeinjekció ésszerűen elválasztható-e az első kettőtől, és a magánbefektető kritériumára tekintettel független befektetésnek minősíthető-e.
- (132) Az Elsőfokú Bíróság úgy véli, hogy ahhoz, hogy kivizsgálják, vajon ez az utóbbi intézkedés ésszerűen elválasztható-e az első kettőtől, és a magánbefektető kritériumára tekintettel független befektetésnek minősíthető-e, a következő szempontok irányadóak: a szóban forgó tőkeinjekciók időbeli sorrendje, céljuk és a leányvállalat helyzete akkor, amikor a tőkeinjekcióra vonatkozó egyes döntések megszülettek.
- (133) Franciaország nem vitatja annak tényét, hogy a feltőkésítés támogatásnak minősül, mivel semmilyen kilátás sincs olyan hozamra, amelyet egy magánbefektető követelne meg. Ez kitűnik a (35) preambulumbekkezdésben szereplő táblázatból is, amely a 2011–2017 közötti időszakra vonatkozó pénzügyi igényeket mutatja. A vállalkozás nem fog tudni osztalékot adni ezalatt az időszak alatt. Számításba véve azt a jelentékeny költséget, amelyet a (28)–(33) preambulumbekkezdésben bemutatott kölcsön kamatának és tőkeösszegének törlesztése jelent, valamint a szerkezetátalakítási terv által előirányzott alacsony mértékű árrést, ez a helyzet valószínűleg 2017-től 2023-ig, a kölcsönök teljes visszafizetéséig fennállna. Márpedig egy magánbefektető egy olyan hagyományos ágazatban, mint a tengeri szállítás, nem fogadja el a hozam teljes hiányát 12 éven át egy 166,3 millió EUR összegű befektetésnél. Minthogy a két kölcsön célja ugyanaz, mint a feltőkésítés, vagyis a szerkezetátalakítás költségeinek finanszírozása, a vállalkozás gazdasági helyzete változatlan (nehéz helyzetben van), és a kölcsönöket a feltőkésítéssel egy időben nyújtják, ezért ezeket a kölcsönöket nem lehet ésszerűen elválasztani a megmentési célú támogatástól és a feltőkésítéstől.

⁽³⁰⁾ A Bíróság C-409/00. sz., *Spanyolország kontra Bizottság* ügyben 2003. február 13-án hozott ítélete (EBHT 2003., I-1487. o.)

⁽³¹⁾ HL L 378., 1986.12.31., 1. o.

⁽³²⁾ Többek között az Eurotunnel által működtetett vasúti személy- és teherszállítással.

⁽³³⁾ Az Elsőfokú Bíróság T-11/95. sz., *BP Chemicals kontra Bizottság* ügyben 1998. szeptember 15-én hozott ítélete, (EBHT 1998., II-3235. o., 170. és 171. pont)

- (134) Egészében véve a megmentési célú támogatás, és a feltőkésítés és a két kölcsön hozama alacsonyabb, mint amit egy piacgazdasági magánbefektető követelhetne. A fenti magyarázat szerint ugyanis az SNCF 2023 előtt nem várhat semmilyen hozamot a feltőkésítés után. Még ha a két kölcsön hozama önmagában meg is felelne a piaci feltételeknek – *mint ahogy nincs így* –, ez a hozam nem lesz elegendő ahhoz, hogy az intézkedések egészükben megfeleljenek a piacgazdasági magánbefektető elvének. Ezért az alábbi fejleményeket a Bizottság a teljesség kedvéért mutatja be.
- (135) A francia hatóságok a referencia-kamatlábról szóló közleményre hivatkoznak, hogy alátámasszák a támogatás hiányát a két kölcsön esetében. A francia hatóságok úgy vélik, hogy figyelembe véve a vállalkozás helyzetét (CCC), és a felajánlott biztosítéki szintet (normál), a referencia-kamatlábnak 8,55 %-osnak kell lennie, ami 650 bázisponttal megnövelt 1 éves EURIBOR-nak felel meg. A francia hatóságok úgy vélik, hogy ez a referencia-kamatlábról szóló közlemény konzervatív alkalmazását jelenti.
- (136) Még ha a két kölcsönt elszigetelten kellene is értékelni – *mint ahogy nincs így* –, a francia hatóságok nem igazolták, hogy azokat a piaci árfolyamon ítélték oda.
- (137) Ebben a vonatkozásban a Bizottság ragaszkodik annak hangsúlyozásához mindenekelőtt, hogy – amint arra a referencia-kamatlábról szóló közlemény első bekezdésében emlékeztet – „[a] referencia-kamatlábakat és a leszámítolási kamatlábakat a piaci kamatlábak helyettesítésére használják, a támogatás támogatástartalmának mérése céljából, különösen a több részletben történő kifizetés esetén, valamint a kamattámogatási programokból származó támogatáselem kiszámításához. Az említett kamatlábakat használják a de minimis szabálynak, valamint a csoportmentességi rendeleteknek való megfelelés ellenőrzésére is.”⁽³⁴⁾ A referencia-kamatlábról szóló közlemény ezért nem kötheti a Bizottságot a piacgazdasági magánszereplő elvének alkalmazásában, különösen olyan esetben, amikor a valós piaci adatok hozzáférhetők, amelyek nyilvánvalóan eltérnek azokról, amelyek az említett közleményben megfogalmazott módszertanból származnak.
- (138) Jelen esetben, számításba véve a támogatást nyújtó és a kölcsönt adó azonosságát, a Bizottságnak, annak érdekében, hogy meggyőződjön arról, hogy a felajánlott ellenszolgáltatás ténylegesen megfelel-e a piaci ellenszolgáltatásnak, az SNCF-en kívül álló tényezőkre kell támaszkodnia. A Bizottság több ízben felkérte a francia hatóságokat, hogy mutassanak be független pénzügyi intézet ajánlatával kapcsolatos példát. Ezt az ajánlatot a hatóságok nem nyújtották be.
- (139) Ezenfelül a Bizottság piackutatást is végzett. A Bizottság becslései szerint egy normál biztosítéki szinthez a hitelek kamatlábának, hogy megfeleljen a piacnak, 14 % körül kell lennie (5 éves 2,825 %-os swapkamatláb⁽³⁵⁾ + a CDS-ügyletek átlaga⁽³⁶⁾ B- alatti (vagyis CCC) besorolás

mellett: 11,18 % + 0,2 %-os felár). Ez megfelel a 2011 áprilisában, májusában és júniusában megfigyelt adatoknak. Ezenkívül a Bizottság ismételt kérése ellenére⁽³⁷⁾ a francia hatóságok soha nem szolgáltak magánbanktól származó kamatjegyzékkel vagy kamatlábajánlattal.

- (140) Ezenfelül a Bizottság több ízben⁽³⁸⁾ kérte a francia hatóságokat, hogy fontoljanak meg egy külső finanszírozást, vagy adjanak kereskedelmi banktól származó kamatjegyzéket vagy kamatlábajánlatot. E javaslatokra nem érkezett hivatalos válasz.
- (141) Végül azok az érvek, amelyeket a francia hatóságok a (116) preambulumbekkezdésben adtak elő, amelyek szerint a Bizottság a referencia-kamatlábról szóló közleményt alkalmazta két nemrégiben lezajlott eljárásban, nem fogadhatók el. E két eljárást illetően ugyanis, amelyből az egyik még nincs lezárva, eltérő volt a probléma. A Péti Nitrogénművek esetében minden vizsgált intézkedés állami támogatásnak minősült. Az Osinek ügyében a Bizottság még nem hozta meg a végső határozatot, és a kölcsön nyújtásának pillanatában egyetlen támogatási intézkedés sem volt bejelentve.
- (142) A Bizottság arra a következtetésre jut, hogy a saját hozzájárulásnak és a Molière hajó vételi opciója előzetes lehívásának finanszírozására szolgáló kölcsönök is előnyhöz juttatják a SeaFrance-t. A (121)–(126) preambulumbekkezdésben előadott okokból a támogatás meglétének három másik feltétele (állami forrásból nyújtott szelektív előny, versenytorzítás és a közösségen belüli kereskedelem érintettsége) szintén teljesül. Ezek a kölcsönök tehát állami támogatásnak minősülnek.
- 7.1.3. *Megmentési célú támogatás*
- (143) A Bizottság 2010. augusztus 18-i határozatának (30)–(47) preambulumbekkezdésében előadott okokból következően az SNCF által a SeaFrance számára megmentési célú támogatásként nyújtott kölcsön az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése szerint támogatásnak minősül.

7.2. A három támogatási intézkedés összeegyeztethetősége

- (144) Figyelembe véve a szerkezetátalakítási támogatás szóban forgó három intézkedésének célját, valamint a francia hatóságoknak a bejelentésükben megfogalmazott állításait, a Bizottság úgy ítéli meg, hogy a három támogatási intézkedés belső piaci összeegyeztethetőségét az EUMSZ 107. cikke (3) bekezdésének c) pontja, továbbá az iránymutatás fényében kell elemezni.

7.2.1. Támogathatóság: nehéz helyzetben lévő vállalkozás

- (145) Ahhoz, hogy egy vállalkozás szerkezetátalakítási támogatásban részesülhessen, a vállalkozást az iránymutatás 2.1. szakasza értelmében vett nehéz helyzetben lévő vállalkozásnak kell minősíteni.

⁽³⁴⁾ HL C 14., 2008.1.19., 6. o.

⁽³⁵⁾ 2011. július 1-jén, Bloomberg EUSA5.

⁽³⁶⁾ Valamennyi ágazatra alkalmazandó.

⁽³⁷⁾ [...]

⁽³⁸⁾ Lásd fent a (9) preambulumbekkezdést.

(146) Ebben a vonatkozásban a Bizottság úgy véli, hogy a SeaFrance az iránymutatás 10. a) pontja értelmében nehéz helyzetben lévő vállalkozás, mivel társasági tőkéjének több mint a fele nincs meg, a 2007. évi 81,7 millió EUR-ról 2008-ban 57,7 millió EUR-ra, továbbá 2009-ben -0,69 millió EUR-ra esett vissza (vagyis több mint 100 %-os, 2007–2009 között 82,4 millió EUR összegű csökkenés figyelhető meg), és mivel a tőkéjének több mint a negyedét az elmúlt tizenkét hónap során veszett el, amely tőke a 2008. évi 57,7 millió EUR-ról 2009-ben -0,69 millió EUR-ra csökkent.

(147) Ezenkívül a SeaFrance az iránymutatás 10. c), pontja értelmében is tekinthető nehéz helyzetben lévőnek, mivel megfelel a kollektív fizetéseképtelenségi eljárás kritériumainak. Mint ahogyan az a (10) preambulumbekézdésben áll, a SeaFrance-ot 2010. június 30-án a Tribunal de Commerce de Paris a fizetőképesség helyreállítására irányuló eljárás alá helyezte.

(148) Ezenfelül az iránymutatás 13. pontjában megfogalmazott feltételek is teljesülnek, hiszen jóllehet, a SeaFrance az SNCF csoportjához tartozik, saját működése, és nem a csoporton belüli önkényes költségfelosztás eredményeként jutott bajba.

7.2.2. Saját hozzájárulás

(149) A Bizottság a hivatalos vizsgálati eljárás megindításáról szóló határozatában úgy vélte, hogy a SeaFrance saját hozzájárulása a szerkezetátalakítási erőfeszítésekhez bizonytalan és elégtelen az iránymutatás rendelkezéseinek alapján.

(150) A módosított szerkezetátalakítási tervben a francia hatóságok egy [80–130] millió EUR körüli saját hozzájárulást javasolnak a SeaFrance-nak, amely a következő intézkedéseket tartalmazza:

— egy 99,7 millió EUR összegű kölcsönt 8,55 %-os kamattal a SeaFrance szerkezetátalakításának finanszírozására;

— a Nord-Pas-de-Calais teherhajó előirányzott átruházása (kereskedelmi értékét két független szakértő [0–10] millió EUR-ra becsüli; és

— a Renoir és Cézanne hajók [0–10] millió USD, azaz körülbelül [0–10] millió EUR összegű 2011. júliusi átruházása.

(151) Az iránymutatás 43. pontjának értelmében „A támogatás összegét és intenzitását szigorúan a vállalkozás, a részvényesek vagy a vállalkozást magában foglaló csoport meglévő pénzügyi erőforrásainak ismeretében, a szerkezetátalakítás lehetővé tételéhez feltétlenül szükséges minimumra kell korlátozni. Ezen elbírálás figyelembe vesz

minden előzőleg nyújtott megmentési célú támogatást. A támogatás kedvezményezettjeinek a szerkezetátalakítási tervhez jelentős mértékben hozzá kell járulniuk saját forrásaikból, ideértve olyan eszközeik eladását, amelyek nem nélkülözhetetlenek a vállalkozás túléléséhez, valamint külső finanszírozásból piaci feltételek mellett. E hozzájárulás jelzi, hogy a piacok hisznek az életképesség visszaállításának lehetőségében. E hozzájárulásnak, kizárva minden jövőbeni várt nyereséget, mint például a pénzforgalom, ténylegesnek, vagyis valósnak és a lehető legmagasabbnak kell lennie.”⁽³⁹⁾

(152) Az iránymutatás 7. pontja rámutat továbbá, hogy „még egyértelműbbé kell tenni azt az alapelvet, hogy e hozzájárulásnak valósnak kell lennie és nem szabad támogatásból származnia. A kedvezményezett hozzájárulásának kettős célja van: egyfelől azt mutatja, hogy a piacok (tulajdonosok, hitelezők) hisznek annak lehetőségében, hogy a vállalat ésszerű időn belül újra életképes lesz. Másfelől biztosítja, hogy a szerkezetátalakítási támogatás arra a minimumra korlátozódik, mely szükséges az életképesség helyreállításához és egyben korlátozza a verseny torzulását. [...]”⁽⁴⁰⁾.

(153) Az Unió ítélkezési gyakorlata továbbá hangsúlyozta, hogy a saját hozzájárulásnak jeleznie kell, hogy a piacok hisznek annak lehetőségében, hogy a vállalat újra életképes lesz.⁽⁴¹⁾

(154) A francia hatóságok tájékoztatták a Bizottságot, hogy a két hajó, azaz a Renoir és a Cézanne átruházása 2011. július 7-én megtörtént 3,1 millió EUR összegért.

(155) A Nord-Pas-de-Calais teherhajó előirányzott átruházása következtében a SeaFrance-nak a hajók átruházásából eredő hozzájárulása [10–20] millió EUR-ra kell emelkedjen. A kezdeti szerkezetátalakítási terv bejelentésekor a francia hatóságok kötelezettséget vállaltak arra nézve, hogy a SeaFrance megváltik a Renoir és Cézanne hajóktól. E két átruházás 2011 júliusában megtörtént. A Bizottság döntéshozatali gyakorlata megállapította, hogy a jövőbeni eszközadások saját hozzájárulásként abban az esetben fogadhatók el, ha a tagállam azokra reális kereskedelmi értékű becslést végeztet el⁽⁴²⁾. Jelen esetben a francia hatóságok két értékbecslést mutattak be a Nord-Pas-de-Calais teherhajóra vonatkozóan, amelyet két független szakértő végzett el, akik mindketten körülbelül [0–10] millió EUR-ra becsülték a hajó kereskedelmi értékét. A Bizottság megjegyzi, hogy a szakértők egyike a Renoir és Cézanne hajók kereskedelmi értékét [0–10 000 000] USD-ra becsülte 2011 áprilisában. Ez utóbbit [0–10 000 000] USD összegért ruházták át 2011 júliusában. Következésképp a Bizottság mindenekelőtt úgy véli, hogy a kereskedelmi érték felbecsülése reálisnak ítéltető, és hogy a Nord-Pas-de-Calais teherhajó tervezett átruházása elfogadható saját hozzájárulásként.

⁽³⁹⁾ (Kiemelés tőlünk.)

⁽⁴⁰⁾ (Kiemelés tőlünk.)

⁽⁴¹⁾ A Törvényszék T-11/07 sz., Frucona Košice kontra Bizottság ügyben 2010. december 7-én hozott ítélete (az EBHT-ban még nem tették közzé), 244. és 245. pont.

⁽⁴²⁾ N488/2009 határozat – Szerkezetátalakítási támogatás a POLFA „Tarchominskie Zakłady Farmaceutyczne” S.A.-nak, (47) preambulumbekézdés

- (156) Előjáróban, a francia hatóságok megállapították, hogy a Molière hajó megvásárlási opciója lehívásának finanszírozására szánt [40–70] millió EUR összegű kölcsön nem minősül további saját hozzájárulásnak. Ez a kölcsön ugyanis egy, a Molière hajóra vonatkozó lízingszerződés alkalmazásában már létező mérlegen kívüli tőkeinjekció helyébe lép. Ezért az összes saját hozzájárulás kiszámításakor ezt nem vették számításba. Amennyiben azonban ez a finanszírozás egy meglévő finanszírozást helyettesít, a Bizottságnak meg kell győződnie arról, hogy ez is megfelel-e a saját hozzájárulás összegegyeztetetőségi kritériumainak, különösen a támogatás hiányát illetően.
- (157) Amennyiben az SNCF a kölcsönöket az iránymutatás 43. pontjának megfelelően nyújtja, a Bizottságnak meg kell vizsgálnia, hogy ezek a finanszírozások támogatásmentesek-e, és azt jelzik-e, „hogy a piacok hisznek annak lehetőségében, hogy a vállalat újra életképes lesz”. Itt nem ez a helyzet, mégpedig a három alábbi okból kifolyólag, amelyek bármelyike elegendő volna, hogy alátámassza ezt a következtetést.
- (158) Először is, ahogyan a Bizottság a 7.1.2. szakaszban, a fenti (129)–(142) preambulumbekzdésben megállapította, e hitelfeltételek nem egyeznek meg a piaci feltételekkel.
- (159) A Bizottság becslései szerint egy normál biztosítéki szinthez a hitelek kamatlábának, hogy megfelelően a piacnak, 14 % körül kell lennie (5 éves 2,825 %-os swapkamatláb ⁽⁴³⁾ + a CDS-ügyletek átlaga ⁽⁴⁴⁾ B- alatti (vagyis CCC) besorolás mellett: 11,18 % + 0,2 %-os felár). Ez megfelel a 2011 áprilisában, májusában és júniusában megfigyelt adatoknak. Ezenkívül a Bizottság ismételt kérése ellenére ⁽⁴⁵⁾ a francia hatóságok soha nem szolgáltattak magánbanktól származó kamatjegyzékkel vagy kamatlábajánlattal.
- (160) Másodszor, amint azt a 7.1.2. szakaszban, a (129)–(142) preambulumbekzdésben megállapították, a szóban forgó kölcsönök maguk is állami támogatásnak minősülnek. Ezért ezeket nem lehet saját hozzájárulásként figyelembe venni, amelynek – az iránymutatás 43. pontja előtti címnek megfelelően – támogatásmentesnek kell lennie.
- (161) Harmadszor, és mindent összevetve, az iránymutatás 7. és 43. pontja szerint a valós hozzájárulás célja többek között, hogy bizonyítsa, hogy a piacok hisznek az életképesség visszaállításának lehetőségében. ⁽⁴⁶⁾ Márpedig ebben az ügyben egybeolvad a támogatást nyújtó hatóság és az anyavállalat, amely egyetlen jogi személy, azaz az SNCF, és a szóban forgó intézkedések egybeesnek. Ilyen körülmények között, az SNCF-en kívülálló befektetőtől vagy hitelezőtől kapott valós hozzájárulás nélkül ez a cél nem érvényesülhet. A támogatást nyújtó hatóság magatartása egyáltalán nem azt mutatja, hogy a piacok hisznek a vállalat életképességének visszatérésében.
- (162) Amint az a (141) preambulumbekzdésben szerepel, a Bizottság úgy véli, hogy amikor Franciaország észrevételeiben arra a két határozatra hivatkozik, amelyek a ČSA – Czech Airlinesnak az Osinek közintézmény által nyújtott támogatásra, valamint a Magyar Fejlesztési Bank által a magyar műtrágyatermelő Péti Nitrogénműveknek nyújtott kölcsönre vonatkoznak (lásd a (116) preambulumbekzdést) nem helytálló, mivel az első ügyben a Bizottság még nem fogadta el a végső határozatot, a másodikban pedig nem szerkezetátalakítási esetről van szó.
- (163) Ezenkívül, amint azt korábban kifejtésre került, és függetlenül a kölcsönökben lévő esetleges támogatási elem kérdésétől, a saját hozzájárulásnak azt kell jeleznie, hogy a piacok hisznek abban, hogy a vállalkozás újra életképes lesz.
- (164) Jelen esetben az SNCF általi finanszírozás ezt nem mutatja. Az SNCF ugyanis a támogatás adója és a saját hozzájárulás szolgáltatója egy személyben. A francia hatóságok nem szolgáltattak bizonyítékokkal arra nézve, hogy egy tájékozott és független befektető kész volna határozottan elkötelezni magát saját hozzájárulás szolgáltatása, valamint amellet, hogy az opció lehívásának érdekében olyan kölcsönt nyújtson, amelynek feltételei azonosak az SNCF által felajánlottakkal.
- (165) A SeaFrance-nak az a saját hozzájárulása, amely megfelel az iránymutatás 43. pontja előírásaival, vagyis mentes a támogatástól és azt fejezi ki, hogy a piacok hisznek annak lehetőségében, hogy a vállalkozás életképessége visszatér, mindössze [10–20] millió EUR összegű, vagyis kevesebb, mint a szerkezetátalakítási költségek [< 10] %-a. Az iránymutatás 44. pontjában előírt 50 %-os küszöböt tehát nem éri el. A Bizottság ezért úgy véli, hogy a SeaFrance saját hozzájárulása a szerkezetátalakítási erőfeszítésekhez továbbra is elégtelen az iránymutatás rendelkezéseinek fényében.
- (166) A Bizottság továbbá megállapítja, hogy Franciaország sem az iránymutatás 44. pontjában előírt kivételes körülményekről szóló záradékra nem hivatkozik, sem nem szolgáltatta annak a legkisebb bizonyítékát, hogy itt ilyen kivételes helyzet állna fenn.
- (167) A Bizottság tehát azt a következtetést vonja le, hogy ez a hozzájárulás nem felel meg az iránymutatásban előírt „tényleges, támogatástól mentes hozzájárulás” követelményének.

7.2.3 A hosszú távú életképesség visszaállítása

- (168) Amennyiben a SeaFrance saját hozzájárulása a szerkezetátalakítási erőfeszítésekhez továbbra is elégtelen az iránymutatás rendelkezéseinek fényében, a Bizottság úgy ítéli meg, hogy nem kell megvizsgálni a hosszú távú életképesség helyreállításával kapcsolatos követelményt.

⁽⁴³⁾ 2011. július 1-jén, Bloomberg EUSA5.

⁽⁴⁴⁾ CDS-ügyletek átlaga valamennyi ágazatra alkalmazandó.

⁽⁴⁵⁾ [...]

⁽⁴⁶⁾ A Törvényszék T-11/07. sz., Frucona Košice kontra Bizottság ügyben 2010. december 7-én hozott ítélete, (az EBHT-ban még nem tették közzé) 245. pont.

7.2.4. A túlzott mértékű versenytorzulás megelőzése (kiegyenlítő intézkedések)

- (169) Az eljárás megindításáról szóló határozatában a Bizottság jelezte, hogy a francia hatóságok által felajánlott kiegyenlítő intézkedések nem elégségesek. Az eljárás megindításáról szóló határozatra adott válaszukban a francia hatóságok elismerték⁽⁴⁷⁾, hogy alig vannak kiegyenlítő intézkedések⁽⁴⁸⁾. Jelezték, hogy a problémát a módosított szerkezetátalakítási tervben meg fogják oldani.
- (170) A 2011. szeptember 12-én átadott szerkezetátalakítási terv keretében valóban javasoltak kiegészítő kiegyenlítő intézkedéseket, különösen a Nord Pas-de Calais teherhajó jövőbeni átruházását. A francia hatóságok továbbá megemlítik a Renoir és Cézanne hajók már lezajlott átruházását, a hajóutak számának csökkentését (5 830 hajóúttal kevesebb, vagyis – 37,6 % a 2007. év hajóút kínálatához képest) és a SeaFrance piaci részesedésének csökkentését (a 2012–2019 közötti időszakra [10–15] % a gépjármű-szállítási piacon, szemben a 2008. évi [15–20] %-kal).
- (171) Mivel a SeaFrance saját hozzájárulása a szerkezetátalakítási erőfeszítésekhez az iránymutatás rendelkezéseinek fényében továbbra is elégtelen, a Bizottság úgy ítéli meg, hogy nem kell a javasolt kiegyenlítő intézkedéseket elemezni.

7.2.5. A szerkezetátalakítási támogatás összeegyeztethetlenségének következménye a megmentési célú támogatásra

- (172) A szerkezetátalakítási tervnek a Franciaország általi 2011. február 18-i bejelentését követően, a hat hónapos határidőt, amelyen belül a kölcsönt vissza kell fizetni, az iránymutatás 26. pontjának megfelelően meghosszabbították addig, amíg a Bizottság meghozza a szerkezetátalakítási tervre vonatkozó határozatát. A Bizottság úgy ítéli meg, hogy a szerkezetátalakítási támogatás formájában bejelentett intézkedések nem teljesítik az iránymutatás által előírt összeegyeztethetőségi feltételeket, ezért le kell vonni az összeegyeztethetlenségből származó következtetéseket. A kölcsön tehát nem hosszabbítható tovább e határozat időpontján túl, ezért késedelem nélkül vissza kell fizetni.
- (173) A visszafizetendő összeg a megmentési célú kölcsön tőkerésze, megemelve az e határozatról szóló értesítés időpontjáig ki nem fizetett, esedékes szerződéses kamattal, továbbá az e határozatról szóló értesítés időpontjától számított azon kamattal, amelyet az EK-Szerződés 93. cikkének alkalmazására vonatkozó részletes szabályok megállapításáról szóló 659/1999/EK tanácsi rendelet végrehajtásáról szóló, 2004. április 21-i 794/2004/EK bizottsági rendelet⁽⁴⁹⁾ V. fejezete alapján határoznak meg.

VIII. KÖVETKEZTETÉS

- (174) A 166,3 millió EUR összegű tőkeemelés, a 99,7 millió és a [40–70] millió EUR összegű kölcsön, amelyet az SNCF szándékozik nyújtani a SeaFrance-nak az EUMSZ 107. cikke (1) bekezdésének értelmében vett támogatásnak minősül. Ezek a támogatások összeegyeztethetetlenek a belső piaccal, ezért nem hajthatók végre.
- (175) A Franciaország által az SNCF-en keresztül megmentési célú támogatás formájában a SeaFrance-nak nyújtott kölcsönt, amelyet a Bizottság 2010. augusztus 18-i határozatában engedélyezett, késedelem nélkül vissza kell fizetni, az e határozatról szóló értesítés időpontjáig ki nem fizetett, esedékes szerződéses kamattal együtt.

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

1. cikk

A 166,3 millió EUR összegű tőkeemelés, a 99,7 millió és a [40–70] millió EUR összegű kölcsön, amelyet a Francia Köztársaság szándékozik nyújtani az SNCF-en keresztül szerkezetátalakítási támogatásként a SeaFrance-nak, az EUMSZ 107. cikke (1) bekezdésének értelmében vett állami támogatásnak minősül, és összeegyeztethetetlen a belső piaccal.

Ez okból kifolyólag ezeket a támogatásokat nem lehet végrehajtani.

2. cikk

A Franciaország által az SNCF-en keresztül megmentési célú támogatás formájában a SeaFrance-nak nyújtott, a Bizottság 2010. augusztus 18-i határozatában szereplő kölcsön a belső piaccal összeegyeztethetetlen támogatásnak minősül.

3. cikk

(1) Franciaország az SNCF-en keresztül köteles a második cikkben szereplő kölcsönt visszafizettetni a kedvezményezettel, beleértve az e határozatról szóló értesítés időpontjáig ki nem fizetett, esedékes szerződéses kamatokat is.

(2) A visszafizetendő összeg után kamatot is kell fizetni, amelyet az e határozatról szóló értesítés és a tényleges visszafizetés időpontja közötti időszakra számítanak fel.

(3) A kamatokat a 794/2004/EK rendelet V. fejezetével összhangban, konszolidált alapon kell kiszámítani.

4. cikk

(1) A 2. cikkben említett támogatás visszafizetetésének haldéktalanul és ténylegesen meg kell történnie.

(2) Franciaországnak biztosítania kell, hogy e határozatot az arról való értesítéstől számított négy hónapon belül végrehajtsák.

⁽⁴⁷⁾ Lásd a francia hatóságok észrevételeinek 2.2. pontját (19. oldal vége és 20. oldal).

⁽⁴⁸⁾ A szerkezetátalakítási támogatásról szóló 2004-es iránymutatásnak megfelelően kiegyenlítő intézkedéseket azért kell hozni, hogy a legkevésbé korlátozzák a kereskedelemre gyakorolt kedvezőtlen hatásokat, és az intézkedések magukban foglalhatják az eszközöktől való megfosztást, a kapacitás csökkentését vagy a piaci jelenlét csökkentését.

⁽⁴⁹⁾ HL L 140., 2004.4.30., 1. o.

5. cikk

(1) Az e határozatról való értesítéstől számított két hónapon belül Franciaország az alábbi információkat bocsátja a Bizottság rendelkezésére:

- a) a kedvezményezett által visszafizetendő támogatás tőkeösszege, amely magában foglalja a kölcsön összegét és a még ki nem fizetett, esedékes kamatot;
 - b) a kedvezményezett által visszafizetendő kamatok összege, amelyet a 3. cikk (3) bekezdésében kifejtett elvek alapján kell felszámítani;
 - c) az e határozatnak való megfelelés érdekében meghozott és tervezett intézkedések részletes bemutatása; és
 - d) az azt igazoló dokumentumok, hogy a kedvezményezettet felszólították a támogatás visszafizetésére.
- (2) Franciaország, amíg a 2. cikkben említett támogatás visszafizetése be nem fejeződött, folyamatosan tájékoztatja a

Bizottságot az e határozat végrehajtása érdekében hozott nemzeti intézkedésekről. Franciaország a Bizottság egyszerű kérésére azonnal benyújtja az információkat azokra a tervezett és már elfogadott intézkedésekre vonatkozóan, amelyek az e határozatnak való megfeleléséhez szükségesek. Részletes információkkal szolgál továbbá a kedvezményezettel már visszafizetett támogatási összegekre és kamatokra vonatkozóan.

6. cikk

Ennek a határozatnak a Francia Köztársaság a címzettje.

Kelt Brüsszelben, 2011. október 24-én.

a Bizottság részéről
Joaquín ALMUNIA
alelnök